C/2026/1656

30.3.2026 г.

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Насоки относно държавната помощ за сухопътен и мултимодален транспорт

(C/2026/1656)

СЪДЪРЖАНИЕ

1. Въведение ... 3
1.1. Общ контекст ... 3
1.2. Цел на настоящите насоки ... 6
1.2.1. Железопътен транспорт ... 8
1.2.2. Вътрешен воден транспорт ... 11
1.2.3. Устойчив мултимодален транспорт ... 12
2. Приложно поле и определения ... 13
2.1. Приложно поле ... 13
2.2. Определения ... 16
2.3. Структура на насоките ... 19
3. Мерки, за които не се изисква уведомяване ... 20
4. Помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта ... 21
4.1. Общи условия за съвместимост ... 21
4.1.1. Ключови условия за съвместимост ... 21
4.1.2. Спазване на други разпоредби на правото на ЕС ... 23
4.1.3. Натрупване ... 23
4.1.4. Прозрачност ... 24
4.2. Условия за съвместимост за специфични категории помощ за координиране на транспорта ... 25
4.2.1. Оперативна помощ ... 25
4.2.2. Инвестиционна помощ ... 30
5. Помощ, която представлява възстановяване на разходите за изпълнението на някои задължения, присъщи на понятието за обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз ... 47
5.1. Общи разпоредби ... 47
5.2. Истинска услуга от общ икономически интерес ... 48
5.3. Необходимост от акт за възлагане, в който се посочват задълженията за обществена услуга и методите за изчисляване на компенсацията ... 49
5.4. Продължителност на периода на възлагане ... 50
5.5. Съответствие с Директива 2012/34/ЕС и Директивата за прозрачността ... 50
5.6. Съответствие с правилата на ЕС за обществените поръчки ... 50
5.7. Липса на дискриминация ... 50
5.8. Размер на компенсацията ... 51
5.9. Допълнителни изисквания, които може да са необходими, за да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на ЕС ... 51
5.10. Прозрачност ... 52
5.11. Условия и задължения, поставяни в решения на Комисията ... 52

6. Капиталови потоци във вертикално интегрираните железопътни предприятия 52
7. План за последваща оценка 54
8. Докладване и мониторинг 55
9. Приложимост 55
10. Преразглеждане 55

1. **ВЪВЕДЕНИЕ**

1.1. **Общ контекст**

1. Създаването на общ транспортен пазар е дългогодишна цел на Европейския съюз (ЕС), която ще бъде постигната чрез либерализацията на транспортните услуги. По-специално услугите в ЕС в областта на вътрешния воден транспорт са напълно либерализирани от 90-те години на миналия век ([1]), а услугите в областта на железопътния транспорт също постепенно се либерализират през последните десетилетия ([2]).

2. Между 2001 и 2016 г. съзаконодателите на ЕС приеха четири законодателни пакета относно услугите в областта на железопътния транспорт за постепенното отваряне на пазарите на услугите в областта на железопътния транспорт за конкуренция както за товарния, така и за пътническия транспорт. Пазарът на товарните превози с железопътен транспорт беше отворен за конкуренция на 15 март 2003 г. в рамките на Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози ([3]), на 1 януари 2006 г. — за международния товарен превоз по цялата мрежа на европейско равнище ([4]) и на 1 януари 2007 г. — за каботажа при товарни превози с железопътен транспорт ([5]). Пазарът на превозите на пътници с железопътен транспорт беше отворен за конкуренция през 2010 г. само за международните превози ([6]), а след това изцяло през 2019 г. след приемането на „четвъртия железопътен пакет“ ([7]), предназначен да завърши изграждането на Единното европейско железопътно пространство, създадено с Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([8]). С четвъртия железопътен пакет бяха въведени няколко мерки, включително общото право на железопътните предприятия ([9]), установени в една държава членка, да извършват всички видове услуги за превоз на пътници в ЕС (с някои ограничения) ([10]), и принципът на задължителни тръжни процедури за възлагане на договори за обществени услуги в областта на железопътния транспорт ([11]).

([1]) Регламент (ЕИО) № 3921/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно условията, при които превозвачи, установени извън държава членка, могат да превозват товари или пътници по вътрешните водни пътища на територията на държава членка (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3921/oj), приложим от 5 януари 1994 г., се основава на общите принципи на равно третиране и свободно предоставяне на услуги, съгласно които на превозвачи, установени извън държава членка, следва да бъде разрешено да извършват национални транспортни услуги („каботаж“) по вътрешните водни пътища на ЕС. С Регламент (ЕО) № 1356/96 на Съвета от 8 юли 1996 г. относно общите правила, приложими по отношение на превоза на стоки или пътници по вътрешни водни пътища между държавите членки, с оглед установяването на свободно предоставяне на такива транспортни услуги (ОВ L 175, 13.7.1996 г., стр. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/1356/oj), в сила от 2 август 1996 г., бяха въведени общи правила, уреждащи свободното предоставяне на услуги по международните вътрешни водни пътища.

([2]) Първата законодателна инициатива в началото на 90-те години на миналия век доведе до приемането на Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/440/2010-04-12), която държавите членки трябваше да транспонират до 1 януари 1993 г.

([3]) Член 10, параграф 3 от Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2001/12/2001-03-15).

([4]) Член 1, параграф 2, буква а) от Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj).

([5]) Вж. бележка под линия 4.

([6]) С Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2007/58/oj) международният железопътен превоз на пътници беше отворен за конкуренция, считано от 1 януари 2010 г.

([7]) Четвъртият железопътен пакет представлява набор от шест законодателни текста, предназначени да завършат изграждането на единния пазар на железопътни услуги. Вж. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en.

([8]) Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01), която консолидира и отмени, считано от 17 юни 2015 г., Директива 91/440/ЕИО, изменена с Директива 2001/12/ЕО и Директива 2004/51/ЕО, и Директива 2007/58/ЕО, считано от 17 юни 2015 г.

([9]) Съгласно определението в член 3, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС.

([10]) С Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (ОВ L 352, 23.12.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj) на железопътните предприятия беше предоставен достъп до националните железопътни мрежи от 1 януари 2019 г. навреме за работното разписание, което започна на 14 декември 2020 г.

([11]) С Регламент (ЕС) 2016/2338 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт (ОВ L 354, 23.12.2016 г., стр. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/2338/oj) беше въведено задължението за конкурентно възлагане на обществени поръчки за услуги, считано от 3 декември 2019 г., с преходен период, приключващ на 24 декември 2023 г.

3. Въпреки това железопътният сектор все още не е успял да разгърне пълния си потенциал поради фактори като техническите пречки и продължаващите законни и фактически монополи ([12]). За да доведе до ефективна конкуренция, отварянето на железопътния пазар трябва да има еднакви условия на конкуренция, по-специално между частните и публичните предприятия. През 2022 г. заварените оператори в железопътния сектор са притежавали 51 % от пазара на товарни превози и 83,2 % от пазара на пътнически превози в ЕС ([13]). Когато заварените железопътни оператори са вертикално интегрирани (т.е. притежават, експлоатират и управляват както физическата инфраструктура, така и железопътните услуги, които се извършват по нея) и са публична собственост, вътрешногруповото рефинансиране при непазарни условия може да наруши конкуренцията и да възпре навлизането на пазара. Поради това правната рамка, уреждаща операциите с финансови средства в публични и вертикално интегрирани предприятия в железопътния сектор, трябва да се спазва и да се прилага правилно.

4. Необходимо е също така да се осигури справедлива конкуренция между различните видове транспорт, като се вземат предвид различните равнища на (положителни и отрицателни) вторични ефекти на различните видове транспорт ([14]). Устойчивият транспортен сектор е от ключово значение за осигуряване на свързаност в ЕС, насърчаване на икономическото, социалното и териториалното сближаване в съответствие с членове 170 и 174 от Договора за функционирането на Европейския съюз („Договора“) и за постигане на целите на ЕС в областта на климата.

5. В своята Бяла книга за транспорта от 2011 г. ([15]) Комисията постави цел за намаляване на емисиите от транспорта с 20 % между 2008 и 2030 г. ([16]) и с поне 60 % между 1990 и 2050 г. В съобщението си от 2016 г. „Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии“ ([17]) Комисията предложи мерки за ускоряване на декарбонизацията на европейския транспорт. Европейският зелен пакт, представен от Комисията през 2019 г. ([18]) имаше за цел да превърне ЕС в справедливо и просперираще общество с модерна, ресурсноефективна и конкурентоспособна икономика без нетни емисии на парникови газове до 2050 г. ([19]).

6. През декември 2020 г. след публикуването на оценката на Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ ([20]) Комисията представи своята Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност (СУИМ) ([21]). Въз основа на констатациите на Бялата книга за транспорта от 2011 г. в тази стратегия се определя пътна карта за даване на европейския транспорт на правилната посока за постигането на устойчиво и интелигентно бъдеще. Пакетът от законодателни предложения „Подготвени за цел 55“ ([22]) има за цел да се подпомогне постигането на тези цели на ЕС

([12]) Вж. Mario Draghi, The future of European competitiveness (Марио Драги, Бъдещето на европейската конкурентоспособност), част Б In-depth analysis and recommendations (Задълбочен анализ и препоръки), 9 септември 2024 г., стр. 213 („Доклад на Марио Драги от 2024 г. относно конкурентоспособността на ЕС“), достъпен на адрес: ec1409c1-d4b4-4882-8bdd-3519f86bbb92_en, и Enrico Letta, Much more than a market, ‘Speed, security, solidarity – empowering the Single Market to deliver a sustainable future and prosperity for all EU Citizens (Енрико Лета, „Много повече от пазар: Бързина, сигурност, солидарност — създаване на възможности на единния пазар за постигане на устойчиво бъдеще и просперитет за всички граждани на ЕС“), април 2024 г., стр. 84 („Доклад на Енрико Лета от 2024 г. относно бъдещето на единния пазар“), достъпен на адрес: https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf.

([13]) Източник: Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета от 30 юли 2025 г. — Девети мониторингов доклад за развитието на железопътния пазар съгласно член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (COM(2025) 439 final).

([14]) Чрез общата транспортна политика трябва също така да се преследват екологичните цели, определени от Договора за функционирането на Европейския съюз („Договора“). Член 11 от Договора гласи: „Изискванията за защита на околната среда трябва да бъдат включени в определянето и изпълнението на политиките и действията на Съюза, в частност, за да се насърчи устойчивото развитие“.

([15]) Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите, COM(2011) 144 final, 28.3.2011 г., точка 6.

([16]) С изключение на международния морски транспорт, при който целта на Комисията е намаление на емисиите с 40 % между 2005 и 2050 г.

([17]) COM(2016) 501 final, 20.7.2016 г.

([18]) Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Европейският зелен пакт, COM(2019) 640 final, 11.12.2019 г.

([19]) Вж. бележка под линия 16.

([20]) SWD (2020) 410 final, 10.12.2020 г.

([21]) Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“, COM(2020) 789 final, 9.12.2020 г.

([22]) Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — „Подготвени за цел 55“ („Fit for 55“): постигане на целта на ЕС в областта на климата до 2030 г. по пътя към неутралност по отношение на климата, COM(2021) 550 final, 14.7.2021 г.

за екологизиране чрез насърчаване, наред с другото, на по-чисти форми на транспорт и транспортни горива, за да се даде на ЕС насока към неутралност по отношение на климата до 2050 г. ([23]). Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. ([24]), който е в сила от юли 2021 г., правно утвърждава ангажимента на ЕС за неутралност по отношение на климата до 2050 г., с междинни цели за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. и с 90 % до 2040 г. в сравнение с равнищата от 1990 г. ([25]).

7. Целта на ЕС за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. не може да бъде постигната без фундаментална екологична и цифрова трансформация на всички видове транспорт в европейския транспортен сектор ([26]).

8. В Европейския зелен пакт и СУИМ се определя приоритетната цел за прехвърляне на 75 % от вътрешните товари, които понастоящем се превозват с автомобилен транспорт, към железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт (наричано по-нататък „преминаване към други видове транспорт“), като се определят следните цели: i) увеличаване на железопътния товарен превоз с 50 % до 2030 г. и със 100 % до 2050 г.; и ii) увеличаване на вътрешния воден транспорт и морския транспорт на къси разстояния ([27]) с 25 % до 2030 г. и с 50 % до 2050 г. в сравнение с 2015 г. Въпреки това ключовите етапи на ЕС за пренасочване на повече дейности към устойчиви видове транспорт все още далеч не са постигнати ([28]). Към настоящия момент автомобилният транспорт продължава да бъде преобладаващият вид транспорт в ЕС, като на него се падат 77,7 % от сухопътния товарен транспорт и 92,0 % от сухопътния пътнически транспорт ([29]). За разлика от това делът на железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт в общия товарен транспорт е нисък (съответно 16,4 % за железопътния транспорт и 4,8 % за вътрешния воден транспорт) и намалява през последните две десетилетия. Железопътният пътнически транспорт представлява едва 8,4 % от целия сухопътен пътнически транспорт в ЕС ([30]). Транспортният сектор все още отделя приблизително една четвърт от всички емисии на парникови газове, произведени в резултат на човешка дейност в ЕС, и е една от основните причини за замърсяването на въздуха ([31]). При транспорта се създават и други отрицателни вторични ефекти (като замърсяване, злополуки и задръствания), които не са отчетени в достатъчна степен в разходите на ползвателите на транспорт, по-конкретно например при автомобилния и въздушния транспорт.

9. Следователно са необходими решителни действия за прехвърлянето на по-голям дял от движението по пътищата към устойчиви форми на сухопътен транспорт ([32]) и за оптимизиране на ефективността на мултимодалните логистични вериги ([33]). Преходът към услуги за устойчив сухопътен транспорт се подкрепя от няколко регулаторни инициативи,

([23]) Раздел 2.2.2 от съобщението, посочено в бележка под линия 22.

([24]) Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([25]) Вж.: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/bg/ip_25_2967.

([26]) Добре функциониращите транспортни мрежи и услуги и просперииращият транспортен сектор са от решаващо значение за конкурентоспособността на икономиката на ЕС и са абсолютно необходими за амбициозната програма на ЕС за преход към екологосъобразна икономика, но за разлика от други сектори емисиите на CO_2 от транспорта все още са по-високи, отколкото през 1990 г. Вж. доклада на Драги от 2024 г. относно конкурентоспособността на ЕС, стр. 205, и доклада на Лета от 2024 г. относно бъдещето на единния пазар, стр. 84.

([27]) Съгласно член 3, точка 25 от Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj) „морски превози на къси разстояния“ означава придвижването на товари и пътници по море между пристанища, разположени в географските води на една или повече държави членки, или между пристанище, разположено във водите на държави членки, и пристанище, разположено във водите на съседна трета държава, която има брегова линия с моретата, граничещи с водите на една или повече държави членки.

([28]) Вж. доклада на Марио Драги, стр. 211.

([29]) През последните две десетилетия автомобилният транспорт следва тенденция на нарастване или стагнация. Делът на автомобилния транспорт във вътрешния транспорт през 2023 г. е бил 75 % за товарите и 90,2 % за пътниците. Източник: Европейска комисия: генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, Транспортът на ЕС в числа — Статистически наръчник за 2025 г., Служба за публикации на Европейския съюз, 2025 г., https://data.europa.eu/doi/10.2832/2584130.

([30]) Източник: Европейска комисия: генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, Транспортът на ЕС в числа — Статистически наръчник за 2025 г., Служба за публикации на Европейския съюз, 2025 г., https://data.europa.eu/doi/10.2832/2584130.

([31]) Източник: Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета от 30 юли 2025 г. — Девети мониторингов доклад за развитието на железопътния пазар съгласно член 15, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (COM(2025) 439 final).

([32]) Както е пояснено в раздел 2.2 от настоящите насоки, за целите на настоящите насоки „устойчив сухопътен транспорт“ означава превоз на товари или пътници с железопътен транспорт, по вътрешните водни пътища или устойчив мултимодален транспорт (означава превоз на стоки или пътници с поне два различни вида транспорт, като поне един от използваните видове транспорт е железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, или автомобилен транспорт, ако последният е комбиниран с морски транспорт на къси разстояния, както е определен в член 3, точка 25 от Регламент (ЕС) 2024/1679 от 13 юни 2024 г. относно насоките за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

([33]) Вж. бележка под линия 21.

най-вече тези, които имат за цел създаването на всеобхватна трансевропейска транспортна мрежа ([34]) и улесняването на вътрешния воден транспорт ([35]). За постигането на тези цели, са необходими големи инвестиции. Политиката в областта на конкуренцията, по-специално правилата за държавна помощ, играе важна роля, която дава възможност на ЕС да изпълни целите на политиката съгласно Регламент (ЕС) 2021/1119, когато пазарът сам по себе си не разполага с достатъчно средства или стимули за постигането на тези цели (вж. точка 14), тъй като с тези правила се насочват действията на държавите членки за справяне със съответната неефективност на пазара, като същевременно се гарантира, че публичната финансова подкрепа не засяга неправомерно функционирането на вътрешния пазар.

10. Главна цел на общата транспортна политика е превозът на товари и пътници да може да бъде непрекъснат („оперативна съвместимост“), с която се допринася за постигането на основните цели на ЕС ([36]). Транспортът придоби глобален мащаб както по отношение на мрежите, използвани от пътниците и товарите, които все повече стават трансгранични, така и по отношение на използваните видове транспорт, тъй като при пътуване все по-често се комбинират няколко транспортни решения. Въпреки това гладкото осъществяване на устойчивия сухопътен транспорт в целия ЕС все още е възпрепятствано от регулаторни и технически пречки. Необходими са големи инвестиции в оперативна съвместимост, за да се завърши Единното европейско транспортно пространство и да се даде възможност на гражданите и предприятията на ЕС да извлекат всички ползи от една взаимосвързана транспортна зона. Необходими са също значителни инвестиции за внедряването на цифрови инфраструктури, по-специално непрекъснато покритие с инфраструктура за 5G свързаност по основните транспортни коридори в ЕС, която поддържа широка гама от услуги и по-високи нива на автоматизация в различните приложения за мобилност ([37]). Това е важна цел на СУИМ за постигане на успешна цифрова трансформация на ЕС до 2030 г.

1.2. **Цел на настоящите насоки**

11. За да се предотвратят ситуации, в които държавната помощ нарушава или заплашва да наруши конкуренцията на вътрешния пазар и засяга търговията между държавите членки, в член 107, параграф 1 от Договора се постановява принципът, че държавната помощ е забранена. По изключение, по отношение на сектора на сухопътния транспорт ([38]) в член 93 от Договора се предвижда, че помощта за координация на сухопътния транспорт и за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието за обществена услуга, е съвместима с Договорите.

12. Съдът на Европейския съюз се е произнесъл, че член 93 от Договора допуска съвместимостта с Договора на помощи за транспорта само в строго определени случаи, които не вредят на общите интереси на ЕС ([39]).

13. Що се отнася до помощта за координиране на сухопътния транспорт, Комисията счита, че понятието „координация на транспорта“, използвано в член 93 от ДФЕС, има значение, което излиза извън рамките на простия факт да улеснява развитието на една стопанска дейност. Това предполага намеса от страна на публичните органи, която има за цел да направлява развитието на транспортния сектор в името на общия интерес, както е посочено в политиките на Комисията, посочени в точки 5 и 8, в които се подчертава значението на предоставянето на адекватни устойчиви транспортни услуги.

([34]) Политиката за трансевропейската транспортна мрежа („политиката за TEN-T“) се основава на Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

([35]) Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — NAIADES III (Интегрирана европейска програма за действие за транспорта по вътрешните водни пътища): Насърчаване на европейски вътрешен воден транспорт, който е подготвен за бъдещето COM(2021) 324 final, 24.6.2021 г.

([36]) Те включват правилното функциониране на вътрешния пазар, укрепването на икономическото, социалното и териториалното сближаване, както и конкурентоспособността и безопасността на европейските транспортни мрежи.

([37]) Както е посочено в Плана за действие за 5G от 2016 г. (COM(2021) 588) и политическата програма „Цифрово десетилетие“ до 2030 г., с която се поставя основата за създаването на многонационален проект за въвеждането на паневропейски 5G коридори (Решение (ЕС) 2022/2481 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. за създаване на политическа програма „Цифрово десетилетие“ до 2030 г.). Законодателният акт за гигабитовата инфраструктура (Регламент (ЕС) 2024/1309 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2024 г. за мерки за намаляване на разходите за разполагане на гигабитови електронни съобщителни мрежи, за изменение на Регламент (ЕС) 2015/2120 и за отмяна на Директива 2014/61/ЕС (ОВ L 2024/1309, 8.5.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1309/oj)) се прилага за разумни искания за достъп до физическа инфраструктура, направени с цел разполагане на елементи от мрежи с много голям капацитет.

([38]) Съгласно член 100 от Договора, дял VI „Транспорт“ от Договора се прилага по принцип само по отношение на железопътния, автомобилния и вътрешния воден транспорт. Тези три вида транспорт обикновено се наричат сухопътен транспорт, за разлика от морския транспорт и въздушния транспорт.

([39]) Решение на Съда от 12 октомври 1978 г., *Комисия/Белгия*, 156/77, EU:C:1978:180, т. 10.

14. Намесата на публичните органи в сектора на сухопътния транспорт може да бъде оправдана от различни видове неефективност на пазара, засягащи устойчивите транспортни услуги. Първо, транспортният сектор има значителни отрицателни вторични ефекти, например замърсяване, катастрофи и задръствания. Тези вторични ефекти трудно могат да бъдат отразени в системите за ценообразуване за достъп до транспортна инфраструктура. Оттук произтичат възможни разминавания в цените между различните видове транспорт, които биха могли да бъдат коригирани чрез публична подкрепа за онези видове транспорт, които причиняват най-малко външни разходи. Второ, секторите на устойчивия сухопътен транспорт могат да изпитат „координационни“ затруднения в стопанския смисъл на думата, например при приемането на общ за железниците стандарт за оперативна съвместимост или при връзките между различните транспортни мрежи. На трето място, секторите на устойчивия сухопътен транспорт са засегнати и от поставянето в неизгодно положение на първите навлезли на пазара участници, което възпрепятства развитието на онези видове транспорт, които имат най-ниски външни разходи, но не привличат достатъчно инвестиции, тъй като инвестирането в тях не е достатъчно рентабилно. И накрая, някои оператори в секторите на устойчивия сухопътен транспорт могат да срещнат трудности при достъпа до финансиране.

15. По отношение на помощта за изпълнение на определени задължения, които са присъщи на понятието за обществена услуга, в Регламент (ЕО) № 1370/2007 ([40]) се определят условията, при които обществените услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт и други видове релсов транспорт (трамвай и метро) и автомобилен транспорт (автобус) (и по вътрешните водни пътища, ако държавите членки решат да прилагат Регламент (ЕО) № 1370/2007 за тези услуги ([41]), могат да се организират и финансират от 2 декември 2009 г. насам ([42]). По отношение на товарния транспорт в Регламент (ЕО) № 1370/2007 е предвиден преходен период от три години, считано от 3 декември 2009 г., през който Регламент (ЕИО) № 1191/69 ([43]) остава приложим за услугите по превоз на товари. Досега съвместимостта на помощта, изплащана от 3 декември 2012 г. за предоставяне на услуги по превоз на товари с железопътен транспорт, автомобилен транспорт и по вътрешни водни пътища, беше оценявана от Комисията пряко съгласно член 93 от Договора ([44]).

16. Съгласно член 93 от Договора е възможно държавите членки в определени случаи да налагат специфични задължения, за да се гарантира предоставянето на подходящи услуги за превоз. Настоящото състояние на предлагането в транспортния сектор и нуждите на ЕС показват, че може да има недостиг на икономически жизнеспособни услуги за железопътни товарни превози. Комисията признава, че услугите за железопътни товарни превози могат да бъдат в интерес на обществото като цяло ([45]). Ако обаче дадена държава членка възнамерява да подпомага услугите за железопътни товарни превози, тя следва да докаже, че тези услуги имат специални характеристики в сравнение с търговските услуги за железопътни товарни превози, ако такива услуги се предлагат на пазара ([46]). Комисията отбелязва, че услугите за железопътен товарен превоз не винаги може да се извършват на търговски принцип и при извънредни обстоятелства може да се изисква публична финансова подкрепа под формата на компенсация за обществена услуга. Държавите членки са тези, които трябва да установят нуждите на своите потребители от железопътни товарни превози и да определят дали е необходима подкрепа. Въпреки това, преди да

([40]) Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24).

([41]) Член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, вж. бележка под линия 40.

([42]) Условията включват определянето на задълженията за обществена услуга, обхвата на обществените поръчки за услуги, процедурата за възлагане на такива поръчки и изчисляването на компенсацията, изплатена на обществените превозвачи. Ако са спазени разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007, компенсацията се счита за съвместима с вътрешния пазар и е освободена от изискването за предварително уведомяване на Комисията съгласно член 108, параграф 3 от Договора.

([43]) Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ, специално българско издание, глава 07, том 001, стр. 25, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1969/1191/oj), изменен с Регламент (ЕИО) № 1893/91 от 20 юни 1991 г. (ОВ, специално българско издание, глава 07, том 002, стр. 59, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1991/1893/oj).

([44]) Вж. Решение на Комисията от 24 ноември 2023 г. по дело SA.32953, Италия, Мерки за държавна помощ в полза на Trenitalia SpA (ОВ L, 2024/2860, 18.11.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2860/oj).

([45]) Вж. Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (ОВ C 8, 11.1.2012 г., стр. 4), точка 50.

([46]) Вж. тълкувателните насоки на Комисията по отношение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (ОВ C 92, 29.3.2014 г., стр. 1), точка 2.1.3.

въведат задължения за обществени услуги за железопътен товарен превоз, държавите членки следва да положат всички усилия, за да създадат благоприятни регулаторни и икономически условия, благодарение на които услугите за железопътни товарни превози могат да функционират на търговски принцип. Адекватността на услугите за превоз следва да се оценява въз основа на търсенето и предлагането в транспортния сектор и нуждите на обществото. В същото време финансовата компенсация за тези задължения следва да бъде обвързана с условия, с които се свежда до минимум нарушаването на вътрешния пазар. Поради това е важно да се пояснят условията, при които компенсацията за обществена услуга трябва да се счита за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 93 от Договора.

17. С Насоките за железопътния транспорт, приети от Комисията през 2008 г. относно държавната помощ за железопътни предприятия ([47]) („Насоките за железопътния транспорт от 2008 г.“) беше кодифицирана практиката на Комисията относно прилагането на член 93 от Договора към железопътните предприятия. Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. включват и стимули за увеличаване на дела на железопътния транспорт. Те имаха за цел да подкрепят либерализацията на железопътния сектор и с тях да бъде завършен единният европейски железопътен пазар с пълна оперативна съвместимост. Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. нямат краен срок, но в проверката за пригодност, извършена от Комисията през 2020 г. ([48]), се стигна до заключението, че трябва да бъдат преразгледани, за да отразят практиката на Комисията на вземане на решения, разработена по отношение на държавните помощи, които се оценяват пряко съгласно член 93 от Договора, развитието на пазара и целите на политиката, които се преследват с Европейския зелен пакт.

18. С настоящите насоки Комисията: i) заменя Насоките за железопътния транспорт от 2008 г.; ii) кодифицира решенията си относно прилагането на държавна помощ за координирането на транспорта съгласно член 93 от Договора (не само за железопътния транспорт, но и за вътрешния воден транспорт и устойчивия мултимодален транспорт); iii) предоставя насоки относно правилата за държавната помощ, приложими за обществените услуги за железопътен товарен превоз; iv) затвърждава правилата, приложими за вертикално интегрираните железопътни предприятия; и v) изяснява задълженията за докладване на държавите членки.

19. Целта на настоящите насоки е да се спомогне за постигането на прехода към неутралност по отношение на климата, преследван с Регламент (ЕС) 2021/1119, чрез стимулиране на устойчиви услуги за сухопътен транспорт, като същевременно се гарантират еднакви условия на конкуренция в секторите на устойчивия сухопътен транспорт. Настоящите насоки и новоприетият регламент на Комисията, в който се обявяват определени категории помощи за съвместими с вътрешния пазар съгласно членове 93, 107 и 108 от Договора (наричан Регламент за групово освобождаване в областта на транспорта — „РГОТ“) ([49]), са предназначени да насочват държавите членки към видове помощи в секторите на устойчивия сухопътен транспорт, потенциално нарушаващи конкуренцията в по-малка степен.

1.2.1. *Железопътен транспорт*

20. Железопътният сектор е от стратегическо значение за ЕС. Всяка година в ЕС чрез железопътния транспорт се превозват около 1,6 милиарда тона товари и 9 милиарда пътници и той има значителен принос към микса на сухопътния транспорт на ЕС ([50]), като осигурява чист транспорт и високо равнище на ефективност по отношение на броя на пътниците, които се превозват в един курс на едно превозно средство. Като най-устойчив и екологосъобразен

([47]) Съобщение на Комисията — *Ръководни насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия* (ОВ C 184, 22.7.2008 г., стр. 13).

([48]) Работен документ на службите на Комисията от 30 октомври 2020 г. относно проверката за пригодност на пакета за модернизиране на държавната помощ от 2012 г., насоките за железопътния транспорт и застраховането на краткосрочни експортни кредити (SWD(2020) 257 final).

([49]) Регламент (ЕС) 2026/562 на Комисията от 16 март 2026 година относно деклариране на някои категории помощи в секторите на железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и мултимодалния транспорт за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 93, 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L, 2026/562, 30.3.2026 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/562/oj).

([50]) През 2019 г., преди избухването на пандемията от COVID-19, железопътният превоз на пътници в ЕС достигна 414 милиарда пътник-километри от общо около 6 трилиона пътник-километри сухопътен транспорт. За да предотвратят разпространението на COVID-19, държавите предприеха ограничителни мерки през март 2020 г., които оказаха значително въздействие върху железопътния превоз на пътници. Въпреки стабилното възстановяване на товаропотока в сравнение с 2019 г., през 2021 г. броят на пътниците, използващи железопътен транспорт в държавите членки, все още е с 37 % по-малък в сравнение с 2019 г. През 2018 г. железопътният превоз на товари в ЕС достигна 400 милиарда тонкилометра, като сухопътният транспорт възлизаше на около 2,5 трилиона тонкилометра. Ограниченията срещу COVID-19 оказаха значително въздействие и върху железопътния товарен превоз, макар и на по-ниска степен, отколкото при железопътния превоз на пътници. През 2021 г. обемът на движението в ЕС почти достигна равнището на върховата стойност през 2018 г. от 399 милиарда тонкилометра (Източник: Евростат).

моторизиран вид транспорт, железопътният транспорт е от решаващо значение за постигане на целите на ЕС в областта на климата. Въпреки това, както се потвърждава от проучване, възложено от Комисията с оглед на преразглеждането на Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. ([51]), железопътният сектор продължава да бъде засегнат от няколко недостатъка, поради които пазарът не може да постигне целите на ЕС в областта на климата. Не само че настоящият брой и капацитет на железопътните съоръжения не биха могли да поддържат желаното увеличение на движението, но железопътната мрежа в целия ЕС все още е до голяма степен неадекватна поради липсващи връзки между товарните терминали и липсата на координиране между системите на железопътния транспорт на отделните държави членки. Освен това значителна част от подвижния състав на ЕС наближава края на своя жизнен цикъл и подновяването му не може да се приема за даденост, като се има предвид, че по-малките железопътни предприятия може да не са в състояние да поддържат необходимите финансови инвестиции без публична подкрепа.

21. Както беше подчертано в проверката за пригодност на Комисията от 2020 г. ([52]), няколко аспекта от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. са остарели и фактически вече не се прилагат. Например условията за анулиране на исторически дългове, пряко свързани с дейността на железопътния транспорт, станаха неактуални ([53]), както и специфичните условия за преструктуриране на клонове за товарни превози на железопътни предприятия, които бяха приложими само до 1 януари 2010 г. ([54]), и разделът за премахване на неограничените държавни гаранции ([55]). Настоящите насоки вече не включват тези елементи.

22. По същия начин в критериите за съвместимост за помощта за закупуване и обновяване на подвижен състав, определени в Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. ([56]), се съдържа препратка към други насоки за държавна помощ, които са изтекли или междувременно са били заменени ([57]). В настоящите насоки се премахват тези условия и се определят нови условия, които регулират помощта за придобиване на подвижен състав, за да се улесни навлизането на пазара и/или разширяването на дейността на нови участници (вж. раздел 4.2.2.3). При разработването на новите условия Комисията взе предвид следните фактори: i) подвижният състав като цяло е близо до очаквания си полезен живот или вече го надхвърля ([58]); ii) липсата на техническа стандартизация в държавите членки възпрепятства обмена на подвижен състав между държавите членки ([59]); и iii) железопътните предприятия, които отговарят на условията за малки и средни предприятия (МСП) или за малки предприятия със средна пазарна капитализация (МПСПК), и новите участници са изправени пред особени трудности при обновяването или увеличаването на своите паркове поради високите инвестиционни разходи за придобиване на подвижен състав и трудностите при достъпа до финансиране ([60]).

([51]) Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за целите на преразглеждането на насоките на Общността относно държавната помощ за железопътни предприятия) [E.CA Economics et al. (2022 г.)].

([52]) Вж. бележка под линия 48.

([53]) Глава 4 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., вж. бележка под линия 47. Точка 56 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. се отнася за помощта, която служи за прихващане на ясно определени и индивидуализирани задължения, възникнали преди 15 март 2001 г. или по-късната дата на присъединяване на съответната държава членка към ЕС.

([54]) Глава 5 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., вж. бележка под линия 47.

([55]) Глава 7 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., вж. бележка под линия 47. Съгласно точка 4.1 от Известието на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции (ОВ C 155, 20.6.2008 г., стр. 10) по принцип неограничените гаранции са несъвместими с Договора. Това се отнася за всички икономически сектори, включително транспортния сектор.

([56]) Глава 3 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., вж. бележка под линия 47.

([57]) А именно Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение (ОВ C 244, 1.10.2004 г., стр. 2), Насоки на Общността относно държавната помощ за защита на околната среда (ОВ C 82, 1.4.2008 г., стр. 1), Насоки за националната регионална помощ за 2007—2013 г. (ОВ C 54, 4.3.2006 г., стр. 13), Регламент (ЕО) № 70/2001 на Комисията от 12 януари 2001 г. за прилагане на членове 87 и 88 от Договора за създаване на Европейската общност по отношение на държавните помощи за малките и средните предприятия (ОВ L 10, 13.1.2001 г., стр. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2001/70/2007-01-01); и Регламент (ЕИО) № 1191/69 (посочен в бележка под линия 43), които вече не са в сила.

([58]) Въпреки че има различия между държавите членки, при сегашния темп на обновяване (както се наблюдава през последните 10 години) размерът на подвижния състав в ЕС, по-конкретно на пътническите влакове, ще намалее през следващите 10 години.

([59]) Липсата на техническа стандартизация се дължи на разликите в железопътната инфраструктура в различните държави членки по отношение на системите за сигнализация, електрификацията и системите за напрежение и междурелсие (което в някои държави членки, например Испания, Португалия, Ирландия и Финландия, е различно от стандартното междурелсие от 1 435 mm, преобладаващо в ЕС).

([60]) Достъпът до подвижен състав втора употреба не може да се счита за реална алтернатива на закупуването или лизинга на нов подвижен състав поради слабото развитие на пазарите на подвижен състав втора употреба.

23. За разлика от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. настоящите насоки се прилагат за всички предприятия, извършващи дейност в секторите на устойчивия сухопътен транспорт. В железопътния сектор това означава, че настоящите насоки се прилагат не само за железопътните предприятия, но и за други железопътни превозвачи ([61]) и предприятия, притежаващи превозни средства за железопътен транспорт, както и за предприятия, извършващи дейност от страната на търсенето в сектора на железопътния транспорт, т.е. организатори на превози (напр. логистични дружества, спедитори, оператори на мултимодален транспорт) ([62]), доколкото те решават да използват железопътен вместо автомобилен транспорт.

24. Що се отнася до оперативната помощ, критериите за съвместимост, определени в Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. относно помощта за използване на железопътна инфраструктура и помощта за намаляване на външните разходи ([63]), трябваше да бъдат актуализирани. Опитът, натрупан от Комисията при оценката на помощта съгласно Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., показа необходимостта от опростяване и рационализиране на тези правила, за да бъде отстранена конкретната неефективност на пазара, към която са насочени. Въпреки че настоящите насоки не включват раздел относно помощта за използване на инфраструктура ([64]), държавите членки могат да използват помощта за намаляване на външните разходи за транспорт въз основа на методиката за външните разходи, за да покриват разходите, свързани с използването на инфраструктурата (вж. раздел 4.2.1.1). Освен това, за да улесни допълнително развитието на нови търговски железопътни връзки, Комисията ще прилага настоящите насоки и по отношение на оперативната помощ за стартиране на нови търговски железопътни товарни връзки и нови търговски железопътни връзки за пътнически нощни влакове (вж. раздел 4.2.1.2).

25. Въз основа на опита, натрупан във връзка с Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. по отношение на помощта за оперативна съвместимост и предвид различните видове ползи от инвестициите в системи за управление на движението ([65]), в настоящите насоки се прави разлика между помощ за оперативна съвместимост (раздел 4.2.2.4) и помощ за техническа адаптация и модернизация на подвижния състав (раздел 4.2.2.5). Всъщност инвестициите в оперативна съвместимост са обект на по-висока степен на неефективност на пазара, по-специално неефективност в координирането и поставянето в неизгодно положение на първите навлезли на пазара участници ([66]). Комисията ще извърши оценка на помощта, насочена към насърчаване на цифровизацията, за да се улеснят управлението на движението, непрекъснатите транспортни потоци и/или безопасността на експлоатацията на влаковете съгласно разделите на настоящите насоки относно помощта за оперативна съвместимост (раздел 4.2.2.4) и помощта за техническа адаптация и модернизация (раздел 4.2.2.5).

([61]) Терминът „железопътен превозвач“ включва не само „железопътни предприятия“ по смисъла на Директива 2012/34/ЕС, т.е. всяко частно или публично предприятие, чиято основна дейност е да предоставя услуги за железопътен превоз на стоки и/или пътници с изискване предприятието да осигури тяга, но и други железопътни дружества, които предоставят услуги за железопътен превоз, но не и услуги за тяга (т.е. когато трябва да наемат локомотиви за дейността).

([62]) Комисията е установила практика за вземане на решения при прилагането на принципите на Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. към мерки за помощ, чиито преки бенефициери са логистични предприятия, използващи железопътни транспортни услуги, а не железопътни предприятия (например Решение на Комисията от 24 октомври 2022 г. по дело SA.100463, Нидерландия, Схема за помощ за насърчаване на преминаването от автомобилен към железопътен транспорт и транспорт по вътрешни водни пътища, съображение 49 (ОВ C 461, 2.12.2022 г., стр. 1); Решение на Комисията от 4 август 2022 г. по дело SA.64465, Словакия, Схема за помощ в подкрепа на развитието на интермодален транспорт, съображение 8 (ОВ C 13, 13.1.2023 г., стр. 1); Решение на Комисията от 3 март 2022 г. по дело SA.100286, Италия, Мерки на регион Фриули-Венеция Джулия за развитие на интермодален товарен транспорт, преразгледано през 2022 г., съображение 35 (ОВ C 169, 22.4.2022 г., стр. 1); Решение на Комисията от 20 декември 2021 г. по дело SA.100234, Италия, Удължаване и рефинансиране на схемата за помощ SA.47779 — Италия — Фриули-Венеция Джулия — Мерки за развитие на комбиниран транспорт, съображения 32—33 (ОВ C 146, 1.4.2022 г., стр. 1); Решение на Комисията от 15 май 2020 г. по дело SA.53615, Италия, Намеса в полза на град Генуа, съображение 55 (ОВ C 206, 19.6.2020 г., стр. 1); Решение на Комисията от 20 декември 2018 г. по дело SA.50115, Италия, Интермодален железопътен превоз на железни плочи в областта Фриули-Венеция Джулия, съображение 58 (ОВ C 90, 8.3.2019 г., стр. 2); Решение на Комисията от 6 декември 2017 г. по дело SA.48858, Италия, Схема за помощ в подкрепа на комбиниран транспорт в провинция Болцано, съображение 53 (ОВ C 158, 4.5.2018 г., стр. 6); Решение на Комисията от 25 юли 2017 г. по дело SA.46806, Италия, Помощ за комбиниран транспорт в провинция Тренто, съображение 46 (ОВ C 442, 22.12.2017 г., стр. 2); Решение на Комисията от 29 април 2016 г. по дело SA.41033, Италия, Интегрирана транспортна схема в провинция Тренто, съображение 44 (ОВ C 220, 17.6.2016 г., стр. 2); Решение на Комисията от 13 юни 2014 г. по случай SA.38152, Италия, Помощ за железопътен товарен превоз в регион Емилия-Романя, съображение 27 (ОВ C 282, 22.8.2014 г., стр. 23); Решение на Комисията от 16 декември 2011 г. по дело SA.32603, Италия, Схема за субсидиране „Ferrobonus“ за комбиниран транспорт, съображение 26 (ОВ C 88, 24.3.2012 г., стр. 1).

([63]) Глава 6 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., вж. бележка под линия 47.

([64]) Такъв раздел беше включен в точка 98, буква а) от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г.

([65]) Силното европейско измерение на железопътния транспорт го прави още по-чувствителен към липсата на оперативна съвместимост и координиране между националните железопътни мрежи, което може да засегне неговата конкурентоспособност. Такъв е по-конкретно случаят с железопътния товарен превоз, около половината от който е трансграничен. Железопътният пътнически транспорт досега е бил предимно вътрешен, като през 2021 г. по-малко от 10 % е бил трансграничен (източник: Евростат), но има голям трансграничен потенциал, особено когато става въпрос за трансграничен превоз през нощта.

([66]) Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за целите на преразглеждането на насоките на Общността относно държавната помощ за железопътни предприятия), вж. бележка под линия 51, раздели 4.7 и 5.5.

26. За разлика от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., които не обхващаха помощта за съоръженията за железопътен транспорт ([67]), в настоящите насоки се предоставят подробни правила за съвместимост на инвестиционната помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на железопътни обслужващи съоръжения и частни странични коловози (раздели 4.2.2.1 и 4.2.2.2). В тези правила се прави преглед на практиката на вземане на решения, разработена от Комисията за оценка на съвместимостта на държавната помощ в сектора на сухопътния транспорт съгласно член 93 от Договора.

27. Настоящите насоки включват специална глава относно съвместимостта на помощта за възстановяване на разходите на превозвачите за изпълнението на определени задължения, присъщи на предоставянето на обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз (глава 5).

28. На последно място, настоящите насоки включват специална глава, в която се повтарят правилата, приложими към капиталовите потоци във вертикално интегрираните железопътни предприятия (глава 6).

1.2.2. *Вътрешен воден транспорт*

29. Мрежата на ЕС от вътрешни водни пътища обхваща 25 държави членки и около 41 000 километра вътрешни водни пътища. Ежегодно те служат за транспортирането на около 150 милиарда тонкилометра товари, превозвани от около 15 000 товарни кораба, и по тях се движат около 3 000 пътнически плавателни съда за дневни пътувания и 430 туристически кораба (плавателни съдове с капацитет от над 12 пътници) ([68]). Съществува значителен потенциал за увеличаване на модалното разпределение на вътрешния воден транспорт, което би намалило емисиите на парникови газове. За тази цел обаче вътрешният воден транспорт следва да може да се конкурира при еднакви условия на конкуренция с останалите видове транспорт.

30. Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. не се прилагат за сектора на вътрешните водни пътища. През последните години Комисията разреши държавна помощ за насърчаване на координирането на транспорта в сектора на вътрешните водни пътища пряко съгласно член 93 от Договора ([69]). В настоящите насоки се кодифицира практиката на вземане на решения в това отношение и се определят ясни критерии, чрез които се управлява съвместимостта на помощта за подпомагане на операциите по вътрешните водни пътища. В съответствие с подхода, следван за железопътния сектор, настоящите насоки се прилагат за предприятия от страна на предлагането (т.е. помощ за превозвачи по вътрешните водни пътища, както и за предприятия, притежаващи превозни средства за вътрешен воден транспорт) и от страна на търсенето в сектора на вътрешните водни пътища (т.е. организатори на превози, като логистични дружества, спедитори, превозвачи чрез мултимодален транспорт, според степента, до която решат да преминат от автомобилен транспорт към вътрешен воден транспорт).

31. В настоящите насоки се определят условията за съвместимост на оперативната помощ и инвестиционната помощ в сектора на вътрешния воден транспорт. Що се отнася до оперативната помощ, правилата, с които се урежда помощта за намаляване на външните разходи за транспорт, се прилагат и за вътрешния воден транспорт (пътнически и товарен), а правилата, с които се урежда помощта за разкриване на нови търговски връзки, се прилагат и за вътрешния воден транспорт на товари (вж. раздел 4.2.1.1 и раздел 4.2.1.2). Що се отнася до инвестиционната помощ, Комисията ще прилага настоящите насоки както за помощта за изграждане, модернизиране и обновяване на съоръженията по вътрешните водни пътища (вж. раздел 4.2.2.1), така и за помощта за придобиване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища, за да се улесни достъпът до финансиране с цел инвестиране във флота (вж. раздел 4.2.2.3). По отношение на модернизирането на плавателни съдове по вътрешните водни пътища, в съответствие с подхода, възприет в железопътния сектор, в настоящите насоки се прави разграничение между помощта за инвестиции в оперативна съвместимост (раздел 4.2.2.4) и помощта за техническа адаптация и модернизация на плавателни съдове (раздел 4.2.2.5). Комисията ще оцени съгласно тези два раздела от насоките помощта, насочена към насърчаване на цифровизацията за улесняване на управлението на движението, непрекъснатите транспортни потоци и/или безопасността на операциите по вътрешните водни пътища.

([67]) Глава 2 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. (вж. бележка под линия 47) обхваща само ефектите от публичното финансиране на инфраструктурата върху железопътните предприятия.

([68]) Вж. бележка под линия 35.

([69]) Напр. Решение на Комисията от 24 октомври 2022 г. по дело SA.100463, Нидерландия, Схема за помощ за насърчаване на преминаването от автомобилен към железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт, съображение 49 (ОВ C 461, 2.12.2022 г., стр. 1); Решение на Комисията от 20 септември 2021 г. по дело SA.58817, Италия, Държавна помощ в подкрепа на товарен вътрешен воден транспорт в Италия, съображение 116 (ОВ C 500, 10.12.2021 г., стр. 1); Решение на Комисията от 2 октомври 2020 г. по дело SA.58023, Белгия, Prolongation du régime d'aide en faveur des modes de transport alternatif à la route pour la période 2021-2025, съображение 16 (ОВ C 397, 20.11.2020 г., стр. 1), и Решение на Комисията от 24 октомври 2018 г. по дело SA.50584, Белгия, Мярка за структурна помощ за намаляване на неравностойните разходи при групиране на обеми, транспортирани с железопътен транспорт/вътрешен воден транспорт до и от фламандски морски пристанища, с цел насърчаване на промяната на вида транспорт, съображения 52—55 (ОВ C 90, 8.3.2019 г., стр. 1).

32. Европейският сектор на вътрешни водни пътища разполага със сравнително стар флот и като цяло изглежда, че среща затруднения да увеличи своя дял от движението по пътищата в сравнение с останалите видове транспорт. Между 2014 и 2020 г. броят на превозвачите по вътрешните водни пътища, които извършват превоз на товари и пътници, е намалял, а наличната товароподемност също спада непрекъснато от 2011 г. насам. При изготвянето на тези нови правила Комисията взе предвид тези въпроси и факта, че повечето превозвачи в сектора на вътрешните водни пътища са МСП или в най-добрия случай — МПСПК, които често не са в състояние да обновят или увеличат флота си поради трудности при достъпа до пазарно финансиране ([70]). Следователно съгласно настоящите насоки МСП и МПСПК са единствените възможни бенефициери на помощ за придобиване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища. Това означава, че този вид помощ може да се насочи там, където е най-необходима, за да се насърчи развитието на сектора на вътрешните водни пътища.

1.2.3. *Устойчив мултимодален транспорт*

33. Мултимодален транспорт означава превозът на товари или пътници чрез минимум два различни вида транспорт ([71]). В сектора на сухопътния транспорт мултимодалният транспорт се счита за „устойчив“, когато поне един от използваните видове транспорт е железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт или когато мултимодалният транспорт съчетава сухопътен транспорт с морски транспорт на къси разстояния. Устойчивият мултимодален транспорт в сектора на сухопътния транспорт е от ключово значение, за да се даде възможност за по-широко навлизане на железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт, тъй като сами по себе си те рядко предоставят транспортни решения от врата до врата. Устойчивият мултимодален транспорт, който осигурява връзки „на последната миля“, от врата до врата, съчетава по-добрите екологични характеристики и енергийната ефективност на транспорта, който е различен от автомобилния, с достъпността и гъвкавостта на автомобилния транспорт. Поради това той е от значение за постигането на целите на СУИМ и Европейския зелен пакт.

34. Въпреки че обемът на мултимодалния товарен транспорт се е увеличил значително през последните 30 години, изцяло автомобилният транспорт продължава да доминира в областта на товарния транспорт в ЕС. Често мултимодалният товарен транспорт не може да се конкурира с изцяло автомобилния транспорт поради пропуски в ефективността по отношение на наличността, надеждността, точността и скоростта в различните етапи от веригата (т.е. в услугите, предоставяни от железопътния и водния транспорт, товарните терминали и автомобилния транспорт за „последната миля“) и факта, че отрицателните вторични ефекти на автомобилния транспорт не се вземат предвид в достатъчна степен.

35. Мултимодалният товарен транспорт, който не включва обработка на товара при смяна на вида транспорт ([72]), е известен като „интермодален транспорт“. „Комбиниран транспорт“ е подкатегория на интермодалния транспорт, изрично регламентирана на равнището на ЕС с Директивата относно комбинирания транспорт ([73]). Тази директива беше приета през 1975 г. ([74]) и беше изменяна няколко пъти, за да се прилага за по-широк набор от операции. За по-голяма яснота финансовата подкрепа от държавите членки за комбиниран транспорт съгласно тази директива може да се счита за държавна помощ. Тази помощ следва да отговаря на приложимите условия за съвместимост за устойчив мултимодален транспорт, определени в РГОТ, в настоящите насоки или във всеки друг съответен инструмент на правото в областта на държавната помощ (вж. глава 3).

36. В настоящите насоки се определят условията за съвместимост на оперативната помощ и инвестиционната помощ в устойчивия мултимодален транспорт, за да се измести движението от изцяло автомобилния транспорт, като същевременно се стимулира използването на железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и морския транспорт на къси разстояния в мултимодалния транспорт, когато морският транспорт на къси разстояния е свързан със сухопътния транспорт и е икономически жизнеспособна алтернатива на автомобилния транспорт.

([70]) Европейски парламент, Към ориентиран към бъдещето транспорт по вътрешните водни пътища в Европа (P9_TA(2021)0367), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_BG.html.

([71]) „Мултимодален транспорт“ означава превоз на пътници или товари, или и двете, като се използват два или повече вида транспорт, както е определено в Регламент (ЕС) 2024/1679 от 13 юни 2024 г. относно насоките за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

([72]) Фактът, че товарната единица и/или превозното средство остават същите при смяната на вида транспорт, води до по-малка обработка на товарите с последващ по-малък риск от щети или загуби на стоки.

([73]) Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/2013-07-01).

([74]) Директива 75/130/ЕИО на Съвета от 17 февруари 1975 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран автомобилен/железопътен превоз на товари между държавите членки (ОВ L 48, 22.2.1975 г., стр. 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1975/130/oj).

37. Що се отнася до оперативната помощ, правилата за помощ за намаляване на външните разходи за транспорт се прилагат и за устойчивия мултимодален транспорт (раздел 4.2.1.1). За разлика от това правилата, уреждащи помощта за разкриване на нови търговски връзки, се отнасят само до железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт и не се прилагат за устойчивия мултимодален транспорт като цяло.

38. Що се отнася до инвестиционната помощ, Комисията ще прилага настоящите насоки за помощта за съоръжения за мултимодален транспорт и помощта за модернизиране ([75]) на оборудване за устойчив мултимодален транспорт. Помощта за съоръжения за мултимодален транспорт е ограничена до помощ за инвестиране в съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища (раздел 4.2.2.1). За по-голяма яснота съоръженията за мултимодален транспорт, разположени в морски пристанища, могат да получават помощ съгласно настоящите насоки, ако имат железопътни връзки или връзки по вътрешните водни пътища. По отношение на модернизирането на оборудването за устойчив мултимодален транспорт, в съответствие с подхода, възприет в железопътния сектор и сектора на вътрешните водни пътища, в настоящите насоки се прави разграничение между помощта за инвестиции в оперативна съвместимост (раздел 4.2.2.4) и помощта за техническа адаптация и модернизация на оборудване за устойчив мултимодален транспорт (раздел 4.2.2.5).

2. **ПРИЛОЖНО ПОЛЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

2.1. **Приложно поле**

39. Настоящите насоки се прилагат за мерки за държавна помощ ([76]), предоставени на предприятия в секторите на устойчивия сухопътен транспорт (т.е. предприятия в железопътния сектор, предприятия в сектора на вътрешните водни пътища и предприятия, извършващи и/или организиращи устойчив мултимодален транспорт в сектора на сухопътния транспорт), доколкото мерките за помощ попадат в обхвата на глава 4 или глава 5 от настоящите насоки.

40. В настоящите насоки се определят критериите за съвместимост съгласно член 93 от Договора за следните помощи:

а) помощ, предоставяна в секторите на устойчивия сухопътен транспорт, която отговаря на нуждите от координиране на транспорта (глава 4);

б) помощ, предоставяна в сектора на железопътния товарен превоз за възстановяване на разходите на предприятията за изпълнението на определени задължения, присъщи на понятието за обществена услуга (глава 5).

41. Що се отнася до помощта за координиране на транспорта в секторите на устойчивия сухопътен транспорт, следните видове помощ, които отговарят на нуждите от координиране на транспорта, както е описано подробно в раздели 4.2.1 и 4.2.2, попадат в обхвата на настоящите насоки: i) помощ за намаляване на външните разходи за транспорт; ii) помощ за разкриване на нови търговски връзки; iii) помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища; iv) помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози; v) помощ за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт; vi) помощ за оперативна съвместимост в секторите на устойчивия сухопътен транспорт; и vii) помощ за техническа адаптация и модернизация в секторите на устойчивия сухопътен транспорт.

([75]) Както е обяснено в точка 42, настоящите насоки не обхващат помощ за придобиване на оборудване за устойчив мултимодален транспорт.

([76]) Член 107, параграф 1 от Договора определя държавната помощ като „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки […], доколкото засяга търговията между държавите членки“. Държавна намеса, която не отговаря на едно от условията, посочени в член 107, параграф 1 от Договора, не представлява държавна помощ. Ето защо те не подлежат на оценката на съвместимостта, изложена в насоките. По-специално финансиране от Съюза, което е управлявано централно от институциите, агенциите, съвместните предприятия или други органи на ЕС и което не е пряко или косвено под контрола на държави членки, не представлява държавна помощ. Това се отнася например за финансирането, предоставено от ЕС съгласно Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014 (ОВ L 249, 14.7.2021 г., стр. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18).

42. Настоящите насоки не обхващат инвестиционна помощ за придобиване на оборудване за устойчив мултимодален транспорт. Такава помощ попада в приложното поле на РГОТ, ако се отнася до интермодални товарни единици (ILU) или кранове на борда на плавателни съдове, и се предоставя от държавите членки под формата на схеми за помощ при много специфични условия. Извън тези случаи Комисията счита, че помощта за придобиване на оборудване за устойчив мултимодален транспорт (например полуремаркета, оборудвани с автокран) може да бъде разрешена само по изключение и следователно ще я оценява пряко съгласно Договора.

43. Настоящите насоки не обхващат държавната помощ за пристанищна инфраструктура ([77]). Комисията ще продължи да извършва оценка на държавната помощ за пристанищна инфраструктура или пряко съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора, ако не е групово освободена съгласно Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията ([78]), или, ако пристанищната инфраструктура е необходима за предоставянето на услуга от общ икономически интерес („УОИИ“) и не е групово освободена съгласно Решение (ЕС) 2025/2630 на Комисията ([79]), съгласно правилата, определени в Съобщението на Комисията относно рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги („рамка за УОИИ“) ([80]), съгласно член 106, параграф 2 от Договора. За да се избегнат съмнения, както е посочено в точка 38 и пояснено в точка 124, Комисията ще прилага настоящите насоки за инвестиционната помощ за съоръжения за мултимодален транспорт, които са разположени в морски пристанища и имат железопътни връзки или връзки по вътрешни водни пътища.

44. Настоящите насоки не обхващат инвестиционната помощ за чисти превозни средства ([81]) и чисто мобилно оборудване за терминали ([82]), нито инвестиционната помощ за намаляване на шума от железопътния транспорт. Що се отнася до железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и устойчивия мултимодален транспорт, Комисията ще оцени съвместимостта на инвестиционната помощ за чисти превозни средства и чисто мобилно оборудване за терминали, както и за намаляване на шума от железопътния транспорт, съгласно Насоките на Комисията относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката от 2022 г. ([83]), ако тази помощ не е групово освободена съгласно Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията ([84]).

45. Настоящите насоки не обхващат помощта за насърчаване на научните изследвания, развойната дейност и иновациите за равнища на технологична готовност (TRL) до TRL8 ([85]). Комисията ще продължи да оценява съвместимостта на помощта за насърчаване на научните изследвания, развойната дейност и иновациите до TRL8 в секторите на устойчивия сухопътен транспорт съгласно Рамката на Комисията от 2022 г. за държавна помощ за научни изследвания, развитие и иновации, ако тя не е групово освободена съгласно Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията ([86]). За да се избегнат съмнения, Комисията ще прилага настоящите насоки по отношение на помощта за технологии за оперативна съвместимост и технологии за техническа адаптация и модернизация в секторите на устойчивия сухопътен транспорт, които са достигнали TRL9 (въвеждане на пазара на системи, доказани в оперативна среда). Поради това разходите, свързани с проучвания, изпитвания и одобрение, както и с пилотни и прототипни инсталации за прилагането на такива технологии в TRL9, следва да бъдат допустими за помощ съгласно настоящите насоки.

([77]) Както е определено в Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01).

([78]) Вж. бележка под линия 77.

([79]) Решение (ЕС) 2025/2630 на Комисията от 16 декември 2025 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес, и за отмяна на Решение 2012/21/ЕС (ОВ L, 2025/2630, 19.12.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj).

([80]) Съобщение на Комисията — Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги (2011 г.) (ОВ C 8, 11.1.2012 г., стр. 15).

([81]) Както е определено в Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01).

([82]) Съгласно определението в Съобщение на Комисията — Насоки относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката от 2022 г. (ОВ C 80, 18.2.2022 г., стр. 1).

([83]) Вж. бележка под линия 82.

([84]) Вж. бележка под линия 77.

([85]) Вж. Съобщение на Комисията, Рамка за държавна помощ за научни изследвания, развитие и иновации (ОВ C 414, 28.10.2022 г., стр. 1), бележка под линия 60, която се позовава на Съобщение на Комисията „Европейска стратегия за главните базови технологии — мост към растеж и заетост“, COM(2012) 341 final, 26 юни 2012 г.

([86]) Вж. бележка под линия 77.

46. По отношение на помощта в железопътния сектор, която представлява възстановяване на разходи за изпълнение на определени задължения, които са присъщи на понятието за обществена услуга, в Регламент (ЕО) № 1370/2007 ([87]) се създава специфична правна рамка за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (и по вътрешните водни пътища, ако държавите членки решат да прилагат Регламент (ЕО) № 1370/2007 за тези услуги ([88]). Следователно по отношение на услугите на превоз с обществен транспорт Комисията ще прилага настоящите насоки само за компенсацията за обществена услуга за предоставянето на услуги за железопътен товарен превоз. Комисията ще продължи да извършва оценка на компенсациите за обществени услуги, изплатени за предоставянето на услуги за товарен превоз по вътрешните водни пътища (и услуги за превоз на пътници по вътрешните водни пътища, ако не са предмет на Регламент (ЕО) № 1370/2007) пряко съгласно член 93 от Договора. За да се избегнат съмнения, предприятията, предоставящи транспортни услуги, на които е възложен договор за обществена услуга, следва да могат да се възползват и от помощ за координиране на транспорта, предоставена съгласно РГОТ или съгласно настоящите насоки, при условие че са спазени правилата за натрупване ([89]) и е предотвратена свръхкомпенсация.

47. В настоящите насоки се разясняват условията за оценка съгласно член 93 от Договора на помощта в сектора на железопътния товарен превоз за възстановяване на разходите на предприятията за изпълнението на определени задължения, присъщи на предоставянето на обществена услуга ([90]). Условията отразяват установените принципи, определени от Комисията в нейната рамка за УОИИ ([91]), която не е пряко приложима за услугите за железопътни товарни превози, тъй като изрично изключва сухопътния транспорт от своя обхват. В настоящите насоки се предоставят и специфични разяснения, които са необходими поради специфичните нужди на сектора на железопътния товарен превоз.

48. В настоящите насоки (глава 6) се повтарят също така принципите, приложими към финансовите потоци във вертикално интегрираните железопътни предприятия.

49. Условията, определени в настоящите насоки, се прилагат за схеми за помощ и за индивидуални помощи, независимо дали тези индивидуални помощ са предоставени въз основа на схема за помощ или ad hoc, освен ако е предвидено друго.

50. Настоящите насоки се прилагат за предприятия от всякакъв размер, освен ако не е посочено друго.

51. Предприятията в затруднено положение, както са определени в Насоките на Комисията за държавна помощ за оздравяване и преструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение ([92]), не могат да получават помощ съгласно настоящите насоки, тъй като помощта за предприятие в затруднено положение по принцип не е подходящо средство, за да се задоволят нуждите от координиране на транспорта или да се гарантира предоставянето на обществена услуга. В Насоките на Комисията за държавна помощ за оздравяване и преструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение се определят критериите за съвместимост на помощта за оздравяване и преструктуриране, предоставена съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора на всички предприятия, които отговарят на условията за предприятия в затруднено положение, включително предприятия в сектора на сухопътния транспорт, при липса на специфични насоки на Комисията за предприятията в затруднено положение в този сектор ([93]).

52. Когато се извършва оценка на помощ в полза на предприятие, което е обект на неизпълнено нареждане за събиране, след като с предишно решение на Комисията е било обявено, че дадена държавна помощ е неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар, Комисията ще вземе под внимание размера на помощта, който все още не е събран ([94]).

([87]) Вж. бележка под линия 40.

([88]) Вж. член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, вж. бележка под линия 40.

([89]) Вж. член 8 от РГОТ и раздел 4.1.3 от настоящите насоки.

([90]) С оглед постигането на яснота Комисията ще продължи да извършва оценка на съвместимостта на помощта в сектора на товарния превоз по вътрешните водни пътища за възстановяване на разходите на предприятията за изпълнението на определени задължения, присъщи на предоставянето на обществена услуга, пряко съгласно член 93 от Договора.

([91]) Вж. бележка под линия 80.

([92]) Съобщение на Комисията — Насоки за държавна помощ за оздравяване и преструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение (ОВ C 249, 31.7.2014 г., стр. 1).

([93]) В Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. (вж. бележка под линия 47) се предвиждаха дерогации от правилата, приложими за предприятията в затруднено положение в сектора на железопътния товарен превоз, чиято валидност изтече на 31 декември 2009 г. Оттогава насам Насоките за държавна помощ за оздравяване и преструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение, изготвени от Комисията, вж. бележка под линия 92, се прилагат изцяло за целия железопътен сектор.

([94]) Вж. решение от 15 май 1997 г., *TWD/Комисия*, C-355/95 P, EU:C:1997:241, т. 25—27.

2.2. **Определения**

53. За целите на настоящите насоки се прилагат следните определения:

а) „инфраструктура за достъп“ означава всеки вид инфраструктура, необходима за осигуряването на достъп и влизане по суша или море и река от ползвателите до съоръжение за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища или унимодално обслужващо железопътно съоръжение или съоръжение по вътрешните водни пътища, по-специално пътища, железопътни коловози, канали и шлюзове;

б) „помощ ad hoc“ означава помощ, която не е предоставена въз основа на схема за помощ;

в) „интензитет на помощта“ означава брутният размер на безвъзмездна помощ, изразен като процент от допустимите разходи, преди приспадането на данъци или други такси;

г) „схема за помощ“ означава всеки акт, на основата на който, и без да се изискват допълнителни мерки за прилагане, индивидуална помощ може да се предостави на предприятията, определени в този акт по общ и абстрактен начин, и всеки акт, на основата на който помощ, която не е свързана с конкретен проект, може да бъде предоставена на едно или няколко предприятия за неопределен период от време и/или в неопределен размер;

д) „специализирана инфраструктура“ означава инфраструктура, която е изградена за предприятия, които могат да бъдат предварително идентифицирани, и е съобразена с техните нужди;

е) „оборудване за устойчив мултимодален транспорт“ означава оборудване от решаващо значение за устойчивия мултимодален транспорт, като например полуремаркета, оборудвани с автокран, с изключение на оборудване, използвано за експлоатацията на съоръженията;

ж) „среда на европейските речни информационни услуги (RIS)“ означава електронна платформа с единна точка за достъп, основана на национална речна информация, която предоставя технически и оперативни услуги за ползвателите на RIS и съдържа връзки към електронното докладване в съответствие с принципа на еднократност, като гарантира, че гражданите и предприятията предоставят данни на публичните администрации само веднъж;

з) „европейски регистър на превозните средства“ означава регистър съгласно член 22, параграф 1 и член 47, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета ([95]);

и) „план за оценка“ означава документ, който обхваща една или повече схеми за помощ, съдържащи най-малко следните елементи: целите на схемата за помощ, която е предмет на оценяване, въпросите за оценяване, показателите за резултати, предвидената методика на оценяване, изискванията, свързани със събирането на данните, предложената времева рамка за оценяване, включително датата за предаване на междинния и окончателния доклад за оценка, описанието на независимия орган, който извършва оценката, или критериите, използвани за избиране, и вариантите за осигуряване на публичността на оценката;

й) „външни разходи за транспорт“ означава разходи, които се генерират от потребителите на транспорта, но не се поемат от тях, а от обществото като цяло, по-специално разходи, свързани с емисиите на парникови газове, замърсяването на въздуха, травми и смъртни случаи, шум и задръствания;

к) „товарен терминал“ означава конструкция, оборудвана за претоварване и временно складиране на товари;

л) „индивидуална помощ“ означава i) помощ *ad hoc*; и ii) предоставяне на помощ на индивидуални бенефициери въз основа на схема за помощ;

м) „съоръжение по вътрешните водни пътища“ означава обслужващо съоръжение (например товарен терминал или съоръжение за поддръжка или съхранение) и неговата инфраструктура за достъп (включително физическото или цифровото оборудване, необходимо за функционирането му), намиращо се в рамките на ЕС и се използва за извършване на вътрешен воден транспорт, с изключение на съоръжения или оборудване, които са свързани с извършването на нетранспортни дейности;

([95]) Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст), (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/2020-05-28).

н) „плавателен съд по вътрешни водни пътища“ означава плавателен съд за превоз на пътници или товари, предназначен да плава само или предимно по вътрешни водни пътища или във води, намиращи се във или близо до спокойни води, включително плавателни съдове, специално изградени да задвижват тласкан състав;

о) „интермодална товарна единица“ (ИТЕ) означава контейнер, сменяема каросерия или полуремарке/моторно пътно превозно средство за товари, или комбинация от превозни средства, използвани за интермодален транспорт;

п) „интермодален транспорт“ означава движение на товари в една и съща интермодална товарна единица или превозно средство, при което се използват последователно няколко вида транспорт, без да се претоварват самите товари при преминаването към друг вид транспорт;

р) „оперативна съвместимост“ означава непрекъснати транспортни потоци на товари или пътници към/от или в рамките на секторите на устойчивия сухопътен транспорт;

с) „сухопътен транспорт“ означава превоз на товари или пътници с железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт и автомобилен транспорт ([96]);

т) „мултимодален транспорт“ означава превозът на товари или пътници чрез минимум два различни вида транспорт;

у) „нова търговска връзка за превоз на товари по вътрешните водни пътища“ означава търговска връзка, която се отнася за нови операции за редовен превоз на товари по вътрешни водни пътища между поне два товарни терминала, които не са били пряко свързани с услуги за редовен превоз на товари по вътрешните водни пътища поне три години преди началото на операциите на въпросната връзка;

ф) „нова търговска връзка за железопътен превоз на товари“ означава търговска връзка, която се отнася за нови операции за редовен железопътен превоз на товари между поне два товарни терминала, които не са били пряко свързани с услуги за редовен железопътен превоз на товари поне три години преди началото на операциите на въпросната връзка;

х) „нова търговска железопътна връзка за пътнически нощни влакове“ означава търговска връзка, която се отнася за нови услуги за редовни пътнически нощни влакове между поне две пътнически гари, които не са били свързани с услуги за редовни пътнически нощни влакове поне три години преди началото на операциите на въпросната връзка;

ц) „нов участник“ означава железопътно предприятие съгласно определението в член 3, параграф 1 от Директива № 2012/34/ЕС, което отговаря на следните две условия:

i) то е получило лиценз в съответствие с член 17, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС за съответния пазарен сегмент по-малко от двадесет години преди предоставянето на помощта;

ii) то не е свързано по смисъла на член 3, параграф 3 от приложение I към РГОТ с железопътно предприятие, получило лиценз съгласно член 3, параграф 14 от Директива 2012/34/ЕС преди 1 януари 2010 г.;

ч) „нетранспортни дейности“ означава търговски услуги, които не са свързани с устойчив сухопътен транспорт, включително спомагателни услуги за пътници, спедитори или други доставчици на услуги, като например отдаване под наем на помещения за офиси, магазини и хотели;

ш) „услуги за пътнически нощни влакове“ означава редовни услуги за железопътен превоз на пътници, заминаващи преди 23:30 ч. и пристигащи в крайното си местоназначение след 05:00 ч. и използващи подвижен състав, включващ спални вагони/кушет-вагони;

щ) „пристанищна суперструктура“ означава надземни съоръжения (като например за съхранение), стационарно оборудване (като например складове и сгради на терминали) и мобилно оборудване (като например кранове), разположени на пристанище за предоставяне на пристанищни услуги, свързани с транспорта, при условие че въпросната суперструктура се намира в съоръжение за мултимодален транспорт с железопътна връзка или връзка по вътрешни водни пътища;

([96]) Съгласно член 100 от Договора, дял VI „Транспорт“ от Договора се прилага по принцип само по отношение на железопътния, автомобилния и вътрешния воден транспорт. Тези три вида транспорт обикновено се наричат „сухопътен транспорт“, за разлика от морския транспорт и въздушния транспорт.

аа) „частен страничен коловоз“ означава част от железопътна инфраструктура, която е частна собственост и частно управлявана, включително железопътни коловози и всякакви други инсталации или оборудване, необходими за нейното функциониране, свързваща товарните съоръжения на обществената железопътна мрежа, които не се квалифицират като обслужващи съоръжения съгласно приложение II към Директива 2012/34/ЕС, както и всяка специализирана инфраструктура, обслужваща железопътна инфраструктура, която е частна собственост и частно управлявана;

бб) „товарен терминал за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт“ означава товарен терминал между две различни железопътни системи или между най-малко два вида транспорт, единият от които е железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, и неговата инфраструктура за достъп (включително физическото или цифровото оборудване, необходимо за функционирането му), намиращи се в рамките на ЕС, като например товарни терминали в пристанища по вътрешните водни пътища или в морски пристанища, по вътрешните водни пътища или на летища, или мултимодални логистични платформи, с изключение на съоръжения или оборудване, свързани с извършването на нетранспортни дейности;

вв) „съоръжение за мултимодален транспорт по железните и вътрешните водни пътища“ означава обслужващо съоръжение, включително пристанищна суперструктура и товарни терминали за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, и неговата инфраструктура за достъп (включително физическото или цифровото оборудване, необходимо за функционирането му), което се намира в рамките на ЕС и е необходимо за предоставяне на железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт в комбинация с други видове транспорт, с изключение на съоръжения или оборудване, свързани с извършването на нетранспортни дейности;

гг) „съоръжение за железопътни услуги“ означава обслужващо съоръжение (например железопътен товарен терминал или съоръжение за поддръжка или съхранение) и неговата инфраструктура за достъп (включително физическото или цифровото оборудване, необходимо за функционирането му), което се намира в рамките на ЕС и е посочено в приложение II към Директива 2012/34/ЕС, с изключение на съоръжения или оборудване, свързани с извършването на нетранспортни дейности;

дд) „железопътно предприятие“ означава железопътно предприятие според определението на член 3, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС;

ее) „подвижен състав“ означава всяко от следните:

i) локомотиви за товарен и пътнически транспорт и пътнически подвижен състав, включително термични или електрически тягови единици, самоходни термични или електрически) пътнически влакове и пътнически вагони;

ii) товарни вагони, включително ниски превозни средства, предназначени за цялата мрежа, и превозни средства, предназначени за превозване на камиони;

жж) „мореплавателен съд“ означава плавателен съд, различен от плавателните съдове, които плават само или главно във вътрешни водни пътища или във води в рамките на или прилежащи към защитени води;

зз) „морски превози на къси разстояния“ означава придвижването на товари и/или пътници по море между пристанища, разположени в географските води на една или повече държави членки, или между пристанище, разположено във водите на държави членки, и пристанище, разположено във водите на съседна трета държава, която има брегова линия с моретата, граничещи с водите на една или повече държави членки ([97]);

ии) „малко и средно предприятие“ или „МСП“ означава предприятие, което отговаря на условията, определени в приложение I към РГОТ;

йй) „малко предприятие със средна пазарна капитализация“ или „МПСПК“ означава предприятие, което отговаря на критериите, определени в приложение IV към РГОТ. За целите на помощта, включена във финансови продукти, подкрепяни от програмата InvestEU по многогодишната финансова рамка на Съюза за периода 2021—2027 г. ([98]), „малко предприятие със средна пазарна капитализация“ или „МПСПК“ означава предприятие, което не е МСП и има до 499 служители;

кк) „започване на работа“ означава първото от следните събития: започване на строителните работи, свързани с инвестицията, или поемане на първия правно обвързващ ангажимент за поръчка на оборудване, или при поглъщания — момента на придобиване на активите, пряко свързани с придобития стопански обект;

([97]) Член 3, точка 25 от Регламент (ЕС) 2024/1679 от 13 юни 2024 г. относно насоките за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

([98]) Регламент (ЕС, Евратом) 2020/2093 на Съвета от 17 декември 2020 г. за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2021—2027 (ОВ L 433 I, 22.12.2020 г., стр. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/2024-01-01).

лл) „устойчив сухопътен транспорт“ означава превоз на товари или пътници с железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт или устойчив мултимодален транспорт;

мм) „сектори на устойчивия сухопътен транспорт“ означава железопътният сектор, секторът на вътрешните водни пътища и устойчивият мултимодален транспорт в сектора на сухопътния транспорт;

нн) „устойчив мултимодален транспорт“ означава превозът на товари или пътници с поне два различни вида транспорт, като поне един от използваните видове транспорт е железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, или когато мултимодалният транспорт съчетава сухопътен транспорт с морски превози на къси разстояния;

оо) „телематични приложения“ означава всяко от следните приложения:

i) приложения за услуги за превоз на пътници, като например системи, осигуряващи информация за пътниците преди и по време на пътуването, системи за резервация и плащане, управление на багажа и управление на връзките между влаковете и връзките им с останалите видове транспорт;

ii) приложения за услуги за превоз на товари, като информационни системи (контрол в реално време на товарите и влаковете), системи за композиране и разпределение, системи за резервации, плащане и фактуриране, и приложения за управление на връзките с други видове транспорт и за създаване на електронни придружаващи документи;

пп) „превозвач“ означава всяко предприятие, което извършва превоз на пътници или товари в секторите на устойчивия сухопътен транспорт;

рр) „организатор на превоза“ означава всяко предприятие, което организира движение на товари и по този начин прави избор между видовете транспорт;

сс) „предприятие в затруднено положение“ означава предприятие в затруднено положение, както е определено в член 2, параграф 18 от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията;

тт) „превозно средство за железопътен транспорт или транспорт по вътрешни водни пътища“ означава подвижен състав или плавателен съд по вътрешни водни пътища.

2.3. **Структура на насоките**

54. В глава 3 се разяснява за кои мерки в сектора на сухопътния транспорт не се изисква да бъде уведомена Комисията преди прилагането им.

55. В глава 4 се определят мерките, попадащи в приложното поле на настоящите насоки съгласно член 93 от Договора. В раздел 4.1 се определят условията за съвместимост, които се прилагат като цяло за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта. В раздел 4.2 се определят специфичните условия за съвместимост, които се прилагат за различни видове мерки за помощ, които задоволяват нуждите от координиране на транспорта. В глава 5 се разясняват условията за съвместимост, които се прилагат за мерките за помощ за възстановяване на разходите за изпълнението на определени задължения, присъщи на понятието за обществена услуга. В глава 6 се припомнят принципите, приложими към финансовите потоци във вертикално интегрираните железопътни предприятия.

56. В глава 7 се определят условията, при които Комисията ще изисква последваща оценка на схемите, за които е уведомена съгласно член 93 от Договора.

57. В глава 8 се очертават задълженията за докладване и наблюдение на държавите членки, които предоставят помощ съгласно член 93 от Договора.

58. Глави 9 и 10 обхващат продължителността на настоящите насоки и графика за преразглеждането им.

3. **МЕРКИ, ЗА КОИТО НЕ СЕ ИЗИСКВА УВЕДОМЯВАНЕ**

59. Когато дадена държавна намеса отговаря на критериите, за да отговаря на условията за държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора ([99]), по принцип държавите членки следва да уведомят за нея Комисията съгласно член 108, параграф 3 от Договора.

60. Държавната помощ в сектора на сухопътния транспорт не подлежи на изискването за уведомяване съгласно член 108, параграф 3 от Договора, ако отговаря на условията, определени в приетия от Комисията регламент за групово освобождаване, или съгласно член 1 от Регламент (ЕС) 2022/2586 на Съвета ([100]) или съгласно член 1 от Регламент (ЕС) 2015/1588 на Съвета ([101]).

61. В това отношение РГОТ обхваща определени категории държавна помощ, които задоволяват нуждите от координиране на транспорта в сектора на сухопътния транспорт. Такива мерки за помощ, ако са предоставени в съответствие с приложимите условия за съвместимост, посочени в РГОТ, не водят до значително нарушаване на конкуренцията и търговията и следователно се считат за съвместими с вътрешния пазар съгласно член 93 от Договора и не са предмет на изискването за уведомяване.

62. Освен това Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията ([102]) съдържа разпоредби, по силата на които помощта в сектора на сухопътния транспорт може да бъде освободена от изискването за уведомяване. Например помощта за вътрешните пристанища може да бъде групово освободена съгласно член 56в от посочения регламент. Доколкото тази помощ засяга пристанищна инфраструктура (котвени стоянки, кейове и т.н.) и се предоставя в съответствие с приложимите условия за съвместимост, посочени в Регламент (ЕС) № 651/2014 ([103]), такива мерки за помощ се считат за съвместими с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора, тъй като не водят до значително нарушаване на конкуренцията и търговията.

63. Регламент (ЕС) 2023/2831 ([104]) на Комисията се прилага и за сухопътния транспорт. По същия начин компенсациите, предоставени на предприятията, които предоставят УОИИ в сектора на сухопътния транспорт, попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) 2023/2832 на Комисията ([105]). Счита се, че мерките, които отговарят на критериите на тези регламенти, не оказват въздействие върху конкуренцията и търговията на вътрешния пазар. За тези мерки за минимална помощ не се изисква уведомяване, тъй като се счита, че не отговарят на всички критерии на член 107, параграф 1 от Договора.

([99]) За понятието за държавна помощ Комисията се позовава на своето Известие относно понятието за държавна помощ, както е посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз C/2016/2946 (ОВ C 262, 19.7.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2016/2025-03-15). Както е посочено в точка 211 от това известие засягането на търговията между държавите членки или нарушенията на конкуренцията обикновено са изключени по отношение на изграждането на инфраструктура в случаите, когато в същото време i) инфраструктурата обикновено не среща пряка конкуренция, ii) частното финансиране е незначително в сектора и в съответната държава членка и iii) инфраструктурата не е предназначена да облагодетелства избирателно конкретно предприятие или сектор, предоставя ползи за обществото като цяло.

([100]) Регламент (ЕС) 2022/2586 на Съвета от 19 декември 2022 г. относно прилагането на членове 93, 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към определени категории държавна помощ в секторите на железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и мултимодалния транспорт (ОВ L 338, 30.12.2022 г., стр. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj).

([101]) Регламент (ЕС) 2015/1588 на Съвета от 13 юли 2015 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към определени категории хоризонтална държавна помощ (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1588/2018-12-27).

([102]) Вж. бележка под линия 77.

([103]) Вж. бележка под линия 77.

([104]) Регламент (ЕС) 2023/2831 на Комисията от 13 декември 2023 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта de minimis (ОВ L 2023/2831, 15.12.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2831/oj).

([105]) Регламент (ЕС) 2023/2832 на Комисията от 13 декември 2023 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към минималната помощ (de minimis) за предприятия, предоставящи услуги от общ икономически интерес (ОВ L 2023/2832, 15.12.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2832/oj).

4. ПОМОЩ, КОЯТО ЗАДОВОЛЯВА НУЖДИТЕ ОТ КООРДИНИРАНЕ НА ТРАНСПОРТА

4.1. Общи условия за съвместимост

64. В настоящия раздел се представят общите условия за съвместимост, приложими към всички категориите помощи, описани в раздел 4.2. Когато извършва оценка дали мерките за помощ в секторите на устойчивия сухопътен транспорт задоволяват нуждите от координиране на транспорта съгласно член 93 от Договора, Комисията ще анализира съответствието с принципите, посочени в настоящия раздел (точки 65—86). Условията, посочени в раздел 4.2 за всяка конкретна категория помощ, съдържат разяснения на някои от общите условия за съвместимост, представени в настоящия раздел, по-специално в раздел 4.1.1 (Key compatibility conditions).

4.1.1. *Ключови условия за съвместимост*

Принос към нуждите от координиране на транспорта

65. Помощта следва да допринася за развитието на сектора на сухопътния транспорт към устойчив сухопътен транспорт, като по този начин отговаря на нуждите от координация на транспорта.

Необходимост от помощта

66. Помощта следва да е необходима за постигането на целта за координиране на транспорта, определена от специфичната мярка в съответствие с точка 65. Такъв е случаят, когато помощта може да доведе до съществено развитие на сектора на сухопътния транспорт в посока към устойчив сухопътен транспорт, което пазарът сам по себе си не може да постигне. Това може да е така например, когато има i) ценови различия между различните форми на транспорт поради отрицателни външни ефекти, които не са взети предвид; ii) трудности, пред които са изправени пазарните оператори при достъпа до пазарно финансиране поради информационна асиметрия; iii) неефективност на координацията между участниците на пазара или iv) по-общо инвестиции, които водят до положителни външни ефекти, но не са достатъчно рентабилни за потенциалния бенефициер.

Целесъобразност на помощта

67. Помощта следва да е подходяща за постигането на определената цел за координиране на транспорта. По принцип помощта не се счита за подходяща, ако същият резултат може да бъде постигнат чрез по-малко инструмент на политиката, който би нарушил конкуренцията в по-малка степен(като пазарни или регулаторни инструменти) или форма на инструмент за помощ, която би нарушила конкуренцията в по-малка степен (като гаранции или възстановяеми аванси), отколкото чрез предоставяне на неподлежащи на връщане инструменти, като преки безвъзмездни средства.

Стимулиращ ефект на помощта

68. Помощта следва да накара бенефициера да промени поведението си или да се включи в допълнителна икономическа дейност, която не би извършвал без помощта или която би извършвал в по-малка или различна степен. Доказването на стимулиращ ефект означава да бъдат посочени както фактическият сценарий, така и вероятният съпоставителен сценарий при липса на помощ ([106]).

([106]) Този сценарий трябва да бъде надежден, реален и свързан с фактори за вземане на решения, преобладаващи към момента на вземане на решението на бенефициера на помощта по отношение на проекта. Държавите членки могат да използват официални документи на управителните органи, оценки на риска, финансови доклади, вътрешни бизнес планове, експертни становища и други проучвания, свързани с оценявания проект. Документи, съдържащи информация относно прогнози за търсенето, прогнози за разходите, финансови разчети, документи, представени пред инвестиционен комитет, в които са разработени сценарии за инвестиции/операция, или документи, предоставени на финансовите институции, могат да помогнат на държавите членки да докажат стимулиращия ефект. Тези документи трябва да бъдат актуални към процеса на вземане на решения относно проекта или дейността.

69. Освен това, конкретно по отношение на инвестиционната помощ, помощта няма стимулиращ ефект, ако работата по проекта е започнала преди бенефициерът да е подал писмено заявление за помощ до съответните публични органи ([107]).В случай че бенефициерът започне работата ([108]) по проекта преди да е кандидатствал за помощ, предоставената във връзка с този проект помощ няма да се счита за съвместима с вътрешния пазар. Помощта, предоставена за покриване на разходите за постигане на съответствие със стандартите на ЕС, по принцип няма стимулиращ ефект. Като общо правило, стимулиращ ефект може да има само помощта за постигане на показатели, които са по-добри от предвидените в стандартите на ЕС. Ако обаче съответният стандарт на ЕС вече е приет, но още не е влязъл в сила, помощта може да има стимулиращ ефект, ако стимулира инвестицията да бъде осъществена и финализирана поне 12 месеца преди стандартът да влезе в сила, освен ако е посочено друго в раздели 4.2.2.1—4.2.2.5. За да не се попречи на държавите членки да определят задължителни национални стандарти, които са по-строги или амбициозни от съответните стандарти на ЕС, мерките за помощ може да имат стимулиращ ефект независимо от наличието на такива национални стандарти. Същото важи и за помощта, предоставена при наличието на задължителни национални стандарти, приети при липса на стандарти на ЕС.

Пропорционалност на помощта

70. Размерът на помощта за всеки бенефициер следва да бъде ограничен до минимума, който е необходим, за да го стимулира да изпълнява подпомагания проект или подпомаганата дейност. Този минимум може да бъде определен като процент от допустимите разходи на подпомагания проект или подпомаганата дейност, както е посочено във всяка конкретна категория в раздел 4.2. Докато оценката на пропорционалността обикновено се извършва от гледна точка на предварителните обстоятелства, в изключителни случаи, когато бъдещото развитие на разходите и приходите е обект на висока степен на несигурност и съществува силна асиметрия на информацията, може да бъде много трудно да се определи необходимият размер на държавната помощ изцяло база на предварителните обстоятелства. В такива случаи, освен предварителното количествено определяне, държавите членки могат да въведат последващи механизми като връщане на предоставените средства или наблюдение на разходите, за да се осигури пропорционалност, като същевременно се запазят стимулите за бенефициерите да сведат до минимум разходите си и да развиват стопанската си дейност по по-ефективен начин с течение на времето.

71. По отношение на инвестиционната помощ, ако не е посочено друго за конкретните категории помощи, описани в раздел 4.2.2, помощта се счита за пропорционална, ако съответства на нетните допълнителни разходи, които са необходими за постигането на целта на мярката за помощ, в сравнение със съпоставителния сценарий при липса на помощ („недостиг на финансиране“). За да се изчисли недостигът на финансиране, е необходимо да се изчислят:

а) очакваните приходи и разходи, включително инвестиционната, оперативната и крайната стойност на проекта („фактически сценарий“), както и приходите и разходите на алтернативния проект, който бенефициерът на помощта най-вероятно би осъществил при липса на помощ („съпоставителен сценарий“);

б) прогнозната среднопретеглена цена на капитала („WACC“) на бенефициера за дисконтиране на бъдещи парични потоци;

в) нетната настояща стойност („ННС“) за фактическите и съпоставителните сценарии през целия жизнен цикъл на проекта.

72. Въз основа на елементите, изброени в букви а)—в), недостигът на финансиране представлява разликата между ННС на проекта във фактическия сценарий и в съпоставителния сценарий през целия жизнен цикъл на проекта, дисконтирана на равнище WACC. Всички допускания и избрани методики, които са в основата на изчисляването на недостига на финансиране, следва да бъдат обяснени и обосновани. В анализа както на фактическите, така и на съпоставителните сценарии следва да се отчита всяка съществуваща или планирана мярка за държавна помощ, като оперативна помощ и/или различен вид подходяща инвестиционна помощ, която засяга анализа на недостига на финансиране.

([107]) Заявлението за помощ може да бъде под различни форми, включително например подаването на предложение в конкурентна тръжна процедура за възлагане на субсидираната дейност. Всяко заявление трябва да включва поне името на кандидата, описание на проекта или дейността, включително мястото, на което се осъществява, и размера на помощта, необходим за осъществяването на проекта или дейността.

([108]) Закупуването на земя и подготвителните дейности, като получаването на разрешителни и провеждането на проучвания на осъществимостта, не се считат за започване на работа по подпомагания проект.

73. Пример на съпоставителен сценарий е бенефициерът да не осъществи дадена дейност или инвестиция или да продължи стопанската си дейност без промени. Когато има доказателства, че това е надежден съпоставителен сценарий, недостигът на финансиране може да бъде получен въз основа на равнището на отрицателната ННС на проекта при фактическия сценарий без помощ за жизнения цикъл на проекта (като се допуска по подразбиране, че ННС на съпоставителния сценарий е нула) ([109]).

Избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки

74. Нарушаването на конкуренцията, присъщо на помощта, не следва да застрашава общите интереси на ЕС ([110]). Когато извършва оценка дали отрицателните ефекти на мярката върху конкуренцията и търговията са ограничени, Комисията може да вземе предвид предвидимото въздействие, което мярката за помощ, по-специално ако се състои от помощ ad hoc, може да окаже върху конкуренцията между предприятията, извършващи дейност на съответния транспортен пазар(и), включително пазарите нагоре или надолу по веригата, и риска от създаване на свръхкапацитет.

75. По принцип Комисията счита, че е по-малко вероятно схемите за помощ да окажат отрицателен ефект върху конкуренцията и търговията между държавите членки, отколкото помощта ad hoc. Във всеки случай, за да се ограничи всеки отрицателен ефект върху конкуренцията и търговията, Комисията ще одобрява само схеми за оперативна помощ с максимална продължителност от пет години и схеми за инвестиционна помощ с максимална продължителност от 10 години ([111]). Ако държава членка желае да удължи схема за помощ след тези срокове, тя следва да подаде ново уведомление, за да може Комисията да го преразгледа в светлината на получените резултати и, когато е уместно, да разреши подновяването му.

4.1.2. *Спазване на други разпоредби на правото на ЕС*

76. Държавната помощ не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар, ако самата помощ или всички аспекти на нейното прилагане, които са толкова неразривно свързани с предмета на помощта, че е невъзможно да бъдат оценени отделно (включително метода на финансиране, когато представлява неразделна част от мярката), водят до нарушение на правото на ЕС ([112]). Такъв може да бъде случаят например, когато, за да получи помощта, бенефициерът е задължен да има седалище в съответната държава членка или да бъде установен предимно в нея или да използва стоки, произведени в държавата, или услуги, предоставяни в държавата.

4.1.3. *Натрупване*

77. Помощ съгласно настоящите насоки може да се натрупва с всяка друга мярка за държавна помощ, при условие че тези мерки се отнасят до различни допустими разходи или не покриват установими допустими разходи.

([109]) При липса на алтернативен проект Комисията проверява дали размерът на помощта не надвишава необходимия минимум за осигуряване на достатъчна рентабилност на подпомогнатия проект, например като прави възможно постигането на вътрешна норма на възвръщаемост, съответстваща на стандартния или минималния процент на възвръщаемост за сектора или предприятието. За тази цел могат също да се използват стандартната норма на възвръщаемост, която се изисква от бенефициера в други инвестиционни проекти от подобно естество, цената на неговия общ капитал или обичайната норма на възвръщаемост в съответния отрасъл. Трябва да се изчислят всички съответни очаквани разходи и ползи в целия жизнен цикъл на проекта.

([110]) Въпреки че член 93 от Договора не съдържа еквивалентна разпоредба на разпоредбата в член 107, параграф 3, буква в), втората част от Договора, съгласно която помощите могат да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар само доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес, Съдът на Европейския съюз вече изясни, че когато Комисията извършва оценка на мярка за помощ съгласно член 93 от Договора, тя трябва да провери дали помощта не застрашава общите интереси на ЕС, вж. Решение от 12 октомври 1978 г., *Комисия/Белгия*, 156/77, т. 10, посочено в бележка под линия 39.

([111]) Това означава, че помощта може да бъде предоставена по одобрени схеми за максимален срок от пет години (в случай на схеми за оперативна помощ) или 10 години (в случай на схеми за инвестиционна помощ) от датата на уведомяване за решението на Комисията, в което схемата за помощ се обявява за съвместима.

([112]) Вж. Решение от 22 март 1977 г., *Iannelli & Volpi SpA*, 74/76, EU:C:1977:51, т. 14, Решение от 15 юни 1993 г., *Matra SA/Комисия*, C-225/91, EU:C:1993:239, т. 41, Решение от 31 януари 2023 г., *Комисия/Braesch и други*, C-284/21 P, EU:C:2023:58, т. 96—99 и Решение от 11 септември 2025 г., *Австрия/Комисия*, C-59/23 P, EU:C:2025:686, т. 70.

78. Помощ съгласно настоящите насоки може да бъде предоставена едновременно по няколко схеми или да се натрупва с помощ *ad hoc* или *de minimis*, като обхваща едни и същи допустими разходи, при условие че общият размер на същите допустими разходи не води до свръхкомпенсация или не превишава максималния разрешен размер на помощта в съответствие с настоящите насоки. Ако държавата членка разреши помощта по една мярка да бъде натрупана с помощ по други мерки за същите допустими разходи, за всяка една от тези мерки следва да бъде посочен методът, който е използван, за да се гарантира спазването на това условие.

79. Финансиране от ЕС, което се управлява централизирано и не е под пряк или косвен контрол на държавата членка, не представлява държавна помощ. Когато финансирането от ЕС се съчетава с държавна помощ, държавата членка следва да гарантира, че общият размер на публичното финансиране, предоставено за същите допустими разходи, не надвишава най-благоприятния процент на финансиране, посочен в приложимите правила на правото на Съюза.

4.1.4. *Прозрачност*

80. Помощта следва да се предоставя по прозрачен начин.

81. Когато помощта се предоставя под форма, различна от безвъзмездни средства, размерът на помощта следва да се преобразува в брутния еквивалент на безвъзмездната помощ. Помощ, която се плаща на няколко вноски, следва да се изчислява по стойността ѝ към момента на предоставянето. Лихвеният процент, който трябва да се използва за целите на дисконтирането и за изчисляване на размера на помощта в кредит при облекчени условия ([113]), е референтният лихвен процент, приложим към момента на предоставяне, определен в съответствие със Съобщението на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти ([114]).

82. С цел да намали отрицателните последици на помощта, като гарантира достъпа на конкуренти до информация от значение за подпомаганите дейности, съответната държава членка следва да гарантира, че следните данни са публикувани в модула на Комисията за прозрачност на предоставяните помощи ([115]) или на подробен уебсайт за държавните помощи на национално или регионално равнище:

а) пълния текст на одобрената схема за помощ или на решението за предоставяне на индивидуалната помощ и разпоредбите за неговото прилагане или връзка към него;

б) информация за всяка предоставена индивидуална помощ, надхвърляща 100 000 EUR, като се използва образеца в приложение II от настоящите насоки ([116]).

83. Държавите членки следва да гарантират, че техните изчерпателни уебсайтове за държавна помощ, както е посочено в точка 82, са разработени така, че да осигуряват лесен достъп до информацията. Те следва да публикуват информацията във вид на електронна таблица в отворен машинночетим формат, който позволява данните да бъдат ефективно търсени, извличани, сваляни и лесно споделяни в интернет, например във формат CSV или XML. Широката общественост следва да има достъп до уебсайта без ограничения, включително без предварителна регистрация на потребител.

84. За схеми под формата на данъчни предимства условията, посочени в точка 82, буква b), ще се считат за изпълнени, ако държавите членки публикуват необходимата информация за индивидуалните помощи в следните граници (в милиони евро):

0,1—0,5;

0,5—1;

1—2;

2—5;

5—10;

([113]) Заем с лихвен процент, по-нисък от пазарния.

([114]) ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

([115]) Функцията за публично търсене в базата данни за прозрачност на държавните помощи е достъпна на следния уебсайт: https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=bg.

([116]) При обосновано искане на държава членка това изискване може да бъде отменено, ако пълното подробно публикуване би подкопало конкуренцията в последващи процеси на разпределяне, например като се даде възможност за стратегическо оферирание.

10—30;

30—60;

60—100;

100—250; и

250 и повече.

85. Държавите членки следва да публикуват информацията, посочена в точка 82, буква b) в срок от шест месеца от датата на предоставяне на помощта или, за помощ под формата на данъчни предимства — в срок от една година от датата, на която се изисква данъчната декларация ([117]). За помощ, която е неправомерна, но впоследствие е счетена за съвместима, държавите членки следва да публикуват тази информация в срок от шест месеца от решението на Комисията, с което помощта се обявява за съвместима. За да е възможно прилагането на правилата за държавна помощ съгласно Договора, информацията следва да бъде налична в продължение най-малко на 10 години от датата, на която е предоставена помощта.

86. Комисията ще публикува на своя уебсайт електронните препратки към уебсайтовете за държавна помощ, посочени в точка 82.

4.2. **Условия за съвместимост за специфични категории помощ за координиране на транспорта**

87. В този раздел се предоставят разяснения на някои аспекти на ключовите условия за съвместимост, посочени в раздел 4.1.1 за всеки вид помощ за координиране на транспорта, попадаща в приложното поле на настоящите насоки.

4.2.1. *Оперативна помощ*

4.2.1.1. Помощ за намаляване на външните разходи за транспорт

88. Комисията ще прилага настоящите насоки за помощта за намаляване на външните разходи за транспорт, която може да бъде предоставена на превозвачи и/или организатори на превози, които избират решенията за устойчив сухопътен транспорт.

89. Помощта за намаляване на външните разходи за транспорт може да бъде насочена към железопътния транспорт, вътрешните водни пътища и/или устойчивите мултимодални транспортни операции.

90. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за намаляване на външните разходи за транспорт следва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в раздел 4.1, както е пояснено в настоящия раздел.

Принос към нуждите от координиране на транспорта

91. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 65, Комисията счита, че оперативната помощ за намаляване на външните разходи за транспорт може да насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт, при условие че бъде обърнато внимание на разликите в цените между различните видове сухопътен транспорт и ползвателите на транспорта бъдат убедени да избират железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт или устойчив мултимодален транспорт. Разликите в цените възникват, когато отрицателните вторични ефекти не са отразени в достатъчна степен в цената на услугата за превоз със сухопътен транспорт.

([117]) Ако няма формално изискване за годишна декларация, за дата на предоставяне на помощта за целите на въвеждането ще се счита 31 декември от годината, за която е предоставена помощта.

Необходимост от помощта

92. На този етап от развитието на транспортния пазар външните разходи за транспорт не са включени в достатъчна степен в цената на услугите за превоз. В резултат на това цените на тези услуги не отразяват напълно разходите на обществото за основния вид транспорт. В СУИМ е посочено, че за постигането на справедливо и ефикасно ценообразуване при всички видове транспорт е необходим всеобхватен набор от мерки ([118]). Справедливото и ефикасно ценообразуване би гарантирало, че замърсителите и ползвателите поемат пълна отговорност за разходите, които генерират, като се насърчават избори, които са в съответствие с най-добрите интереси на обществото. В СУИМ се очаква, че външните разходи ще бъдат напълно интегрирани в ценообразуването в рамките на ЕС едва до 2050 г. Дотогава помощта за намаляване на такива външни разходи може да е необходима за постигане на целите на Регламент (ЕС) 2021/1119.

93. Услугите за превоз с устойчив сухопътен транспорт често не могат да се конкурират с по-слабо устойчивите алтернативи като услугите за превоз с изцяло автомобилен транспорт. Докато цената на по-слабо устойчивите конкурентни услуги не отразява напълно разхода, който прави за тях обществото, пазарът сам по себе си едва ли ще гарантира, че устойчивите видове сухопътен транспорт се разгръщат на равнище, съпоставимо с целите, преследвани от Европейския закон за климата ([119]). В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че предвид отрицателни вторични ефекти, свързани с конкуриращи се видове транспорт като автомобилен транспорт и въздухоплаване, е необходима оперативна помощ за намаляване на външните разходи за транспорт, за да се подкрепи преминаването към железопътен транспорт, транспорт по вътрешни водни пътища и устойчив мултимодален транспорт.

Целесъобразност на помощта

94. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че помощта за намаляване на външните разходи за транспорт е подходящ инструмент ([120]) за засилване или за предотвратяване на намаляването в преминаването към видове устойчив сухопътен транспорт, ако бъде обърнато внимание на разликите в цените между видовете транспорт, които се дължат на отрицателни вторични ефекти, недостатъчно отразени в цените на транспорта, и ползвателите на транспорта бъдат убедени да избират устойчиви видове сухопътен транспорт.

Стимулиращ ефект на помощта

95. Помощта следва да стимулира засилването или избягване на намаляването в преминаването към видове устойчив сухопътен транспорт в съответствие с общите принципи, посочени в точка 68. За да бъдат спазени тези общи принципи и да се гарантира, че помощта води до промяна в поведението на бенефициера и стимулира преминаването към други видове транспорт, следва да бъдат изпълнени посочените по-долу условия.

96. Първо, помощта следва да се предоставя само когато по-слабо устойчив конкурентен вид транспорт е икономически жизнеспособна алтернатива на вида транспорт, подкрепян от помощта. Тази жизнеспособност зависи от разходите за експлоатация, наличността и достъпността на подходящи товарни терминали или пътнически гари, мрежа и връзки и други фактори, като разлики във времето за транзит.

([118]) Вж. точка 47 от СУИМ, посочена в бележка под линия 21.

([119]) Вж. бележка под линия 24.

([120]) Що се отнася до формата на помощта, в досегашната си практика на вземане на решения за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта, Комисията не е повдигала възражения срещу помощта под формата на преки безвъзмездни средства (вж. *ex multis* Решение на Комисията от 21 май 2024 г. по дело SA.108800, Германия, Подкрепа за железопътния товарен превоз (превоз на товари с отделен вагон и с група вагони) (ОВ C, C/2024/3976, 25.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj); Решение на Комисията от 11 декември 2023 г. по дело SA.109142, Франция, Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre (ОВ C, C/2024/4529, 18.7.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4529/oj); и Решение на Комисията от 30 май 2023 г. по дело SA.104156, Италия, Стимул за преминаване към морски превози (ОВ C 203, 9.6.2023 г., стр. 16).

97. Второ, помощ по принцип не може да се предоставя за транспорт по маршрути, за които са установени ограничения на капацитета, които биха възпрепятствали увеличаването или запазването на преминаването към други видове транспорт. Това условие има за цел да осигури реалистични перспективи за увеличаване или предотвратяване на намаляването на преминаването към други видове транспорт. Ако държавата членка възнамерява да подпомага транспорта по маршрути с установени ограничения на капацитета, тя следва да обясни какви други мерки ще бъдат предприети за премахване или намаляване на тези ограничения въз основа на анализ на капацитета или план за увеличаване на капацитета, както е предвидено в Директива 2012/34/ЕС ([121]). За схемите за помощ това означава, че държавата членка следва да се ангажира да гарантира, че няма да бъде предоставена помощ, ако има значителни ограничения на капацитета, които биха засегнали транспортните операции и в крайна сметка биха попречили на запазването или увеличаването на преминаването към устойчиви видове сухопътен транспорт. Ако има действителни или очаквани ограничения на капацитета, държавата членка следва да гарантира, че са въведени решения за премахване или намаляване на такива ограничения, така че да може да се постигне очакваното преминаване към други видове транспорт в резултат на помощта.

98. Трето, превозвачите и организаторите на превози следва да оповестяват публично цялата съответна информация относно получената помощ ([122]). Тази публичност има за цел да се повиши осведомеността относно наличните мерки за намаляване на разликата в конкурентоспособността между видовете устойчив сухопътен транспорт и по-слабо устойчивите конкурентни алтернативи и по този начин да се увеличи търсенето на услуги за превоз с устойчив сухопътен транспорт, което е необходимо за задействане на преминаването към други видове транспорт.

99. На последно място, за да се гарантира, че помощта се предоставя само за действително предоставени услуги за превоз с устойчив сухопътен транспорт, тя следва да се предоставя на базата на действително предоставени единици услуга за превоз ([123]).

100. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако държавата членка спазва общите принципи, изложени в точка 68, както е пояснено в точки 95—99.

Пропорционалност

101. В съответствие с общите принципи, посочени в точка 70, помощта може да достигне до 90 % от допустимите разходи.

102. Допустимите разходи представляват частта от външните разходи за транспорт, която се избягва чрез използване на железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт или морски превози на къси разстояния в контекста на устойчив мултимодален транспорт, вместо по-слабо устойчиви конкурентни видове транспорт (т.е. избегнатите външни разходи за транспорт) ([124]). Когато има няколко по-слабо устойчиви конкурентни варианта за транспорт, ограничението съответства на най-голямата разлика в разходите между различните варианти.

103. Държавата членка следва да предостави прозрачен, обоснован и количествен сравнителен анализ на външните разходи между подпомагания устойчив вид транспорт и алтернативния по-слабо устойчив конкурентен вариант. Държавата членка по принцип следва да се позове на Наръчника на Комисията относно външните разходи за транспорт ([125]), както е изменен или заменен, при сравняването на външните разходи при различните видове транспорт, освен ако не представи подходящи доказателства, за да оправдае използването на различна методика за оценка на действителните външни разходи.

([121]) Вж. по-специално членове 47, 50 и 51 от Директива 2012/34/ЕС.

([122]) Включително най-малко следната информация: предоставящия орган, датата на предоставяне на помощта, получените суми на помощта, периода и операциите, обхванати от помощта.

([123]) Например превозно средство-километър, пътник-километър за услуги за превоз на пътници, тонкилометър за услуги за превоз на товари, или, по-общо, производствената единица на услугата за превоз.

([124]) Държавите членки могат да използват методиката на външните разходи, за да покрият всякакви оперативни разходи, включително оперативните разходи, свързани с използването на инфраструктурата.

([125]) Европейска комисия, Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. и др., Наръчник за оценка на външните разходи в транспорта — версия 2019 г. — 1.1, Служба за публикации, 2020 г., https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

104. По принцип допустимите разходи се изчисляват, като се умножи i) разликата във външните разходи за пътник-километър, тон-километър или превозно средство-километър (или други транспортни единици, посочени в наръчника на Комисията или предоставени от държавата членка, ако са обосновани с подходящи доказателства) между подпомагания вид транспорт и по-слабо устойчивата алтернатива по ii) общия обем на същата единица, реализиран от бенефициерите през периода, през който са направени допустимите разходи. Използваният метод и извършените изчисления следва да бъдат направени публично достояние.

Избягване на риска от неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки

105. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на ЕС чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, оперативната помощ за намаляване на външните разходи за транспорт следва да бъде предоставена в съответствие с общите принципи, посочени в точки 74 и 75.

106. По принцип помощта следва да се предоставя под формата на схеми за помощ, тъй като е вероятно те да имат в по-ограничена степен нарушаващ ефект върху конкуренцията и търговията между държавите членки, отколкото помощта ad hoc.

4.2.1.2. Помощ за разкриване на нови търговски връзки

107. Комисията ще прилага настоящите насоки по отношение на помощта за разкриване на:

а) нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и нови търговски връзки за превоз на товари по вътрешните водни пътища от превозвачи и/или организатори на превоз, които събират данни за търсенето и организират планиран превоз между товарните терминали;

б) нови търговски връзки за железопътен превоз за пътнически нощни влакове от превозвачи.

108. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за разкриване на нови търговски връзки следва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в раздел 4.1 и пояснени в настоящия раздел.

Принос към нуждите от координиране на транспорта

109. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 65, Комисията смята, че помощта за разкриване на нови търговски връзки може да насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт, тъй като гарантира наличието на достатъчно услуги за превоз. Установяването на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища, както и на нови търговски връзки за железопътен превоз за пътнически нощни влакове е от ключово значение за развитието на железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища и от съществено значение за осигуряване на устойчив мултимодален транспорт.

Необходимост от помощта

110. В целите на СУИМ е включено развитието на железопътни връзки и връзки по вътрешните водни пътища ([126]). Що се отнася до превоза на товари, пълното разгръщане на железопътния транспорт е засегнато от липсата на някои ключови връзки между товарните терминали ([127]) и са необходими действия за оползотворяване на неизползвания потенциал на транспорта по вътрешните водни пътища ([128]), по-специално с цел свързване на европейската мрежа от вътрешни водни пътища във възможно най-голяма степен с останалите видове транспорт ([129]). Що се отнася до превоза на пътници, не е използван пълният потенциал на железопътния транспорт като средство за трансгранично пътуване на далечни разстояния през нощта ([130]).

([126]) Вж. точки 33 и 42 от СУИМ, посочени в бележка под линия 21.
([127]) Вж. точка 43 от СУИМ, посочена в бележка под линия 21.
([128]) Вж. точка 44 от СУИМ, посочена в бележка под линия 21.
([129]) Вж. бележка под линия 35, т. 2.1.2.
([130]) Съобщение на Комисията до Европейския парламент и Съвета План за действие за даване на тласък на развитието на услуги за превоз на пътници с железопътен транспорт на дълги разстояния и на трансграничните пътнически железопътни услуги, COM(2021) 810 final, 14.12.2021 г.

111. За да продължи развитието на железопътните връзки и връзките по вътрешните водни пътища, може да се наложи държавите членки да предоставят помощ за подкрепа на разкриването на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища, както и нови търговски връзки за железопътен превоз за пътнически нощни влакове. Това е така, защото пазарните сили сами по себе си не винаги водят до инвестиции от страна на превозвачите и организаторите на превоза в нови железопътни връзки или връзки по вътрешните водни пътища, тъй като при тези връзки може да бъдат допуснати пропуски в координирането. По-специално, превозвачите могат да понесат значителни постоянни разходи за разкриването на нови връзки и тези връзки може да станат рентабилни само ако се използват от достатъчен брой клиенти. Без такъв минимален брой превозвачът не би могъл да реализира достатъчно печалби в краткосрочен план, за да компенсира оперативните загуби, понесени през първите години от експлоатацията на новата търговска връзка, и следователно не би я развил. Помощта за разкриване на нови търговски връзки може да намали препятствията за разкриване на нови връзки чрез намаляване на размера на годишните оперативни загуби, които превозвачите и организаторите на превоза понасят през първите години от експлоатацията на новата връзка.

112. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че може да е необходима помощ за разкриване на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища и/или нова търговска връзка за железопътен превоз за пътнически нощни влакове за задоволяване на нуждите от координиране на транспорта, ако тя бъде насочена по ефективен начин към тази неефективност на пазара, като същевременно бъде взета предвид всяка друга политика и мярка, която вече е въведена за справяне със същата неефективност на пазара. В резултат на това държавата членка следва да установи, че към момента на предоставяне на помощта, дори и при цялата друга налична подкрепа за устойчив сухопътен транспорт, нито един превозвач не планира да развива с търговска цел въпросната нова търговска връзка.

Целесъобразност на помощта

113. Търсенето на нови търговски услуги през първите години на експлоатацията може да е недостатъчно, за да се гарантира, че тези услуги стават рентабилни. Следователно, в съответствие с общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че помощта за разкриване на нови търговски връзки е подходящ инструмент ([131]) за подпомагане на превозвачи и/или организатори на превоза, които желаят да инвестират в нова търговска връзка за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища или в нова търговска връзка за железопътен превоз за пътнически нощни влакове. Помощта обаче следва да бъде ограничена до подпомагане на превози за срок от максимум пет години от разкриването на новата връзка (т.е. от датата, на която бенефициерът започне да експлоатира новата връзка).

Стимулиращ ефект на помощта

114. Помощта следва да стимулира превозвачите и/или организаторите на превоза да разкриват нови връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища или нови търговски връзки за железопътен превоз за пътнически нощни влакове. Комисията счита, че помощта за разкриване на нови връзки има стимулиращ ефект, ако бенефициерът е кандидатствал с писмено заявление за помощта преди разкриването на новите търговски връзки. Моментът на подаване на писменото заявление за помощ е важно показание за вероятния съпоставителен сценарий при липса на помощ. Ако дадено предприятие не започне да експлоатира новата връзка преди да кандидатства за помощ, това показва, че вероятният съпоставителен сценарий без помощ би се състоял в липсата на новата връзка, като се има предвид, че това предприятие се нуждае от помощ за покриване на първоначалните оперативни загуби при разкриването на новата търговска връзка.

([131]) Що се отнася до формата на помощта, в досегашната си практика на вземане на решения за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта, Комисията не е повдигала възражения срещу помощта под формата на преки безвъзмездни средства (вж. Решение на Комисията от 5 октомври 2011 г. по дело SA.31981, Нидерландия, Помощ за стартиране на нови комбинирани услуги за превоз, базирани на железопътна мрежа с два центъра (ОВ C 361, 10.12.2011 г., стр. 1). По отношение по-специално на помощта за разкриване на нови търговски връзки, Комисията признава, че с преките безвъзмездни средства се дава възможност на железопътните предприятия и организаторите на превоза, които желаят да инвестират в нова търговска връзка, да намалят първоначалните си оперативни загуби през първите години от експлоатацията на новата търговска връзка, и следователно с тях се подобрява рентабилността на тези услуги. Поради тази причина, в случай на помощ за разкриване на нови търговски връзки, преките безвъзмездни средства могат да бъдат подходящи, дори ако са изплатени предварително, при условие че предварителното плащане се извършва годишно (а не представлява еднократно предварително плащане, което обхваща целия период, който може да бъде финансиран с помощта).

115. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако са спазени общите принципи, изложени в точка 68, както е пояснено в точка 114, и ако има доказателства за очакваните оперативни загуби.

Пропорционалност

116. Съгласно общите принципи, изложени в точка 70, помощта за разкриване на нови търговски връзки се счита за пропорционална, ако не надвишава следните проценти от допустимите разходи: 80 % през първата година от експлоатацията на новата търговска връзка, 70 % през втората година, 60 % през третата година, 50 % през четвъртата година и 40 % през петата година.

117. Допустимите разходи представляват оперативните загуби, понесени по отношение на експлоатацията на новата връзка, за срок от максимум пет години от датата, на която бенефициерът започне да експлоатира съответната връзка. Оперативни загуби означава отрицателната разлика между приходите и оперативните разходи през първите години от експлоатацията на новата връзка (до пет години).

118. Разходите, разпределени за новата търговска връзка, могат да обхващат всички преки оперативни разходи, направени при експлоатацията на новата търговска връзка, и подходящ принос към оперативните разходи, които са общи както за новата търговска връзка, така и за други дейности. Приходите, които следва да се вземат предвид, включват всички приходи, получени от новата търговска връзка, включително всяка оперативна помощ, получена за намаляване на външните разходи за транспорт.

119. Разходите, разпределени за новата търговска връзка, могат също така да покриват разходи, свързани и предшестващи потенциалното пускане на новата връзка, като например подготвителни проучвания или проучвания за осъществимост. Ако новата търговска връзка бъде пусната в експлоатация, тези оперативни разходи могат да бъдат включени в допустимите разходи за първата година от експлоатацията на новата търговска връзка. Ако новата търговска връзка не бъде пусната в експлоатация, тези оперативни разходи могат да се считат за допустими за период до една година от датата, на която са направени за първи път.

120. Помощта може да бъде изплатена авансово само ако се изплаща годишно (т.е. в началото на всеки едногодишен период) и при спазване на следните допълнителни кумулативни условия:

а) оценката на оперативните загуби следва да се извърши предварително въз основа на разумни прогнози;

б) оперативните разходи следва да се дисконтират до стойността им към момента на предоставянето на безвъзмездните средства;

в) държавите членки следва да въведат подходящ механизъм за наблюдение и възвръщане на предоставени средства, за да гарантират, че помощта не надвишава разрешения интензитет на помощта.

Избягване на риска от неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки

121. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на ЕС чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, оперативната помощ за разкриване на нови търговски връзки следва да бъде предоставена в съответствие с общите принципи, посочени в точки 74 и 75. Освен това помощта следва да бъде ограничена до покриване на разходите, които бенефициерът е направил за срок от максимум пет години от разкриването на новата търговска връзка.

122. По принцип помощта следва да се предоставя под формата на схеми за помощ, тъй като е вероятно те да имат в по-ограничена степен нарушаващ ефект върху конкуренцията и търговията между държавите членки, отколкото помощта ad hoc.

4.2.2. *Инвестиционна помощ*

4.2.2.1. Помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на съоръжения за унимодален и мултимодален транспорт по железните и вътрешните водни пътища

123. Комисията ще прилага настоящите насоки за инвестиционна помощ за изграждане, модернизиране и обновяване (включително подмяна) на железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища.

124. При мултимодалния транспорт също се използват съоръжения за мултимодален транспорт за комбиниран автомобилен и морски транспорт. Когато са разположени в морско пристанище, тези съоръжения попадат в приложното поле на настоящите насоки, ако към тях има и железопътни връзки или връзки по вътрешните водни пътища и следователно отговарят на условията за съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища ([132]).

125. При помощта за изграждане, модернизиране и обновяване на железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища следва да се гарантира, че: а) даден обект може да се използва като съоръжение, което подкрепя промяната на вида транспорт за първи път (при изграждане); б) съществуващо съоръжение може да обработва по-голям обем от движението по пътищата или да стане по-привлекателно за ползвателите, например чрез обработване на вид превози, който не е бил обработван преди (при модернизиране); или в) съоръжение, чиято дейност би намаляла в противен случай, при липсата на помощ, може да продължи да функционира (при обновяване).

126. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за изграждане, модернизиране и обновяване на железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища следва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в раздел 4.1 и пояснени в настоящия раздел.

Принос към нуждите от координиране на транспорта

127. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 65, Комисията счита, че помощта за изграждане, модернизиране и обновяване на железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища може да насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт. С помощта може да се подкрепят инвестиции в съоръжения, обслужващи железопътния транспорт или транспорта по вътрешните водни пътища самостоятелно или в комбинация с останалите видове транспорт ([133]). По-широката достъпност на тези съоръжения или увеличаването на техния капацитет, качество и/или ефективност е предпоставка за правилното функциониране на железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища. В допълнение, тези подобрения в крайна сметка ще доведат до по-ниски разходи за дружествата за превоз и логистика, извършващи дейност в секторите на устойчивия сухопътен транспорт, както и до по-високо качество на услугите.

Необходимост от помощта

128. В СУИМ беше отбелязан недостигът на инфраструктура за претоварване, по-специално вътрешни товарни терминали за железопътен или вътрешен воден транспорт, и беше призовано за инвестиции за премахване на пропуските в мултимодалната инфраструктура като най-голям приоритет ([134]). Достатъчната наличност на подходящи железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища е от ключово значение за веригата за създаване на стойност на устойчивия сухопътен транспорт. Такива съоръжения спомагат по-конкретно за развитието на устойчивия мултимодален транспорт с цел насочване на всички видове транспорт чрез товарни терминали.

129. Помощта за съоръжения, обслужващи железопътния транспорт или вътрешните водни пътища, е от решаващо значение за отключване на пълния потенциал на устойчивия сухопътен транспорт. Такава помощ може да помогне за прекъсване на порочния кръг, свързан с недостатъчното преминаване към други видове транспорт и недостатъчното наличие на съоръжения. От една страна, подходящите съоръжения са предпоставка за всеки растеж в използването на устойчив сухопътен транспорт. От друга страна, тъй като повече ползватели преминават към устойчив сухопътен транспорт, са необходими допълнителни съоръжения за подпомагане на този растеж. Без помощ обаче стимулите за частните оператори да инвестират в железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища може да са недостатъчни. Това е така, защото те не вземат предвид ползите от намаляването на външните разходи, произтичащи от преминаването към други видове транспорт, което е станало възможно в резултат на инвестицията. Освен това може да отнеме време броят и качеството на съоръженията за унимодален и мултимодален транспорт по железните и вътрешните водни пътища да се адаптират към повишеното търсене на устойчив сухопътен транспорт. Следователно държавната подкрепа за този вид съоръжения може да спомогне за по-бързото и ефективно постигане на желаното преминаване към други видове транспорт ([135]).

([132]) Вж. определението на „съоръжение за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища“, дадено в точка 53, буква cc).

([133]) Въпреки липсата на изчерпателна информация относно мултимодалния транспорт, железопътните обслужващи съоръжения и съоръженията по вътрешните водни пътища в ЕС, има ясни признаци за недостиг на подходящи, налични и достъпни съоръжения за устойчив сухопътен транспорт. По-специално са необходими инвестиции в железопътни обслужващи съоръжения и съоръжения по вътрешните водни пътища и в товарни терминали за железопътен или вътрешен воден транспорт.

([134]) Вж. точка 42 от СУИМ, посочена в бележка под линия 21.

([135]) Като се има предвид значителното време, необходимо за изграждане, модернизиране или обновяване на такива съоръжения (от началото до завършването), помощта може да е необходима, за да се гарантира, че тяхната наличност е съгласувана с разширяването на устойчивия сухопътен транспорт, по-специално като се има предвид неотложният характер на целите на Европейския закон за климата и СУИМ.

130. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че помощта за инвестиции в съоръжения може да е необходима, за да бъдат задоволени нуждите от координиране на транспорта предвид неефективността на пазара, посочена в точки 128 и 129. Тази подкрепа е оправдана, ако е вероятно новият капацитет да бъде използван и по този начин да допринесе за увеличаване на използването на устойчив сухопътен транспорт. Такъв е случаят, когато държава членка докаже, въз основа на надеждни прогнози за движението по пътищата, включени в предварителен бизнес план, че потенциалното търсене на капацитет, поне в средносрочен план, надвишава комбинирания капацитет на подпомаганото съоръжение и други съществуващи или планирани съоръжения, които разумно биха могли да спомогнат за задоволяване на търсения в бъдеще капацитет на подпомаганото съоръжение.

Целесъобразност на помощта

131. Развитието на устойчив сухопътен транспорт е възпрепятствано от оскъдността на железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища в ЕС. Поради това, в съответствие с общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че инвестиционната помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на подобни съоръжения е подходящ инструмент ([136]), който да придружава преминаването към устойчив сухопътен транспорт.

Стимулиращ ефект на помощта

132. Помощта следва да служи като стимул за изграждане, модернизиране и обновяване на железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако са спазени общите принципи, изложени в точки 68 и 69, и ако проектът би имал недостиг на финансиране, ако не получи никаква помощ.

Пропорционалност

133. В съответствие с общите принципи, изложени в точки 70—73, помощта за инвестиции в железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища се счита за пропорционална, ако размерът на помощта не надвишава: а) недостига на финансиране на проекта в сравнение със съпоставителния сценарий при липса на помощ или б) допустимите разходи за инвестицията, в зависимост от това коя от двете суми е по-малка.

134. Недостигът на финансиране е разликата между допустимите разходи, от една страна, и сумата на дисконтираната оперативна печалба на инвестицията ([137]) през нейния икономически живот и дисконтираната крайна стойност на тази инвестиция (остатъчна стойност в края на икономическия живот на инвестицията), от друга страна. За да се изчисли недостигът на финансиране, е необходимо да се разграничат транспортните дейности, финансирани по проекта, от нетранспортните дейности. Съответните приходи включват не само тези, генерирани от транспортните дейности, финансирани по проекта, но и допълнителните оперативни нетни печалби, генерирани от нетранспортни дейности, свързани с тези транспортни дейности (като наемане на търговски площи, които се намират във финансираното съоръжение). Съответните разходи включват както оперативните разходи, така и инвестиционните разходи, свързани с транспортните дейности, финансирани по проекта. В същото време обаче, инвестиционните разходи, свързани с нетранспортни дейности, следва да бъдат изключени. Освен това при изчисляването на планираното търсене на съоръжението следва да се вземат предвид всички съществуващи или предвидени мерки за държавна помощ, като например оперативна помощ и/или различен вид инвестиционна помощ, която засяга анализа на недостига на финансиране. Дисконтираната оперативна печалба и крайната стойност следва да се приспадат от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или впоследствие чрез механизъм за възвръщане на предоставени средства. Чрез размера на помощта може да бъде реализирана разумна печалба. Разумната печалба следва да се определя въз основа на обичайната печалба за съответния сектор и вид проект. При всички случаи норма на възвръщаемост на капитала, която не надхвърля съответния суапов процент плюс премия от 100 базисни пункта, следва да се счита за разумна.

([136]) Що се отнася до формата на помощта, в досегашната си практика на вземане на решения за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта, Комисията не е повдигала възражения срещу помощта под формата на преки безвъзмездни средства (вж. например Решение на Комисията от 26 март 2024 г. по дело SA.109124, Полша, Механизъм за възстановяване и устойчивост (МВУ): Инвестиционна помощ за съоръжения, оборудване и подвижен състав за интермодален транспорт (ОВ C, C/2024/3366, 28.5.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3366/oj); и Решение на Комисията от 9 февруари 2022 г. по дело SA.64546, Словакия, Работилници за лека поддръжка на пътнически влакове в Kosice и Zilina (ОВ C 169, 22.4.2022 г., стр. 1).

([137]) Дисконтираната оперативна печалба от инвестицията е разликата между дисконтираните приходи и дисконтираните оперативни разходи на инвестицията.

135. Допустимите разходи се състоят от разходите за инвестиции във всички активи, пряко свързани с изграждането, модернизирането и обновяването на съответното съоръжение. Допустимите разходи може да включват разходите за:

а) повърхностни съоръжения (напр. за съхранение), стационарно оборудване (напр. складове и сгради на терминали) и оборудване, използвано за експлоатация на съоръженията (напр. ричстакери), намиращи се в съоръжението, както и ИТ, цифрово оборудване и софтуер за предоставяне на услуги, свързани с транспорта;

б) свързани подготвителни проучвания, като проучвания за осъществимост и топологични проучвания; и

в) разходи за планиране и инсталация.

136. По отношение на схемите за помощ държавите членки следва да се ангажират да извършат анализа на недостига на финансиране, посочен в точки 70—73, както е пояснено в точки 134 и 135, за всеки проект, подкрепян по схемата. За тази цел държавите членки следва да опишат в уведомлението си за всяка планирана схема за помощ поне категориите подпомагани проекти, конкретните категории допустими разходи, методиката за изчисляване на недостига на финансиране и прилаганата максимална средна претеглена цена на капитала.

137. По отношение на помощта ad hoc недостигът на финансиране се определя чрез сравняване на рентабилността на проекта при фактическия сценарий и съпоставителния сценарий съгласно общите принципи, изложени в точки 71—73, както е пояснено в точка 134. Държавите членки следва да представят изчисленията и прогнозите, посочени в точка 71, в подробния бизнес план на проекта.

138. Когато помощта се отнася до съоръжения, които са предложени и предварително определени от държава членка, не се изисква оценка на недостига на финансиране, ако размерът на помощта се определя посредством конкурентна тръжна процедура. В такива случаи Комисията счита, че минималният размер на помощта, поискана от потенциалните бенефициери, е пропорционален, ако са изпълнени посочените по-долу кумулативни критерии:

а) Тръжната процедура е конкурентна, което означава, че е открита, ясна, прозрачна и недискриминационна ([138]). Тя се основава на обективни критерии, които са предварително заложени и съобразени с целта на мярката, и свежда до минимум риска от стратегическо оферирane. Критериите за подбор, използвани за класиране на офертите и в крайна сметка за разпределяне на помощта в конкурентната тръжна процедура, следва, като общо правило, да свързват приноса към основните цели на мярката пряко или непряко с размера на помощта, поискана от заявителя. Това може да бъде изразено, например, като помощ за единица създаден капацитет за претоварване.

б) Критериите са публикувани достатъчно време преди крайния срок за подаване на заявления, за да се създадат условия за ефективна конкуренция.

в) Очакваният брой оференти е достатъчен, за да се гарантира ефективна конкуренция.

г) Не се допускат последващи корекции на резултатите от тръжната процедура (като например последващи преговори по резултатите от оферирането), защото тези корекции могат да подкопаят ефективността на резултата от процедурата.

Избягване на риска от неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки

139. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на ЕС чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, трябва да се предостави инвестиционна помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища в съответствие с общите принципи, посочени в точки 74 и 75.

140. Освен това държавите членки следва да докажат за всяко подпомогнато транспортно съоръжение, че с мярката за помощ се предоставя недискриминационен, открит и прозрачен достъп до съоръжението за всички заинтересовани ползватели в съответствие със секторното законодателство, включително Директива 2012/34/ЕС.

([138]) Никой оферент в търга не следва да има привилегирована информация или други предимства, защото е извършил например предварителни разработки или притежава обекта на съоръжението. В такива случаи държавата членка трябва да предостави съответната информация на всички потенциални оференти.

141. Когато собственикът, превозвачът и очакваният краен ползвател на подпомаганото транспортно съоръжение са част от едно и също предприятие или са асоциирани предприятия, както е определено в приложение I към РГОТ, експлоатацията на съоръжението следва да се възложи въз основа на открита, конкурентна, прозрачна и недискриминационна процедура ([139]). Това гарантира, че превозвачът получава норма на възвръщаемост в съответствие с пазарните условия и смекчава всеки потенциален конфликт на интереси. Настоящата точка не се прилага за помощ за модернизиране на железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища, когато инвестиционните разходи за модернизирането за период от най-малко пет години не надвишават 10 % от стойността на първоначалната инвестиция.

142. Комисията счита, че схемите за помощ е вероятно да окажат по-ограничен нарушаващ ефект върху конкуренцията и търговията между държавите членки, отколкото помощта ad hoc. Поради тази причина в оценката на Комисията ще бъдат взети предвид посочените по-долу елементи.

а) За схемите може да се приеме, че не са налице неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията, ако са спазени условията, посочени в точки 139—141. Освен това държавата членка следва да се ангажира да определи средносрочните перспективи за използване на подпомаганото съоръжение въз основа на надеждни прогнози за трафика, включени в предварителен бизнес план, и да провери дали инвестицията няма да има неоправдани нарушаващи ефекти върху използването на съществуващи и/или планирани съоръжения, които потенциално биха могли да спомогнат за задоволяване на търсения в бъдеще капацитет на подпомаганото съоръжение.

б) По отношение на помощта ad hoc държавите членки следва също така да докажат, в допълнение към спазването на условията, посочени в точки 139—141, че подпомаганото съоръжение не нарушава неоправдано конкуренцията и търговията със съществуващи и/или планирани съоръжения. За тази цел те следва да определят средносрочните перспективи за използването на подпомаганото съоръжение въз основа на надеждни прогнози за движението по пътищата, включени в предварително изготвен бизнес план. Държавите членки следва също така да докажат, че инвестицията няма да има неоправдани нарушаващи ефекти върху използването на съществуващи и/или планирани съоръжения, които биха могли да спомогнат за задоволяване на търсения в бъдеще капацитет на подпомаганото съоръжение ([140]). По принцип подпомаганата инвестиция няма неоправдани нарушаващи ефекти, ако очакваното търсене е такова, че с новото съоръжение няма да бъде отклонено търсенето от съществуващите и/или планираните съоръжения. Във всеки случай, като се има предвид разнообразната структура на пазара в различните райони, видовете транспорт и съоръжения, Комисията ще прецени за всеки отделен случай дали съществуващо и/или планирано съоръжение би било неправомерно засегнато. При тази оценка най-подходящият критерий може да бъде степента на използване на близките съоръжения, видовете товари, пътници или подвижен състав, които се обработват в тези съоръжения, прилаганата технология и предимствата на конкретното географско местоположение.

4.2.2.2. Помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози

143. Комисията ще прилага настоящите насоки по отношение на инвестиционната помощ за изграждане, модернизиране и обновяване (включително подмяна) на частни странични коловози.

144. С помощта за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози следва да се гарантира, че: а) даден обект може да бъде достигнат пряко по железопътен коловоз за първи път (изграждане); б) по-голям обем на железопътното движение може да достигне до обекта или железопътното движение ще бъде по-устойчиво чрез електрифицирането на страничния коловоз (модернизиране); или в) частният страничен коловоз, чието използване би спряло при липса на помощ, може да продължи да се експлоатира (обновяване).

145. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози следва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в раздел 4.1 и пояснени в настоящия раздел.

Принос към нуждите от координиране на транспорта

146. Частните странични коловози играят ключова роля за намаляване на нуждата от автомобилен транспорт за товари за първата/последната миля. Това е така, защото товарите, транспортирани с помощта на устойчив сухопътен транспорт, могат да достигнат или да напуснат индустриалните обекти на своя клиент само ако са претоварени на камиони за първата/последната миля (мултимодален транспорт) или ако обектът на клиента е пряко свързан с железопътната мрежа.

([139]) Предприятията, които представляват асоциирани предприятия, имат право да участват в процедурата.

([140]) Във всеки случай тези съоръжения също следва да бъдат определени, за да се оцени необходимостта от помощта (вж. точка 130).

147. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 65, Комисията счита, че помощта за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози може да насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт. Той може да се постигне, като чрез помощта се стимулира извършването на превоза от основния етап ([141]) с железопътен транспорт и се създаде възможност да се избегнат външните разходи за превоз с по-слабо устойчиви видове транспорт през първата/последната миля чрез пренасочване от автомобилен към железопътен транспорт.

Необходимост от помощта

148. Частните странични коловози са от съществено значение за устойчивия превоз на товари през първата/последната миля. Броят на частните странични коловози в ЕС обаче намалява като цяло ([142]). Очаква се този спад да продължи, ако не са налице достатъчно стимули за предприятията да поемат разходите и рисковете, свързани с изграждането, модернизирането и обновяването на частните странични коловози. Решението за изграждане на частен страничен коловоз може да бъде повлияно от няколко фактора, като например обема и вида на превозвания товар, броя на производствените предприятия в региона или равнището на развитие на железопътната инфраструктура. Комисията отбелязва, че всеки от тези фактори може да обезсърчи дадено предприятие да инвестира в изграждането, модернизирането и обновяването на частни странични коловози.

149. Пазарът е склонен да се ориентира към по-евтини — но по-слабо устойчиви — решения за превоз на товари до/от промишлени обекти ([143]). Следователно, в съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че помощта за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози е необходима за задоволяване на нуждите от координиране на транспорта.

Целесъобразност на помощта

150. Развитието на железопътния транспорт се възпрепятства от липсата на достатъчно пазарни стимули за предприятията да поемат разходите и рисковете, свързани с изграждането, модернизирането и обновяването на частните странични коловози. Поради това в съответствие с общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че инвестиционната помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози е подходящ инструмент ([144]) за увеличаване на преминаването към други видове транспорт чрез връзки за първата/последната миля.

Стимулиращ ефект на помощта

151. Помощта следва да стимулира изграждането, модернизирането и обновяването на частни странични коловози. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако са спазени общите принципи, изложени в точки 68 и 69, и ако подпомаганият проект ще бъде засегнат от недостиг на финансиране при липсата на помощ.

([141]) „Етап“ означава участък от пътуването, който се обслужва от един вид транспорт. Той се определя по отношение на мястото на произход и мястото на местоназначение, които се обслужват от един и същ превозвач. „Основният етап“ представлява най-дългият участък от съответното пътуване.

([142]) Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за целите на преразглеждането на насоките на Общността относно държавната помощ за железопътни предприятия), вж. бележка под линия 51, раздел 2.5.

([143]) Когато взема решение да инвестира в частен страничен коловоз, предприятието трябва да обмисли дали възнамерява да използва автомобилен или железопътен превоз на товари за транспорт през първата/последната миля от/до своя обект чрез частни странични коловози. Първият вид е по-евтин до определен мащаб и инвестицията в пътни връзки се извършва и заплаща от публичните органи. За разлика от него, при втория вид транспорт предприятията поемат по-голямата част от разходите за изграждане (които често включват проучване за осъществимост с оглед на топографията) и плащат за експлоатация и поддръжка. Освен това инвестицията има дълъг жизнен цикъл, което е допълнителен риск, тъй като възникват събития извън контрола на предприятието, които биха могли да попречат на бъдещото използване на частния страничен коловоз. Такъв може да бъде случаят например, ако железопътните предприятия спрат да предоставят съответните свързващи услуги в района, в който се намира предприятието.

([144]) Що се отнася до формата на помощта, в досегашната си практика на вземане на решения за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта, Комисията не е повдигала възражения срещу помощта под формата на преки безвъзмездни средства (вж. Решение на Комисията от 17 декември 2020 г. по дело SA.58570, Германия, Насоки относно изграждането, разширяването, повторното активиране и замяната на страничните железопътни коловози и свързаната с тях инфраструктура (ОВ C 25, 22.1.2021 г., стр. 1).

Пропорционалност

152. В съответствие с общите принципи, посочени в точки 70—73, помощта за инвестиции в частни странични коловози се счита за пропорционална, ако размерът на помощта не надвишава: i) недостига на финансиране на проекта в сравнение със съпоставителния сценарий при липсата на помощ ([145]) (който, при липсата на доказателства за противното, се предполага, че е автомобилен транспорт) или ii) допустимите разходи за инвестицията, в зависимост от това коя от двете суми е по-малка.

153. Недостигът на финансиране е разликата между допустимите разходи, от една страна, и сумата на дисконтираната оперативна печалба на инвестицията през нейния икономически живот и дисконтираната крайна стойност на тази инвестиция (остатъчна стойност в края на икономическия живот на инвестицията), от друга страна. Дисконтираната оперативна печалба и крайната стойност следва да се приспадат от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или впоследствие чрез механизъм за възвръщане на предоставени средства. Чрез размера на помощта може да бъде реализирана разумна печалба. Разумната печалба следва да се определя въз основа на обичайната печалба за съответния сектор и вид проект. При всички случаи норма на възвръщаемост на капитала, която не надхвърля съответния суапов процент плюс премия от 100 базисни пункта, следва да се счита за разумна.

154. Допустимите разходи се състоят от разходите за инвестиции във всички активи, пряко свързани с изграждането, модернизирането и обновяването на частния страничен коловоз, за да може той да функционира или да се поддържа експлоатацията му. Допустимите разходи може да включват свързаните подготвителни проучвания и проучвания за осъществимост и топологични проучвания, както и разходи за планиране и инсталация. В допустимите разходи могат да бъдат включени също разходите за платформи за товарене/разтоварване и оборудване, което е от основно значение за железопътните операции по частните странични коловози, при условие че тези платформи и оборудване са закупени за товарене и разтоварване на влакове по частните странични коловози.

155. По отношение на схемите за помощ държавите членки следва да се ангажират да извършат анализа на недостига на финансиране, посочен в точки 70—73, за всеки проект, подкрепян по схемата. За тази цел държавите членки следва да опишат в уведомлението си за всяка планирана схема за помощ поне категориите подпомагани проекти, конкретните категории допустими разходи, методиката за изчисляване на недостига на финансиране и максималната средна претеглена цена на капитала, която да бъде приложена.

156. По отношение на помощ ad hoc ([146]), в съответствие с общите принципи, посочени в точки 70—73, държавите членки следва винаги: а) да предоставят подробни количествени данни за недостига на финансиране на равнище проект, подкрепени с вътрешна документация на бенефициера от момента на процеса на вземане на решения (напр. презентации на съвета или вътрешни бизнес планове); и б) да прилагат подходящо наблюдение и механизъм за последващо възвръщане на предоставените средства, за да гарантират, че помощта не надвишава ограниченията, определени в точка 152.

Избягване на риска от неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки

157. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на ЕС чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, инвестиционната помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози следва да бъде предоставена в съответствие с общите принципи, посочени в точки 74 и 75.

158. По принцип помощта следва да се предоставя под формата на схеми за помощ, тъй като е вероятно те да имат по-ограничен нарушаващ ефект върху конкуренцията и търговията, отколкото помощта ad hoc.

([145]) В анализа на недостига на финансиране следва да се вземат предвид всички съществуващи или планирани мерки за държавна помощ, като например оперативна помощ и/или други видове инвестиционна помощ за изчисляването на недостига на финансиране.

([146]) В надлежно обосновани изключителни случаи, когато помощта ad hoc за частен страничен коловоз може да се счита за съвместима с вътрешния пазар в съответствие с точка 159.

159. В надлежно обосновани изключителни случаи Комисията може да установи, помощта че ad hoc за частни странични коловози не нарушава неоправдано конкуренцията и търговията. Като част от обосновката за изключителен случай, държавата членка следва да предостави най-малко и двете от следните:

а) изчисления, с които се доказва значително по-голямо намаление на външните разходи за единица предоставена помощ чрез помощ ad hoc, отколкото по схема за помощ, придружени от подробно обяснение на причините за такова намаление на външните разходи, като се предоставят източниците за всички основни данни и допускания;

б) доказателство, подкрепено с документи като проучвания и свързани със сектора доклади, че конкретна неефективност на пазара засяга избрания бенефициер, но не засяга в никаква степен други предприятия в държавата членка или ги засяга само в много по-ограничена степен.

4.2.2.3. Помощ за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт

160. Комисията ще прилага настоящите насоки за инвестиционна помощ за придобиване на (нови или употребявани) превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, за да се насърчи преминаването към такъв вид транспорт. С оглед постигането на яснота плавателните съдове, специално построени за извършване на операции по теглене (влекачи), не следва да отговарят на условията за подпомагане, тъй като те се използват предимно за логистични дейности в близост до пристанища и не участват пряко в операции по товарен превоз.

161. За да се гарантира, че помощта е насочена към операторите, които най-много се нуждаят от нея с цел да се установят на пазара, помощта по настоящия раздел може да бъде предоставена само на: нови участници в железопътния сектор ([147]); железопътни предприятия, които отговарят на условията за МСП или МПСПК; транспортни оператори по вътрешните водни пътища, които отговарят на условията за МСП или МПСПК; и предприятия за превозни средства на лизинг в железопътния сектор или сектора на вътрешните водни пътища, при условие че отговарят на условията за МСП или МПСПК.

162. Помощта следва да се предоставя под формата на публична гаранция. Гаранции могат да се предоставят пряко на крайни бенефициери (т.е. на превозвачите, посочени в точка 161) или на кредитни институции и други финансови институции като финансови посредници (стига бенефициерът да има свободен избор по отношение на посредника). Финансовият посредник следва да е в състояние да докаже пред съответната държава членка, че използва механизъм, с който се гарантира, че предимствата са прехвърлени във възможно най-голяма степен на крайните бенефициери под формата на по-големи обеми финансиране, портфейли с по-голяма степен на риск, по-ниски изисквания за обезпечени или по-ниски лихви, отколкото без такива публични гаранции.

163. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт следва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в раздел 4.1 и пояснени в настоящия раздел.

Принос към нуждите от координиране на транспорта

164. Както е посочено в точки 22 и 32, както железопътният сектор, така и секторът на вътрешните водни пътища са засегнати от ниската степен на инвестиции в превозни средства, което възпрепятства пълноценното развитие на тези сектори. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 65, Комисията счита, че помощта за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт може да насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт, като даде възможност на по-малки или по-слабо установени оператори в секторите на железопътния и вътрешния воден транспорт (т.е. железопътни предприятия, отговарящи на условията за МСП или МПСПК, нови участници в железопътния сектор, оператори в сектора на вътрешния воден транспорт, отговарящи на условията за МСП или МПСПК, и предприятия за превозни средства на лизинг в сектора на железопътния или вътрешния воден транспорт, отговарящи на условията за МСП или МПСПК) да получат достъп до по-изгодно финансиране за придобиване на превозни средства.

165. Комисията ще продължи да извършва оценка на съвместимостта на инвестиционната помощ за придобиване на чисти превозни средства (подвижен състав и плавателни съдове по вътрешните водни пътища) съгласно Насоките на Комисията относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката от 2022 г. ([148]).

([147]) С оглед постигането на яснота новите участници в железопътния сектор може да отговарят на условията за получаване на помощ за придобиване на подвижен състав, дори ако не отговарят на изискванията за МСП или МПСПК.

([148]) Вж. бележка под линия 82.

Необходимост от помощта

166. Наличието на подходящ флот е необходимо, за да се поддържа конкурентоспособността на железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища спрямо останалите видове транспорт и по този начин да се насърчава преминаването към устойчиви видове сухопътен транспорт. Въпреки това достъпът до финансиране за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт понастоящем е основна бариера за навлизането на пазара и/или разширяването на МСП и МПСПК в секторите на железопътния и вътрешния воден транспорт и нови участници в железопътния сектор.

167. Що се отнася до железопътния транспорт, ограниченията за възможностите на железопътните предприятия да закупуват подвижен състав са главно финансови и МСП и МПСПК по-конкретно може да нямат достъп до кредитиране при конкурентни условия ([149]). Това е така, защото МСП, МПСПК и новите участници се сблъскват с по-неблагоприятни условия за финансиране в сравнение с условията, достъпни за утвърдените предприятия, които извличат ползи от позицията си на пазара и биха могли, особено когато са публична собственост, да докажат по-лесно своята кредитоспособност пред инвеститорите и банките. По същия начин секторът на вътрешните водни пътища е засегнат от ограничения си финансов капацитет поради факта, че секторът се състои предимно от МСП и МПСПК, което ги затруднява да осъществяват скъпи инвестиции ([150]). В този контекст нарастващата цена на плавателните съдове по вътрешните водни пътища ([151]) представлява значителна бариера за навлизането и/или разширяването на пазара на транспорта по вътрешните водни пътища, особено като се има предвид нуждата от специализирани плавателни съдове за различните видове товари и маршрути ([152]).

168. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че помощта за придобиване на подвижен състав и плавателни съдове е необходима за задоволяване на нуждите от координиране на транспорта. Това е така, защото пазарът сам по себе си не може да гарантира, че МСП и МПСПК в секторите на железопътния и вътрешния воден транспорт и новите участници в железопътния сектор имат достатъчен достъп до финансиране за придобиването на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт.

Целесъобразност на помощта

169. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че инвестиционната помощ за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт може по принцип да представлява подходящ инструмент, ако е под формата на публични гаранции. Публичните гаранции по заеми за ограничен срок са най-подходящият инструмент, чрез който да се подпомогне възстановяването на еднаквите условия на конкуренция между МСП, МПСПК и новите участници, от една страна, и големите утвърдени предприятия, от друга, когато става въпрос за достъп до финансиране за придобиване на превозни средства. Целта на такива гаранции е да се даде възможност на техните бенефициери да се ползват от условия за кредитиране на пазара, по-сходни с условията, които обикновено се ползват от утвърдените предприятия.

170. Комисията счита, че инвестиционната помощ за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт под формата на публични гаранции е подходяща, за да се помогне на МСП, МПСПК и новите участници в железопътния сектор да финансират високите разходи за закупуване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, ако са спазени общите принципи, посочени в точка 67, както е пояснено в точка 169.

Стимулиращ ефект на помощта

171. Помощта следва да стимулира придобиването на нови или употребявани превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако са спазени общите принципи, изложени в точки 68 и 69.

([149]) Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за целите на преразглеждането на насоките на Общността относно държавната помощ за железопътни предприятия), вж. бележка под линия 51, раздел 4.3.2.

([150]) Вж. бележка под линия 70.

([151]) В резултат на инфлационните тенденции цените на стоманата и на другите материали, необходими в корабостроенето, се повишиха значително през последните години. Източник: Наблюдение на пазара от Централната комисия за корабоплаване по Рейн (CCNR) [Годишен доклад за 2023 г., стр. 109].

([152]) Флотът по вътрешните водни пътища се състои от три основни категории плавателни съдове в зависимост от вида на превозвания товар: сухотоварни плавателни съдове, плавателни съдове за превоз на течни товари и влекачи и тласкачи. Всяка категория включва различни видове плавателни съдове в зависимост от класа на водния път и условията за корабоплаване. Източник: Наблюдение на пазара от Централната комисия за корабоплаване по Рейн (CCNR), вж. бележка под линия 151.

Пропорционалност

172. В съответствие с общите принципи, изложени в точки 70 до 73, помощта под формата на публични гаранции за придобиване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища от МСП, МПСПК и на подвижен състав от МСП, МПСПК или нови участници в железопътния сектор може се счита за прозрачна и пропорционална, ако са изпълнени посочените по-долу кумулативни условия.

а) Гаранцията се предоставя по нови индивидуални заеми за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт.

б) Номиналният размер на основния заем не надвишава допустимите разходи за подпомаганото придобиване, които включват всички разходи, свързани с придобиването на нови или употребявани превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, включително цената на превозното средство, разходите за доставка и разходите за проектни проучвания, консултации или инженерни дейности, при условие че са свързани с инвестицията и са част от нея, след приспадане на всяка друга държавна помощ, получена за придобиването на превозното средство.

в) Гаранционното покритие не надхвърля 90 % от заема, за който е издадена.

г) Гаранцията се предоставя срещу такса от най-малко 50 базисни пункта, ако държавният кредитен рейтинг на предоставящата държава членка е равен на AAA-A. В противен случай държавите членки са свободни да прилагат по-ниска такса.

д) Срокът на гаранцията е ограничен до максимум 15 години.

173. Помощта за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт може да се натрупва с помощ за оперативна съвместимост и/или помощ за техническа адаптация и модернизация, ако нетните допълнителни разходи за инвестиции в оперативна съвместимост и/или инвестиции за техническа адаптация и модернизация са изключени от допустимите разходи, посочени в точка 172, буква b). Нетните допълнителни разходи за инвестиции в оперативна съвместимост и/или инвестиции в техническа адаптация и модернизация се изчисляват като разликата между общите разходи за закупуване на превозно средство, което ще бъде придобито и е оборудвано посредством такива инвестиции, от една страна, и общите разходи за закупуване в съпоставителния сценарий, т.е. за превозно средство, което не е оборудвано посредством инвестиции за оперативна съвместимост или за което е необходима техническа адаптация и модернизация, от друга страна.

Избягване на риска от неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки

174. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на ЕС чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, инвестиционната помощ за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт следва да бъде предоставена в съответствие с общите принципи, посочени в точки 74 и 75.

175. По принцип помощта следва да се предоставя под формата на схеми за помощ, тъй като е вероятно те да имат в по-ограничена степен нарушаващ ефект върху конкуренцията и търговията между държавите членки, отколкото помощта ad hoc.

4.2.2.4. Помощ за оперативна съвместимост в секторите на устойчивия сухопътен транспорт

176. Комисията ще прилага настоящите насоки за инвестиционна помощ, отпусната на собственици на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, превозвачи и организатори на превоза, които инвестират в технологиите и дейностите, посочени в точки 177 и 178, включително проучвания за осъществимост ([153]) („помощ за оперативна съвместимост“).

([153]) Проучвания за оценяване на осъществимостта на преминаването към други видове транспорт или на устойчив мултимодален транспорт за товари или пътници по маршрути, за които дадено предприятие в момента използва автомобилен транспорт.

177. Помощта за оперативна съвместимост може да покрива инвестиции в следните технологии и дейности:

а) Европейската система за управление на влаковете (ETCS), бъдещата система за мобилна комуникация в железопътния транспорт (FRMCS), включително когато е комбинирана с оборудване за глобалната система за мобилни връзки за железниците (GSM-R) ([154]), и автоматичната експлоатация на влаковете (ATO) като част от Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), както е описано във вторичното законодателство на ЕС ([155]);

б) цифрово автоматично скачване (DAC) ([156]);

в) Самостоятелно оборудване за GSM-R;

г) адаптация на подвижния състав към различни електрически системи;

д) адаптация на подвижния състав към различните междурелсия;

е) адаптация на плавателните съдове по вътрешните водни пътища за обслужване на морски пристанища и на мореплавателните съдове за обслужване на вътрешни пристанища;

ж) адаптация на плавателните съдове по вътрешните водни пътища към променящите се условия за корабоплаване, включително условия на отлив;

з) автоматизация на подвижния състав и плавателните съдове по вътрешните водни пътища;

и) адаптация на превозните средства към ILU за превоз;

й) ключови технологии, необходими за внедряване на RIS, като например „европейската среда на RIS“ ([157]), Системата за визуализация и информация посредством електронна карта на вътрешните водни пътища, известия до корабните водачи, автоматичната идентификационна система за вътрешните водни пътища и международни доклади в електронен формат;

к) телематични приложения и друг софтуер, доколкото те допринасят за непрекъснатите транспортни потоци, по-специално системи за интермодална идентификация, системи за проследяване и проследимост и интермодални платформи за обмен на данни.

178. Освен това помощта за оперативна съвместимост може да обхваща инвестиции в технологии, които допринасят за непрекъснати транспортни потоци от товари или пътници чрез устойчиви транспортни услуги между националните мрежи или видовете транспорт.

([154]) GSM-R е радиокомуникационна система за железопътен транспорт въз основа на технологията 2G, която улеснява комуникацията между машинистите и центровете за контрол на движението, като предоставя специфични характеристики като групова комуникация, адресиране в зависимост от местоположението, нива на приоритет, спешни повиквания в железопътния транспорт и съобщаване на маневри.

([155]) ERTMS е единна европейска система за сигнализация и контрол на скоростта, която осигурява оперативна съвместимост на националните железопътни системи, като намалява разходите за закупуване и поддръжка на системите за сигнализация и увеличава скоростта на влаковете, капацитета на инфраструктурата и равнището на безопасност в железопътния транспорт. ERTMS се състои от ETCS (т.е. система за сигнализация в кабината, която включва автоматична защита на влаковете), железопътна мобилна радиосистема (RMR) и автоматична експлоатация на влаковете (ATO). Вж. Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1695 на Комисията от 10 август 2023 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕС) 2016/919 (ОВ L 222, 8.9.2023 г., стр. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj). Системата RMR, използвана в момента за железопътни операции, а именно глобалната система за мобилни връзки за железниците (GSM-R), се основава на спецификации, които са изготвени преди 20 години. Поради технологичното остаряване е малко вероятно да бъде осигурена подкрепата на сектора за GSM-R за периода след 2031 г. FRMCS ще замени GSM-R като един от основните елементи на ERTMS. Тя ще подпомогне цифровизацията на железопътния транспорт и иновациите в сферата на услугите.

([156]) DAC е оперативно съвместим компонент за автоматично скачване и отделяне на подвижния състав в товарен влак както физически (например механична връзка и въздушна линия за спиране), така и цифрово (например електрическо захранване и връзка за данни). DAC е стратегически инструмент за създаване на модерен и цифров европейски железопътен товарен превоз. Той е предназначен да увеличи ефективността чрез процесите на автоматизация, но също така да осигури захранване с достатъчно енергия за телематични приложения, както и безопасен пренос на данни във влака.

([157]) Член 1, параграф 3 от Директива (ЕС) 2025/2482 на Европейския парламент и на Съвета от 26 ноември 2025 г. за изменение на Директива 2005/44/ЕО относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността (ОВ L, 2025/2482, 12.12.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2482/oj).

179. За период от най-малко пет години след предоставянето на помощта договорните споразумения за прехвърляне или използване срещу заплащане ([158]) на активи, финансирани с помощ за оперативна съвместимост, следва да включват клауза, в която се уточнява, че инвестицията, с която се допринася за оперативната съвместимост на съответния актив, е била финансирана с държавна помощ. В тях също така следва да се посочат съответните задължения, определени в точка 196, когато е приложимо, и да се отбележи размерът на помощта.

180. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за оперативна съвместимост следва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в раздел 4.1 и пояснени в настоящия раздел.

Принос към нуждите от координиране на транспорта

181. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 65, Комисията счита, че помощта за оперативна съвместимост може да насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт чрез осигуряване на непрекъснати товаропотоци и пътникопотоци от, към или между секторите на устойчивия сухопътен транспорт. Гладкото свързване на транспортните мрежи и видовете транспорт в целия ЕС създава възможност за: а) железопътен и вътрешен воден транспорт за обслужване на заложения в СУИМ ръст на движението чрез оптимизирано използване на ограничения капацитет на инфраструктурата за железопътен и вътрешен воден транспорт; б) реална конкуренция между мултимодалния транспорт и замърсяващите унимодални видове транспорт, тъй като дава възможност за гладко интегриране на транспортните вериги и създаването на връзки между различните видове транспорт по отношение на инфраструктурата, информационните потоци и процедурите; и в) увеличаване на трансграничното движение.

Необходимост от помощта

182. Комисията отбелязва, че инсталирането и модернизирането на системите за оперативна съвместимост играе важна роля за развитието на видовете устойчив сухопътен транспорт. Това обаче е скъп процес с повече ползи за обществото в сравнение с частните ползи за предприятията, по-специално в началната фаза на внедряването. Поради това има малко стимули за инвестиции от частния сектор. Това може да се дължи отчасти на: а) широкото внедряване, което е необходимо преди да се осъществят ползите от определени технологии („поставянето в неизгодно положение на първите навлезли на пазара участници“) ([159]); б) необходимостта от паралелни инвестиции от различни заинтересовани страни (например управители на инфраструктура и железопътни предприятия) и на трансгранично равнище; и в) ограничените частни ползи, произтичащи от инвестициите в сравнение с ползите за обществото (например безопасност).

183. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че помощта за оперативна съвместимост е необходима за задоволяване на нуждите от координиране на транспорта. Това е така, защото пазарът сам по себе си не може да внедри в достатъчна степен технологиите, които допринасят за непрекъснати транспортни потоци ([160]).

Целесъобразност на помощта

184. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че помощта за оперативна съвместимост може по принцип да бъде подходящ инструмент ([161]) за насърчаване на технологии, които създават възможност за непрекъснати товаропотоци и/или пътникопотоци до, от или в рамките на секторите на устойчивия сухопътен

([158]) Като например договори за лизинг на подвижен състав.

([159]) Повечето от технологиите и дейностите, посочени в точка 176, се характеризират с факта, че ползите от тях могат да бъдат постигнати изцяло само ако се достигне критично равнище на синхронизирано внедряване. Поради високите първоначални инвестиционни разходи, преките разходи на превозвачите понастоящем са по-високи от спестяванията, направени от прехода към тези технологии.

([160]) Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за целите на преразглеждането на насоките на Общността относно държавната помощ за железопътни предприятия), вж. бележка под линия 51, раздел 4.5.4.

([161]) Що се отнася до формата на помощта, в досегашната си практика на вземане на решения за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта, Комисията не е повдигала възражения срещу помощта под формата на преки безвъзмездни средства (вж. например Решение на Комисията от 26 май 2023 г. по дело SA.102707, Италия, Италианска схема за подпомагане на модернизацията на подвижния състав с оборудване за ERTMS (ОВ C 266, 28.7.2023 г., стр. 4) и Решение на Комисията от 5 ноември 2019 г. по дело SA.55451, Нидерландия, Подкрепа за модернизиране на ERTMS (ОВ C 59, 21.2.2020 г., стр. 1). Помощта под формата на преки безвъзмездни средства дава възможност на бенефициерите да намалят първоначалните си инвестиционни разходи (разходи за прототипи, загуби на приходи по време на спирането на подвижния състав, самата инвестиция за оперативна съвместимост), които при нормални пазарни условия са трудни за възвръщане, особено когато инвестицията става рентабилна едва след като тези технологии започнат да се използват по-широко, което може да отнеме време, по-дълго от жизнения цикъл на актива.

транспорт, особено при липсата на регулаторни мерки, с които се налага въвеждането на същите технологии. Помощта за оперативна съвместимост не е подходяща, когато съществуват регулаторни мерки на ЕС, с които се налага въвеждането на същите технологии в срок, подобен на този, който трябва да бъде постигнат чрез използването на такава помощ.

Стимулиращ ефект на помощта

185. Помощта следва да стимулира инвестициите в технологии, които допринасят за непрекъснати товаропотоци и пътникопотоци до/от или в рамките на секторите на устойчивия сухопътен транспорт. В съответствие с общите принципи, изложени в точки 68 и 69, за да има помощта за оперативна съвместимост стимулиращ ефект, следва да бъдат изпълнени следните кумулативни условия:

а) бенефициерът е кандидатствал за помощта преди започване на работите по инвестиционния проект;

б) работите по инвестиционния проект следва да се финализират най-малко една година преди датата, на която подкрепяната инвестиция стане задължителна на равнището на ЕС;

в) помощта следва да насърчи бенефициера да предприеме операции за устойчив сухопътен транспорт, които без помощта бенефициерът не би извършил или би извършил в по-малка или различна степен.

186. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако са спазени общите принципи, изложени в точки 68 и 69, както е пояснено в точка 185. Помощта, предоставена за покриване на разходите за постигане на съответствие със стандартите на ЕС, по принцип няма стимулиращ ефект.

Пропорционалност

187. В съответствие с общите принципи, изложени в точки 70—73, по принцип помощта може да се счита за пропорционална, ако не надвишава 50 % от допустимите разходи.

188. Допустимите разходи са:

а) всички разходи, които са необходими за изпълнението на инвестициите за оперативна съвместимост; в зависимост от вида на инвестицията, такива разходи може да включват разходите за закупуване и инсталиране на съответната технология ([162]), разходи за управление на проекта и разходи за доставка ([163]);

б) разходи, свързани с проучвания, изпитване и одобрение, както и пилотни и прототипни инсталации за внедряване на съответната технология в TRL9; и

в) разходи, свързани с модернизирането на съществуваща инсталирана технология.

189. По отношение на инвестициите в оперативна съвместимост, свързана с ERTMS, както е определено в точка 177, буква а), разходите, свързани с интегрирането на функциите на Европейската глобална навигационна спътникова система (EGNSS) в рамките на ERTMS, са допустими за подпомагане. Разходите, свързани с оборудване за GSM-R, комбинирано с оборудване за FRMCS, също са допустими за подпомагане. За разлика от това разходите, свързани с инвестиции в самостоятелно оборудване за GSM-R, както е посочено в точка177, буква с), са допустими за подпомагане само ако са направени до 31 декември 2031 г., тъй като този вид оборудване скоро ще стане неактуално.

190. По отношение на инвестициите за оперативна съвместимост в превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, чието придобиване е планирано, допустимите разходи следва да бъдат ограничени до нетните допълнителни разходи за оперативна съвместимост ([164]). Те се изчисляват като разликата между общите разходи за закупуване на превозно средство за железопътен или вътрешен воден транспорт, чието придобиване е планирано и което е оборудвано посредством такива инвестиции, от една страна, и общите разходи за закупуване на същото или подобно превозно средство без инвестиции за оперативна съвместимост в съпоставителния сценарий, от друга страна.

([162]) Съответните технологии могат да бъдат придобити като нови или употребявани технологии.

([163]) С оглед постигането на яснота разходите за поддръжка не са допустими за подпомагане.

([164]) При условие че те вече не са обхванати от друга форма на помощ, по-специално помощ по раздел 4.2.2.3.

191. Помощта за технологиите, изброени в точка 177, букви а) и b), може да се счита по изключение за пропорционална, ако не надвишава 90 % от допустимите разходи. Това е така, защото подобни технологии са особено засегнати от проблеми с координирането на етапа на внедряване и пораждат значителни външни ползи, които не могат да бъдат интернализирани.

192. В зависимост от специфичните характеристики на мярката, държавите членки могат да докажат, въз основа на анализ на недостига на финансиране в съответствие с общите принципи, посочени в точки 70—73, че е необходим по-голям интензитет на помощта. В този случай Комисията ще счита помощта за пропорционална, ако размерът на помощта за бенефициер е ограничена до необходимия минимум за изпълнението на инвестицията (т.е. ако помощта съответства на недостига на финансирането, което е необходимо за постигане на целта на мярката за помощ в сравнение със съпоставителния сценарий при липса на помощ). Във всеки случай помощта не трябва да надхвърля 100 % от допустимите разходи.

193. Когато помощта се отнася до инвестиции в оперативна съвместимост, които са предложени и предварително определени от държава членка, не се изисква оценка на недостига на финансиране, ако размерът на помощта се определя посредством конкурентна тръжна процедура. В такива случаи Комисията счита, че размерът на помощта съответства на минималната помощ, поискана от потенциалните бенефициери, и следователно помощта се счита за пропорционална, ако са изпълнени посочените по-долу кумулативни критерии.

а) Тръжната процедура е конкурентна, което означава, че е открита, ясна, прозрачна и недискриминационна ([165]). Тя се основава на обективни критерии, които са предварително заложени в съответствие с целта на мярката и свеждат до минимум риска от стратегическо оферириане. Критериите за подбор, използвани за класиране на офертите и в крайна сметка за разпределяне на помощта в конкурентната тръжна процедура, следва, като общо правило, да свързват приноса към основните цели на мярката пряко или непряко с размера на помощта, поискана от заявителя. Това може да бъде изразено например като помощ за допълнителен обем или трафик в резултат на подобрена оперативна съвместимост.

б) Критериите са публикувани достатъчно време преди крайния срок за подаване на заявления, за да се създадат условия за ефективна конкуренция.

в) Очакваният брой оференти е достатъчен, за да се гарантира ефективна конкуренция.

г) Не се допускат последващи корекции на резултатите от тръжната процедура (като например последващи преговори по резултатите от оферирането), защото тези корекции могат да подкопаят ефективността на резултата от процедурата.

Избягване на риска от неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки

194. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на ЕС чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, помощта за оперативна съвместимост следва да бъде предоставена в съответствие с общите принципи, посочени в точки 74 и 75.

195. По принцип помощта следва да се предоставя под формата на схеми за помощ, тъй като е вероятно те да имат по-ограничен нарушаващ ефект върху конкуренцията и търговията, отколкото помощта ad hoc.

196. Освен това частите от подвижния състав, които се ползват от подпомаганата инвестиция, следва да запазят валиден регистрационен статус, удостоверен с код 00, както е определено в допълнение 3 към Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията от 25 октомври 2018 г. ([166]), в Европейския регистър на превозните средства в продължение на най-малко пет години след осъществяването на инвестицията.

([165]) Никой оферент в търга не трябва да има привилегирована информация или други предимства, защото е извършил например предварителни разработки или притежава съответната технология. В такива случаи държавата членка трябва да предостави съответната информация на всички потенциални оференти.

([166]) Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията от 25 октомври 2018 г. за определяне на спецификации за регистрите на превозните средства, посочени в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, и за изменение и отмяна на Решение 2007/756/ЕО на Комисията, C/2018/6929 (ОВ L 268, 26.10.2018 г., стр. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

4.2.2.5. Помощ за техническа адаптация и модернизация

197. Комисията ще прилага настоящите насоки за инвестиционна помощ, предоставена на собственици на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, превозвачи и организатори на превоза, които инвестират в техническа адаптация или модернизация на подвижен състав, плавателни съдове по вътрешните водни пътища и оборудване за устойчив мултимодален транспорт.

198. Подкрепа може да се предостави по-специално за следните дейности и технологии:

а) модернизация или преоборудване на подвижен състав;

б) модернизация или преоборудване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища, например за подобряване на хидродинамиката и ефективността;

в) модернизация или преоборудване на оборудване за устойчив мултимодален транспорт;

г) техническа адаптация на подвижния състав и на плавателните съдове по вътрешните водни пътища към нови видове товари;

д) телематични приложения и друг софтуер, които не попадат в приложното поле на раздел 4.2.2.4 от настоящите насоки, като системи, които предоставят информация на пътниците изключително в рамките на един вид транспорт или цифрови системи за резервация и платежни системи, които не допринасят за непрекъснатите транспортни потоци;

е) логистични системи, като софтуер за оптимизиране на товаренето;

ж) софтуер за прогнозиране на движението по пътищата (очаквано време на заминаване/очаквано време на пристигане) и софтуер за оптимизиране на маршрута;

з) цифрови системи за наблюдение на работното време и периодите на почивка в операциите на железопътния транспорт.

199. За период от най-малко пет години след предоставянето на помощта договорните споразумения за прехвърляне или използване срещу заплащане (например наем) на активи, финансирани с помощ за техническа адаптация и модернизация на подвижен състав, плавателни съдове по вътрешните водни пътища и оборудване за устойчив мултимодален транспорт ([167]), следва да включват клауза, в която се посочва, че адаптацията и модернизацията на съответния актив е била финансирана с държавна помощ и се конкретизира размерът на помощта.

200. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за техническа адаптация и модернизация на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт следва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в раздел 4.1 и пояснени в настоящия раздел.

Принос към нуждите от координиране на транспорта

201. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 65, Комисията счита, че с помощта за техническа адаптация и модернизация на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт може да се насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт. Чрез техническата адаптация устойчивият сухопътен транспорт може да бъде адаптиран към търсенето на нови видове услуги за превоз на пътници и товари и да се развива в области, в които има най-голям потенциал за растеж, като превоз на извънгабаритни, тежки или опасни товари и превоз на пътници през нощта. От друга страна, модернизацията повишава безопасността, сигурността, надеждността и качеството на устойчивия сухопътен транспорт. Техническата адаптация и модернизацията допринасят и за оптимално използване от разходна гледна точка на съществуващия подвижен състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт.

([167]) Като например договори за лизинг на подвижен състав.

202. Както е посочено в точка 44, Комисията ще продължи да извършва оценка на съвместимостта на помощта за инвестиции в чисти превозни средства (подвижен състав и плавателни съдове по вътрешните водни пътища) съгласно Насоките на Комисията относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката от 2022 г. ([168]). По същия начин инвестиционната помощ за намаляване на шума от железопътния транспорт не попада в приложното поле на настоящите насоки, но попада в приложното поле на Насоките на Комисията относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката от 2022 г. (със специфични правила относно помощта за предотвратяване или намаляване на замърсяването, различно от парникови газове).

Необходимост от помощта

203. Посредством техническата адаптация и модернизацията на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт се създава възможност да се запази стойността и ползата на тези продукти на най-високо равнище. С тези видове инвестиции не само се подкрепя конкурентоспособността на устойчивия сухопътен транспорт, но и се улеснява развитието на пазар на употребявани продукти, което спомага за насърчаване на преминаването към различни видове устойчив сухопътен транспорт. Възможно е техническата адаптация и модернизацията да бъдат много скъпи, тъй като подвижният състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт не могат да се използват по време на намесата, което води до значително намаляване на приходите. Освен това, в зависимост от вида на превозното средство или оборудването за устойчив мултимодален транспорт, някои видове инвестиции за техническа адаптация и модернизация изискват разработването на прототип, за да се разберат структурните промени, необходими за прилагането на технологията. Тези разходи (разходите за прототипа и за модернизирането) често надвишават стойността на модернизирания обект ([169]).

204. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че помощта за техническа адаптация и модернизация на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт може да е необходима за задоволяване на нуждите от координиране на транспорта, когато пазарът сам по себе си не осигурява достатъчно равнище на инвестиции в техническа адаптация и модернизация, които да подкрепят конкурентоспособността на устойчивия сухопътен транспорт.

Целесъобразност на помощта

205. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че с инвестиционната помощ за техническа адаптация и модернизация на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт може по принцип да представлява подходящ инструмент ([170]). С такава помощ се гарантира адекватно равнище на инвестициите в техническа адаптация и модернизация, които подкрепят конкурентоспособността на устойчивия сухопътен транспорт, особено при липсата на регулаторни мерки, с които се налага въвеждането на същите технологии. Помощта за техническа адаптация и модернизация не е подходяща за прилагане на регулаторни мерки на ЕС, с които се налага въвеждането на същите технологии в срок, подобен на този, който трябва да бъде постигнат чрез използването на такава помощ.

Стимулиращ ефект на помощта

206. Помощта следва да насърчава инвестициите в техническа адаптация и модернизация на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт. За да има стимулиращ ефект, с помощта не следва да се финансират инвестиции, които са необходими за спазването на стандарт на ЕС, или следва да се финансират инвестиции, чрез които се осигурява спазването на стандарт на ЕС много преди датата на задължителното му влизане в сила на равнището на ЕС. В съответствие с общите принципи, изложени в точки 68 и 69, за да има помощта стимулиращ ефект, следва да бъдат изпълнени следните кумулативни условия:

а) бенефициерът е кандидатствал за помощта преди започване на работите по инвестиционния проект;

([168]) Вж. бележка под линия 82.

([169]) Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за целите на преразглеждането на насоките на Общността относно държавната помощ за железопътни предприятия), вж. бележка под линия 51, раздел 3.5.

([170]) Що се отнася до формата на помощта, в досегашната си практика на вземане на решения за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта, Комисията не е повдигала възражения срещу помощта под формата на преки безвъзмездни средства (вж. Решение на Комисията от 1 юли 2021 г. по дело SA.57137, Германия, *Схема за държавна помощ за модернизиране на флота по вътрешните водни пътища* (ОВ C 317, 6.8.2021 г., стр. 1). Помощта под формата на преки безвъзмездни средства дава възможност на бенефициерите да намалят първоначалните си инвестиционни разходи (разходи за прототипи, загуби на приходи по време на спирането на подвижния състав, самата инвестиция за оперативна съвместимост), които при нормални пазарни условия са трудни за възвръщане.

б) работите по инвестиционния проект следва да се финализират най-малко една година преди датата, на която подкрепяната инвестиция стане задължителна на равнището на ЕС;

в) помощта следва да насърчи бенефициера да предприеме операции за устойчив сухопътен транспорт, които без помощта бенефициерът не би извършил или би извършил в по-малка или различна степен.

207. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако са спазени общите принципи, изложени в точки 68 и 69, както е пояснено в точка 206.

Пропорционалност

208. В съответствие с общите принципи, изложени в точки 70—73, по принцип помощта може да се счита за пропорционална, ако не надвишава 30 % от допустимите разходи.

209. Допустимите разходи са:

а) всички разходи, които са необходими за изпълнението на допустимите инвестиции; в зависимост от вида на инвестицията, такива разходи може да включват разходите, необходими за закупуване и инсталиране на съответната технология, разходите за управление на проекта и разходите за доставка ([171]);

б) разходи, свързани с проучвания, изпитване и одобрение, както и пилотни и прототипни инсталации за внедряване на съответната технология в TRL9; както и

в) разходите, свързани с модернизирането на съществуваща инсталирана технология.

210. В зависимост от специфичните характеристики на мярката, държавите членки могат да докажат, въз основа на анализ на недостига на финансиране, както е посочено в точки 70—73, че е необходим по-голям интензитет на помощта. В този случай Комисията ще счита помощта за пропорционална, ако размерът на помощта за бенефициер е ограничена до необходимия размер за изпълнението на инвестицията (т.е. ако помощта съответства на недостига на финансирането, което е необходимо за постигане на целта на мярката за помощ в сравнение със съпоставителния сценарий при липса на помощ). Във всеки случай помощта не трябва да надхвърля 100 % от допустимите разходи.

211. Когато помощта се отнася до инвестиции, които са предложени и предварително определени от държава членка, не се изисква оценка на недостига на финансиране, ако размерът на помощта се определя посредством конкурентна тръжна процедура. В такива случаи Комисията счита, че размерът на помощта съответства на минималната помощ, поискана от потенциалните бенефициери, и следователно помощта се счита за пропорционална, ако са изпълнени посочените по-долу кумулативни критерии.

а) Тръжната процедура е конкурентна, което означава, че е открита, ясна, прозрачна и недискриминационна ([172]). Тя се основава на обективни критерии, които са предварително заложени и съобразени с целта на мярката, и свежда до минимум риска от стратегическо офериране. Критериите за подбор, използвани за класиране на офертите и в крайна сметка за разпределяне на помощта в конкурентната тръжна процедура, следва, като общо правило, да свързват приноса към основните цели на мярката пряко или непряко с размера на помощта, поискана от заявителя. Това може да бъде изразено например като помощ за допълнителен обем или трафик в резултат на техническа адаптация и модернизация.

б) Критериите са публикувани достатъчно време преди крайния срок за подаване на заявления, за да се създадат условия за ефективна конкуренция.

в) Очакваният брой оференти е достатъчен, за да се гарантира ефективна конкуренция.

г) Не се допускат последващи корекции на резултатите от тръжната процедура (като например последващи преговори по резултатите от оферирането), защото тези корекции могат да подкопаят ефективността на резултата от процедурата.

([171]) С оглед постигането на яснота разходите за поддръжка не са допустими за подпомагане.

([172]) Никой оферент в търга не трябва да има привилегирована информация или други предимства, защото е извършил например предварителни разработки или притежава съответната технология. В такива случаи държавата членка трябва да предостави съответната информация на всички потенциални оференти.

212. По отношение на инвестициите за техническа адаптация и модернизация на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, чието придобиване е планирано, допустимите разходи следва да бъдат ограничени до нетните допълнителни разходи за техническа адаптация и модернизация ([173]). Те се изчисляват като разликата между общите разходи за закупуване на превозно средство за железопътен или вътрешен воден транспорт, чието придобиване е планирано и което е оборудвано посредством такива инвестиции, от една страна, и общите разходи за закупуване на същото или подобно превозно средство без инвестиции за техническа адаптация и модернизация в съпоставителния сценарий, от друга страна.

Избягване на риска от неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки

213. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на ЕС чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, инвестиционната помощ за техническа адаптация и модернизация следва да бъде предоставена в съответствие с общите принципи, посочени в точки 74 и 75.

214. По принцип помощта следва да се предоставя под формата на схеми за помощ, тъй като е вероятно те да имат по-ограничен нарушаващ ефект върху конкуренцията, отколкото помощта ad hoc.

5. ПОМОЩ, КОЯТО ПРЕДСТАВЛЯВА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА РАЗХОДИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА НЯКОИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ, ПРИСЪЩИ НА ПОНЯТИЕТО ЗА ОБЩЕСТВЕНА УСЛУГА В СЕКТОРА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТОВАРЕН ПРЕВОЗ

5.1. Общи разпоредби

215. В член 93 от ДФЕС се предвижда съвместимост на държавната помощ, която представлява възстановяване на разходите за изпълнението на някои задължения, присъщи на понятието за обществена услуга. В този контекст, в член 14 от Договора и протокол № 26 относно УОИИ, приложен към Договора, се определят общите принципи за това как държавите членки да определят и предоставят УОИИ. Съгласно Протокол № 26 националните, регионалните и местните власти имат важна роля и голяма свобода на преценка при предоставяне, възлагане и организиране на услуги от общ икономически интерес, максимално съобразени с нуждите на ползвателите. Определянето на задължение за извършване на обществена услуга може да бъде поставено под въпрос от Комисията само в случай на явна грешка в преценката при упражняването на свобода на преценка от страна на държавата членка ([174]). Правомощието на държавата членка да определя услуги от общ икономически интерес обаче не е неограничено и не трябва да се упражнява произволно единствено с цел да се позволи на определен сектор да заобиколи прилагането на правилата за конкуренция ([175]).

216. В Съобщението за прилагането на правилата на ЕС за държавните помощи към компенсацията, предоставена за предоставянето на УОИИ („Съобщението за УОИИ“) ([176]), което се прилага и за сектора на железопътния товарен превоз, Комисията поясни условията, при които компенсацията за обществена услуга трябва да се счита за държавна помощ.

217. Освен това в относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта *de minimis*, предоставена на предприятия, които предоставят УОИИ ([177]), се прилага и за сектора на железопътния товарен превоз. В регламента Комисията определя условията, при които се счита, че компенсации за обществена услуга в малък размер не засягат търговията между държавите членки и/или не нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията. При тези обстоятелства компенсацията попада извън приложното поле на член 107, параграф 1 от Договора.

([173]) При условие че те вече не са обхванати от друга форма на помощ, по-специално помощ по раздел 4.2.2.3.

([174]) Решение от 29 ноември 2018 г., ARFEA/Европейска комисия, T-720/16, EU:T:2018:853, т. 88; решение от 24 ноември 2020 г., Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, EU:C:2020:952, т. 33.

([175]) Решение от 12 февруари 2008 г., BUPA и други/*Европейска комисия, T-289/03, EU:T:2008:29, т. 168*.

([176]) Вж. бележка под линия 45.

([177]) Вж. бележка под линия 105.

218. Ако държавите членки желаят да определят мерки, които представляват възстановяване на разходите за изпълнението на някои задължения, присъщи на понятието за обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз, които не отговарят на условията, посочени в решението по делото Altmark ([178]), и представляват държавна помощ, те следва да уведомят Комисията за тези мерки в съответствие с член 108, параграф 3 от Договора.

219. В настоящите насоки се определят условията, при които държавната помощ, която представлява възстановяване на разходите за изпълнението на определени задължения, присъщи на понятието за обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз, може да се счита за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 93 от Договора ([179]). Въпреки че рамката за УОИИ ([180]) не се прилага за сектора на сухопътния транспорт, в оценката си за съвместимост Комисията ще вземе предвид условията, определени в раздели от 2.2 до 2.10 от рамката за УОИИ ([181]), както са съобразени със специфичните характеристики на сектора на железопътния товарен превоз, както е посочено в настоящата глава.

5.2. **Истинска услуга от общ икономически интерес**

220. Помощта следва да се предоставя за действителна и правилно определена УОИИ. Това означава, че услугите за товарен превоз може да бъдат определени като УОИИ само когато съответната държава членка установи, че е налице действителна нужда от такива услуги и че тази действителна нужда не се задоволява или не се задоволява в достатъчна степен от пазара.

221. Във връзка с определението за действителна УОИИ съответната държава членка следва да установи, че услугата за железопътен товарен превоз има специални характеристики в сравнение с търговските услуги, ако на пазара съществуват такива услуги. В това отношение Комисията е разяснила, че държавите членки не могат да прикрепят специфични задължения за обществена услуга към услуги, които са вече предоставени или могат да бъдат предоставени задоволително от предприятия, извършващи дейност при нормални пазарни условия, и при условия като цена, обективни качествени характеристики, непрекъснатост и достъп до услугата, които отговарят на публичния интерес, както е определен от държавата членка ([182]).

222. Държавите членки следва да докажат, че конкретната услуга е в интерес на обществото като цяло ([183]) и че са разгледали надлежно нуждите за обществени услуги чрез обществена консултация или други подходящи инструменти, за да вземат предвид интересите на потребителите и на доставчиците ([184]). Според съдилищата на ЕС липсата на доказателства от държавата членка, че тези критерии са изпълнени (т.е. че обхватът на задължението за извършване на обществена услуга е необходим и пропорционален на действителна нужда от обществена услуга) или неспазването им може да представлява явна грешка в преценката, която Комисията следва да вземе предвид ([185]).

([178]) Решение от 24 юли 2003 г., *Altmark Trans*, C-280/00, EU:C:2003:415. Вж. точка 42 и следващите от Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (вж. бележка под линия 45).

([179]) Член 93 от Договора не съдържа еквивалент на второто изречение на член 106, параграф 2 от Договора, съгласно който развитието на търговията не трябва да се засяга до степен, която би била в противоречие с интересите на Съюза. Съдът обаче вече е изяснил, че когато извършва оценка на мярка за помощ съгласно член 93 от Договора, Комисията трябва да провери дали помощта не застрашава общите интереси на ЕС. Вж. решение от 12 октомври 1978 г., *Копиция/Белгия*, 156/77, посочено в бележка под линия 39, т. 10.

([180]) Вж. бележка под линия 80.

([181]) Вж. бележка под линия 80.

([182]) Точка 13 от Рамката за УОИИ; вж. бележка под линия 80.

([183]) Вж. Решение на Комисията от 24 ноември 2023 г. по дело SA.32953, Италия, Мерки за държавна помощ в полза на Trenitalia SpA, съображения 443—445 (ОВ L, 2024/2860, 18.11.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2860/oj).

([184]) Точка 14 от Рамката за УОИИ; вж. бележка под линия 80.

([185]) Вж. Решение от 1 март 2017 г., Франция/Комисия, T-366/13, EU:T:2017:135, т.105; и Решение от 3 септември 2020 г., Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland и др./Европейска комисия (C-817/18 P, EU:C:2020:637, т. 105.

223. Предвид посоченото по-горе, когато проверява дали обхватът на задължението за извършване на обществена услуга е необходим и пропорционален на действителната нужда от обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз, Комисията ще провери дали компетентният орган е извършил кумулативна оценка на: i) съответните нужди от превоз, определени въз основа на обществената цел, преследвана от съответната държава членка (т.е. наличието на действителна нужда от обществена услуга); ii) степента, до която пазарните сили сами по себе си биха могли да задоволят тези нужди (т.е. наличието на неефективност на пазара); и iii) алтернативните мерки, чрез които същите тези нужди биха могли да бъдат задоволени, като същевременно конкуренцията и търговията се нарушават в по-малка степен.

224. Когато оценяват търсенето на транспорт, компетентните органи могат да вземат предвид не само съществуващото, но и бъдещото търсене от страна на ползвателите (по-конкретно, когато това очаквано търсене може разумно да възникне в резултат на преследването на цели на политиката като насърчаване на свързаността на устойчивия транспорт или социално сближаване). Предварителната оценка на търсенето на обществена транспортна услуга може да се извърши чрез различни методи, като например използването на данни за минали периоди, представителни проучвания на общественото мнение или обществена консултация с ползвателите, за да се установят техните очаквания от обществените услуги.

225. Оценката на пазарното предлагане следва по принцип да включва консултации с превозвачите относно техния интерес да предлагат съответните услуги чрез услуги с отворен достъп и да оценяват резултатите от тези консултации. Участниците на пазара могат например да бъдат консултирани относно естеството, обема и честотата на услугите, които вече предоставят или планират да предоставят в съответния географски район, или относно равнището на тарифите, които прилагат или възнамеряват да прилагат. Когато търговски услуги се извършват или се очаква да се извършат или се обявяват от пазарен оператор, че ще бъдат стартирани в рамките на разумно кратък срок (например в железопътния транспорт, когато операторът е информирал регулаторния орган и управителя на инфраструктурата за намерението си да започне да извършва услугата съгласно член 38, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС), компетентните органи следва да ги вземат предвид при определянето на обхвата на задълженията за извършване на обществени услуги, освен ако няма обективни причини да не го правят. За да се предотврати изместването на търговските оферти, услугите, за които няма доказана неефективност на пазара, не могат да попадат в обхвата на задължението за извършване на обществена услуга.

226. Когато извършва преценка дали задълженията за извършване на обществена услуга, определени в обществена поръчка за услуги, нарушават в най-малка степен конкуренцията и търговията, компетентният орган следва да обмисли алтернативни мерки в съответствие с правото на Съюза. Например, ако основната цел от обществен интерес, която се преследва чрез мярката, е намаляване на въздействието на товарния превоз върху околната среда (например тъй като пазарите, засегнати от мярката, вече се обслужват от по-слабо устойчиви видове транспорт), компетентният орган следва да обясни защо същият резултат не може да бъде постигнат чрез мерки за координиране на транспорта, които нарушават в по-малка степен конкуренцията (например под формата на схеми за инвестиционна и/или оперативна помощ).

5.3. **Необходимост от акт за възлагане, в който се посочват задълженията за обществена услуга и методите за изчисляване на компенсацията**

227. Извършването на УОИИ следва да бъде възложено на съответното предприятие с един или повече акта, чиято форма може да се определи от всяка държава членка ([186]).

228. В акта(актовете) за възлагане следва да посочи по-специално: а) съдържанието и продължителността на задълженията за предоставяне на обществена услуга; б)съответното предприятие и съответната територия; в) естеството на всички изключителни или специални права, предоставени на предприятието от предоставящия орган; г) описание на компенсационния механизъм и параметрите за изчисляване, наблюдение и преразглеждане на компенсацията; както и д) мерките за избягване и връщане на свръхкомпенсации.

([186]) Терминът „държава членка“ обхваща централните, местните и регионалните органи на въпросната държава членка.

5.4. **Продължителност на периода на възлагане**

229. Продължителността на периода на възлагане следва да бъде ограничена до 15 години. Въпреки това, ако най-значимите активи, необходими за предоставяне на УОИИ, се състоят от подвижен състав, който е бил изцяло или частично финансиран с публични средства, продължителността на периода на възлагане не трябва да надвишава 10 години ([187]).

5.5. **Съответствие с Директива 2012/34/ЕС и Директивата за прозрачността**

230. Помощ, която представлява възстановяване на разходите за изпълнение на задължения за извършване на обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз, се счита за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 93 от Договора само ако е в съответствие със съответните разпоредби на Директива 2012/34/ЕС и Директива 2006/111/ЕО на Комисията („Директивата за прозрачността“) ([188]), когато са приложими.

231. Счита се, че помощта, която не отговаря на условията на съответните разпоредби на тези директиви, както е припомнено в глава 6, засяга развитието на търговията до степен, която би застрашила общите интереси на ЕС.

5.6. **Съответствие с правилата на ЕС за обществените поръчки**

232. Помощ, която представлява възстановяване на разходите за изпълнение на задължения за извършване на обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз, се счита за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 93 от Договора само когато отговорният орган е спазил или се ангажира да спазва, когато възлага предоставянето на услугата на въпросното предприятие чрез обществени поръчки за услуги ([189]) или договори за концесия ([190]), приложимите правила на ЕС за обществените поръчки. Това включва всички изисквания за прозрачност, равно третиране и недискриминация, пряко произтичащи от Договора и, където е приложимо, от вторичното право на Съюза.

233. Помощта, която не отговаря на тези правила и изисквания, се смята, че засяга развитието на търговията до такава степен, че би застрашила общите интереси на ЕС.

5.7. **Липса на дискриминация**

234. Когато орган възложи извършването на същата УОИИ на няколко предприятия, компенсацията следва да се изчислява въз основа на същия метод по отношение на всяко предприятие.

([187]) В края на периода на възлагане превозвачът може да прехвърли този подвижен състав на новия превозвач или на компетентния орган, при условие че прехвърлянето се извършва по пазарна цена и се взема предвид всяко публично финансиране, получено за закупуването на подвижния състав (вж. точка 238).

([188]) Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/2025-08-10).

([189]) В член 2, точки 1, 2 и 5 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/25/2024-01-01) се дава определение на понятието „поръчки за услуги“ като писмени договори с определен паричен интерес, сключени между един или повече възложители, извършващи дейностите, посочени в членове 8—14 от директивата, и един или повече икономически оператори, с предмет предоставяне на услуги. Когато тези поръчки включват „възлагащи органи“ по смисъла на член 2, параграф 1, точка 1 от Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj), които не упражняват дейностите, посочени в членове 8—14 от Директива 2014/25/ЕС, те се считат за „обществени поръчки за услуги“ в съответствие с член 2, параграф 1, точки 6 и 9 от Директива 2014/24/ЕС.

([190]) В член 5, параграф 1, буква б) от Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/2024-01-01) се дава определение на понятието „концесия за услуги“ като „възмезден договор, сключен в писмена форма, чрез който един или повече възлагащи органи или възложители възлагат предоставянето и управлението на услуги, различни от изпълнението на строителство по буква а), на един или повече икономически оператори, като възнаграждението за това се състои само от правото на използване на услугите, предмет на договора или от това право в съчетание с възнаграждение“.

5.8. **Размер на компенсацията**

235. Размерът на компенсацията не следва да надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, понесени при изпълнение на задълженията за обществена услуга, включително разумна печалба.

236. В това отношение Комисията ще приложи критериите, определени в параграфи от 21 до 50 от рамката за УОИИ ([191]), при спазване на следните разяснения.

237. Първо, нетните разходи, които са необходими или се очаква да бъдат необходими за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, могат да бъдат определени въз основа на методиката на нетните избегнати разходи, както е описано в параграфи 25—27 от рамката за УОИИ ([192]), или въз основа на методиката на разпределяне на разходите, както е описано в параграфи 28—31 от рамката за УОИИ ([193]).

238. Второ, държавите членки следва да гарантират, че са изпълнени следните кумулативни условия по отношение на закупуването на подвижен състав, използван за предоставяне на обществени услуги:

а) При изчисляването на компенсацията за обществена услуга се взема предвид вече получената и одобрена държавна помощ, по-специално съгласно настоящите насоки (съгласно раздел 4.2.2.3) по отношение на подвижния състав, който ще се използва за предоставяне на обществени услуги;

б) ако подвижният състав, използван за предоставяне на обществени услуги, бъде прехвърлен в края на договора на новия превозвач или на компетентния орган, прехвърлянето следва да се извърши по пазарна цена и да се вземе предвид всяко публично финансиране, получено от напускащия превозвач за закупуването на този подвижен състав.

239. По-общо, както е пояснено в точка 46, предприятията, предоставящи транспортни услуги, на които е възложен договор за обществена услуга, могат да се възползват и от помощ за координиране на транспорта, предоставена съгласно РГОТ или съгласно настоящите насоки, при условие че са спазени правилата за натрупване ([194]) и е предотвратена свръхкомпенсация.

5.9. **Допълнителни изисквания, които може да са необходими, за да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на ЕС**

240. Комисията може да изиска изпълнение на условия или поемане на ангажименти от държавите членки при извънредни обстоятелства, когато посочените по-горе изисквания не са достатъчни за справяне със сериозни нарушения на конкуренцията на вътрешния пазар и помощта може да засегне търговията по начин, който би застрашил общите интереси на ЕС. В това отношение Комисията ще приложи критериите, определени в параграфи от 51 до 59 от рамката за УОИИ ([195]) с необходимите корекции.

241. Комисията отбелязва, че неефективността на пазара, установена от държавите членки (например за превоз на товари с единичен вагон), може да има местно или регионално измерение. Поради това тя внимателно ще прецени дали географският обхват на всяка обществена поръчка за услуги е надлежно обоснован. В това отношение Комисията по принцип не счита, че обществена поръчка за услуги, която обхваща цялата територия или железопътна мрежа на държава членка, представлява пропорционален начин за преодоляване на евентуална неефективност на пазара, като се има предвид евентуалното нарушаване на конкуренцията, което може да възникне в резултат на възлагането на такъв договор.

([191]) Вж. бележка под линия 80.
([192]) Вж. бележка под линия 80.
([193]) Вж. бележка под линия 80.
([194]) Вж. член 8 от РГОТ и раздел 4.1.3 от настоящите насоки.
([195]) Вж. бележка под линия 80.

5.10. **Прозрачност**

242. За всяка компенсация за УОИИ, която попада в приложното поле на настоящите насоки, съответната държава членка следва да публикува следната информация в интернет или по друг подходящ начин: а) резултатите от обществената консултация или други подходящи инструменти, посочени в точка 222; б) съдържанието и продължителността на задълженията за предоставяне на обществена услуга; в) предприятието и при необходимост — съответната територия; и г) размера на помощта, предоставена на предприятието, на годишна основа.

5.11. **Условия и задължения, поставяни в решения на Комисията**

243. Съгласно член 9, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ([196]) Комисията може да прибави към положителните решения условия, съгласно които дадена помощ може да се счита за съвместима с вътрешния пазар, и може да определи задължения, които да ѝ позволят да контролира спазването на решенията. Такива условия и задължения може да са необходими, за да се гарантира, че помощта, предоставена на съответните предприятия, не води до неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията на вътрешния пазар. В този контекст може да са необходими периодични доклади или други задължения в зависимост от конкретното положение на всяка УОИИ.

6. **КАПИТАЛОВИ ПОТОЦИ ВЪВ ВЕРТИКАЛНО ИНТЕГРИРАНИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕДПРИЯТИЯ**

244. Приемането на последователните железопътни пакети, посочени в точка 2 от настоящите насоки, доведе до постепенното отваряне на всички операции за железопътен превоз за конкуренция. Този процес постави вертикално интегрираните железопътни предприятия в положение, при което някои от техните дейности (по-специално управлението на железопътната инфраструктура) все още могат да се ползват с някои изключителни и/или специални права при определени условия, докато дейностите по железопътен превоз на товари и пътници понастоящем са обект на конкуренция съгласно условията, определени в Директива 2012/34/ЕС и Регламент (ЕО) № 1370/2007 ([197]).

245. Както е посочено в точка 3 от настоящите насоки, от решаващо значение е правната рамка, с която се уреждат финансовите трансакции на публичните и вертикално интегрираните предприятия в железопътния сектор, да се спазва правилно и да се прилага. Съответствието с приложимите правила за финансова прозрачност: i) гарантира, че помощта, предоставена съгласно настоящите насоки, не се отклонява към други дейности освен тези, за които помощта е разрешена; и ii) смекчава риска постъпленията от пазарни финансови инструменти (като облигации), използвани от вертикално интегрирани предприятия за финансиране на техните операции и инвестиции, както и за поддръжка и развитие на железопътната инфраструктура, да се използват за вътрешногрупово рефинансиране в ущърб на новите участници и в крайна сметка на конкуренцията.

246. В настоящата глава се припомнят принципите, които уреждат финансовите операции на публичните и вертикално интегрираните железопътни предприятия. Спазването на тези принципи е важно не само за да се гарантира, че помощта за възстановяване на разходи за изпълнение на задължения за извършването на обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз е съвместима с вътрешния пазар (вж. раздел 5.5). Спазването е важно и в по-общ план, за да се гарантира, че разходите и приходите за различните дейности на публичните и вертикално интегрираните предприятия са правилно разпределени, като по този начин се избягва кръстосаното субсидиране.

([196]) Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([197]) Вж. бележка под линия 40.

247. Финансовите операции на публичните и вертикално интегрираните предприятия се уреждат от Директивата за прозрачността. Тази директива се отнася за всяко публично предприятие ([198]) и всяко предприятие, от което се изисква да поддържа отделни сметки, по-специално всяко предприятие, на което е възложена обществена услуга ([199]). Съгласно член 1, параграф 2 и член 4, параграф 1 от директивата държавите членки следва да гарантират, че: i) предприятията, които попадат в приложното поле на директивата, имат отделни сметки за различните дейности; ii) в тези сметки ясно се посочват разходите и приходите, свързани с различните дейности; и iii) се предоставят пълни подробности за метода, по който разходите и приходите се отчитат или разпределят към различните дейности.

248. По отношение на железопътния сектор задължението по-горе беше обяснено и допълнително разяснено в Директива 2012/34/ЕС, която се прилага за управлението на железопътната инфраструктура и дейностите по железопътен превоз на железопътните предприятия.

249. Съгласно член 6 от Директива 2012/34/ЕС разделянето на сметките е задължително между: i) предоставянето на услуги за превоз и предприятията, свързани с управлението на железопътната инфраструктура; ii) услугите за превоз на пътници и товари; и iii) обществените услуги и търговските дейности. Освен това по отношение на финансовата прозрачност в член 7г от директивата изрично се изисква следното:

а) „заеми между юридически лица на вертикално интегрирано предприятие се предоставят, отпускат и обслужват единствено по пазарни лихвени проценти и при условия, които отразяват индивидуалния профил на риска на съответното образувание“ ([200]);

б) „дълговете на управителя на инфраструктура са ясно отделени от дълговете на други юридически лица във вертикално интегрираното предприятие. Тези дългове се обслужват поотделно […]“ ([201]); и

в) „в рамките на вертикално интегрираното предприятие управителят на инфраструктура води подробни записи за всички търговски и финансови отношения с останалите юридически лица в рамките на това предприятие“ ([202]). С правомощия да проверяват спазването на тези разпоредби разполагат предимно на националните регулаторни органи ([203]).

250. По отношение на финансирането на управителя на инфраструктура, съгласно член 8 от Директива 2012/34/ЕС, управителят на инфраструктура следва да приеме бизнес план, включително инвестиционни и финансови програми. Планът следва да се изготви по начин, който осигурява оптимално и ефикасно използване, предоставяне и развитие на инфраструктурата, като при това гарантира финансово равновесие и осигурява средствата за постигането на тези цели ([204]).

([198]) Определено в член 2, буква б) от Директивата за прозрачността като „всяко едно предприятие, върху което публичните органи могат да упражняват, пряко или косвено, господстващо влияние по силата на собствеността им върху предприятието, на финансовото им участие в него или на норми, регулиращи дейността му. Приема се, че от страна на публичните органи съществува господстващо влияние по отношение на дадено предприятие, когато тези органи, пряко или косвено: i) притежават по-голямата част от записания капитал на предприятието; или ii) контролират мнозинството от гласовете по акциите, издадени от предприятията; или iii) могат да назначават повече от половината членове на административния, управителния или надзорния орган на предприятието“.

([199]) Определено в член 2, буква г) от Директивата за прозрачността като „предприятие, което разполага със специални или изключителни права, предоставени му от държава членка по силата на член [106, параграф 1] от Договора, или на което е възложено извършването на услуга от общ икономически интерес по силата на член [106, параграф 2] от Договора, и което получава компенсация за обществената услуга под каквато и да е форма във връзка с тази услуга, и което осъществява други дейности“.

([200]) Член 7г, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС.

([201]) Член 7г, параграф 7 от Директива 2012/34/ЕС.

([202]) Член 7г, параграф 9 от Директива 2012/34/ЕС.

([203]) Съгласно член 56, параграф 12 от Директива 2012/34/ЕС националният регулаторен орган разполага с правомощия за провеждането на одити или започването на външни одити на управители на инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения и, когато е приложимо, на железопътни предприятия с цел проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство, предвидени в член 6 от директивата, и разпоредбите относно финансовата прозрачност, предвидени в член 7г от директивата. При вертикално интегрирани предприятия обхватът на тези правомощия се разширява до всички юридически лица.

([204]) Член 8, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС.

7. **ПЛАН ЗА ПОСЛЕДВАЩА ОЦЕНКА**

251. За да гарантира в допълнителна степен, че нарушаването на конкуренцията и търговията е ограничено, Комисията може да изиска схемите, посочени в точка 252, да бъдат подложени на последваща оценка. В нея ще се провери следното: а) ефективността на мярката за помощ въз основа на предварително определените ѝ цели; б) въздействието на мярката за помощ върху конкуренцията и търговията, както и в) дали не възниква неправомерно нарушаване през продължителността на схемата за помощ, което да противоречи на интересите на ЕС.

252. Изисква се последваща оценка на схеми, при които потенциалът за нарушаване на конкуренцията и търговията е особено голям, т.е. когато съществува риск от значително ограничаване или нарушаване на конкуренцията, ако прилагането не бъде своевременно подложено на преглед. Такъв е случаят например при нови схеми с големи бюджети за помощ или когато се очакват значителни пазарни, технологични или регулаторни промени. Във всеки случай се изисква последваща оценка за всяка схема с бюджет за държавна помощ или осчетоводени разходи над 150 милиона евро за дадена година или 750 милиона евро за общата им продължителност. Общата продължителност на схемата обхваща продължителността на съответната схема и на евентуални предхождащи схеми, насочени към сходна цел и географска област, считано от публикуването на настоящите насоки. Предвид целите на оценката и за да не се налага прекомерна тежест върху държавите членки, последващи оценки се изискват само за схеми за помощ, чиято обща продължителност надхвърля три години от публикуването на настоящите насоки.

253. Изискването за последваща оценка може да бъде отменено в случай на схеми за помощ, които са непосредствен правоприемник на схеми, обхващащи подобна цел и географски район, които са били обект на оценка, за които е представен окончателен доклад за оценка, който съответства на одобрения от Комисията план за оценка, и които не са довели до отрицателни констатации. Всяка схема, при която окончателният доклад за оценка не е в съответствие с одобрения план за оценка, следва незабавно да бъде прекратена.

254. По отношение на схеми за помощ, които са предмет на изискването за оценка, посочено в точка 252, държавите членки следва да обявят проект на план за оценка, който ще представлява неразделна част от оценката на Комисията за схемата. Планът следва да бъде обявен:

а) заедно със схемата за помощ, ако бюджетът на държавната помощ по схемата надхвърля 150 милиона евро за дадена година или 750 милиона евро за общата продължителност на схемата;

б) в рамките на 30 работни дни след всяка значителна промяна, с която бюджетът на схемата се увеличава до стойност над 150 милиона евро за всяка година или 750 милиона евро за цялата продължителност на схемата;

в) за схеми, които не попадат в приложното поле на буква а) или б), в срок от 30 работни дни след вписването в официалните отчети на разходите по схемата, надвишаващи 150 милиона евро за дадена година.

255. Проектът на плана за оценка следва да съответства на общите методологични принципи, определени от Комисията ([205]). Държавите членки следва да публикуват одобрения от Комисията план за оценка.

256. Последващата оценка следва да бъде извършена въз основа на плана за оценка от експерт, независим от органа, предоставящ държавната помощ. Всяка оценка следва да включва поне един междинен и един окончателен доклад за оценка. Държавите членки следва да публикуват и двата доклада.

257. Окончателният доклад за оценка следва да бъде представен на Комисията, за да може тя своевременно да оцени възможното удължаване на схемата за помощ, но най-късно девет месеца преди изтичането на срока на схемата. Този период може да бъде съкратен за схеми, при които е задействано изискването за оценка през последните две години от прилагането им. Точното приложно поле и условията на всяка оценка ще бъдат определени в решението за разрешаване на схемата за помощ. В уведомлението за всяка последваща мярка за помощ с подобна цел следва да се посочи как се вземат предвид резултатите от тази оценка.

([205]) Работен документ на службите на Комисията, Обща методика за оценка на държавната помощ, 28 май 2014 г. SWD(2014) 179 final, или някой от последващите документи.

8. **ДОКЛАДВАНЕ И МОНИТОРИНГ**

258. Съгласно Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ([206]) и Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ([207]) държавите членки трябва да изпращат годишни отчети до Комисията относно всяка одобрена мярка за помощ според настоящите насоки.

259. Държавите членки следва да водят подробна документация за всички мерки за помощ. Тази документация следва да съдържа цялата информация, необходима, за да се определи дали са изпълнени условията за съвместимост на настоящите насоки. Държавите членки следва да съхраняват тази документация 10 години от датата на отпускане на помощта и при поискване да я предоставят на Комисията.

260. Освен това по отношение на помощта, която представлява възстановяване на разходи за изпълнението на определени задължения, присъщи на понятието за обществена услуга, посочено в глава 5, Комисията ще прилага също глава 3 от рамката за УОИИ ([208]) с необходимите корекции (с изключение на точка 62, последно тире и точка 65).

9. **ПРИЛОЖИМОСТ**

261. Настоящите насоки заменят Насоките за железопътния транспорт от 2008 г ([209]).

262. Комисията ще прилага настоящите насоки към помощта, за която е изпратено уведомление и за която Комисията е призована да вземе решение, след датата на публикуването на тези насоки в *Официален вестник на Европейския съюз*, дори когато уведомлението за помощта е било изпратено преди тази дата.

263. В съответствие с известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на неправомерната държавна помощ ([210]), в случай на неправомерна помощ, Комисията ще прилага правилата, които са в сила по времето, когато е отпусната помощта. Следователно Комисията ще прилага настоящите насоки, ако бъде предоставена неправомерна помощ след датата на тяхното публикуване.

264. Комисията предлага на държавите членки подходящи мерки в съответствие с член 108, параграф 1 от Договора.

а) Държавите членки изменят, когато е необходимо, съществуващите схеми за помощ, разрешени съгласно Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., или пряко съгласно член 93 от Договора, за да ги приведат в съответствие с настоящите насоки не по-късно от 1 март 2027 г.;

б) Държавите членки дават своето изрично и безусловно съгласие с подходящите мерки, предложени в точка 264, буква а) в срок от два месеца от датата на публикуване на настоящите насоки в *Официален вестник на Европейския съюз*. При отсъствие на отговор Комисията ще приеме, че съответната държава членка не е съгласна с предложените мерки.

10. **ПРЕРАЗГЛЕЖДАНЕ**

265. Комисията може да реши да преразгледа или измени настоящите насоки по всяко време, ако това е необходимо по причини, свързани с политиката в областта на конкуренцията, за да се вземат предвид други политики на ЕС или международни ангажименти, или по други основателни причини.

([206]) Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([207]) Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за изпълнение на Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22).

([208]) Вж. бележка под линия 80.

([209]) Вж. бележка под линия 47.

([210]) ОВ C 119, 22.5.2002 г., стр. 22.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта — мерки, попадащи в приложното поле на РГОТ, и мерки, за които трябва да бъде подадено уведомление съгласно настоящите насоки

Основна цел	РГОТ		Насоки за СМТ	
	Мярка	Допустим интензитет	Мярка	Допустим интензитет
Оперативна помощ за намаляване на външните разходи за транспорт	Схеми за помощ	*60 % допустими разходи*	Помощ ad hoc Схеми за помощ с интензитет, по-висок от разрешения съгласно РГОТ Схеми за помощ, при които не се използва Наръчникът на Комисията	*90 % допустими разходи*
Оперативна помощ за разкриване на нови търговски връзки	Схеми за помощ Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект < 15 милиона евро	*80 % допустими разходи за първата година на експлоатация, 70 % за втората година, 60 % за третата година, 50 % за четвъртата година и 40 % за петата година*	Помощ ad hoc Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект ≥ 15 милиона евро	*80 % допустими разходи за първата година на експлоатация, 70 % за втората година, 60 % за третата година, 50 % за четвъртата година и 40 % за петата година*
Инвестиционна помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на съоръжения за унимодален или мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища	Схеми за помощ Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект < 30 милиона евро Помощ ad hoc за товарни терминали за железопътен или вътрешен воден транспорт < 10 милиона евро	50 % допустими разходи [60 % допустими разходи за проекти, разположени в рамките на трансевропейската транспортна мрежа], ако помощта е < 5 милиона евро на проект *50 % допустими разходи [60 % допустими разходи за проекти, разположени в рамките на трансевропейската транспортна мрежа], но в границите на разликата между допустимите разходи и сумата на дисконтираната оперативна печалба на инвестицията през нейния жизнен цикъл и дисконтираната крайна стойност,* ако помощта е ≥ 5 милиона евро на проект	Ad hoc помощ за съоръжения за унимодален или мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища Помощ ad hoc за товарни терминали за железопътен или вътрешен воден транспорт ≥ 10 милиона евро Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект ≥ 30 милиона евро Схеми за помощ с интензитет, по-висок от разрешения съгласно РГОТ	*Недостиг на финансиране, ограничен до 100 % от допустимите разходи* *Няма праг, ако помощта ad hoc се предоставя чрез конкурентна тръжна процедура*

Основна цел	РГОТ		Насоки за СМТ	
	Мярка	Допустим интензитет	Мярка	Допустим интензитет
Инвестиционна помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози	Схеми за помощ Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект < 4 милиона евро	*50 % допустими разходи,* ако помощта е < 2,5 милиона евро на проект *50 % допустими разходи, но в границите на разликата между допустимите разходи и сумата на дисконтираната оперативна печалба на инвестицията през нейния жизнен цикъл и дисконтираната крайна стойност,* ако помощта е ≥ 2,5 милиона евро на проект	Помощ ad hoc Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект ≥ 4 милиона евро Схеми за помощ с интензитет над разрешения съгласно РГОТ	*Недостиг на финансиране, ограничен до 100 % от допустимите разходи*
Инвестиционна помощ за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт	Схеми за помощ	*Номинален размер на съответния заем ≤ допустими разходи. Гаранционно покритие ≤ 80 % от съответния заем.*	Помощ ad hoc Схеми за помощ с интензитет над разрешения съгласно РГОТ	*Номинален размер на съответния заем ≤ допустими разходи. Гаранционно покритие ≤ 90 % от съответния заем.*
Инвестиционна помощ за придобиване на ILU и кранове на борда на плавателни съдове	Схеми за помощ	*40 % допустими разходи (за ILU)* *20 % допустими разходи (за кранове на борда на плавателни съдове)*	Не се прилага	
Инвестиционна помощ за оперативна съвместимост	Схеми за помощ	*50 % допустими разходи* *90 % допустими разходи (за ERTMS — с изключение на самостоятелното оборудване за GSM-R — и DAC)*	Помощ ad hoc Схеми за помощ с интензитет над разрешения съгласно РГОТ или за инвестиции, които не са включени в списъка, попадащ в приложното поле на РГОТ	*50 % допустими разходи* *90 % допустими разходи (за ERTMS — с изключение на самостоятелното оборудване за GSM-R — и DAC)* *Недостиг на финансиране, ограничен до 100 % от допустимите разходи* *Няма праг, ако помощта се предоставя чрез конкурентна тръжна процедура*

Основна цел	РГОТ		Насоки за СМТ	
	Мярка	Допустим интензитет	Мярка	Допустим интензитет
Инвестиционна помощ за техническа адаптация и модернизиране на превозни средства и оборудване за устойчив мултимодален транспорт	Схеми за помощ	*30 % допустими разходи*	Помощ ad hoc Схеми за помощ с интензитет над разрешения съгласно РГОТ или за инвестиции, които не са включени в списъка, попадащ в приложното поле на РГОТ	*30 % допустими разходи* *Недостиг на финансиране, ограничен до 100 % от допустимите разходи* *Няма праг, ако помощта се предоставя чрез конкурентна тръжна процедура*

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Информация, посочена в точка 82, буква б)

Информацията за предоставени индивидуални помощи, посочена в точка 82, буква б) от настоящите насоки, трябва да включва следното:

а) Идентичността на бенефициера на индивидуалната помощ ([1]):

— наименование

— идентификатор на бенефициера на помощта

б) Вид на бенефициера на помощта към момента на кандидатстване:

— МСП

— МПСПК

— голямо дружество

в) Регион, в който се намира бенефициерът на помощта (регион от ниво II по NUTS или от по-ниско ниво)

г) Основен сектор или дейност на бенефициера на помощта за дадената помощ, идентифициран от групата по NACE (трицифрен цифров код) ([2])

д) Елемент на помощ, изразен изцяло в национална парична единица

е) Ако е различен от елемента на помощ — номиналният размер на помощта, изразен изцяло в националната валута ([3])

ж) Инструмент за помощ ([4]):

— безвъзмездни средства, лихвена субсидия, отписване на дълг

— заем, подлежащи на възстановяване аванси, помощ, която подлежи на възстановяване

— обезпечение

— данъчно облекчение или освобождаване от данъци

— финансиране на риска

— друго (уточнете)

з) Дата на отпускане и дата на публикуване на помощта

и) Цел на помощта

([1]) С изключение на търговските тайни и друга поверителна информация в надлежно обосновани случаи и при условие че има съгласие от страна на Комисията (Съобщение на Комисията C(2003) 4582 от 1 декември 2003 г. относно професионалната тайна при решенията за държавна помощ (ОВ C 297, 9.12.2003 г., стр. 6).

([2]) Регламент (ЕО) № 1893/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. за установяване на статистическа класификация на икономическите дейности NACE Rev. 2 и за изменение на Регламент (ЕИО) № 3037/90 на Съвета, както и на някои ЕО регламенти относно специфичните статистически области (ОВ L 393, 30.12.2006 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Брутен еквивалент на безвъзмездна помощ или, когато е приложимо, размер на инвестицията. За оперативни помощи може да бъде предоставена помощ в размер на годишния размер на помощта за един бенефициер. При фискални схеми тази сума може да бъде предоставена в рамките, определени в точка 84 от настоящите насоки. Сумата, която трябва да се публикува, е максималната разрешена данъчна полза, а не сумата, приспадана всяка година (например при данъчен кредит се публикува максималният разрешен данъчен кредит, а не действителната сума, която може да зависи от облагаемите приходи и да се променя всяка година).

([4]) Ако помощта е отпусната посредством няколко инструмента за помощ, размерът на помощта трябва да се посочва по инструменти.

й) Наименование на органа или органите, предоставящи помощта

к) Когато е приложимо, наименование на упълномощения субект и наименования на подбраните финансови посредници

л) Референтен номер на мярката за помощ ([5])

([5]) Посочен от Комисията в рамките на процедурата по уведомяване, посочена в глава 3 от настоящите насоки.