

Съобщение на Комисията**Ръководни насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия**

(2008/C 184/07)

1. ВЪВЕДЕНИЕ**1.1. Общ контекст: железопътен сектор**

1. Железниците притежават уникални предимства: те са безопасен и екологично чист вид транспорт. Следователно, железопътният транспорт може съществено да допринесе за устойчивото развитие на транспорта в Европа.
2. Бялата книга „Европейската транспортна политика през 2010 г.: време за избор“⁽¹⁾ и нейното разглеждане в средата на визирания от нея период⁽²⁾ подчертават доколко е необходим един динамичен железопътен сектор за изграждането на ефикасна, безопасна и чиста система за превоз на стоки и пътници, която съдейства за постигането на процъфтяващ в дългосрочен план единен европейски пазар. Задръстванията по пътищата, наблюдавани в градовете и някои зони на Европейската общност, необходимостта да се отговори на предизвикателствата, които крият климатичните промени, ръстът на цените на въглеводородните суровини показват колко голяма е нуждата да се стимулира развитието на железопътния транспорт. В тази връзка следва да се припомни, че определените в Договора цели по отношение на околната среда трябва да бъдат преследвани и от общата транспортна политика⁽³⁾.
3. Независимо от това, секторът на железопътния транспорт в Европа страда от това, че не привлича достатъчно. От 60-те години до края на XX век той бележи постоянен спад. Железопътният трафик както на товари, така и на пътници, намаля, в относително изражение, в сравнение с другите видове транспорт. Железопътните товари дори отбелязваха спад в абсолютно изражение: обемът на превозваните със железопътен транспорт товари през 1970 г. беше по-голям в сравнение с този през 2000 г. Действително, традиционните железопътни предприятия не бяха в състояние да предложат очакваните от техните клиенти надеждност и спазване на сроковете, което доведе до изместване на железопътния трафик от други видове транспорт, главно от автомобилните превози⁽⁴⁾. Макар пътническият железопътен транспорт да продължи да расте в абсолютно изражение, този ръст изглежда обаче твърде ограничен в сравнение с този на автомобилните и въздушните превози⁽⁵⁾.
4. Дори и ако тази тенденция изглежда се преобърна наскоро⁽⁶⁾, пътят, който трябва да се измине, за да стане железопътният транспорт надежден и конкурентоспособен, е все още дълъг. По-специално в сектора на железопътния товарен транспорт, все още съществуват сериозни трудности, които изискват действия от страна на органите на публичната власт⁽⁷⁾.
5. Относителният спад в европейския железопътен сектор се дължи до голяма степен на историческата организация на предлагането на транспорт, основно по национални и монополистични схеми.
6. Преди всичко, в отсъствието на конкуренция в рамките на националните мрежи, железопътните предприятия не бяха стимулирани да намаляват експлоатационните си разходи и да развият нови услуги. Техните дейности не носеха достатъчно приходи, които да покриват всички необходими разходи и инвестиции. Понякога не се правеха необходимите инвестиции. В някои случаи държавите-членки принуждаваха националните железопътни предприятия да правят такива, въпреки че

⁽¹⁾ COM(2001) 370 от 12 септември 2001 г., стр. 18.

⁽²⁾ Съобщение на Комисията „Нека Европа продължава да се движи — Устойчива мобилност за нашия континент — Междинен преглед на Бялата книга за транспорта“, (COM(2006) 314, 22 юни 2006 г., стр. 21).

⁽³⁾ Член 2 от Договора определя като една от основните задачи на Общността да насърчава „устойчив и неинфлационен растеж, съобразяващ се с околната среда“. Тези разпоредби се допълват от специфичните цели, определени в член 174, който гласи, че политиката на Общността в областта на околната среда допринася по-специално за опазване, защита и подобряване на качеството на околната среда. Член 6 от Договора гласи, че: „Изискванията за защита на околната среда трябва да бъдат включени в определянето и изпълнението на политиките и действията на Общността, посочени в член 3, в частност, за да се насърчи устойчивото развитие“.

⁽⁴⁾ От 1995 до 2005 г. железопътните товарни превози (изразени в тонкилометри) са се увеличавали средногодишно с 0,9 %, срещу + 3,3 % средногодишен ръст при автомобилните товарни превози за същия период (източник — Евростат).

⁽⁵⁾ От 1995 до 2004 г. железопътните товарни превози (изразени в тонкилометри) са се увеличавали средногодишно с 0,9 %, срещу + 1,8 % средногодишен ръст при автомобилните товарни превози за същия период (източник — Евростат).

⁽⁶⁾ От 2002 г. насам, по-специално в страните, които отвориха пазарите си за конкуренцията. През 2006 г. се отчита увеличение в размер на 3,7 % на обема на железопътните товарни превози и в размер на 3 % на обема на пътническите превози. Това подобрене би трябвало да се потвърди през 2007 г.

⁽⁷⁾ Съобщение на Комисията „Към железопътна мрежа, ориентирана към товарните превози“ (SEC(2007) 1322, SEC(2007) 1324 и SEC(2007) 1325 от 18 октомври 2007 г.).

последните не бяха в състояние да ги финансират в достатъчна степен със свои собствени ресурси. Последица от това бе сериозната задлъжнялост на тези предприятия, която от своя страна оказа неблагоприятно въздействие върху тяхното развитие.

7. Освен това, развитието на железопътния транспорт в Европа бе ограничено поради липсата на стандартизация и оперативна съвместимост на мрежите, докато автомобилните и въздушните превозвачи бяха разработили широк спектър от международни услуги. Европейската общност унаследи пъстра мозайка от национални железопътни мрежи, характеризиращи се с различни междурелсиа и несъвместими системи за сигнализация и безопасност, които не позволяват на железопътните предприятия да извличат печалба от икономии, които биха могли да бъдат реализирани при проектирането на инфраструктури и подвижен състав за един единствен и голям пазар, а не за 25 ⁽¹⁾ национални пазара.
8. Европейската общност води политика, насочена към повторно динамизиране на железопътния сектор в три основни направления:
 - а) чрез постепенно въвеждане на условия, допринасящи за появата на конкуренция на пазарите на железопътни превозни услуги;
 - б) чрез поощряване на стандартизацията и техническата хармонизация на европейските железопътни мрежи, чието крайна цел е постигането на пълна оперативна съвместимост на европейско ниво;
 - в) чрез отпускане на финансова помощ на нивото на Общността (в рамките на програмата RTE-T и на структурните фондове).
9. Така Европейската общност постепенно отвори пазарите на железопътните превози за конкуренцията. Първият либерализиращ пакет от мерки бе приет през 2001 г., включвайки Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 91/440/ЕО на Съвета относно развитието на железниците в Общността ⁽²⁾, Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензиране на железопътните предприятия ⁽³⁾ и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране на безопасност ⁽⁴⁾. Този пакет бе последван от втори пакет през 2004 г., чиито главни мерки са Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция ⁽⁵⁾, Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност ⁽⁶⁾, Директива 2004/50/ЕО от 29 април 2004 г. на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 96/48/ЕО на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система ⁽⁷⁾ и Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 91/449/ЕО на Съвета относно развитието на железниците в Общността ⁽⁸⁾. Накрая трети пакет беше приет през 2007 г., обхващайки 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 (ЕО) № 1191/69 и (ЕО) № 1107/70 на Съвета ⁽⁹⁾, Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците по железопътните линии ⁽¹⁰⁾, Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за изменение на Директива 91/440/ЕО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура ⁽¹¹⁾ и Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно сертифицирането на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на

⁽¹⁾ Малта и Кипър не разполагат с железопътна мрежа.

⁽²⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26.

⁽⁴⁾ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29. Директива, последно изменена с Директива 2007/58/ЕО (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44).

⁽⁵⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.

⁽⁶⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

⁽⁷⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 114.

⁽⁸⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164.

⁽⁹⁾ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.

⁽¹⁰⁾ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14.

⁽¹¹⁾ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44.

Общността ⁽¹⁾ В резултат на това, пазарът на железопътни товарни превози бе отворен за конкуренцията на 15 март 2003 г. в рамките на трансевропейската железопътна мрежа за товарни превози (TERFN), после — на 1 януари 2006 г. — за международните товарни превози, и накрая — считано от 1 януари 2007 г. — за железопътния каботаж. Третият железопътен пакет определя 1 януари 2010 г. като дата на отваряне на международния пътнически превоз за конкуренцията. Някои държави-членки, като например Обединеното кралство, Германия, Нидерландия и Италия, вече (частично) отвориха вътрешните си пазари за превоз на пътници.

10. Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността ⁽²⁾ въвеждат нова институционална и организационна рамка за участниците в железопътния сектор, включваща:
 - а) разделяне на железопътните предприятия ⁽³⁾ от управителите на инфраструктурата ⁽⁴⁾ в счетоводен и организационен план;
 - б) независимо управление на железопътните предприятия;
 - в) управление на железопътните предприятия в съответствие с принципите, които се прилагат спрямо търговските дружества;
 - г) финансово равновесие на железопътните предприятия в съответствие с разумен бизнес-план;
 - д) съвместимост на финансовите мерки на държавите-членки с правилата за държавните помощи ⁽⁵⁾.
11. Паралелно с процеса на либерализация, Комисията се ангажира, на едно второ ниво, да създаде благоприятни условия за оперативната съвместимост на европейските железопътни мрежи. Този подход бе съпътстван от инициативи на Общността, насочени към повишаване на нивото на безопасност на железопътния транспорт ⁽⁶⁾.
12. Третото ниво на обществена намеса в подкрепа на железопътния сектор се свежда до финансовата помощ. Комисията счита, че тази подкрепа е необходима, предвид значителните разходи за адаптиране на железопътния сектор.
13. Тя отбелязва, освен това, че в сектора на железопътните превози винаги са били инжектирани значителни обществени средства. От 2004 г. насам, всички държави от 25-членния Европейски съюз (ЕС-25) са заделили общо около 17 милиарда EUR за изграждане и поддръжка на железопътните инфраструктури ⁽⁷⁾. Що се отнася до възстановяванията за предоставяне на нерентабилни пътнически транспортни услуги, ежегодно държавите-членки превеждат на железопътните предприятия 15 милиарда EUR ⁽⁷⁾.
14. Отпускането на държавни помощи за железопътния сектор може да бъде разрешено, когато то допринася за създаването на интегриран европейски пазар, който е отворен за конкуренцията и е оперативна съвместим, както и за общностните цели за устойчива мобилност. В този контекст, Комисията следва да гарантира, че финансовото подпомагане от страна на органите на публичната власт не води до смущения в конкурентната среда, противни на общия интерес. В някои случаи тя ще може да изисква от държавите-членки при отпускането на помощи да поемат ангажменти по отношение на общностните цели.

1.2. Цел и приложно поле на настоящите ръководни насоки

15. Настоящите ръководни насоки имат за цел да предоставят указания относно съвместимостта с Договора на държавните помощи за железопътните предприятия, така както са дефинирани в Директива 91/440/ЕИО и в описания по-горе контекст. Освен това, те се прилагат също за глава 3 за предприятията за градски, крайградски или регионален превоз на пътници. Те се основават на принципите, установени от законодателя на Общността в трите последователни железопътни пакета. Целта им е да се

⁽¹⁾ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51.

⁽²⁾ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2007/58/ЕО.

⁽³⁾ Член 3 от Директива 91/440/ЕИО определя управителя на инфраструктурата като: „всеки публичен или частен орган или предприятие, отговорно по-специално за изграждането и поддръжката на железопътната инфраструктура, както и експлоатацията на контролните системи и системите за безопасност. Функциите на управител на инфраструктурата на цялата или част от мрежа могат да бъдат възложени на няколко органа или предприятия“.

⁽⁴⁾ Член 3 от Директива 91/440/ЕИО определя управителя на инфраструктурата като: „всеки публичен или частен орган или предприятие, отговорно по-специално за изграждането и поддръжката на железопътната инфраструктура, както и експлоатацията на контролните системи и системите за безопасност. Функциите на управител на инфраструктурата на цялата или част от мрежа могат да бъдат възложени на няколко органа или предприятия“.

⁽⁵⁾ Член 9, параграф 3 от Директива 91/440/ЕИО гласи, че: „помощи, отпуснати от държавите-членки за анулиране на задълженията, посочени в настоящия член, се предоставят в съответствие с изискванията на членове 73, 87 и 88 от Договора“.

⁽⁶⁾ По-специално, Директива 2004/49/ЕО.

⁽⁷⁾ Източник: Европейската комисия, въз основа на данните, които се съобщават ежегодно от държавите-членки. Тези стойности дори би трябвало да бъдат по-високи, доколкото всички финансови помощи и по-специално случаите на съфинансиране в рамките на структурните и кохезионните фондове не са съобщени.

повиши прозрачността на публичното финансиране и правната сигурност по отношение на правилата на Договора в контекста на отварянето на пазарите. Настоящите ръководни насоки не касаят публичните финансираня, предназначени за управителите на инфраструктурата.

16. Член 87, параграф 1 от Договора предвижда, че по принцип те са несъвместими с общия пазар, доколкото касаят търговския обмен между държави-членки, отпусканите от държавите помощи, които заплашват да нарушат конкуренцията чрез подпомагане на определени предприятия или на производството на определени стоки. Независимо от това, подобни държавни помощи могат в определени ситуации да бъдат оправдани от гледна точка на общия интерес на Общността. Някои от тези ситуации са упоменати в член 87, параграф 3 от Договора и се прилагат към транспортния сектор, както и към други сектори на икономиката.
17. Освен това, член 73 от Договора предвижда, че съвместими с общия пазар са „помощите, които отговарят на нуждата от координация на транспорта или които представляват компенсация за изпълнението на някои задължения, присъщи на понятието за публична услуга“. Този член представлява *lex specialis* в общата схема на договора. Въз основа на този член, законодателят на Общността прие два специфични за транспортния сектор регламентиращи акта, а именно 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 ⁽¹⁾ и Регламент (ЕИО) № 1107/70 на Съвета от 4 юни 1970 г. за отпускане на помощи за железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт ⁽²⁾. Също така, Регламент (ЕИО) № 1192/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно общите правила за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия ⁽³⁾ предвижда, че някои компенсации могат да бъдат отпуснати от страна на държавите-членки на железопътните предприятия.
18. Член 3 от Регламент (ЕИО) № 1107/70 предвижда, че държавите-членки не предприемат координационни мерки, нито налагат задължения, които са присъщи на понятието за публична услуга, съдържащи отпускане на помощи съгласно член 73 от Договора, освен в случаите и при условията, предвидени в същия регламент, без все пак да се засягат Регламент (ЕИО) № 1191/69 и Регламент (ЕИО) № 1192/69. Съгласно съдебната практика по делото Altmark на Съда на Европейските общности ⁽⁴⁾ следва, че държавните помощи, които не могат да бъдат разрешени въз основа на Регламенти (ЕИО) № 1107/70, (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1192/69, не могат да бъдат обявени за съвместими с общия пазар въз основа на член 73 от Договора ⁽⁵⁾. Освен това, следва да се припомни, че компенсациите за обществена услуга, които не са съобразени с разпоредбите, произтичащи от член 73 от Договора за ЕО, не могат да бъдат обявени за съвместими на основата на член 86, параграф 2 или на която и да било друга разпоредба на Договора ⁽⁶⁾.
19. Регламент (ЕО) № 1370/2007 („Регламент ЗОУ“), който ще влезе в сила на 3 декември 2009 г. и отменя Регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70, ще създаде нова правна рамка. Поради това аспектите, свързани с компенсациите за обществени услуги, не са обхванати от настоящите ръководни насоки.
20. В следствие влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007, член 73 от Договора ще може да се прилага директно като правно основание за установяване на съвместимостта на помощите, които не са обхванати от Регламент ЗОУ и по-специално помощите за координиране на товарния транспорт. Следователно е уместно да се разработи обща интерпретация за проверката на съвместимостта на помощите, отговарящи на целите на координирането, с член 73 на Договора. Настоящите насоки имат по-специално за цел да определят критерии за тази проверка, както и прагове за интензитета. Предвид текста на член 73, Комисията трябва обаче да остави възможност на държавите-членки да доказват, при необходимост, нуждата от и пропорционалността на мерките, които биха надвишили установените прагове.
21. Настоящите ръководни насоки се отнасят до прилагането на членове 73 и 87 от Договора и тяхното прилагане им по отношение на публичното финансиране, предназначено за железопътните предприятия по смисъла на Директива 91/440/ЕИО. Разгледани са следните аспекти: държавна

⁽¹⁾ ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕИО) № 1893/91 (ОВ L 169, 29.6.1991 г., стр. 1).

⁽²⁾ ОВ L 130, 15.6.1970 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 8. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1791/2006 (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Решение на Съда на Европейските общности от 24 юли 2003 г., дело C-280/00, Altmark Trans GmbH и Regierungspräsidium Magdeburg срещу Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH („Altmark“), Сб. 2003 г., стр. I-7747.

⁽⁵⁾ Решение Altmark, *op.cit.*, параграф 107.

⁽⁶⁾ Вж. в това отношение решение на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 86, параграф 2 от Договора за държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 67, точка 17).

подкрепа на железопътните предприятия чрез финансирането на инфраструктурите (глава 2), помощи при закупуване и обновяване на подвижния състав (глава 3), опростяване на задължения от държавите с цел финансово оздравяване на железопътните предприятия (глава 4), помощи за реструктурирането на железопътните предприятия (глава 5), помощи за координирането на транспорта (глава 6) и държавни гаранции за железопътните предприятия (глава 7). Настоящите насоки обаче не разглеждат правилата за прилагане на Регламент ЗОУ, за който Комисията още няма установена практика за взимане на решения ⁽¹⁾.

2. ОБЩЕСТВЕНА ПОДКРЕПА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ЧРЕЗ ФИНАНСИРАНЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ИНФРАСТРУКТУРИ

22. Железопътните инфраструктури придобиват много важно значение за развитието на железопътния сектор в Европа. Независимо дали се отнася за оперативната съвместимост, безопасността или развитието на високоскоростни железници, необходими са значителни инвестиции в тези инфраструктури ⁽²⁾.
23. Настоящите насоки се отнасят само за железопътните предприятия. Следователно те нямат за цел да определят, по отношение на правилата в областта на държавните помощи, правния режим, приложим за публичното финансиране на инфраструктурите. Настоящата глава се занимава единствено с ефектите от публичното финансиране на инфраструктурите върху железопътните предприятия.
24. Публичните финансираня на развитието на инфраструктурите всъщност могат непряко да осигурят предимства за дадени железопътни предприятия и така да се явят като помощи. В съответствие с юриспруденцията на Съда, следва да се оцени дали мярката в подкрепа на инфраструктурите има като икономически ефект да облекчи бремето на разходите, които нормално натоварват бюджета на железопътните предприятия ⁽³⁾. За тази цел, необходимо е на въпросните предприятия да се предостави селективно предимство, като това предимство трябва да произтича от въпросното финансиране на инфраструктурите ⁽⁴⁾.
25. Когато използването на една инфраструктура е отворено за всички потенциални ползватели на равна и недискриминационна основа и когато достъпът до тази инфраструктура се заплаща на ниво, съобразено със законодателството на Общността (Директива 2001/14/ЕИО), Комисията обикновено счита, че публичното финансиране на инфраструктурите не съставлява държавна помощ ⁽⁵⁾.
26. Комисията освен това напомня, че когато публичното финансиране на железопътни инфраструктури представлява помощ за едно или много железопътни предприятия, то може да бъде разрешено например въз основа на член 73 от Договора, ако тази инфраструктура отговаря на нуждите от координиране на транспорта. В тази връзка глава 6 от настоящите ръководни насоки е подходяща отправна точка за анализа на съвместимостта.

3. ПОМОЩИ ЗА ЗАКУПУВАНЕТО И ОБНОВЯВАНЕТО НА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ

3.1. Цел

27. Използваният локомотивен и вагонен парк за пътнически превози е остарял и понякога излязъл от употреба, особено в новите държави-членки. През 2005 г. 70 % от локомотивите (дизелови и електрически) и 65 % от вагоните на ЕС-25 бяха на повече от 20 години. ⁽⁶⁾ Ако се вземат предвид

⁽¹⁾ Те не засягат също така прилагането на Регламент (ЕИО) № 1192/69.

⁽²⁾ Съобщение на Комисията „Нека Европа продължава да се движи — Устойчива мобилност за нашия континент — Междинен преглед на Бялата книга за транспорта“.

⁽³⁾ Решение на Съда на Европейските общности от 13 юни 2002 г., дело C-382/99, Нидерландия срещу Комисията, Сб. 2002 г., стр. I-5163.

⁽⁴⁾ Решение на Съда на Европейските общности от 19 септември 2000 г., дело C-156/98, Германия срещу Комисията, Сб. 2000 г., стр. I-6857.

⁽⁵⁾ Решение на Комисията от 7 юни 2006 г., N 478/04, Ирландия — Държавна гаранция за заемите, сключени от *Coiré Iotpraig Eirann (CIE)* за инфраструктурни инвестиции (ОВ С 209, 31.8.2006 г., стр. 8); решение от 8 март 2006 г., N 284/05, Ирландия — *Regional Broadband Programme* (ОВ С 207, 30.8.2006 г., стр. 3), параграф 34; и следните решения: Решение 2003/227/ЕО от 2 август 2002 г. относно парк *Terra Mítica* (Бенидорм, Аликанте), въведен в изпълнение от Испания (ОВ L 91, 8.4.2003 г., стр. 23), параграф 64; решение от 20 април 2005 г., N 355/04 — Белгия — Публично-частно партньорство за поставянето под тунел на *Krijgsbaan* в *Deurne*, оценяването на индустриалните терени и експлоатацията на летището в Антверпен (ОВ С 176, 16.7.2005 г., стр. 11), параграф 34; решение от 11 декември 2001 г., N 550/01, Белгия — *Partenariat public privé pour la construction d'installations de chargement et de déchargement* (ОВ С 24, 26.1.2002 г., стр. 2), параграф 24; решение от 20 декември 2001 г., N 649/01, United Kingdom — *Freight Facilities Grant* (ОВ С 45, 19.2.2002 г., стр. 2), точка 45; решение от 17 юли 2002 г., N 356/02, Обединеното кралство — *Network Rail* (ОВ С 232, 28.9.2002 г., стр. 2), точка 70; N 511/95, *Jaguar Cars Ltd.* Вж. също така, Ръководни насоки на Комисията относно прилагането на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и на член 61 от Споразумението за ЕИП относно държавните помощи в авиационния сектор (ОВ С 350, 10.12.1994 г., стр. 5), точка 12; Бяла книга: справедливи такси за използването на инфраструктурите (СОМ(1998) 466 окончателен, точка 43; съобщение от Комисията до Европейския парламент и Съвета „Подобряване на качеството на услугите в морските пристанища: ключов елемент в транспортните системи в Европа“ (СОМ(2001) 35 окончателен, стр. 11).

⁽⁶⁾ Източник: UIC Rolling stock fleet в ЕС-25 + Норвегия (2005).

единствено държавите-членки, които се присъединиха към Европейския съюз през 2004 г., 82 % от локомотивите и 62 % от вагоните бяха на повече от 20 години през 2005 г. ⁽¹⁾ Така според информацията, с която разполага, Комисията счита, че само 1 % от този състав се обновява ежегодно.

28. Това развитие разбира се отразява трудностите в железопътния сектор като цяло, които намаляват стимулите и капацитета на железопътните предприятия за инвестиране в усилие за модернизиране и/или обновяване на подвижния състав. Впрочем, подобно инвестиране е абсолютно необходимо, за да се съхрани конкурентоспособността на железопътния транспорт в сравнение с другите видове транспорт, които причиняват повече замърсяване на околната среда или водят до повече външни разходи. То е необходимо също така, за да се ограничи въздействието на железопътния транспорт върху околната среда, по-специално чрез намаляване на шумовото замърсяване, което причинява, и за да се подобри неговата безопасност. На последно място, подобряването на оперативната съвместимост между националните мрежи предполага съответно адаптиране на подвижния състав.
29. В светлината на гореизложеното става ясно, че помощта за закупуване и обновяване на подвижния състав при определени условия може да съдейства за постигането на няколко вида цели от общ интерес и следователно да се счита за съвместима с общия пазар.
30. Настоящата глава си поставя за цел да определи условията, при които Комисията подлага на преглед съвместимостта.

3.2. Съвместимост

31. Прегледът на съвместимостта трябва да бъде осъществен в зависимост от целта от общ интерес, за чието постигане допринася помощта.
32. Комисията счита, че по принцип нуждите за модернизиране на подвижния състав могат да бъдат взети предвид в достатъчна степен, или при изпълнението на общите правила за държавните помощи, или при приложението на член 73 от Договора, когато тези помощи представляват помощи за координирането на транспорта (вж. глава 6).
33. Разглеждайки съвместимостта на помощите за подвижния състав, Комисията следователно като общо правило прилага критериите, определени за всяка от следните категории помощи в настоящите ръководни насоки или в който и да е друг относим документ:
 - а) помощ за координирането на транспорта ⁽²⁾;
 - б) помощ за реструктуриране на железопътните предприятия ⁽³⁾;
 - в) помощ за малките и средни предприятия ⁽⁴⁾;
 - г) помощ за опазване на околната среда ⁽⁵⁾;
 - д) помощ, предназначена за компенсиране на разходи, свързани със задължения за обществени услуги и в рамките на договори за обществени услуги ⁽⁶⁾;
 - е) помощ с регионален обхват ⁽⁷⁾.
34. Що се отнася до регионалните помощи за първоначалните инвестиции, ръководните насоки, отнасящи се до помощите с регионален обхват, предвиждат, че „в транспортния сектор разходите за закупуване на транспортни средства (движими активи) не могат да се ползват с помощи за първоначалната инвестиция“ (точка 50, бележка под линия 48). Комисията счита, че има основание да се направи дерогация от това правило, що се отнася до пътническият железопътен транспорт. Това се дължи на

⁽¹⁾ Източник: CER (2005).

⁽²⁾ Вж. глава 6.

⁽³⁾ Насоки на Общността относно държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднено положение (ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2) и глава 5.

⁽⁴⁾ Регламент (ЕО) № 70/2001 на Комисията от 12 януари 2001 г. относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за създаване на Европейската общност по отношение на държавната помощ за малките и средни предприятия (ОВ L 10, 13.1.2001 г., стр. 33). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1976/2006 (ОВ L 368, 23.12.2006 г., стр. 85).

⁽⁵⁾ Насоки за държавните помощи за опазване на околната среда (ОВ С 82, 1.4.2008 г., стр. 1).

⁽⁶⁾ Регламент (ЕИО) № 1191/69. Регламент „ЗОУ“, от който следва да се припомни член 3, параграф 1: „Когато компетентен орган реши да даде на оператор по негов избор изключително право и/или компенсация, независимо от естество му/и, срещу изпълнение на задължения за обществена услуга, той извършва това в рамките на договор за обществена услуга“.

⁽⁷⁾ Насоки за държавните регионални помощи за периода 2007-2013 г. (ОВ С 54, 4.3.2006 г., стр. 13), точка 8.

специфичните особености на този вид транспорт, по-специално на обстоятелството, че подвижният състав в този сектор може да бъде трайно прикрепен към конкретни линии. Поради това, при определени условия, дефинирани по-долу, разходите за закупуване на подвижния състав в сектора на железопътния пътнически транспорт или на други транспортни средства, като например наземно метро, подземно метро или трамваи, се считат за разходи, които отговарят на условията за помощ по смисъла на въпросните ръководни насоки ⁽¹⁾. От друга страна, разходите за придобиване на подвижен състав за изключително ползване за товарни превози не отговарят на условията за отпускане на помощ.

35. Предвид обстоятелствата, описани в точки 28 и 29, тази дерогация се прилага за всякакви видове инвестиции в подвижния състав, били те първоначални или за заместване, ако съставът е предназначен за линии, обслужващи редовно регион, който може да се ползва от помощи на основата на член 87, параграф 3, буква а) от Договора, най-отдалечен регион или регион с ниска гъстота на населението по смисъла на точки 80 и 81 на насоките относно регионалните помощи ⁽²⁾. В другите региони, дерогацията се прилага само за помощите за първоначални инвестиции. По отношение на помощите за инвестиции за заместване, дерогацията се прилага само когато съвкупността на подвижния състав, обновен в резултат на помощта, е с възраст над 15 години.
36. С цел да избегнат нарушенията на конкуренцията, които биха били в ущърб на общия интерес, Комисията счита, обаче, че тази дерогация трябва да бъде подчинена на четири условия, които трябва да бъдат кумулативно изпълнени:
- а) въпросният подвижен състав трябва да бъде предназначен изключително за пътническите градски, извънградски и регионални транспортни услуги в определен регион или по определена линия, обслужващи множество региони; За тази цел и за целите на настоящите ръководни насоки „Градски и извънградски транспортни услуги“ означава транспортните услуги, задоволяващи нуждите на градски център или агломерация, както и транспортните нужди между този център и тази агломерация и нейните предградия, а „регионални транспортни услуги“ означава транспортните услуги, предназначени за транспортните нужди на един или множество региони. Така транспортни услуги обслужващи множество региони, в една или много държави-членки, могат да попаднат в приложното поле на настоящата точка, ако въздействието върху регионалното развитие на обслужваните региони може да бъде доказано, по-специално чрез редовността на услугата. В този случай Комисията проверява дали помощта няма да компрометира ефективното отваряне на пазара на международния транспорт на пътници и вътрешния транспорт, в резултат на влизането в сила на третия железопътен пакет;
 - б) въпросният подвижен състав трябва да остане изключително предназначен за специфичния регион или за специфичната линия, преминаваща през множество региони, за които той се е ползвал от помощи в продължение на минимум десет години;
 - в) заместващият подвижен състав трябва да отговаря на най-новите стандарти за оперативна съвместимост, безопасност и екологосъобразност ⁽³⁾, приложими за въпросната железопътна мрежа;
 - г) държавата-членка трябва да докаже, че проектът допринася за последователна стратегия за регионално развитие.
37. Комисията ще следи за избягване на неправомерни нарушения на конкуренцията, по специално като отчита допълнителните приходи, които замененият подвижен състав по въпросната линия може да осигури на подпомаганото предприятие, например чрез продажба на трети страни или използване на други пазари. За тази цел тя ще може да обвърже предоставянето на помощта със задължение на предприятието-бенефициер да продава при нормални пазарни условия всички или част от съоръженията, които вече не използва, за да позволи по-нататъшното им използване от други оператори; в този случай приходът от продажбата на старите съоръжения се приспада от допустимите разходи.

⁽¹⁾ Комисията отбелязва, че този аргумент, в зависимост от специфичните обстоятелства по конкретния случай, може да се приложи *mutatis mutandis* спрямо подвижния състав, използван в рамките на автомобилния пътнически обществен транспорт, когато последният отговаря на най-новите стандарти на Общността, които са приложими спрямо новите возила. Ако случаят е такъв, в стремежа си за равно поставяне, Комисията ще приложи в подобни ситуации описания тук подход към железопътния подвижен състав. Комисията насърчава държавите-членки, когато те отпускат този вид помощи за подкрепа на най-малко замърсяващите технологии и ще проучи в каква степен е целесъобразна специфична финансова подкрепа, водеща до по-високи интензитети на помощи в полза на такива технологии.

⁽²⁾ Най-слабо населените региони представляват региони от ниво NUTS-II или са част от тях, с гъстота на населението от максимум 8 жители на квадратен километър и се простират до съседни зони с по-малки размери, отговарящи на същия критерий за населението.

⁽³⁾ Помощите за придобиване на нови транспортни возила, които надхвърлят общностните стандарти и които увеличават нивото на опазване на околната среда при отсъствие на общностни стандарти, са възможни в рамките на насоките относно държавните помощи за опазване на околната среда.

38. В по-общия случай, Комисията ще следи да няма неправомерна употреба на помощта. Приложими са и останалите условия, предвидени в ръководните насоки, отнасящи се до помощите с регионален обхват, по-специално що се отнася до тавана на интензитета, картите на регионалните помощи и правилата за кумулиране. Комисията отбелязва, че въпросните конкретни линии могат в определени случаи да пресичат региони, спрямо които се прилагат различни тавани на интензитета, в зависимост от картата на регионалните помощи. В този случай Комисията ще приложи най-високата стойност на интензитета за районите обслужвани редовно от въпросната линия и то пропорционално на редовността на това обслужване ⁽¹⁾.
39. Що се отнася до инвестиционните проекти, при които допустимите разходи надхвърлят 50 милиона EUR, Комисията счита, въз основа на характерните особености на сектора на железопътния пътнически транспорт, че следва да се дерогира от точки 60 до 70 от насоките, отнасящи се за помощите с регионален обхват. Въпреки това, точки 64 и 67 от посочените насоки стават приложими, когато инвестиционният проект касае подвижния състав, предназначен за определена линия, обслужваща множество региони.
40. Ако на предприятието-бенефициер са били поверени дейности по услуги от общ икономически интерес, които предвиждат закупуването и/или обновяването на подвижен състав, и за целта то вече получава компенсация, тази компенсация трябва да бъде взета предвид в сумата на регионалната помощ, която може да бъде отпускана на това предприятие, за да се избегне свръхкомпенсиране.

4. ОПРОСТЯВАНЕ НА ЗАДЪЛЖЕНИЯ

4.1. Цел

41. Както бе посочено в раздел 1.1, железопътните предприятия в миналото преживяха ситуация на диспропорция между приходите и разходите си, по-специално по отношение на инвестиционните си разходи. Това доведе до сериозна задължнялост, чието финансово обслужване представлява много голямо бреме за железопътните предприятия и ограничава техния капацитет за предприемане на нужните инвестиции както в инфраструктурата, така и в обновяването на подвижния състав.
42. Директива 91/440/ЕИО изрично взе под внимание тази ситуация. Действително, в седмото съображение на тази директива се посочва, че държавите-членки „би следвало да гарантират ползването на здрава финансова основа на съществуващите публични железопътни предприятия“, и се предвижда, че за тази цел може да се наложи „реорганизация на финансовите схеми“. Член 9 от посочената директива предвижда, че държавите-членки „съвместно със съществуващите публично железопътни предприятия, установяват подходящи механизми за намаляване задължнялостта на тези предприятия до равнище, което не възпрепятства стабилното им финансово управление и подобрява финансовото им състояние“. Параграф 3 на същия член предвижда отпускането на държавни помощи „за анулиране на задълженията, посочени в настоящия член“ и гласи, че тези помощи се предоставят в съответствие с изискванията на членове 73, 87 и 88 от Договора.
43. В началото на 90-те години, след влизането в сила на Директива 91/440/ЕИО, държавите-членки значително намалиха задълженията на железопътните предприятия. Преструктурирането на задълженията на железопътните предприятия тогава прие различни форми:
- а) прехвърляне на всички или част от задълженията на органа, отговарящ за управлението на инфраструктурата, което позволява на железопътното предприятие да функционира на по-здрава финансова основа. Това прехвърляне можа да бъде осъществено при разделянето на дейностите по превозването от управлението на инфраструктурата;
 - б) създаване на отделни структури за финансирането на инфраструктурни проекти (например, високо-скоростни линии), позволяващи да се облекчат железопътните предприятия откъм бъдещото финансово бреме, което би представлявало за тях финансирането на тези нови инфраструктури;
 - в) финансово реструктуриране на железопътните предприятия, по-специално чрез анулиране на всички или част от задълженията им.

⁽¹⁾ Когато линията или специфичната услуга обслужва систематично (т.е. по всеки маршрут) региона, за който се прилага най-високата стойност на интензитета, тази стойност се прилага за общите допустими разходи. Когато регионът за който се прилага най-високата стойност на интензитета се обслужва само на случаен принцип, тази стойност се прилага само за частта от допустимите разходи, предназначени за обслужването на този регион.

44. Тези три вида действия допринесоха за подобряване на финансовото състояние на железопътните предприятия в краткосрочен план. Задлъжнялостта намаля в сравнение с целия пасив, също както и делът на изплатените лихви от оперативните разходи. Като цяло, облекчаването на дълга позволи на железопътното предприятие да подобри финансовото си състояние поради намаляване на изплащането на капитала и на лихвите. Освен това, подобни намаления допринесоха за намаляване на лихвения процент, което има съществено отражение върху финансовото обслужване на дълга.
45. Независимо от това, Комисията констатира, че нивото на задлъжнялост на множество железопътни предприятия продължава да буди загриженост. Няколко от тези предприятия, имащи ниво на задлъжнялост, по-високо от приемливите нива за едно търговско дружество, все още не могат да се самофинансират и/или не могат да финансират нуждите си от инвестиции чрез доходите, получени в резултат на настоящи и бъдещи транспортни операции. Освен това, в държавите-членки, които са се присъединили към Общността след 1 май 2004 г., се констатира, че нивото на задлъжнялост на предприятията от сектора е значително по-високо от това в останалата част на Общността.
46. Това състояние на нещата се отразява в избора на законодателя на Общността да не променя разпоредбите на Директива 91/440/ЕИО при приемането на Директиви 2001/12/ЕО и 2004/51/ЕО. Тези разпоредби се вписват по този начин в общата рамката, създадена от последователните железопътни пакети.
47. Настоящата глава има за цел да определи по какъв начин Комисията възнамерява да прилага, в светлината на това изискване, наложено от вторичното законодателство, правилата за държавните помощи, съдържащи се в Договора, спрямо механизмите за намаляване на задлъжнялостта на железопътните предприятия.

4.2. Наличие на държавна помощ

48. За начало, Комисията напомня, че принципната несъвместимост по член 87, параграф 1 от Договора се отнася единствено за помощите, които „нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки“ и единствено „доколкото засягат търговията между държавите-членки“. Съгласно установената съдебна практика, когато финансова помощ, отпусната от държава-членка, засилва позицията на едно предприятие спрямо други конкурентни предприятия при търговския обмен в рамките на Общността, последните следва да се считат за повлияни от помощта ⁽¹⁾.
49. Всяка държавна мярка, водеща до пълно или частично анулиране на задължения в полза по-специално на едно или повече железопътни предприятия и с държавни средства попада следователно в приложното поле на член 87, параграф 1 от Договора, ако въпросното железопътно предприятие е активно на пазари, отворени за конкуренция и ако анулирането на задълженията засилва позицията му поне на един от тези пазари.
50. Комисията напомня, че Директива 2001/12/ЕО отвори пазара на международни железопътни товарни услуги за конкуренцията по цялата Трансевропейска железопътна мрежа за товарни превози (TERFN), считано от 15 март 2003 г. Следователно Комисията счита, че по принцип отварянето на пазара за конкуренцията е било изпълнено най-късно до 15 март 2003 г.

4.3. Съвместимост

51. Когато анулиране на задължение на железопътно предприятие представлява държавна помощ, обхваната от член 87, параграф 1 от Договора, тя трябва да бъде нотифицирана на Комисията съгласно член 88 от Договора.
52. По принцип такава помощ трябва да се разглежда на основата на ръководните насоки на Общността относно държавните помощи за спасяване и реструктуриране на предприятия в затруднено положение от 2004 г. (наричани по-долу за краткост „ръководни насоки, отнасящи се до помощите за реструктуриране от 2004 г.“), при спазването на глава 5 от настоящите ръководни насоки.
53. В конкретните случаи, в които анулираните задължения засягат изключително координирането на транспорта, компенсациите за задължения за обществени услуги или счетоводния стандарт, съвместимостта на тези помощи ще бъде проверена въз основа на член 73 на Договора, на приетите за неговото изпълнение регламенти и на регламента за стандартизиране на счетоводните сметки ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Решение на Съда на Европейските общности от 17 септември 1980 г., дело 730/79, Philip Morris Holland срещу Комисията, Сб. 1980 г., стр. 2671, точка 11.

⁽²⁾ Регламент (ЕИО) № 1192/69.

54. В светлината на член 9 от Директива 91/440/ЕО, Комисията освен това счита, че при някои условия, такива помощи трябва да могат да се разрешават при липсата на финансово реструктуриране, когато анулирането се отнася за стари задължения, сключени преди влизането в сила на Директива 2001/12/ЕО, която определя условията на отварянето на сектора за конкуренцията.
55. Комисията действително счита, че помощите от този тип могат да бъдат съвместими, доколкото те целят да улеснят прехода към отворен железопътен пазар, както е предвидено от член 9 от Директива 91/440/ЕО⁽¹⁾. Следователно Комисията счита, че такива помощи могат да бъдат считани, въз основа на член 87, параграф 3, буква в) от Договора⁽²⁾, за съвместими с общия пазар, при условие че са изпълнени следните условия.
56. Първо, помощта трябва да служи за компенсиране на ясно определени и индивидуализирани дългове, сключени преди 15 март 2001 г., дата на влизане в сила на Директива 2001/12/ЕО. Помощта не може при никакви обстоятелства да превишава размера на тези дългове. В случая на държавите-членки, присъединили се към Общността след 15 март 2001 г., съответната дата е датата на присъединяване към Общността. В действителност, логиката на член 9 от Директива 91/440/ЕО, присъстваща и в следващите директиви, беше да се преодолее нивото на задлъжнялост, натрупано в контекст, в който отварянето на пазара на ниво на Общността не беше все още решено.
57. Второ, въпросните задължения трябва да бъдат пряко свързани със железопътната транспортна дейност или с дейности по управление, изграждане или използване на железопътната инфраструктура. Направените задължения за целите на инвестиции, които не са пряко свързани с транспорта и/или железопътните инфраструктури, не отговарят на условията за отпускане на помощ.
58. Трето, опростяването на задълженията трябва да се извърши в полза на предприятия, които са изправени пред прекомерно ниво на задлъжнялост, което пречи на управлението на здрава финансова основа на тези предприятия. Помощта трябва да бъде нужна за преодоляване на това положение доколкото вероятното развитие на конкуренцията на пазара не би им позволило в обозримо бъдеще да оздравят финансовото си състояние. При оценката на този критерий трябва да се вземе под внимание ръстът на производителността, който разумно може да се очаква от предприятието.
59. Четвърто, помощта не трябва да е по-голяма отколкото е нужно за тази цел. По тази точка също трябва да се вземе предвид бъдещето развитие на конкуренцията. При всички обстоятелства, помощта не трябва в краткосрочен план да поставя предприятието в по-изгодно положение от това на едно средно, добре управлявано предприятие, имащо същия профил на дейност.
60. Пето, опростяването на дълговете не трябва да дава на предприятието такова конкурентно предимство, което да пречат развитието на ефективна конкуренция на пазара, например осуетявайки навлизането на някои национални или регионални пазари, на външни за тези пазари предприятия или на нови действащи субекти. В частност, помощите, предназначени да опростят задължения, не могат да бъдат финансирани от удържки, налагани на други железопътни оператори⁽³⁾.
61. Когато са изпълнени тези условия, мерките за опростяване на задължения допринасят за постигането на целта по член 9 от Директива 91/440/ЕО, без да нарушават по един несъразмерен начин конкуренцията и търговския обмен между държавите-членки. Те могат в този случай да бъдат разглеждани като съвместими с общия пазар.

5. ПОМОЩИ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ — ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ЗА „ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“

5.1. Цел

62. Освен ако специално не е предвидено друго, Комисията оценява съвместимостта на държавните помощи за реструктуриране на предприятия в затруднено положение в железопътния сектор на основата на ръководните насоки, отнасящи се до помощите за реструктуриране от 2004 г. Тези ръководни насоки действително не предвиждат дерогация за железопътните предприятия.

⁽¹⁾ Комисията прилага по аналогия някои условия, предвидени в Съобщението на Комисията относно методиката за анализ на държавните помощи, свързани с невъзвръщаеми разходи, от 26 юли 2001 г., SEC(2001) 1238.

⁽²⁾ Без да се засяга прилагането на Регламенти (ЕО) № 1191/69, (ЕО) № 1107/70 и (ЕО) № 1192/69.

⁽³⁾ Без да се засяга прилагането на Директива 2001/14/ЕО.

63. В общи линии, едно подразделение на предприятие, т.е. една стопанска единица без юридическа правосубектност, не може да се ползва от помощи за реструктуриране. Ръководните насоки, отнасящи се до помощите за реструктуриране от 2004 г., действително се прилагат само спрямо „предприятия в затруднено положение“. Те уточняват, освен това в своята точка 13, че едно дружество „което е част от група или е поето от група, не може по принцип да се ползва от помощи за реструктуриране, освен ако не може да бъде доказано, че неговите затруднения са специфични само за него и не произтичат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата и че тези затруднения са прекалено сериозни, за да могат да бъдат разрешени от самата група“. А *fortiori*, следва да се избегне възможността едно изкуствено разделение да създаде условия за това губеща дейност в рамките на дадено дружество да получава публични средства.
64. Комисията все пак счита, че европейският сектор на железопътните товарни превози понастоящем се намира в съвсем специфична ситуация, която предполага, в името на общия интерес, да се предвиди, че помощи за железопътно предприятие, които позволяват да се облекчи затрудненото положение на дейностите му, свързани с „товарни превози“, могат, при определени условия, да се разглеждат като съвместими с общия пазар.
65. Наистина в железопътния сектор състоянието на конкуренцията при транспортните товарни дейности днес твърде се различава от това при пътническия транспорт. Националните пазари за товарни превози са отворени за конкуренцията, докато отварянето за конкуренцията на пазарите за железопътния пътнически транспорт няма да стане факт преди 1 януари 2010 г.
66. Това положение дава своето финансово отражение, доколкото дейността „товарни превози“ по принцип се регулира единствено от търговските отношения между товародатели и превозвачи. Финансовото равновесие при пътническите транспортни дейности, от друга страна, зависи от намесата на органите на публичната власт посредством компенсации за обществена услуга.
67. Значителен брой европейски железопътни предприятия обаче не са разделили в юридически план пътническите транспортни дейности и железопътните товарно-транспортни дейности, или са ги разделили неотдавна. Действащото в момента законодателство на Общността впрочем не предвижда задължение за такова юридическо разделение.
68. Същевременно съживяването на железопътния товарен транспорт се намира от много години в центъра на приоритетите на Европейската транспортна политика. Причините за това бяха припомнени в глава 1 от настоящите ръководни насоки.
69. От тази специфика на железопътните товарно-транспортни дейности следва необходимостта от съобразен подход, която бе призната в практиката на Комисията по вземане на решения (¹) на основата на ръководните насоки на Общността за държавната помощ за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение от 1999 г. (²).
70. Настоящата глава има за цел да посочи, в светлината на тази практика на Комисията по вземане на решения и взимайки предвид измененията, внесени от ръководните насоки относно държавната помощ за реструктуриране от 2004 г. спрямо съответните ръководни насоки от 1999 г., начина, по който Комисията смята да въведе този подход за в бъдеще.
71. Предвид подчертаните по-горе рискове, този подход е продиктуван от конкретните обстоятелства и ще бъде възприет единствено за подразделенията за „товарни превози“ на железопътните предприятия и за един преходен период, т.е. за реструктуриранятия, обявени преди 1 януари 2010 г., дата на отваряне за конкуренцията на пазарите за железопътен пътнически транспорт.
72. Комисията освен това желае да вземе предвид факта, че във все повече държави-членки железопътните предприятия адаптираха организацията си по отношение на специфичното развитие на железопътните товарно-транспортни и пътнически транспортни дейности, като отделиха в юридически план своите железопътни товарно-транспортни дейности. Комисията следователно ще изиска, в рамките на реструктурирането и преди отпускането на помощта, юридическото отделяне на съответното подразделение за товарни превози, за да се превърне в търговско дружество съгласно общото право. Комисията отбелязва, че едно такова отделяне ще донесе, заедно с другите подходящи мерки, значителен принос за едновременно осъществяване на две цели: да изключи всяко кръстосано субсидиране между реструктурираното подразделение и останалата част от предприятието и да гарантира, че финансовите отношения между тези две дейности ще се извършват на търговска основа в дългосрочен план.

(¹) Виж решение на Комисията от 2 март 2005 г., N 386/04, „Помощ за реструктурирането на Fret SNCF“ (ОВ C 172, 12.7.2005 г., стр. 3).

(²) ОВ C 288, 9.10.1999 г., стр. 2.

73. За да се избегне всяко съмнение, ръководните насоки относно помощите за реструктуриране от 2004 г. се прилагат напълно при разглеждането на помощите, посочени в настоящата глава, освен при дерогациите, изрично предвидени по-нататък.

5.2. Допустимост

74. Tukielpoisuuserusteita on mukautettava, jotta huomioon voidaan ottaa tilanne, Критерият за допустимост трябва да се адаптира, за да включи ситуацията, при която подразделение за „товарни превози“ на железопътно предприятие представлява последователен и постоянен икономически субект, който ще бъде отделен юридически от останалата част от предприятието по време на реструктурирането и преди отпускането на помощта, и който среща такива трудности, че ако беше отделено от железопътното предприятие, би представлявало „предприятие в затруднено положение“ по смисъла на ръководните насоки относно държавните помощи за реструктуриране от 2004 г.
75. Това предполага по-специално, че съответно подразделение на предприятие е изправено пред сериозни вътрешни затруднения, които не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на железопътното предприятие.
76. За да може подразделението, подлежащо на реструктуриране, да представлява последователен и постоянен икономически субект, то трябва да извършва всички товаро-транспортни дейности на железопътното предприятие, и то в промишлен, търговски, счетоводен и финансов аспект. Трябва да е възможно да са определени равнището му на загуби и равнището на собствени средства или на капитал, които отразяват в достатъчна степен икономическата реалност на положението, пред което е изправено това подразделение, за да се оцени по съгласуван начин критерият, определен в точка 10 на ръководните насоки относно държавните помощи за реструктуриране от 2004 г. ⁽¹⁾.
77. При оценяване на това дали едно подразделение е в затруднено положение в смисъла, посочен по-горе, Комисията ще вземе под внимание способността на останалата част от железопътното предприятие да осигури оздравяването на подлежащото на реструктуриране подразделение.
78. Комисията счита, че въпреки че описаната ситуация не е обхваната директно от ръководните насоки относно държавните помощи за реструктуриране от 2004 г., които в своята точка 12 изключват от приложното си поле новосъздадените предприятия, помощи за реструктуриране могат да бъдат отпускани в този контекст, за да се позволи на филиала, създаден чрез юридическото отделяне, да действа на пазара в условия на жизнеспособност. Тук се предвиждат единствено случаите, при които филиалът, който ще бъде създаден в резултат на юридическото отделяне, обхваща цялото подразделение за „товарни превози“, така както е описано от отделното счетоводство, създадено в съответствие с член 9 от Директива 91/440/ЕИО и включва всички активи, пасиви, капитали, задбалансови задължения и работна сила, принадлежащи на подразделението.
79. Комисията отбелязва, че поради същите причини, когато едно железопътно предприятие неотдавна е отделило юридически подразделението си за „товарни превози“, и това подразделение е изпълнявало условията, определени по-горе, въпросният филиал не трябва да бъде считан за новосъздадено предприятие по смисъла на точка 12 от ръководните насоки относно държавните помощи за реструктуриране от 2004 г. и следователно не е изключен от приложното поле на посочените ръководни насоки.

5.3. Връщане на жизнеспособността в дългосрочен план

80. Комисията ще проверява, не само че условията за връщане на жизнеспособността в дългосрочен план, определени от ръководните насоки относно държавните помощи за реструктуриране от 2004 г. са изпълнени ⁽²⁾, а и че реструктурирането ще позволи да се гарантира превръщането на дейност

⁽¹⁾ Точка 10 от ръководните насоки относно държавните помощи за реструктурирането, постановява: „По-специално, едно предприятие по-принцип и независимо от неговата големина, се смята, че се намира в затруднение за целите на настоящите насоки при следните обстоятелства:

- в случай на дружество с ограничена отговорност, когато първоначално регистрираният му капитал е намалял с повече от половината и повече от една четвърт от този капитал е бил загубен през предходните 12 месеца, или
- в случай на дружество, при което поне част от членовете носят неограничена отговорност за дълговете на дружеството, когато повече от половината капитал, посочен в баланса на предприятието, е изразходван и повече от една четвърт от този капитал е бил загубен през предходните 12 месеца, или
- за всички форми на предприятия, които отговарят на съответните критерии на националното право, условията за прилагане на процедура по обявяване в несъстоятелност“.

⁽²⁾ Вж. по-специално точки от 34 до 37 от ръководните насоки относно държавните помощи за реструктуриране.

„товарни превози“ от защитена и ползваща се с изключителни права в конкурентоспособна в рамките на един отворен пазар. Това реструктуриране ще трябва следователно да засегне всички аспекти на дейност „товарни превози“ — промишлен, търговски и финансов. Планът за реструктуриране, изискван съгласно ръководните насоки, отнасящи се до помощите за реструктуриране ⁽¹⁾, ще трябва по-специално да позволи да се осигури съвместимо с изискванията на клиентите ниво на качеството, на надеждността и на обслужването.

5.4. Предотвратяване на всякакво прекомерно смущаване на конкуренцията

81. Анализирайки предотвратяването на всякакво прекомерно смущаване на конкуренцията, както е предвидено в ръководните насоки, отнасящи се до помощите за реструктуриране, Комисията ще се опира също на следните елементи:
- различията между икономическите модели при железопътния и останалите видове транспорт;
 - целта на Общността за възстановяване на баланса между видовете транспорт;
 - състоянието на конкуренцията на пазара в момента на реструктурирането (степен на интегрираност, потенциал за растеж, наличие на конкуренти, перспективи за развитие).

5.5. Помощ, сведена до минимум

82. Разпоредбите на ръководните насоки относно държавните помощи за реструктуриране от 2004 г. се прилагат за проверката на този критерий. За тази цел собственият принос на предприятието ще включва приноса на подразделението му за „товарни превози“, което ще бъде отделено юридически от железопътното предприятие. Комисията все пак счита, че напълно специфичното положение на европейския сектор на железопътните товарни превози, което бе припомнено по-горе, може да представлява извънредно обстоятелство по смисъла на точка 44 от посочените ръководни насоки. Тя ще може следователно да приеме по-слаби собствени приноси от предвидените от ръководните насоки относно държавните помощи за реструктуриране от 2004 г., при условие че собственият принос на подразделението „товарни превози“ е възможно най-голям без да се застрашава жизнеспособността на дейността.

5.6. Принцип на еднократната помощ

83. Що се отнася до принципа на еднократна помощ, той се прилага спрямо отделения юридически филиал като се вземе предвид помощта за реструктуриране, нотифицирана като първоначална помощ за реструктуриране, от която това предприятие се е възползвало. От друга страна помощта за реструктуриране, разрешена при условията, представени в настоящата глава, не се взема предвид при прилагането на принципа на еднократна помощ за останалата част от железопътното предприятие.
84. За да се избегнат всякакви съмнения ако железопътното предприятие като цяло вече е получило помощи за реструктуриране, принципът на еднократната помощ се противопоставя на отпускането на помощи за реструктуриране на неговото подразделение за товарни превози, както са предвидени в настоящата глава.

6. ПОМОЩИ ЗА КООРДИНИРАНЕТО НА ТРАНСПОРТА

6.1. Цел

85. Както вече бе посочено, член 73 от Договора бе приложен чрез Регламент (ЕИО) № 1107/70 и Регламент (ЕИО) № 1191/69, които ще бъдат отменени с Регламента ЗОУ. Регламентът ЗОУ обаче ще може да се прилага само за наземния пътнически транспорт. Той няма да обхване железопътния товарен транспорт, помощите за координиране на транспорта при който ще продължат да бъдат подчинени единствено на член 73 от Договора.
86. Освен това, член 9 от Регламент ЗОУ, отнасящ се до помощите за координиране на транспорта и помощите за научноизследователска и развойна дейност, се прилага изрично, без да се засяга прилагането на член 73 от Договора, който следователно ще може да се използва пряко за обосноваване съвместимостта на помощи за координиране на железопътния пътнически транспорт.
87. Поради това настоящата глава има за цел да определи критериите, които позволяват на Комисията да разгледа съвместимостта, на основата на член 73 от Договора, на помощите за координиране на транспорта, като цяло (раздел 6.2) и по отношение на определени специфични форми на помощи (раздел 6.3). Комисията припомня, че независимо че общите принципи на прилагане на член 73 от Договора са естествено подходящи в оценяването на държавни помощи по отношение на Регламент ЗОУ, настоящите ръководни насоки не се занимават с правилата за прилагане на въпросния регламент.

⁽¹⁾ Вж. по-специално раздел 3.2 от ръководните насоки относно държавните помощи за реструктуриране.

6.2. Съображения от общ характер

88. Член 73 от Договора предвижда съвместимостта на помощите, които отговарят на нуждите от координиране на транспорта. Съдът на Европейските общности постанови, че този член „допуска съвместимостта с Договора на помощи за транспорта само в строго определени случаи, които не вредят на общите интереси на Общността“⁽¹⁾.
89. Понятието „координиране на транспорта“, използвано в член 73 от Договора, има значение, което излиза извън рамките на простия факт да улеснява развитието на една стопанска дейност. То предполага намеса от страна на органите на публичната власт, която цели да насочи развитието на транспортния сектор в името на общия интерес.
90. Постигнатият напредък при либерализацията на наземния транспортен сектор в някои отношения значително смекчи нуждата от координиране. По принцип, в условията на един ефикасен либерализиран сектор координацията може бъде следствие от действието на пазарните сили. Независимо от това, както бе посочено по-горе, факт е, че инвестициите в развитие на инфраструктурите продължават в редица отношения да бъдат осъществявани от органите на публичната власт. Освен това, дори след либерализирането на сектора, могат да продължат да се случват различни неудачи на пазара. Именно тези неудачи оправдават намесата на органите на публичната власт.
91. Първо, транспортният сектор предполага значителни отрицателни външни ефекти, например между ползвателите (задръствания) или по отношение на цялото общество (замърсяване на околната среда). Тези външни ефекти е трудно да бъдат взети под внимание, по-специално поради вътрешно присъщите ограничения по отношение на възможността за включване на външните разходи, или дори само на преките разходи за ползване, в таксите за достъп до транспортните инфраструктури. Оттук произтичат възможни разминавания между различните видове транспорт, които трябва да бъдат коригирани чрез подкрепа от страна на органите на публичната власт за онези видове транспорт, които причиняват най-малко външни разходи.
92. Второ, транспортният сектор може да изпита „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.
93. Трето, железопътните предприятия могат да не бъдат в състояние да извлекат всички ползи от усилията си в областта на научноизследователската, развойната и новаторската дейност (положителни външни ефекти), което също представлява неудача на пазара.
94. Наличието в Договора на специфична разпоредба, която прави възможно разрешаването на помощи, отговарящи на нуждите от координиране на транспорта, свидетелства за значението на тези опасности от неудачи на пазара и за отрицателното въздействие, което те имат върху развитието на Общността.
95. По принцип, всички помощи, които отговарят на нуждите от координиране на транспорта, трябва да се разглеждат като съвместими с Договора.
96. За да може обаче да бъде считана за „отговаряща на нуждите“ на координирането на транспорта, помощта трябва задължително да бъде необходима и съразмерна с поставената цел. Освен това присъщото ѝ смущаване на конкуренцията не трябва да вреди на общите интереси на Общността. Например, една помощ, служеща за пренасочване на транспортния поток на морските превози на къси разстояния към железниците, не би могла да изпълни тези критерии.
97. На последно място, предвид бързото развитие на транспортния сектор и съответната нужда от координирането му, всяка помощ, съобщена на Комисията с оглед на решение, обявяващо съвместимостта на тази помощ с Договора, въз основа на член 73 от него, трябва да се ограничи⁽²⁾ до максимален срок от 5 години, за да се даде възможност на Комисията да я преразгледа в светлината на получените резултати и, при нужда, да разреши нейното подновяване⁽³⁾.

⁽¹⁾ Решение на Съда от 12 октомври 1978 г., дело 156/77, Комисия срещу Белгия, Сб. 1978 г., стр. 1881, точка 10.

⁽²⁾ Ibidem.

⁽³⁾ Този период е удължен до 10 години за мерките, попадащи в обхвата на член 15, параграф 1, буква д) от Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно реструктурирането на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията (ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51). Директива, последно изменена с Директива 2004/75/ЕО (ОВ L 157, 30.4.2004 г., стр. 100). Вж. по-специално решение на Комисията от 2 април 2008 г., NN 46/B/06, Словакия — Excise duty exemptions and reductions provided for by Council Directive 2003/96/EC (transport sector), все още не публикувано.

98. Що се отнася по-специално до железопътния сектор, помощите за нуждите на координирането на транспорта могат да приемат различни форми:
- помощ за ползване на инфраструктурата, а именно помощите, отпускани на железопътни предприятия, които са длъжни да заплащат такси за инфраструктурата, която ползват, докато предприятията, предоставящи транспортни услуги, като се опират на други видове транспорт, не заплащат такива такси;
 - помощ за съкращаване на външните разходи, която е предназначена да стимулира преразпределянето между видовете транспорт в полза на железопътния, тъй като той поражда по-малко външни разходи в сравнение с други видове, като например автомобилният транспорт;
 - помощи за насърчаване на оперативната съвместимост, както и, в степенята, в която те отговарят на нуждите от координиране на транспорта, помощите, насърчаващи укрепването на безопасността, премахването на техническите бариери и намаляването на шумовото замърсяване (наричани по-долу „помощ за оперативната съвместимост“);
 - помощ за научноизследователската и развойна дейност, отговаряща на нуждите на координирането на транспорта.
99. В следващите раздели Комисията подробно ще изложи условия, които, от гледна точка на нейната практика по вземането на решения, позволяват да се гарантира, по отношение на тези различни видове помощи за координирането на транспорта, че въпросните помощи отговарят на условията за съвместимост, посочени в член 73 от Договора. Предвид специфичното естество на помощите за научноизследователска и развойна дейност, критериите, приложими за този вид мерки, се разглеждат отделно.

6.3. Критерии, приложими за помощите за ползване на железопътната инфраструктура, за съкращаване на външните разходи и за оперативната съвместимост

100. Оценката на съвместимостта на помощите за ползване на инфраструктурата, за съкращаване на външните разходи и за оперативната съвместимост, по отношение на член 73 от Договора съответства на практиката на Комисията по вземане на решения в съответствие с член 3, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕИО) № 1107/70. В светлината на тази практика, подробно описаните по-долу условия изглежда са достатъчни за да се направи извод за съвместимостта на помощта.

6.3.1. Разходи, които отговарят на условията за отпускане на помощ

101. Разходите, които отговарят на условията за отпускане на помощ, се определят на основата на следните елементи.
102. По отношение на **помощта за ползване на железопътни инфраструктури**, разходите, които отговарят на условията за отпускане на помощ са допълнителните разходи за ползване на инфраструктурата, които се поемат от железопътния транспорт, но не и от конкурентен вид транспорт, замърсяващ в по-голяма степен околната среда.
103. По отношение на **помощта за съкращаване на външните разходи**, разходите, които отговарят на условията за отпускане на помощ са онази част от външните разходи, които железопътният транспорт позволява да се избегнат в сравнение с конкурентните видове транспорт.
104. В тази връзка следва да се припомни, че член 10 от Директива 2001/14/ЕО изрично позволява на държавите-членки да приложат схема за компенсиране за очевидно неизплатени разходи за екология, произшествия и инфраструктура при конкурентни видове транспорт, доколкото тези разходи надвишават еквивалентните разходи при железопътен транспорт. Ако все още не съществува законодателство на Общността, което да хармонизира методите на изчисляване на таксите за достъп до инфраструктурата за различните видове наземен транспорт, за прилагането на настоящите ръководни насоки, Комисията ще отчита развитието на правилата, приложими за разпределянето на разходите за ползване на инфраструктурата и външните разходи ⁽¹⁾.

(¹) В тази връзка член 11, трета алинея от Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42), изменена с Директива 2006/103/ЕО (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 344) предвижда, че „Не по-късно от 10 юни 2008 г., Комисията след проучване на всички становища, включващи разходи, свързани с околна среда, шум, задръствания и здравеопазване, представя общо приложим, прозрачен и понятен модел за оценка на всички външни разходи, който да служи като база за бъдещи калкулации на инфраструктурните такси. Този модел трябва да се припраща на анализ на влиянието от поемането на външните разходи за всички видове транспорт и стратегия за поетапно въвеждане на модел за всички видове транспорт“. В рамките на подготовката на съобщение относно поемането на външните разходи за постигане на тази цел, на 16 януари 2008 г. Европейската комисия публикува ръководство, включващо направени към днешна дата проучвания за външните разходи на транспортния сектор (http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm). Това ръководство, изготвено съвместно от множество институти за изследване на транспорта, може да се използва, заедно с други елементи, за определяне на допустимите разходи. Освен това, Комисията публикува в документа COM(1998) 466 — Бяла книга, озаглавена „Справедливо заплащане за ползване на инфраструктурата — Поетапен подход за установяване на обща рамка за таксуването за ползване на транспортните инфраструктури в ЕС“ (Бюлетин на ЕС — Допълнение 3/98).

105. Както по отношение на помощта за ползване на железопътната инфраструктура, така и по отношение на помощта за съкращаване на външните разходи, държавата-членка трябва да предостави сравнителен, прозрачен, обоснован и количествен анализ на разходите при железопътния транспорт и алтернативните варианти, основаващи се на други видове транспорт ⁽¹⁾. Използваният метод и извършените изчисления трябва да бъдат направени публично достояние ⁽²⁾.
106. Що се отнася до **помощта за оперативната съвместимост**, разходите, които отговарят на условията за отпускане на помощ, обхващат, в степента, в която следващите допринасят за целите от координиране на транспорта, всички инвестиции, свързани с монтажа на системи за сигурност и оперативна съвместимост ⁽³⁾, или с намаляването на шума както в железопътните инфраструктури, така и при подвижния състав. В частност са обхванати всички инвестиции, свързани с внедряването на ERTMS (European Rail Traffic Management System — Европейска система за контрол на влаковете) и на всяка сходна мярка, която би могла да съдейства за премахване на техническите бариери за европейския пазар на железопътни услуги ⁽⁴⁾.

6.3.2. Необходимост и съразмерност на помощта

107. Комисията счита, че съществува презумпция за необходимост и съразмерност на помощта, когато интензитетът на помощта остава по-нисък от следните стойности:
- а) за помощта за ползване на железопътната инфраструктура, 30 % от общите разходи на железопътния транспорт, в границите на 100 % от допустимите разходи ⁽⁵⁾;
 - б) по отношение на помощта за съкращаване на външните разходи — 30 % ⁽⁶⁾ от общите разходи на железопътния транспорт, в границата до 50 % от разходите, които отговарят на условията за отпускане на помощта ⁽⁷⁾;
 - в) в случая на помощи за съвместимост, 50 % от допустимите разходи.
108. За помощите, които надхвърлят тези нива, държавите-членки трябва да докажат необходимостта и съразмерността на съответните мерки ⁽⁸⁾.
109. Както по отношение на помощта за ползване на железопътните инфраструктури, така и по отношение на помощта за съкращаване на външните разходи, помощта трябва да е строго ограничена по-скоро по компенсирането на скритите (оставащи за сметка на железопътното предприятие) разходи, свързани с използването на железопътния транспорт, отколкото на използването на по-силно замърсяващ околната среда вид транспорт. Когато съществуват няколко конкурентни алтернативни решения, които причиняват по-високи нива на замърсяване на околната среда в сравнение с железопътния транспорт, избраната граница съответства на най-голямата разходна разлика между тези различни варианти. Когато са спазени праговете на интензитет, посочен в точка 108, може да се приеме, че е изпълнен критерият за недопускане на свръхкомпенсиране.

⁽¹⁾ Държавите-членки ще могат да намерят указания във връзка с различните методи за изчисляване на външните разходи в приложението 2 към Зелената книга на Комисията „Към справедливо и ефикасно тарифиране в транспорта — Варианти за поемане на външните разходи за транспорта в ЕС“ (Бюлетин на ЕС — Допълнение 2/96); Документ COM(1995) 691 окончателен) и в проучването, което Комисията ще публикува на 16 януари 2008 г. (Вж. член 11 от Директива 1999/62/ЕО).

⁽²⁾ Член 10 от Директива 2001/14/ЕО.

⁽³⁾ Вж. по-специално Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6), изменена с Директива 2007/32/ЕО (ОВ L 141, 25.6.2007 г., стр. 63) и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1). Директива, последно изменени с Директива 2007/32/ЕО.

⁽⁴⁾ Изчисляването на допустимите разходи ще отчита евентуалните изменения в таксите за използване на инфраструктурата в зависимост от показателите на подвижния състав (по-специално, шумови показатели).

⁽⁵⁾ Вж. в качеството на пример решение на Комисията от 27 декември 2006 г., № 574/05, продължаване на съществуващата схема за помощ N 335/03 — Италия — Frioul-Vénétie-Julienne — Помощ за създаването на железопътни магистрали (ОВ C 133, 15.6.2007 г., стр. 6); решение на Комисията от 12 октомври 2006 г., N 427/06, Обединеното кралство — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) (ОВ C 283, 21.11.2006 г., стр. 10).

⁽⁶⁾ Регламент (ЕО) № 1692/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 2006 г. за създаване на втората програма „Марко Поло“ за предоставяне на европейска финансова помощ за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт (Марко Поло II) и за отменяне на Регламент (ЕО) № 1382/2003 (ОВ L 328, 24.11.2006 г., стр. 1) предвижда в своето приложение 1, че Финансовата помощ от Общността за дейността по прехвърляне към друг вид транспорт е ограничена до максимум 35 % от общата сума на необходимите разходи за осъществяване на дейността и произтичащи от нея. В настоящите ръководни насоки, по отношение на държавните помощи за координиране на транспорта критерият е 30 % от общите разходи на железопътния транспорт.

⁽⁷⁾ Вж. в качеството на пример решението на Комисията от 22 декември 2006 г., N 552/06, Дания, Удължаване на схемата за екологична помощ за железопътния превоз на товари (ОВ C 133, 15.6.2007 г., стр. 5) и решението на Комисията от 12 октомври 2006 г., N 427/06, Обединеното кралство — Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), *op.cit.*

⁽⁸⁾ Такъв може да бъде случаят с мерките за оперативна съвместимост по трансевропейската железопътна мрежа, така както е последно дефинирана с Решение № 884/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г., за изменение на Решение № 1692/96/ЕО относно общностните насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 1).

110. При всички обстоятелства, когато получател на помощта е железопътно предприятие, трябва да се докаже, че помощта действително има стимулиращ ефект за преминаване към използване на железопътен транспорт. Това ще изисква по принцип помощта да намери отражение в цената, изисквана от пътника или товародателя, тъй като именно на това ниво се извършва изборът между железниците и по-силно замърсяващите околната среда видове транспорт, какъвто е автомобилният транспорт ⁽¹⁾.
111. На последно място, що се отнася по-специално до помощта за ползване на инфраструктурата и за съкращаване на външните разходи, необходимо е да съществуват реалистични перспективи за запазване на прехвърления към железниците трафик, за да доведе помощта до устойчиво прехвърляне на трафик.

6.3.3. Заключение

112. Помощите за ползване на железопътната инфраструктура, за съкращаване на външните разходи и за оперативната съвместимост, които са необходими и съразмерни и съответно не вредят на конкуренцията в разрез с общите интереси, трябва да бъдат считани за съвместими по смисъла на член 73 от Договора.

6.4. Съвместимост на помощта за научноизследователска и развойна дейност

113. В областта на наземния транспорт, член 3, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕИО) № 1107/70, приет на основание на член 73 от Договора, предвижда възможност за отпускане на помощи за научноизследователска и развойна дейност. Комисията наскоро разви практика при прилагането на тази разпоредба ⁽²⁾.
114. Член 9, параграф 2, буква б) от Регламент ЗОУ възпроизвежда текста на член 3, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕИО) № 1107/70. По силата на тази разпоредба, помощта, която има за цел да улесни научните изследвания или разработки на по-икономични за общността като цяло форми и технологии за железопътен пътнически транспорт, ограничена е до експерименталната фаза и не се отнася до фазата на търговска експлоатация на тези форми и технологии, трябва да се разглежда като отговаряща на нуждите от координиране на транспорта.
115. Член 9, параграф 2, буква б) освен това се прилага, без да се засяга член 87 от Договора. Следователно, помощта за научноизследователска, развойна и новаторска дейност в областта на пътническия транспорт, когато не е обхваната от член 9 на Регламент ЗОУ, както и помощта, която се отнася само за товарния транспорт, ще могат да се разглеждат като съвместими на основание на член 87, параграф 3, буква в) от Договора.
116. В тази връзка, Комисията определи в общностната рамка на държавните помощи за научноизследователската, развойната и новаторската дейност ⁽³⁾ (наричана по-нататък „общностна рамка“) условията, при които тя ще обяви за съвместими с общия пазар, на основание член 87, параграф 3, буква в) от Договора, помощите от този вид. Тази рамка се прилага „спрямо помощта за научноизследователска, развойна и новаторска дейност във всички сектори, обхванати от Договора. Тя се прилага също и по отношение на онези отрасли, които са обект на специални правила относно държавната помощ, освен когато в тези правила не е предвидено друго“ ⁽⁴⁾. Тя следователно се прилага и за помощта за научноизследователска, развойна и новаторска дейност в сектора на железопътния транспорт, която не попада в приложното поле на член 3, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕИО) № 1107/70 или на член 9 от Регламент ЗОУ (след влизането в сила на последния регламент).
117. Възможно е съвместимостта на помощта за научноизследователска и развойна дейност да може да бъде анализирана директно въз основа на член 73 от Договора, когато целта ѝ отговаря на нуждите от координиране на транспорта. В този случай е уместно да се проверят условията цитирани по-горе, и

⁽¹⁾ Предвид че става дума за мерки по член 15, параграф 1, буква д) от Директива 2003/96/ЕО, може да се счита че влияние върху цената на транспорта има, освен ако няма доказателства за противното. Вижте по-специално решението на Комисията от 2 април 2008 г., NN 46/B/06, Словакия — Освобождане от акцизи и отстъпки, предвидени в Директива 2003/96/ЕО, все още непубликувано.

⁽²⁾ Решение на Комисията от 30 май 2007 г., N 780/06, Нидерландия — Onderzoek en ontwikkeling composiet scheepsconstructie en multi-purpose laadruim; проект „the CompoCaNord“ (ОВ С 227, 27.9.2007 г., стр. 5); решение на Комисията от 19 юли 2006 г., N 556/05, Нидерландия — Environmental protection and innovation in public transport in the province of Gelderland (ОВ С 207, 30.8.2006 г.); решение на Комисията от 20 юли 2005 г., N 63/05, Чешка република — Programme for energy economics and use of alternative fuels in the transport sector (ОВ С 83, 6.4.2006 г.).

⁽³⁾ ОВ С 323, 30.12.2006 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ Ibidem, в точка 2.1.

по-специално факта, че помощта трябва да бъде необходима и съразмерна с поставената цел и да не вреди на общите интереси на Общността. Комисията счита, че общите принципи, формулирани в рамката на Общността, са подходящи за анализа на тези различни критерии.

7. ДЪРЖАВНИ ГАРАНЦИИ ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

118. Съобщението на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора към държавните помощи под формата на гаранции ⁽¹⁾ определя правния режим, приложим за държавните гаранции, включително в областта на железопътния транспорт.
119. В точка 2.1.3 от гореспоменатото съобщение се посочва, че „съставляват [...] помощ под формата на гаранция по-благоприятните кредитни условия, получени от предприятията, чийто правен статут изключва възможността за производство по несъстоятелност или неплатежоспособност или изрично предвижда държавна гаранция или покриване на загубите от държавата“.
120. На базата на постоянната практика, Комисията счита, че неограничените гаранции в един отворен за конкуренцията сектор са несъвместими с Договора. По силата на принципа за пропорционалност, по-специално те не могат да бъдат обосновани със задачи от общ интерес. Действително се оказва невъзможно, в случай на неограничена гаранция, да се провери дали размерът на помощта не надвишава нетната себестойност на предоставяната обществена услуга ⁽²⁾.
121. Когато държавните гаранции се предоставят на предприятия, едновременно присъстващи на конкурентни и неконкурентни пазари, Комисията има за практика да изисква пълното премахване на неограничената гаранция, отпускана на предприятието като цяло ⁽³⁾.
122. Много железопътни предприятия се ползват с неограничени гаранции. Тези гаранции в най-общи линии са наследство от специфични статuti на исторически монополи, създадени за железопътните предприятия преди влизането в сила на Договора или преди отварянето на пазара на железопътни транспортни услуги за конкуренцията.
123. Според данните, с които разполага Комисията, тези гаранции съставляват в голяма степен съществуваща помощ. Заинтересованите държави-членки се приканват да уведомят Комисията за условията за прилагане на тези режими на съществуваща помощ, а също и за планираните мерки за премахването им, в съответствие с процедурата, дефинирана в раздел 8.3.

8. ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

8.1. Правила за натрупване на помощи

124. Таваните на помощите, фиксирани в настоящите ръководни насоки, трябва да се прилагат без значение дали подкрепата за проекта е финансирана изцяло от държавни източници или отчасти от Общността. Помощите, разрешени според настоящите ръководни насоки, не могат да бъдат натрупвани с други държавни помощи по смисъла на член 87, параграф 1 от Договора, нито с други финансиания от Общността, ако такова натрупване води до ниво на подпомагане, по-високо от предвиденото от настоящите ръководни насоки.
125. В случай на помощи с различна цел, основаващи се на едни и същи признати разходи, се прилага най-благоприятният таван за помощта.

8.2. Дата на прилагане

126. Комисията ще прилага настоящите ръководни насоки от датата на публикуването им в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Комисията ще прилага настоящите ръководни насоки спрямо всички нотифицирани или нотифицирани помощи, по които тя ще се произнесе след датата на публикуването на настоящите ръководни насоки.

⁽¹⁾ ОВ С 71, 11.3.2000 г., стр. 14.

⁽²⁾ Решение 2005/145/ЕО на Комисията от 16 декември 2003 г. относно държавните помощи, отпуснати от Франция на EDF и на електроенергийната и газовата промишленост (ОВ L 49, 22.2.2005 г., стр. 9); решение на Комисията от 24 април 2007 г., Е-12/05, Полша — Неограничена гаранция в полза на Poczta Polska, (ОВ С 284, 27.11.2007 г., стр. 2); решение на Комисията от 27 март 2002 г., Е-10/00, Германия — Държавна гаранция за публичните кредитни институции (ОВ С 150, 22.6.2002 г., стр. 7).

⁽³⁾ Ibidem.

8.3. Полезни мерки

127. В съответствие с член 88, параграф 1 от Договора, Комисията предлага държавите-членки да променят съществуващите свои режими на помощи, отнасящи се до държавните помощи, визирани от настоящите ръководни насоки, за да се съобразят с тях най-късно две години след публикуването им в *Официален вестник на Европейския съюз*, и то, при условие че се спазват специфичните разпоредби, предвидени в главата, отнасяща се до държавните гаранции. Държавите-членки се поканват писмено да потвърдят, че приемат тези предложения за полезни мерки най-късно една година след датата на публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.
128. В случай че държава-членка пропусне да потвърди писмено приемането преди горепосочената дата, Комисията ще прилага член 19, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО ⁽¹⁾ и ще открие, ако е необходимо, процедурата, на която се позовава същият член.

8.4. Срок на валидност и доклад

129. Комисията си запазва правото да изменя настоящите ръководни насоки. Комисията ще представи доклад по прилагането им преди всяко изменение и, най-късно 5 години след датата на публикуването им.

⁽¹⁾ ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1791/2006.