



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, XXX г.
[...] (2015) XXX draft

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) .../... НА КОМИСИЯТА

от XXX година

за изменение на Регламент (ЕС) № 651/2014 за обявяване на някои категории
помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от
Договора

ПРОЕКТ

(текст от значение за ЕИП)

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) .../... НА КОМИСИЯТА

от XXX година

за изменение на Регламент (ЕС) № 651/2014 за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора

ПРОЕКТ

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 4 от него,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 2015/1588 на Съвета от 13 юли 2015 г. по прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към някои категории хоризонтална държавна помощ¹, и по-специално член 1, параграф 1, букви а) и б) от него,

след консултации с Консултативния комитет по държавните помощи,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент № 651/2014 на Комисията² се определят някои категории помощи, които са съвместими с вътрешния пазар и са освободени от изискването Комисията да бъде уведомена, преди те да бъдат предоставени. В Регламент № 651/2014 се предвижда, че Комисията може да разработи оперативни критерии за освобождаване на пристанищните и летищните инфраструктури, ако придобие достатъчен практически опит.
- (2) Комисията вече натрупа необходимия практически опит. С цел да се опростят и изяснят правилата за държавните помощи, да се намали административната тежест и да се даде възможност на Комисията да се съсредоточи върху случаите, които потенциално нарушават най-силно конкуренцията, помощите за пристанищните и летищните инфраструктури следва да бъдат включени в приложното поле на Регламент № 651/2014.
- (3) Инвестиционните помощи за регионалните летища с годишен пътничопоток до три милиона пътници може да подобрят както достъпността на някои региони, така и местното развитие, в зависимост от спецификата на всяко летище. Предвид на опита на Комисията, придобит с прилагането на Насоките относно държавните помощи за летища и авиокомпании³, инвестиционните помощи за

¹ ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 1.

² Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1).

³ ОВ С 99, 4.4.2014 г., стр. 3.

регионални летища не водят до неоправдано нарушаване на търговията и конкуренцията, при условие че са спазени определени условия. По тази причина те следва да бъдат обхванати от груповото освобождаване, когато изпълняват условията, предвидени в настоящия регламент. Не е целесъобразно да се определя праг за уведомяване, изразен в размер на помощта, тъй като въздействието на една мярка за помощ върху конкуренцията зависи главно от големината на летището, а не от размера на инвестицията.

- (4) Тези условия следва да целят ограничаване на нарушенията на конкуренцията, застрашаващи равнопоставеността във вътрешния пазар, по-специално като се гарантира пропорционалността на размера на помощта. За да бъде помощта пропорционална, нейният интензитет не следва да надвишава максималния допустим интензитет на помощ, предвиден в настоящия регламент, който варира в зависимост от големината на летището, и размерът на помощта не трябва да надвишава недостига на финансиране на инвестицията. Условията за съвместимост следва да гарантират, че достъпът до инфраструктурата е открит и недискриминационен. Не следва да се отпуска помощ за летища, разположени в близост до съществуващо летище, от което се извършват редовни въздушни услуги, тъй като помощта за такива летища създава по-голям риск от нарушаване на конкуренцията и следователно Комисията трябва да бъде уведомена за нея, освен ако помощта е отпусната на много малки летища (до 50 000 пътници годишно), при които е изключено значително нарушаване на конкуренцията поради твърде слабия трафик.
- (5) Морските пристанища са от стратегическо значение за постигането на основни цели на Съюза, например безпрепятственото функциониране на вътрешния пазар и засилването на икономическото, социалното и териториалното сближаване, както са определени, наред с другото, в стратегията „Европа 2020“ и в Бялата книга на Комисията „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“⁴. Както се подчертава в Съобщението „Пристанищата: двигател на растежа“⁵, Съюзът се нуждае от пристанища, функциониращи ефективно във всички морски региони, за което са необходими ефикасни публични и частни инвестиции. Инвестициите са необходими, по-специално за адаптирането на инфраструктурата за достъп до пристанищата, както и на тяхната инфраструктура и суперструктура, към увеличената големина и сложност на флота, използването на инфраструктура за алтернативни горива и по-строгите изисквания по отношение на екологичните показатели. Липсата на висококачествена пристанищна инфраструктура води до претоварване и допълнителни разходи за превозвачите, транспортните оператори и потребителите.
- (6) Развитието на вътрешните пристанища и тяхната интеграция в мултимодалния транспорт са основна цел на транспортната политика на Съюза. Законодателството на ЕС, например Директива 92/106/ЕИО на Съвета⁶, си поставя изричната цел да засили интермодалността на транспорта. Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство

⁴ COM(2011) 144.

⁵ COM(2013) 295.

⁶ Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).“

— към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ също насърчава преминаването към по-екологични видове транспорт като железопътния и морския/речния транспорт. В съобщението си „Към качествен транспорт по вътрешните водни пътища NAIADES II“ Комисията посочва, че „[И]нфраструктурата на ЕС в областта на вътрешните водни пътища няма достатъчно връзки и не е интегрирана с другите видове транспорт“⁷.

- (7) Условието за освобождаването на помощите за пристанища следва да целят ограничаване на нарушенията на конкуренцията, застрашаващи равнопоставеността във вътрешния пазар, по-специално като се гарантира пропорционалността на размера на помощта. За да бъдат пропорционални, помощите не следва да надвишават максималния допустим интензитет на помощ, предвиден в настоящия регламент, който за морските пристанища варира в зависимост от големината на инвестиционния проект. Размерът на помощта следва да не надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията. Следва също да бъде гарантиран открит и недискриминационен достъп до инфраструктурата.
- (8) Инвестициите, включени в работните планове за коридорите на основната мрежа, създадена с Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁸, са проекти от общ интерес с особен стратегически интерес за Съюза. Морските пристанища, които са част от тези мрежи, представляват входните и изходните пунктове на превозваните товари от и за Съюза. Инвестициите, предназначени за подобряването на функционирането на тези пристанища, следва да се ползват от по-висок праг за уведомяване.
- (9) [С Регламента на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата бяха въведени прозрачни и отделни сметки, което позволява използването на публични средства от управителните органи на пристанищата и доставчиците на пристанищни услуги да бъде установявано лесно. Тази финансова прозрачност насърчава ефикасното използване на публични средства в пристанищата и улеснява, когато е целесъобразно, контрола върху държавните помощи. Освен това с регламента се въвеждат общи и прозрачни процедури за възлагането на договори за пристанищни услуги, както и прозрачна и автономна политика за таксуване при ползването на пристанищната инфраструктура.]⁹
- (10) С оглед на опита, придобит с прилагането на Регламент № 651/2014, целесъобразно е също да бъдат пояснени или изменени някои разпоредби, чието прилагане се е оказало трудно. По-специално, що се отнася до схемите за регионална оперативна помощ за най-отдалечените региони, прилагането на различни правила за компенсиране на допълнителните транспортни разходи и другите допълнителни разходи се оказва трудно на практика и неподходящо за отстраняването на неблагоприятните условия, посочени в член 349 от Договора, и разпоредбите следва да бъде заменени с метод, който да се прилага за всички допълнителни разходи. С оглед на ограничените отрицателни ефекти върху

⁷ COM(2013) 623.

⁸ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

⁹ [В момента Европейският парламент и Съветът разглеждат регламента и окончателното му приемане се очаква до края на 2016 г.]

конкуренцията на помощите за култура и за опазване на културното наследство, праговете за уведомяване за помощи в тези области следва да бъдат повишени.

(11) Поради това Регламент (ЕС) № 651/2014 следва да бъде съответно изменен,
ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 651/2014 се изменя, както следва:

(1) Член 1 се изменя, както следва:

– а) в параграф 1, букви к) и л) се заменят със следното:

„к) помощи за спортна инфраструктура и мултифункционална инфраструктура за отдих;

л) помощи за местни инфраструктури;

м) помощи за регионални летища; и

н) помощи за пристанища.“

– б) параграф 3 се заменя със следното:

„Настоящият регламент не се прилага за:

а) помощи, предоставени в сектора на рибарството и аквакултурите, обхванати от Регламент (ЕС) № 1379/2013 на Европейския парламент и на Съвета^{*}, с изключение на помощите за обучение, помощите за достъп на МСП до финансиране, помощите за научноизследователска и развойна дейност, помощите за иновации за МСП, помощите за работници в неравностойно положение и работници с увреждания и схемите за регионална оперативна помощ в най-отдалечените региони и в слабо населените райони;

б) помощи, предоставени в сектора на първично производство на селскостопански продукти, с изключение на компенсацията за допълнителни разходи в най-отдалечените региони и слабо населените райони, помощи за консултантски услуги в полза на МСП, помощи за рисково финансиране, помощи за научноизследователска и развойна дейност, помощи за иновации в полза на МСП, помощи за опазване на околната среда, помощи за обучение и помощи за работещи в неравностойно положение и работещи с увреждания;

в) помощи, различни от регионална оперативна помощ в най-отдалечените региони и в слабо населените райони, отпуснати в сектора на преработката и продажбата на селскостопански продукти, в следните случаи:

i) когато размерът на помощта е определен въз основа на цената или количеството на тези продукти, които се изкупуват от първичните производители или се предлагат на пазара от съответните предприятия, или

ii) когато помощта е обвързана със задължението да бъде прехвърлена частично или изцяло на първичните производители;

г) помощи за улесняване на закриването на неконкурентоспособни въглищни мини в съответствие с Решение № 2010/787 на Съвета;

д) категориите регионални помощи, които са изключени в член 13.

^{*} Регламент (ЕС) № 1379/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно общата организация на пазарите на продукти от риболов и аквакултури, за изменение на регламенти (ЕО) № 1184/2006 и (ЕО) № 1224/2009 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 104/2000 на Съвета (ОВ L 354, 28.12.2013 г., стр. 1).“

– в) Параграф 4, буква в) се заменя със следното:

„в) помощи за предприятия в затруднено положение, с изключение на схемите за помощ за отстраняване на щети, причинени от някои природни бедствия, и схемите за регионална оперативна помощ в най-отдалечените региони и в слабо населените райони, при условие че с тези схеми предприятията в затруднено положение не се третират по-благоприятно от другите предприятия.“

(2) Член 2 се изменя както следва:

– а) точка 42 се заменя със следното:

„42. „регионална оперативна помощ“ означава помощ за намаляване на текущите разходи на дадено предприятие. Тук се включват разходи за персонал, материали, услуги, възложени на подизпълнители, комуникации, електроенергия, поддръжка, наем, управление и др., като не се включват амортизационните разходи и разходите за финансиране, ако те са включени в допустимите разходи при предоставянето на инвестиционната помощ;“

– б) точка 48 се заменя със следното:

„48. „слабо населени райони“ са регионите по NUTS 2 с по-малко от 8 жители на km² или регионите по NUTS 3 с по-малко от 12,5 жители на km²“

– в) точка 55 се заменя със следното:

„55 „райони, отговарящи на изискванията за оперативна помощ“ са най-отдалечените региони, посочени в член 349 от Договора, или слабо населените райони, определени в точка 48.“

– г) вмъква се следната точка:

„61а. „закриване на същата или подобна дейност“ означава пълно закриване и частично закриване, водещо до значителна загуба на работни места. За целите на настоящата разпоредба значителна загуба на работни места се определя като загуба на най-малко 100 работни места в дадено предприятие или като намаляване на работните места, представляващо поне 50 % от работната сила на дадено предприятие;“

– д) след точка 143 се добавят следните точки:

„Определения за помощите за регионални летища

144. „летишна инфраструктура“ означава инфраструктурата и съоръженията, чрез които летището предоставя летищни услуги на авиокомпаниите и на различните доставчици на услуги, включително пистите, терминалите, стоянките, пътеките за рулиране, централизираната инфраструктура за наземно обслужване и всякакви други съоръжения, използвани пряко за летищни услуги, с изключение на инфраструктурата и оборудването, необходими главно за извършването на невъздухоплавателни дейности като паркинги за леки коли, магазини и ресторанти;

145. „авиокомпания“ означава всяка авиокомпания с валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка или държава от Общоевропейското авиационно пространство съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета*;

146. „летище“ означава субект или група субекти, който/която упражнява стопанска дейност, състояща се от предоставянето на летищни услуги на авиокомпаниите;

147. „летищни услуги“ означава услугите, които летище или негово дъщерно дружество предоставя на авиокомпаниите, т.е. осигуряване на обслужването на

въздухоплателните средства от кацането до излитането, както и на пътниците и товарите, така че авиокомпаниите да могат да предоставят въздухоплателни транспортни услуги, включително и предоставянето на услуги по наземно обслужване и централизирана инфраструктура за наземно обслужване;

148. „централизирана инфраструктура за наземно обслужване“ означава инфраструктурата, която обикновено се управлява от оператора на летището и се предоставя на разположение на различните доставчици на наземни услуги, извършващи дейност на летището в замяна на възнаграждение, с изключение на съоръженията, притежавани или експлоатирани от доставчици на услуги по наземно обслужване;

149. „високоскоростен влак“ означава влак, способен да достигне скорост над 200 km/h;

150. „наземни услуги“ означава услугите, предоставяни на ползвателите на летището, съгласно описанието в приложението към Директива 96/67/ЕО**;

151. „невъздухоплателни дейности“ означава търговски услуги за авиокомпаниии или други ползватели на летището, включително спомагателни услуги за пътници, за спедитори или други доставчици на услуги, отдаване под наем на помещения за офиси и магазини, паркинги за автомобили и хотели;

Определения за помощи за пристанища

152. „пристанище“ означава наземно и морско пространство, състоящо се от инфраструктура и оборудване, предназначени главно за приемането на плавателни съдове, тяхното товарене и разтоварване, складиране, получаване и предаване на стоки, или за качване и слизане от борда на пътници, както и всяка друга инфраструктура, необходима на превозвачите в пределите на пристанищната зона;

153. „морско пристанище“ означава пристанище, предназначено главно за приемането на плавателни съдове по море;

154. „вътрешно пристанище“ означава пристанище, различно от морско пристанище, с непряк достъп до открито море по вътрешни водни пътища;

155. „пристанищна инфраструктура“ означава инфраструктура и съоръжения, генериращи преки приходи за оператора на пристанището, включително котвените стоянки, използвани за акостирането на кораби, стените на кейовете, кейовете и плаващите понтонни рампи в приливно-отливните области, вътрешните водни басейни, насипите и пресушаването на земя от морето и транспортните съоръжения в зоната на пристанището;

156. „пристанищна суперструктура“ означава повърхностни съоръжения, сгради, както и мобилно оборудване (например кранове) и фиксирано оборудване, които са пряко свързани с транспортната функция на пристанището;

157. „инфраструктура за достъп“ означава всеки вид инфраструктура, необходима за осигуряването на достъп и влизане по суша, море или река от ползвателите на морски или вътрешни пристанища, по-специално пътища за достъп, железопътни коловози, вълноломи, канали за достъп, шлюзове;

158. „драгиране“ означава отстраняване на пясък, седимент или други вещества от дъното на водните пътища за достъп до пристанището с цел да се осигури на плавателните съдове достъп до пристанището;

159. „драгиране с цел поддръжка“ означава редовно извършва на драгиране, за да се поддържа достъпът до водните пътища;

* Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

** Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36). “

(3) Член 4 се изменя, както следва:

- а) параграф 1 се изменя, както следва:
- і) буква щ) се заменя със следния текст:

„щ) за инвестиционни помощи за култура и за опазване на културното наследство: [150] млн. евро за проект; за оперативни помощи за култура и за опазване на културното наследство: [75] млн. евро на предприятие за година.“

- ii) добавят се следните букви:

„гг) за помощи за регионални летища: интензитетите на помощ, предвидени в член 56а, параграфи 11 и 12;

дд) за инвестиционни помощи за морски пристанища: [100] млн. евро за единен инвестиционен проект (или [120] млн. евро за единен инвестиционен проект в морско пристанище, включено в работния план за коридор на основната мрежа, както е посочено в член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета*);

ее) за инвестиционни помощи за вътрешни пристанища: [20] млн. евро за единен инвестиционен проект.“

*Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1). “

(4) В член 5, параграф 2 се добавя следната буква:

„к) помощи под формата на продажба или отдаване под наем на материални активи под пазарните цени, ако стойността е установена чрез независима експертна оценка, извършена преди продажбата или отдаването под наем, или чрез позоваване на публично достъпен, редовно актуализиран и общоприет показател.“

(5) В член 6 параграф 5 се изменя, както следва:

а) буква а) се заменя със следното:

„а) регионални оперативни помощи и регионални помощи за градско развитие, ако са изпълнени съответните условия, определени в членове 15 и 16;“

б) буква г) се заменя със следното:

„г) помощи за компенсиране на допълнителните разходи, свързани с наемането на работници с увреждания, и помощи за компенсиране на разходите за оказване на помощ на работници в неравностойно положение, ако са изпълнени съответните условия, предвидени в членове 34 и 35;“

(6) Член 7 се изменя, както следва:

- а) в параграф 1 се добавя трето изречение:

„Размерите на допустимите разходи могат да бъдат изчислени в съответствие с опростените варианти за разходите, предвидени в членове 67 и 68 от Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета*, при условие че операцията е поне частично финансирана от фонд на ЕС, позволяващ използването на тези опростени варианти за разходите, и категорията разходи е допустима съгласно съответната разпоредба за освобождаване.“

– б) в параграф 3 първото изречение се заменя със следното:

„Платимите в бъдеще помощи, които се предоставят на няколко части, се сконтират към тяхната стойност към момента на предоставянето им.“

– в) параграф 4 се заличава;

* Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 320).

(7) Член 12 се заменя със следното:

„Член 12

Мониторинг

1. За да може Комисията да контролира помощите, освободени от задължението за уведомяване по силата на настоящия регламент, държавите членки или, за помощи, предоставени в полза на проекти по цел „Европейско териториално сътрудничество“, държавата членка, в която е разположен управителният орган, пазят подробна документация, съдържаща информацията и придружаващата документация, които са необходими, за да се установи спазването на всички условия, определени в настоящия регламент. Тази информация се съхранява за период от 10 години от датата на предоставяне на помощта *ad hoc* или от датата на предоставяне на последната помощ по схемата.

2. В случай на схеми, по които автоматично се предоставя фискална помощ въз основа на данъчните декларации на бенефициерите и когато не се извършва предварителен контрол дали всички условия за съвместимост са спазени за всеки бенефициер, държавата членка въвежда подходящ контролен механизъм за редовна проверка веднъж на фискална година, най-малкото *ex post* и въз основа на извадка, че са спазени всички условия за допустимост и с цел да бъдат направени необходимите заключения. Държавите членки пазят подробна документация за проверките за период от поне 10 години от датата на тяхното извършване.

3. Съответната държава членка предоставя на Комисията в срок от 20 работни дни или по-дълъг срок, който може да е определен в искането, цялата информация и придружаващата документация, която Комисията счита за необходима за целите на контрола на прилагането на настоящия регламент, включително информацията, посочена в параграфи 1 и 2.“

(8) Член 13 се заменя със следното:

„Член 13

Обхват на регионалните помощи

Настоящият раздел не се прилага за:

- а) помощи, които благоприятстват дейности в стоманодобива, въгледобива, корабостроенето или производството на синтетични влакна;
- б) помощи за транспортния сектор, както и за свързаната с него инфраструктура, производството и преноса на енергия и енергийните инфраструктури, с изключение на схемите за оперативни помощи в най-отдалечените региони и в слабо населените райони;
- в) регионални помощи под формата на схеми, предназначени за ограничен брой конкретни стопански сектори; схеми, предназначени за туристически дейности, широколентови инфраструктури или преработка и продажба на селскостопански продукти, не се считат за предназначени за конкретни стопански сектори;
- г) индивидуални регионални инвестиционни помощи за бенефициер, който към момента на заявлението за помощ
- и) е закрил същата или подобна дейност в предприятие в ЕИП през предходните две години, или
- ii) има конкретни планове да закрие такава дейност в рамките на период, който започва на датата на заявлението за помощ до две години след приключването на първоначалната инвестиция.

Тази разпоредба се прилага само за закриване, което се осъществява в договаряща страна по Споразумението за ЕИП, различна от тази, в която ще бъде предоставена помощта.

д) регионални оперативни помощи, предоставени на предприятия, чиито основни дейности спадат към раздел К „Финансови и застрахователни дейности“ от NACE Rev. 2, или на предприятия, които извършват дейности в група, чиито основни дейности спадат към класове 70.10 „Дейности на централни офиси“ или 70.22 „Консултантски дейности в областта на управлението“ от NACE Rev. 2.“

(9) Член 14 се изменя, както следва:

– а) в параграф 6, втора алинея първото изречение се заменя със следното:

„В случай на придобиване на активите на стопански обект по смисъла на член 2, точка 49 или точка 51, се вземат предвид само разходите за закупуване на активите от трети страни, които не са свързани с купувача“.

– б) в параграф 7 първото изречение се заменя със следното:

„За помощи, предоставени на големи предприятия за основна промяна в производствения процес, допустимите разходи трябва да надхвърлят амортизацията на активите, свързани с дейността, която предстои да бъде модернизирана, през предходните три финансови години.“

(10) Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Регионални оперативни помощи

1. Схемите за регионална оперативна помощ в най-отдалечените региони и в слабо населените райони са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф

3 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.

2. В слабо населените райони схемите за регионални оперативни помощи компенсират допълнителните разходи за транспорт на стоки, които са произведени в райони, които отговарят на условията за оперативна помощ, както и допълнителните разходи за транспорт на стоки, които подлежат на допълнителна преработка в тези райони, при следните условия:

а) производствената дейност на бенефициерите е в тези райони;

б) помощта може предварително да бъде изразена количествено по обективен начин въз основа на фиксирана сума или сума за тонкилометър или друга подходяща единица;

в) допълнителните транспортни разходи се изчисляват въз основа на пробега на стоките в рамките на националните граници на засегнатата държава членка, като се използва транспортното средство, което има до най-ниски разходи за бенефициера.

Интензитетът на помощта не надхвърля 100 % от допълнителните транспортни разходи, определени в настоящия параграф.

3. В най-отдалечените региони схемите за оперативна помощ компенсират допълнителните оперативни разходи, възникнали в най-отдалечените региони като пряко следствие от едно или няколко от постоянните неблагоприятни условия, посочени в член 349 от Договора, когато стопанската дейност на бенефициерите се намира в най-отдалечен регион и при спазване на следните условия:

а) годишният размер на помощта за всеки бенефициер по всички схеми за оперативна помощ не надхвърля един от следните проценти:

i) за предприятия, извършващи производствени дейности:

— [...] % от годишната брутна добавена стойност, създадена от бенефициера в съответния най-отдалечен регион; или

— [...] % от годишните разходи за труд, направени от бенефициера в съответния най-отдалечен регион; или

— [...] % от годишния оборот на бенефициера, реализиран в съответния най-отдалечен регион.

ii) за предприятия, ангажирани с други дейности:

— [...] % от годишната брутна добавена стойност, създадена от бенефициера в съответния най-отдалечен регион; или

— [...] % от годишните разходи за труд, направени от бенефициера в съответния най-отдалечен регион; или

— [...] % от годишния оборот на бенефициера, реализиран в съответния най-отдалечен регион.

iii) процентите, посочени в точки i) и ii), могат да бъдат увеличени с [...] процентни пункта] в най-отдалечените региони, които се намират на повече от 4 000 km от столицата на съответната държава членка; или

б) за предприятия с годишен оборот до [300 000 евро], като алтернатива на процентите, посочени в буква а), годишният размер на помощта за всяко предприятие бенефициер по всички схеми за оперативна помощ не надхвърля [150 000 евро].“

(11) В член 21 уводното изречение на параграф 16 се заменя със следния текст:

„Мерките за рисково финансиране, по които на допустими предприятия се предоставят гаранции или заеми, или се предоставят квазикапиталови инвестиции, структурирани като дълг в допустими предприятия, отговарят на следните условия:“

(12) В член 22 параграф 2 се заменя със следното:

„Допустими са малки предприятия до пет години след тяхната регистрация, чиито акции не се търгуват на фондовата борса, при условие че новорегистрираното малко предприятие:

а) започва дейност, която е нова за това предприятие, б) все още не е разпределяло печалби и в) не е било създадено чрез сливане.

За допустимите предприятия, които не подлежат на регистриране, се счита, че периодът на допустимост от 5 години започва от момента, в който предприятието започва своята стопанска дейност или подлежи на данъчно облагане за нея.“

(13) В член 31 параграф 3, буква б) се заменя със следното:

„б) оперативни разходи на обучаващите и обучаваните, които са пряко свързани с проекта за обучение, като пътни разходи, разходи за настаняване, материали и консумативи, пряко свързани с проекта, амортизация на инструменти и оборудване, доколкото те се използват изключително за проекта за обучение;“

(14) В член 52 се вмъква следният параграф:

„2а. Като алтернатива на установяването на допустимите разходи, предвидено в параграф 2, максималният размер на помощта за даден проект може да бъде установен въз основа на състезателната процедура за подбор, посочена в параграф 4.“

(15) Член 53 се изменя, както следва:

– а) параграф 2, буква а) се заменя със следното:

„а) музеи, архиви, библиотеки, артистични и културни центрове и средища, театри, кина, оперни театри, концертни зали, други организации за представления на живо, институции, ангажирани със съхраняване на филмовото наследство, и други подобни артистични и културни инфраструктури, организации и институции;“

– б) в параграф 9 първото изречение се заменя със следното:

„За дейностите, определени в параграф 2, буква е), максималният размер на помощта не надхвърля разликата между допустимите разходи и сконтираните приходи на проекта или 70 % от допустимите разходи.“

(16) В член 54, параграф 4 втората алинея се заменя със следното:

„И в двата случая максималните разходи, подлежащи на задължения за териториалност на разходите, в никакъв случай не надхвърлят 80 % от общия бюджет на продукцията.

Държава членка може също да обвърже допустимостта на проектите с минимално равнище на производствена дейност в съответната територия, като това равнище не надхвърля 50 % от общия бюджет на продукцията.“

(17) Следните раздели се вмъкват след член 56:

„РАЗДЕЛ 14

Помощи за регионални летища

Член 56а

Инвестиционни помощ за регионални летища

- „1. Инвестиционните помощи за летище са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.
2. Въпросната инвестиция трябва да има задоволителни средносрочни перспективи за запълване на капацитета на летищата въз основа на разумни прогнози за трафика.
3. Летището трябва е отворено за всички потенциални ползватели и да не е запазено за един конкретен ползвател. Ако капацитетът е физически ограничен, помощта се разпределя въз основа на подходящи, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.
4. Помощта не се отпуска на летище, намиращо се на до 100 километра или до 60 минути път с лека кола, автобус, влак или високоскоростен влак от съществуващо летище, от което се извършват редовни въздушни услуги по смисъла на член 2, параграф 16 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета.
5. Помощта не се отпуска на летища със среден годишен пътничкопоток от повече от три милиона пътници през последните две финансови години, предшестващи годината, в която помощта действително е предоставена. Не се очаква благодарение на помощта да доведе до увеличение на средния годишен пътничкопоток на летището над три милиона пътници в рамките на две финансови години след предоставянето на помощта.
6. Настоящият член не се прилага за летища със среден годишен товаропоток от над 200 000 тона през последните две финансови години, предшестващи годината, в която помощта действително е предоставена. Той не се прилага също, ако се очаква помощта да доведе до увеличение на средния годишен товаропоток на летището над 200 000 тона в рамките на две финансови години след предоставянето на помощта.
7. Параграф 4 не се прилага за летища с годишен пътничкопоток до 50 000 пътници през последните две финансови години, предшестващи годината, в която помощта действително е предоставена, при условие че не се очаква помощта да доведе до увеличение на средния годишен пътничкопоток на летището над 50 000 пътници.
8. Помощта не се предоставя за преместването на съществуващи летища или за изграждането на ново летище за пътнически полети (включително за преобразуването на съществуващ авиационен терен в летище за пътнически полети).
9. Размерът на помощта не надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията. Оперативната печалба се приспада от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средства.
10. Допустими са разходите, свързани с инвестициите в летищна инфраструктура.
11. Размерът на помощта не превишава:
 - а) 50% от допустимите разходи за летища със среден годишен пътничкопоток от един до три милиона пътници през последните две финансови години, предшестващи годината, в която помощта е предоставена;

- б) 75 % от допустимите разходи за летища със среден годишен пътничкопоток до един милион пътници през последните две финансови години, предшестващи годината, в която помощта е предоставена.

12. Максималните интензитети на помощта могат да бъдат увеличени с 20 процентни пункта за летища, разположени в отдалечени региони.

РАЗДЕЛ 15

Помощи за пристанища

Член 56б

Инвестиционни помощи за морски пристанища

1. Инвестиционните помощи за морски пристанища са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.

2. Допустими са разходите за инвестициите, включително разходите за планиране:

- а) за изграждането или модернизирването на инфраструктурата и суперструктурата на морски пристанища, с изключение на мобилните устройства; и
- б) за изграждането или модернизирването на инфраструктура за достъп, включително драгиране, но без драгиране с цел поддръжка, предназначена за търговски използваната инфраструктура на морски пристанища.

Недопустими са инвестиционните разходи, свързани с нетранспортни дейности, извършвани в периметъра на пристанището, включително съоръжения за промишлено производство, офиси или магазини.

3. Размерът на помощта не надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията. Оперативната печалба се приспада от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средства.

4. Максималният интензитет на помощта за инвестициите, определени в параграф 2, буква а), не надвишава:

а) ако допустимите разходи са до [20] милиона евро: [100] % от допустимите разходи;

б) ако допустимите разходи са над [20] милиона евро и до [50] милиона евро: [80] % от допустимите разходи;

в) ако допустимите разходи са над [50] милиона евро и до [100] милиона евро: [50] % от допустимите разходи;

г) ако допустимите разходи са до [120] милиона евро за морските пристанища, включени в работния план за коридор на основната мрежа, както е посочено в член 47 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета: [50] % от допустимите разходи.

Максималният интензитет на помощта за инвестициите, определени в параграф 2, буква б), не надвишава [100] % от допустимите разходи;

5. Интензитетите на помощта, определени в параграф 4, първа алинея, букви б), в) и г), могат да бъдат увеличени с [10] процентни пункта за инвестиции, осъществени в подпомагани региони, които отговарят на условията по член 107, параграф 3, буква а) от Договора, и с [5] процентни пункта за инвестиции, осъществени в подпомагани региони, които отговарят на условията по член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

6. Всяка инвестиция, започната от един и същ бенефициер в срок от [три] години, считано от датата на започването на работите по друга подпомогна инвестиция в същото морско пристанище, се счита за част от единен инвестиционен проект.

7. Всяка концесия или друго възлагане на трета страна на изграждането, модернизацията, управлението или наема на пристанищната инфраструктура и суперструктура се извършва по открит, прозрачен и недискриминационен начин, като надлежно се вземат предвид приложимите правила на Съюза за възлагане на обществени поръчки, [и Регламента за създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата¹⁰], когато е приложимо. Продължителността на всяка концесия или друго възлагане на трета страна за наем или експлоатация на инфраструктурата не надвишава максимална продължителност от [30] години.

8. Заинтересованите ползватели имат достъп до инфраструктурата на открита, прозрачна и недискриминационна основа. Цената за ползването на инфраструктурата отговаря на пазарната цена.

Член 56в

Инвестиционни помощи за вътрешни пристанища

1. Инвестиционните помощи за вътрешни пристанища са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 108, параграф 93 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.

2. Допустими са разходите за инвестициите, включително разходите за планиране:

- а) за изграждането или модернизирането на инфраструктурата и суперструктурата на вътрешни пристанища, с изключение на мобилните устройства; и
- б) за изграждането или модернизирането на инфраструктура за достъп, включително драгиране, но без драгиране с цел поддръжка, предназначена за търговски експлоатираната инфраструктура на вътрешни пристанища.

Недопустими са инвестиционните разходи, свързани с нетранспортни дейности, извършвани в периметъра на пристанището, включително съоръжения за промишлено производство, офиси или магазини.

3. Размерът на помощта не надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията. Оперативната печалба се приспада от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или чрез механизъм за възстановяване на средства.

4. Максималният интензитет на помощ не надвишава [100] % от допустимите разходи.

¹⁰ [В момента Европейският парламент и Съветът разглеждат регламента и окончателното му приемане се очаква до края на 2016 г.]

5. Всяка инвестиция, започната от един и същ бенефициер в срок от [три] години, считано от датата на започване на работите по друга подпомогна инвестиция в същото вътрешно пристанище, се счита за част от единен инвестиционен проект.

6. Всяка концесия или друго възлагане на трета страна на изграждането, модернизацията, управлението или наема на пристанищната инфраструктура и суперструктура се извършва по открит, прозрачен и недискриминационен начин, като надлежно се вземат предвид приложимите правила за възлагане на обществени поръчки, когато е приложимо. Продължителността на всяка концесия или друго възлагане на трета страна за наем или експлоатация на инфраструктурата не надвишава максимална продължителност от [30] години.

7. Заинтересованите ползватели имат достъп до инфраструктурата на открита, прозрачна и недискриминационна основа. Цената за ползването на инфраструктурата отговаря на пазарната цена.

(18) В член 58 параграф 1 се заменя със следното:

„1. Настоящият регламент се прилага към индивидуални помощи, отпуснати преди съответните му разпоредби да влязат в сила, ако помощите изпълняват всички условия, определени в настоящия регламент, с изключение на член 9.“

Член 2

Приложенията към Регламент (ЕС) № 651/2014 се изменят, както следва:

(1) Приложение II се заменя с...

[В приложение II (информационен формуляр, който се изпраща от държавата членка) ще бъдат създадени нови вписвания в част II за новите категории помощи (инвестиционни помощи за летища, морски пристанища и вътрешни пристанища), а вписването за помощите за МСП (членове 17—20) ще бъде разделено на отделни вписвания (по членове).]

(2) В приложение III бележка под линия 2 се заменя със следното:

„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).“

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Комисията
Председател*