



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, XXX г.
[...] (2024) XXX draft

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

ПРИЛОЖЕНИЕ

към

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Одобрение на съдържанието на проект на Регламент на Комисията за обявяване на определени категории държавна помощ в секторите на железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и мултимодалния транспорт за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 93, 107 и 108 от Договора

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

ПРИЛОЖЕНИЕ

Регламент на Комисията за обявяване на определени категории държавна помощ в секторите на железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и мултимодалния транспорт за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 93, 107 и 108 от Договора

(текст от значение за ЕИП)

ПРОЕКТ

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) 2022/2586 на Съвета от 19 декември 2022 г. относно прилагането на членове 93, 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към определени категории държавна помощ в секторите на железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и мултимодалния транспорт¹, по-специално член 1 от него,

след консултация с Консултативния комитет по държавните помощи,

като има предвид, че:

- (1) Финансирането от държавата, което отговаря на критериите по член 107, параграф 1 от Договора, представлява държавна помощ и Европейската комисия трябва да бъде уведомена за него в съответствие с член 108, параграф 3 от Договора. Независимо от това, в съответствие с член 109 от Договора Съветът може да определи някои категории помощи, които са освободени от това задължение за уведомяване. В съответствие с член 108, параграф 4 от Договора Комисията може да приема регламенти относно тези категории държавни помощи.
- (2) В Регламент (ЕС) 2022/2586 на Съвета Комисията се оправомощава да декларира, че помощта за координацията на транспорта, посочена в член 93 от Договора, може при определени условия да бъде освободена от задължението за уведомяване.
- (3) Помощта за железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и мултимодалния транспорт се счита за съвместима с Договора, ако отговаря на нуждата от координация на транспорта или ако представлява компенсация за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието за публична услуга в съответствие с член 93 от Договора.

¹ ОВ L 338, 30.12.2022 г., стр. 35, ELI:<http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

- (4) За да бъдат постигнати целите на ЕС за неутралност по отношение на климата, предложени от Комисията през 2019 г. и определени в Европейския зелен пакт², е необходима фундаментална екологосъобразна и цифрова трансформация на транспорта в ЕС. Като част от стратегията на Комисията от 2020 г.³ за устойчива и интелигентна мобилност, ЕС призова държавите членки да предприемат мерки, чрез които да направят всички видове транспорт по-устойчиви и да насърчат преминаването към по-устойчиви видове транспорт.
- (5) В член 11 от Договора се подчертава ангажиментът на Съюза за опазване на околната среда и устойчивостта, като се поставя акцент върху интегрирането на екологичните изисквания при определянето и изпълнението на неговите политики и дейности. Комисията признава значението на устойчивите практики в транспорта.
- (6) Въз основа на опита на Комисията при прилагането на член 93 от Договора някои категории държавна помощ, които отговарят на нуждата от координация на транспорта, не водят до значително нарушаване на конкуренцията и търговията между държавите членки, при условие че отговарят на някои ясни критерии за съвместимост, определени въз основа на обширната практика на вземане на решения.
- (7) Настоящият регламент следва да се прилага за мерките за помощ, предоставени на предприятия в секторите на железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и мултимодалния транспорт.
- (8) Помощите, които отговарят на всички условия, определени в настоящия регламент, а именно на общите условия и на специалните условия за отделните категории помощи, следва да бъдат освободени от задължението за уведомяване, установено в член 108, параграф 3 от Договора.
- (9) За държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, която не попада в приложното поле на настоящия регламент, продължава да се прилага задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора. Настоящият регламент не засяга възможността държавите членки да уведомяват за помощи, чиито цели съответстват на целите, обхванати от настоящия регламент.
- (10) С настоящия регламент следва да се постигне по-голямо опростяване и да се поощрят прозрачността, ефективното оценяване и проверките на спазването на правилата за държавна помощ на национално равнище и на равнището на ЕС, като същевременно се запазят институционалните правомощия на Комисията и на държавите членки. Това е съобразено със съобщението на Комисията относно модернизирането на държавната помощ на ЕС⁴ и с резултатите от проверката за пригодност, извършена от Комисията през 2020 г.⁵, в която се подчертава

² Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Европейският зелен пакт (COM(2019) 640 final).

³ COM(2020) 789 final.

⁴ COM(2012) 209, 8.5.2012 г.

⁵ Работен документ на службите на Комисията от 30 октомври 2020 г. относно проверката за пригодност на пакета за модернизиране на държавната помощ от 2012 г., насоките за железопътния транспорт и застраховането на краткосрочни експортни кредити (SWD/2020/257 final).

необходимостта от намаляване на административните пречки и гарантиране на ефективни публични разходи.

- (11) Общите условия за прилагането на настоящия регламент следва да се основават на набор от общи принципи, гарантиращи, че помощта: i) служи за целите на координацията на транспорта; ii) има ясен стимулиращ ефект; iii) е необходима, подходяща и пропорционална; iv) предоставя се при пълна прозрачност, подлежи на контролен механизъм и на редовна оценка; и v) не засяга конкуренцията и търговията до степен, която застрашава общите интереси на ЕС.
- (12) За да се гарантира, че помощта е необходима и представлява стимул за по-нататъшното развитие на дейности и проекти, настоящият регламент не следва да се прилага към помощи за дейности, които бенефициерът би предприел при всички случаи дори и без помощта. Помощите следва да се освобождават от задължението за уведомяване по смисъла на настоящия регламент само в случаите, когато работата по подпомагания проект или дейност е започнала, след като бенефициерът е подал писмено заявление за помощ.
- (13) Що се отнася до инвестиционната помощ *ad hoc*, обхваната от настоящия регламент, която се предоставя на бенефициер, който е голямо предприятие, държавата членка следва да гарантира, че освен че изпълнява условията, свързани със стимулиращия ефект, които се прилагат за бенефициери, които са МСП, бенефициерът в свой вътрешен документ е анализирал, както е видно от вътрешната му документация, жизнеспособността на подпомаганата инвестиция с помощта и без нея. В такива случаи държавата членка следва да провери дали в тази документация се потвърждава, че помощта ще доведе до съществено увеличаване на обхвата на инвестицията, подкрепяна с помощта, до съществено увеличаване на общата сума, изразходвана от бенефициера за такава инвестиция, и/или до съществено увеличаване на скоростта на приключване на инвестицията.
- (14) Автоматичните схеми за помощ под формата на данъчни предимства следва и в бъдеще да подлежат на специфично условие за стимулиращия ефект с оглед на факта, че помощта, произтичаща от тези схеми за помощ, се предоставя автоматично. Това специално условие означава, че с посочените схеми за помощ следва да се подкрепят само проекти или дейности, по които работата започва след влизането в сила на тези схеми. Това условие обаче не следва да се прилага в случай на последващи схеми за помощ, при условие че дейността вече е била включена в предходните схеми под формата на данъчни предимства. За оценката на стимулиращия ефект на тези последващи схеми за помощ решаващ е моментът, в който данъчната мярка е била посочена за първи път в оригиналната схема.
- (15) Следва да се счита, че оперативната помощ за намаляване на външните разходи за транспорт, която отговаря на условията на настоящия регламент, има стимулиращ ефект, ако бъде прехвърлена на ползвателите и следователно увеличи търсенето на устойчиви транспортни услуги и преминаване към други видове транспорт. Публичността има за цел да се повиши информираността относно наличните мерки за намаляване на разликата в конкурентоспособността между устойчивите видове сухопътен транспорт и само автомобилния транспорт или други конкурентни по-силно замърсяващи видове транспорт, поради което се счита, че гарантира, че помощта е отразена в цената, която ползвателите трябва да платят. Във всеки случай не следва да се отпуска оперативна помощ за намаляване на външните транспортни разходи, когато по-силно замърсяващият

вид транспорт не е жизнеспособна алтернатива на устойчивия вид транспорт. Ако за пътните услуги винаги има по-замърсяваща жизнеспособна от търговска гледна точка алтернатива на превоза с железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, то в сектора на превозите на товари конкурентоспособността зависи от разстоянието, изминато при транспортните операции. Това не се отнася за товарни операции с отделни вагони, тъй като такъв тип унимодален железопътен транспорт е по-малко рентабилен от изцяло автомобилния транспорт, независимо от изминатото разстояние, поради разходите за събиране и групиране на вагони на различни клиенти.

- (16) За целите на прозрачността, равнопоставеността и ефективното наблюдение настоящият регламент следва да се прилага само към помощите, за които е възможно да се изчисли точно и предварително brutният им еквивалент на безвъзмездна помощ, без да е необходимо да се извършва оценка на риска („прозрачна помощ“). За някои инструменти за помощ, като например заеми, гаранции, данъчни мерки, мерки за рисково финансиране, и по-специално възстановяеми аванси, в настоящия регламент се определят условията, при които те могат да се разглеждат като прозрачни. Вливането на капитал не следва да се счита за прозрачна помощ. За малките и средните предприятия (МСП) в Известието на Комисията за прилагане на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавна помощ под формата на гаранции⁶ са посочени равнища на годишни премии, над които държавните гаранции не се разглеждат като помощи.
- (17) За да се гарантира, че помощта е пропорционална и ограничена до необходимия размер, в настоящия регламент се определят максималните размери на помощта като интензитети на помощта по отношение на съвкупност от допустими разходи. Според опита на Комисията интензитетът на помощта е определен на ниво, при което се свежда до минимум нарушаването на конкуренцията и търговията, причинено от подпомаганата дейност, като същевременно отстранява по подходящ начин към пазарната неефективност или друга пречка пред координацията на транспорта.
- (18) При изчисляването на интензитета на помощта се включват само допустимите разходи. Определянето на допустимите разходи следва да бъде подкрепено с ясни, конкретни и актуализирани доказателствени документи. С настоящия регламент не се освобождава помощта, която надвишава съответния интензитет на помощта. Всички използвани цифрови стойности следва да представляват суми преди приспадане на данъци или други такси. Помощи, изплащани на няколко части, следва да се сконтират към тяхната стойност към момента на предоставянето им. Допустимите разходи следва също да се сконтират до тяхната стойност към момента на предоставяне на помощта. Лихвеният процент, който трябва да се използва за целите на дисконтирането и за изчисляване на размера на помощта, когато помощта не е под формата на преки безвъзмездни средства, следва да бъде съответно дисконтовият процент и референтният лихвен процент, приложими към момента на предоставяне на безвъзмездните средства. Тези проценти са определени в Съобщението на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и скотови лихвени проценти⁷.

⁶ ОВ С 155, 20.6.2008 г., стр. 10.

⁷ ОВ С 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

- (19) Комисията следва да гарантира, че разрешената помощ не засяга конкуренцията и търговията до степен, която застрашава общите интереси на ЕС. Следователно помощта в полза на бенефициер — обект на неизпълнено разпореждане за възстановяване вследствие на предходно решение на Комисията, с което помощта се обявява за неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар, следва да бъде изключена от приложното поле на настоящия регламент.
- (20) Помощите, предоставени на предприятия в затруднено положение, следва да бъдат изключени от приложното поле на настоящия регламент, тъй като те следва да бъдат оценявани съгласно Насоките за държавна помощ за оздравяване и реструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение⁸.
- (21) С настоящия регламент се консолидира богатият опит, натрупан от Комисията при оценката на оперативната помощ, предназначена за намаляване на външните разходи за транспорт. Такава помощ следва да бъде количествено определена въз основа на външните разходи, избегнати чрез приемане на по-екологосъобразно транспортно решение, в сравнение с конкурентен, по-замърсяващ вид транспорт, като например транспорта само с автомобили. Помощта може да бъде под формата на намаляване на таксите, заплащани от железопътните предприятия, за да използват инфраструктурата на железопътната мрежа, в сравнение с таксите, заплащани от пътните оператори за използване на пътната инфраструктура. Оперативната помощ за намаляване на външните разходи за транспорт следва да бъде обхваната от настоящия регламент само когато нарушенията на конкуренцията и търговията са ограничени и при спазване на точно определени условия. Такъв е случаят, когато избегнатите външни разходи се изчисляват в съответствие с правилата и методиката, определени в Наръчника на Комисията относно външните разходи за транспорт⁹, а интензитетът на помощта остава под определени прагове. Това гарантира, че тя е строго ограничена до компенсация за външните разходи, свързани с използването на по-устойчив вид транспорт.
- (22) Освен това оперативната помощ за подпомагане на железопътни предприятия или организатори на превоза при разкриване на нови търговски връзки следва да бъде обхваната от настоящия регламент само когато нарушаването на конкуренцията и търговията е ограничено и при спазване на точно определени условия. Такъв е случаят с i) новите търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища; и с ii) новите търговски връзки за железопътен превоз на пътници за редовни услуги за превоз на пътници между транспортни терминали, разположени в различни държави членки („трансгранични услуги за железопътен превоз на пътници“) или на разстояние повече от 400 километра един от друг („услуги за железопътен превоз на пътници на далечни разстояния“). Размерът на помощта се изчислява във връзка с оперативните загуби, понесени от бенефициера през първите 5 години от функционирането на новата търговска връзка, а интензитетът на помощта остава под определен праг.
- (23) Инвестицията в унимодални и мултимодални съоръжения за железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт и в частни странични коловози в целия ЕС

⁸ ОВ С 249, 31.7.2014 г., стр. 1.

⁹ Европейска комисия, Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, Essen, H., Fiorello, D., El Beugouty, K. и др., Наръчник за оценка на външните разходи в транспорта — версия 2019 г. — 1.1, Служба за публикации, 2020 г., <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

е от съществено значение, за да се гарантира свързаността, устойчивото функциониране на икономиката и сближаването между държавите членки. С такива инвестиции се подкрепят приоритетите на стратегията на Комисията за устойчива и интелигентна мобилност от 2020 г.¹⁰, в която се дава приоритет на развитието на съоръжения за мултимодален транспорт. Настоящият регламент обхваща инвестиционната помощ за изграждането, модернизирането и обновяването на съоръжения за железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт, мултимодални съоръжения за железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт и частни странични коловози. С цел по-голяма яснота настоящият регламент се прилага и за държавна помощ за съоръженията за мултимодален транспорт, които са разположени в морски пристанища и имат железопътни връзки или връзки с вътрешни водни пътища. Въз основа на опита на Комисията при оценката на този вид помощ, настоящият регламент има за цел да се намали административната тежест, породена от уведомяването за безпроблемни мерки за държавна помощ, и да се даде възможност на Комисията да се съсредоточи върху случаите, които потенциално нарушават конкуренцията в най-голяма степен. Условието за освобождаване на инвестиционната помощ за съоръжения за железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт, мултимодални съоръжения за железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт и частни странични коловози от изискването за уведомяване следва да ограничи нарушаването на конкуренцията и търговията, което би подкопало еднаквите условия на конкуренция на вътрешния пазар, по-специално като се гарантира пропорционалността на помощта.

- (24) Инвестиционната помощ за придобиване на превозни средства за железопътен транспорт или транспорт по вътрешни водни пътища и определени категории оборудване, използвано при услуги за трансбордиране, свързани с устойчивия мултимодален транспорт (т.е. интермодални товарни единици и кранове на борда на плавателни съдове), следва да бъде обхваната от настоящия регламент само когато нарушаването на конкуренцията и търговията е ограничено. При придобиването на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, това е така, когато помощта е под формата на гаранция за купувача на превозното средство, ако са спазени точно определени условия. При придобиването на определени видове оборудване за устойчив мултимодален транспорт, това е така със схемите за помощ, които обхващат кранове на борда на плавателни съдове и интермодални товарни единици и при които интензитетът на помощта остава под точно определени прагове.
- (25) В съответствие с транспортната и цифровата политика на Съюза са необходими допълнителни усилия, за да са възможни комуникацията между различните информационни системи относно транспорта, координацията на транспортните мрежи и трансграничната конкуренция и за да се подобри безопасността на транспорта в ЕС. Това е необходимо поради различните стандарти на транспортните мрежи и липсата на техническа хармонизация, несъвместимите инструменти и системи за събиране и споделяне на данни и опасенията относно суверенитета на данните. Освен това Комисията се поучи от своя опит в оценяването на мерките за подкрепа на оперативната съвместимост, за които е уведомена съгласно насоките, приети от нея през 2008 г. относно държавната

¹⁰ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“, COM(2020) 789 final, 9.12.2020 г.

помощ за железопътни предприятия¹¹. Този опит показва, че са налице сериозни пазарни неефективности поради неуспешното координиране и недостатъка за първия възприел нововъведението, при които ползите, свързани с приемането на конкретна технология или стандарт, надхвърлят търговския интерес на превозвачите.

- (26) Такъв е случаят например със системите за контрол на влаковете и движението като Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS). ERTMS е единна европейска система за сигнализация и контрол на скоростта, която осигурява оперативна съвместимост на националните железопътни системи, като намалява разходите за закупуване и поддръжка на системите за сигнализация и увеличава скоростта на влаковете, капацитета на инфраструктурата и нивото на безопасност в железопътния транспорт. ERTMS се състои от Европейската система за управление на влаковете (ETCS), т.е. система за сигнализация в кабината, която включва автоматична защита на влаковете, железопътна мобилна радиосистема (RMR), автоматична експлоатация на влаковете (ATO) и правила за експлоатация. С оглед на ограничените отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията, които оказва помощта за оперативна съвместимост, и като се има предвид натрупаният опит, такава помощ следва да бъде обхваната от настоящия регламент при точно определени условия и когато съответното превозно средство за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт остава регистрирано в съответния национален регистър и/или в съответния европейски регистър на превозните средства за период от 5 години след реализацията на инвестицията.
- (27) С цел насърчаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт е необходимо също така да се насърчи техническата адаптация и модернизацията на превозните средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт и определени категории оборудване за устойчив мултимодален транспорт. Подкрепата за такива инвестиции следва да зависи от спазването на условия, ограничаващи нарушаването на конкуренцията и търговията, което би подкопало еднаквите условия на конкуренция на вътрешния пазар. По-специално те следва да гарантират, че помощта е необходима и пропорционална, и да включват предпазни мерки относно вида на помощта, допустимите бенефициери и допустимите разходи.
- (28) Помощта за предприятия за адаптиране към бъдещи стандарти на Съюза може да доведе до по-бързо постигане на високо ниво на хармонизация и стандартизация. Помощ не следва да се предоставя, когато чрез инвестициите предприятията постигат съответствие с вече приетите стандарти на Съюза. Ако обаче съответният стандарт на ЕС вече е приет, но още не е влязъл в сила, помощта може да има стимулиращ ефект, ако стимулира инвестицията да бъде осъществена и финализирана поне 12 месеца преди стандартът да влезе в сила, ако стандартът не се прилага със задна дата. За да не се попречи на държавите членки да определят задължителни национални стандарти, които са по-строги или амбициозни от съответните стандарти на ЕС, мерките за помощ може да имат стимулиращ ефект независимо от наличието на такива национални стандарти.

¹¹ Съобщение на Комисията — Ръководни насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия (ОВ С 184, 22.7.2008 г., стр. 13).

Същото важи и за помощта, предоставена при наличието на задължителни национални стандарти, приети при липса на стандарти на ЕС.

- (29) Поради по-големия риск от неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, някои категории помощи следва да бъдат оценени от Комисията, след като тя бъде уведомена за тях, когато обхващат големи суми помощ, отпуснати на проект. За всяка помощ, предоставена над посочените прагове, следва да продължава да се прилага задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора. Определените в настоящия регламент прагове следва да не се заобикалят чрез изкуствено разделяне на проекти на няколко проекта със сходни характеристики, цели или бенефициери.
- (30) С оглед на по-голямото потенциално въздействие на мащабните схеми за помощ върху търговията и конкуренцията схемите за помощ, чийто бюджет надхвърля определен праг през дадена година или общо, въз основа на абсолютна стойност, по принцип следва да подлежат на оценка на държавната помощ. Оценката следва да цели да се провери дали са се осъществили хипотезите и условията, върху които се основава съвместимостта на схемата, и ефективността на мярката за помощ с оглед на нейните общи и конкретни цели. Следва също така да се посочи въздействието на схемата върху конкуренцията и търговията. За да се гарантира еднакво третиране, оценката на държавната помощ следва да се извърши въз основа на план за оценка, одобрен от Комисията. Въпреки че обикновено тези планове следва да бъдат съставени към момента на изготвянето на схемата и да бъдат одобрени своевременно, за да се позволи привеждането на схемата в действие, това невинаги е възможно. Поради това, за да не се забави влизането в сила на тези схеми, настоящият регламент следва да се прилага за тях за първоначален максимален период от 6 месеца. След като одобри плана за оценка, Комисията може да реши да удължи този период. За тази цел Комисията следва да бъде уведомена за плана за оценка в срок до 20 работни дни след влизането в сила на схемата. В изключителни случаи Комисията може също така да реши, че не е необходима оценка предвид специфичните характеристики на ситуацията.
- (31) Комисията следва да получи необходимата информация от държавата членка, за да може да оцени плана за оценка. Комисията следва също така да поиска допълнителна информация без неоправдано забавяне. Това ще даде възможност на държавата членка да предостави липсващата информация, за да може Комисията да вземе решение. Измененията на подлежащите на оценка схеми, различни от изменения, които не могат да засегнат съвместимостта на схемите за помощ в приложното поле на настоящия регламент или не могат да засегнат съществено съдържанието на одобрения план за оценка, следва да се оценяват, като се взима предвид резултатът от посочената оценка, и да бъдат изключени от приложното поле на настоящия регламент. Следва да се счита, че по принцип измененията с чисто формален или административен характер, включително извършените в рамките на мерки, които са съфинансирани от ЕС, не засягат съществено на съдържанието на одобрения план за оценка.
- (32) За да се установи дали са спазени праговете за уведомяване и максималните интензитети на помощ, определени в настоящия регламент, следва да се вземе предвид общата сума на мерките за държавна помощ за подпомаганата дейност или подпомагания проект. В настоящия регламент следва да бъдат посочени обстоятелствата, при които могат да се натрупват различни категории помощи. Помощите, освободени от задължението за уведомяване в съответствие с

настоящия регламент, и всички други съвместими помощи, освободени в съответствие с други регламенти или одобрени от Комисията, могат да се натрупват, доколкото тези мерки са свързани с различни установими допустими разходи. Когато различни източници на помощ са свързани със същите напълно или частично съвпадащи установими допустими разходи, натрупване е разрешено до най-високия интензитет или размер на помощта, приложими за тази помощ съгласно настоящия регламент. Настоящият регламент следва да съдържа също специални разпоредби за натрупване на мерки за помощ със и без установими допустими разходи, както и за натрупване с помощ *de minimis*. Често пъти помощите *de minimis* не се предоставят или не са свързани със специфични установими допустими разходи. В такъв случай следва да е възможно помощите *de minimis* да се натрупват свободно с държавни помощи, освободени от задължението за уведомяване по силата на настоящия регламент. Когато обаче помощ *de minimis* се предоставя за същите установими допустими разходи, както и държавната помощ, освободена по силата на настоящия регламент, натрупването е позволено единствено до максималния интензитет на помощта, определен в глава II.

- (33) Финансирането, което се управлява централно от институции, агенции, съвместни предприятия и други органи на Съюза, което не се намира пряко или непряко под контрола на държавите членки, не представлява държавна помощ. Когато такова финансиране от Съюза се комбинира с държавна помощ, за определянето на това дали са спазени праговете за уведомяване и максималните интензитети на помощта следва да се взема предвид само държавната помощ. Това е така, в случай че общият размер на публичното финансиране, отпуснато във връзка със същите допустими разходи, не надвишава най-благоприятния процент на финансиране, определен в приложимите правила на правото на Съюза.
- (34) Прозрачността на държавната помощ е от изключително важно значение за правилното прилагане на разпоредбите на Договора и води до по-добро спазване, по-добра отчетност, партньорски проверки и в крайна сметка — до по-ефективни публични разходи. За да се гарантира прозрачност, държавите членки следва да създадат подробни уебсайтове за държавна помощ на регионално или национално равнище, в които се представя обобщена информация относно всяка мярка за помощ, която е освободена от задължението за уведомяване по смисъла на настоящия регламент. Съгласно стандартната практика относно публикуването на информация, описана в Директива (ЕС) 2019/1024 на Европейския парламент и на Съвета ¹², следва да се използва стандартен формат, чрез който информацията може да се търси, изтегля и лесно да се публикува в интернет. Електронните препратки към уебсайтовете за държавни помощи на всички държави членки следва да бъдат публикувани на уебсайта на Комисията. В съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2022/2586 на Съвета, обобщената информация за всяка мярка за помощ, освободена от задължението за уведомяване съгласно настоящия регламент, следва да се публикува на уебсайта на Комисията.
- (35) Прилагането на правилата за държавните помощи зависи до голяма степен от сътрудничеството на държавите членки. Затова държавите членки следва да предприемат всички необходими мерки, за да гарантират спазването на

¹² Директива (ЕС) 2019/1024 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. относно отворените данни и повторното използване на информацията от обществения сектор (преработен текст) (ОВ L 172, 26.6.2019 г., стр. 56).

настоящия регламент, включително съответствието на индивидуалните помощи, отпуснати по схеми за групово освобождаване, с всички съответни условия.

- (36) За да се гарантира ефективният контрол на мерките за помощ в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/2586 на Съвета, е целесъобразно да бъдат определени изисквания по отношение на докладването от страна на държавите членки относно мерките за помощ, освободени по силата на настоящия регламент. Целесъобразно е също така да се определят правила относно документацията, която държавите членки трябва да съхраняват за помощите, освободени от задължението за уведомяване съгласно настоящия регламент, с оглед на давностния срок, определен в член 16 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ¹³.
- (37) За да се засили ефективността на условията за съвместимост, определени в настоящия регламент, Комисията следва да може да отменя предимството на груповото освобождаване в бъдеще в случай на неспазване на тези изисквания. Комисията следва да може да ограничи отмяната на груповото освобождаване до определени видове помощ, някои бенефициери или мерки за помощ, приети от някои органи, когато неспазването на настоящия регламент засяга само ограничена група от мерки или някои органи. Тази целенасочена отмяна следва да представлява съразмерна корективна мярка, пряко свързана с установените случаи на неспазване на настоящия регламент. Когато за дадена помощ не е подадено уведомление и тя не отговаря на всички условия, за да бъде освободена от изискването за уведомяване, тя представлява незаконосъобразна помощ, която ще бъде проверена от Комисията в рамките на съответната процедура, определена в Регламент (ЕС) 2015/1589 за помощ, за която не е подадено уведомление. При неспазване на условията за съвместимост, определени в глави I и II, отмяната на груповото освобождаване в бъдеще следва да не засяга факта, че предходните мерки, спазващи настоящия регламент, са били групово освободени.
- (38) С цел премахване на различията, които могат да доведат до нарушаване на конкуренцията и търговията, и за улесняване на координацията между различните инициативи на Европейския съюз и национални инициативи, отнасящи се за МСП, както и за постигането на по-голяма административна яснота и правна сигурност, определението за МСП по смисъла на приложение I към настоящия регламент, се основава на определенията в Препоръка 2003/361/ЕО на Комисията ¹⁴.
- (39) Политиката за държавна помощ следва периодично да се преразглежда въз основа на опита на Комисията в тази област. Ето защо срокът на прилагане на настоящия регламент следва да бъде ограничен. Поради това е целесъобразно да се предвидят преходни разпоредби, включително правила, приложими за освободените схеми за помощ в края на периода на прилагане на настоящия регламент. Тези правила следва да предвиждат време за държавите членки да се адаптират към бъдещи нови режими.

¹³ Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

¹⁴ Препоръка на Комисията от 6 май 2003 г. относно определението за микро-, малки и средни предприятия (ОВ L 124, 20.5.2003 г., стр. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

Глава I — Общи разпоредби

Член 1

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за следните категории помощи:
 - а) схеми за оперативна помощ за намаляване на външните разходи за транспорт;
 - б) схеми за оперативна помощ за разкриване на нови търговски връзки;
 - в) схеми за инвестиционна помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на мултимодални съоръжения за железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт, съоръжения за железопътен транспорт или за вътрешен воден транспорт, *ad hoc* инвестиционна помощ и схеми за инвестиционна помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на мултимодални товарни терминали за железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт;
 - г) схеми за инвестиционна помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози;
 - д) схеми за инвестиционна помощ за придобиване на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт;
 - е) схеми за инвестиционна помощ за придобиване на интермодални товарни единици (ILU) и кранове на борда на плавателни съдове;
 - ж) схеми за инвестиционна помощ за оперативна съвместимост;
 - з) схеми за инвестиционна помощ за адаптация и модернизиране на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт и на оборудване за устойчив мултимодален транспорт.
2. Настоящият регламент не се прилага за следните категории помощи:
 - а) схеми за помощ, които не изключват изрично плащането на индивидуална помощ в полза на предприятие, което е обект на неизпълнено разпореждане за възстановяване вследствие на предходно решение на Комисията, с което дадена помощ, предоставена от същата държава членка, се обявява за неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар;
 - б) помощ *ad hoc* за предприятие, което е обект на неизпълнено разпореждане за възстановяване вследствие на предходно решение на Комисията, с което

помощ, предоставена от същата държава членка, се обявява за неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар;

- в) помощите, подчинени на преференциалното използване на национални продукти спрямо вносни продукти;
- г) помощи за предприятия в затруднено положение;
- д) мерки за държавна помощ, които сами по себе си, поради придружаващите ги условия или поради метода на тяхното финансиране, водят до неотделимо нарушение на законодателството на Съюза, и по-специално:
 - i) мерки за помощ, при които предоставянето на помощта е обвързано със задължението седалището или основното място на установяване на бенефициера да се намира в съответната държава членка. Разрешава се обаче изискването към момента на изплащането на помощта бенефициерът да е създал седалище или клон в държавата членка, предоставяща помощта;
 - ii) помощи, чието предоставяне е свързано със задължението бенефициерът да използва местно произведени стоки или услуги;
- е) Държавна помощ за извършване на обществени услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт и други видове релсов транспорт и чрез автомобилен транспорт, които са обхванати от Регламент (ЕО) № 1370/2007¹⁵;
- ж) Държавна помощ за извършване на услуги за обществен пътнически превоз по вътрешни водни пътища, когато държавите членки са решили да прилагат Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶ за тези услуги;
- з) Държавна помощ за пристанищна инфраструктура, която се оценява пряко от Комисията съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора, ако не е обхваната от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията¹⁷, или ако пристанищната инфраструктура е необходима за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (УОИИ) и е предмет на правилата, определени в Решение 2012/21/ЕС на Комисията¹⁸ и Съобщението на

¹⁵ Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

¹⁶ Вж. член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.

¹⁷ 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), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

¹⁸ 2012/21/ЕС: Решение на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3), ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

Комисията относно рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги;

- и) схемите за помощ, посочени в глава II, ако попадат в приложното поле на член 20, 6 месеца след влизането им в сила. Комисията може да реши настоящият регламент да продължи да се прилага за схема за помощ за период, по-дълъг от 6 месеца, след като оцени съответния план за оценка, изпратен от държавата членка до Комисията. Когато представят плановете за оценка, държавите членки представят и цялата необходима информация, за да може Комисията да извърши оценка на плановете за оценка и да вземе решение;
- й) всички изменения на схемите, посочени в буква и), с изключение на измененията, които не засягат съвместимостта на схемата за помощ по смисъла на настоящия регламент или които не засягат съществено съдържанието на одобрения план за оценка.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „инфраструктура за достъп“ означава всеки вид инфраструктура, необходима за осигуряването на достъп и влизане по суша или море и река от ползвателите до мултимодално съоръжение за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт или унимодално съоръжение за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, по-специално пътища, железопътни коловози, канали и шлюзове;
- б) „помощ *ad hoc*“ означава помощ, която не е предоставена въз основа на схема за помощ;
- в) „интензитет на помощта“ означава брутният размер на безвъзмездна помощ, изразен като процент от допустимите разходи, преди приспадането на данъци или други такси;
- г) „схема за помощ“ означава всеки акт, въз основа на който, и без да са необходими допълнителни мерки за прилагане, индивидуална помощ може да се предостави на предприятията, определени в този акт по общ и абстрактен начин, и всеки акт, въз основа на който помощ, която не е свързана с конкретен проект, може да бъде предоставена на едно или няколко предприятия за неопределен период от време и/или в неопределен размер;
- д) „специализирана инфраструктура“ означава инфраструктура, изградена за предприятия, които могат да бъдат предварително идентифицирани, и съобразена с техните нужди;

- е) „оборудване за устойчив мултимодален транспорт“ означава оборудване, използвано при услуги по трансбордиране, свързано с устойчивия мултимодален транспорт, като например полуремаркета, оборудвани с автокран, с изключение на мобилно оборудване за обслужване на терминал;
- ж) „Европейски регистър на превозните средства“ означава регистър съгласно член 47, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета¹⁹ и член 19 от Директива (ЕС) 2016/1629 на Европейския парламент и на Съвета²⁰;
- з) „план за оценка“ означава документ, който съдържа поне следните минимални елементи: целите на схемата за помощ, която е предмет на оценяване, въпросите за оценяване, показателите за резултати, предвидената методика на оценяване, изискванията, свързани със събирането на данните, предложената времева рамка за оценяване (включително датата на предаване на междинния и окончателния доклад за оценка), описанието на независимия орган, който извършва оценката, или критериите, които ще бъдат използвани за неговото подбиране и вариантите за осигуряване на публичността на оценката;
- и) „външни разходи за транспорт“ означава разходи, които се генерират от потребителите на транспорта, но не се поемат от тях, а от обществото като цяло, по-специално свързани с емисиите на парникови газове, замърсяването на въздуха, травми и смъртни случаи, шум и задръствания;
- й) „индивидуална помощ“ означава: i) помощ *ad hoc*; и ii) предоставяне на помощ на индивидуални бенефициери въз основа на схема за помощ;
- к) „съоръжение за вътрешен воден транспорт“ означава всяко обслужващо съоръжение (например терминал или съоръжение за поддръжка или съхранение) и неговата инфраструктура за достъп (включително физическото или цифрово оборудване, необходимо за функционирането му), което се намира в рамките на Съюза и се използва за извършване на вътрешен воден транспорт, с изключение на съоръжения или оборудване, които са необходими за извършване на нетранспортни дейности;
- л) „плавателен съд по вътрешни водни пътища“ означава плавателен съд за превоз на пътници или товари, предназначен да плава само или предимно по вътрешни водни пътища или във води, намиращи се във или близо до спокойни води;
- м) „интермодална товарна единица“ (ИТЕ) означава контейнер, сменяема каросерия или полуремарке/моторно пътно превозно средство за стоки,

¹⁹ Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст), (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).

²⁰ Директива (ЕС) 2016/1629 на Европейския парламент и на Съвета от 14 септември 2016 г. за установяване на техническите изисквания за плавателните съдове по вътрешните водни пътища, за изменение на Директива 2009/100/ЕО и за отмяна на Директива 2006/87/ЕО (ОВ L 252, 16.9.2016 г., стр. 118), ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>.

или комбинация от превозни средства, използвани за интермодален транспорт;

- н) „интермодален транспорт“ означава движение на стоки (в една и съща товарна единица или превозно средство), при което се използват последователно няколко вида транспорт, без да се претоварват самите стоки при преминаването към друг вид транспорт;
- о) „оперативна съвместимост“ означава непрекъснат трафик на стоки или пътници, по-специално между държави членки или видове транспорт;
- п) „мултимодален транспорт“ означава превоз на стоки или пътници чрез минимум два различни вида транспорт;
- р) „мобилно оборудване за обслужване на терминал“ означава оборудване, което се ползва за товарене, разтоварване и трансбордиране на стоки и интермодални товарни единици, както и за придвижване на товари в района на даден терминал;
- с) „национален регистър“ означава регистър, поддържан от държава членка съгласно член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета или член 17 от Директива (ЕС) 2016/1629 на Европейския парламент и на Съвета;
- т) „нова търговска връзка за превоз на товари по вътрешни водни пътища“ означава търговска връзка, която се отнася за нови операции за редовен превоз на товари по вътрешни водни пътища между поне два терминала, които не са били свързани с услуги за редовен превоз на товари поне 5 години преди да започне експлоатацията на дадената връзка;
- у) „нова търговска връзка за железопътен превоз на товари“ означава търговска връзка, която се отнася за нови операции за редовен железопътен превоз на товари между поне два терминала, които не са били свързани с услуги за редовен превоз на товари поне 5 години преди да започне експлоатацията на дадената връзка;
- ф) „нова търговска връзка за железопътен превоз на пътници“ означава търговска връзка, която се отнася за нови операции за редовен железопътен превоз на пътници между поне два терминала, които не са били свързани с услуги за редовен превоз на пътници поне 5 години преди да започне експлоатацията на дадената връзка;
- х) „нов участник“ означава железопътно предприятие по смисъла на член 3, параграф 1 от Директива № 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²¹, което отговаря на следните условия:

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

- и) то е получило лиценз в съответствие с член 17, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС за съответния пазарен сегмент по-малко от двадесет години преди предоставянето на помощта;
 - и) то не е свързано по смисъла на член 3, параграф 3 от приложение I към настоящия регламент с железопътно предприятие, получило лиценз по смисъла на член 3, параграф 14 от Директива 2012/34/ЕС преди 1 януари 2010 г.;
- ц) „нетранспортни дейности“ означава търговски услуги за транспортни предприятия или други ползватели на съоръжения, които не са свързани с железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт или устойчив мултимодален транспорт, включително спомагателни услуги за пътници, спедитори или други доставчици на услуги, като например отдаване под наем на помещения за офиси, магазини и хотели;
- ч) „оперативна печалба“ означава разликата между сконтираните приходи и сконтираните оперативни разходи през икономическия живот на инвестицията, когато тази разлика е с положителна стойност. Оперативните разходи включват разходи за персонал, материали, услуги, възложени на външни изпълнители, комуникации, енергия, поддръжка, наем, управление, но не включват амортизационните разходи и разходите за финансиране, ако те са били покрити с инвестиционна помощ. Сконтирането на приходите и оперативните разходи с подходящ дисконтов процент позволява реализирането на разумна печалба;
- ш) „частен страничен коловоз“ означава част от железопътна инфраструктура, която е частна собственост и частно управлявана (включително железопътни коловози и всякакви други инсталации или оборудване, необходими за нейното функциониране), свързваща товарните съоръжения на обществената железопътна мрежа, които не се квалифицират като обслужващи съоръжения съгласно приложение II към Директива 2012/34/ЕС, както и всяка специализирана инфраструктура, обслужваща железопътна инфраструктура, която е частна собственост и частно управлявана;
- щ) „мултимодален товарен терминал за железопътен транспорт и/или вътрешен воден транспорт“ означава структура, оборудвана за трансбордиране между поне два вида транспорт (единият от които е железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт) или между две различни железопътни системи, като терминали в пристанища по вътрешни водни пътища или морски пристанища, покрай вътрешни водни пътища или на летища) и мултимодални логистични платформи;
- аа) „мултимодално съоръжение за железопътен транспорт и/или за вътрешен воден транспорт“ означава обслужващо съоръжение и неговата инфраструктура за достъп (включително физическото или цифрово оборудване, необходимо за функционирането му), което се намира в рамките на ЕС и е необходимо за предоставяне на железопътен или вътрешен воден транспорт в комбинация с други видове транспорт, с изключение на съоръжения или оборудване, които са необходими за извършване на нетранспортни дейности. Това определение включва

мултимодални товарни терминали за железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт;

- бб) „железопътно съоръжение“ означава всяко обслужващо съоръжение (например железопътен товарен терминал или съоръжение за поддръжка или съхранение) и неговата инфраструктура за достъп (включително физическото или цифрово оборудване, необходимо за функционирането му), което се намира в рамките на Съюза, посочено в приложение II към Директива 2012/34/ЕС, с изключение на съоръжения или оборудване, които са необходими за извършване на нетранспортни дейности;
- вв) „железопътно предприятие“ означава всяко публично или частно предприятие, посочено в член 3, параграф 1, точка 1 от Директива 2012/34/ЕС;
- гг) „платформа за RIS“ означава електронна платформа с единна точка за достъп, захранвана с информация от националните информационни служби за речно корабоплаване, която предоставя информационни услуги за фарватера, речното корабоплаване, трафика и превозите, включително за планирането на маршрутите и превозите, на вниманието на потребителите на RIS, и служи за електронно докладване в съответствие с принципа на еднократност;
- дд) „подвижен състав“ означава всяко от следните:
 - i) локомотиви и пътнически подвижен състав, включително термични или електрически тягови единици, самоходни термични или електрически) пътнически влакове и пътнически вагони;
 - ii) товарни вагони, включително ниски возила, предназначени за цялата мрежа, и возила, предназначени за превозване на камиони;
- ее) „морски превози на къси разстояния“ означава придвижването на товари и пътници по море между пристанища, разположени в географската територия на Европа, или между такива пристанища и пристанища, намиращи се в държави извън Европа, които имат брегова линия със затворените морски басейни, граничещи с Европа²²;
- жж) „малко и средно предприятие“ или „МСП“ означава предприятие, което отговаря на условията, определени в приложение I към настоящия регламент;
- зз) „започване на работа“ означава първото от следните събития: започване на строителните работи, свързани с инвестицията, или поемане на първия правно обвързващ ангажимент за поръчка на оборудване или всеки друг ангажимент, с който инвестицията става необратима. Купуването на земя и подготвителните дейности, като получаването на разрешителни и провеждането на проучвания на осъществимостта, не се считат за

²² Съобщение на Комисията до Съвета, Европейския парламент, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — „Развитие на морските превози на къси разстояния в Европа: динамична алтернатива в устойчива транспортна верига — втори двугодишен доклад“, COM (1999) 317 final, 29.6.1999 г.

започване на работа. При поглъщания на предприятия „започване на работите по проекта“ означава момента на придобиване на активите, пряко свързани с придобития стопански обект;

- ии) „устойчив мултимодален транспорт“ означава превоз на стоки или пътници с поне два различни вида транспорт, като поне един от използваните видове транспорт е железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, или автомобилен транспорт, ако последният е комбиниран с морски превози на къси разстояния;
- йй) „телематично приложение за услуги за превоз на товари“ означава приложения като информационни системи (контрол в реално време на товарите и влаковете), системи за композиране и разпределение, системи за резервации, плащане и фактуриране, управление на връзките с други видове транспорт и създаване на електронни придружаващи документи;
- кк) „превозвач“ означава всяко предприятие, което извършва превоз на пътници и/или товари в секторите на железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и/или мултимодалния транспорт;
- лл) „организатор на превоза“ означава всяко предприятие, което организира движение на стоки и по този начин прави избор между видовете транспорт (като логистични дружества, спедитори, превозвачи чрез мултимодален транспорт);
- мм) „предприятие в затруднено положение“ означава предприятие, което отговаря на критериите, определени в член 2, параграф 18 от Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията;
- нн) „превозно средство за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт“ означава
 - i) плавателен съд по вътрешни водни пътища; или
 - ii) подвижен състав.

Член 3

Условия за освобождаване

Схемите за помощ, индивидуалните помощи, отпуснати по схеми за помощ, и помощите *ad hoc* се считат за съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 93 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, при условие че отговарят на всички условия, определени в глава I, както и на специфичните условия за съответната категория помощи, посочени в глава III.

Член 4

Прагове за уведомяване

Настоящият регламент не се прилага, когато са надвишени следните прагове, изразени като максимални размери на помощта:

- а) за индивидуална оперативна помощ за разкриване на нови търговски връзки, предоставена по схема: 15 милиона евро за връзка;
- б) за индивидуална инвестиционна помощ, предоставена по схема за изграждане, модернизиране и обновяване на съоръжения за железопътен транспорт, съоръжения за вътрешен воден транспорт и мултимодални съоръжения за железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт: 20 милиона евро за проект;
- в) за инвестиционна помощ *ad hoc* за изграждането, модернизирането и обновяването на мултимодални товарни терминали за железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт: 10 милиона евро за проект;
- г) за индивидуална инвестиционна помощ, предоставена по схема за частни странични коловози: 2 милиона евро за проект.

Член 5

Прозрачност на помощта

1. Настоящият регламент се прилага само за прозрачна помощ.
2. Помощта се счита за прозрачна, ако е възможно предварително и точно да бъде изчислен брутният ѝ еквивалент на безвъзмездна помощ, без да е необходим анализ на риска.
3. За целите на настоящия регламент следните форми на помощ се считат за прозрачна помощ:
 - а) помощи под формата на безвъзмездни средства и лихвени субсидии;
 - б) помощи под формата на заеми, когато брутният еквивалент на безвъзмездна помощ е изчислен въз основа на референтния процент към момента на предоставяне на безвъзмездните средства;
 - в) помощи под формата на данъчни предимства и налози, когато по мярката е предвиден таван, с който се гарантира, че приложимият праг няма да бъде надхвърлен;
 - г) помощ под формата на гаранции, ако е изпълнено едно от следните условия:
 - i) брутният еквивалент на безвъзмездна помощ е изчислен въз основа на освободените премии, определени в известие на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора по отношение на държавните помощи под формата на гаранции²³;
 - ii) преди мярката да бъде приведена в действие, методиката за изчисляване на брутния еквивалент на безвъзмездна помощ на гаранцията е одобрена въз основа на Известието на Комисията

²³ Известие на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции. ОВ С 155, 20.6.2008 г., стр. 10.

относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции, след като Комисията е била уведомена за тази методика в съответствие със задължителен акт, приет от Комисията в областта на държавните помощи и приложим към въпросния момент, и одобрената методика е изрично предназначена за вида на гаранцията и сделката, за която е издадена, в контекста на прилагането на настоящия регламент;

- iii) помощта се отпуска за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт под формата на гаранции в съответствие с условията, определени в член 14 от настоящия регламент.

Член 6

Стимулиращ ефект

1. Настоящият регламент се прилага само по отношение на помощи, които имат стимулиращ ефект.
2. Приема се, че помощта има стимулиращ ефект, ако бенефициерът е подал писмено заявление за помощ до съответната държава членка преди работата по проекта или дейността да е започнала. Заявлението за помощ съдържа поне следната информация:
 - а) наименование и големина на предприятието;
 - б) описание на проекта или дейността, включително съответната начална и крайна дата;
 - в) местонахождението на проекта или дейността;
 - г) списък с разходите за проекта или дейността;
 - д) вид на помощта (безвъзмездни средства, заем, гаранция, възстановяем аванс, вливане на капитал и т.н.) и размер на публичното финансиране, необходимо за проекта или дейността.
3. Приема се, че помощите *ad hoc* за големи предприятия имат стимулиращ ефект, когато освен че гарантира, че са изпълнени условията, определени в параграф 2, преди да предостави съответната помощ държавата членка се е уверила, че от подготвената от бенефициера документация се вижда, че помощта ще доведе до едно или повече от следните положения:
 - а) благодарение на помощта има съществено увеличаване на обхвата на проекта или дейността;
 - б) благодарение на помощта съществено се е увеличила общата сума, изразходвана от бенефициера за проекта или дейността;
 - в) съществено увеличаване на скоростта на изпълнение на съответния проект или дейност.

4. Чрез дерогация от параграфи 2 и 3 се приема, че мерките под формата на данъчни предимства имат стимулиращ ефект, ако са изпълнени следните кумулативни условия:
- а) в мярката е предвидено право на помощ в съответствие с обективни критерии и без свобода на преценка от страна на държавата членка;
 - б) мярката е приета и е била в сила, преди да започне работата по подпомагания проект или подпомаганата дейност, освен в случай на последващи схеми за помощ, при условие че дейността вече е била обхваната от предходни схеми под формата на данъчни предимства.
5. По изключение от параграфи 2, 3 и 4, помощта за намаляване на външните разходи за транспорт се счита, че има стимулиращ ефект, когато са изпълнени условията, определени в член 10.

Член 7

Интензитет на помощта и допустими разходи

1. За да се изчислят интензитетът на помощта и допустимите разходи, всички използвани цифрови стойности представляват суми преди приспадането на данъци или други такси. Данъкът върху добавената стойност, начислен върху допустимите разходи, който подлежи на възстановяване съгласно приложимото национално данъчно право, обаче не се взема предвид при изчисляване на интензитета на помощта и допустимите разходи. Допустимите разходи се подкрепят с доказателствени документи, които са ясни, конкретни и актуални. Размерите на допустимите разходи може да се изчисляват в съответствие с опростени варианти за разходите, при условие че дадената операция е поне частично финансирана от фонд на Съюза, позволяващ използването на опростени варианти за разходите, и категорията разходи е допустима съгласно съответните разпоредби на настоящия регламент. В такъв случай се прилагат опростените варианти за разходите, предвидени в съответните правила за управление на фонда на Съюза.
2. Освен това, що се отнася до проекти, изпълнявани в съответствие с планове за възстановяване и устойчивост, одобрени от Съвета съгласно Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета²⁴, размерите на допустимите разходи също може да се изчисляват в съответствие с опростени варианти за разходите, при условие че се ползват опростените варианти на разходите, определени в Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския

²⁴ Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 г. за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост (ОВ L 57, 18.2.2021 г., стр. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

парламент и на Съвета²⁵ или Регламент (ЕС) 2021/1060 на Европейския парламент и на Съвета²⁶.

3. В случаите, в които помощта се отпуска под форма, различна от безвъзмездна помощ, размерът на помощта е brutният еквивалент на безвъзмездна помощ.
4. Платимите в бъдеще помощи, включително помощите, които се изплащат на няколко вноски, се дисконтират до тяхната стойност към момента на предоставянето им. Допустимите разходи се сконтират до тяхната стойност към момента на предоставяне на помощта. Лихвеният процент, който се използва за сконтиране, е скontoвият процент, приложим към момента на предоставяне на помощта.

Член 8

Натрупване

1. Когато се определя дали праговете за уведомяване са в съответствие с праговете за уведомяване, определени в член 4, и максималните интензитети на помощта, определени в глава II, се взема предвид общият размер на държавната помощ за подпомаганата дейност или подпомагания проект или предприятие (в зависимост от вида на помощта).
2. Когато финансиране от Съюза, управлявано централно от институциите, агенциите, съвместни предприятия или други органи на Съюза, което не е пряко или косвено под контрола на държавата членка, е съчетано с държавна помощ, само държавната помощ се взема предвид с цел да се установи дали са спазени праговете за уведомяване и максималните интензитети на помощта или максималните размери на помощта, при условие че общият размер на публично финансиране, предоставено във връзка със същите допустими разходи, не надхвърля най-благоприятния процент на финансиране, установен в законодателството на Съюза.
3. Помощите с установими допустими разходи, които са освободени от задължението за уведомяване по смисъла на настоящия регламент, могат да се натрупват със:

²⁵ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ Регламент (ЕС) 2021/1060 на Европейския парламент и на Съвета от 24 юни 2021 г. за установяване на общоприложимите разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд плюс, Кохезионния фонд, Фонда за справедлив преход и Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури, както и на финансовите правила за тях и за фонд „Убежище, миграция и интеграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и Инструмента за финансова подкрепа за управлението на границите и визовата политика (ОВ L 231, 30.6.2021 г., стр. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

- а) всякаква друга държавна помощ, при условие че тези мерки се отнасят до различни установими допустими разходи;
- б) всякаква друга държавна помощ във връзка със същите допустими разходи, които частично или напълно се припокриват, при условие че това натрупване не води до надвишаване на най-високия интензитет на помощта или размер на помощта, приложими за тази помощ по силата на настоящия регламент;
- в) всякаква помощ *de minimis* по отношение на същите допустими разходи, при условие че това натрупване не води до надвишаване на най-високия интензитет на помощта или размер на помощта, приложими за тази помощ по силата на настоящия регламент.

Член 9

Публикуване и информация

1. Съответната държава членка осигурява публикуването на подробен уебсайт за държавна помощ на национално или регионално равнище на:
 - а) обобщената информация, посочена в член 19, в стандартизирания формат, определен в приложение II към настоящия регламент, или връзка, която предоставя достъп до нея;
 - б) пълния текст на всяка мярка за помощ съгласно предвиденото в член 19 или връзка, която предоставя достъп до пълния текст;
 - в) информацията, посочена в приложение IV към настоящия регламент, за всяка отпусната индивидуална помощ, надхвърляща 100 000 EUR.
2. За схеми за помощ под формата на данъчни предимства условията, посочени в параграф 1, се считат за изпълнени, ако държавите членки публикуват необходимата информация за индивидуалните помощи в следните граници в милиони евро:
 - 0,1—0,5;
 - 0,5—1;
 - 1—2;
 - 2—5;
 - 5—10;
 - 10 до 15;
 - 15 и повече.
3. Информацията, посочена в параграф 1, буква в), се организира и е достъпна по стандартизиран начин, описан в приложение III, и дава възможност за ефективно търсене и изтегляне. Тя се публикува в срок от 6 месеца от датата на отпускане

на помощта или — за помощ под формата на данъчно предимство — в срок от 1 година от датата, на която се изисква данъчната декларация. Тя трябва да остане достъпна за срок от най-малко 10 години от датата, на която е предоставена помощта.

4. Пълният текст на схемата за помощ или помощта *ad hoc*, посочени в параграф 1, включва по-специално изрично позоваване на настоящия регламент чрез цитиране на неговото заглавие и данни за публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз* и позоваване на специфичните разпоредби на глава II, засегнати от посочената схема за помощ, или, където е приложимо, позоваване на националното законодателство, което гарантира спазването на съответните разпоредби на настоящия регламент. Текстът на схемата за помощ или помощта *ad hoc* се придружава от разпоредбите за прилагането му и от внесените в него изменения.
5. Комисията публикува на своя уебсайт:
 - а) връзките към уебсайтовете за държавни помощи, посочени в параграф 1;
 - б) обобщената информация, посочена в член 19.

ГЛАВА II — Специални разпоредби за различните категории помощи

РАЗДЕЛ 1 — ОПЕРАТИВНА ПОМОЩ

Подраздел А — Оперативна помощ за намаляване на външните разходи за транспорт

Член 10

Помощ за намаляване на външните разходи за транспорт

1. Оперативните схеми за намаляване на външните разходи за транспорт са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 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 за подпомагане могат да бъдат операциите, свързани с железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт и/или устойчив мултимодален транспорт на пътници и товари. Помощта се предоставя на превозвачи и/или организатори на превоза, които избират решения за устойчив сухопътен транспорт.
3. Допустимите разходи представляват частта от външните разходи за транспорт, която може да бъде избегната чрез унимодалното или мултимодалното използване на железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт и/или морски превози на къси разстояния, използвани в контекста на устойчив мултимодален транспорт, в сравнение с по-замърсяващи конкурентни видове транспорт. Избегнатите външни разходи се изчисляват в съответствие с правилата и

методиката, определени в Наръчника на Комисията относно външните разходи за транспорт, както са изменени или заменени²⁷. Държавите членки могат да използват методиката на външните разходи, за да покрият всякакви оперативни разходи, включително оперативните разходи, свързани с използването на инфраструктурата.

4. Интензитетът на помощ не надвишава [50] % от допустимите разходи.
5. Интензитетът на помощта може да бъде увеличен с [5—10] % процентни пункта за помощта, предоставена за комбиниран транспорт, както е определено в член 1 от Директива 92/106/ЕИО²⁸.
6. За помощ, предоставена за превози в сектора на товарните превози, разстоянието, изминато от вида транспорт, подкрепян от помощта, не надвишава:
 - а) при мултимодален транспорт:
 - i) 800 километра за железопътен транспорт;
 - ii) 375 километра за вътрешен воден транспорт;
 - iii) 750 километра за морски превози на къси разстояния; и
 - б) при унимодален транспорт:
 - i) 350 километра за железопътен транспорт (с изключение на товарни операции с отделни вагони);
 - ii) 375 километра за вътрешен воден транспорт.
7. За да се гарантира, че помощта се отпуска само за действително предоставени услуги за устойчив сухопътен транспорт, помощта се отпуска въз основа на действително предоставени единици транспортна услуга, като пътник-километър за услуги за пътнически превоз, тон-километър или превозно средство-километър за услуги за превоз на товари или, по-общо, производствената единица на услугата за превоз, а не въз основа на еднократна сума.
8. Помощта, предоставена на железопътно предприятие и оператори на превози по вътрешни водни пътища и морски превози на къси разстояния, води до запазване или увеличаване на преминаването към други видове транспорт. За тази цел железопътните предприятия и операторите на превози по вътрешни водни пътища и морски превози на къси разстояния оповестяват публично най-малко следната информация относно получената помощ: предоставящия орган, датата на предоставяне на помощта, получените суми на помощта, периода и операциите, обхванати от помощта.

²⁷ Европейска комисия, Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, Essen, H., Fiorello, D., El Beugouty, K. и др., Наръчник за оценка на външните разходи в транспорта — версия 2019 г. — 1.1, Служба за публикации, 2020 г., <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

²⁸ ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38 [след приемането на изменението на Директива 92/106/ЕИО (2023/0396 (COD), да се замени с „в съответствие с член 1в, параграф 2 от Директива 92/106/ЕИО“]

Член 11

Помощ за разкриване на нови търговски връзки

1. Схемите за помощ за разкриване на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешни водни пътища и на нови търговски връзки за железопътен превоз на пътници са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 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. Помощта се предоставя:
 - а) на железопътни предприятия и/или организатори на превоз, които събират данни за търсенето и организират планиран превоз на товари между транспортните терминали за разкриване на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешни водни пътища; и/или
 - б) на железопътни предприятия, които организират редовни услуги за превоз на пътници между транспортни терминали, разположени в различни държави членки („трансгранични услуги за железопътен превоз на пътници“) или на разстояние повече от 400 километра един от друг („услуги за железопътен превоз на пътници на далечни разстояния“).
3. Помощта може да бъде под формата на безвъзмездни средства, изплащани периодично за периоди, които не надвишават една година.
4. Допустимите разходи представляват оперативните загуби, понесени по отношение на съответната връзка за срок от максимум 5 години от датата, на която бенефициерът започне да експлоатира новата търговска връзка. Без да се засяга предходното изречение, оперативните разходи, свързани със и предшестващи разкриването на новата връзка, може да бъдат взети предвид и отразени в количественото определяне на допустимите разходи, свързани с първата година от експлоатацията на новата търговска връзка.
5. За целите на настоящия член оперативни загуби означава отрицателната разлика между приходите и оперативните разходи, направени по отношение на съответната връзка, както и оперативните разходи за работите, свързани със и предшестващи разкриването на новата търговска връзка. Интензитетът на помощта не надвишава 80 % от допустимите разходи през първата година, 70 % от допустимите разходи през втората година, 60 % от допустимите разходи през третата година, 50 % от допустимите разходи през четвъртата година и 40 % от допустимите разходи през петата година.
6. Разходите, разпределени за новата търговска връзка, могат да обхващат всички преки оперативни разходи, направени при експлоатацията на новата търговска връзка, и подходящ принос към оперативните разходи, които са общи както за новата търговска връзка, така и за други дейности. Приходите, които трябва да

се вземат предвид, включват всички приходи, получени от новата търговска връзка.

7. Когато помощта се изплаща предварително, допустимите разходи се оценяват предварително въз основа на разумни прогнози и се дисконтират до стойността им в момента на предоставянето. Държавите членки въвеждат механизъм за контрол и възвръщане на предоставени средства, за да гарантират, че помощта не надвишава разрешения интензитет на помощта.

РАЗДЕЛ 2 — ИНВЕСТИЦИОННА ПОМОЩ

Подраздел А — Инвестиционна помощ за унимодални и мултимодални съоръжения за железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт, както и за частни странични коловози

Член 12

Помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на унимодални и мултимодални съоръжения за железопътен транспорт и за вътрешен воден транспорт.

1. Помощта за изграждане, модернизиране или обновяване (включително подмяна) на съоръжения за железопътен транспорт, съоръжения за вътрешен воден транспорт и мултимодални съоръжения за железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 93 от Договора и се освобождава от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.
2. Помощта се отпуска на всяко предприятие, което изгражда, модернизира и/или обновява съоръжения за железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт и мултимодални съоръжения за железопътен транспорт и за вътрешен воден транспорт въз основа на схеми, с изключение на помощта за изграждане, модернизиране и обновяване на мултимодални товарни терминали за железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт, която също може да бъде предоставена като помощ *ad hoc*. Помощ *ad hoc* може да бъде предоставена само когато потенциалното търсене на капацитет, поне в средносрочен план, надвишава текущия комбиниран капацитет на подпомаганото съоръжение и на други съществуващи или вече планирани съоръжения, които разумно биха могли да служат като алтернативи на подпомаганото съоръжение.
3. Допустимите разходи са инвестиционните разходи в материални (дълготрайни и подвижни) и нематериални активи, пряко свързани с изграждането, модернизирането или обновяването на съответното съоръжение. Инвестицията може да включва повърхностни съоръжения (например за съхранение), закрепено оборудване (като складове и сградите на терминала), както и мобилно оборудване за терминали (например контейнерни товарици), намиращи се в съоръжението с цел предоставяне на свързани с транспорта услуги. Проучванията за осъществимост и топологичните проучвания, както и разходите за планиране и инсталация също са допустими.
4. Разходите, свързани с нетранспортни дейности, не са допустими.

5. Размерът на помощта не надвишава по-ниския от следните прагове:
- а) разликата между допустимите разходи и сумата на оперативната печалба на инвестицията през нейния икономически живот и дисконтираната крайна стойност на тази инвестиция (остатъчна стойност в края на икономическия живот на инвестицията). Оперативната печалба включва също допълнителните оперативни нетни печалби, генерирани от нетранспортни дейности, свързани с транспортните дейности, които ще се извършват в съответното съоръжение (като отдаване под наем на търговски площи, разположени в съоръжението). Оперативната печалба и крайната стойност се приспадат от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или впоследствие чрез механизъм за възвръщане на предоставени средства;
 - б) 50 % от допустимите разходи.
6. За помощи, които не надхвърлят 3 милиона евро на проект, максималният размер на помощта може да се определи на равнище до 50 % от допустимите разходи като алтернатива на прилагането на метода, посочен в параграф 5.
7. Достъпът до подпомаганото съоръжение е открит, прозрачен и недискриминационен за всички заинтересовани ползватели в съответствие със секторното законодателство, включително Директива 2012/34/ЕС.
8. Всяка концесия или друг вид възлагане на трета страна на изграждането, модернизирането, експлоатацията или наемането на подпомаганото съоръжение се извършва на конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна основа.
9. Когато собственикът, операторът и всеки очакван краен ползвател на подпомаганото транспортно съоръжение са част от едно и също предприятие или са свързани предприятия по смисъла на приложение I към настоящия регламент, експлоатацията на съоръжението се възлага въз основа на открита, конкурентна, прозрачна и недискриминационна процедура²⁹.

Член 13

Помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози

1. Схемите за помощ за изграждане, модернизиране или обновяване (включително подмяна) на частни странични коловози са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 93 от Договора и са освободени от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.
2. Помощ се отпуска на всяко предприятие, което изгражда, модернизира и обновява частни странични коловози.
3. Допустимите разходи са инвестиционните разходи в материални (дълготрайни и движими) и нематериални активи, пряко свързани с изграждането,

²⁹ Въпросните свързани предприятия имат право да участват в процедурата.

модернизирането и обновяването на частния страничен коловоз. Инвестиционните разходи може да включват проучвания за осъществимост и топологични проучвания, както и разходи за планиране и инсталация. Платформите и оборудването за товарене/разтоварване, използвани за товарене/разтоварване на влакове на обекта на специалния ползвател или ползватели, не се включват в допустимите разходи.

4. Размерът на помощта не надвишава по-ниския от следните прагове:
 - а) Разликата между допустимите разходи и сумата на оперативната печалба на инвестицията през нейния икономически живот и дисконтираната крайна стойност на тази инвестиция (остатъчна стойност в края на икономическия живот на инвестицията). Оперативната печалба и крайната стойност се приспадат от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или впоследствие чрез механизъм за възвръщане на предоставени средства;
 - б) 50 % от допустимите разходи.
5. За помощи, които не надхвърлят 500 000 EUR на проект, максималният размер на помощта може да се определи на равнище до 50 % от допустимите разходи като алтернатива на прилагането на метода, посочен в параграф 4.

Подраздел Б — Инвестиционна помощ за придобиване на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт и на оборудване за устойчив мултимодален транспорт

Член 14

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

1. Схемите за инвестиционна помощ, с които се подкрепя придобиването на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 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. Допустимите разходи са всички инвестиционни разходи, свързани с придобиването на нови или използвани превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт. Такива разходи могат да включват по-специално цената на превозното средство и разходите за доставка. Разходите за проектни проучвания, консултации или инженерни дейности могат да бъдат допустими, при условие че са свързани с посочените в настоящия член инвестиции и са част от тях.
3. Помощта се предоставя на:
 - а) нови участници в железопътния сектор;

- б) железопътни предприятия, превозвачи по вътрешните водни пътища или оператори на превозни средства на лизинг в секторите на железопътния транспорт и вътрешен воден транспорт — когато отговарят на изискванията за малки и средни предприятия (МСП).
4. Помощта е под формата на гаранция за купувача на превозното средство за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт. Гаранции могат да се предоставят пряко на крайни бенефициери или на кредитни институции и други финансови институции като финансови посредници (стига бенефициерът да запази свободния избор на финансов посредник). Финансовият посредник трябва да е в състояние да докаже, че използва механизъм, който гарантира, че предимствата са прехвърлени във възможно най-голяма степен на крайните бенефициери под формата на по-големи обеми финансиране, портфейли с по-голяма степен на риск, не така строги изисквания за обезпечение или по-ниски лихви, отколкото без такива публични гаранции.
5. Гаранцията се предоставя по нови индивидуални заеми за придобиване на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт. Номиналният размер на съответния заем, за който се издава гаранцията, не надвишава допустимите разходи. Гаранционното покритие не надхвърля 80 % от заема, за който е издадена. Публичните гаранции се предоставят срещу такса от най-малко 50 базисни пункта, ако държавният кредитен рейтинг на предоставящата държава членка е равен на AAA-A.
6. Срокът на гаранцията е ограничен до максимум 15 години.
7. Помощта за придобиване на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт може да се натрупва с помощ за оперативна съвместимост и/или помощ за техническа адаптация и модернизиране, ако нетните допълнителни разходи за оперативна съвместимост, както са определени в член 16, параграф 6 и/или модернизиране и техническа адаптация инвестициите, както са определени в член 17, параграф 6, са изключени от допустимите разходи, посочени в параграф 2.

Член 15

Помощ за придобиване на интермодални товарни единици и кранове на борда на плавателни съдове

1. Схемите за инвестиционна помощ за придобиване на нови или използвани интермодални товарни единици и/или кранове на борда на плавателни съдове, са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 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. Помощта се предоставя на всяко предприятие, което инвестира в придобиването на интермодални товарни единици и кранове на борда на плавателни съдове.
3. Допустимите разходи възлизат на:
- а) за интермодални товарни единици (ИТЕ): разликата в разходите между транспортните единици, използвани изключително за автомобилен

транспорт, и ИТЕ, които могат да бъдат трансбордирани за целите на устойчивия мултимодален транспорт;

- б) за кранове на борда на плавателни съдове: пълната цена на придобиване.
- 4. Допустимите разходи може да включват проучвания за осъществимост, както и разходи за планиране и инсталация.
- 5. Размерът на помощта не надвишава интензитет на помощ от 30 % от допустимите разходи в ситуацията, посочена в параграф 3, буква а) и 20 % от допустимите разходи в ситуацията, посочена в параграф 3, буква б).

Подраздел В — Инвестиционна помощ за оперативна съвместимост и техническа адаптация и модернизиране

Член 16

Помощ за оперативна съвместимост

- 1. Схемите за инвестиционна помощ, с които се подкрепят инвестициите в материални и нематериални активи, допринасящи за непрекъснат трафик между държавите членки или видовете транспорт, са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 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. Помощта се предоставя на всяко предприятие, което прави инвестиции във внедряването на технологиите за оперативна съвместимост, посочени в параграф 3.
- 3. Допустимите инвестиционни проекти са следните:
 - а) Европейската система за управление на влаковете (ETCS), бъдещата система за мобилна комуникация в железопътния транспорт (FRMCS) и автоматичната експлоатация на влаковете (АТО) като част от Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), както е описано във вторичното законодателство на Съюза³⁰;
 - б) цифрово автоматично скачване (DAC)³¹;
 - в) адаптация на подвижния състав към различни електрически системи;

³⁰ Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1695 на Комисията от 10 август 2023 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕС) 2016/919 (ОВ L 222, 8.9.2023 г., стр. 380).

³¹ DAC е оперативно съвместим компонент за автоматично скачване и отделяне на подвижния състав в товарен влак както физически (например механична връзка и въздушна линия за спиране), така и цифрово (например електрическа мощност и връзка за предаване на данни). DAC е стратегически инструмент за създаване на модерен и цифров европейски железопътен товарен превоз. То не само ще увеличи ефективността благодарение на процесите на автоматизация, но също така ще осигури захранване с достатъчно енергия за телематични приложения, както и безопасен пренос на данни в целия влак. [След приемането да се добави позоваване на съответното вторично законодателство на ЕС]

- г) адаптация на подвижния състав към различните междурелсия;
 - д) адаптация на плавателните съдове по вътрешните водни пътища, за да обслужват морски пристанища;
 - е) адаптиране на плавателните съдове по вътрешните водни пътища към променящите се условия на съдоходност, включително при ниско равнище на реката;
 - ж) автоматизация на подвижния състав и плавателните съдове по вътрешните водни пътища;
 - з) адаптация на превозните средства към ИТЕ за превоз;
 - и) ключови технологии, необходими за внедряване на информационни услуги за речно корабоплаване, като платформата RIS, Системата за визуализация и информация посредством електронна карта на вътрешните водни пътища, известия до корабните водачи, автоматична идентификационна система за вътрешните водни пътища и международни доклади в електронен формат;
 - й) телематични приложения и друг софтуер за превоз на товари, доколкото те допринасят за непрекъснатия трафик, по-специално системи за интермодална идентификация, системи за проследяване и проследимост и интермодални платформи за обмен на данни. Не са допустими за подпомагане инвестициите в приложения за пътнически услуги като системи, които предоставят на пътниците информация преди и по време на пътуването, системи за резервация и платежни системи за пътниците, управление на багаж и управление на връзките между пътнически влакове и с други видове пътнически транспорт.
4. Допустими са всички разходи, необходими за осъществяването на допустимите инвестиции. Такива разходи могат да включват по-специално разходите, необходими за закупуване и инсталация на съответната технология, разходи за управление на проекти и разходи за доставка. Разходите за поддръжка не са допустими за подпомагане. Разходите, свързани с проучвания, изпитания и одобрение, и пилотни и прототипни инсталации, са допустими за подпомагане. Активите, финансирани с помощ за оперативна съвместимост, може да бъдат нови или използвани. По отношение на инвестициите в оперативна съвместимост, свързана с ERTMS, разходите, свързани с интегрирането на функциите на Европейската глобална навигационна спътникова система (EGNSS) в рамките на ERTMS, следва да бъдат допустими за подпомагане. Разходите, свързани с GSM-R, не са допустими за подпомагане.
5. Интензитетът на помощта не надхвърля:
- а) 80 % от допустимите разходи за инвестиционни проекти, които попадат в параграф 3, букви а) и б),
 - б) 50 % от допустимите разходи за инвестиционни проекти, които попадат в параграф 3, букви в)–й).

6. По отношение на инвестициите за оперативна съвместимост в превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт или в интермодална товарна единица или кран на борда на плавателни съдове, чието придобиване е планирано, допустимите разходи трябва да бъдат ограничени до нетните допълнителни разходи за оперативна съвместимост, при условие че такива разходи вече не са обхванати от друга форма на помощ, по-специално помощ по членове 14 и 15. Нетните допълнителни разходи за оперативна съвместимост се изчисляват като разлика между, от една страна, общите разходи за закупуване на превозно средство за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт или интермодална товарна единица или кран на борда на плавателни съдове, чието придобиване е планирано и за което са осигурени такива инвестиции, и, от друга страна, общите разходи за закупуване на същото превозно средство или интермодална товарна единица или кран на борда на плавателни съдове или подобен актив без инвестиции за оперативна съвместимост в съпоставителния сценарий.
7. За период от най-малко 5 години след предоставянето на помощта договорните споразумения за прехвърляне или използване срещу заплащане (под формата на лизинг) на активи, финансирани с помощ за оперативна съвместимост, включват клауза, в която се уточнява, че инвестицията, с която се осигурява оперативната съвместимост на съответния актив, е финансирана с държавна помощ. В тях се уточняват също съответните задължения, определени в параграф 9, и се посочва размерът на помощта.
8. Инвестицията се изпълнява и финализира най-малко 1 година преди датата, на която подкрепяната инвестиция стане задължителна на равнището на ЕС.
9. Превозните средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, за които се използва подкрепената инвестиция, остават регистрирани в съответния национален регистър на държавата членка или в съответен европейски регистър за период от най-малко 5 години след изпълнението на инвестицията.

Член 17

Помощ за техническа адаптация и модернизиране на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт и оборудване за устойчив мултимодален транспорт.

1. Схемите за инвестиционна помощ, с които се подкрепят инвестициите в материални и нематериални активи, допринасящи за адаптацията и модернизирането на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 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. Помощта се предоставя на всяко предприятие, което извършва инвестиции за техническа адаптация и модернизиране на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт и на оборудване за устойчив мултимодален транспорт, посочен в параграф 3.
3. Допустимите инвестиции са следните:

- а) модернизация и/или преоборудване на подвижен състав;
 - б) модернизация и/или преоборудване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища, например за подобряване на хидродинамиката и ефективността;
 - в) модернизация и/или преоборудване на оборудване за устойчив мултимодален транспорт;
 - г) техническа адаптация на плавателни съдове към нови видове товари;
 - д) телематични приложения и друг софтуер за превоз на товари, които не попадат в приложното поле на член 16, като системи, които предоставят информация изключително в рамките на един вид транспорт или цифрови системи за резервация и платежни системи, които не допринасят за непрекъснатия трафик. Не са допустими за подпомагане инвестициите в приложения за пътнически услуги като системи, които предоставят на пътниците информация преди и по време на пътуването, системи за резервация и платежни системи за пътниците, управление на багаж и управление на връзките между пътнически влакове и с други видове пътнически транспорт;
 - е) логистични системи, като софтуер за оптимизиране на товаренето;
 - ж) софтуер за прогнозиране на трафика (очаквано време на заминаване/очаквано време на пристигане) и софтуер за оптимизиране на маршрута.
4. Допустими са всички разходи, необходими за осъществяването на допустимите инвестиции. Такива разходи могат да включват по-специално разходите, необходими за закупуване и инсталация на съответната технология, разходи, свързани с модернизиране на съществуващата инсталирана технология, разходи за управление на проекти и разходи за доставка. Разходите, свързани с проучвания, изпитания и одобрение, и пилотни и прототипни инсталации, отговарят на условията за помощ.
5. Интензитетът на помощта не надхвърля 20 % от допустимите разходи.
6. По отношение на инвестициите в превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, чието придобиване е планирано, допустимите разходи трябва да бъдат ограничени до нетните допълнителни разходи за техническа адаптация и модернизация, при условие че такива разходи вече не са обхванати от друга форма на помощ, по-специално помощ по членове 14 и 15. Нетните допълнителни разходи за техническа адаптация и модернизация се изчисляват като разликата между, от една страна, общите разходи за закупуване на превозно средство за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, чието придобиване е планирано и което е оборудвано посредством такива инвестиции, и, от друга страна, общите разходи за закупуване на същото или подобно превозно средство, за което е необходима техническа адаптация и модернизация в съпоставителния сценарий.
7. За период от най-малко 5 години след предоставянето на помощта договорните споразумения за прехвърляне или използване срещу заплащане (под формата на лизинг) на активи, финансирани с помощ за техническа адаптация и

модернизация на превозни средства и оборудване за устойчив мултимодален транспорт, включват клауза, в която се посочва че адаптацията и модернизацията на съответния актив е финансирана с държавна помощ и се уточнява размерът на помощта.

8. Инвестицията се изпълнява и финализира най-малко 1 година преди датата, на която подкрепяната инвестиция стане задължителна на равнището на ЕС.

Глава III — Контрол

Член 18

Отмяна на груповото освобождаване

Когато държава членка предоставя помощ, за която се предполага, че е освободена от задължението за уведомяване съгласно настоящия регламент, без да са изпълнени условията в глави I, II и III, след като предостави на съответната държава членка възможността да изложи своите аргументи, Комисията може да приеме решение, съгласно което в съответствие с член 108, параграф 3 от Договора тя трябва да бъде уведомена за всички или за някои бъдещи мерки за помощ, приети от съответната държава членка, които иначе биха изпълнили изискванията на настоящия регламент. Мерките, които подлежат на задължение за уведомяване, могат да бъдат ограничени до мерките, по които се предоставят определени видове помощи или които са в полза на определени бенефициери, или до мерки за помощ, приети от някои органи на съответната държава членка.

Член 19

Докладване

Държавите членки изпращат на Комисията:

- а) чрез електронната система на Комисията за уведомяване обобщената информация за всяка мярка за помощ, освободена от задължението за уведомяване съгласно настоящия регламент, в стандартизирания формат, посочен в приложение III към настоящия регламент, заедно с връзка за достъп до пълния текст на мярката за помощ, включително и до нейните изменения, в срок от 20 работни дни след влизането ѝ в сила;
- б) годишен доклад, както е посочено в Регламент (ЕО) № 794/2004³² на Комисията, в електронен формат, относно прилагането на настоящия регламент, който съдържа информацията, посочена в Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията, за всяка цяла година или всяка част от годината, през която се прилага настоящият регламент.

³² Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането на Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

Член 20

Оценка

1. Схемите за помощ, посочени в член 1, параграф 2, букви и) и й), подлежат на последваща оценка, ако при тях бюджетът за държавната помощ или отчетените разходи надвишават 150 милиона евро за дадена година или 750 милиона евро за цялата им продължителност. Цялата продължителност представлява продължителността на съответната схема и на евентуална предхождаща схема, насочена към сходна цел и географска област, считано от XXX. Предвид целите на оценката и за да се избегне непропорционална тежест за държавите членки, последващи оценки се изискват само за схеми за помощ, чиято цяла продължителност надвишава 3 години, считано от XXX.
2. Изискването за последваща оценка може да бъде отменено за схеми за помощ, които са непосредствен правоприемник на схема, обхващаща подобна цел и географски район, който е бил обект на оценка. Това зависи от окончателния доклад за оценката, който е изготвен в съответствие с плана за оценка, одобрен от Комисията, и в който не са посочени отрицателни констатации. Когато окончателният доклад за оценка на схема не е в съответствие с одобрения план за оценка, тази схема се спира незабавно. Никой правоприемник на такава спряна схема, обхващаща подобна цел и географски район, не се ползва от предимствата на груповото освобождаване.
3. Целта на оценката е да се провери дали са се осъществили хипотезите и условията, върху които се основава съвместимостта на схемата, по-специално каква е необходимостта от мярката за помощ и ефективността ѝ с оглед на нейните общи и конкретни цели. Оценката обхваща и въздействието на схемата върху конкуренцията и търговията.
4. За схеми за помощ, които са предмет на изискването за оценка съгласно параграф 1, държавите членки изготвят проект на план за оценка, както следва:
 - а) в рамките на 20 работни дни от влизането в сила на схемата, ако бюджетът на държавната помощ по схемата надхвърля 150 милиона евро за дадена година или 750 милиона евро за цялата продължителност на схемата;
 - б) в рамките на 30 работни дни след всяка значителна промяна, с която бюджетът на схемата се увеличава до стойност над 150 милиона евро за дадена година или 750 милиона евро за цялата продължителност на схемата;
 - в) в рамките на 30 работни дни след вписването в официалните сметки на разходи по схемата, които надвишават 150 милиона евро за дадена година.
5. Проектът на плана за оценка е в съответствие с общата методика за оценка на държавната помощ, приета от Комисията. Държавите членки публикуват одобрения от Комисията план за оценка.
6. Последващата оценка се извършва въз основа на плана за оценка от експерт, независим от органа, предоставящ държавната помощ. Във всяка оценка се включва поне един междинен и един окончателен доклад за оценка. Държавите членки публикуват и двата доклада.

7. Окончателният доклад за оценка се представя на Комисията най-късно девет месеца преди да изтече срокът на освободената схема. Този период може да бъде съкратен за схеми, при които е задействано изискването за оценка през последните 2 години от прилагането им. Точното приложно поле и условията на всяка оценка се определят в решението за одобряване на плана за оценка. В уведомлението за всяка последваща мярка за помощ със сходна цел се описва по какъв начин са били взети предвид резултатите от тази оценка.

Член 21

Контрол

1. За да се даде възможност на Комисията да провежда мониторинг на помощите, освободени от задължението за уведомяване по силата на настоящия регламент, държавите членки водят подробна документация, включваща информацията и документите, необходими, за да се определи, че са спазени всички условия, посочени 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 индивидуална помощ по схемата.
2. В случай на схеми, по които автоматично се предоставя фискална помощ, като тези, основаващи се на данъчните декларации на бенефициерите, и когато не се извършва предварителна проверка дали всички условия за съвместимост са спазени за всеки бенефициер, държавите членки проверяват редовно, най-малкото *ex post* и въз основа на извадка, че са спазени всички условия за допустимост, и направени необходимите заключения. Държавите членки съхраняват подробна документация за проверките за период от поне 10 години от датата на тяхното извършване.
3. Комисията може да поиска от всяка държава членка цялата информация и придружаващата документация, която Комисията счита за необходима за целите на мониторинга на прилагането на настоящия регламент, включително информацията, посочена в параграфи 1 и 2. Съответната държава членка предоставя на Комисията поисканата информация и придружаваща документация в срок от 20 работни дни от получаването на искането или в по-дълъг срок, който е в съответствие с искането.

Глава IV — Заключителни разпоредби

Член 22

Преходни разпоредби

1. Настоящият регламент се прилага за индивидуални помощи, предоставени преди неговите съответни разпоредби да влязат в сила, ако помощите изпълняват всички условия, определени в настоящия регламент, с изключение на член 9.

2. Всички помощи, които не са освободени от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора съгласно настоящия регламент, се оценяват от Комисията в съответствие с относимите рамки, насоки, съобщения и известия.
3. В края на срока на действие на настоящия регламент всички схеми за помощ, освободени по предвидения в него ред, остават освободени в рамките на период за приспособяване от 6 месеца.

Член 23

1. Настоящият регламент влиза в сила на XXX.
2. Той се прилага до XXX.

Съставено в Брюксел,

За Комисията

Председател
Ursula von der Leyen

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Определение за МСП

Член 1

Предприятие

За предприятие се счита всеки субект, упражняващ стопанска дейност, независимо от правната му форма. Това включва по-специално самонаетите лица и семейните предприятия, упражняващи занаятчийска или друга дейност, както и сдруженията или асоциациите, упражняващи редовно стопанска дейност.

Член 2

Численост на персонала и финансови тавани при определяне на категориите предприятия

1. В категорията на микро-, малки и средни предприятия (МСП) се включват предприятия, в които работят по-малко от 250 души и чийто годишен оборот не надхвърля 50 милиона евро и/или чийто общ годишен баланс не надхвърля 43 милиона евро.
2. В рамките на категорията МСП малко предприятие се определя като предприятие, което наема под 50 души персонал и чийто годишен оборот и/или общ годишен баланс не надвишава 10 милиона евро.
3. В рамките на категорията МСП, микропредприятие се определя като предприятие, което наема под 10 души персонал и чийто годишен оборот и/или общ годишен балансов отчет не надвишава 2 милиона евро.

Член 3

Видове предприятия, взети предвид при определяне на числеността на персонала и финансовите показатели

1. „Самостоятелно предприятие“ е всяко предприятие, което не е класифицирано като предприятие партньор по смисъла на параграф 2 или като свързано предприятие по смисъла на параграф 3.
2. „Предприятия партньори“ са всички предприятия, които не се определят като свързани предприятия по смисъла на параграф 3 и между които съществува следното взаимоотношение: дадено предприятие (предприятие нагоре по веригата) притежава самостоятелно или съвместно с едно или повече свързани предприятия по смисъла на параграф 3, 25 % или повече от капитала или правата на глас в друго предприятие (предприятие надолу по веригата).

Дадено предприятие може обаче да се определя като самостоятелно и съответно да няма предприятия партньори, дори ако посоченият праг от 25 % е достигнат или надвишен от следните инвеститори, при условие че тези инвеститори не са свързани по смисъла на параграф 3 нито индивидуално, нито съвместно с въпросното предприятие:

а) публични инвестиционни корпорации, дружества за рисков капитал, физически лица или групи от физически лица, които упражняват редовна инвестиционна дейност в рисков капитал и които инвестират собствен капитал в дружества, които не са котиран на борсата („бизнес ангели“), при условие че общата инвестиция на тези „бизнес ангели“ в същото предприятие е под 1 250 000 евро;

б) университети или изследователски центрове с нестопанска цел;

в) институционални инвеститори, включително фондове за регионално развитие;

г) автономни местни органи с годишен бюджет под 10 милиона евро и население под 5 000 жители.

3. „Свързани предприятия“ са предприятията, които имат едно от следните взаимоотношения помежду си:

а) дадено предприятие притежава мнозинство от правата на глас на акционерите или съдружниците в друго предприятие;

б) дадено предприятие има право да назначава или отстранява мнозинството от членовете на административния, управителния или надзорния орган на друго предприятие;

в) дадено предприятие има право да упражнява доминиращо влияние върху друго предприятие по силата на договор, сключен с това предприятие, или на разпоредба в устава или в учредителния акт на това предприятие;

г) дадено предприятие, което е акционер или съдружник в друго предприятие, контролира самостоятелно, по силата на споразумение с останалите акционери или съдружници в това предприятие, мнозинството от правата на глас на акционерите или съдружниците в това предприятие.

Налице е презумпция, че не съществува доминиращо влияние, ако инвеститорите, посочени в параграф 2, втора алинея, не участват пряко или косвено в управлението на въпросното предприятие, без да се засягат правата им като акционери.

Предприятията, поддържащи някое от описаните в първа алинея взаимоотношения посредством едно или няколко други предприятия или посредством някой от посочените в параграф 2 инвеститори, също се считат за свързани.

Предприятията, поддържащи някое от тези взаимоотношения посредством физическо лице или група от действащи съвместно физически лица, също се считат за свързани, ако упражняват дейността си или част от нея на същия съответен пазар или на съседни пазари.

За „съседен пазар“ се счита пазарът на продукт или услуга, намиращ се пряко нагоре или надолу по веригата спрямо съответния пазар.

4. С изключение на случаите, упоменати в параграф 2, втора алинея, дадено предприятие не може да се счита за МСП, ако 25 % или повече от капитала или от правата му на глас се контролират пряко или косвено, съвместно или индивидуално, от един или няколко публични органа.

5. Предприятията могат да изготвят декларация относно статута си на самостоятелни предприятия, предприятия партньори или свързани предприятия, която включва данните за праговете, установени в член 2. Декларацията може да бъде изготвена дори ако капиталът е разпределен по такъв начин, че не е възможно да се определи с точност неговият собственик — в такъв случай предприятието може добросъвестно да декларира основателно предположение, че 25 % или повече от неговия капитал не е собственост на едно предприятие или на свързани предприятия. Такива декларации се изготвят, без да се засягат проверките и разследванията, предвидени в националните правила или правилата на Съюза.

Член 4

Данни, използвани за определяне на числеността на персонала и финансовите показатели, и референтен период

1. Данните, които се използват при определяне на числеността на персонала и финансовите показатели, са данните, отнасящи се до последния одобрен отчетен период, изчислени на годишна основа. Те се вземат предвид, считано от датата на приключване на отчетите. Сумата, избрана за оборота, се изчислява без данък добавена стойност (ДДС) и други косвени данъци.

2. Когато към датата на приключване на отчетите дадено предприятие установи, че на годишна основа е надвишило или е под праговете за числеността на персонала или финансовите прагове, посочени в член 2, това няма да доведе до изгубване или придобиване на статут на средно, малко или микропредприятие, освен ако тези прагове бъдат надвишени през два последователни отчетни периода.

3. В случаите на новосъздадени предприятия, чиито отчети още не са одобрени, използваните данни трябва да произтичат от добросъвестен разчет, направен в хода на финансовата година.

Член 5

Численост на персонала

1. Числеността на персонала съответства на броя годишни работни единици (ГРЕ), т.е. на броя лица, които са работили на пълен работен ден във въпросното предприятие или от негово име през цялата разглеждана референтна година. Работата на лица, които не са работили цялостно, на такива, които са работили на непълен работен ден (независимо от продължителността), както и на сезонните работници, се отчита като процент от ГРЕ. Персоналът се състои от:

а) наети лица;

б) лица, работещи за предприятието, подчинени на него и считани за наети лица съгласно националното законодателство;

в) собственици, изпълняващи управителни функции;

г) партньори, участващи в редовната дейност на предприятието и ползващи се с финансови облаги от предприятието.

2. Персоналът не обхваща стажантите или учащите, преминаващи професионално обучение по договор за обучение или за професионално обучение. Продължителността на отпуските по майчинство или родителските отпуски не се включва.

Член 6

Установяване на данните за дадено предприятие

1. В случай на самостоятелно предприятие данните, включително числеността на персонала, се определят единствено въз основа на счетоводните отчети на това предприятие.

2. Данните, включително числеността на персонала, за предприятие, имащо предприятия партньори или свързани предприятия, се определят въз основа на счетоводни отчети и други данни за предприятието или, при наличието на такива, на консолидираните отчети на предприятието или на консолидираните отчети, в които предприятието е включено чрез консолидиране.

Към данните, посочени в първата алинея, се добавят данните за всяко предприятие партньор на въпросното предприятие, разположено непосредствено нагоре или надолу от него по веригата. Натрупването е пропорционално на процентния дял в капитала или в правата на глас (в зависимост от това кой от тях е по-голям). В случая на взаимно участие се прилага по-високият процент.

Към данните, посочени в първа и втора алинея, се прибавят 100 % от данните на всяко предприятие, което е пряко или косвено свързано с въпросното предприятие, освен ако тези данни не са били вече включени чрез консолидация в счетоводните отчети.

3. За прилагането на параграф 2 данните за предприятията партньори на въпросното предприятие се извличат от счетоводните им отчети или от другите им консолидирани данни, ако има такива. Към тях се прибавят 100 % от данните на предприятията, които са свързани с тези предприятия партньори, освен ако техните счетоводни отчети не са били вече включени чрез консолидация.

С оглед на прилагането на същия параграф 2 данните за предприятията, които са свързани с въпросното предприятие, се извличат от счетоводните им отчети и от други техни данни, по възможност консолидирани, ако съществуват такива. Към тях се прибавят пропорционално данните за всяко евентуално предприятие партньор на това свързано предприятие, разположено непосредствено нагоре или надолу от него по веригата, освен ако те не са били вече включени в консолидираните счетоводни отчети с процент, който е поне пропорционален на процента, определен съгласно параграф 2, втора алинея.

4. Когато в консолидираните счетоводни отчети не се съдържат данни за персонала на дадено предприятие, числеността на персонала се определя чрез пропорционално сумиране на данните за предприятията партньори и чрез прибавяне на данните за предприятията, с които въпросното предприятие е свързано.

Приложение II

Мерки, обхванати от Регламента за групово освобождаване в областта на транспорта („РГОТ“), и мерки, които подлежат на задължение за уведомяване съгласно Насоките за сухопътен и мултимодален транспорт („Насоки за СМТ“)

Основна цел	РГОТ		Насоки за СМТ	
	Мярка	Допустим интензитет	Мярка	Допустим интензитет
Оперативна помощ за намаляване на външните разходи за транспорт	Схеми за помощ	50 % допустими разходи [60] % допустими разходи за помощ, предоставена за комбиниран превоз	Помощ <i>ad hoc</i> Схеми за помощ с интензитет, повисок от разрешения съгласно РГОТ Схеми за помощ, при които не се използва Наръчникът на Комисията	75 % допустими разходи
Оперативна помощ за разкриване на нови търговски връзки	Схеми за помощ Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект < 15 милиона евро	80 % допустими разходи за първата година на експлоатация, 70 % за втората година, 60 % за третата година, 50 % за четвъртата година и 40 % за петата година	Помощ <i>ad hoc</i> Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект ≥ 15 милиона евро	80 % допустими разходи за първата година на експлоатация, 70 % за втората година, 60 % за третата година, 50 % за четвъртата година и 40 % за петата година
Инвестиционна помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на унимодални или мултимодални съоръжения за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт	Схеми за помощ Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект < 20 милиона евро Помощ <i>ad hoc</i> за устойчиви мултимодални товарни	50 % допустими разходи, ако помощта < 3 EUR на проект 50 % допустими разходи, но в границите на разликата между	Помощ <i>ad hoc</i> Помощ <i>ad hoc</i> за устойчиви мултимодални товарни терминали ≥ 10 милиона евро Размер на индивидуалната помощ, предоставена по	Недостиг на финансиране, ограничен до 100 % от допустимите разходи Няма праг, ако помощта <i>ad hoc</i> се предоставя чрез конкурентна

	терминали < 10 милиона евро	<i>допустимите разходи и оперативната печалба на инвестицията през нейния жизнен цикъл и крайната стойност, ако помощта е ≥ 3 милиона евро на проект</i>	схема за проект ≥ 20 милиона евро Схеми за помощ с интензитет, по-висок от разрешения съгласно РГОТ	<i>тръжна процедура</i>
Инвестиционна помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози	Схеми за помощ Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект < 2 милиона евро	50 % <i>допустими разходи, ако помощта < 500 000 EUR на проект</i> 50 % <i>допустими разходи, но в границите на разликата между допустимите разходи и оперативната печалба на инвестицията през нейния жизнен цикъл и крайната стойност, ако помощта е $\geq 500\,000$ EUR на проект</i>	Помощ <i>ad hoc</i> Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект ≥ 2 милиона евро Схеми за помощ с интензитет над разрешения съгласно РГОТ	<i>Недостиг на финансиране, ограничен до 100 % от допустимите разходи</i>
Инвестиционна помощ за придобиване на превозни средства за железопътен транспорт или транспорт по вътрешни водни пътища	Схеми за помощ	<i>Номинален размер на съответния заем \leq допустими разходи. Гаранционно покритие ≤ 80 % от съответния заем</i>	Помощ <i>ad hoc</i> Схеми за помощ с интензитет над разрешения съгласно РГОТ	<i>Номинален размер на съответния заем \leq допустими разходи. Гаранционно покритие ≤ 90 % от съответния заем</i>
Инвестиционна помощ за придобиване на ИТЕ и кранове на борда на	Схеми за помощ	30 % <i>допустими разходи (за ИТЕ)</i>	Не е приложимо	

плавателни съдове		20 % допустими разходи (за кранове на борда на плавателни съдове)		
Инвестиционна помощ за оперативна съвместимост	Схеми за помощ	50 % допустими разходи 80 % допустими разходи (за ERTMS и DAC)	Помощ <i>ad hoc</i> Схеми за помощ с интензитет над разрешения съгласно РГОТ или за инвестиции, които не са включени в списъка, обхванат от РГОТ	50 % допустими разходи 80 % допустими разходи (за ERTMS и DAC) Недостиг на финансиране, ограничен до 100 % от допустимите разходи
Инвестиционна помощ за техническа адаптация и модернизиране на превозни средства и оборудване за устойчив мултимодален транспорт	Схеми за помощ	20 % допустими разходи	Помощ <i>ad hoc</i> Схеми за помощ с интензитет над разрешения съгласно РГОТ или за инвестиции, които не са включени в списъка, обхванат от РГОТ	20 % допустими разходи Недостиг на финансиране, ограничен до 100 % от допустимите разходи

Приложение III

ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ДЪРЖАВНА ПОМОЩ, ОСВОБОДЕНА ОТ ИЗИСКВАНЕТО ЗА УВЕДОМЯВАНЕ ПО НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ

ЧАСТ I — Предоставя се чрез установената от Комисията електронна система за уведомяване, посочена в член 19

Номер на помощта	(попълва се от Комисията)	
Държава членка		
Референтен номер на държавата членка		
Регион	Име на региона/регионите (NUTS ⁽¹⁾)	Статут на подпомаган регион ⁽²⁾
Предоставящ орган	Наименование	
	Пощенски адрес	
	Уеб адрес	
Наименование на мярката за помощ		
Национално правно основание (позоваване на съответната национална официална публикация)		
Уебвръзка към пълния текст на мярката за помощ		
Вид на мярката	<input type="checkbox"/> Схема	Име на бенефициера и групата ⁽³⁾ , към която принадлежи
	<input type="checkbox"/> Помощ <i>ad hoc</i>	
Изменение на съществуваща схема за помощ или помощ <i>ad hoc</i>		Референтен номер на помощта, даден от Комисията
	<input type="checkbox"/> Удължаване	
	<input type="checkbox"/> Изменение	
Продължителност ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Схема	от дд/мм/гггг до дд/мм/гггг
Дата на предоставяне ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Помощ <i>ad hoc</i>	дд/мм/гггг
Засегнат икономически сектор	<input type="checkbox"/> Всички икономически сектори, които отговарят на условията за получаване на помощ	
	<input type="checkbox"/> Ограничена за някои сектори: моля, уточнете нивото на групата по NACE ⁽⁶⁾	

Вид на бенефициера	<input type="checkbox"/> МСП		
	<input type="checkbox"/> Големи предприятия		
Бюджет	Общ годишен размер на планирания бюджет по схемата ⁽⁷⁾	Национална парична единица (цели суми)	
	Общ размер на помощта <i>ad hoc</i> , предоставена на предприятието ⁽⁸⁾	Национална парична единица (цели суми)	
	<input type="checkbox"/> За гаранции ⁽⁹⁾	Национална парична единица (цели суми)	
Aid instrument	<input type="checkbox"/> Безвъзмездни средства/лихвена субсидия		
	<input type="checkbox"/> Заем/възстановяеми аванси		
	<input type="checkbox"/> Гаранция (при необходимост с позоваване на решението на Комисията ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Данъчно предимство или освобождаване от данъци		
	<input type="checkbox"/> Предоставяне на рисково финансиране		
	<input type="checkbox"/> Други (моля, посочете) Посочете на коя от следните общи категории съответства най-добре инструментът за помощ от гледна точка на неговия ефект/неговата функция: <input type="checkbox"/> Безвъзмездни средства <input type="checkbox"/> Заем <input type="checkbox"/> Гаранция <input type="checkbox"/> Данъчно предимство <input type="checkbox"/> Предоставяне на рисково финансиране		
<input type="checkbox"/> Ако има съфинансиране от фонд/фондове на ЕС	Име на фонда/фондовете на ЕС:	Размер на финансирането (по отделни фондове на ЕС)	Национална парична единица (цели суми)

⁽¹⁾ NUTS — Обща класификация на териториалните единици за статистически цели. Обикновено регионът се посочва на ниво 2.
⁽²⁾ Член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС (статус „А“), член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС (статус „В“), неподпомаганите региони, т.е. региони, които не отговарят на условията за отпускане на регионална помощ (статус „N“).
⁽³⁾ За целите на правилата в областта на конкуренцията, определени в Договора, и за целите на настоящия регламент „предприятие“ е субект, който извършва стопанска дейност, независимо от неговия правен статут и начина на неговото финансиране. Съдът на Европейския съюз постанови, че субектите, които са под контрола (въз основа на правно основание или *de facto*) на един и същ субект, следва да се разглеждат като едно предприятие.
⁽⁴⁾ Срок, през който предоставящият орган може да се ангажира с предоставянето на помощта.
⁽⁵⁾ Определена съгласно член 2, точка 27 от регламента.
⁽⁶⁾ NACE Rev.2 — Статистическа класификация на икономическите дейности в Европейската общност. Обикновено секторът се определя на ниво група.
⁽⁷⁾ При схеми за помощ: посочва се общият годишен размер на планирания бюджет по схемата или прогнозните загуби на данъчни постъпления на година за всички инструменти за помощ, съдържащи се в схемата.
⁽⁸⁾ При предоставяне на помощ *ad hoc*: посочва се общият размер на помощта/загубите на данъчни постъпления.
⁽⁹⁾ За гаранции се посочва (максималният) размер на обезпечените заеми.
⁽¹⁰⁾ Ако е уместно, позоваване на решението на Комисията за одобряване на методологията за изчисляване на brutния еквивалент на безвъзмездна помощ в съответствие с член 5, параграф 2, буква в) от регламента.

ЧАСТ II — Предоставя се чрез установената от Комисията електронна система за уведомяване, посочена в член 19

Моля, посочете разпоредбата от РГОТ, съгласно която мярката за помощ се привежда в действие.

Основна цел	Максимален интензитет на помощта в % по отношение на допустимите разходи	Общ бюджет
Схема за оперативна помощ за намаляване на външните разходи (член 10)	... %	... национална валута (на схема на година)
Схема за оперативна помощ за разкриване на нови търговски връзки (член 11)	... %	... национална валута
Схема за инвестиционна помощ за съоръжения (член 12)	... %	... национална валута
Инвестиционна помощ <i>ad hoc</i> за устойчиви мултимодални товарни терминали(член 12)	... %	... национална валута (на проект)
Схема за инвестиционна помощ за частни странични коловози (член 13)	... %	... национална валута
Схема за инвестиционна помощ за придобиване на превозни средства за железопътен транспорт и транспорт по вътрешни водни пътища(член 14)	... %	... национална валута
Схема за инвестиционна помощ за придобиване на ИТЕ и кранове на борда на плавателни съдове (член 15)	... %	... национална валута

Схема за инвестиционна помощ за оперативна съвместимост (член 16)	... %	... национална валута
Схема за инвестиционна помощ за техническа адаптация и модернизиране (член 17)	... %	... национална валута

Приложение IV

Разпоредби за публикуване на информация съгласно член 9

Държавите членки организират своите подробни уебсайтове за държавна помощ, на които се публикува информацията, предвидена в член 7, така че достъпът до тази информация да е лесен. Информацията се публикува във вид на електронна таблица — например във формат CSV или XML — която позволява данните да бъдат търсени, извличани и лесно публикувани в интернет. Достъп до уебсайта се предоставя на всяка заинтересована страна без ограничения. За достъп до уебсайта не се изисква предварителна регистрация като потребител.

За всяка предоставена индивидуална помощ се публикува следната информация, както е посочено в член 9, параграф 1, буква в):

- а) Име на бенефициера
- б) Идентификатор на бенефициера
- в) Вид предприятие (МСП/голямо предприятие) към датата на предоставяне на помощта
- г) Регион, в който се намира бенефициерът, на ниво NUTS II³³
- д) Сектор на дейност на ниво групи по NACE³⁴
- е) Елемент на помощ, изразен като цяла стойност в национална парична единица³⁵
- ж) Инструмент за помощ³⁶ (безвъзмездна помощ/лихвена субсидия, заем/възстановяеми аванси/помощ, която подлежи на възстановяване, гаранция, данъчно предимство или освобождаване от данъци, рисково финансиране, други (моля, уточнете)
- з) Дата на предоставяне
- и) Цел на помощта
- й) Предоставящ орган
- к) Референтен номер на мярката за помощ³⁷.

³³ NUTS — Обща класификация на териториалните единици за статистически цели. Обикновено регионът се посочва на ниво 2.

³⁴ 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)

³⁵ За оперативна помощ — годишният размер на помощта за един бенефициер. За инвестиционна помощ — размерът на инвестицията. За мерките по член 12 — брутният еквивалент на безвъзмездна помощ.

³⁶ Ако помощта е отпусната посредством няколко инструмента за помощ, размерът на помощта се посочва по инструментите.

³⁷ Даден от Комисията в рамките на електронната процедура, посочена в член 11 от настоящия регламент.