



ЕВРОПЕЙСКА  
КОМИСИЯ

Брюксел, 18.6.2024 г.  
C(2024) 3948 final

ANNEX

## **ПРИЛОЖЕНИЕ**

*към*

### **СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА**

**Одобрение на съдържанието на проект на**

### **СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА**

**Насоки относно държавната помощ за сухопътен и мултимодален транспорт**

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Насоки относно държавната помощ за сухопътен и мултимодален транспорт

#### ПРОЕКТ

#### СЪДЪРЖАНИЕ

1.	Въведение.....	3
1.1	Общ контекст.....	3
1.2	Цел на настоящите насоки.....	7
1.2.1	Железопътен сектор .....	10
1.2.2	Сектор на вътрешните водни пътища .....	13
1.2.3	Сектор на мултимодалния транспорт.....	14
2.	Приложно поле и определения .....	16
2.1	Приложно поле .....	16
2.2	Определения .....	20
2.3	Структура на насоките.....	25
3.	Мерки, за които не се изисква уведомяване .....	26
4.	Помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта.....	27
4.1	Общи условия за съвместимост .....	27
4.1.1	Ключови условия за съвместимост.....	27
4.1.2	Спазване на други разпоредби на правото на ЕС.....	31
4.1.3	Кумулиране .....	31
4.1.4	Прозрачност .....	31
4.2	Условия за съвместимост за специфични категории помощ за координиране на транспорта.....	33
4.2.1	Оперативна помощ.....	33
4.2.2	Инвестиционна помощ.....	41
5.	Помощ, която представлява възстановяване на разходите за изпълнението на някои задължения, присъщи на понятието за обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз .....	62
5.1	Общи разпоредби .....	62
5.2	Истинска услуга от общ икономически интерес .....	63
5.3	Необходимост от акт за възлагане, в който се посочват задълженията за обществена услуга и методите за изчисляване на компенсацията.....	65
5.4	Продължителност на периода на възлагане.....	65

5.5	Спазване на Директивата за единното европейско железопътно пространство и Директивата за прозрачността .....	66
5.6	Съответствие с правилата на ЕС за обществените поръчки .....	66
5.7	Липса на дискриминация .....	67
5.8	Размер на компенсацията .....	67
5.9	Допълнителни изисквания, които може да са необходими, за да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на ЕС .....	67
5.10	Прозрачност .....	68
5.11	Условия и задължения, поставяни в решения на Комисията.....	68
6.	Капиталови потоци във вертикално интегрираните железопътни предприятия .....	68
7.	План за последваща оценка.....	70
8.	Докладване и мониторинг .....	72
9.	Приложимост .....	72
10.	Преразглеждане .....	73
	Приложение I .....	74
	Приложение II.....	77

## 1. ВЪВЕДЕНИЕ

### 1.1 Общ контекст

1. Създаването на общ транспортен пазар е дългогодишна цел на Европейския съюз (ЕС), насърчавана от либерализацията. По-специално услугите в ЕС в областта на вътрешния воден транспорт са напълно либерализирани от 90-те години на миналия век <sup>(1)</sup>, а услугите в областта на железопътния транспорт също постепенно се либерализират през последните десетилетия <sup>(2)</sup>.
2. Между 2001 и 2016 г. съзаконодателите на Съюза приеха четири законодателни пакета относно услугите в областта на железопътния транспорт, целящи постепенното отваряне на пазарите на услугите в областта на железопътния транспорт за конкуренция, както за товарния, така и за пътническия транспорт. Пазарът на товарните превози с железопътен транспорт беше отворен за конкуренция на 15 март 2003 г. в рамките на Трансевропейската железопътна транспортна мрежа за товарни превози <sup>(3)</sup>, на 1 януари 2006 г. — за международния товарен превоз по цялата мрежа на европейско равнище <sup>(4)</sup> и на 1 януари 2007 г. — за каботаж при товарни превози с железопътен транспорт <sup>(5)</sup>. Пазарът на превозите на пътници с железопътен транспорт беше отворен за конкуренция през 2010 г. само за международните превози <sup>(6)</sup>, а след това изцяло през 2019 г. след приемането на „четвъртия железопътен пакет“ <sup>(7)</sup>, предназначен да завърши изграждането на Единното европейско железопътно пространство, създадено с Директива 2012/34/ЕС („Директива за единното европейско железопътно

---

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕИО) № 3921/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно условията, при които превозвачи, установени извън държава членка, могат да превозват товари или пътници по вътрешните водни пътища на територията на държава членка (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 1), приложим от 5 януари 1992 г., се основава на общите принципи на равно третиране и свобода на предоставяне на услуги, според които чуждестранните превозвачи следва да имат право да извършват национални транспортни услуги („каботаж“) по вътрешните водни пътища в Европейския съюз. С Регламент (ЕИО) № 3921/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно условията, при които превозвачи, установени извън държава членка, могат да превозват товари или пътници по вътрешните водни пътища на територията на държава членка (ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 1), приложим от 2 август 1996 г., бяха въведени общи правила, уреждащи свободата на предоставяне на услуги за международните вътрешни водни пътища.

<sup>(2)</sup> Първата законодателна инициатива в началото на 90-те години на миналия век доведе до приемането на Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25), която държавите членки трябваше да транспонират до 1 януари 1993 г.

<sup>(3)</sup> Член 10, параграф 3 от Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 февруари 2001 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1).

<sup>(4)</sup> Член 1, параграф 2, буква а) от Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164).

<sup>(5)</sup> Вж. бележка под линия 4.

<sup>(6)</sup> Считано от 1 януари 2010 г. международният превоз на пътници с железопътен транспорт беше отворен за конкуренция с Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44).

<sup>(7)</sup> Четвъртият железопътен пакет представлява набор от шест законодателни текста, предназначени да завършат изграждането на единния пазар на железопътни услуги. Вж. [https://transport.ec.europa.eu/index\\_en?prefLang=bg](https://transport.ec.europa.eu/index_en?prefLang=bg).

пространство“)<sup>(8)</sup>. С четвъртия железопътен пакет бяха въведени няколко мерки, включително общото право на железопътните предприятия<sup>(9)</sup>, установени в една държава членка, да извършват всички видове услуги за превоз на пътници в Европейския съюз (с някои ограничения)<sup>(10)</sup>, и принципът на задължителни тръжни процедури за възлагане на договори за обществени услуги в областта на железопътния транспорт<sup>(11)</sup>.

3. За да доведе до ефективна конкуренция, отварянето на железопътния пазар трябва да има еднакви условия на конкуренция, по-специално между частните и публичните предприятия. Когато заварените железопътни превозвачи са вертикално интегрирани и публична собственост, вътрешногруповото рефинансиране при непазарни условия може да наруши конкуренцията също и поради възпрепятстването на навлизането на пазара. Поради това правната рамка, уреждаща операциите с финансови средства в публични и вертикално интегрирани предприятия в железопътния сектор, трябва да се спазва и да се прилага правилно.
4. Необходимо е също така да се осигурят справедливи условия на конкуренция за насърчаване на конкуренцията между различните видове транспорт, като се вземат предвид различните равнища на (положителни и отрицателни) вторични ефекти на различните видове транспорт<sup>(12)</sup>. Устойчивият транспортен сектор е от ключово значение за осигуряване на свързаност в Европа, насърчаване на икономическото, социалното и териториалното сближаване в съответствие с членове 170 и 174 от Договора за функционирането на Европейския съюз („Договора“) и за постигане на целите на ЕС в областта на климата.
5. В своята Бяла книга за транспорта от 2011 г.<sup>(13)</sup> Комисията постави цел за намаляване на емисиите от транспорта с 20 % между 2008 и 2030 г.<sup>(14)</sup> и с поне 60 % между 1990 и 2050 г. В съобщението си от 2016 г., озаглавено *Европейска*

---

<sup>(8)</sup> С 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 декември 2012 г., стр. 32) се консолидира и изменя, считано от 17 юни 2015 г., Директива 91/440 /ЕИО, изменена с Директива 2001/12/ЕО и Директива 2004/51/ЕО, и Директива 2007/58/ЕО, считано от 17 юни 2015 г.

<sup>(9)</sup> Както е определено в член 3, параграф 1, точка 1 от Директивата за единното европейско железопътно пространство, вж. бележката под линия (8).

<sup>(10)</sup> С Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за превози на пътници с железопътен транспорт и управлението на железопътната инфраструктура (ОВ L 352, 23.12.2016 г., стр. 1) на железопътните предприятия беше предоставен достъп до националните железопътни мрежи от 1 януари 2019 г. съгласувано с работното разписание, което влиза в сила на 14 декември 2020 г.

<sup>(11)</sup> С Регламент (ЕС) 2016/2338 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно отварянето на пазара на вътрешни услуги за пътнически превози с железопътен транспорт (ОВ L 354, 23.12.2016 г., стр. 22) беше въведено задължението за възлагане на конкурентни обществени поръчки за услуги, считано от 3 декември 2019 г., с преходен период, приключващ на 24 декември 2023 г.

<sup>(12)</sup> Чрез общата транспортна политика трябва също така да се преследват екологичните цели, определени от Договора за функционирането на Европейския съюз („Договора“). Член 11 от Договора гласи: „Изискванията за защита на околната среда трябва да бъдат включени в определянето и изпълнението на политиките и действията на Съюза, в частност, за да се насърчи устойчивото развитие“.

<sup>(13)</sup> *Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите*, COM(2011) 144 окончателен 28.3.2011 г., точка 6.

<sup>(14)</sup> С изключение на международния морски транспорт, при който целта е намаление на емисиите с 40 % между 2005 и 2050 г.

стратегия за мобилност с ниски емисии<sup>(15)</sup>, Комисията предложи мерки за ускоряване на декарбонизацията на европейския транспорт. Европейският зелен пакт, представен от Комисията в края на 2019 г.<sup>(16)</sup> имаше за цел да превърне ЕС в справедливо и проспериращо общество с модерна, ресурсноефективна и конкурентоспособна икономика, в която през 2050 г.<sup>(17)</sup> няма да има нетни емисии на парникови газове. Поради това Комисията си постави за цел нетните емисии на парникови газове да бъдат намалени с поне 55 % до 2030 г. в сравнение с нивата от 1990 г.<sup>(18)</sup>.

6. През декември 2020 г., след публикуването на оценката на Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“<sup>(19)</sup>, Комисията представи своята Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — „СУИМ“<sup>(20)</sup>. Въз основа на констатациите на Бялата книга за транспорта от 2011 г. в тази стратегия се определя пътна карта за даване на европейския транспорт на правилната посока за постигането на устойчиво и интелигентно бъдеще. От залегнали в основата на стратегията сценарии, които отразяват сценариите, с които се подкрепя Плана във връзка с целта в областта на климата за 2030 г., е видно, че комбинирането на предложените мерки на политиката може да доведе намаление на емисиите в транспортния сектор с до 90 % до 2050 г. Пакетът от законодателни предложения „Подготвени за цел 55“<sup>(21)</sup> има за цел да се подпомогне постигането на тези цели чрез насърчаване, наред с другото, на по-чисти форми на транспорт и транспортни горива, за да се даде на ЕС на насока към неутралност по отношение на климата до 2050 г.<sup>(22)</sup>.
7. Целта на ЕС за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. не може да бъде постигната без фундаментална екологична и цифрова трансформация на всички видове транспорт в европейския транспортен сектор.
8. Транспортният сектор отделя приблизително една четвърт от всички емисии на парникови газове, произведени в резултат на човешка дейност в ЕС, и е една от основните причини за замърсяването на въздуха. При транспорта се създават и други отрицателни вторични ефекти (като шумово замърсяване, злополуки и задръствания), които не са отчетени в достатъчна степен в разходите на ползвателите на транспорт, по-конкретно например при автомобилния и въздушния транспорт. Следователно са необходими решителни действия за прехвърлянето на по-голям дял от движението по пътищата към по-устойчиви

---

<sup>(15)</sup> COM(2016) 501 final, 20.7.2016 г.

<sup>(16)</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — *Европейският зелен пакт*, COM(2019) 640 final, 11.12.2019 г.

<sup>(17)</sup> Вж. бележка под линия 16.

<sup>(18)</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите *Засилване на европейската амбиция в областта на климата за 2030 г. Инвестиция в неутрално по отношение на климата бъдеще в полза на нашите граждани*, COM(2020) 562 final, 17.9.2020 г.

<sup>(19)</sup> SWD (2020) 0410 final, 10.12.2020 г.

<sup>(20)</sup> 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.

<sup>(21)</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — „Подготвени за цел 55“ („Fit for 55“): *постигане на целта на ЕС в областта на климата до 2030 г. по пътя към неутралност по отношение на климата*, COM(2021) 550 final, 14.7.2021 г.

<sup>(22)</sup> Раздел 2.2.2 от съобщението, посочено в бележка под линия (21).

форми на транспорт и за оптимизиране на ефективността на мултимодалните логистични вериги <sup>(23)</sup>. Екологизирането на транспортния сектор се подкрепя от няколко регулаторни инициативи, предимно инициативи, насочени към създаване на широкообхватна мрежа <sup>(24)</sup>, към улесняване на вътрешния воден транспорт <sup>(25)</sup> и към преразглеждане на Директивата относно комбинирания транспорт <sup>(26)</sup>. За постигането на тези цели за екологизиране, са необходими големи инвестиции. Политиката в областта на конкуренцията, по-специално правилата за държавна помощ, играят важна роля, която дава възможност на ЕС да изпълни целите на своята политика, залегнали в Европейския зелен пакт, когато пазарът сам по себе си не разполага с достатъчно средства или стимули за постигането на тези цели (вж. точка 13), тъй като с тях се насочват действията на държавите членки за справяне със съответната неефективност на пазара, като същевременно се гарантира, че публичната финансова подкрепа не засяга неправомерно функционирането на вътрешния пазар.

9. Една от главните цели на общата транспортна политика е превозът на стоки и пътници да бъде непрекъснат между националните мрежи и видовете транспорт („оперативна съвместимост“), с която се допринася за постигането на основните цели на ЕС <sup>(27)</sup>. Транспортът придоби глобален мащаб както по отношение на мрежите, използвани от пътниците и стоките, които все повече стават трансгранични, така и по отношение на използваните видове транспорт, тъй като при пътуване все по-често се комбинират няколко транспортни решения. Свързването на транспортни мрежи и видове транспорт в целия Европейски съюз обаче все още е възпрепятствано от регулаторни и технически бариери. Необходими са големи инвестиции в оперативна съвместимост, за да се завърши Единното европейско транспортно пространство и да се даде възможност на гражданите и предприятията на ЕС да извлекат всички ползи от една взаимосвързана транспортна зона. Необходими са също значителни инвестиции за внедряването на цифрови инфраструктури, по-специално непрекъснато покритие с инфраструктура за 5G свързаност по основните транспортни коридори в Европа, която поддържа широка гама от услуги и по-високи нива на автоматизация в различните приложения за мобилност <sup>(28)</sup>. Това е важна цел на СУИМ за постигане на успешна цифрова трансформация на Европейския съюз до 2030 г.

---

<sup>(23)</sup> Вж. бележка под линия 20.

<sup>(24)</sup> Политиката за трансевропейската транспортна мрежа („политиката TEN-T“) Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1). Този регламент се преразглежда в момента, за да стане мрежата по-безопасна, по-устойчива, по-бърза и по-удобна за ползвателите.

<sup>(25)</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — *NAIADES III (Интегрирана европейска програма за действие за транспорта по вътрешните водни пътища): Насърчаване на европейски вътрешен воден транспорт, който е подготвен за бъдещето* (COM(2021) 324 final, 24.6.2021 г.).

<sup>(26)</sup> Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

<sup>(27)</sup> Те включват правилното функциониране на вътрешния пазар, укрепването на икономическото, социалното и териториалното сближаване, както и конкурентоспособността и безопасността на европейските транспортни мрежи.

<sup>(28)</sup> Както е посочено в Плана за действие за 5G от 2016 г. (COM(2021)118) и политическата програма „Цифрово десетилетие“ до 2030 г., с която се поставя основата за създаването на многонационален проект за въвеждането на паневропейски 5G коридори (Решение (ЕС) 2022/2481 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. за създаване на политическа програма „Цифрово десетилетие“ до 2030 г.). Законодателният акт за гигабитовата инфраструктура (Регламент (ЕС) 2024/1309 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2024 г. за мерки за намаляване на

## 1.2 Цел на настоящите насоки

10. За да се предотвратят ситуации, в които държавната помощ нарушава или заплашва да наруши конкуренцията на вътрешния пазар и засяга търговията между държавите членки, в член 107, параграф 1 от Договора се постановява принципът, че държавната помощ е забранена. По изключение, по отношение на сектора на сухопътния транспорт<sup>(29)</sup> в член 93 от Договора се предвижда, че помощта за координация на сухопътния транспорт и за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието за обществена услуга, е съвместима с Договорите.
11. Съдът на Европейския съюз се е произнесъл, че член 93 от Договора допуска съвместимостта с Договора на помощи за транспорта само в строго определени случаи, които не вредят на общите интереси на ЕС<sup>(30)</sup>.
12. Що се отнася до помощта за координиране на сухопътния транспорт, Комисията счита, че понятието „координация на транспорта“, използвано в член 93 от ДФЕС, има значение, което излиза извън рамките на простия факт да улеснява развитието на една стопанска дейност. То предполага намеса от страна на органите на публичната власт, която цели да насочи развитието на транспортния сектор в името на общия интерес.
13. Намесата на публичните органи в сектора на сухопътния транспорт може да бъде оправдана от различни видове неефективност на пазара. Първо, транспортният сектор поражда големи отрицателни вторични ефекти, например задръствания или замърсяване. Тези вторични ефекти трудно могат да бъдат отразени в системите за ценообразуване за достъп до транспортна инфраструктура. Оттук произтичат възможни разминавания в цените между различните видове транспорт, които биха могли да бъдат коригирани чрез публична подкрепа за онези видове транспорт, които причиняват най-малко външни разходи. Второ, транспортният сектор може да изпита „координационни“ затруднения в стопанския смисъл на думата, например при приемането на общ за железниците стандарт за оперативна съвместимост или при връзките между различните транспортни мрежи. На трето място, транспортният сектор е засегнат и от поставянето в неизгодно положение на първите навлезли на пазара участници, което възпрепятства развитието на онези видове транспорт, които имат най-ниски външни разходи, но не привличат достатъчно инвестиции, тъй като инвестирането в тях не е достатъчно рентабилно. На последно място, някои превозвачи в транспортния сектор може да се сблъскват със затруднения при достъпа до финансиране поради позицията си на пазара, в резултат на което не разполагат с достатъчно информация.
14. По отношение на помощта за изпълнение на определени задължения, които са присъщи на понятието за обществена услуга, в Регламент (ЕО) № 1370/2007<sup>(31)</sup> се

---

разходите за разполагане на гигабитови електронни съобщителни мрежи, за изменение на Регламент (ЕС) 2015/2120 и за отмяна на Директива 2014/61/ЕС (ОВ L 2024/1309, 8.5.2024 г.) се прилага за разумни искания за достъп до физическа инфраструктура, направени с цел разполагане на елементи от мрежи с много голям капацитет.

<sup>(29)</sup> Съгласно член 100 от Договора, дял VI „Транспорт“ от Договора се прилага по принцип само по отношение на железопътния, автомобилния и вътрешния воден транспорт. Тези три вида транспорт обикновено се наричат „сухопътен транспорт“, за разлика от морския транспорт и въздушния транспорт.

<sup>(30)</sup> Решение на Съда от 12 октомври 1978 г., *Комисия/Белгия*, 156/77, EU:C:1978:180, т. 10.

<sup>(31)</sup> 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).



определят условията, при които обществените услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт и други видове релсов транспорт (трамвай, метро) и автомобилен транспорт (автобус) (и по вътрешните водни пътища, в случай че държавите членки решат да прилагат Регламент (ЕО) № 1370/2007 за тези услуги<sup>(32)</sup>), може да се организират и финансират от 2 декември 2009 г. насам<sup>(33)</sup>. По отношение на товарния транспорт в Регламент (ЕО) № 1370/2007 е предвиден преходен период от 3 години, считано от 3 декември 2009 г., през който Регламент (ЕИО) № 1191/69<sup>(34)</sup> остава приложим за услугите по превоз на товари. Следователно съвместимостта на помощта, изплащана от 3 декември 2012 г. за предоставяне на услуги по превоз на товари с железопътен транспорт, автомобилен транспорт и по вътрешни водни пътища, беше оценявана досега от Комисията пряко съгласно член 93 от Договора<sup>(35)</sup>.

15. Съгласно член 93 от Договора е възможно държавите членки в определени случаи да налагат специфични задължения, за да се гарантира предоставянето на подходящи услуги за превоз. В политиките на Комисията, посочени в точка 5, се подчертава необходимостта да се гарантира предоставянето на адекватни декарбонизирани услуги за превоз. Тъй като състоянието на предлагането в транспортния сектор и нуждите на Съюза показват, че е възможно да има недостиг на жизнеспособни в търговско отношение услуги в сектора на железопътния товарен превоз, Комисията признава, че услугите за железопътен товарен превоз може да са в интерес на обществото като цяло<sup>(36)</sup>, като се приема, че заинтересованата държава членка трябва във всеки случай да установи, че те имат специални характеристики в сравнение с характеристиките на услугите за търговски товарен превоз, ако на пазара съществуват такива услуги<sup>(37)</sup>. Комисията отбелязва, че услугите за железопътен товарен превоз не винаги може да се извършват на търговски принцип и при извънредни обстоятелства може да се изисква публична финансова подкрепа под формата на компенсация за обществена услуга. Държавите членки трябва да определят нуждите от свързаност на своите ползватели на транспорт и подкрепата, която може да е необходима, ако е налична. Въпреки това, преди да обмислят въвеждането на задължения за обществени услуги за железопътен товарен превоз, държавите членки следва да положат всички усилия за въвеждане на благоприятни регулаторни и икономически рамкови условия за услугите за железопътен товарен превоз, за които има търсене, за да се предоставят на търговски принцип. Адекватността на услугите за превоз трябва да

---

<sup>(32)</sup> Член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, вж. бележка под линия (31).

<sup>(33)</sup> Условията включват определянето на задълженията за обществена услуга, обхвата на обществените поръчки за услуги, процедурата за възлагане на такива поръчки и изчисляването на компенсацията, изплатена на обществените превозвачи. Ако са спазени разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007, компенсацията се счита за съвместима с вътрешния пазар и е освободена от изискването за предварително уведомяване на Комисията съгласно член 108, параграф 3 от Договора.

<sup>(34)</sup> Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ, специално българско издание, глава 07, том 001, стр. 25), изменен с Регламент (ЕИО) № 1893/91 от 20 юни 1991 г. (ОВ, специално българско издание, глава 07, том 002, стр. 59).

<sup>(35)</sup> Вж. решение на Комисията от 24 ноември 2023 г. по дело SA.32953, Италия, *Мерки за държавна помощ в полза на Trenitalia SpA* (все още не публикувано в ОВ).

<sup>(36)</sup> Вж. Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4), точка 50.

<sup>(37)</sup> Вж. тълкувателните насоки на Комисията по отношение на Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (ОВ С 92, 29.3.2014 г., стр. 1), точка 2.1.3.

се оценява въз основа на състоянието на търсенето и предлагането в транспортния сектор и нуждите на общността. В същото време финансовата компенсация за тези задължения следва да бъде обвързана с условия, с които се свежда до минимум нарушаването на вътрешния пазар. Поради това е необходима яснота относно условията, при които компенсацията за обществена услуга трябва да се счита за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 93 от Договора.

16. С Насоките за железопътния транспорт, приети от Комисията през 2008 г. относно държавната помощ за железопътни предприятия <sup>(38)</sup> („Насоките за железопътния транспорт от 2008 г.“) беше кодифицирана практиката на Комисията относно прилагането на член 93 от Договора към железопътните предприятия. Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. включват и стимули за увеличаване на дела на железопътния транспорт. Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. имаха за цел да съпътстват либерализацията на железопътния сектор и с тях да бъде завършен единния европейски железопътен пазар с пълна оперативна съвместимост. Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. нямат дата на изтичане, но в проверката за пригодност, извършена от Комисията през 2020 г. <sup>(39)</sup>, се стигна до заключението, че насоките от 2008 г. трябва да бъдат преразгледани, за да отразят практиката на Комисията на вземане на решения, разработена по отношение на държавните помощи, които се оценяват пряко съгласно член 93 от Договора, развитието на пазара и целите на политиката, които се преследват с Европейския зелен пакт.
17. С настоящите насоки Комисията: i) заменя Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., ii) кодифицира своята практика на вземане на решения при прилагането на държавна помощ за координиране на транспорта съгласно член 93 от Договора (не само за железопътния транспорт, но и за транспорта по вътрешните водни пътища и мултимодалния транспорт), iii) предоставя насоки относно правилата за държавна помощ, приложими към публичните услуги за железопътен товарен превоз, iv) повтаря правилата, приложими за вертикално интегрираните железопътни предприятия, и v) изяснява задълженията за докладване на държавите членки.
18. Целта на настоящото преразглеждане е да се помогне за постигането на преход към неутралност по отношение на климата, която се преследва с Европейския зелен пакт, като същевременно се гарантират еднакви условия на конкуренция в секторите на железопътния транспорт, вътрешните водни пътища и мултимодалния транспорт. Настоящите насоки и новоприетият регламент на Комисията, в който се обявяват определени категории помощи за съвместими с вътрешния пазар съгласно членове 93, 107 и 108 от Договора (наричан Регламент за групово освобождаване в областта на транспорта — „РГОТ“) <sup>(40)</sup>, са предназначени да стимулиране на устойчиви форми на транспорт чрез насочване на действията на държавите членки към видове помощи в сектора на сухопътния транспорт, които евентуално биха нарушили конкуренцията в по-малка степен.

---

<sup>(38)</sup> Съобщение на Комисията — *Ръководни насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия* (ОВ С 184, 22.7.2008 г., стр. 13).

<sup>(39)</sup> 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).

<sup>(40)</sup> [Да се вмъкне препратката, когато актът бъде приет].

### 1.2.1 Железопътен сектор

19. Железопътният сектор е от стратегическо значение за ЕС. Всяка година в ЕС чрез железопътния транспорт се превозват около 1,6 милиарда тона товари и 9 милиарда пътници и той има важен принос към микса на сухопътния транспорт на ЕС <sup>(41)</sup>, като осигурява чист транспорт и високо равнище на ефективност по отношение на броя на пътниците, които се превозват в един курс на едно превозно средство. Като се има предвид стойността му като най-устойчив и екологосъобразен моторизиран вид транспорт, железопътният транспорт е от решаващо значение за постигане на целите на Европейския зелен пакт. Въпреки това, както се потвърждава от проучване, възложено от Комисията с оглед на преразглеждането на Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. <sup>(42)</sup>, железопътният сектор продължава да бъде засегнат от няколко недостатъка, поради които правят пазарът не може да постигне целите на Европейския зелен пакт. Не само, че настоящият брой и капацитет на железопътните съоръжения няма да може да поддържат желаното увеличение на движението, но железопътната мрежа в целия ЕС все още е до голяма степен неадекватна поради липсващи връзки между транспортните терминали и липсата на координиране между системите на железопътния транспорт на различните държави членки. Освен това значителна част от подвижния състав на ЕС наближава края на своя жизнен цикъл и подновяването му не може да се приема за даденост, като се има предвид, че по-малките железопътни предприятия може да не са в състояние да поддържат необходимите финансови инвестиции без публична подкрепа.
20. Както беше подчертано в проверката за пригодност, извършена от Комисията през 2020 г. <sup>(43)</sup>, няколко аспекта от железопътните насоки от 2008 г. са остарели и фактически вече не се прилагат. Например условията за анулиране на исторически дългове, пряко свързани с дейността на железопътния транспорт, станаха неактуални <sup>(44)</sup>, както и специфичните условия за реструктуриране на клонове на железопътни предприятия за товарни превози, които бяха приложими само до

---

<sup>(41)</sup> През 2019 г., преди избухването на пандемията от COVID-19, пътничекото в ЕС достигна 414 милиарда пътничекилометри от общо около 6 трилиона пътничекилометри сухопътен транспорт. За да предотвратят разпространението на пандемията от COVID-19, държавите предприеха ограничителни мерки през март 2020 г., които оказаха значително въздействие върху железопътния превоз на пътници. Въпреки стабилното възстановяване на товаропотока в сравнение с 2019 г., през 2021 г. броят на пътниците, използващи железопътен транспорт в държавите членки, все още е с 37 % по-малък в сравнение с 2019 г. През 2018 г. товаропотока в ЕС е достигнал 400 милиарда тонкилометра, като сухопътният транспорт е възлизал на около 2,5 трилиона тонкилометра. Ограниченията срещу COVID-19 оказаха значително въздействие и върху железопътния товарен превоз, макар и на по-ниска степен, отколкото при железопътния превоз на пътници. През 2021 г. обемът на движението в ЕС почти достигна равнището на върховата стойност през 2018 г. от 399 милиарда тонкилометра (Източник: [Евростат](#)).

<sup>(42)</sup> Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за целите на преразглеждането на насоките на Общността относно държавната помощ за железопътни предприятия) [E.CA Economics et al. (2022 г.)].

<sup>(43)</sup> Вж. бележка под линия (39).

<sup>(44)</sup> Глава 4 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., вж. бележка под линия (38). Точка 56 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. се отнася за помощта, която служи за прихващане на ясно определени и индивидуализирани задължения, възникнали преди 15 март 2001 г. или по-късната дата на присъединяване на съответната държава членка към Европейския съюз.

1 януари 2010 г.<sup>(45)</sup>, и разделът за премахване на неограничените държавни гаранции<sup>(46)</sup>. Настоящите насоки вече не включват тези елементи.

21. По същия начин в критериите за съвместимост за помощта за закупуване и обновяване на подвижен състав, определени в Насоките за железопътния транспорт от 2008 г.<sup>(47)</sup>, се съдържа препратка към други насоки за държавна помощ, които са изтекли или междувременно са били заменени<sup>(48)</sup>. В настоящите насоки се премахват тези условия и се определят нови условия, които регулират помощта за придобиване на подвижен състав, за да се улесни навлизането на пазара и/или разширяването на дейността на нови участници (вж. раздел 4.2.2.3). При разработването на новите условия Комисията взе предвид, че подвижният състав като цяло е близо до края на очаквания жизнен цикъл или вече го е надвишил<sup>(49)</sup>, че липсата на техническа стандартизация в държавите членки не им дава възможност да обменят подвижен състав<sup>(50)</sup> и че малките и средните железопътни предприятия („МСП“) и новите участници срещат трудности при обновяването или увеличаването на своя подвижен състав поради високите инвестиционни разходи за придобиването му и трудностите при достъпа до финансиране<sup>(51)</sup>.
22. По отношение на помощта за координиране на транспорта, с настоящите насоки се въвеждат новостите, описани в точки 23 до 26.
23. За разлика от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., настоящите насоки се прилагат не само за железопътните предприятия, но и за други железопътни превозвачи<sup>(52)</sup>. Те се прилагат и за предприятия от страната на търсенето в сектора на железопътния транспорт, т.е. организатори на превоза (например логистични

---

<sup>(45)</sup> Глава 5 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., вж. бележка под линия (38).

<sup>(46)</sup> Глава 7 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., вж. бележка под линия (38). Съгласно точка 4.1 от Известието на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции (ОВ С 155, 20.6.2008 г., стр. 10) по принцип неограничените гаранции са несъвместими с Договора. Това се отнася за всички икономически сектори, включително транспортния сектор.

<sup>(47)</sup> Глава 3 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., вж. бележка под линия (38).

<sup>(48)</sup> А именно *Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение* (ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2), *Насоки на Общността относно държавната помощ за защита на околната среда* (ОВ С 82, 1.4.2008 г., стр. 1), *Насоки за националната регионална помощ за 2007—2013 г.* (ОВ С 54, 4.3.2006 г., стр. 13), Регламент (ЕО) № 70/2001 на Комисията от 12 януари 2001 г. за прилагане на членове 87 и 88 от Договора за създаване на Европейската общност по отношение на държавните помощи за малките и средните предприятия (ОВ L 10, 13.1.2001 г., стр. 33); и Регламент (ЕИО) № 1191/69 (посочен в бележка под линия (34)), които вече не са в сила.

<sup>(49)</sup> Въпреки че има различия между държавите членки, при сегашния темп на обновяване (както се наблюдава през последните 10 години) размерът на подвижния състав в ЕС, по-конкретно на пътните влакове, ще намалее през следващите 10 години.

<sup>(50)</sup> Липсата на техническа стандартизация се дължи на разликите в железопътната инфраструктура в различните държави членки по отношение на системите за сигнализация, електрификацията и системите за напрежение и междурелсие (което в някои държави членки, например Испания, Португалия, Ирландия, Финландия, е различно от стандартното междурелсие от 1435 mm, преобладаващо в ЕС).

<sup>(51)</sup> Достъпът до подвижен състав втора употреба не може да се счита за реална алтернатива на закупуването или лизинга на нов подвижен състав поради слабо развитие на пазарите на подвижен състав втора употреба.

<sup>(52)</sup> Терминът „железопътен превозвач“ включва не само „железопътни предприятия“ по смисъла на Директивата за единното европейско железопътно пространство, вж. бележка под линия (8), (т.е. всяко частно или публично предприятие, чиято основна дейност е да предоставя услуги за железопътен превоз на стоки и/или пътници с изискване предприятието да осигури тяга), но и други железопътни дружества, които предоставят услуги за железопътен превоз, но не и услуги за тяга (т.е. когато трябва да наемат локомотиви за дейността).

дружества, спедитори, превозвачи чрез мултимодален транспорт), според степента, до която решат да използват железопътен транспорт вместо автомобилен.

24. Що се отнася до оперативната помощ, критериите за съвместимост, определени в Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. относно помощта за използване на железопътна инфраструктура и помощта за намаляване на външните разходи<sup>(53)</sup>, трябваше да бъдат актуализирани. Опитът, натрупан от Комисията при оценката на помощта съгласно Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., показва, че е необходимо тези правила да бъдат опростени и рационализирани, за да бъде отстранена конкретната неефективност на пазара, към която са насочени. Въпреки че настоящите насоки не включват раздел относно помощта за използване на инфраструктура, който беше включен в точка 98, буква а) от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., държавите членки могат да използват помощта за намаляване на външните разходи за транспорт въз основа на методиката за външните разходи, за да продължат да покриват разходите, свързани с използването на инфраструктурата (вж. раздел 4.2.1.1). Освен това, с цел да се улесни допълнително развитието на нови търговски връзки за железопътен превоз, настоящите насоки обхващат и оперативната помощ за разкриване на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и нови търговски връзки за железопътен превоз на пътници по отношение на услугите за трансграничен железопътен превоз на пътници или услугите за железопътен превоз на пътници на далечни разстояния (вж. раздел 4.2.1.2).
25. Въз основа на опита, натрупан във връзка с Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. по отношение на помощта за оперативна съвместимост и предвид различните видове ползи от инвестициите в системи за управление на движението<sup>(54)</sup>, в настоящите насоки се прави разлика между помощ за оперативна съвместимост (раздел 4.2.2.4) и помощ за техническа адаптация и модернизация на подвижния състав (раздел 4.2.2.5). Всъщност инвестициите в оперативна съвместимост (като инвестициите, необходими за трансграничното хармонизиране на системите за управление на движението) са обект на по-висока степен на неефективност на пазара, по-специално неефективност в координирането и поставянето в неизгодно положение на първите навлезли на пазара участници<sup>(55)</sup>. Комисията ще извърши оценка на помощта, насочена към насърчаване на цифровизацията, за да се улеснят управлението на движението, непрекъснатите транспортни потоци и/или безопасността на експлоатацията на влаковете съгласно разделите на настоящите насоки относно помощта за оперативна съвместимост (раздел 4.2.2.4) и помощта за техническа адаптация и модернизация (раздел 4.2.2.5).

---

<sup>(53)</sup> Глава 6 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., вж. бележка под линия (38).

<sup>(54)</sup> Силното европейско измерение на железопътния транспорт го прави още по-чувствителен към липсата на оперативна съвместимост и координиране между националните железопътни мрежи, което може да засегне неговата конкурентоспособност. Такъв е по-конкретно случаят с железопътния товарен превоз, около половината от който е трансграничен. Железопътният пътнически транспорт досега е бил предимно вътрешен, като през 2021 г. едва по-малко от 10 % е бил трансграничен (източник: [Евростат](#)), но има голям трансграничен потенциал, особено когато става въпрос за трансграничен превоз през нощта.

<sup>(55)</sup> Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за целите на преразглеждането на насоките на Общността относно държавната помощ за железопътни предприятия), вж. бележка под линия (42), раздели 4.7 и 5.5.

26. За разлика от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., които не обхващаха помощта за съоръженията за железопътен транспорт <sup>(56)</sup>, в настоящите Насоки се предоставят подробни правила за съвместимост на инвестиционната помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на съоръженията за железопътен транспорт (раздели 4.2.2.1 и 4.2.2.2). В тези правила се прави преглед на практиката на вземане на решения, разработена от Комисията за оценка на съвместимостта на държавната помощ в сектора на сухопътния транспорт съгласно член 93 от Договора.
27. Настоящите насоки включват специална глава относно съвместимостта на помощта за възстановяване на разходите на превозвачите за изпълнението на определени задължения, присъщи на предоставянето на обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз (глава 5).
28. На последно място, настоящите насоки включват специална глава, в която се повтарят правилата, приложими към капиталовите потоци във вертикално интегрираните железопътни предприятия (глава 6).

### *1.2.2 Сектор на вътрешните водни пътища*

29. Мрежата на ЕС от вътрешни водни пътища обхваща 25 държави членки и около 41 000 километра вътрешни водни пътища. Ежегодно те служат за транспортирането на около 150 милиарда тонкилометра товари, превозвани от около 15 000 товарни кораба, и по тях се движат около 3 000 пътнически плавателни съда за дневни пътувания и 430 туристически кораба (плавателни съдове с капацитет от над 12 пътници) <sup>(57)</sup>. Съществува значителен потенциал за увеличаване на модалното разпределение на вътрешния воден транспорт, което би намалило емисиите на парникови газове. За тази цел обаче вътрешният воден транспорт трябва да може да се конкурира при еднакви условия на конкуренция с останалите видове транспорт.
30. Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. не се прилагат за сектора на вътрешните водни пътища. През последните години Комисията разреши държавна помощ за насърчаване на координирането на транспорта в сектора на вътрешните водни пътища пряко съгласно член 93 от Договора. В настоящите насоки се кодифицира практиката на вземане на решения в това отношение и се определят ясни критерии, чрез които се управлява съвместимостта на помощта за подпомагане на операциите по вътрешните водни пътища. В съответствие с подхода, следван за железопътния сектор, настоящите насоки се прилагат за превозвачи, които извършват дейност както от страна на предлагането (т.е. помощ за превозвачи по вътрешните водни пътища), така и от страна на търсенето (т.е. организатори на превоза като логистични дружества, спедитори, превозвачи чрез мултимодален транспорт, според степента, до която решат да използват преминаване от автомобилен транспорт към вътрешен воден транспорт).
31. В настоящите насоки се определят условията за съвместимост на оперативната помощ и инвестиционната помощ в сектора на вътрешния воден транспорт. Що се отнася до оперативната помощ, правилата, с които се урежда помощта за намаляване на външните разходи за транспорт за железопътния транспорт и за разкриване на нови търговски връзки, се прилагат и за вътрешния воден транспорт

---

<sup>(56)</sup> Глава 2 от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. (вж. бележка под линия 38) обхваща само ефектите от публичното финансиране на инфраструктурата върху железопътните предприятия.

<sup>(57)</sup> Вж. бележка под линия (25).

(вж. раздел 4.2.1.1 и раздел 4.2.1.2). Що се отнася до инвестиционната помощ, настоящите насоки обхващат както помощта за изграждане, модернизиране и обновяване на съоръженията в сектора на вътрешните водни пътища (вж. раздел 4.2.2.1), така и помощта за придобиване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища, за да се улесни достъпът до финансиране с цел инвестиране във флота (вж. раздел 4.2.2.3). По отношение на модернизирането на плавателни съдове по вътрешните водни пътища, в съответствие с подхода, възприет в железопътния сектор, в настоящите насоки се прави разграничение между помощта за инвестиции в оперативна съвместимост (раздел 4.2.2.4) и помощта за техническа адаптация и модернизация на плавателни съдове (раздел 4.2.2.5). Комисията ще оцени съгласно тези два раздела от насоките помощта, насочена към насърчаване на цифровизацията за улесняване на управлението на движението, непрекъснатите транспортни потоци и/или безопасността на операциите по вътрешните водни пътища.

32. Секторът на европейските вътрешни водни пътища разполага със сравнително стар флот и като цяло изглежда, че среща затруднения да увеличи своя дял от движението по пътищата в сравнение с останалите видове транспорт. Между 2014 и 2020 г. броят на превозвачите по вътрешните водни пътища, които извършват превоз както на стоки, така и на пътници, е намалял, а наличната товароподемност също спада непрекъснато от 2011 г. насам. При разработването на новите правила Комисията взе предвид тези проблеми и факта, че секторът на вътрешните водни пътища се състои предимно от МСП, семейни дружества и по-малки пристанища, което ги затруднява да участват в скъпи инвестиции, за да постигнат целите на Европейския зелен пакт <sup>(58)</sup>. Повечето превозвачи в сектора на вътрешните водни пътища са МСП, които често не могат да обновят или увеличат флота си поради трудности при достъпа до пазарно финансиране. Следователно съгласно настоящите насоки МСП са единствените възможни бенефициери на помощ за придобиване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища. Това дава възможност този вид помощ да се насочи там, където е най-необходима, за да се насърчи развитието на сектора на вътрешните водни пътища.

### *1.2.3 Сектор на мултимодалния транспорт*

33. Мултимодалният транспорт, т.е. превозът на стоки или пътници с най-малко два различни вида транспорт, е от ключово значение за по-голямото използване на железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища, тъй като сами по себе си те рядко предоставят решения за транспорт от врата до врата. Устойчивият мултимодален транспорт, който осигурява връзки „на последната миля“, от врата до врата, съчетава по-добрите екологични характеристики и енергийната ефективност на транспорта, който е различен от автомобилния, с достъпността и гъвкавостта на автомобилния транспорт. Поради това той е от значение за постигането на целите на СУИМ и Европейския зелен пакт.
34. Въпреки че обемът на мултимодалния товарен транспорт се е увеличил значително през последните 30 години, автомобилният транспорт продължава да доминира в областта на товарния транспорт в ЕС. Мултимодалният товарен транспорт често не е конкурентен на изцяло автомобилния транспорт поради пропуски в ефективността по отношение на наличността, надеждността, точността и скоростта

---

<sup>(58)</sup> Европейски парламент, *Към ориентиран към бъдещето транспорт по вътрешните водни пътища в Европа* (P9\_TA(2021)0367), [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367\\_BG.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_BG.html)

в различните етапи от веригата (т.е. в услугите, предоставяни от железопътния и водния транспорт, терминалите за претоварване и автомобилния транспорт за „последната миля“) и факта, че отрицателните вторични ефекти на автомобилния транспорт не се вземат предвид в достатъчна степен.

35. Когато мултимодалният товарен транспорт се състои само в 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), той се нарича „интермодален транспорт“<sup>(59)</sup>. „Комбиниран транспорт“ е подкатегория на интермодалния транспорт, изрично регулирана на равнището на ЕС от Директивата относно комбинирания транспорт<sup>(60)</sup>. Директивата относно комбинирания транспорт е единственият правен инструмент на ЕС, с който понастоящем пряко се подкрепя интермодалният транспорт и се стимулира преминаването от автомобилен товарен транспорт към видове транспорт с по-ниски емисии (транспорт по вътрешни водни пътища, морски транспорт и железопътен транспорт). Директивата относно комбинирания транспорт е приета през 1975 г.<sup>(61)</sup> и е изменяна неколккратно, за да се прилага за по-широк кръг от операции. На [дата — да бъде посочена след приемането] Европейският парламент и Съветът приеха Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директивата относно комбинирания транспорт след предложение, представено от Комисията на 7 ноември 2023 г.<sup>(62)</sup>.
36. Целта на Директивата относно комбинирания транспорт е да се подобрят екологичните показатели на транспорта чрез установяване на по-благоприятни регулаторни и икономически условия за по-екологосъобразни товарни операции, както е определено в посочената директива. Крайната цел е да се намалят разходите за крайния потребител — т.е. организатора на превоза — за да стане комбинираният транспорт конкурентен на изцяло автомобилния транспорт. За по-голяма яснота, финансовата подкрепа, предоставена от държавите членки за комбиниран превоз, който отговаря на условията на Директивата относно комбинирания транспорт, може да представлява държавна помощ. Всяка държавна помощ, предоставена от държавите членки в съответствие с Директивата относно комбинирания транспорт, следва също така да отговаря на приложимите условия за съвместимост, определени в РГОТ, в настоящите насоки за устойчив мултимодален транспорт или във всеки друг подходящ инструмент на законодателството за държавната помощ (вж. глава 3).
37. В настоящите насоки се определят условията за съвместимост на оперативната помощ и инвестиционната помощ в сектора на мултимодалния транспорт с цел насърчаване на устойчивия мултимодален транспорт. Съгласно настоящите насоки мултимодалният транспорт се счита за „устойчив“, ако поне един от използваните

---

<sup>(59)</sup> Фактът, че интермодалната единица и/или превозното средство остават същите при смяната на вида транспорт, води до по-малка обработка на товарите с последващ по-малък риск от щети или загуби на стоки.

<sup>(60)</sup> Вж. бележка под линия (26).

<sup>(61)</sup> Директива 75/130/ЕИО на Съвета от 17 февруари 1975 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран автомобилен/железопътен превоз на товари между държавите членки (ОВ L 48, 22.2.1975 г., стр. 31).

<sup>(62)</sup> Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 92/106/ЕИО на Съвета по отношение на рамката за подкрепа за интермодалния транспорт на товари и Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изчисляването на икономите на външни разходи и генерирането на обобщени данни, COM/2023/702 final, 7.11.2023 г.



методи на транспорт е железопътен или вътрешен воден транспорт, или автомобилен транспорт, ако е комбиниран с морски превози на къси разстояния. За по-голяма яснота, съгласно настоящите насоки, помощ може да бъде предоставена за морски превози на къси разстояния само ако са съчетани със сухопътен транспорт (т.е. с железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт или автомобилен транспорт).

38. Що се отнася до оперативната помощ, правилата за помощ за намаляване на външните разходи за транспорт, които се прилагат за железопътния транспорт, се прилагат и за устойчивия мултимодален транспорт (раздел 4.2.1.1). За разлика от Насоките за железопътния транспорт от 2008 г., които не се отнасят за разкриването на нови търговски връзки, в настоящите насоки се определят конкретни условия за предоставяне на този вид помощ чрез кодифициране на практиката на вземане на решения, разработена от Комисията (раздел 4.2.1.2).
39. Що се отнася до инвестиционната помощ, настоящите насоки обхващат помощта за мултимодални транспортни съоръжения и помощта за модернизиране на оборудване за устойчив мултимодален транспорт. Помощта за тези мултимодални транспортни съоръжения е ограничена до помощ за инвестиране в мултимодални транспортни съоръжение по железните и/или вътрешните водни пътища (раздел 4.2.2.1). С цел по-голяма яснота настоящите насоки се прилагат и за държавна помощ за съоръжения за мултимодален транспорт, които са разположени в морски пристанища и имат железопътни връзки или връзки по вътрешни водни пътища. По отношение на модернизирането на оборудването за устойчив мултимодален транспорт, в съответствие с подхода, възприет в железопътния сектор и сектора на вътрешните водни пътища, в настоящите насоки се прави разграничение между помощта за инвестиции в оперативна съвместимост (раздел 4.2.2.4) и помощта за техническа адаптация и модернизация на оборудване за устойчив мултимодален транспорт (раздел 4.2.2.5). За по-голяма яснота настоящите насоки не обхващат помощ за придобиване на оборудване за устойчив мултимодален транспорт. Такава помощ попада в приложното поле на РГОТ, ако се отнася до интермодални товарни единици (ILU) и/или кранове на борда на плавателни съдове, и се предоставя от държавите членки под формата на схеми за помощ при много специфични условия. Извън тези случаи Комисията счита, че помощта за придобиване на оборудване за устойчив мултимодален транспорт (например полуремаркета, оборудвани с автокран) може да бъде разрешена само по изключение и следователно ще я оцени пряко съгласно член 93 от Договора.

## **2. ПРИЛОЖНО ПОЛЕ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

### **2.1 Приложно поле**

40. Настоящите насоки се прилагат за мерките за държавна помощ <sup>(63)</sup>, предоставени на предприятия в секторите на железопътния транспорт, вътрешните водни пътища

---

<sup>(63)</sup> Член 107, параграф 1 от Договора определя държавната помощ като „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки [...], доколкото засяга търговията между държавите членки“. Държавна намеса, която не отговаря на едно от условията, посочени в член 107, параграф 1 от Договора, не представлява държавна помощ. Ето защо те не подлежат на оценката на съвместимостта, изложена в насоките. По-специално финансиране от Съюза, което е управлявано централно от институциите, агенциите, съвместните предприятия или други органи на ЕС и което не е пряко или косвено под контрола на държави членки, не представлява държавна помощ. Това се

и устойчивия мултимодален транспорт <sup>(64)</sup>, доколкото мерките за помощ попадат в приложното поле на глава 4 или глава 5 от настоящите насоки.

41. В настоящите насоки се определят критериите за съвместимост съгласно член 93 от Договора за следните помощи:
- а) помощ, предоставяна в секторите на железопътния, вътрешния воден и мултимодалния транспорт, които задоволяват нуждите от координиране на транспорта (глава 4);
  - б) помощ, предоставяна в сектора на железопътния товарен превоз за възстановяване на разходите на предприятията за изпълнението на определени задължения, присъщи на понятието за обществена услуга (глава 5).
42. По отношение на помощта за координиране на транспорта в секторите на железопътния, вътрешния воден и мултимодалния транспорт, настоящите насоки се прилагат и за предприятия, които извършват превози на пътници и/или товари по вътрешните водни пътища и в секторите на мултимодалния транспорт, както и за предприятия от страната на търсенето в сектора на сухопътния транспорт, т.е. организаторите на превоза <sup>(65)</sup>, които са тези, които правят избора между методите на транспорт. Опитът показва, че железопътните предприятия са само някои от няколкото ключови участници, които допринасят за преминаването към устойчив сухопътен транспорт. Освен това Комисията е установила практика на вземане на решения при прилагането на принципите на Насоките за железопътния транспорт от 2008 г. към мерки за помощ, чиито преки бенефициери са логистични предприятия, които използват услуги за превоз с железопътен транспорт, а не железопътни предприятия <sup>(66)</sup>. Това е така, защото принципите, изложени в тези насоки, също бяха много подходящи за изследване на съвместимостта на помощта, на която железопътните предприятия са само непреки бенефициери.

---

отнася например за финансирането, предоставено от ЕС съгласно Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014 (ОВ L 249, 14.7.2021 г., стр. 38).

<sup>(64)</sup> С оглед постигането на яснота услугите за превоз с устойчив мултимодален транспорт, при които се съчетава един елемент от сухопътния транспорт с елемент от морските превози на къси разстояния, също попадат изцяло в приложното поле на настоящите насоки и се оценяват съгласно член 93 от Договора.

<sup>(65)</sup> Организаторите на превоза (например логистични дружества, спедитори, превозвачи чрез мултимодален транспорт).

<sup>(66)</sup> напр. Решение на Комисията от 24 октомври 2022 г. по дело SA.100463, Нидерландия, *Схема за помощ за насърчаване на преминаването от автомобилен към железопътен и вътрешен воден транспорт*, съображение 49 (ОВ С 461, 2.12.2022 г., стр. 1); Решение на Комисията от 15 май 2020 г. по дело SA.53615, Италия, *Намеса в полза на град Генуа*, съображение 55 (ОВ С 206, 19.6.2020 г., стр. 1); Решение на Комисията от 20 декември 2018 г. по дело SA.50115, Италия, *Интермодален железопътен превоз на железни плочи в областта Фриули-Венеция Джулия*, съображение 58 (ОВ С 90, 8.3.2019 г., стр. 2); Решение на Комисията от 6 декември 2017 г. по дело SA.48858, Италия, *Схема за помощ в подкрепа на комбиниран транспорт в провинция Болцано*, съображение 53 (ОВ С 158, 4.5.2018 г., стр. 6); Решение на Комисията от 25 юли 2017 г. по дело SA.46806, Италия, *Помощ за комбиниран транспорт в провинция Тренто*, съображение 46 (ОВ С 442, 22.12.2017 г., стр. 2); Решение на Комисията от 29 април 2016 г. по дело SA.41033, Италия, *Интегрирана транспортна схема в провинция Тренто*, съображение 44 (ОВ С 220, 17.6.2016 г., стр. 2); Решение на Комисията от 13 юни 2014 г. по случай SA.38152, Италия, *Помощ за железопътен товарен превоз в регион Емилия Романя*, съображение 27 (ОВ С 282, 22.8.2014 г., стр. 23); Решение на Комисията от 16 декември 2011 г. по дело SA.32603, Италия, *Схема за субсидиране „Ferrobonus“ за комбиниран транспорт*, съображение 26 (ОВ С 88, 24.3.2012 г., стр. 1).

43. В настоящите насоки попадат следните видове помощ, които задоволяват нуждите от координиране на транспорта, както са подробно описани в раздели 4.2.1 и 4.2.2: i) помощ за намаляване на външните разходи за транспорт; ii) помощ за разкриване на нови търговски връзки; iii) помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на унимодални и мултимодални съоръжения за железопътен и за вътрешен воден транспорт; iv) помощ за изграждане, модернизиране и/или обновяване на частни странични коловози; v) помощ за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт; vi) помощ за оперативна съвместимост; и vii) помощ за техническа адаптация и модернизация.
44. Както е посочено в точка 39, настоящите насоки не обхващат инвестиционна помощ за придобиване на оборудване за устойчив мултимодален транспорт. Такава помощ попада в приложното поле на РГОТ, ако се отнася до ILU и/или кранове на борда на плавателни съдове, и се предоставя от държавите членки под формата на схеми за помощ при много специфични условия. Извън тези случаи Комисията счита, че помощта за придобиване на оборудване за устойчив мултимодален транспорт може да бъде разрешена само по изключение и ще я оценява пряко съгласно Договора.
45. Настоящите насоки не обхващат държавната помощ за пристанищна инфраструктура<sup>(67)</sup>. Комисията ще продължи да извършва оценка на държавната помощ за пристанищна инфраструктура пряко съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора, ако не е групово освободена съгласно Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията<sup>(68)</sup>, или, ако пристанищната инфраструктура е необходима за предоставянето на услуга от общ икономически интерес („УОИИ“) и не е групово освободена съгласно Решение 2012/21/ЕС на Комисията<sup>(69)</sup>, съгласно правилата, определени в Съобщението на Комисията относно рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсация за обществени услуги („рамка за УОИИ“) <sup>(70)</sup>, съгласно член 106, параграф 2 от Договора. За да се избегнат съмнения, както е посочено в точка 39 и пояснено в точка 123, настоящите насоки обхващат и инвестиционната помощ за съоръжения за мултимодален транспорт, които са разположени в морски пристанища и имат железопътни връзки или връзки по вътрешни водни пътища.
46. Държавната помощ за опазване на околната среда и за енергетиката подлежи на правилата, определени в *Насоките на Комисията относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката от 2022 г.* <sup>(71)</sup>. Следователно, по отношение на железопътния, вътрешния воден и мултимодалния транспорт, Комисията ще продължи да извършва оценка на съвместимостта на инвестиционната помощ в чисти превозни средства и чисто мобилно оборудване за обслужване на терминал съгласно *Насоките на Комисията относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната*

---

<sup>(67)</sup> Както е определено в Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1).

<sup>(68)</sup> Вж. бележка под линия (67).

<sup>(69)</sup> Решение 2012/21/ЕС 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).

<sup>(70)</sup> Съобщение на Комисията — *Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсация за обществени услуги* (2011 г.) (ОВ C 8, 11.1.2012 г., стр. 15).

<sup>(71)</sup> Съобщение на Комисията — *Насоки относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката от 2022 г.* (ОВ C 80, 18.2.2022 г., стр. 1).

*среда и енергетиката от 2022 г.* <sup>(72)</sup>). По същия начин инвестиционната помощ за намаляване на шума от железопътния транспорт не попада в приложното поле на настоящите насоки, но попада в приложното поле на *Насоките на Комисията относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката от 2022 г.* <sup>(73)</sup> (със специфични правила относно помощта за предотвратяване или намаляване на замърсяването, различно от парникови газове).

47. По отношение на помощта в железопътния сектор, която представлява възстановяване на разходи за изпълнение на определени задължения, които са присъщи на понятието за обществена услуга, в Регламент (ЕО) № 1370/2007 <sup>(74)</sup> се създава специфична правна рамка за обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (и по вътрешните водни пътища, в случай че държавите членки решат да прилагат Регламент (ЕО) № 1370/2007 за тези услуги <sup>(75)</sup>). Следователно по отношение на услугите на превоз с обществен транспорт настоящите насоки обхващат само компенсацията за обществена услуга за предоставянето на услуги за железопътен товарен превоз. Комисията ще продължи да извършва оценка на компенсациите за обществени услуги, изплатени за предоставянето на услуги за товарен превоз по вътрешните водни пътища (и услуги за превоз на пътници по вътрешните водни пътища, ако не са предмет на Регламент (ЕО) № 1370/2007) пряко съгласно член 93 от Договора.
48. В настоящите насоки се разясняват условията за оценка съгласно член 93 от Договора на помощта в сектора на железопътния товарен превоз за възстановяване на разходите на предприятията за изпълнението на определени задължения, присъщи на предоставянето на обществена услуга <sup>(76)</sup>. Условията отразяват установените принципи, определени от Комисията в рамката ѝ за УОИИ <sup>(77)</sup>, която, за разлика от Съобщението за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на УОИИ („съобщението за УОИИ“) <sup>(78)</sup>, не е пряко приложима към услугите за железопътен товарен превоз, тъй като сухопътният транспорт е изрично изключен от нейното приложно поле. В настоящите насоки се предоставят и специфични разяснения, които са необходими поради специфичните нужди на сектора на сухопътния транспорт.
49. В настоящите насоки (глава 6) се повтарят също така принципите, приложими към финансовите потоци във вертикално интегрираните железопътни предприятия.
50. Условията, определени в настоящите насоки, се прилагат за схеми за помощ и за индивидуални помощи, независимо дали тези индивидуални помощи са предоставени въз основа на схема за помощ или *ad hoc*, освен ако е предвидено друго.
51. Настоящите насоки се прилагат за предприятия от всякакъв размер, освен ако не е посочено друго.

---

<sup>(72)</sup> Вж. бележка под линия (71).

<sup>(73)</sup> Вж. бележка под линия (71).

<sup>(74)</sup> Вж. бележка под линия (31).

<sup>(75)</sup> Вж. член 1, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, вж. бележка под линия (31).

<sup>(76)</sup> С оглед постигането на яснота Комисията ще продължи да извършва оценка на съвместимостта на помощта в сектора на товарния превоз по вътрешните водни пътища за възстановяване на разходите на предприятията за изпълнението на определени задължения, присъщи на предоставянето на обществена услуга, пряко съгласно член 93 от Договора.

<sup>(77)</sup> Вж. бележка под линия (70).

<sup>(78)</sup> Вж. бележка под линия (36).

52. Предприятията в затруднено положение, както са определени в *Насоките на Комисията за държавна помощ за оздравяване и реструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение* <sup>(79)</sup>, не могат да получават помощ съгласно настоящите насоки, тъй като помощта за предприятие в затруднено положение по принцип не е подходящо средство, за да се задоволят нуждите от координиране на транспорта или да се гарантира предоставянето на обществена услуга. В *Насоките на Комисията за държавна помощ за оздравяване и реструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение* се определят критериите за съвместимост на помощта за оздравяване и реструктуриране, предоставена съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора на всички предприятия, които отговарят на условията за предприятия в затруднено положение, включително предприятия в сектора на сухопътния транспорт, при липса на специфични насоки на Комисията за предприятията в затруднено положение в този сектор <sup>(80)</sup>.
53. Когато се извършва оценка на помощ в полза на предприятие, което е обект на неизпълнено нареждане за събиране, след като с предишно решение на Комисията е било обявено, че дадена държавна помощ е неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар, Комисията ще вземе под внимание размера на помощта, който все още не е събран <sup>(81)</sup>.

## 2.2 Определения

54. За целите на настоящите насоки се прилагат следните определения:
- а) „инфраструктура за достъп“ означава всеки вид инфраструктура, необходима за осигуряването на достъп и влизане по суша или море и река от ползвателите до мултимодално транспортно съоръжение по железните или вътрешните водни пътища или унимодално съоръжение по железните или вътрешните водни пътища, по-специално пътища, железопътни коловози, канали и шлюзове;
  - б) „помощ ad hoc“ означава помощ, която не е предоставена въз основа на схема за помощ;
  - в) „интензитет на помощта“ означава размерът на помощта, изчислен за всеки бенефициер и изразен като процент от допустимите разходи. Всички цифри са суми преди приспадане на данъци или други такси.
  - г) „схема за помощ“ означава всеки акт, на основата на който, и без да се изискват допълнителни мерки за прилагане, индивидуална помощ може да се предостави на предприятията, определени в този акт по общ и абстрактен начин, и всеки акт, на основата на който помощ, която не е свързана с

---

<sup>(79)</sup> Съобщение на Комисията — *Насоки за държавна помощ за оздравяване и реструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение* (ОВ С 249, 31.7.2014 г., стр. 1).

<sup>(80)</sup> В *Насоките за железопътния транспорт от 2008 г.* (вж. бележка под линия (38)) се предвиждаха дерогации от правилата, приложими за предприятията в затруднено положение в сектора на железопътния товарен превоз, чиято валидност изтече на 31 декември 2009 г. Оттогава насам *Насоките за държавна помощ за оздравяване и реструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение*“, изготвени от Комисията, вж. бележка под линия (79), се прилагат изцяло за целия железопътен сектор.

<sup>(81)</sup> Вж. решение от 15 май 1997 г., *TWD/Комисия*, С-355/95 Р, ЕУ:С:1997:241, т. 25—27.

конкретен проект, може да бъде предоставена на едно или няколко предприятия за неопределен период от време и/или в неопределен размер;

- д) „комбиниран транспорт“ означава видът интермодален транспорт, който отговаря на условията, определени за комбиниран транспорт в Директивата относно комбиниания транспорт <sup>(82)</sup>;
- е) „специализирана инфраструктура“ означава инфраструктура, която е изградена за предприятия, които могат да бъдат предварително идентифицирани, и е съобразена с техните нужди;
- ж) „оборудване за устойчив мултимодален транспорт“ означава оборудване, използвано при услуги по претоварване, свързано с устойчивия мултимодален транспорт, като например полуремаркета, оборудвани с автокран, с изключение на мобилно оборудване за обслужване на терминал;
- з) „Европейски регистър на превозните средства“ означава регистър съгласно член 47, параграф 5 от 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) <sup>(83)</sup> и член 19 от 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 <sup>(84)</sup>;
- и) „план за оценка“ означава документ, който обхваща една или повече схеми за помощ, съдържащи най-малко следните елементи: целите на схемата за помощ, която е предмет на оценяване, въпросите за оценяване, показателите за резултати, предвидената методология на оценяване, изискванията, свързани със събирането на данните, предложената времева рамка за оценяване, включително датата за предаване на междинния и окончателния доклад за оценка, описанието на независимия орган, който извършва оценката, или критериите, използвани за избиране, и вариантите за осигуряване на публичността на оценката;
- й) „външни разходи за транспорт“ означава разходи, които се генерират от потребителите на транспорта, но не се поемат от тях, а от обществото като цяло, по-специално свързани с емисиите на парникови газове, замърсяването на въздуха, травми и смъртни случаи, шум и задръствания;
- к) „индивидуална помощ“ означава помощ ad hoc и предоставяне на помощ на отделни бенефициери въз основа на схема за помощ;
- л) „съоръжение по вътрешните водни пътища“ 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

---

<sup>(82)</sup> Вж. бележка под линия (26).

<sup>(83)</sup> 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).

<sup>(84)</sup> 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).

намира в рамките на ЕС и се използва за извършване на вътрешен воден транспорт, с изключение на съоръжения или оборудване, които са необходими за извършване на нетранспортни дейности;

- м) „плавателен съд по вътрешните водни пътища“ означава плавателен съд за транспортиране на пътници или товари, предназначен да плава само или предимно по вътрешни водни пътища или във води в рамките на или прилежащи към защитени води;
- 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) „интермодална товарна единица (ILU)“ означава контейнер, сменяема каросерия или полуремарке/моторно пътно превозно средство за стоки, или комбинация от превозни средства, използвани за интермодален транспорт;
- п) „оперативна съвместимост“ означава непрекъснати товаропотоци или пътничкопотоци, по-специално между държави членки или видове транспорт;
- р) „сухопътен транспорт“ означава железопътен, вътрешен воден и автомобилен транспорт <sup>(85)</sup>;
- с) „мобилно оборудване за обслужване на терминал“ означава оборудване, което се ползва за товарене, разтоварване и претоварване на стоки и интермодални товарни единици, както и за придвижване на товари в района на даден терминал;
- т) „мултимодален транспорт“ означава превозът на стоки или пътници чрез минимум два различни вида транспорт;
- у) „национален регистър“ означава регистър, поддържан от държава членка съгласно член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(86)</sup> или съгласно член 17 от Директива (ЕС) 2016/1629 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(87)</sup>;
- ф) „нова търговска връзка за превоз на товари по вътрешните водни пътища“ означава търговска връзка, която се отнася за нови операции за редовен превоз на товари по вътрешни водни пътища между поне два терминала, които не са били свързани с услуги за редовен превоз на товари поне 5 години преди началото на операциите на дадената връзка;
- х) „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

---

<sup>(85)</sup> Съгласно член 100 от Договора, дял VI „Транспорт“ от Договора се прилага по принцип само по отношение на железопътния, автомобилния и вътрешния воден транспорт. Тези три вида транспорт обикновено се наричат „сухопътен транспорт“, за разлика от морския транспорт и въздушния транспорт.

<sup>(86)</sup> Вж. бележка под линия (83).

<sup>(87)</sup> Вж. бележка под линия (84).

редовен превоз на товари поне 5 години преди началото на операциите на дадената връзка;

- ц) „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 началото на операциите на дадената връзка;
- ч) „нов участник“ означава железопътно предприятие по смисъла на член 3, параграф 1 от Директивата за единното европейско железопътно пространство <sup>(88)</sup>, което отговаря и на двете от следните условия:
- (i) то е получило лиценз в съответствие с член 17, параграф 3 от Директивата за единното европейско железопътно пространство за съответния пазарен сегмент по-малко от 20 години преди предоставянето на помощта;
  - (ii) то не е свързано по смисъла на член 3, параграф 3 от приложение I към РГОТ с железопътно предприятие, получило лиценз по смисъла на член 3, параграф 14 от Директивата за единното европейско железопътно пространство преди 1 януари 2010 г.;
- ш) „нетранспортни дейности“ означава търговски услуги за транспортни предприятия или други ползватели на съоръжения, които не са свързани с унимодален или мултимодален железопътен и вътрешен воден транспорт, включително спомагателни услуги за пътници, спедитори или други доставчици на услуги, като например отдаване под наем на помещения за офиси, магазини и хотели;
- щ) „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 отговарят на условията за обслужващи съоръжения съгласно приложение II към Директива за единното европейско железопътно пространство <sup>(89)</sup>, както и всяка специализирана инфраструктура, обслужваща железопътна инфраструктура, която е частна собственост и частно управлявана;
- аа) „мултимодален товарен терминал по железните и/или вътрешните водни пътища“ означава структура, оборудвана за претоварване между две различни железопътни системи или между поне два вида транспорт (единият от които е железопътен транспорт или транспорт по вътрешни водни пътища), като терминали в пристанища по вътрешни водни пътища или морски пристанища, покрай вътрешни водни пътища, на летища и мултимодални логистични платформи;
- бб) „мултимодално транспортно съоръжение по железните и/или вътрешните водни пътища“ означава обслужващо съоръжение и неговата инфраструктура за достъп (включително физическото или цифрово оборудване, необходимо за

---

<sup>(88)</sup> Вж. бележка под линия (8).

<sup>(89)</sup> Вж. бележка под линия (8).



функционирането му), което се намира в рамките на Съюза и е необходимо за предоставяне на железопътен и/или вътрешен воден транспорт в комбинация с останалите видове транспорт, с изключение на съоръжения или оборудване, които са необходими за извършване на нетранспортни дейности. Това определение включва мултимодални товарни терминали по железните и вътрешните водни пътища;

вв) „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 ЕС, посочено в приложение II към Директивата за единното европейско железопътно пространство <sup>(90)</sup>, с изключение на съоръжения или оборудване, необходими за извършване на нетранспортни дейности;

гг) „железопътно предприятие“ означава всяко публично или частно предприятие, посочено в член 3, параграф 1, точка 1 от Директива за единното европейско железопътно пространство <sup>(91)</sup>;

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 превозни средства, предназначени за цялата мрежа, и превозни средства, 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 Европа <sup>(92)</sup>;

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

зз) „започване на работите по проекта“ означава първото от следните събития: започване на строителните работи, свързани с инвестицията, или поемане на първия правно обвързващ ангажимент за поръчка на оборудване или на всеки друг ангажимент, който прави инвестицията необратима. Купуването на земя и подготвителните дейности, като получаването на разрешения и провеждането на проучвания на осъществимостта, не се считат за започване на работите по проекта. При поглъщания на предприятия „започване на

---

<sup>(90)</sup> Вж. бележка под линия (8).

<sup>(91)</sup> Вж. бележка под линия (8).

<sup>(92)</sup> 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.

работите по проекта“ означава момента на придобиване на активите, пряко свързани с придобития стопански обект;

ии) „устойчив сухопътен транспорт“ означава превоз на стоки или пътници с железопътен транспорт, вътрешен воден транспорт или устойчив мултимодален транспорт, когато съществува алтернатива за същия транспорт, която би довела до по-високи външни разходи;

йй) „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;

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

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

(ii) приложения за услуги за превоз на товари, като например 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 останалите видове транспорт и създаване на електронни придружаващи документи;

лл) „превозвач“ означава всяко предприятие, което извършва превоз на пътници и/или товари в секторите на железопътния транспорт, транспорта по вътрешните водни пътища и/или мултимодалния транспорт;

мм) „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);

нн) „превозно средство за железопътен или вътрешен воден транспорт“ означава плавателен съд по вътрешните водни пътища или подвижен състав.

## **2.3 Структура на насоките**

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

56. В глава 4 се определят мерките, попадащи в приложното поле на настоящите насоки съгласно член 93 от Договора. В раздел 4.1 се определят условията за съвместимост, които се прилагат като цяло за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта. В раздел 4.2 се определят специфичните условия за съвместимост, които се прилагат за различни видове мерки за помощ, които задоволяват нуждите от координиране на транспорта. В глава 5 се разясняват условията за съвместимост, които се прилагат за мерките за помощ за възстановяване на разходите за изпълнението на определени задължения, присъщи

на понятието за обществена услуга. В глава 6 се припомнят принципите, приложими към финансовите потоци във вертикално интегрираните железопътни предприятия.

- 57. В глава 7 се определят условията, при които Комисията ще изисква последваща оценка на схемите, за които е уведомена съгласно член 93 от Договора.
- 58. В глава 8 се очертават задълженията за докладване и наблюдение на държавите членки, които предоставят помощ съгласно член 93 от Договора.
- 59. Глави 9 и 10 обхващат продължителността на тези насоки и графика за преразглеждането им.

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

- 60. Когато дадена държавна намеса отговаря на критериите, за да отговаря на условията за държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора<sup>(93)</sup>, по принцип държавите членки трябва да уведомят за нея Комисията съгласно член 108, параграф 3 от Договора.
- 61. Държавната помощ в сектора на сухопътния транспорт не подлежи на изискването за уведомяване съгласно член 108, параграф 3 от Договора, ако отговаря на условията, определени в приетия от Комисията регламент за групово освобождаване, или съгласно член 1 от Регламент (ЕС) 2022/2586 на Съвета<sup>(94)</sup> или съгласно член 1 от Регламент (ЕС) 2015/1588 на Съвета<sup>(95)</sup>.
- 62. В това отношение РГОТ обхваща определени категории държавна помощ, които задоволяват нуждите от координиране на транспорта в сектора на сухопътния транспорт. Такива мерки за помощ, ако са предоставени в съответствие с приложимите условия за съвместимост, посочени в РГОТ, не водят до значително нарушаване на конкуренцията и търговията и следователно се считат за съвместими с вътрешния пазар съгласно член 93 от Договора и не са предмет на изискването за уведомяване.
- 63. Освен това Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията<sup>(96)</sup> съдържа разпоредби, по силата на които помощта в сектора на сухопътния транспорт може да бъде освободена от изискването за уведомяване. Например помощта за вътрешните

---

<sup>(93)</sup> Що се отнася до понятието за държавна помощ, Комисията се позовава на своето Известие относно понятието за държавна помощ, както е посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз C/2016/2946 (ОВ С 262, 19.7.2016 г., стр. 1). Както е посочено в точка 211 от това известие засягането на търговията между държавите членки или нарушенията на конкуренцията обикновено са изключени по отношение на изграждането на инфраструктура в случаите, когато в същото време i) инфраструктурата обикновено не среща пряка конкуренция, ii) частното финансиране е незначително в сектора и в съответната държава членка и iii) инфраструктурата не е предназначена да облагодетелства избирателно конкретно предприятие или сектор, предоставя ползи за обществото като цяло.

<sup>(94)</sup> Регламент (ЕС) 2022/2586 на Съвета от 19 декември 2022 г. относно прилагането на членове 93, 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към определени категории държавна помощ в секторите на железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и мултимодалния транспорт (ОВ L 338, 30.12.2022 г., стр. 35).

<sup>(95)</sup> Регламент (ЕС) 2015/1588 на Съвета от 13 юли 2015 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към определени категории хоризонтална държавна помощ (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 1).

<sup>(96)</sup> Вж. бележка под линия (67).

пристанища може да бъде групово освободена съгласно член 56в от посочения регламент. Доколкото тази помощ не е предназначена основно да задоволи нуждите от координиране на транспорта, а да улесни развитието на определени икономически дейности или области, и се предоставя в съответствие с приложимите условия за съвместимост, посочени в Регламент (ЕС) № 651/2014<sup>(97)</sup>, такива мерки за помощ се считат за съвместими с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора, тъй като не водят до значително нарушаване на конкуренцията и търговията.

64. Регламент (ЕС) № 2023/2831<sup>(98)</sup> на Комисията се прилага и за сухопътния транспорт. По същия начин компенсациите, предоставени на предприятията, които предоставят УОИИ в сектора на сухопътния транспорт, попадат в приложното поле на Регламент (ЕС) № 2023/2832 на Комисията<sup>(99)</sup>. Счита се, че мерките, които отговарят на критериите на тези регламенти, не оказват въздействие върху конкуренцията и търговията на вътрешния пазар. За тези мерки за минимална помощ не се изисква уведомяване, тъй като се счита, че не отговарят на всички критерии на член 107, параграф 1 от Договора.

#### **4. Помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта**

##### **4.1 Общи условия за съвместимост**

65. В настоящия раздел се представят общите условия за съвместимост, приложими към категориите помощи, описани в раздел 4.2. Когато извършва оценка дали мерките за помощ в секторите на железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и устойчивия мултимодален транспорт задоволяват нуждите от координиране на транспорта съгласно член 93 от Договора, Комисията ще анализира съответствието с принципите, посочени в настоящия раздел (точки от 66 до 86). Условията, посочени в раздел 4.2 за всяка конкретна категория помощ, съдържат разяснения на някои от общите условия за съвместимост, представени в настоящия раздел, по-специално в раздел 4.1.1 (Key compatibility conditions).

##### *4.1.1 Ключови условия за съвместимост*

###### *Принос към нуждите от координиране на транспорта*

66. Помощта трябва да допринася за развитието на сектора на сухопътния транспорт към устойчив сухопътен транспорт и/или за завършването на интегриран пазар на ЕС, на който се гарантират непрекъснати товаропотоци и пътничкопотоци между националните мрежи и видове транспорт, като по този начин се задоволяват нуждите от координиране на транспорта.

###### *Необходимост от помощта*

---

<sup>(97)</sup> Вж. бележка под линия (67).

<sup>(98)</sup> Регламент (ЕС) № 2023/2831 на Комисията от 13 декември 2023 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта de minimis (ОВ L 2023/2831, 15.12.2023 г., стр. 1).

<sup>(99)</sup> Регламент (ЕС) № 2023/2832 на Комисията от 13 декември 2023 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към минималната помощ (de minimis) за предприятия, предоставящи услуги от общ икономически интерес (ОВ L 2023/2832, 15.12.2023 г., стр. 1).

67. Помощта трябва да е необходима за постигането на целта за координиране на транспорта, определена от специфичната мярка в съответствие с точка 66. Такъв е например случаят, когато помощта е насочена към конкретна неефективност на пазара (т.е. ситуация, при която помощта може да доведе до съществено развитие на сектора на сухопътния транспорт, което пазарът сам по себе си не може да осигури, например за постигане на устойчив сухопътен транспорт и/или за завършване на интегриран пазар на ЕС, на който се гарантира гарантират непрекъснати товаропотоци и пътничкопотоци между националните мрежи и видовете транспорт). Неефективност на пазара, която подкопава преминаването към устойчиви форми на сухопътен транспорт, може да възникне например, когато са налице i) различия в цените между различните форми на транспорт поради отрицателни вторични ефекти, които не се вземат предвид, ii) трудности, които участниците на пазара срещат при достъпа до пазарно финансиране поради асиметрия на информацията, iii) пропуски в координирането между участниците на пазара или, по-общо, iv) инвестиции, които водят до положителни вторични ефекти, но не са достатъчно рентабилни за потенциалния бенефициер.

*Целесъобразност на помощта*

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

*Стимулиращ ефект на помощта*

69. Помощта трябва да накара бенефициера да промени поведението си или да се включи в допълнителна икономическа дейност, която не би извършвал без помощта или която би извършвал в по-малка или различна степен. Доказването на стимулиращ ефект означава да бъдат посочени както фактическият сценарий, така и вероятният съпоставителен сценарий при липса на помощ <sup>(100)</sup>.
70. Освен това, конкретно по отношение на инвестиционната помощ, помощта няма стимулиращ ефект, ако работите по проекта са започнали преди бенефициерът да е подал писмено заявление за помощ до съответните публични органи <sup>(101)</sup>. В случай

---

<sup>(100)</sup> Този сценарий трябва да бъде надежден, реален и свързан с фактори за вземане на решения, преобладаващи към момента на вземане на решението на бенефициера на помощта по отношение на проекта. Държавите членки могат да използват официални документи на управителните органи, оценки на риска, финансови доклади, вътрешни бизнес планове, експертни становища и други проучвания, свързани с оценявания проект. Документи, съдържащи информация относно прогнози за търсенето, прогнози за разходите, финансови разчети, документи, представени пред инвестиционен комитет, в които са разработени сценарии за инвестиции/операция, или документи, предоставени на финансовите институции, могат да помогнат на държавите членки да докажат стимулиращия ефект. Тези документи трябва да бъдат актуални към процеса на вземане на решения относно проекта или дейността.

<sup>(101)</sup> Заявлението за помощ може да бъде под различни форми, включително например подаването на предложение в конкурентна тръжна процедура за възлагане на субсидираната дейност. Всяко заявление трябва да включва поне името на кандидата, описание на проекта или дейността, включително мястото, на което се осъществява, и размера на помощта, необходим за осъществяването на проекта или дейността.

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

#### *Пропорционалност на помощта*

71. Размерът на помощта за всеки бенефициер следва да бъде ограничен до минимума, който е необходим, за да го стимулира да изпълнява подпомагания проект или подпомаганата дейност. Този минимум може да бъде определен като процент от допустимите разходи на подпомагания проект или подпомаганата дейност, както е посочено във всяка конкретна категория в раздел 4.2. Докато оценката на пропорционалността обикновено се извършва от гледна точка на предварителните обстоятелства, в изключителни случаи, когато бъдещото развитие на разходите и приходите е обект на висока степен на несигурност и съществува силна асиметрия на информацията, може да бъде много трудно да се определи необходимият размер на държавната помощ изцяло база на предварителните обстоятелства; в такива случаи, освен предварителното количествено определяне, държавите членки могат да въведат последващи механизми като връщане на предоставените средства или наблюдение на разходите, за да се осигури пропорционалност, като същевременно се запазят стимулите за бенефициерите да сведат до минимум разходите си и да развиват стопанската си дейност по по-ефективен начин с течение на времето.
72. По отношение на инвестиционната помощ, ако не е посочено друго за конкретните категории помощи, описани в раздел 4.2.2, помощта се счита за пропорционална, ако съответства на нетните допълнителни разходи, които са необходими за постигането на целта на мярката за помощ, в сравнение със съпоставителния сценарий при липса на помощ („недостиг на финансиране“). За да се изчисли недостигът на финансиране, е необходимо да се изчислят:
  - а) очакваните приходи и разходи, включително инвестиционната, оперативната и крайната стойност на проекта („фактически сценарий“), както и приходите и разходите на алтернативния проект, който бенефициерът на помощта най-вероятно би осъществил при липса на помощ („съпоставителен сценарий“);
  - б) прогнозната среднопретеглена цена на капитала („WACC“) на бенефициера за дисконтиране на бъдещи парични потоци;
  - в) нетната настояща стойност („ННС“) за фактическите и съпоставителните сценарии през целия жизнен цикъл на проекта.

73. Въз основа на елементите, изброени в букви от а) до в), недостигът на финансиране представлява разликата между ННС на проекта във фактическия сценарий и в съпоставителния сценарий през целия жизнен цикъл на проекта, дисконтирана на равнище WACC. Всички допускания и избрани методологии, които са в основата на изчисляването на недостига на финансиране, трябва да бъдат обяснени и обосновани. В анализа както на фактическите, така и на съпоставителните сценарии трябва да се отчита всяка съществуваща или планирана мярка за държавна помощ, като оперативна помощ и/или различен вид подходяща инвестиционна помощ, която засяга анализа на недостига на финансиране.
74. Пример на съпоставителен сценарий е бенефициерът да не осъществи дадена дейност или инвестиция или да продължи стопанската си дейност без промени. Когато има доказателства, че това е надежден съпоставителен сценарий, недостигът на финансиране може да бъде получен въз основа на равнището на отрицателната ННС на проекта при фактическия сценарий без помощ за жизнения цикъл на проекта (като се допуска по подразбиране, че ННС на съпоставителния сценарий е нула) <sup>(102)</sup>.

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

75. Нарушаването на конкуренцията, присъщо на помощта, не трябва да застрашава общите интереси на ЕС <sup>(103)</sup>. Когато извършва оценка дали отрицателните ефекти на мярката върху конкуренцията и търговията са ограничени, Комисията може да вземе предвид предвидимото въздействие, което мярката за помощ, по-специално ако се състои от помощ ad hoc, може да окаже върху конкуренцията между предприятията, извършващи дейност на съответния транспортен пазар(и), включително пазарите нагоре или надолу по веригата, и риска от създаване на свръхкапацитет.
76. По принцип Комисията счита, че е по-малко вероятно схемите за помощ да окажат отрицателен ефект върху конкуренцията и търговията между държавите членки, отколкото помощта ad hoc. Във всеки случай, за да се ограничи всеки отрицателен ефект върху конкуренцията и търговията, Комисията ще одобрява само схеми за оперативна помощ с максимална продължителност от 5 години и схеми за инвестиционна помощ с максимална продължителност от 10 години <sup>(104)</sup>. Ако

---

<sup>(102)</sup> При липса на алтернативен проект Комисията проверява дали размерът на помощта не надвишава необходимия минимум за осигуряване на достатъчна рентабилност на подпомогнатия проект, например като прави възможно постигането на вътрешна норма на възвръщаемост, съответстваща на стандартния или минималния процент на възвръщаемост за сектора или предприятието. За тази цел могат също да се използват стандартната норма на възвръщаемост, която се изисква от бенефициера в други инвестиционни проекти от подобно естество, цената на неговия общ капитал или обичайната норма на възвръщаемост в съответния отрасъл. Трябва да се изчислят всички съответни очаквани разходи и ползи в целия жизнен цикъл на проекта.

<sup>(103)</sup> Въпреки че член 93 от Договора не съдържа еквивалент на член 107, параграф 3, буква в), второ изречение от Договора, съгласно което помощите може да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар само доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес, Съдът на Европейския съюз вече изясни, че когато Комисията извършва оценка на мярка за помощ съгласно член 93 от Договора, тя трябва да провери дали помощта не застрашава общите интереси на ЕС, вж. решение от 12 октомври 1978 г., *Комисия/Белгия*, 156/77, посочено в бележка под линия 30, т. 10.

<sup>(104)</sup> Това означава, че помощта може да бъде предоставена по одобрени схеми за максимален срок от 5 години (в случай на схеми за оперативна помощ) или 10 години (в случай на схеми за инвестиционна помощ) от датата на уведомяване за решението на Комисията, в което помощта се обявява за съвместима.

държава членка желае да удължи схема за помощ след тези срокове, тя следва да подаде ново уведомление, за да може Комисията да го преразгледа в светлината на получените резултати и, когато е уместно, да разреши подновяването му.

#### 4.1.2 Спазване на други разпоредби на правото на ЕС

77. Държавната помощ не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар, ако помощта или условията, които са толкова неразривно свързани с предмета на помощта, че е невъзможно да бъдат оценени отделно (включително метода на финансиране, когато представлява неразделна част от мярката), водят до нарушение на правото на ЕС <sup>(105)</sup>. Такъв може да бъде случаят например, когато, за да получи помощта, бенефициерът е задължен да има седалище в съответната държава членка или да бъде установен предимно в нея или е задължен да използва стоки, произведени в държавата, или услуги, предоставяни в държавата.

#### 4.1.3 Кумулиране

78. Помощ може да бъде предоставена едновременно по няколко схеми или да се натрупва с помощ *ad hoc* или минимална помощ, като обхваща едни и същи допустими разходи, при условие че общият размер на същите допустими разходи не води до свръхкомпенсация или не превишава максималния разрешен размер на помощта в съответствие с настоящите насоки. Ако държавата членка разреши помощта по една мярка да бъде кумулирана с помощ по други мерки за същите допустими разходи, за всяка една от тези мерки трябва да бъде посочен методът, който е използван, за да се гарантира спазването на това условие.
79. Финансиране от ЕС, което се управлява централизирано и не е под пряк или косвен контрол на държавата членка, не представлява държавна помощ. Когато финансирането от ЕС се съчетава с държавна помощ, държавата членка трябва да гарантира, че общият размер на публичното финансиране, предоставено за същите допустими разходи, не води до свръхкомпенсация.

#### 4.1.4 Прозрачност

80. Помощта трябва да се предоставя по прозрачен начин.
81. Когато помощта се предоставя под форма, различна от безвъзмездни средства, размерът на помощта трябва да се преобразува в брутния еквивалент на безвъзмездната помощ. Помощ, която се плаща на няколко вноски, трябва да се изчислява по стойността ѝ към момента на предоставянето. Лихвеният процент, който трябва да се използва за целите на дисконтирането и за изчисляване на размера на помощта в кредит при облекчени условия <sup>(106)</sup>, е референтният лихвен процент, приложим към момента на предоставяне, определен в съответствие със Съобщението на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и скотови лихвени проценти <sup>(107)</sup>.
82. С цел да намали отрицателните последици на помощта, като гарантира достъпа на конкуренти до информация от значение за подпомаганите дейности, съответната

---

<sup>(105)</sup> Вж. решение от 22 март 1977 г., *Iannelli & Volpi SpA*, 74/76, EU:C:1977:51, т. 14, решение от 15 юни 1993 г., *Matra SA / Комисия*, C-225/91, EU:C:1993:239, т. 41, и решение от 31 януари 2023 г., *Комисия / Braesch и други*, C-284/21 P, EU:C:2023:58, т. 96—99.

<sup>(106)</sup> Заем с лихвен процент, по-нисък от пазарния.

<sup>(107)</sup> ОВ С 14, 19.1.2008 г., стр. 6.



държава членка трябва да гарантира, че следните данни са публикувани в модула на Комисията за прозрачност на предоставяните помощи <sup>(108)</sup> или на подробен уебсайт за държавните помощи на национално или регионално равнище:

- а. пълния текст на одобрената схема за помощ или на решението за предоставяне на индивидуалната помощ и разпоредбите за неговото прилагане или връзка към него;
  - б. информация за всяка предоставена индивидуална помощ, надхвърляща 100 000 EUR, като се използва структурата в приложение II от настоящите насоки <sup>(109)</sup>.
83. Държавите членки трябва да гарантират, че техните изчерпателни уебсайтове за държавна помощ, както е посочено в точка 82, са разработени така, че да осигуряват лесен достъп до информацията. Те трябва да публикуват информацията във вид на електронна таблица в отворен машинночетим формат, който позволява данните да бъдат ефективно търсени, извлечени, сваляни и лесно споделяни в интернет, например във формат CSV или XML. Широката общественост трябва да има достъп до уебсайта без ограничения, включително без предварителна регистрация на потребител.
84. За схеми под формата на данъчни предимства условията, посочени в точка 82(b), ще се считат за изпълнени, ако държавите членки публикуват необходимата информация за индивидуалните помощи в следните граници (в милиони евро):

0,1—0,5;  
0,5—1;  
1—2;  
2—5;  
5—10;  
10—30;  
30—60;  
60—100;  
100—250; и  
250 и повече.

85. Държавите членки трябва да публикуват информацията, посочена в точка 82(b) в срок от 6 месеца от датата на предоставяне на помощта или, за помощ под формата на данъчни предимства — в срок от една година от датата, на която се изисква данъчната декларация <sup>(110)</sup>. За помощ, която е неправомерна, но впоследствие е счетена за съвместима, държавите членки трябва да публикуват тази информация в

---

<sup>(108)</sup> Функцията за публично търсене в базата данни за прозрачност на държавните помощи е достъпна на следния уебсайт: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=bg>.

<sup>(109)</sup> При обосновано искане на държава членка това изискване може да бъде отменено, ако пълното подробно публикуване би подкопало конкуренцията в последващи процеси на разпределяне, например като се даде възможност за стратегическо оферирание.

<sup>(110)</sup> Ако няма формално изискване за годишна декларация, за дата на предоставяне на помощта за целите на въвеждането ще се счита 31 декември от годината, за която е предоставена помощта.

срок от 6 месеца от решението на Комисията, с което помощта се обявява за съвместима. За да е възможно прилагането на правилата за държавна помощ съгласно Договора, информацията трябва да бъде налична в продължение най-малко на 10 години от датата, на която е предоставена помощта.

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

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

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

##### *4.2.1 Оперативна помощ*

##### **4.2.1.1 Помощ за намаляване на външните разходи за транспорт**

88. В настоящите насоки се предвиждат правила относно помощта за намаляване на външните разходи за транспорт, която може да бъде предоставена на превозвачи и/или организатори на превоза, които избират решенията за устойчив сухопътен транспорт.
89. Помощта за намаляване на външните разходи за транспорт може да е насочена към железопътен транспорт, вътрешни водни пътища и/или операции с устойчив мултимодален транспорт (т.е. такива, които включват поне един етап с железопътен транспорт, по вътрешните водни пътища или с морски превози на къси разстояния).
90. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за намаляване на външните разходи за транспорт трябва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в настоящия раздел и в раздел 4.1.

##### **Принос към нуждите от координиране на транспорта**

91. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че оперативната помощ за намаляване на външните разходи за транспорт може да насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт, при условие че бъде обърнато внимание на разликите в цените между различните видове сухопътен транспорт и ползвателите на транспорта бъдат убедени да избират устойчиви видове сухопътен транспорт. Разликите в цените възникват, когато отрицателните вторични ефекти не са отразени в достатъчна степен в цената на услугата за превоз със сухопътен транспорт.

##### **Необходимост от помощта**

92. На този етап от развитието на транспортния пазар външните разходи за транспорт не са включени в достатъчна степен в цената на услугите за превоз. В резултат на това цената на тези услуги не отразява напълно разходите на обществото за основния вид транспорт. В СУИМ е посочено, че за постигането на справедливо и ефикасно ценообразуване при всички видове транспорт е необходим всеобхватен

набор от мерки <sup>(111)</sup>. Такова ценообразуване би накарало замърсителите и ползвателите да поемат пълна отговорност за направените от тях разходи и ще помогне на ползвателите да изберат варианта, който е най-добър за обществото. Очаква се само до 2050 г. в стратегията да бъдат изцяло включени външните разходи в рамките на ЕС. Следователно помощта за намаляване на такива външни разходи преди тази дата може да е необходима за постигане на целите на Европейския зелен пакт.

93. Услугите за превоз с устойчив сухопътен транспорт често не са конкурентоспособни на по-силно замърсяващите алтернативи като услугите за превоз с изцяло автомобилен транспорт. Докато цената на по-силно замърсяващите конкурентни услуги не отразява напълно разхода, който прави за тях обществото, пазарът сам по себе си едва ли ще осигури равнище на разгръщане на устойчиви видове сухопътен транспорт в съответствие с целите, преследвани от Европейския зелен пакт. Като взе предвид общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че при наличието на отрицателни вторични ефекти, свързани с конкуриращи се видове транспорт като автомобилен транспорт и въздухоплаване, е необходима оперативна помощ за намаляване на външните разходи за транспорт, за да се подкрепи преминаването към железопътен транспорт, вътрешни водни пътища и устойчив мултимодален транспорт.

#### Целесъобразност на помощта

94. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 68, Комисията счита, че помощта за намаляване на външните разходи за транспорт е подходящ инструмент <sup>(112)</sup> за поддържане или засилване на преминаването към видове устойчив сухопътен транспорт, ако бъде обърнато внимание на разликите в цените между различните видове транспорт, които се дължат на отрицателни вторични ефекти, и ползвателите на транспорта бъдат убедени да избират устойчиви видове сухопътен транспорт.

#### Стимулиращ ефект на помощта

95. Помощта следва да стимулира поддържането или засилването на преминаването към видове устойчив сухопътен транспорт в съответствие с общите принципи, посочени в точка 69. За да бъдат спазени тези общи принципи и да се гарантира, че помощта води до промяна в поведението на бенефициера и стимулира преминаването към други видове транспорт, следва да бъдат изпълнени посочените по-долу условия.
96. Първо, помощта следва да се предоставя само когато по-силно замърсяващ конкурентен вид транспорт е икономически жизнеспособна алтернатива на вида транспорт, подкрепян от помощта. Тази жизнеспособност зависи от разходите за експлоатация, наличността и достъпността на подходящи терминали, мрежа и

---

<sup>(111)</sup> Вж. точка 47 от СУИМ, посочена в бележка под линия (20).

<sup>(112)</sup> Що се отнася до формата на помощта, в досегашната си практика на вземане на решения за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта, Комисията не е повдигала възражения срещу помощта под формата на преки безвъзмездни средства (вж. *ex multis* Решение на Комисията от 21 май 2024 г. по дело SA.108800, Германия, *Подкрепа за железопътния товарен превоз (превоз на товари с отделен вагон и с група вагони)* (все още непубликувано в ОВ); Решение на Комисията от 11 декември 2023 г. по дело SA.109142, Франция, *Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre* (все още непубликувано в ОВ); и Решение на Комисията от 30 май 2023 г. по дело SA.104156, Италия, *Стимул за преминаване към морски превози* (ОВ С 203, 9.6.2023 г., стр. 16).

вързки и други фактори, като разлики във времето за транзит. Комисията счита, че за услугите за превоз на пътници винаги има по-силно замърсяваща търговски жизнеспособна алтернатива на превоза с железопътен или с вътрешен воден транспорт. В сектора на товарните превози, където конкурентоспособността зависи от разстоянието, изминато по време на превоза <sup>(113)</sup>, обикновено се предполага наличие на конкуренция с изцяло автомобилния транспорт:

а) в случаи на мултимодален транспорт, когато разстоянието, изминато с подкрепяния от помощта вид транспорт е под:

(i) 800 километра за железопътен транспорт;

(ii) 375 километра за вътрешен воден транспорт;

(iii) 750 километра за морски превози на къси разстояния; и

б) в случаи на унимодален транспорт, когато разстоянието, изминато с подкрепяния от помощта вид транспорт е под:

(i) 350 километра за железопътен транспорт <sup>(114)</sup>;

(ii) 375 километра за вътрешен воден транспорт.

97. За операции в сектора на товарните превози извън разстоянията, посочени в точка 96, държавата членка трябва да докаже, че конкурентен вид транспорт, който е по-силно замърсяващ от подкрепяния от помощта (например изцяло автомобилния транспорт), е икономически жизнеспособна алтернатива на операции, подкрепяни от помощта, както и да установи на какво разстояние по-силно замърсяващият конкурентен вид транспорт става неконкурентоспособен по отношение на разходите и следователно нежизнеспособен от търговска гледна точка за вида подкрепяни операции.

98. Второ, помощ по принцип не може да се предоставя за транспорт по маршрути, за които са установени ограничения на капацитета, които биха възпрепятствали увеличаването или запазването на преминаването към други видове транспорт. Целта на това условие е да се гарантира, че перспективите за запазване или увеличаване на преминаването към други видове транспорт са реалистични. Ако държавата членка възнамерява да подкрепи транспорта по маршрути, за които са установени ограничения на капацитета, държавата членка ще трябва да обясни какви други мерки ще бъдат предприети за премахване или намаляване на тези ограничения. За схемите за помощ това означава, че държавата членка трябва да се ангажира да гарантира, че няма да бъде предоставена помощ, ако има значителни ограничения на капацитета, които биха засегнали превоза и в крайна сметка биха попречили на запазването или увеличаването на преминаването към по-устойчивия вид транспорт. Ако има действителни или очаквани ограничения на капацитета, държавата членка следва да гарантира, че са въведени решения за премахване или

---

<sup>(113)</sup> Подкрепящо проучване за оценка на въздействието в резултат на изменението на Директивата относно комбинирания транспорт [Ricardo et al. (2023 г.)].

<sup>(114)</sup> Този праг не се отнася за унимодален железопътен транспорт, който е организиран като 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.

намаляване на такива ограничения, така че да може да се постигне очакваното преминаване към други видове транспорт в резултат на помощта.

99. Трето, железопътните предприятия и операторите на превози по вътрешни водни пътища и на морски превози на къси разстояния оповестяват публично цялата съответна информация относно получената помощ<sup>(115)</sup>. Популяризирането има за цел да се повиши осведомеността относно наличните мерки за намаляване на разликата в конкурентоспособността между видовете устойчив сухопътен транспорт и по-силно замърсяващите конкурентни алтернативи и по този начин да се увеличи търсенето на услуги за превоз с устойчив сухопътен транспорт, което е необходимо за задействане на преминаването към други видове транспорт.
100. На последно място, за да се гарантира, че помощта се предоставя само за действително предоставени услуги за превоз с устойчив сухопътен транспорт, тя следва да се предоставя на базата на действително предоставени единици услуга за превоз<sup>(116)</sup>, а не на базата на еднократна сума.
101. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако държавата членка спазва общите принципи, изложени в точка 69, както е пояснено в точки от 97 до 100.

#### Пропорционалност

102. В съответствие с общите принципи, посочени в точка 71, помощта може да достигне до 75 % от допустимите разходи.
103. Допустимите разходи представляват частта от външните разходи за транспорт, която се избягва чрез унимодалното или мултимодалното използване на железопътен транспорт и/или вътрешен воден транспорт и/или чрез използването на морски превози на къси разстояния в контекста на устойчив мултимодален транспорт, в сравнение с по-силно замърсяващи конкурентни видове транспорт (т.е. избегнатите външни разходи за транспорт)<sup>(117)</sup>. Когато има няколко конкурентни варианта, които причиняват по-високи нива на замърсяване, ограничението съответства на най-високата разлика в разходите между различните варианти.
104. Държавата членка трябва да предостави прозрачен, обоснован и количествено определен сравнителен анализ на външните разходи между подкрепения вид транспорт (железопътен транспорт, транспорт по вътрешен воден път и/или устойчив мултимодален транспорт, включително поне един етап с железопътен транспорт, транспорт по вътрешен воден път и/или устойчив мултимодален транспорт) и алтернативния по-силно замърсяващ конкурентен вариант. Държавата членка по принцип следва да се позове на *Наръчника на Комисията относно външните разходи за транспорт*<sup>(118)</sup>, както е изменен или заменен, при

---

<sup>(115)</sup> Включително най-малко следната информация: предоставящия орган, датата на предоставяне на помощта, получените суми на помощта, периода и операциите, обхванати от помощта.

<sup>(116)</sup> Например пътник-километър за услуги за превоз на пътници или тонкилометър или превозно средство-километър за услуги за превоз на товари, или, по-общо, производствената единица на услугата за превоз.

<sup>(117)</sup> Държавите членки могат да използват методиката на външните разходи, за да покрият всякакви оперативни разходи, включително оперативните разходи, свързани с използването на инфраструктурата.

<sup>(118)</sup> Европейска комисия, Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, Essen, H., Fiorello, D., El Beugnoty, 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>.

сравняването на външните разходи при различните видове транспорт, освен ако не представи подходящи доказателства, за да оправдае използването на различна методология за оценка на действителните външни разходи. Използваният метод и извършените изчисления трябва да бъдат направени публично достояние.

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

105. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на Съюза чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, оперативната помощ за намаляване на външните разходи за транспорт трябва да бъде предоставена в съответствие с общите принципи, посочени в точки 75 и 76.
106. По принцип помощта следва да се предоставя под формата на схеми за помощ, тъй като е вероятно те да имат по-ограничен нарушаващ ефект върху конкуренцията и търговията между държавите членки, отколкото помощта *ad hoc*.

#### 4.2.1.2 Помощ за разкриване на нови търговски връзки

107. В настоящите насоки се предвиждат специфични правила за помощ за разкриване на:
- а) нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища от железопътни предприятия и/или организатори на превоз, които събират данни за търсенето и организират планиран превоз на товари между транспортните терминали;
  - б) нови търговски връзки за железопътен превоз на пътници от 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“).
108. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за разкриване на нови търговски връзки трябва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в настоящия раздел и в раздел 4.1.

Принос към нуждите от координиране на транспорта

109. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че помощта за разкриване на нови търговски връзки може да насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт, тъй като гарантира наличието на достатъчно услуги за превоз, които свързват транспортните терминали. Установяването на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища, както и на нови връзки за железопътен трансграничен превоз и/или железопътен превоз на пътници на далечни разстояния е от ключово значение за развитието на железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища и от съществено значение за осигуряване на устойчив мултимодален транспорт.

## Необходимост от помощта

110. В целите на СУИМ е включено развитието на железопътни връзки и връзки по вътрешните водни пътища <sup>(119)</sup>. Що се отнася до превоза на товари, пълното разгръщане на железопътния транспорт е засегнато от липсата на някои ключови връзки между транспортните терминали <sup>(120)</sup> и са необходими действия за оползотворяване на неизползвания потенциал на вътрешния воден транспорт <sup>(121)</sup>, по-специално с цел свързване на европейската мрежа от вътрешни водни пътища във възможно най-голяма степен с останалите видове транспорт <sup>(122)</sup>. Що се отнася до превоза на пътници, не е използван пълният потенциал на железопътния транспорт, по-конкретно не като средство за пътуване на далечни разстояния и/или трансгранично пътуване, особено през нощта <sup>(123)</sup>.
111. За да продължи развитието на железопътните връзки и връзките по вътрешните водни пътища, може да се наложи държавите членки да предоставят помощ за подкрепа на разкриването на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища, както и нови връзки за железопътен трансграничен превоз и/или железопътен превоз на пътници на далечни разстояния. Това е така, защото пазарните сили сами по себе си не винаги водят до инвестиции от страна на превозвачите и организаторите на превоза в нови железопътни връзки или връзки по вътрешните водни пътища, тъй като при тези връзки може да бъдат допуснати пропуски в координирането. По-специално, превозвачите могат да понесат значителни постоянни разходи за разкриването на нови връзки и тези връзки може да станат рентабилни само ако се използват от достатъчен брой клиенти. Без такъв минимален брой превозвачът не би могъл да реализира достатъчно печалби в краткосрочен план, за да компенсира оперативните загуби, понесени през първите години от експлоатацията на новата търговска връзка, и следователно не би я развил. Помощта за разкриване на нови търговски връзки може да намали препятствията за разкриване на нови връзки чрез намаляване на размера на годишните оперативни загуби, които превозвачите и организаторите на превоза понасят през първите години от експлоатацията на новата връзка.
112. Като взе предвид общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че може да е необходима помощ за разкриване на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища и/или нови връзки за железопътен трансграничен превоз и/или железопътен превоз на пътници на далечни разстояния за задоволяване на нуждите от координиране на транспорта, ако тя бъде насочена по ефективен начин към тази неефективност на пазара, като същевременно бъде взета предвид всяка друга политика и мярка, която вече е въведена за справяне със същата неефективност на пазара. В резултат на това държавата членка трябва да установи, че към момента на предоставяне на помощта, дори и при цялата друга налична подкрепа за устойчив сухопътен транспорт, нито един превозвач не планира да развива с търговска цел въпросната нова търговска връзка.

---

<sup>(119)</sup> Вж. точки 33 и 42 от СУИМ, посочени в бележка под линия (20)

<sup>(120)</sup> Вж. точка 43 от СУИМ, посочена в бележка под линия (20).

<sup>(121)</sup> Вж. точка 44 от СУИМ, посочена в бележка под линия (20).

<sup>(122)</sup> Вж. бележка под линия (25), т. 2.1.2.

<sup>(123)</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент и Съвета *План за действие за даване на тласък на развитието на услуги за превоз на пътници с железопътен транспорт на дълги разстояния и на трансграничните пътнически железопътни услуги*, COM(2021) 810 final, 14.12.2021 г.

### Целесъобразност на помощта

113. Търсенето на нови търговски услуги през първите години на експлоатацията може да е недостатъчно, за да се гарантира, че тези услуги стават рентабилни. Следователно, в съответствие с общите принципи, изложени в точка 68, Комисията счита, че помощта за разкриване на нови търговски връзки е подходящ инструмент <sup>(124)</sup> за подпомагане на железопътни предприятия и/или организатори на превоза, които желаят да инвестират в нова търговска връзка за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища или в нови връзки за железопътен трансграничен превоз и/или железопътен превоз на пътници на далечни разстояния. Помощта обаче трябва да бъде ограничена до подпомагане на превози за срок от максимум 5 години от разкриването на новата връзка (т.е. от датата, на която бенефициерът започне да експлоатира новата връзка).

### Стимулиращ ефект на помощта

114. Помощта следва да стимулира превозвачите и/или организаторите на превоза да разкриват нови връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища или нови връзки за железопътен трансграничен превоз и/или железопътен превоз на пътници на далечни разстояния. Комисията счита, че помощта за разкриване на нови връзки има стимулиращ ефект, ако бенефициерът е кандидатствал с писмено заявление за помощта преди разкриването на новите търговски връзки. Моментът на подаване на писменото заявление за помощ е важно показание за вероятния съпоставителен сценарий при липса на помощ. Ако дадено предприятие не започне да експлоатира новата връзка преди да кандидатства за помощ, това показва, че вероятният съпоставителен сценарий без помощ би се състоял в липсата на нова връзка, като се има предвид, че това предприятие се нуждае от помощ за покриване на първоначалните оперативни загуби при разкриването на новата търговска връзка.
115. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако са спазени общите принципи, изложени в точка 69, както е пояснено в точка 114, и ако има доказателства за очакваните оперативни загуби.

### Пропорционалност

116. Съгласно общите принципи, изложени в точка 71, помощта за разкриване на нови търговски връзки се счита за пропорционална, ако не надвишава следния процент от допустимите разходи: 80 % през първата година от експлоатацията на новата

---

<sup>(124)</sup> Що се отнася до формата на помощта, в досегашната си практика на вземане на решения за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта, Комисията не е повдигала възражения срещу помощта под формата на преки безвъзмездни средства (вж. Решение на Комисията от 5 октомври 2011 г. по дело SA.31981, Нидерландия, *Помощ за стартиране на нови комбинирани услуги за превоз, базирани на железопътна мрежа с два центъра* (ОВ С 361, 10.12.2011 г., стр. 1). По отношение по-специално на помощта за разкриване на нови търговски връзки, Комисията признава, че с преките безвъзмездни средства се дава възможност на железопътните предприятия и организаторите на превоза, които желаят да инвестират в нова търговска връзка, да намалят първоначалните си оперативни загуби през първите години от експлоатацията на новата търговска връзка, и следователно с тях се подобрява рентабилността на тези услуги. Поради тази причина, в случай на помощ за разкриване на нови търговски връзки, преките безвъзмездни средства могат да бъдат подходящи, дори ако са изплатени предварително, при условие че предварителното плащане се извършва регулярно поне веднъж годишно (а не представлява еднократно предварително плащане, което обхваща целия период, който може да бъде финансиран с помощта).



търговска връзка, 70 % през втората година, 60 % през третата година, 50 % през четвъртата година и 40 % през петата година.

117. Допустимите разходи представляват оперативните загуби, понесени по отношение на експлоатацията на новата връзка, за срок от максимум 5 години от датата, на която бенефициерът започне да експлоатира съответната връзка. Оперативни загуби означава отрицателната разлика между приходите и оперативните разходи през първите години от експлоатацията на новата връзка (до 5 години) <sup>(125)</sup>.
118. Разходите, разпределени за новата търговска връзка, могат да обхващат всички преки оперативни разходи, направени при експлоатацията на новата търговска връзка, и подходящ принос към оперативните разходи, които са общи както за новата търговска връзка, така и за други дейности. Приходите, които трябва да се вземат предвид, трябва да включват всички приходи, получени от новата търговска връзка.
119. Ако помощта се изплаща предварително, следва да бъдат изпълнени посочените по-долу допълнителни кумулативни условия:
- а) оценката на оперативните загуби трябва да се извърши предварително въз основа на разумни прогнози;
  - б) оперативните разходи трябва да се дисконтират до стойността им към момента на предоставянето на безвъзмездните средства;
  - в) държавите членки трябва да въведат подходящ механизъм за наблюдение и възвръщане на предоставени средства, за да гарантират, че помощта не надвишава разрешения интензитет на помощта;
  - г) предварителните плащания не трябва да обхващат период, по-дълъг от една година.

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

120. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на Съюза чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, оперативната помощ за разкриване на нови търговски връзки трябва да бъде предоставена в съответствие с общите принципи, посочени в точки 75 и 76. Освен това помощта следва да бъде ограничена до покриване на разходите, които бенефициерът е направил за срок от максимум 5 години от разкриването на новата търговска връзка.
121. По принцип помощта следва да се предоставя под формата на схеми за помощ, тъй като е вероятно те да имат по-ограничен нарушаващ ефект върху конкуренцията и търговията между държавите членки, отколкото помощта ad hoc.

---

<sup>(125)</sup> С оглед постигането на яснота това може да включва и оперативни разходи, които са свързани с разкриването на новата връзка и я предшестват. Тези разходи могат да бъдат взети предвид при количественото определяне на допустимите разходи, свързани с първата година от експлоатацията на новата търговска връзка.

#### 4.2.2 *Инвестиционна помощ*

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

122. В настоящите насоки се предвиждат специфични правила за инвестиционна помощ за изграждане, модернизиране и обновяване (включително замяна) на железопътни съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и мултимодални съоръжения за железопътен и за вътрешен воден транспорт.
123. При мултимодалния транспорт също се използват мултимодални транспортни съоръжения за комбиниран автомобилен и морски транспорт. Когато са разположени в морски пристанища, тези съоръжения попадат в приложното поле на настоящите насоки, ако към тях има и железопътни връзки или връзки по вътрешните водни пътища и следователно отговарят на условията за мултимодални съоръжения за железопътен или за вътрешен воден транспорт <sup>(126)</sup>.
124. При помощта за изграждане, модернизиране и/или обновяване на железопътни съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и мултимодални съоръжения за железопътен и за вътрешен воден транспорт трябва да се гарантира, че: а) даден обект може да се използва като съоръжение, което подкрепя промяната на вида транспорт за първи път (при изграждане); б) съществуващо съоръжение може да обработва по-голям обем от движението по пътищата или да стане по-привлекателно за ползвателите, например чрез обработване на вид превози, който не е бил обработван преди (при модернизиране); или в) съоръжение, чиято дейност би намаляла в противен случай, при липсата на помощ, може да продължи да функционира (при обновяване).
125. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за изграждане, модернизиране и/или обновяване на железопътни съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и мултимодални транспортни съоръжения по железните и вътрешните водни пътища трябва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в настоящия раздел и в раздел 4.1.

#### Принос към нуждите от координиране на транспорта

126. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че помощта за изграждане, модернизиране и/или обновяване на железопътни съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и мултимодални транспортни съоръжения по железните и вътрешните водни пътища може да насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт. С помощта може да се подкрепят инвестиции в съоръжения, обслужващи железопътния транспорт или транспорта по вътрешните водни пътища самостоятелно или в комбинация с останалите видове транспорт <sup>(127)</sup>. По-широката достъпност на тези съоръжения или увеличаването на техния капацитет, качество и/или ефективност е

---

<sup>(126)</sup> Вж. определението на „мултимодално съоръжение за железопътен транспорт и/или за вътрешен воден транспорт“, дадено в точка 540.

<sup>(127)</sup> Въпреки липсата на изчерпателна информация относно мултимодалния транспорт, железопътните съоръжения и съоръженията по вътрешните водни пътища в ЕС, има ясни признаци за недостиг на подходящи, налични и достъпни съоръжения за устойчив сухопътен транспорт. По-специално има необходимост от инвестиции за съоръжения по железните и вътрешните водни пътища и мултимодални товарни терминали.

предпоставка за правилното функциониране на железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища. В допълнение, тези подобрения в крайна сметка ще доведат до по-ниски разходи за дружествата за превоз и логистика, извършващи дейност в секторите на железопътния транспорт, транспорта по вътрешните водни пътища и мултимодалния транспорт, както и до по-високо качество на услугите.

#### Необходимост от помощта

127. В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност беше отбелязан недостигът на инфраструктура за претоварване, по-специално вътрешни мултимодални терминали, и беше призовано за инвестиции за премахване на пропуските в мултимодалната инфраструктура с най-висок приоритет <sup>(128)</sup>. Наличието на достатъчно подходящи железопътни съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и мултимодални транспортни съоръжения по железните и вътрешните водни пътища е от ключово значение за веригата за създаване на стойност на устойчивия сухопътен транспорт. Такива съоръжения спомагат по-конкретно за развитието на мултимодалния транспорт с цел насочване на всички видове транспорт чрез мултимодални терминали.
128. Помощта за съоръжения, обслужващи железопътния транспорт и вътрешните водни пътища, е от решаващо значение за отключване на пълния потенциал на устойчивия сухопътен транспорт. Такава помощ може да помогне за прекъсване на порочния кръг, свързан с преминаването към други видове транспорт и наличието на съоръжения. От една страна, подходящите съоръжения са предпоставка за всеки растеж в използването на устойчив сухопътен транспорт. От друга страна, тъй като повече ползватели преминават към тези видове транспорт, са необходими допълнителни съоръжения за подпомагане на този растеж. Въпреки това, ако не се предоставя помощ, стимулите за частните превозвачи да инвестират в инфраструктурни съоръжения може да са недостатъчни. Това е така, защото те не вземат предвид ползите от намаляването на външните разходи, произтичащи от преминаването към други видове транспорт, което е станало възможно в резултат на инвестицията. Освен това може да отнеме време броят и качеството на обслужващите съоръжения да се адаптират към повишеното търсене на устойчив сухопътен транспорт. Следователно държавната подкрепа за съоръженията може да допринесе за постигане на желаното преминаване към други видове транспорт по по-ефективен и по-бърз начин <sup>(129)</sup>.
129. Като взе предвид общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че помощта за инвестиции в съоръжения може да е необходима, за да бъдат задоволени нуждите от координиране на транспорта при наличието на неефективността на пазара, посочена в точки 127 и 128. Тази подкрепа е оправдана, ако е вероятно новият капацитет да бъде използван, което ще допринесе за увеличаване на използването на устойчив сухопътен транспорт в сравнение с конкурентните по-силно замърсяващи видове транспорт. Такъв е случаят, когато държава членка докаже, въз основа на надеждни прогнози за движението по пътищата, включени в предварителен бизнес план, че потенциалното търсене на

---

<sup>(128)</sup> Вж. точка 42 от СУИМ, посочена в бележка под линия (20).

<sup>(129)</sup> Като се има предвид значителното време, необходимо за изграждане, модернизиране или обновяване на такива съоръжения (от началото до завършването), помощта може да е необходима, за да се гарантира, че тяхната наличност е съгласувана с разширяването на устойчивия сухопътен транспорт, по-специално като се има предвид неотложния характер на целите на Европейския зелен пакт и СУИМ.

капацитет, поне в средносрочен план, надвишава текущия комбиниран капацитет на подпомаганото съоръжение и други съществуващи или вече планирани съоръжения, които разумно биха могли да служат като алтернативи на търсения в бъдеще капацитет на подпомаганото съоръжение.

#### Целесъобразност на помощта

130. Развитието на устойчив сухопътен транспорт е възпрепятствано от оскъдността на железопътни съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и мултимодални транспортни съоръжения по железните и вътрешните водни пътища в ЕС. Поради това, като взе предвид общите принципи, изложени в точка 68, Комисията счита, че инвестиционната помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на тези съоръжения е подходящ инструмент <sup>(130)</sup>, който да придружава преминаването към устойчив сухопътен транспорт.

#### Стимулиращ ефект на помощта

131. Помощта следва да служи като стимул за изграждане, модернизиране и обновяване на железопътни съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и мултимодални транспортни съоръжения по железните и вътрешните водни пътища. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако са спазени общите принципи, изложени в точки 69 и 70, и ако подпомаганият проект ще бъде засегнат от недостиг на финансиране при липсата на помощ.

#### Пропорционалност

132. В съответствие с общите принципи, изложени в точки от 71 до 74, инвестиционната помощ в железопътни съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и мултимодални транспортни съоръжения по железните и вътрешните водни пътища се счита за пропорционална, ако размерът на помощта не надвишава по-ниската стойност от следните: а) недостига на финансиране на проекта в сравнение със съпоставителния сценарий при липса на помощ и б) допустимите разходи за инвестицията.
133. За да се изчисли недостигът на финансиране, е необходимо да се разграничат транспортните дейности, финансирани по проекта, от нетранспортните дейности. Съответните приходи включват не само приходите, генерирани от транспортните дейности, финансирани по проекта, но и допълнителните оперативни нетни печалби, генерирани от нетранспортни дейности, свързани с тези транспортни дейности (като наемане на търговски площи, които се намират във финансираното съоръжение). Съответните разходи включват както оперативните разходи, така и инвестиционните разходи, свързани с транспортните дейности, финансирани по проекта. В същото време обаче, инвестиционните разходи, свързани с нетранспортни дейности, следва да бъдат изключени. Освен това при изчисляването на очакваното търсене на съоръжението следва да се вземе предвид всяка съществуваща или предвидена мярка за държавна помощ, като например

---

<sup>(130)</sup> Що се отнася до формата на помощта, в досегашната си практика на вземане на решения за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта, Комисията не е повдигала възражения срещу помощта под формата на преки безвъзмездни средства (вж. *ex multis* Решение на Комисията от 26 март 2024 г. по дело SA.109124, Полша, *Механизъм за възстановяване и устойчивост (МВУ): Инвестиционна помощ за интермодални транспортни съоръжения, оборудване и подвижен състав* (все още непубликувано в ОВ); и Решение на Комисията от 9 февруари 2022 г. по дело SA.64546, Словакия, *Работилници за леки пътнически* (ОВ С 169, 22.4.2022 г., стр. 1).

оперативна помощ и/или различен вид инвестиционна помощ, която засяга анализа на недостига на финансиране.

134. Допустимите разходи се състоят от инвестиционните разходи в материални активи (дълготрайни и движими) и нематериални активи, пряко свързани с изграждането, модернизирането или обновяването на съответното съоръжение. Допустимите разходи могат да включват:
- а) 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;
  - б) свързани подготвителни проучвания, като проучвания за осъществимост и топологични проучвания; и
  - в) разходи за планиране и инсталация.
135. По отношение на схемите за помощ държавите членки следва да се ангажират да извършат анализа на недостига на финансиране, посочен в точки от 71 до 74, както е пояснено в точки 133 и 134, за всеки проект, подкрепян по схемата. За тази цел държавите членки трябва да опишат в уведомлението си за всяка планирана схема за помощ поне категориите подпомагани проекти, конкретните категории допустими разходи (като например разходите за закупуване на материални (дълготрайни и движими) активи и нематериални активи), прилаганата методология за изчисляване на недостига на финансиране и максималната WACC.
136. По отношение на помощта *ad hoc* недостигът на финансиране се определя чрез сравняване на рентабилността на проекта при фактическия сценарий и съпоставителния сценарий съгласно общите принципи, изложени в точки от 72 до 74, както е пояснено в точка 133. Държавите членки трябва да представят изчисленията и прогнозите, посочени в точка 72, в подробния бизнес план на проекта.
137. Когато помощта се отнася до съоръжения, които са предложени и предварително определени от държава членка, не се изисква оценка на недостига на финансиране, ако размерът на помощта се определя посредством конкурентна тръжна процедура. В такива случаи Комисията счита, че размерът на помощта съответства на минималната помощ, поискана от потенциалните бенефициери, и следователно помощта се счита за пропорционална, ако са изпълнени следните кумулативни критерии:
- а) тръжната процедура е конкурентна, което означава, че е открита, ясна, прозрачна и недискриминационна<sup>(131)</sup>. Тя се основава на обективни критерии, които са предварително заложили и съобразени с целта на мярката и свеждат до минимум риска от стратегическо оферирание. Критериите за подбор, използвани за класиране на офертите и в крайна сметка за разпределяне на помощта в конкурентната тръжна процедура, следва, като общо правило, да свързват приноса към основните цели на мярката пряко или непряко с размера

---

<sup>(131)</sup> Никой оферент в търга не трябва да има привилегирована информация или други предимства, защото е извършил например предварителни разработки или притежава обекта на съоръжението. В такъв случай държавата членка трябва да предостави съответната информация на разположение на всички потенциални оференти.

на помощта, поискана от заявителя. Това може да бъде изразено, например, като помощ за единица създаден капацитет за претоварване;

- б) критериите са публикувани достатъчно време преди крайния срок за подаване на заявления, за да се създадат условия за ефективна конкуренция;
- в) очакваният брой оференти е достатъчен, за да се гарантира ефективна конкуренция;
- г) не се допускат последващи корекции на резултатите от тръжната процедура (като например последващи преговори по резултатите от кандидатстването), защото тези корекции могат да подкопаят ефективността на резултата от процедурата.

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

138. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на Съюза чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, трябва да се предостави инвестиционна помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на железопътни съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и мултимодалните транспортни съоръжения по железните и вътрешните водни пътища в съответствие с общите принципи, посочени в точки 75 и 76.
139. Освен това държавата членка трябва да докаже за всяко подпомогнато транспортно съоръжение, че мярката за помощ осигурява недискриминационен, открит и прозрачен достъп до съоръжението за всички заинтересовани ползватели в съответствие със секторното законодателство, включително Директивата за единното европейско железопътно пространство <sup>(132)</sup>.
140. Когато собственикът, превозвачът и очакваният краен ползвател на подпомаганото транспортно съоръжение са част от едно и също предприятие или са асоциирани предприятия, както е определено в приложение I към РГОТ, експлоатацията на съоръжението трябва да се възложи въз основа на открита, конкурентна, прозрачна и недискриминационна процедура <sup>(133)</sup>. Това гарантира, че превозвачът получава норма на възвръщаемост в съответствие с пазарните условия и смекчава всеки потенциален конфликт на интереси.
141. Комисията счита, че схемите за помощ е вероятно да окажат по-ограничен нарушаващ ефект върху конкуренцията и търговията между държавите членки, отколкото помощта *ad hoc*. Поради тази причина в оценката на Комисията ще бъдат взети предвид посочените по-долу елементи.
- а) При схемите може да се допусне липсата на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията, ако са спазени условията, посочени в точки от 138 до 140. Освен това, когато уведомява за схемата, държавата членка следва също така да се ангажира да извърши проверка преди да предостави индивидуална помощ на съоръжение, дали подпомаганото съоръжение не нарушава неправомерно конкуренцията и търговията със съществуващи и/или вече планирани съоръжения. За тази цел държавата

---

<sup>(132)</sup> Вж. бележка под линия (8).

<sup>(133)</sup> Предприятията, които представляват асоциирани предприятия, имат право да участват в процедурата.

членка трябва да се ангажира да определи средносрочните перспективи за използването на подпомаганото съоръжение въз основа на надеждни прогнози за движението по пътищата, включени в предварително изготвен бизнес план. Държавата членка следва също така да се ангажира да извърши проверка дали инвестицията няма да има неоправдани нарушаващи ефекти върху използването на съществуващи и/или вече планирани съоръжения, които разумно могат да служат като алтернативи на търсения в бъдеще капацитет на подпомаганото съоръжение.

- б) По отношение на помощта *ad hoc* държавата членка трябва също така да докаже, в допълнение към спазването на условията, посочени в точки от 138 до 140, че подпомаганото съоръжение не нарушава неоправдано конкуренцията и търговията със съществуващи и/или вече планирани съоръжения. За тази цел държавата членка трябва да определи средносрочните перспективи за използването на подпомаганото съоръжение въз основа на надеждни прогнози за движението по пътищата, включени в предварително изготвен бизнес план. Държавата членка трябва също така да докаже, че инвестицията няма да има неоправдани нарушаващи ефекти върху използването на съществуващи и/или вече планирани съоръжения, които разумно могат да служат като алтернативи на търсения в бъдеще капацитет на подпомаганото съоръжение <sup>(134)</sup>. По принцип подпомаганата инвестиция няма неоправдани нарушаващи ефекти, ако очакваното търсене е такова, че с новото съоръжение няма да бъде отклонено търсенето от съществуващите и/или вече планираните съоръжения. Във всеки случай, като се има предвид разнообразната структура на пазара в различните райони, видовете транспорт и съоръжения, Комисията ще прецени за всеки отделен случай дали съществуващо и/или вече планирано съоръжение би било неправомерно засегнато. При тази оценка Комисията може да вземе предвид като най-подходящ критерий степента на използване на близките съоръжения, видовете товари, пътници или подвижен състав, които се обработват в тези съоръжения, прилаганата технология и предимствата на конкретното географско местоположение.

#### 4.2.2.2 Помощ за изграждане, модернизиране и/или обновяване на частни странични коловози

142. В настоящите насоки се предвиждат конкретни правила за насърчаване на инвестициите в изграждането, модернизирането и/или обновяването (включително замяната) на частни странични коловози.
143. С помощта за изграждане, модернизиране и/или обновяване на частни странични коловози трябва да се гарантира, че: а) даден обект може да бъде достигнат пряко по железопътен коловоз за първи път (изграждане); б) по-голям обем на железопътното движение може да достигне до обекта или железопътното движение ще замърсява в по-малка степен чрез електрифицирането на страничния коловоз (модернизиране); или в) частният страничен коловоз, чието използване би спряло при липса на помощ, може да продължи да се експлоатира (обновяване).

---

<sup>(134)</sup> Във всеки случай тези съоръжения също следва да бъдат определени, за да се оцени необходимостта от помощта (вж. точка 129).

144. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за изграждане, модернизиране и/или обновяване трябва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в настоящия раздел и в раздел 4.1.

#### Принос към нуждите от координиране на транспорта

145. Частните странични коловози играят ключова роля за намаляване на нуждата от автомобилен транспорт за товари за първата/последната миля. Това е така, защото товарите, транспортирани с помощта на устойчив сухопътен транспорт, могат да достигнат или да напуснат индустриалните обекти на своя клиент само ако са претоварени на камиони за първата/последната миля (мултимодален транспорт) или ако обектът на клиента е пряко свързан с железопътната мрежа.
146. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че помощта за изграждане, модернизиране и/или обновяване на частни странични коловози може да насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт. Той може да се постигне, като чрез помощта се стимулира извършването на превоза от основния етап <sup>(135)</sup> с железопътен транспорт и се създаде възможност да се избегнат външните разходи за превоз с по-замърсяващи видове транспорт през първата/последната миля чрез пренасочване от автомобилен към железопътен транспорт.

#### Необходимост от помощта

147. Частните странични коловози са от съществено значение за устойчивия превоз на товари през първата/последната миля. Броят на частните странични коловози в ЕС обаче намалява като цяло <sup>(136)</sup>. Очаква се този спад да продължи при липсата на достатъчно стимули за предприятията да поемат разходите и рисковете, свързани с изграждането, модернизирането и обновяването на частните странични коловози. Решението за изграждане на частен страничен коловоз всъщност може да бъде повлияно от няколко фактора, като например обема и вида на превозвания товар, броя на производствените предприятия в региона или равнището на развитие на железопътната инфраструктура. Комисията отбелязва, че всеки от тези фактори може да обезсърчи дадено предприятие да инвестира в изграждането, модернизирането и/или обновяването на частни странични коловози.
148. Пазарът е склонен да се ориентира към по-евтини — но по-слабо устойчиви — решения за превоз на товари до/от промишлени обекти <sup>(137)</sup>. Следователно, като се

---

<sup>(135)</sup> „Етап“ означава участък от пътуването, който се обслужва от един вид транспорт. Той се определя по отношение на мястото на произход и мястото на местоназначение, които се обслужват от един и същ превозвач. „Основният етап“ представлява най-дългият участък от съответното пътуване.

<sup>(136)</sup> Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за целите на преразглеждането на насоките на Общността относно държавната помощ за железопътни предприятия), вж. бележка под линия (42), раздел 2.5.

<sup>(137)</sup> Когато взема решение да инвестира в частен страничен коловоз, предприятието трябва да обмисли дали иска да използва автомобилен или железопътен превоз на товари за транспорт през първата/последната миля от/до своя обект чрез частни странични коловози. Първият вид е по-евтин до определен мащаб и инвестицията в пътни връзки се извършва и заплаща от публичните органи. За разлика от него, при втория вид транспорт предприятията поемат по-голямата част от разходите за изграждане (които често включват проучване за осъществимост, като се взема предвид топографията) и плащат за експлоатация и поддръжка. Освен това инвестицията има дълъг жизнен цикъл, което е допълнителен риск, тъй като възникват събития извън контрола на предприятието, които биха могли да попречат на бъдещото използване на частния страничен коловоз. Такъв може да



имат предвид общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че помощта за изграждане, модернизиране и/или обновяване на частни странични коловози е необходима за задоволяване на нуждите от координиране на транспорта.

#### Целесъобразност на помощта

149. Развитието на железопътния транспорт се възпрепятства от липсата на достатъчно пазарни стимули за предприятията да поемат разходите и рисковете, свързани с изграждането, модернизирането и/или обновяването на частните странични коловози. Поради това, като взе предвид общите принципи, изложени в точка 68, Комисията счита, че инвестиционната помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози е подходящ инструмент <sup>(138)</sup> за увеличаване на преминаването към други видове транспорт чрез връзки за първата/последната миля.

#### Стимулиращ ефект на помощта

150. Помощта следва да стимулира изграждането, модернизирането и/или обновяването на частни странични коловози. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако са спазени общите принципи, изложени в точки 69 и 70, и ако подпомаганият проект ще бъде засегнат от недостиг на финансиране при липсата на помощта.

#### Пропорционалност

151. В съответствие с общите принципи, посочени в точки от 71 до 74, инвестиционната помощ в частни странични коловози се счита за пропорционална, ако размерът на помощта не надвишава по-ниската от следните стойности: i) недостига на финансиране на проекта в сравнение със съпоставителния сценарий при липсата на помощ <sup>(139)</sup> (който, при липсата на доказателства за противното, се предполага, че е автомобилен транспорт) и ii) допустимите разходи за инвестицията.
152. Допустимите разходи се състоят от инвестиционните разходи в материални активи (дълготрайни и движими) и нематериални активи, пряко свързани с изграждането, модернизирането и/или обновяването на частния страничен коловоз, за да може той да функционира или да се поддържа експлоатацията му. Допустимите разходи може да включват свързаните подготвителни проучвания и проучвания за осъществимост и топологични проучвания, както и разходи за планиране и инсталация. Платформите за товарене/разтоварване и оборудването, използвани за товарене/разтоварване на влакове на обекта на специалния ползвател или ползватели, не могат да бъдат включени в допустимите разходи.

---

бъде случаят например, ако железопътните предприятия спрат да предоставят съответните свързващи услуги в района, в който се намира предприятието.

<sup>(138)</sup> Що се отнася до формата на помощта, в досегашната си практика на вземане на решения за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта, Комисията не е повдигала възражения срещу помощта под формата на преки безвъзмездни средства (вж. Решение на Комисията от 17 декември 2020 г. по дело SA.58570, Германия, *Насоки относно изграждането, разширяването, повторното активиране и замяната на страничните железопътни коловози и свързаната с тях инфраструктура* (ОВ С 25, 22.1.2021 г., стр. 1).

<sup>(139)</sup> В анализа на недостига на финансиране следва да се вземе предвид всяка съществуваща или предвидена мярка за държавна помощ, като например оперативна помощ и/или други видове инвестиционна помощ за изчисляването на недостига на финансиране.

153. По отношение на схемите за помощ държавите членки следва да се ангажират да извършат анализа на недостига на финансиране, посочен в точки от 71 до 74, за всеки проект, подкрепян по схемата. За тази цел държавите членки трябва да опишат в уведомлението си за всяка планирана схема за помощ поне категориите подпомагани проекти, конкретните категории допустими разходи (като например разходите за закупуване на материални (дълготрайни и движими) активи и нематериални активи), прилаганата методология за изчисляване на недостига на финансиране и максималната WACC, която да бъде приложена.
154. По отношение на помощ *ad hoc* <sup>(140)</sup>, в съответствие с общите принципи, посочени в точки 71 до 74, държавата членка трябва винаги: а) да предоставя подробни количествени данни за недостига на финансиране на равнище проект, подкрепени с вътрешна документация на бенефициера към момента на процеса на вземане на решения, например презентации на съвета или вътрешни бизнес планове; и б) да прилагат подходящо наблюдение и механизъм за последващо възвръщане на предоставените средства, за да гарантират, че помощта не надвишава ограниченията, определени в точка 151.

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

155. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на Съюза чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, инвестиционната помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на частни странични коловози трябва да бъде предоставена в съответствие с общите принципи, посочени в точки 75 и 76.
156. По принцип помощта следва да се предоставя под формата на схеми за помощ, тъй като е вероятно те да имат по-ограничен нарушаващ ефект върху конкуренцията и търговията, отколкото помощта *ad hoc*.
157. В изключителни, надлежно обосновани случаи Комисията може да установи, помощта че *ad hoc* за частни странични коловози не нарушава неоправдано конкуренцията и търговията. Като част от обосновката за изключителен случай, държавата членка трябва да предостави най-малко и двете от следните:
- а) изчисления, с които се доказва значително по-голямо намаление на външните разходи за единица помощ чрез помощ *ad hoc*, отколкото по схема за помощ, придружени от подробно обяснение на причините за такова намаление на външните разходи, като се предоставят източниците за всички основни данни и допускания;
  - б) доказателство, подкрепено с документи като проучвания и свързани със сектора доклади, че конкретна неефективност на пазара засяга избрания бенефициер, но не засяга никакви други предприятия в държавата членка или ги засяга само в много по-ограничена степен.

---

<sup>(140)</sup> В изключителни, надлежно обосновани случаи, когато помощта *ad hoc* за частен страничен коловоз може да се счита за съвместима с вътрешния пазар в съответствие с точка 157.

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

158. В настоящите насоки се предвиждат специфични правила относно помощта в подкрепа на инвестициите за придобиване на (нови или употребявани) превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, за да се насърчи преминаването към железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт.
159. С цел да се гарантира, че помощта е насочена към превозвачите, които се нуждаят най-много от нея, за да се установят на пазара, помощта по настоящия раздел може да се предоставя само на нови участници в железопътния сектор <sup>(141)</sup>, железопътни предприятия, които отговарят на изискванията за МСП, МСП в сектора на вътрешните водни пътища и оператори на превозни средства на лизинг в секторите на железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт, когато отговарят на изискванията за МСП.
160. Помощта трябва да се предоставя под формата на публична гаранция. Гаранции могат да се предоставят пряко на крайни бенефициери (т.е. на превозвачите, посочени в точка 159) 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 пред съответната държава членка, 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, по-ниски изисквания за обезпечени или по-ниски лихви, отколкото без такива публични гаранции.
161. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт трябва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в настоящия раздел и в раздел 4.1.

#### Принос към нуждите от координиране на транспорта

162. Както е посочено в точки 21 и 32, както железопътният сектор, така и секторът на вътрешните водни пътища са засегнати от ниската степен на инвестиции в превозни средства, което възпрепятства пълноценното развитие на тези сектори. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че помощта за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт може да насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт, като осигури на МСП и новите участници в железопътния сектор по-лесен достъп до финансиране за придобиване на превозни средства.
163. Комисията ще продължи да извършва оценка на съвместимостта на инвестиционната помощ за придобиване на чисти превозни средства (подвижен състав и плавателни съдове по вътрешните водни пътища) съгласно *Насоките на Комисията относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката от 2022 г.* <sup>(142)</sup>.

---

<sup>(141)</sup> С оглед постигането на яснота новите участници в железопътния сектор може да отговарят на условията за получаване на помощ за придобиване на подвижен състав, дори ако не отговарят на изискванията за МСП.

<sup>(142)</sup> Вж. бележка под линия (71).

## Необходимост от помощта

164. Наличието на подходящ флот е необходимо, за да се поддържа конкурентоспособността на железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт спрямо останалите видове транспорт и по този начин да се насърчава преминаването към устойчиви видове сухопътен транспорт. Въпреки това достъпът до финансиране за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт понастоящем е основна бариера за навлизането на пазара и/или разширяването на МСП в секторите на железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт и нови участници в железопътния сектор.
165. Що се отнася до железопътния транспорт, ограниченията за възможностите на железопътните предприятия да закупуват подвижен състав са главно финансови и МСП по-конкретно може да нямат достъп до кредитиране при конкурентни условия <sup>(143)</sup>. Това е така, защото МСП и новите участници се сблъскват с по-неблагоприятни условия за финансиране в сравнение с условията, предоставяни на утвърдените предприятия, които се възползват от позицията си на пазара и, по-конкретно, когато са публична собственост, те биха могли по-лесно да докажат своята кредитоспособност пред инвеститорите и банките. По същия начин секторът на вътрешните водни пътища е засегнат от ограничения си финансов капацитет поради факта, че секторът се състои предимно от МСП и семейни предприятия, което ги затруднява да се включват в скъпи инвестиции <sup>(144)</sup>. В този контекст нарастващата цена на плавателните съдове по вътрешните водни пътища <sup>(145)</sup> представлява значителна бариера за навлизането и/или разширяването на пазара на вътрешния воден транспорт, особено като се има предвид нуждата от специализирани плавателни съдове за различните видове товари и маршрути <sup>(146)</sup>.
166. Като се имат предвид общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че помощта за придобиване на подвижен състав и плавателни съдове е необходима за задоволяване на нуждите от координиране на транспорта. Това е така, защото пазарът сам по себе си не може да гарантира, че МСП в секторите на железопътния транспорт и на вътрешния воден транспорт и новите участници в железопътния сектор имат достатъчен достъп до финансиране за придобиването на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт.

## Целесъобразност на помощта

167. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 68, Комисията счита, че инвестиционната помощ за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт може да представлява по принцип подходящ

---

<sup>(143)</sup> Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за целите на преразглеждането на насоките на Общността относно държавната помощ за железопътни предприятия), вж. бележка под линия (42), раздел 4.3.2.

<sup>(144)</sup> Вж. бележка под линия (58).

<sup>(145)</sup> В резултат на инфлационните тенденции, цените на стоманата и на другите материали, които са необходими в корабостроенето, силно се повишиха през последните години. Източник: Наблюдение на пазара от Централната комисия за корабоплаване по Рейн (CCNR) [Годишен доклад за 2023 г., 109].

<sup>(146)</sup> Флотът по вътрешните водни пътища се състои от три основни категории плавателни съдове в зависимост от вида на превозвания товар: сухотоварни плавателни съдове, плавателни съдове за превоз на течни товари и влекачи и тласкачи. Всяка категория включва различни видове плавателни съдове в зависимост от класа на водния път и условията за корабоплаване. Източник: Наблюдение на пазара от Централната комисия за корабоплаване по Рейн (CCNR), вж. бележка под линия (145).

инструмент, ако е под формата на публични гаранции. Публичните гаранции по заеми за ограничен срок са най-подходящият инструмент, чрез който да се подпомогне възстановяването на еднаквите условия на конкуренция между МСП и новите участници, от една страна, и големите утвърдени предприятия, от друга, когато става въпрос за достъп до финансиране за придобиване на превозни средства. Целта на такива гаранции е да се даде възможност на техните бенефициери да се ползват от условия за кредитиране на пазара, по-сходни с условията, които обикновено се ползват от утвърдените предприятия.

168. Комисията счита, че инвестиционната помощ за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт под формата на публични гаранции е подходяща, за да се помогне на МСП и новите участници в железопътния сектор да финансират високите разходи за закупуване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, ако са спазени общите принципи, посочени в точка 68, както е пояснено в точка 167.

#### Стимулиращ ефект на помощта

169. Помощта следва да стимулира придобиването на нови или употребявани превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако са спазени общите принципи, изложени в точки 69 и 70.

#### Пропорционалност

170. В съответствие с общите принципи, изложени в точки 71 до 74, помощта под формата на публични гаранции за придобиване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища от МСП и на подвижен състав от МСП и/или нови участници в железопътния сектор може се счита за прозрачна и пропорционална, ако са изпълнени следните кумулативни условия:

- а) Гаранцията се предоставя по нови индивидуални заеми за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт.
- б) Номиналният размер на основния заем не надвишава допустимите разходи за подпомаганото придобиване, които включват всички разходи, свързани с придобиването на нови или употребявани превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, включително цената на превозното средство, разходите за доставка и разходите за проектни проучвания, консултации или инженерни дейности, при условие че са свързани с инвестицията и са част от нея.
- в) Гаранционното покритие не надхвърля 90 % от заема, за който е издадена.
- г) Гаранцията се предоставя срещу такса от най-малко 50 базисни пункта, ако държавният кредитен рейтинг на предоставящата държава членка е равен на AAA-A. В противен случай държавите членки са свободни да прилагат по-ниска такса.
- д) Срокът на гаранцията е ограничен до максимум 15 години.

171. Помощта за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт може да се натрупва с помощ за оперативна съвместимост и/или помощ за техническа адаптация и модернизация, ако нетните допълнителни разходи за

инвестиции в оперативна съвместимост и/или инвестиции за техническа адаптация и модернизация са изключени от допустимите разходи, посочени в точка 170(b). Нетните допълнителни разходи за инвестиции в оперативна съвместимост и/или инвестиции в техническа адаптация и модернизация се изчисляват като разликата между, от една страна, общите разходи за закупуване на превозно средство, чието придобиване е планирано и което е оборудвано посредством такива инвестиции, и, от друга страна, общите разходи за закупуване в съпоставителния сценарий, т.е. за превозно средство, което не е оборудвано посредством инвестиции за оперативна съвместимост или за което е необходима техническа адаптация и модернизация.

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

172. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на Съюза чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, инвестиционната помощ за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт трябва да бъде предоставена в съответствие с общите принципи, посочени в точки 75 и 76.
173. По принцип помощта следва да се предоставя под формата на схеми за помощ, тъй като е вероятно те да имат по-ограничен нарушаващ ефект върху конкуренцията и търговията между държавите членки, отколкото помощта *ad hoc*.
174. Когато помощта се отнася до придобиването на подвижен състав, който се използва за предоставянето на обществени услуги в сектора на железопътния товарен транспорт, държавите членки следва да гарантират, че:
  - а) публично финансиранят подвижен състав се използва само по определени линии, обслужвани по силата на задължения за извършване на обществена услуга, или в рамките на определени региони за срока на обществена поръчка за услуги или за най-малко 10 години (който от двата срока е по-дълъг);
  - б) в случай на прехвърляне на обществена поръчка за услуги на друг превозвач, публично финансиранят подвижен състав се прехвърля на новия превозвач по пазарна цена, като се вземе предвид всяко публично финансиране, получено от напускащия превозвач за закупуването на този подвижен състав.

#### 4.2.2.4 Помощ за оперативна съвместимост

175. В настоящите насоки се предвиждат специфични правила относно помощта, предназначена за насърчаване на инвестициите в технологии, с които се осигуряват непрекъснати товаропотоци и пътникопотоци между националните мрежи и видовете транспорт („помощ за оперативна съвместимост“).
176. С помощта за оперативна съвместимост може да бъдат подкрепени инвестициите в материални и нематериални активи, включително проучвания за осъществимост<sup>(147)</sup>, които допринасят за непрекъснатите транспортни потоци („инвестиции в оперативна съвместимост“). Инвестициите в оперативна съвместимост могат да се отнасят по-специално за следните технологии и дейности:

---

<sup>(147)</sup> Проучвания, насочени към оценяване на осъществимостта на преминаването към други видове транспорт или на устойчив мултимодален транспорт за стоки или пътници по маршрути, за които дадено предприятие в момента използва автомобилен транспорт.

- а) Европейската система за управление на влаковете (ETCS), бъдещата система за мобилна комуникация в железопътния транспорт (FRMCS) и автоматичната експлоатация на влаковете (ATO) като част от Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), както е описано във вторичното законодателство на Съюза <sup>(148)</sup>;
- б) цифрово автоматично скачване (DAC) <sup>(149)</sup>;
- в) адаптация на подвижния състав към различни електрически системи;
- г) адаптация на подвижния състав към различните междурелсия;
- д) адаптация на плавателните съдове по вътрешните водни пътища, за да могат да обслужват морски пристанища;
- е) адаптация на плавателните съдове по вътрешните водни пътища към променящите се условия за корабоплаване, включително условия на отлив;
- ж) автоматизация на подвижния състав и плавателните съдове по вътрешните водни пътища;
- з) адаптация на превозните средства към ILU за превоз;
- и) ключови технологии, необходими за внедряване на речни информационни услуги (RIS), като платформата за речни информационни услуги („платформата RIS“) <sup>(150)</sup>, Система за визуализация и информация посредством електронна карта на вътрешните водни пътища (ECDIS за вътрешните водни пътища), известия до корабните водачи, автоматична

---

<sup>(148)</sup> ERTMS е единна европейска система за сигнализация и контрол на скоростта, която осигурява оперативна съвместимост на националните железопътни системи, като намалява разходите за закупуване и поддръжка на системите за сигнализация и увеличава скоростта на влаковете, капацитета на инфраструктурата и равнището на безопасност в железопътния транспорт. ERTMS се състои от ETCS (т.е. система за сигнализация в кабината, която включва автоматична защита на влаковете), железопътна мобилна радиосистема (RMR), автоматична експлоатация на влаковете (ATO) и правила за експлоатация. Вж. Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1695 на Комисията от 10 август 2023 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕС) 2016/919 (ОВ L 222, 8.9.2023 г., стр. 380). Системата RMR, използвана в момента за железопътни операции, а именно Глобалната система за мобилни връзки за железниците (GSM-R), се основава на спецификации, които са изготвени преди 20 години. Поради технологичното остаряване е малко вероятно да бъде осигурена подкрепата на сектора за GSM-R за периода след 2030 г. FRMCS ще замени GSM-R като един от основните елементи на ERTMS. Тя ще подпомогне цифровизацията на железопътния транспорт и иновациите в сферата на услугите. *[След приемането да се добави позоваване на съответното вторично законодателство на ЕС]*

<sup>(149)</sup> DAC е оперативен съвместим компонент за автоматично скачване и отделяне на подвижния състав в товарен влак както физически (например механична връзка и въздушна линия за спиране), така и цифрово (например електрическо захранване и връзка за данни). DAC е стратегически инструмент за създаване на модерен и цифров европейски железопътен товарен превоз. Той е предназначен да увеличи ефективността благодарение на процесите на автоматизация, но също така да 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]*

<sup>(150)</sup> Член 1, параграф 3, буква зз) от предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2005/44/ЕО относно хармонизираните речни информационни услуги (RIS) относно вътрешните водни пътища на Общността, COM/2024/33 final, 26.1.2024 г.

идентификационна система за вътрешните водни пътища (AIS за вътрешните водни пътища) и международни доклади в електронен формат (ERI);

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

177. За период от най-малко 5 години след предоставянето на помощта договорните споразумения за прехвърляне или използване срещу заплащане <sup>(151)</sup> на активи, финансирани с помощ за оперативна съвместимост, трябва да включват клауза, в която се уточнява, че инвестицията, с която се осигурява оперативната съвместимост на съответния актив, е финансирана с държавна помощ. В тях също така се посочват съответните задължения, определени в точка 193, и се отбелязва размерът на помощта.
178. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за оперативна съвместимост трябва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в настоящия раздел и в раздел 4.1.

#### Принос към нуждите от координиране на транспорта

179. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че помощта за оперативна съвместимост може да насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт чрез осигуряване на непрекъснати товаропотоци и пътничкопотоци между мрежите на държавите членки и между различните видове транспорт. Гладкото свързване на транспортните мрежи и видовете транспорт в целия ЕС създава възможност за: а) железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт за обслужване на заложените в СУИМ ръст на движението чрез оптимизирано използване на ограничения капацитет на инфраструктурата за железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт; б) реална конкуренция между мултимодалния транспорт и замърсяващите унимодални видове транспорт, тъй като дава възможност за гладко интегриране на транспортните вериги и полезните взаимодействия между различните видове транспорт по отношение на инфраструктурата, информационните потоци и процедурите; и в) увеличаване на трансграничното движение.

#### Необходимост от помощта

180. Комисията отбелязва, че инсталирането и модернизирането на системите за оперативна съвместимост играе важна роля за развитието на видовете устойчив сухопътен транспорт. Това обаче е скъп процес с повече ползи за обществото в сравнение с частните ползи за предприятията, по-специално в началната фаза на внедряването. Поради това има малко стимули за инвестиции от частния сектор. Това може да се дължи отчасти на: а) широкото внедряване, което е необходимо преди да се осъществят ползите от определени технологии („поставянето в неизгодно положение на първите навлезли на пазара участници“) <sup>(152)</sup>; б)

---

<sup>(151)</sup> Като например договори за лизинг на подвижен състав.

<sup>(152)</sup> Повечето от технологиите и дейностите, посочени в точка 176, се характеризират с факта, че ползите от тях могат да бъдат постигнати изцяло само ако се достигне критично равнище на синхронизирано внедряване. Поради високите първоначални инвестиционни разходи, преките разходи на превозвачите понастоящем са по-високи от спестяванията, направени от прехода към тези технологии.



необходимостта от паралелни инвестиции от различни участници (например управител на инфраструктура и железопътни предприятия) и на трансгранично равнище; и в) ограничените частни ползи, произтичащи от инвестициите в сравнение с ползите за обществото (например безопасност).

181. Като се имат предвид общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че помощта за оперативна съвместимост е необходима за задоволяване на нуждите от координиране на транспорта. Това е така, защото пазарът сам по себе си не може да внедри в достатъчна степен технологиите, които допринасят за непрекъснати транспортни потоци <sup>(153)</sup>.

#### Целесъобразност на помощта

182. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 68, Комисията счита, че помощта за оперативна съвместимост може да бъде по принцип подходящ инструмент <sup>(154)</sup> за насърчаване на технологии, които създават възможност за непрекъснати товаропотоци и/или пътникопотоци между националните мрежи и/или видовете транспорт, особено при липсата на регулаторни мерки, с които се налага въвеждането на същите технологии. Помощта за оперативна съвместимост не е подходяща, когато съществуват регулаторни мерки, с които се налага въвеждането на същите технологии към същия момент, за който е планирано използването на такава помощ.

#### Стимулиращ ефект на помощта

183. Помощта следва да стимулира инвестициите в технологии, които осигуряват непрекъснати товаропотоци и пътникопотоци между различните национални мрежи и различните видове транспорт. В съответствие с общите принципи, изложени в точки 69 и 70, за да има помощта за оперативна съвместимост стимулиращ ефект, трябва да бъдат изпълнени следните кумулативни условия:

- а) бенефициерът е кандидатствал за помощта преди започване на работите по инвестиционния проект;
- б) Работите по инвестиционния проект следва да се финализират най-малко 1 година преди датата, на която подкрепяната инвестиция стане задължителна на равнището на ЕС.

---

<sup>(153)</sup> Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за целите на преразглеждането на насоките на Общността относно държавната помощ за железопътни предприятия), вж. бележка под линия (42), раздел 4.5.4.

<sup>(154)</sup> Що се отнася до формата на помощта, в досегашната си практика на вземане на решения за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта, Комисията не е повдигала възражения срещу помощта под формата на преки безвъзмездни средства (вж. *ex multis* Решение на Комисията от 26 май 2023 г. по дело SA.102707, Италия, *Италианска схема за подпомагане на модернизацията на подвижния състав с оборудване за ERTMS* (ОВ С 266, 28.7.2023 г., стр. 4); и Решение на Комисията от 5 ноември 2019 г. по дело SA.55451, Нидерландия, *Подкрепа за модернизиране на ERTMS* (ОВ С 59, 21.2.2020 г., стр. 1). Помощта под формата на преки безвъзмездни средства дава възможност на бенефициерите да намалят първоначалните си инвестиционни разходи (разходи за прототипи, загуби на приходи по време на спирането на подвижния състав, самата инвестиция за оперативна съвместимост), които при нормални пазарни условия са трудни за възвръщане, особено когато инвестицията става рентабилна едва след като тези технологии започнат да се използват по-широко, което може да отнеме време, по-дълго от жизнения цикъл на актива.

184. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако са спазени общите принципи, изложени в точки 69 и 70, както е пояснено в точка 183. Помощта, предоставена за покриване на разходите за постигане на съответствие със стандартите на ЕС, по принцип няма стимулиращ ефект.

#### Пропорционалност

185. В съответствие с общите принципи, изложени в точки от 71 до 74, по принцип помощта може да се счита за пропорционална, ако не надвишава 50 % от допустимите разходи.
186. Допустимите разходи са:
- а) всички разходи, които са необходими или спомагат за изпълнението на инвестициите за оперативна съвместимост; в зависимост от вида на инвестицията, такива разходи може да включват разходите за закупуване и инсталиране на съответната технология <sup>(155)</sup>, разходи за управление на проекта и разходи за доставка <sup>(156)</sup>;
  - б) разходите, свързани с проучвания, изпитания и одобрение, и пилотни и прототипни инсталации; и
  - в) разходи, свързани с модернизирането на съществуваща инсталирана технология.
187. По отношение на инвестициите в оперативна съвместимост, свързана с ERTMS, както е определено в точка 176(a), разходите, свързани с интегрирането на функциите на Европейската глобална навигационна спътникова система (EGNSS) в рамките на ERTMS, са допустими за подпомагане. Разходите, свързани с GSM-R, не са допустими за подпомагане.
188. По отношение на инвестициите за оперативна съвместимост в превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, чието придобиване е планирано, допустимите разходи трябва да бъдат ограничени до нетните допълнителни разходи за оперативна съвместимост <sup>(157)</sup>. Те се изчисляват като разликата между, от една страна, общите разходи за закупуване на превозно средство за железопътен 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 без инвестиции за оперативна съвместимост в съпоставителния сценарий.
189. Помощта за технологиите, изброени в точка 176, букви а) и б), може да се счита по изключение за пропорционална, ако не надвишава 80 % от допустимите разходи. Това е така, защото тези технологии са особено засегнати от проблеми с координирането на етапа на внедряване и пораждат значителни външни ползи, които не могат да бъдат интернализирани.
190. В зависимост от специфичните характеристики на мярката, държавата членка може да докаже, че е необходим по-висок интензитет на помощта, въз основа на анализ

---

<sup>(155)</sup> Съответните технологии могат да бъдат придобити като нови или употребявани технологии.

<sup>(156)</sup> С оглед постигането на яснота разходите за поддръжка не са допустими за подпомагане.

<sup>(157)</sup> При условие, че те вече не са обхванати от друга форма на помощ, по-специално помощ по раздел 4.2.2.3.

на недостига на финансиране в съответствие с общите принципи, изложени в точки от 71 до 74. В този случай Комисията ще счита помощта за пропорционална, ако размерът на помощта за бенефициер е ограничена до необходимия минимум за изпълнението на инвестицията (т.е. ако помощта съответства на недостига на финансирането, което е необходимо за постигане на целта на мярката за помощ в сравнение със съпоставителния сценарий при липса на помощ). Във всеки случай помощта не може да надхвърля 100 % от допустимите разходи.

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

191. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на Съюза чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, помощта за оперативна съвместимост трябва да бъде предоставена в съответствие с общите принципи, посочени в точки 75 и 76.
192. По принцип помощта следва да се предоставя под формата на схеми за помощ, тъй като е вероятно те да имат по-ограничен нарушаващ ефект върху конкуренцията и търговията, отколкото помощта *ad hoc*.
193. Освен това по отношение на подвижния състав и плавателните съдове по вътрешните водни пътища бенефициерът на помощта, както и всеки следващ собственик или ползвател на подвижния състав или плавателния съд по вътрешните водни пътища, който се ползва от подпомаганата инвестиция, трябва да поддържа регистрацията му в съответния национален регистър на която и да е държава членка и/или в съответен Европейски регистър на превозните средства за срок от 5 години след изпълнението на инвестицията.

#### 4.2.2.5 Помощ за техническа адаптация и модернизация

194. В настоящите насоки се предвиждат специфични правила за подпомагане на инвестициите в материални и нематериални активи за техническа адаптация или модернизация на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт.
195. Подкрепа може да се предостави по-специално за следните дейности и технологии:
  - а) модернизиране и/или преоборудване на подвижен състав;
  - б) модернизиране и/или преоборудване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища, например за подобряване на хидродинамиката и ефективността;
  - в) модернизиране и/или преоборудване на оборудване за устойчив мултимодален транспорт;
  - г) техническа адаптация на плавателни съдове по вътрешните водни пътища към нови видове товари;
  - д) телематични приложения и друг софтуер, които не попадат в приложното поле на раздел 4.2.2.4 от настоящите насоки, като системи, които предоставят информация на пътниците изключително в рамките на един вид транспорт или цифрови системи за резервация и платежни системи, които не допринасят за непрекъснатите транспортни потоци;

- е) логистични системи, като софтуер за оптимизиране на товаренето;
  - ж) софтуер за прогнозиране на движението по пътищата (очаквано време на заминаване/очаквано време на пристигане) и софтуер за оптимизиране на маршрута.
196. За период от най-малко 5 години след предоставянето на помощта договорните споразумения за прехвърляне или използване срещу заплащане на активи, финансирани с помощ за техническа адаптация и модернизация на подвижен състав, плавателни съдове по вътрешните водни пътища и оборудване за устойчив мултимодален транспорт <sup>(158)</sup>, трябва да включват клауза, в която се конкретизира че адаптацията и модернизацията на съответния актив е финансирана с държавна помощ и се посочва размерът на помощта.
197. За да се счита за съвместима с вътрешния пазар, помощта за техническа адаптация и модернизация на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт трябва да отговаря на условията за съвместимост, посочени в настоящия раздел и в раздел 4.1.

#### Принос към нуждите от координиране на транспорта

198. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 66, Комисията счита, че с помощта за техническа адаптация и модернизация на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт може да се насърчи преминаването към устойчив сухопътен транспорт. Чрез техническата адаптация устойчивият сухопътен транспорт може да бъде адаптиран към търсенето на нови видове услуги за превоз на пътници и товари и да се развива в области, в които има най-голям потенциал за растеж, като превоз на извънгабаритни, тежки или опасни товари и превоз на пътници през нощта. От друга страна, модернизацията повишава безопасността, сигурността, надеждността и качеството на устойчивия сухопътен транспорт. Техническата адаптация и модернизацията допринасят и за оптималното използване от разходна гледна точка на съществуващия подвижен състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт.
199. Комисията ще продължи да извършва оценка на съвместимостта на инвестиционната помощ за чисти превозни средства (подвижен състав и плавателни съдове по вътрешните водни пътища) съгласно *Насоките на Комисията относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката от 2022 г.* <sup>(159)</sup>. По същия начин инвестиционната помощ за намаляване на шума от железопътния транспорт не попада в приложното поле на настоящите насоки, но попада в приложното поле на *Насоките на Комисията относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката от 2022 г.* (със специфични правила относно помощта за предотвратяване или намаляване на замърсяването, различно от парникови газове).

---

<sup>(158)</sup> Като например договори за лизинг на подвижен състав.

<sup>(159)</sup> Вж. бележка под линия (71).

## Необходимост от помощта

200. Посредством техническата адаптация и модернизацията на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт се създава възможност да се запази стойността и ползата на тези продукти на най-високо равнище. С тези видове инвестиции не само се подкрепя конкурентоспособността на устойчивия сухопътен транспорт, но се дава възможност и за развитието на пазар на употребявани продукти, което допринася за насърчаване на преминаването към различни видове устойчив сухопътен транспорт. Възможно е техническата адаптация и модернизацията да бъдат много скъпи, тъй като подвижният състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт не могат да се използват по време на намесата, което води до значително намаляване на приходите. Освен това, при някои видове инвестиции за техническа адаптация и модернизация се изисква разработване на прототип, за да се разберат структурните промени, които са необходими за прилагане на технологията в зависимост от вида на превозното средство или оборудването за устойчив мултимодален транспорт. Тези разходи (стойността на прототипа и стойността на модернизирането) често надвишават стойността на модернизирания обект <sup>(160)</sup>.
201. Като взе предвид общите принципи, изложени в точка 67, Комисията счита, че помощта за техническа адаптация и модернизация на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт може да е необходима за задоволяване на нуждите от координиране на транспорта до степеня, в която пазарът сам по себе си не осигурява достатъчно равнище на инвестиции в техническа адаптация и модернизация, които да подкрепят конкурентоспособността на устойчивия сухопътен транспорт.

## Целесъобразност на помощта

202. В съответствие с общите принципи, изложени в точка 68, Комисията счита, че с инвестиционната помощ за техническа адаптация и модернизация на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт може да представлява по принцип подходящ инструмент <sup>(161)</sup>. С такава помощ се гарантира адекватно равнище на инвестициите в техническа адаптация и модернизация, които подкрепят конкурентоспособността на устойчивия сухопътен транспорт, особено при липсата на регулаторни мерки, с които се налага въвеждането на същите технологии. Помощта за техническа адаптация и модернизация не е подходяща за целите на прилагането на регулаторни

---

<sup>(160)</sup> Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings (Проучване в подкрепа на оценката на въздействието за целите на преразглеждането на насоките на Общността относно държавната помощ за железопътни предприятия), вж. бележка под линия (42), раздел 3.5.

<sup>(161)</sup> Що се отнася до формата на помощта, в досегашната си практика на вземане на решения за помощ, която задоволява нуждите от координиране на транспорта, Комисията не е повдигала възражения срещу помощта под формата на преки безвъзмездни средства (вж. Решение на Комисията от 1 юли 2021 г. по дело SA.57137, Германия, *Схема за държавна помощ за модернизиране на флота по вътрешните водни пътища* (ОВ С 317, 6.8.2021 г., стр. 1). Помощта под формата на преки безвъзмездни средства дава възможност на бенефициерите да намалят първоначалните си инвестиционни разходи (разходи за прототипи, загуби на приходи по време на спирането на подвижния състав, самата инвестиция за оперативна съвместимост), които при нормални пазарни условия са трудни за възвръщане.

мерки, с които се налага въвеждането на същите технологии към същия момент, за който е планирано въвеждане с използването на такава помощ.

#### Стимулиращ ефект на помощта

203. Помощта следва да насърчава инвестициите в техническата адаптация и модернизацията на подвижния състав, плавателните съдове по вътрешните водни пътища и оборудването за устойчив мултимодален транспорт. За да има стимулиращ ефект, с помощта не трябва да се финансират инвестиции, които са необходими за спазването на стандарт на ЕС, или трябва да се финансират инвестиции, чрез които се осигурява спазването на стандарт на ЕС значително преди датата на задължителното му влизане в сила на равнището на ЕС. В съответствие с общите принципи, изложени в точки 69 и 70, за да има помощта стимулиращ ефект, трябва да бъдат изпълнени следните кумулативни условия:
- а) Бенефициерът е кандидатствал за помощта преди започване на работите по инвестиционния проект.
  - б) Работите по инвестиционния проект следва да се финализират най-малко 1 година преди датата, на която подкрепяната инвестиция стане задължителна на равнището на ЕС.
204. Комисията счита, че помощта има стимулиращ ефект, ако са спазени общите принципи, изложени в точки 69 и 70, както е пояснено в точка 203.

#### Пропорционалност

205. В съответствие с общите принципи, изложени в точки от 71 до 74, по принцип помощта може да се счита за пропорционална, ако не надвишава 20 % от допустимите разходи.
206. Допустимите разходи са:
- а) всички разходи, които са необходими или спомагат за изпълнението на допустимите инвестиции; в зависимост от вида на инвестицията, такива разходи може да включват разходите, необходими за закупуване и инсталиране на съответната технология, разходите за управление на проекта и разходите за доставка <sup>(162)</sup>;
  - б) разходите, свързани с проучвания, изпитания и одобрение, и пилотни и прототипни инсталации; и
  - в) разходите, свързани с модернизирането на съществуваща инсталирана технология.
207. В зависимост от специфичните характеристики на мярката, държавата членка може да докаже, въз основа на анализ на недостига на финансиране, както е посочено в точки от 71 до 74, и , че е необходим по-голям интензитет на помощта. В този случай Комисията ще счита помощта за пропорционална, ако размерът на помощта за бенефициер е ограничена до необходимия размер за изпълнението на инвестицията (т.е. ако помощта съответства на недостига на финансирането, което е необходимо за постигане на целта на мярката за помощ в сравнение със

---

<sup>(162)</sup> С оглед постигането на яснота разходите за поддръжка не са допустими за подпомагане.

съпоставителния сценарий при липса на помощ). Във всеки случай помощта не може да надхвърля 100 % от допустимите разходи.

208. По отношение на инвестициите за техническа адаптация и модернизация на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, чието придобиване е планирано, допустимите разходи трябва да бъдат ограничени до нетните допълнителни разходи за техническа адаптация и модернизация (<sup>163</sup>). Те се изчисляват като разликата между, от една страна, общите разходи за закупуване на превозно средство за железопътен 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 без инвестиции за техническа адаптация и модернизация в съпоставителния сценарий.

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

209. За да се гарантира, че помощта не застрашава общите интереси на Съюза чрез създаване на неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията, инвестиционната помощ за техническа адаптация и модернизация трябва да бъде предоставена в съответствие с общите принципи, посочени в точки 75 и 76.
210. По принцип помощта следва да се предоставя под формата на схеми за помощ, тъй като е вероятно те да имат по-ограничен нарушаващ ефект върху конкуренцията, отколкото помощта ad hoc.

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

### **5.1 Общи разпоредби**

211. В член 93 от ДФЕС се предвижда съвместимост на държавната помощ, която представлява възстановяване на разходите за изпълнението на някои задължения, присъщи на понятието за обществена услуга. В този контекст, в член 14 от Договора и протокол № 26 относно УОИИ, приложен към Договора, се определят общите принципи за това как държавите членки да определят и предоставят УОИИ. Съгласно Протокол № 26 националните, регионалните и местните власти имат важна роля и голяма свобода на преценка при предоставяне, възлагане и организиране на услуги от общ икономически интерес, максимално съобразени с нуждите на ползвателите. Определянето на задължение за извършване на обществена услуга може да бъде поставено под въпрос от Комисията само в случай на явна грешка в преценката при упражняването на свобода на преценка от страна на държавата членка (<sup>164</sup>). Правомощието на държавата членка да определя услуги от общ икономически интерес обаче не е неограничено и не може да се упражнява произволно единствено с цел да се позволи на определен сектор да заобиколи прилагането на правилата за конкуренция (<sup>165</sup>).

---

(<sup>163</sup>) При условие, че те вече не са обхванати от друга форма на помощ, по-специално помощ по раздел 4.2.2.3.

(<sup>164</sup>) Решение от 29 ноември 2018 г., *ARFEA/Европейска комисия*, T-720/16, EU:T:2018:853, т. 88; решение от 24 ноември 2020 г., *Viasat Broadcasting UK Ltd*, C-445/19, EU:C:2020:952, т. 33.

(<sup>165</sup>) Решение от 12 февруари 2008 г., *BUPA и други/Европейска комисия*, T-289/03, EU:T:2008:29, т. 168.

212. В Съобщението за УОИИ <sup>(166)</sup>, което се отнася и за сектора на железопътния товарен превоз, Комисията изясни условията, при които компенсацията за обществена услуга трябва да се счита за държавна помощ.
213. Освен това в относително прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта *de minimis*, предоставена на предприятия, които предоставят УОИИ <sup>(167)</sup>, се прилага и за сектора на железопътния товарен превоз. В регламента Комисията определя условията, при които се счита, че компенсации за обществена услуга в малък размер не засягат търговията между държавите членки и/или не нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията. При тези обстоятелства компенсацията попада извън приложното поле на член 107, параграф 1 от Договора.
214. Ако държавите членки желаят да определят мерки, които представляват възстановяване на разходите за изпълнението на някои задължения, присъщи на понятието за обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз, които не отговарят на условията, посочени в решението по делото *Altmark* <sup>(168)</sup>, и представляват държавна помощ, те трябва да уведомят Комисията за тези мерки в съответствие с член 108, параграф 3 от Договора.
215. В настоящите насоки се определят условията, при които държавната помощ, която представлява възстановяване на разходите за изпълнението на определени задължения, присъщи на понятието за обществена услуга при товарни превози с железопътен транспорт, може да се счита за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 93 от Договора <sup>(169)</sup>. Въпреки че рамката за УОИИ <sup>(170)</sup> не се прилага за сектора на сухопътния транспорт, в оценката си за съвместимост Комисията ще вземе предвид условията, определени в раздели от 2.2 до 2.10 от рамката за УОИИ <sup>(171)</sup>, както са съобразени със специфичните характеристики на сектора на железопътния товарен превоз, както е посочено в настоящата глава.

## 5.2 Истинска услуга от общ икономически интерес

216. Помощта трябва да се предоставя за действителна и правилно определена УОИИ. Това означава, че услугите за товарен превоз може да бъдат определени като УОИИ само когато съответната държава членка установи, че е налице действителна нужда от такива услуги и че тази действителна нужда не се задоволява или не се задоволява в достатъчна степен от пазара.
217. Във връзка с определението за действителна УОИИ съответната държава членка трябва да установи, че услугата за железопътен товарен превоз има специални

---

<sup>(166)</sup> Вж. бележка под линия (36).

<sup>(167)</sup> Вж. бележка под линия (99).

<sup>(168)</sup> Решение от 24 юли 2003 г., *Altmark Trans*, C-280/00, EU:C:2003:415. Вж. точка 42 и следващите от Съобщение на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (вж. бележка под линия (36)).

<sup>(169)</sup> Член 93 от Договора не съдържа еквивалент на второто изречение на член 106, параграф 2 от Договора, съгласно който развитието на търговията не трябва да се засяга до степен, която би била в противоречие с интересите на Съюза. Съдът обаче вече е изяснил, че когато извършва оценка на мярка за помощ съгласно член 93 от Договора, Комисията трябва да провери дали помощта не застрашава общите интереси на ЕС, вж. решение от 12 октомври 1978 г., *Комисия/Белгия*, 156/77, посочено в бележка под линия (30), т. 10.

<sup>(170)</sup> Вж. бележка под линия (70).

<sup>(171)</sup> Вж. бележка под линия (70).



характеристики в сравнение с търговските услуги, ако на пазара съществуват такива услуги. В това отношение Комисията е разяснила, че държавите членки не могат да прикрепят специфични задължения за обществена услуга към услуги, които са вече предоставени или могат да бъдат предоставени задоволително от предприятия, извършващи дейност при нормални пазарни условия, и при условия като цена, обективни качествени характеристики, непрекъснатост и достъп до услугата, които отговарят на публичния интерес, както е определен от държавата членка <sup>(172)</sup>.

218. Държавите членки следва да докажат, че конкретната услуга е в интерес на обществото като цяло <sup>(173)</sup> и че са разгледали надлежно нуждите за обществени услуги чрез обществена консултация или други подходящи инструменти, за да вземат предвид интересите на потребителите и на доставчиците <sup>(174)</sup>. Според съдилищата на ЕС липсата на доказателства от държавата членка, че тези критерии са изпълнени (т.е. обхватът на задължението за извършване на обществена услуга е необходим и пропорционален на действителна нужда от обществена услуга) или неспазването им може да представлява явна грешка в преценката, която Комисията трябва да вземе предвид <sup>(175)</sup>.
219. Предвид посоченото по-горе, когато проверява дали обхватът на задължението за извършване на обществена услуга е необходим и пропорционален на действителната нужда от обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз, Комисията ще провери дали компетентният орган е извършил кумулативна оценка на: i) съответните нужди от превоз, определени въз основа на обществената цел, преследвана от съответната държава членка (т.е. наличието на действителна нужда от обществена услуга); ii) степента, до която пазарните сили сами по себе си биха могли да задоволят тези нужди (т.е. наличие на неефективност на пазара); и iii) алтернативните мерки, чрез които същите тези нужди биха могли да бъдат задоволени, като същевременно конкуренцията и търговията се нарушават в по-малка степен.
220. Когато оценяват търсенето на транспорт, компетентните органи могат да вземат предвид не само съществуващото, но и бъдещото търсене от страна на ползвателите (по-конкретно, когато това очаквано търсене може разумно да възникне в резултат на преследването на цели на политиката като насърчаване на свързаността на устойчивия транспорт или социално сближаване). Предварителната оценка на търсенето на обществена транспортна услуга може да се извърши чрез различни методи, като например използването на данни за минали периоди, представителни проучвания на общественото мнение или обществена консултация с ползвателите, за да се установят техните очаквания от обществените услуги.
221. Оценката на пазарното предлагане следва по принцип да включва консултации с превозвачите относно техния интерес да предлагат съответните услуги чрез услуги с отворен достъп и да оценяват резултатите от тях. Участниците на пазара могат например да бъдат консултирани относно естеството, обема и честотата на услугите, които вече предоставят или планират да предоставят в съответния географски район, или относно равнището на тарифите, които прилагат или възнамеряват да прилагат. Когато търговски услуги се извършват или се очаква да

---

<sup>(172)</sup> Точка 13 от рамката за УОИИ, вж. бележка под линия (70).

<sup>(173)</sup> Вж. решение на Комисията от 24 ноември 2023 г. по дело SA.32953, Италия, *Мерки за държавна помощ в полза на Trenitalia SpA* (все още непубликувано в ОВ), съображения 443—445.

<sup>(174)</sup> Точка 14 от рамката за УОИИ, вж. бележка под линия (70).

<sup>(175)</sup> Решение от 1 март 2017 г., *Франция/Комисия*, T-366/13, EU:T:2017:135, т. 105.

се извършат или се обявява от участник на пазара, че ще бъдат стартирани в рамките на разумно кратък срок (например в железопътния транспорт, когато превозвачът е информирал регулаторния орган и управителя на инфраструктурата за намерението си да започне да извършва услугата съгласно член 38, параграф 4 от Директивата за единното европейско железопътно пространство <sup>(176)</sup>), компетентните органи следва да ги вземат предвид при определянето на обхвата на задълженията за извършване на обществени услуги, освен ако няма обективни основания да не го правят. За да се предотврати изместването на търговските оферти, услугите, за които няма доказана неефективност на пазара, не могат да попадат в обхвата на задължението за извършване на обществена услуга.

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

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

223. Предоставянето на УОИИ трябва да бъде възложена на съответното предприятие с един или повече акта, чиято форма може да се определи от всяка държава членка <sup>(177)</sup>.
224. В акта(актовете) за възлагане следва да посочи по-специално: а) съдържанието и продължителността на задълженията за предоставяне на обществена услуга; б) съответното предприятие и съответната територия; в) естеството на всички изключителни или специални права, предоставени на предприятието от предоставящия орган; г) описание на компенсационния механизъм и параметрите за изчисляване, наблюдение и преразглеждане на компенсацията; както и д) мерките за избягване и връщане на свръхкомпенсации.

### **5.4 Продължителност на периода на възлагане**

225. Продължителността на периода на възлагане следва да бъде ограничена до 15 години. Въпреки това, ако най-значимите активи, необходими за предоставяне на УОИИ, се състоят от подвижен състав, който е бил изцяло или частично финансиран с публични средства, продължителността на периода на възлагане не трябва да надвишава 10 години <sup>(178)</sup>.

---

<sup>(176)</sup> Вж. бележка под линия (8).

<sup>(177)</sup> Терминът „държава членка“ обхваща централните, местните и регионалните органи на въпросната държава членка.

<sup>(178)</sup> В края на периода на възлагане превозвачът може да прехвърли този подвижен състав на новия превозвач или на компетентния орган, при условие че прехвърлянето се извършва по пазарна цена и се взема предвид всяко публично финансиране, получено за закупуването на този подвижен състав (вж. точка 234).

## **5.5 Спазване на Директивата за единното европейско железопътно пространство и Директивата за прозрачността**

226. Помощ, която представлява възстановяване на разходите за изпълнение на задължения за извършване на обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз, се счита за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 93 от Договора само ако е в съответствие със съответните разпоредби на Директивата за единното европейско железопътно пространство <sup>(179)</sup> и Директива 2006/111/ЕО на Комисията („Директивата за прозрачността“) <sup>(180)</sup>, когато са приложими.
227. Счита се, че помощта, която не отговаря на условията на съответните разпоредби на тези директиви, както е припомнено в раздел 6, засяга развитието на търговията до степен, която би застрашила общите интереси на ЕС.

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

228. Помощ, която представлява възстановяване на разходите за изпълнение на задължения за извършване на обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз, се счита за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 93 от Договора само когато отговорният орган е спазил или се ангажира да спазва, когато възлага предоставянето на услугата на въпросното предприятие чрез обществени поръчки за услуги <sup>(181)</sup> или договори за концесия <sup>(182)</sup>, приложимите правила на ЕС за обществените поръчки. Това включва всички изисквания за прозрачност, равно третиране и недискриминация, пряко произтичащи от Договора и, където е приложимо, от вторичното право на Съюза.
229. Помощта, която не отговаря на тези правила и изисквания, се смята, че засяга развитието на търговията до такава степен, че би застрашила общите интереси на ЕС.

---

<sup>(179)</sup> Вж. бележка под линия (8).

<sup>(180)</sup> Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17).

<sup>(181)</sup> В член 2, параграф 1, точки 1, 2 и 5 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243) се дава определение на понятието „поръчки за услуги“ като писмени договори с определен паричен интерес, сключени между един или повече възложители, извършващи дейностите, посочени в членове 8—14 от директивата, и един или повече икономически оператори, и имащи за предмет предоставянето на услуги. Когато тези поръчки включват „възлагащи органи“ по смисъла на член 2, параграф 1, точка 1 от Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65), които не упражняват дейностите, посочени в членове 8—14 от Директива 2014/25/ЕС, те се считат за „обществени поръчки за услуги“ в съответствие с член 2, параграф 1, точки 6 и 9 от Директива 2014/24/ЕС.

<sup>(182)</sup> В член 5, параграф 1, буква б) от Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 1) се дава определение на понятието „концесия за услуги“ като „възмезден договор, сключен в писмена форма, чрез който един или повече възлагащи органи или възложители възлагат предоставянето и управлението на услуги, различни от изпълнението на строителство по буква а), на един или повече икономически оператори, като възнаграждението за това се състои само от правото на използване на услугите, предмет на договора или от това право в съчетание с възнаграждение“.

## **5.7 Липса на дискриминация**

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

## **5.8 Размер на компенсацията**

231. Размерът на компенсацията не трябва да надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, понесени при изпълнение на задълженията за обществена услуга, включително разумна печалба.
232. В това отношение Комисията ще приложи критериите, определени в параграфи от 21 до 50 от рамката за УОИИ <sup>(183)</sup>, при спазване на следните разяснения.
233. Първо, нетните разходи, които са необходими или се очаква да бъдат необходими за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, могат да бъдат определени въз основа на методологията на нетните избегнати разходи, както е описано в параграфи от 25 до 27 от рамката за УОИИ <sup>(184)</sup>, или въз основа на методологията на разпределяне на разходите, както е описано в параграфи от 28 до 31 от рамката за УОИИ <sup>(185)</sup>.
234. Второ, държавите членки следва да гарантират, че са изпълнени следните кумулативни условия по отношение на закупуването на подвижен състав, използван за предоставяне на обществени услуги:
- а) При изчисляването на компенсацията за обществена услуга се взема предвид вече получената и одобрена държавна помощ, по-специално съгласно настоящите насоки (съгласно раздел 4.2.2.3) по отношение на подвижния състав, който ще се използва за предоставяне на обществени услуги;
  - б) ако подвижният състав, използван за предоставяне на обществени услуги, бъде прехвърлен в края на договора на новия превозвач или на компетентния орган, прехвърлянето следва да се извърши по пазарна цена и да се вземе предвид всяко публично финансиране, получено от напускащия превозвач за закупуването на този подвижен състав.

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

235. Комисията може да изиска изпълнение на условия или поемане на ангажменти от държавите членки при извънредни обстоятелства, когато посочените по-горе изисквания не са достатъчни за справяне със сериозни нарушения на конкуренцията на вътрешния пазар и помощта може да засегне търговията по начин, който би застрашил общите интереси на ЕС. В това отношение Комисията ще приложи критериите, определени в параграфи от 51 до 59 от рамката за УОИИ <sup>(186)</sup> с необходимите корекции.

---

<sup>(183)</sup> Вж. бележка под линия (70).

<sup>(184)</sup> Вж. бележка под линия (70).

<sup>(185)</sup> Вж. бележка под линия (70).

<sup>(186)</sup> Вж. бележка под линия (70).

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

#### **5.10 Прозрачност**

237. За всяка компенсация за УОИИ, която попада в приложното поле на настоящите насоки, съответната държава членка трябва да публикува следната информация в интернет или по друг подходящ начин: а) резултатите от обществената консултация или други подходящи инструменти, посочени в точка 218; б) съдържанието и продължителността на задълженията за предоставяне на обществена услуга; в) предприятието и при необходимост — съответната територия; и г) размера на помощта, предоставена на предприятието, на годишна основа.

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

238. Съгласно член 9, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета <sup>(187)</sup> Комисията може да прибави към положителните решения условия, съгласно които дадена помощ може да се счита за съвместима с вътрешния пазар, и може да определи задължения, които да ѝ позволят да контролира спазването на решенията. Такива условия и задължения може да са необходими, за да се гарантира, че помощта, предоставена на съответните предприятия, не води до неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията на вътрешния пазар. В този контекст може да са необходими периодични доклади или други задължения в зависимост от конкретното положение на всяка УОИИ.

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

239. Приемането на последователните железопътни пакети, посочени в точка 2 от настоящите насоки, доведе до постепенното отваряне на всички операции за железопътен превоз за конкуренция. Този процес постави вертикално интегрираните железопътни предприятия в положение, при което някои от техните дейности (по-специално управлението на железопътната инфраструктура) все още могат да се ползват с някои изключителни и/или специални права при определени условия, докато дейностите по железопътен превоз на товари и пътници понастоящем са обект на конкуренция съгласно условията, определени в Директивата за единното европейско железопътно пространство <sup>(188)</sup> и Регламент (ЕО) № 1370/2007 <sup>(189)</sup>.

---

<sup>(187)</sup> 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).

<sup>(188)</sup> Вж. бележка под линия (8).

<sup>(189)</sup> Вж. бележка под линия (31).

240. Както е посочено в точка 3 от настоящите насоки, от решаващо значение е правната рамка, с която се уреждат финансовите трансакции на публичните и вертикално интегрираните предприятия в железопътния сектор, да се спазва правилно и да се прилага. Съответствието с приложимите правила за финансова прозрачност: i) гарантира, че помощта, предоставена съгласно настоящите насоки, не се отклонява към други дейности освен тези, за които помощта е разрешена; и ii) смекчава риска постъпленията от пазарни финансови инструменти (като облигации), използвани от вертикално интегрирани предприятия за финансиране на техните операции, инвестиции, както и за поддръжка и развитие на железопътната инфраструктура, да се използват за вътрешногрупово рефинансиране в ущърб на новите участници и в крайна сметка на конкуренцията.
241. В настоящата глава се припомнят принципите, които уреждат финансовите операции на публичните и вертикално интегрираните железопътни предприятия. Спазването на тези принципи е важно не само за да се гарантира, че помощта за възстановяване на разходи за изпълнение на задължения за извършването на обществена услуга в сектора на железопътния товарен превоз е съвместима с вътрешния пазар (вж. раздел 5.5). Спазването е важно и в по-общ план, за да се гарантира правилното разпределение на разходите и приходите за различните дейности на публичните и вертикално интегрираните предприятия, като по този начин се избягва кръстосаното субсидиране.
242. Финансовите операции на публичните и вертикално интегрираните предприятия се уреждат от Директивата за прозрачността. Тази директива се отнася за всяко публично предприятие <sup>(190)</sup> и всяко предприятие, от което се изисква да поддържа отделни сметки, по-специално всяко предприятие, на което е възложена обществена услуга <sup>(191)</sup>. Съгласно член 1, параграф 2 и член 4, параграф 1 от директивата държавите членки трябва да гарантират, че: i) предприятията, които попадат в приложното поле на директивата, имат отделни сметки за различните дейности; ii) в тези сметки ясно се посочват разходите и приходите, свързани с различните дейности; и iii) се предоставят пълни подробности за метода, по който разходите и приходите се отчитат или разпределят към различните дейности.
243. По отношение на железопътния сектор задължението по-горе беше обяснено и допълнително разяснено в Директивата за единното европейско железопътно пространство <sup>(192)</sup>, която се прилага за управлението на железопътната инфраструктура и дейностите по железопътен превоз на железопътните предприятия.

---

<sup>(190)</sup> Определено в член 2, буква б) от Директивата за прозрачността като „всяко едно предприятие, върху което публичните органи могат да упражняват, пряко или косвено, господстващо влияние по силата на собствеността им върху предприятието, на финансовото им участие в него или на норми, регулиращи дейността му. Приема се, че от страна на публичните органи съществува господстващо влияние по отношение на дадено предприятие, когато тези органи, пряко или косвено: i) притежават по-голямата част от записания капитал на предприятието; или ii) контролират мнозинството от гласовете по акциите, издадени от предприятията; или iii) могат да назначават повече от половината членове на административния, управителния или надзорния орган на предприятието“.

<sup>(191)</sup> Определено в член 2, буква г) от Директивата за прозрачността като „предприятие, което разполага със специални или изключителни права, предоставени му от държава членка по силата на член [106, параграф 1] от Договора, или на което е възложено извършването на услуга от общ икономически интерес по силата на член [106, параграф 2] от Договора, и което получава компенсация за обществена услуга под каквато и да е форма във връзка с тази услуга, и което осъществява други дейности“.

<sup>(192)</sup> Вж. бележка под линия (8).

244. Съгласно член 6 от Директивата за единното европейско железопътно пространство <sup>(193)</sup>, разделянето на сметки е задължително: i) между предоставянето на услуги за превоз и предприятията, свързани с управлението на железопътната инфраструктура; ii) между услугите за превоз на пътници и товари; и iii) между обществената услуга и търговските дейности. Освен това по отношение на финансовата прозрачност в член 7, буква г) от Директивата за единното европейско железопътно пространство <sup>(194)</sup> изрично се изисква следното:

а) „заеми между юридически лица на вертикално интегрирано предприятие се предоставят, отпускат и обслужват единствено по пазарни лихвени проценти и при условия, които отразяват индивидуалния профил на риска на съответното образуване“ <sup>(195)</sup>;

б) „[д]ълговете на управителя на инфраструктура са ясно отделени от дълговете на други юридически лица във вертикално интегрираното предприятие. Тези дългове се обслужват поотделно [...]“ <sup>(196)</sup>; и

в) „[в] рамките на вертикално интегрираното предприятие управителят на инфраструктура води подробни записи за всички търговски и финансови отношения с останалите юридически лица в рамките на това предприятие“ <sup>(197)</sup>. С правомощия да проверяват спазването на тези разпоредби разполагат предимно на националните регулаторни органи <sup>(198)</sup>.

245. По отношение на финансирането на управителя на инфраструктура, съгласно член 8 от Директивата за единното европейско железопътно пространство <sup>(199)</sup>, управителят на инфраструктура следва да приеме бизнес план, включително инвестиционни и финансови програми. Планът следва да се изготви по начин, който осигурява оптимално и ефикасно използване, предоставяне и развитие на инфраструктурата, като при това гарантира финансово равновесие и осигурява средствата за постигането на тези цели <sup>(200)</sup>.

## 7. ПЛАН ЗА ПОСЛЕДВАЩА ОЦЕНКА

246. За да гарантира в допълнителна степен, че нарушаването на конкуренцията и търговията е ограничено, Комисията може да изиска схемите, посочени в точка 247, да бъдат подложени на последваща оценка. В нея ще се провери следното: а)

---

<sup>(193)</sup> Вж. бележка под линия (8).

<sup>(194)</sup> Вж. бележка под линия (8).

<sup>(195)</sup> Член 7г, параграф 4 от Директивата за единното европейско железопътно пространство, вж. бележка под линия (8).

<sup>(196)</sup> Член 7г, параграф 7 от Директивата за единното европейско железопътно пространство, вж. бележка под линия (8).

<sup>(197)</sup> Член 7г, параграф 9 от Директивата за единното европейско железопътно пространство, вж. бележка под линия (8).

<sup>(198)</sup> Съгласно член 56, параграф 12 от Директивата за единното европейско железопътно пространство националният регулаторен орган разполага с правомощия за провеждането на одити или започването на външни одити на управители на инфраструктура, оператори на обслужващи съоръжения и, когато е приложимо, на железопътни предприятия с цел проверка на спазването на разпоредбите за разделно водене на счетоводство, предвидени в член 6 от директивата, и разпоредбите относно финансовата прозрачност, предвидени в член 7г от директивата. При вертикално интегрирани предприятия обхватът на тези правомощия се разширява до всички юридически лица.

<sup>(199)</sup> Вж. бележка под линия (8).

<sup>(200)</sup> Член 8, параграф 3 от Директивата за единното европейско железопътно пространство, вж. бележка под линия (8).

ефективността на мярката за помощ въз основа на предварително определените ѝ цели; б) въздействието на мярката за помощ върху конкуренцията; и търговията и дали в) не възникват неоправдани нарушаващи ефекти по време на продължителността на схемата за помощ, които са в противоречие с интересите на ЕС.

247. Изисква се последваща оценка на схеми, при които потенциалът за нарушаване на конкуренцията и търговията е особено голям, т.е. когато съществува риск от значително ограничаване или нарушаване на конкуренцията, ако прилагането не бъде своевременно подложено на преглед. Такъв е случаят например при схеми с големи бюджети за помощ, когато съдържат нови характеристики или когато се очакват значителни пазарни, технологични или регулаторни промени. Във всеки случай се изисква последваща оценка за всяка схема с бюджет за държавна помощ или осчетоводени разходи над 150 милиона евро за дадена година или 750 милиона евро за общата им продължителност. Общата продължителност на схемата включва продължителността на съответната схема и на евентуални предхождащи схеми, насочени към сходна цел и географска област, считано от публикуването на настоящите насоки. Предвид целите на оценката и за да не се налага прекомерна тежест върху държавите членки, последващи оценки се изискват само за схеми за помощ, чиято обща продължителност надхвърля 3 години от публикуването на настоящите насоки.
248. Изискването за последваща оценка може да бъде отменено за схеми за помощ, които са непосредствен правоприменик на схеми, обхващащи подобна цел и географски район, които са били обект на оценка, за които е представен окончателен доклад за оценка, който съответства на одобрения от Комисията план за оценка, и които не са довели до отрицателни констатации. Всяка схема, при която окончателният доклад за оценка не е в съответствие с одобрения план за оценка, трябва незабавно да бъде прекратена.
249. По отношение на схеми за помощ, които са предмет на изискването за оценка, посочено в точка 247, държавите членки трябва да обявят проект на план за оценка, който ще представлява неразделна част от оценката на Комисията за схемата, както следва: Планът трябва да бъде обявен:
- а) заедно със схемата за помощ, ако бюджетът на държавната помощ по схемата надхвърля 150 милиона евро за дадена година или 750 милиона евро за общата продължителност на схемата;
  - б) в рамките на 30 работни дни след всяка значителна промяна, с която бюджетът на схемата се увеличава до стойност над 150 милиона евро за всяка година или 750 милиона евро за цялата продължителност на схемата;
  - в) за схеми, които не попадат в приложното поле на буква а) или б), в срок от 30 работни дни след вписването в официалните отчети на разходите по схемата, надвишаващи 150 милиона евро за дадена година.
250. Проектът на плана за оценка трябва да съответства на общите методологични принципи, предоставени от Комисията <sup>(201)</sup>. Държавите членки трябва да публикуват одобрения от Комисията план за оценка.

---

<sup>(201)</sup> Работен документ на службите на Комисията, Обща методика за оценка на държавната помощ, 28 май 2014 г., SWD(2014) 179 final, или някой от последващите документи.



251. Последващата оценка трябва да бъде извършена въз основа на плана за оценка от експерт, независим от органа, предоставящ държавната помощ. Всяка оценка трябва да включва поне един междинен и един окончателен доклад за оценка. Държавите членки трябва да публикуват и двата доклада.
252. Окончателният доклад за оценка трябва да бъде представен на Комисията своевременно, за да може тя да оцени възможното удължаване на схемата за помощ, но най-късно 9 месеца преди изтичането на срока на схемата. 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 ще бъдат определени в решението за разрешаване на схемата за помощ. В уведомлението за всяка последваща мярка за помощ с подобна цел трябва да се посочи как се вземат предвид резултатите от тази оценка.

## 8. ДОКЛАДВАНЕ И МОНИТОРИНГ

253. Съгласно Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета <sup>(202)</sup> и Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията <sup>(203)</sup> държавите членки трябва да изпращат годишни отчети до Комисията относно всяка одобрена мярка за помощ според настоящите насоки.
254. Държавите членки трябва да водят подробна документация за всички мерки за помощ. Тази документация трябва да съдържа пълната информация, нужна за определяне на изпълнението на всички условия за съвместимост, изложени в настоящите насоки. Държавите членки трябва да съхраняват тази документация 10 години от датата на отпускане на помощта и при поискване да я предоставят на Комисията.
255. Освен това по отношение на помощта, която представлява възстановяване на разходи за изпълнението на определени задължения, присъщи на понятието за обществена услуга, посочено в глава 5, Комисията ще прилага също глава 3 от рамката за УОИИ <sup>(204)</sup> с необходимите корекции (с изключение на точка 62, последно тире и точка 65).

## 9. ПРИЛОЖИМОСТ

256. Настоящите насоки заменят Насоките за железопътния транспорт от 2008 г <sup>(205)</sup>.
257. Комисията ще прилага настоящите насоки към помощта, за която е изпратено уведомление и за която Комисията е призована да вземе решение, след датата на публикуването на тези насоки в *Официален вестник на Европейския съюз*, дори когато уведомлението за помощта е било изпратено преди тази дата.

---

<sup>(202)</sup> 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).

<sup>(203)</sup> Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

<sup>(204)</sup> Вж. бележка под линия (70).

<sup>(205)</sup> Вж. бележка под линия (38).

258. В съответствие с известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на неправомерната държавна помощ <sup>(206)</sup>, в случай на неправомерна помощ, Комисията ще прилага правилата, които са в сила по времето, когато е отпусната помощта. Следователно Комисията ще прилага настоящите насоки, ако бъде предоставена неправомерна помощ след датата на тяхното публикуване.
259. Комисията предлага на държавите членки подходящи мерки в съответствие с член 108, параграф 1 от Договора.
- а) Държавите членки изменят, когато е необходимо, съществуващите схеми за помощ, разрешени съгласно Насоките за железопътния транспорт от 2008 г ., или пряко съгласно член 93 от Договора, за да ги приведат в съответствие с настоящите насоки не по-късно от [31 декември 2026 г.];
  - б) Държавите членки дават своето изрично и безусловно съгласие с подходящите мерки, предложени в точка 259 (а) в срок от 2 месеца от датата на публикуване на настоящите насоки в *Официален вестник на Европейския съюз*. При отсъствие на отговор Комисията ще приеме, че съответната държава членка не е съгласна с предложените мерки.

## 10. ПРЕРАЗГЛЕЖДАНЕ

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

\*\*\*

---

<sup>(206)</sup> ОВ С 119, 22.5.2002 г., стр. 22.

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

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

Основна цел	РГОТ		Насоки за СМТ	
	Мярка	Допустим интензитет	Мярка	Допустим интензитет
Оперативна помощ за намаляване на външните разходи за транспорт	Схеми за помощ	<p>50 % допустими разходи</p> <p>[60] % допустими разходи за помощ, предоставена за комбиниран превоз</p>	<p>Помощ ad hoc</p> <p>Схеми за помощ с интензитет, по-висок от разрешения съгласно РГОТ</p> <p>Схеми за помощ, при които не се използва Наръчникът на Комисията</p>	<p>75 % допустими разходи</p>
Оперативна помощ за разкриване на нови търговски връзки	<p>Схеми за помощ</p> <p>Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект &lt; 15 милиона евро</p>	<p>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</p>	<p>Помощ ad hoc</p> <p>Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект ≥ 15 милиона евро</p>	<p>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</p>
Инвестиционна помощ за изграждане, модернизиране и обновяване на унимодални и мултимодални съоръжения за железопътен и за вътрешен воден транспорт	<p>Схеми за помощ</p> <p>Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект &lt; 20 милиона евро</p> <p>Помощ ad hoc за устойчиви мултимодални товарни терминали &lt; 10 милиона евро</p>	<p>50 % допустими разходи, ако помощта &lt; 3 милиона евро на проект</p> <p>50 % 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 ≥ 3 милиона евро на проект</p>	<p>Помощ ad hoc</p> <p>Помощ ad hoc за устойчиви мултимодални товарни терминали ≥ 10 милиона евро</p> <p>Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект ≥ 20 милиона евро</p> <p>Схеми за помощ с интензитет, по-висок от разрешения съгласно РГОТ</p>	<p>Недостиг на финансиране, ограничен до 100 % от допустимите разходи</p> <p>Няма праг, ако помощта ad hoc се предоставя чрез конкурентна тръжна процедура</p>

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	<i>50 % допустими разходи, ако помощта &lt; 500 000 EUR на проект</i>  <i>50 % допустими разходи, но в границите на разликата между допустимите разходи и оперативната печалба на инвестицията през нейния жизнен цикъл и крайната стойност, ако помощта <math>\geq 500\,000</math> EUR на проект</i>	Помощ ad hoc  Размер на индивидуалната помощ, предоставена по схема за проект $\geq 2$ 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 или вътрешен воден транспорт	Схеми за помощ	<i>Номинален размер на съответния заем <math>\leq</math> допустими разходи. Гаранционно покритие <math>\leq 80</math> % от съответния заем.</i>	Помощ ad hoc  Схеми за помощ с интензитет над разрешения съгласно РГОТ	<i>Номинален размер на съответния заем <math>\leq</math> допустими разходи. Гаранционно покритие <math>\leq 90</math> % от съответния заем.</i>
Инвестиционна помощ за придобиване на ILU и кранове на борда на плавателни съдове	Схеми за помощ	<i>30 % допустими разходи (за ILU)</i>  <i>20 % допустими разходи (за кранове на борда на плавателни съдове)</i>	Не се прилага	
Инвестиционна помощ за оперативна съвместимост	Схеми за помощ	<i>50 % допустими разходи</i>  <i>80 % допустими разходи (за ERTMS и DAC)</i>	Помощ ad hoc  Схеми за помощ с интензитет над разрешения съгласно РГОТ или за инвестиции, които не са включени в списъка, попадащ в приложното поле на РГОТ	<i>50 % допустими разходи</i>  <i>80 % допустими разходи (за ERTMS и DAC)</i>  <i>Недостиг на финансиране, ограничен до 100 % от допустимите разходи</i>

Инвестиционна помощ за техническа адаптация и модернизиране на превозни средства и оборудване за устойчив мултимодален транспорт	Схеми за помощ	<i>20 % допустими разходи</i>	Помощ ad hoc  Схеми за помощ с интензитет над разрешения съгласно РГОТ или за инвестиции, които не са включени в списъка, попадащ в приложното поле на РГОТ	<i>20 % допустими разходи</i>  <i>Недостиг на финансиране, ограничен до 100 % от допустимите разходи</i>
--	----------------	-------------------------------	---	--

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### Информация, посочена в точка 82(b)

Информацията за отделни възлагания, посочена в точка 82(b) от настоящите насоки трябва да включва следното:

- а) идентичността на бенефициера на индивидуалната помощ <sup>(207)</sup>:
  - наименование
  - идентификатор на бенефициера на помощта
- б) Вид на бенефициера на помощта към момента на кандидатстване:
  - МСП
  - голямо дружество
- в) Регион, в който се намира бенефициерът на помощта (регион от ниво II по NUTS или от по-ниско ниво)
- г) Основен сектор или дейност на бенефициера на помощта за дадената помощ, идентифициран от групата по NACE (трицифрен цифров код) <sup>(208)</sup>
- д) Елемент на помощ, изразен изцяло в национална парична единица
- е) Ако е различен от елемента на помощ — номиналният размер на помощта, изразен изцяло в националната валута <sup>(209)</sup>
- ж) Инструмент за помощ <sup>(210)</sup>:
  - безвъзмездни средства, лихвена субсидия, отписване на дълг
  - заем, подлежащи на възстановяване аванси, помощ, която подлежи на възстановяване
  - обезпечение

---

<sup>(207)</sup> С изключение на търговските тайни и друга поверителна информация в надлежно обосновани случаи и при условие че има съгласие от страна на Комисията (Съобщение на Комисията от 1 декември 2003 г. относно професионалната тайна при решенията за държавна помощ, С(2003) 4582, (ОВ С 297, 9.12.2003 г., стр. 6).

<sup>(208)</sup> 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).

<sup>(209)</sup> Брутен еквивалент на безвъзмездна помощ или, когато е приложимо, размер на инвестицията. За оперативни помощи може да бъде предоставена помощ в размер на годишния размер на помощта за един бенефициер. При фискални схеми тази сума може да бъде предоставена в рамките, определени в точка 84. Сумата, която трябва да се публикува, е максималната разрешена данъчна полза, а не сумата, приспадна всяка година (например при данъчен кредит се публикува максималният разрешен данъчен кредит, а не действителната сума, която може да зависи от облагаемите приходи и да се променя всяка година).

<sup>(210)</sup> Ако помощта е отпусната посредством няколко инструмента за помощ, размерът на помощта трябва да се посочва по инструменти.

- данъчно облекчение или освобождаване от данъци
  - финансиране на риска
  - друго (уточнете)
- з) Дата на отпускане и дата на публикуване на помощта
- и) Цел на помощта
- й) Наименование на органа или органите, предоставящи помощта
- к) Когато е приложимо, наименование на упълномощения субект и наименования на подбраните финансови посредници
- л) Референтен номер на мярката за помощ <sup>(211)</sup>

---

<sup>(211)</sup> Посочен от Комисията в рамките на процедурата по уведомяване, посочена в глава 3.