



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ  
МИНИСТЕРСТВО НА ФИНАНСИТЕ

Изх. № 37-01-63

София, 17.05. 2016 г.

ДО

JOHANNES LAITENBERGER

ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР

ГД „КОНКУРЕНЦИЯ“

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

**ОТНОСНО:** Рамкова позиция на Република България във връзка с Проект на Регламент (ЕС) .../... на Комисията от XXX година за изменение на Регламент (ЕС) № 651/2014 за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (Общ регламент за групово освобождаване (ОРГО)) – Проект на изменение на ОРГО.

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН LAITENBERGER,**

В отговор на получено от Ваша страна писмо с изх. № COMP/03\*НТ.4691/2016/024656 от 10.03.2016 г. във връзка с покана за Консултативния комитет по държавните помощи относно Проект на изменение на ОРГО, приложено предоставям на вниманието Ви Рамковата позиция на Република България по същия.

**Приложение:** съгласно текста

С уважение,



**ЗАМЕСТИНИК-МИНИСТЪР:**

**КАРИНА КАРАИВАНОВА**

## РАМКОВА ПОЗИЦИЯ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

### ПОЗИЦИЯ ОТНОСНО:

Проект на Регламент (ЕС) .../... на Комисията от XXX година за изменение на Регламент (ЕС) № 651/2014 за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (Общ регламент за групово освобождаване (ОРГО)) – Проект на изменение на ОРГО.

### ТЕКСТ НА РАМКОВАТА ПОЗИЦИЯ:

Република България принципно подкрепя проекта на изменение на ОРГО, тъй като същият въвежда разпоредби за категории помощи за летища и пристанища, като по този начин същите могат да бъдат освободени от задължение за предварително уведомяване на Комисията, което ще улесни и ускори процеса по одобряването им на национално ниво.

Във връзка с така предложения проектен текст на ОРГО, прилагаме следните бележки и предложения за изменения и допълнения:

#### **I. Бележки по проекта на изменение на ОРГО:**

##### **1. По Съображения 3 и чл. 56а:**

В проекта за изменение на ОРГО са използвани различни термини за пътничкопотока - напр. „годишен пътничкопоток“ (в рецитал 3) и „среден годишен пътничкопоток“ (в чл. 56а), предвид което считаме, че с цел избягване на неясноти при прилагането, термините трябва да се уеднаквят.

##### **2. По Член 2 „Определения“**

С предлаганото допълване на чл. 2 от ОРГО с нови т. 155 и 156 се предлага въвеждане на определения за понятията „пристанищна инфраструктура“ и „пристанищна суперструктура“.

Съгласно предложените текстове, като „пристанищна инфраструктура“ следва да се разглежда само онази част от инфраструктурата на пристанището, която генерира „преки приходи за оператора на пристанището, включително котвените стоянки, използвани за акостирането на кораби, стените на кейовете, кейовете и плаващите понтонни рампи в приливно-отливните области, вътрешните водни басейни, насипите и пресушаването на земя от морето и транспортните съоръжения в зоната на пристанището“, а „пристанищна суперструктура“ представляват „повърхностните съоръжения, сгради, както и мобилно оборудване (например кранове) и фиксирано оборудване, които са пряко свързани с транспортната функция на пристанището“.

Тези текстове пораждат на национално ниво следните три проблема:

2.1. Първият е свързан с обстоятелството, че определителната норма на § 2, т. 18 от Допълнителните разпоредби на българския Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ), във връзка с § 5, т. 31 от Закона за устройство на територията, за понятието „пристанищна инфраструктура“ включва всички елементи, изброени в дефиницията за „пристанищна инфраструктура“, както и всички елементи в определението за „пристанищна суперструктура“, с изключение на мобилното оборудване. В тази връзка, ако в ОРГО бъдат записани две отделни дефиниции - „пристанищна инфраструктура“ и „пристанищна суперструктура“, ще бъде необходимо да се извърши промяна в ЗМПВВПРБ с цел привеждане в съответствие с европейското законодателство.

Същевременно при прегледа на проекта не се установява да са налице специфични правила във връзка с инвестиционните помощи за пристанищата в зависимост от това за изграждането на коя от двете категории инфраструктури се предоставя съответната помощ. В тази връзка предлагаме

в проекта на ОРГО двете понятия за пристанищна инфраструктура да бъдат обединени в едно и да обхванат описание на цялата пристанищна инфраструктура.

2.2. Вторият проблем е, че предложеният превод на български език е изключително неточен - до степен да създаде проблеми при бъдещото прилагане на разпоредбата, в случай че бъде запазена сегашната редакция.

Правилният превод на български език на новите т. 155 и 156 на чл. 2 от Общия регламент за групово освобождаване е:

„155. „пристанищна инфраструктура“ означава инфраструктура и съоръжения, от които управителният орган на пристанището генерира преки приходи, включително корабни места за заставане на корабите, кейови стени, пирсове и плаващи понтонни рампи в приливните зони, вътрешните басейни, новосъздадените чрез насипване върху дъното територии и транспортните съоръжения в зоната на пристанището;

156. „пристанищна суперструктура“ означава съоръженията на повърхността на земята, сгради, както и мобилно оборудване (например кранове) и трайно прикрепено към земята оборудване, които са пряко свързани с транспортната функция на пристанището.“.

В тази връзка бихме искали да обърнем внимание на обстоятелството, че проектът на Регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата, на който се прави позоваване в проекта на ОРГО, съдържа определения за „управителен орган на пристанището“ („port managing body“) - терминът, използван в английския текст на разглеждания проект на регламент, както за „доставчик на пристанищни услуги“ (т.е. пристанищен оператор). С оглед на гореизложеното, считаме, че така предложеният превод на български език на понятието „port managing body“ като „оператор на пристанище“ е неточен и следва да бъде прецизиран както следва - с „управителен орган на пристанището“.

2.3. Последният проблем произтича от обстоятелството, че в дефиницията за „пристанищна инфраструктура“ се говори за „плаващи понтонни рампи“ само в приливните зони. Както е известно, в Черно море и в река Дунав такива няма, но използването на понтони като съоръжения, осъществяващи връзката между кораба и брега (т.е. служещи за приставане на кораби) е не само широко разпространено, но и регламентирано като възможност в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.

В тази връзка предлагаме в проекта думите „приливни зони“ да отпаднат.

### **3. По Член 4 „Прагове за уведомяване“**

Бихме искали да споменем и наблюдението, че за речните пристанища, включени в работния план за коридор на основната мрежа, за разлика от морските такива, проектът на регламент не предвижда по-висок размер на инвестиционната помощ за единен инвестиционен проект. От мотивите (рециталите) на проекта не успяхме да установим причината за подобно законодателно решение.

### **4. По Член 22 „Помощи за стартиращи предприятия“**

В изменението на чл. 22, параграф 2 едно от условията за допустимост е новорегистрираното малко предприятие да „започва дейност, която е нова за това предприятие“. Текстът следва да се прецизира, тъй като каквато и да било дейност, която започва новорегистрираното предприятие, ще се счита нова за него. В случай, че се има предвид нова дейност, която започва предприятието, извън посочената в предмета му на дейност към момента на регистрацията, то това следва да е еднозначно указано;

5. **По член 52 „Помощи за широколентови инфраструктури”**

В чл. 52 се предлага нов параграф 2а със следната формулировка: „Като алтернатива на установяването на допустимите разходи, предвидено в параграф 2, максималният размер на помощта за даден проект може да бъде установен въз основа на състезателната процедура за подбор, посочена в параграф 4.” Тъй като параграф 2 регламентира допустимите инвестиционни разходи (и по-специално: за разгръщане на пасивна широколентова инфраструктура, за гражданско строителство, свързано с широколентов достъп, за разгръщане на основни широколентови мрежи и за разгръщане на мрежи за достъп от следващо поколение), а не конкретен размер на помощта, той не може да бъде заменен от самия способ за предоставяне на помощта, посочен в параграф 4. Предвид изложеното, считаме, че същият следва да се прецизира, като се посочи (системното) му място в текста на проекта, тъй като въз основа на състезателната процедура може да се установи максималният размер на помощта, но не и допустимите разходи по същата.

**По „РАЗДЕЛ 14 „Помощи за регионални летища” - Член 56а „Инвестиционни помощи за регионални летища”**

Липсва дефиниция за „регионално летище”. В тази връзка призоваваме Европейската комисия (ЕК/Комисията) да добави същата, съобразно дефиницията, вече възприета в Насоките относно държавните помощи за летища и авиокомпани (ОВ, С 99 от 4.4.2014 г.)

6. **РАЗДЕЛ 15 „Помощи за пристанища” - Член 56б „Инвестиционни помощи за морски пристанища” и Член 56в „Инвестиционни помощи за вътрешни пристанища”**

6.1. Според записаното в чл. 56б, параграф 7 и чл. 56в, параграф 6, едно от задължителните условия, които следва да бъдат изпълнени по отношение на инвестиционните помощи съответно за морските и за вътрешните пристанища, за да бъдат сметени за съвместими с вътрешния пазар по смисъла на чл. 107, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз и да бъдат освободени от задължението за уведомяване по чл. 108, параграф 3 от Договора, продължителността на всяка концесия или друго възлагане на трета страна за наем или експлоатация на пристанищната инфраструктура и суперструктура не следва да надвишава 30 (тридесет) години. Така въведеният максимално допустим срок не е обоснован в мотивите на акта.

Съгласно разпоредбата на чл. 10, ал. 1 на българския Закон за концесиите, максималният срок на концесионния договор в България е 35 (тридесет и пет) години. Именно с оглед на тази законова разпоредба, от 13 (тринадесет) действащи концесионни договора за пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт с национално значение, 7 (седем) са със срок 35 (тридесет и пет) години и един е със срок 31 (тридесет и една) години.

В случай, че посочените по-горе текстове от проекта на регламент запазят сегашната си редакция, за помощи в повече от половината пристанищни терминали, за които е сключен договор за концесия у нас, няма да бъде възможно прилагането на правилата за освобождаване от задължението за уведомяване по чл. 108, ал. 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

В тази връзка следва да отбележим, че Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия (ОВ, L 94 от 28 март 2014 г.), чиито изисквания предстои да бъдат въведени в националното ни законодателство, не предвижда фиксиран максимален срок на концесионните договори. Според чл. 18, параграфи 1 и 2 от тази директива, срокът на концесията се определя от възлагащия орган или възложителя в зависимост от необходимото строителство или услуги, като не трябва да надвишава времето, в рамките на което може разумно да се очаква концесионерът да си възвърне направените инвестиции за експлоатация на строителството или услугите и да получи доход от вложения капитал.

Предвид горното, предлагаме да се преразгледат въпросите за необходимостта от въвеждане на максимален срок за отдаване на концесия, с оглед определянето на отпусканите средства по ОРГО като съвместими, съответно за оптималната продължителност на този срок.

Като алтернатива, в случай че предложението за отпадане на въвеждането на максимален срок за отдаване на концесии не бъде прието от ЕК, предлагаме продължителността на всяка концесия или друго възлагане на трета страна за наем или експлоатация на пристанищната инфраструктура и суперструктура да не следва да надвишава 35 (тридесет и пет) години, а не 30 (тридесет), както е предложено в чл. 56б, параграф 7 и чл. 56в, параграф 6.

#### **7. Обща бележка.**

В превода на български има редица неточности, в т.ч. и спрямо непроменените текстове от действащото ОРГО. Молим същите да бъдат прецизирани съобразно оригиналния текст в действащия ОРГО. В този контекст бихме искали да насочим вниманието и върху следните неточности:

7.1. На първо място реферираме към гореизложеното в бележка 2.2.;

7.2. В параграф 8 за изменение на член 13 а) – обръщаме внимание, че има неточност в превода на български език, спрямо официалната версия на ОРГО в термина „which favours“ – следва да бъде: „които облагодетелстват“, а не „които благоприятстват“, както е преведено в проекта на изменение на ОРГО.

7.2. В параграф 10 за изменение член 15, параграф 2 в) – обръщаме внимание, че има неточност в превода на български език, спрямо официалната версия на ОРГО в термина „which results in“ – което „води до“, а не „което има до“, както е преведено в проекта на изменение на ОРГО.

7.3. В параграф 17 за въвеждане на нов член 56в, параграф 1 – обръщаме внимание, че има разминаване между английската версия (within the meaning of Article 93 of the Treaty) и превода на български език (по смисъла на член 108, параграф 93 от Договора) в разпоредбите за съвместимост на държавните помощи. Призоваваме Комисията да нанесе необходимите корекции, като отстрани несъответствието.

7.4. В параграф 18 за изменение на член 58 – „Настоящият регламент се прилага към индивидуални помощи, отпуснати...“, следва да бъде заменено с „Настоящият регламент се прилага за индивидуални помощи, предоставени...“.

## **II. Предложения за изменение и допълнение на действащия към момента ОРГО:**

1. Реферираме към Съображение 13 от преамбюла на действащия ОРГО, в който коректно е посочено, че „Комисията следва да гарантира, че разрешената помощ не се отразява неблагоприятно на условията за търговия до степен, която противоречи на общия интерес. Следователно помощите в полза на бенефициери, **които са обект на неизпълнено разпореждане за възстановяване в резултат на предходно решение на Комисията**, с което дадена помощ се обявява за неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар, следва да бъдат изключени от приложното поле на настоящия регламент, с изключение на схемите за помощ за отстраняване на щети, причинени от някои природни бедствия.“

От друга страна в член 1, параграф 4 а), некоректно е посочен следният текст „4. Настоящият регламент не се прилага за: а) схеми за помощи, които **не изключват изрично изплащането на индивидуална помощ в полза на предприятие, срещу което е издадено разпореждане за възстановяване вследствие на предходно решение на Комисията**, с което помощта се обявява за

неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар, с изключение на схемите за помощ за отстраняване на щети, причинени от някои природни бедствия. Възможно е ЕК да е издала разпореждане, което вече да е изпълнено от съответния бенефициер, поради което тази формулировка следва да се прецизира, тъй като е некоректна в този си вид и противоречи на коректната, дефинирана в Съображение 13.

В тази връзка призоваваме Комисията да нанесе корекция в разпоредбите на член 1, параграф 4 а), както следва: „Настоящият регламент не се прилага за: а) схеми за помощи, които не изключват изрично изплащането на индивидуална помощ в полза на предприятие, *което е обект на неизпълнено разпореждане за възстановяване в резултат на предходно решение на Комисията*, с което помощта се обявява за неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар, с изключение на схемите за помощ за отстраняване на щети, причинени от някои природни бедствия“.

2. Призоваваме ЕК да уточни дали критериите за съвместимост по ОРГО в контекста на:

2.1. „предприятие в затруднение“

2.2. „критериите за свързани предприятия“

се прилагат за всяко отделно предприятие, или следва да се изследват, както за всяко отделно предприятие, така и на ниво „група предприятия“.

Същото е необходимо и с оглед коректното кумулиране на помощите по ОРГО - дали същото следва да се третира по аналог на изискването на ЕК за натрупване на минималните помощи, т.е. за всяка една група предприятия (партньори или свързани).

3. В допълнение, бихме искали да предложим в рамките на изменението на ОРГО да бъде разгледана и възможността за разширяване на обхвата на помощите за отстраняване на щети от природни бедствия чрез включване в тази категория на помощите, насочени към предотвратяване на последиците от природни бедствия. Вземането на мерки за укрепване и стабилизиране на свлачищата биха предотвратили по-нататъчното им активизиране и нанасяне на нови щети на физическите и юридически лица. Според нас е обосновано изграждането на защитни съоръжения, които биха спрели последващото активизиране на дадено бедствие да е освободена помощ.