



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, XXX г.
[...] (2016) XXX draft

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) .../... НА КОМИСИЯТА

от XXX година

за изменение на Регламент (ЕС) № 651/2014 за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора и за изменение на Регламент (ЕС) № 702/2014 относно деклариране на някои категории помощи в секторите на селското и горското стопанство и в селските райони за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз

Проект

(текст от значение за ЕИП)

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) .../... НА КОМИСИЯТА

от XXX година

за изменение на Регламент (ЕС) № 651/2014 за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора и за изменение на Регламент (ЕС) № 702/2014 относно деклариране на някои категории помощи в секторите на селското и горското стопанство и в селските райони за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз

Проект

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид 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 помощ¹, и по-специално член 1, параграф 1, букви а) и б) от него,

след консултации с Консултативния комитет по държавните помощи,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията² се определят някои категории помощи, които са съвместими с вътрешния пазар и са освободени от изискването Комисията да бъде уведомена за тях, преди те да бъдат предоставени. В Регламент (ЕС) № 651/2014 беше обявено намерението на Комисията да преразгледа приложното поле на този регламент с оглед на включването на други категории помощи, и по-специално помощите за пристанищните и летищните инфраструктури, след като бъде придобит достатъчен практически опит.
- (2) С оглед на натрупания от Комисията опит и с цел да се опростят и изяснят правилата за държавната помощ, да се намали административната тежест и да се даде възможност на Комисията да се съсредоточи върху случаите, които потенциално нарушават най-силно конкуренцията, помощта за пристанищните и летищните инфраструктури следва да бъде включена в приложното поле на Регламент (ЕС) № 651/2014.
- (3) Инвестиционните помощи за регионалните летища със среден годишен пътничкопоток до три милиона пътници могат да подобрят достъпността на някои региони и местното развитие, в зависимост от характеристиките на

¹ ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 1.

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

съответното летище. Това е в съответствие с приоритетите на стратегията „Европа 2020“, като допринася за допълнителен икономическия растеж и за целите от общ интерес за ЕС. Опитът на Комисията, придобит във връзка с прилагането на Насоките относно държавните помощи за летища и авиокомпаниите³, показва, че инвестиционните помощи за регионални летища не водят до неоправдано нарушаване на търговията и конкуренцията, при условие че са спазени определени условия. Следователно тези помощи следва да бъдат включени в обхвата на груповото освобождаване в Регламент (ЕС) № 651/2014, при условие че са спазени определени условия. Не е целесъобразно да се определя праг за уведомяване, изразен в размер на помощта, тъй като въздействието на една мярка за помощ върху конкуренцията зависи главно от големината на летището, а не от размера на инвестицията.

- (4) Условията за освобождаването на помощ от изискването за уведомяване следва да цели ограничаване на нарушенията на конкуренцията, застрашаващи равнопоставеността във вътрешния пазар, по-специално като се гарантира пропорционалността на размера на помощта. За да бъде пропорционална, помощта трябва да отговаря на две условия. Интензитетът на помощта не следва да надвишава максималния допустим интензитет на помощта, който варира в зависимост от големината на летището. В допълнение, размерът на помощта не трябва да надвишава недостига на финансиране на инвестицията. За много малки летища с годишен пътнически поток до 150 000 пътници, следва да се изисква помощта да отговаря само на едно от тези условия. Условията за съвместимост следва да гарантират, че достъпът до инфраструктурата е открит и недискриминационен. Освобождаването не следва да се прилага за помощ за летища, разположени в близост до съществуващо летище, от което се извършват редовни въздушни услуги, тъй като помощта за такива летища създава по-голям риск от нарушаване на конкуренцията и следователно Комисията трябва да бъде уведомена за нея, с изключение на помощ, която е отпусната на много малки летища (до 150 000 пътници годишно) и не е вероятно да доведе до значително нарушаване на конкуренцията.
- (5) Морските пристанища са от стратегическо значение за гарантирането на безпроблемното функциониране на вътрешния пазар и засилването на икономическото, социалното и териториалното сближаване, както са определени, наред с другото, в стратегията „Европа 2020“ и в Бялата книга на Комисията „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“⁴. Както се подчертава в Съобщението „Пристанищата: двигател на растежа“⁵, за ефективното функциониране на пристанищата във всички морски региони на Съюза са необходими ефикасни публични и частни инвестиции. Инвестициите са необходими, по-специално за адаптирането на инфраструктурата за достъп до пристанищата и на пристанищната инфраструктура към увеличената големина и сложност на флота, използването на инфраструктура за алтернативни горива и по-строгите изисквания по отношение на екологичните показатели. Липсата на висококачествена пристанищна инфраструктура води до претоварване и допълнителни разходи за превозвачите, транспортните оператори и потребителите.

³ ОВ С 99, 4.4.2014 г., стр. 3.

⁴ COM(2011)144.

⁵ COM(2013)295.

- (6) Развитието на вътрешните пристанища и тяхната интеграция в мултимодалния транспорт са основна цел на транспортната политика на Съюза. Законодателството на Съюза има изрична цел да засили интермодалността на транспорта и преминаването към по-екологични видове транспорт като железопътния и морския/речния транспорт.
- (7) С условията за освобождаването на помощта за пристанища следва да се цели ограничаването на нарушенията на конкуренцията, застрашаващи равнопоставеността на вътрешния пазар, по-специално като се гарантира пропорционалността на размера на помощта. За да бъде пропорционална, помощта не следва да надвишава максималния допустим интензитет на помощта, който за морските пристанища варира в зависимост от големината на инвестиционния проект. Размерът на помощта не трябва да надхвърля разликата между допустимите разходи и оперативната печалба от инвестицията, с изключение на много малки размери на помощта, за които е подходящ опростен подход, за да се намали административната тежест. Следва също да бъде гарантиран открит и недискриминационен достъп до инфраструктурата.
- (8) Инвестициите, включени в работните планове за коридорите на основната мрежа, създадени с Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета⁶, са проекти от общ интерес с особен стратегически интерес за Съюза. Морските пристанища, които са част от тези мрежи, представляват входните и изходните пунктове на превозваните стоки от и за Съюза. Вътрешните пристанища, които са част от тези мрежи, са ключови фактори, които правят възможна мултимодалността на мрежата. За инвестициите, предназначени за подобряването на функционирането на тези пристанища, следва да се прилага по-висок праг за уведомяване.
- (9) В светлината на опита, придобит във връзка с прилагането на Регламент (ЕС) № 651/2014 и Регламент (ЕС) № 702/2014, е целесъобразно също така да се адаптират някои разпоредби на тези регламенти.
- (10) По-специално, що се отнася до схемите за регионална оперативна помощ за най-отдалечените региони, прилагането на различни правила за компенсиране на допълнителните транспортни разходи и други допълнителни разходи се оказва трудно на практика и неподходящо за отстраняването на неблагоприятните структурни условия, посочени в член 349 от Договора, а именно тяхната отдалеченост, островния характер, малката площ, трудните релеф и климат, икономическата им зависимост от малък брой производства — фактори, чиято дълготрайност и съчетаване се отразяват тежко на тяхното развитие, и следователно разпоредбите следва да бъде заменени с метод, който да се прилага за всички допълнителни разходи.
- (11) С оглед на ограничените отрицателни ефекти върху конкуренцията на помощта за култура и опазване на културното наследство, праговете за уведомяване за помощ в тези области следва да бъдат повишени.
- (12) Поради това Регламент (ЕС) № 651/2014 и Регламент (ЕС) 702/2014 следва да бъдат съответно изменени,

⁶ 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).

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

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

(1) Член 1 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

– i) букви к) и л) се заменят със следното:

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

л) помощи за местни инфраструктури;“

– ii) добавят се букви м) и н):

м) помощи за регионални летища; и

н) помощи за пристанища.“

б) в параграф 3, първа алинея се заменя със следното:

„Настоящият регламент не се прилага за:

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

б) помощи, предоставени в сектора на първично производство на селскостопански продукти, с изключение на регионални оперативни помощи, помощи за консултантски услуги в полза на МСП, помощи за рисково финансиране, помощи за научноизследователска и развойна дейност, помощи за иновации в полза на МСП, помощи за опазване на околната среда, помощи за обучение и помощи за работещи в неравностойно положение и работещи с увреждания;

в) помощи за преработка и продажба на селскостопански продукти, с изключение на регионалните оперативни помощи, в следните случаи:

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

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

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

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

* Регламент (ЕС) № 1379/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно общата организация на пазарите на продукти от риболов и аквакултури, за изменение на регламенти (ЕО)

№ 1184/2006 и (ЕО) № 1224/2009 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕО) № 104/2000 на Съвета (ОВ L 354, 28.12.2013 г., стр. 1).

** Решение на Съвета от 10 декември 2010 г. относно държавната помощ за улесняване на закриването на неконкурентоспособни въглищни мини (ОВ L 336, 21.12.2010 г., стр. 24).

в) параграф 4 се изменя, както следва:

— i) буква а) се заменя със следния текст:

„а) схемите за помощ, които не изключват изрично плащането на индивидуална помощ в полза на предприятие — обект на неизпълнено разпореждане за възстановяване вследствие на предходно решение на Комисията, с което дадена помощ, предоставена от същата държава членка, се обявява за неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар, с изключение на схемите за помощ за отстраняване на щети, причинени от някои природни бедствия;“

— ii) буква в) се заменя със следното:

„в) помощи за предприятия в затруднено положение, с изключение на схемите за помощ за отстраняване и компенсиране на щетите, причинени от природни бедствия, и схемите за регионална оперативна помощ, при условие че с тези схеми предприятията в затруднено положение не се третират по-благоприятно от останалите предприятия.“

(2) Член 2 се изменя, както следва:

а) точка 39 се заменя със следното:

„(39) „оперативна печалба“ означава разликата между сконтираните приходи и сконтираните оперативни разходи през икономическия живот на инвестицията, като тази разлика е положителна стойност. Оперативните разходи включват разходи за персонал, материали, услуги, възложени на подизпълнители, комуникации, енергия, поддръжка, разходи за наем и управление. За целите на настоящия регламент те не включват амортизационните разходи и разходите за финансиране, ако те са били покрити с инвестиционна помощ. Сконтирането на приходите и оперативните разходи с подходящ дисконтов процент позволява реализирането на разумна печалба.“

б) точка 42 се заменя със следното:

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

в) точка 48 се заменя със следното:

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

г) вмъква се точка 48а, която гласи:

„(48а) „много слабо населени райони“ означава регионите по NUTS 2 с по-малко от 8 жители на km²;“

д) точка 55 се заменя със следното:

„(55) „райони, отговарящи на изискванията за оперативна помощ“ означава най-отдалечени региони, посочени в член 349 от Договора, слабо населени райони или много слабо населени райони.“

е) вмъква се точка 61а:

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

ж) след точка 143 се добавят следните точки:

„Определения за помощ за регионални летища

(144) „летищна инфраструктура“ означава инфраструктурата и съоръженията, чрез които летището предоставя летищни услуги на авиокомпаниите и на различните доставчици на услуги, включително пистите, терминалите, стоянките, пътеките за рулиране, централизираната инфраструктура за наземно обслужване и всякакви други съоръжения, използвани пряко за летищни услуги, с изключение на инфраструктурата и оборудването, необходими главно за извършването на невъздухоплавателни дейности;

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

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

(147) „летищни услуги“ означава услугите, които летище или негово дъщерно дружество предоставя на авиокомпаниите, за осигуряване на обслужването на въздухоплавателните средства от кацането до излитането, както и на пътниците и товарите, така че авиокомпаниите да могат да предоставят въздухоплавателни транспортни услуги, включително и предоставянето на услуги по наземно обслужване и централизирана инфраструктура за наземно обслужване;

(148) „среден годишен пътничкопоток“ означава стойността, определена въз основа на входящия и изходящия пътничкопоток през двете финансови години, предшестващи годината, в която е предоставена помощта;

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

(150) „високоскоростен влак“ означава влак, способен да достигне скорост над 200 km/h;

(151) „наземни услуги“ означава услугите, предоставяни на ползвателите на летището, съгласно описанието в приложението към Директива 96/67/ЕО на Съвета**;

(152) „невъздухоплавателни дейности“ означава търговски услуги за авиокомпаниите или други ползватели на летището, включително спомагателни услуги за пътници, за спедитори или други доставчици на услуги, отдаване под наем на помещения за офиси и магазини, паркинги за автомобили и хотели;

(153) „регионално летище“ означава летище с годишен пътничкопоток до 3 милиона души;

Определения за помощ за пристанища

(154) „пристанище“ означава наземно и морско пространство, състоящо се от инфраструктура и оборудване, предназначени главно за приемането на плавателни

съдове, тяхното товарене и разтоварване, складиране, получаване и предаване на стоки и за качване и слизане от борда на пътници, екипажи и други лица, както и всяка друга инфраструктура, необходима на превозвачите в пределите на пристанищната зона;

(155) „морско пристанище“ означава пристанище, предназначено главно за приемането на плавателни съдове по море;

(156) „вътрешно пристанище“ означава пристанище, различно от морско пристанище, за приемането на плавателни съдове по вътрешните водни пътища;

(157) „пристанищна инфраструктура“ означава инфраструктура и съоръжения за предоставяне на транспортни пристанищни услуги, включително котвен стоянки, използвани за акостирането на кораби, стени на кейовете, кейове и плаващи понтонни рампи в приливно-отливните области, вътрешни водни басейни, насипи и пресушаване на земя от морето, инфраструктура за алтернативни горива, инфраструктура за събиране на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари и транспортни съоръжения в пристанищната зона;

(158) „пристанищна суперструктура“ означава повърхностни съоръжения, сгради, както и мобилно оборудване, като например кранове, и фиксирано оборудване, които се намират в пристанищната зона, които са пряко свързани с транспортната функция на пристанището;

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

(160) „драгиране“ означава отстраняване на пясък, седимент или други вещества от дъното на водните пътища за достъп до пристанище или в рамките на пристанищна зона с цел да се осигури на плавателните съдове достъп до пристанището;

(161) „драгиране с цел поддръжка“ означава редовно извършвано драгиране, за да се поддържа достъпът до водните пътища за достъп и пристанищната зона;

(162) „инфраструктура за алтернативни горива“ означава пристанищна инфраструктура, позволяваща достъпа до пристанище за кораби, които използват горива като електричество, водород, биогорива (течни), синтетични горива, метан, включително природен газ (CNG и LNG) и биометан и втечнен нефтен газ (LPG), които служат, поне отчасти, като заместител на изкопаемите нефтени източници при снабдяването с енергия на транспорта, допринасят за неговата декарбонизация и повишават екологичните показатели на транспортния сектор;

(163) „плавателен съд“ означава морска плавателна конструкция, самоходна или несамоходна, с един или повече водоизместващи корпуса на повърхността;

(164) „мореплавателен съд“ означава плавателен съд, различен от плавателните съдове, които плават изключително във вътрешни води или във води в рамките на или прилежащи към плитки води;

(165) „плавателни съдове по вътрешните водни пътища“ означава плавателни съдове, предназначени да плават само или предимно по вътрешните водни пътища;

(166) „инфраструктура за събиране на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари“ означава приемането във всяко съоръжение, което е закрепено, плаващо или подвижно и може да приема отпадъци от експлоатацията на корабите или

остатъци от товари, както е определено в Директива № 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета***.

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

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

*** Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81).

(3) Член 4 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се изменя, както следва:

i) буква щ) се заменя със следния текст:

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

ii) добавят се следните точки гг), дд) и ее):

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

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

ее) за инвестиционни помощи за вътрешни пристанища: 20 милиона евро за единен инвестиционен проект.“

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

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

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

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

а) буква а) се заменя със следния текст:

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

б) буква г) се заменя със следното:

„г) помощи за компенсиране на допълнителните разходи, свързани с наемането на работници с увреждания, и помощи за компенсиране на разходите за оказване на

помощ на работници в неравностойно положение, ако са изпълнени съответните условия, предвидени в членове 34 и 35;“

(6) Член 7 се изменя, както следва:

а) в параграф 1 се добавя следното изречение:

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

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

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

в) Параграф 4 се заличава.

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

(7) Членове 12 и 13 се заменят със следното:

„Член 12

Контрол

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

2. В случай на схеми, по които автоматично се предоставя фискална помощ въз основа на данъчните декларации на бенефициерите, и когато не се извършва предварителен контрол дали всички условия за съвместимост са спазени за всеки бенефициер, държавите членки проверяват редовно веднъж на фискална година, най-малкото *ex post* и въз основа на извадка, че са спазени всички условия за допустимост, и правят направени необходимите заключения. Държавите членки пазят подробна документация за проверките за период от поне 10 години от датата на тяхното извършване.

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

Обхват на регионалните помощи

Настоящият раздел не се прилага за:

- а) помощи, които облагодетелстват дейности в стоманодобива, въгледобива, корабостроенето или производството на синтетични влакна;
- б) помощи в сектора на транспорта, както и свързаната с него инфраструктура, производството и дистрибуцията на електроенергия и енергийните инфраструктури, с изключение на схемите за регионална оперативна помощ;
- в) регионални помощи под формата на схеми, предназначени за ограничен брой конкретни стопански сектори; схеми, предназначени за туристически дейности, широколентови инфраструктури или преработка и продажба на селскостопански продукти, не се считат за предназначени за конкретни стопански сектори;
- г) индивидуални регионални инвестиционни помощи за бенефициери, които, към момента на заявлението:
 - i) са закрили същата или подобна дейност в обекта на територията на друга договаряща страна по Споразумението за ЕИП през предходните две години, или
 - ii) имат [конкретни планове] да закрийт такава дейност в срок до две години след приключването на първоначалната инвестиция;
- д) регионални оперативни помощи, предоставени на предприятия, чиито основни дейности спадат към раздел К „Финансови и застрахователни дейности“ от NACE Rev. 2, или на предприятия, които извършват дейности в група, чиито основни дейности спадат към клас 70.10 „Дейности на централни офиси“ или 70.22 „Консултантски дейности в областта на управлението“ от NACE Rev. 2.“

(8) Член 14 се изменя, както следва:

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

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

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

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

(9) Член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Регионални оперативни помощи

1. Схемите за регионална оперативна помощ в най-отдалечените региони и в слабо населените региони са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.

2. В слабо населените райони схемите за регионална оперативна помощ трябва да компенсират допълнителните разходи за транспорт на стоки, които са произведени в региони, които отговарят на условията за оперативна помощ, както и допълнителните

разходи за транспорт на стоки, които подлежат на допълнителна преработка в тези региони, при следните условия:

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

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

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

3. В много слабо населени райони, схемите за регионална оперативна помощ трябва да предотвратяват или намаляват обезлюдяването при следните условия:

а) производствената дейност на бенефициерите е във въпросния район;

б) годишният размер на помощта за всеки бенефициер по всички схеми за оперативна помощ не надхвърля 20 % от годишните разходи за труд, извършени от бенефициера в съответния район.

4. В най-отдалечените региони схемите за оперативна помощ трябва да компенсират допълнителните оперативни разходи, възникнали в най-отдалечените региони като пряко следствие от едно или няколко от постоянните неблагоприятни условия, посочени в член 349 от Договора, когато стопанската дейност на бенефициерите се намира в най-отдалечен регион и при условие, че годишният размер на помощта за бенефициер по всички схеми за оперативна помощ, изпълнени по силата на настоящия регламент, не превишава един от следните проценти:

а) [25 %] от годишната брутна добавена стойност, създадена от бенефициера в съответния най-отдалечен регион;

б) [30 %] от годишните разходи за труд, извършени от бенефициера в съответния най-отдалечен регион;

в) [20 %] от годишния оборот на бенефициера, реализиран в съответния най-отдалечен регион.

Тези проценти могат да бъдат увеличени с [10 процентни пункта] за предприятия с годишен оборот до [300 000 EUR].“

(10) в член 21, параграф 16 уводното изречение се заменя със следното:

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

(11) в член 22, параграф 2 се заменя със следното:

„За да отговарят на условията за подпомагане, предприятията трябва да са малки предприятия до пет години след тяхното създаване и да отговарят на следните условия:

а) те не просто са приемник на дейността на друго предприятие;

б) все още не са разпределяли печалби;

в) не са били създадени чрез сливане.

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

Чрез дерогация от буква в) от първата алинея, предприятия, създадени чрез сливане между предприятия, които отговарят на условията за помощ съгласно настоящия член, също се смятат за допустими предприятия до пет години, считано от датата на регистрация на най-старото предприятие.“

(12) в член 31, параграф 3, буква б) се заменя със следното:

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

(13) в член 52 се добавя следният параграф 2а:

„2а. Като алтернатива на метода на установяване на допустимите разходи, както е 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.“

(14) Член 53 се изменя, както следва:

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

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

б) в параграф 6 се заличава третото изречение;

в) параграф 8 се заменя със следното:

„8. За помощи, които не надхвърлят 2 милиона евро, максималният размер на помощта може да се определи по алтернативен метод, който се различава от метода в параграфи 6 и 7, на равнище 80 % от допустимите разходи.“

г) в параграф 9, първото изречение се заменя със следното:

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

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

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

За да бъдат проектите допустими за подпомагане, държавите членки могат да наложат също и минимално равнище на производствена дейност в съответната територия, като това равнище не надхвърля 50 % от общия бюджет на продукцията.“

(16) Следните раздели се вмъкват след член 56:

„РАЗДЕЛ 14

Помощи за регионални летища

Член 56a

Инвестиционни помощи за регионални летища

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

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

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

13. Параграфи 2 и 4 не се прилагат за летища със среден годишен пътничкопоток до 150 000 пътници през последните две финансови години, предшестващи годината, в която помощта действително е предоставена, ако не се очаква помощта да доведе до увеличение на средния годишен пътничкопоток на летището до над 150 000 пътници. Помощ, предоставена за такива летища, трябва да е в съответствие с параграф 9 или с параграфи 11 и 12.

РАЗДЕЛ 15

Помощи за пристанища

Член 56б

Инвестиционни помощи за морски пристанища

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

2. Допустимите разходи са разходите, включително разходите за планиране, за инвестиции:

- а) за изграждане, замяна или модернизиране на морски пристанищни инфраструктури; и
- б) за изграждане, замяна или модернизиране на инфраструктура за достъп в рамките на пристанищната зона. Това включва драгиране в пристанищната зона, но без драгиране с цел поддръжка.

3. Не са допустими инвестиционните разходи, свързани с нетранспортни дейности, включително промишлени производствени съоръжения, извършвани дейност в периметъра на пристанището, офиси или магазини, както и за суперструктури.

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

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

- а) 100 % от допустимите разходи, ако допустимите разходи са до 20 милиона евро;
- б) 80 % от допустимите разходи, ако допустимите разходи са над 20 милиона евро и до 50 милиона евро;
- в) 50 % от допустимите разходи, ако допустимите разходи са над 50 милиона евро и до 100 милиона евро;

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

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

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

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

8. Всяка концесия или друг вид възлагане на трета страна на изграждането, модернизацията, управлението или наемането на подпомагана пристанищна инфраструктура се извършва на конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна основа. Продължителността на всяка концесия или друг вид възлагане във връзка с наемането или експлоатацията на подпомаганата пристанищна инфраструктура на трета страна не трябва да надвишава времето, в рамките на което тази трета страна може основателно да се очаква да си възвърне инвестициите, направени за експлоатация на строителството или услугите и да получи доход от вложения капитал, като се отчитат инвестициите, необходими за постигане на конкретните цели на договора.

9. Подпомаганата пристанищна инфраструктура се предоставя на заинтересованите ползватели на равноправна и недискриминационна основа при пазарни условия.

10. За помощ, която не надхвърля 5 милиона евро, максималният размер на помощта може да се определи на равнище 80 % от допустимите разходи като алтернативен метод на метода, посочен в параграфи 4, 5 и 6.

Член 56в

Инвестиционни помощи за вътрешни пристанища

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

2. Допустимите разходи са разходите, включително за планиране, на инвестиции:

а) за изграждане, замяна или модернизиране на инфраструктурата на вътрешни пристанища; и

б) за изграждане, замяна или модернизиране на инфраструктура за достъп в рамките на пристанищната зона. Това включва драгиране в пристанищната зона, но без драгиране с цел поддръжка.

3. Не са допустими инвестиционните разходи, свързани с нетранспортни дейности, включително съоръжения за промишлено производство, извършващи дейност в периметъра на пристанището, офиси или магазини, както и за суперструктури.

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

5. Максималният интензитет на помощта не трябва да надвишава 100 % от допустимите разходи.

6. Всяка подпомагана инвестиция, започната от един и същ бенефициер в срок от три години, считано от датата на започване на работите по друга подпомогната инвестиция в същото вътрешно пристанище, трябва да се счита за част от единен инвестиционен проект.

7. Всяка концесия или друг вид възлагане на трета страна на изграждането, модернизацията, управлението или наемането на подпомагана пристанищна инфраструктура се извършва на конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна основа. Продължителността на всяка концесия или друг вид възлагане във връзка с наемането или експлоатацията на подпомаганата пристанищна инфраструктура на трета страна не трябва да надвишава времето, в рамките на което тази трета страна може основателно да се очаква да си възвърне инвестициите, направени за експлоатация на строителството или услугите и да получи доход от вложения капитал, като се отчитат инвестициите, необходими за постигане на конкретните цели на договора.

8. Подпомаганата пристанищна инфраструктура трябва да се предоставя на заинтересованите ползватели на равноправна и недискриминационна основа при пазарни условия.

9. За помощи, които не надхвърлят 2 милиона евро, максималният размер на помощта може да се определи на равнище 80 % от допустимите разходи алтернативно на метода, посочен в параграфи 4 и 5.“

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

„1. Настоящият регламент се прилага за индивидуална помощ, предоставена преди съответните му разпоредби да влязат в сила, ако тази помощ изпълнява всички условия, определени в настоящия регламент, с изключение на член 9.“

Член 2

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

(1) Приложение II се заменя с текста на приложението към настоящия регламент.

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

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

„2. Регламент (ЕО) № 1893/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. за установяване на статистическа класификация на икономическите дейности NACE Rev. 2 и за изменение на Регламент (ЕИО) № 3037/90 на Съвета, както и на някои ЕО регламенти относно специфичните статистически области (ОВ L 393, 30.12.2006 г., стр. 1).“

(3) В приложение III, първото изречение от бележка под линия 3 се заменя със следното:

„брутен еквивалент на безвъзмездна помощ, или за мерки по членове 16, 21, 22 или 39 от настоящия регламент, размерът на инвестицията.“

Член 3

В член 7, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 702/2014 се добавя следното изречение:

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

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

Член 4

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

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Комисията
Председател