2026/562

30.3.2026 г.

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2026/562 НА КОМИСИЯТА

от 16 март 2026 година

относно деклариране на някои категории помощи в секторите на железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и мултимодалния транспорт за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 93, 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

като взе предвид Регламент (ЕС) 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 ([1]), и по-специално член 1 от него,

като публикува проект на настоящия регламент в съответствие с член 4 от Регламент (ЕС) 2022/2586,

след консултация с Консултативния комитет по държавните помощи,

като има предвид, че:

(1) Финансиране от държавата, което отговаря на критериите по член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз („Договора“), представлява държавна помощ и Комисията трябва да бъде уведомена за него съгласно член 108, параграф 3 от Договора. Независимо от това, в съответствие с член 109 от Договора Съветът може да определи някои категории помощи, които са освободени от това задължение за уведомяване. В съответствие с член 108, параграф 4 от Договора Комисията може да приема регламенти относно тези категории държавни помощи.

(2) В Регламент (ЕС) 2022/2586 Комисията се оправомощава да декларира, че помощта за координацията на транспорта, посочена в член 93 от Договора, може при определени условия да бъде освободена от задължението за уведомяване.

(3) Помощта за сухопътния транспорт се счита за съвместима с Договора, ако отговаря на нуждата от координация на транспорта или ако представлява „компенсация за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието за публична услуга“ в съответствие с член 93 от Договора.

(4) За да бъдат постигнати целите на Съюза за неутралност по отношение на климата, определени в Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и Съвета ([2]), е необходима фундаментална екологосъобразна и цифрова трансформация на транспорта в Съюза. Като част от стратегията на Комисията от 2020 г. за устойчива и интелигентна мобилност ([3]), Съюзът призова държавите членки да предприемат мерки, чрез които да направят всички видове транспорт по-устойчиви и да насърчат преминаването към по-устойчиви видове транспорт.

(5) В член 11 от Договора се подчертава ангажиментът на Съюза за опазване на околната среда и устойчивостта, като се поставя акцент върху интегрирането на екологичните изисквания при определянето и изпълнението на неговите политики и дейности.

([1]) ОВ L 338, 30.12.2022 г., стр. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj.

([2]) Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) 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).

(6) Въз основа на опита на Комисията при прилагането на член 93 от Договора някои категории държавна помощ, които отговарят на нуждата от координация на транспорта, не се смята, че водят до значително нарушаване на конкуренцията и търговията между държавите членки, при условие че отговарят на някои ясни критерии за съвместимост, определени въз основа на обширната практика на вземане на решения.

(7) Настоящият регламент се прилага за мерки за оперативна и инвестиционна държавна помощ, предоставена в секторите на устойчивия сухопътен транспорт.

(8) Помощите, които отговарят на всички условия, определени в настоящия регламент, а именно на общите условия и на специалните условия за отделните категории помощи, следва да бъдат освободени от задължението за уведомяване, установено в член 108, параграф 3 от Договора.

(9) За държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, която не попада в приложното поле на настоящия регламент, продължава да се прилага задължението за уведомяване, определено в член 108, параграф 3 от Договора. Настоящият регламент не засяга възможността държавите членки да уведомяват за помощ, чиито цели съответстват на целите, обхванати от настоящия регламент.

(10) Настоящият регламент следва да се прилага само за помощ, която отговаря на нуждата от координация на транспорта. За разлика от това, помощта за изпълнението на определени задължения, присъщи на понятието за обществена услуга в секторите на сухопътния транспорт, следва да продължи да се урежда от Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета ([4]) или, когато не отговаря на условията, определени в посочения регламент, Комисията следва да бъде уведомена за нея. Предприятията, предоставящи транспортни услуги, на които е възложена обществена поръчка за услуги, следва да могат да се възползват от помощта, предоставена съгласно настоящия регламент, при условие по-специално че се спазва член 8 от настоящия регламент и се предотвратява свръхкомпенсация.

(11) С настоящия регламент следва да се постигне по-голямо опростяване в съответствие с целите ([5]) на Комисията и да се увеличи прозрачността, както и ефективното оценяване и проверките на спазването на правилата за държавна помощ на национално равнище и на равнището на ЕС, като същевременно се запазят институционалните правомощия на Комисията и на държавите членки. Това е съобразено със съобщението на Комисията относно модернизирането на държавната помощ на ЕС ([6]) и с резултатите от проверката за пригодност, извършена от Комисията през 2020 г. ([7]), в която се подчертава необходимостта от намаляване на административните пречки и гарантиране на ефективни публични разходи.

(12) Общите условия за прилагането на настоящия регламент следва да се основават на набор от общи принципи, гарантиращи, че помощта: i) служи за целите на координацията на транспорта; ii) има ясен стимулиращ ефект; iii) е необходима, подходяща и пропорционална; iv) се предоставя при пълна прозрачност, подлежи на контролен механизъм и на редовна оценка; и v) не засяга конкуренцията и търговията до степен, която застрашава общите интереси на ЕС.

(13) За да се гарантира, че помощта е необходима и представлява стимул за по-нататъшното развитие на дейности или проекти, помощите за дейности или проекти, които бенефициерът би предприел при всички случаи дори и без помощта, не следва да бъдат включени в обхвата на настоящия регламент. Помощите следва да се освобождават от задължението за уведомяване по смисъла на настоящия регламент само в случаите, когато работата по подпомагания проект или дейност е започнала, след като бенефициерът е подал писмено заявление за помощ. Закупуването на земя и подготвителните дейности като получаването на разрешителни и провеждането на проучвания на осъществимостта не се считат за започване на работа по подпомагания проект.

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

([5]) Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — Една опростена и по-експедитивна Европа: Съобщение относно изпълнението и опростяването (COM(2025) 47 final).

([6]) Съобщение от Комисията до Европейския парламент, до Съвета, до Европейския икономически и социален комитет и до Комитета на регионите, Модернизиране на държавната помощ на ЕС (COM (2012) 209 final).

([7]) 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).

(14) Що се отнася до инвестиционната помощ *ad hoc*, обхваната от настоящия регламент, която се предоставя на бенефициер, който е голямо предприятие, държавата членка следва да гарантира, че освен че изпълнява условията, свързани със стимулиращия ефект, които се прилагат за бенефициери, които са малки и средни предприятия (МСП), бенефициерът е анализирал, както е видно от вътрешната му документация, жизнеспособността на подпомаганата инвестиция с помощта и без нея. В такива случаи държавата членка следва да провери дали в тази документация се потвърждава, че помощта ще доведе до съществено увеличаване на обхвата на инвестицията, подкрепяна с помощта, до съществено увеличаване на общата сума, изразходвана от бенефициера за такава инвестиция, или до съществено увеличаване на скоростта на приключване на инвестицията.

(15) Автоматичните схеми за помощ под формата на данъчни предимства следва и в бъдеще да подлежат на специфично условие за стимулиращия ефект, предвид факта, че помощта, произтичаща от тези схеми за помощ, се предоставя автоматично. Това специално условие означава, че с посочените схеми за помощ следва да се подкрепят само проекти или дейности, по които работата започва след влизането в сила на тези схеми. Това условие обаче не следва да се прилага в случай на последващи схеми за помощ, при условие че дейността вече е била включена в предходните схеми под формата на данъчни предимства. При оценяването на стимулиращия ефект на тези последващи схеми за помощ следва да се смята за решаващ моментът, в който данъчната мярка е била посочена за първи път в оригиналната схема.

(16) Следва да се счита, че оперативната помощ за намаляване на външните разходи за транспорт, която отговаря на условията на настоящия регламент, има стимулиращ ефект, ако бъде прехвърлена на ползвателите и следователно увеличи търсенето на устойчиви транспортни услуги и преминаване към други видове транспорт. Публичността има за цел да се повиши информираността относно наличните мерки за намаляване на разликата в конкурентоспособността между устойчивите видове сухопътен транспорт и изцяло автомобилния транспорт или други конкурентни по-малко устойчиви видове транспорт. Следователно се счита, че публичността гарантира, че помощта е отразена в цената, която ползвателите трябва да платят.

(17) За целите на прозрачността, равнопоставеността и ефективното наблюдение настоящият регламент следва да се прилага само към помощта, за която е възможно да се изчисли точно и предварително брутният еквивалент на безвъзмездна помощ, без да е необходимо да се извършва оценка на риска („прозрачна помощ“). За някои инструменти за помощ като заеми, гаранции, данъчни мерки и по-специално възстановяеми аванси, в настоящия регламент следва да се определят условията, при които те могат да се считат за прозрачни. Помощите под формата на гаранции следва да се считат за прозрачни, ако брутният еквивалент на безвъзмездна помощ е изчислен въз основа на годишните минимални премии, посочени за съответния вид предприятие. Помощите следва също така да се приемат за прозрачни, ако, преди прилагането на мярката, Комисията е била уведомена за методиката, използвана за изчисляване интензитета на помощта на държавната гаранция, и я е одобрила в съответствие с Известието на Комисията относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции ([8]). За целите на настоящия регламент помощ, за която е необходима сложна икономическа оценка, за да се изчисли точно и предварително нейният брутен еквивалент на безвъзмездна помощ (като например помощ под форматана капиталови инвестиции и квазикапиталови инвестиции), не следва да се счита за прозрачна помощ, освен ако брутният еквивалент на безвъзмездна помощ на такава помощ се счита за номиналния размер на тези инвестиции.

(18) За да се гарантира, че помощта е пропорционална и ограничена до необходимия размер, следва да се определят максимални размери на помощта, изразени като интензитети на помощ по отношение на съвкупност от допустими разходи. Според опита на Комисията интензитетът на помощта следва да се определи на равнище, при което се свежда до минимум нарушаването на конкуренцията и търговията, причинено от подпомаганата дейност, като същевременно се отстраняват по подходящ начин неефективностите на пазара или другите пречки пред координацията на транспорта.

(19) При изчисляването на интензитета на помощта следва да се включват само допустимите разходи. Определянето на допустимите разходи следва да бъде подкрепено с ясни, конкретни и актуализирани доказателствени документи. Помощ, която надхвърля съответния интензитет на помощта, не следва да бъде освободена от изискванията за уведомяване. Всички използвани при изчислението суми следва да представляват суми преди приспадане на данъци или други такси. Помощи, предоставяни на няколко части, следва да се сконтират към тяхната стойност към момента на предоставянето им. Допустимите разходи следва също да бъдат сконтирани към тяхната стойност към този момент.

([8]) ОВ C 155, 20.6.2008 г., стр. 10.

(20) Комисията следва да гарантира, че разрешената помощ не засяга конкуренцията и търговията до степен, която застрашава общите интереси на Съюза. Следователно помощта в полза на бенефициер — обект на неизпълнено разпореждане за възстановяване вследствие на предходно решение на Комисията, с което помощта се обявява за неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар, следва да бъде изключена от приложното поле на настоящия регламент.

(21) Помощта за предприятия в затруднено положение следва да бъде изключена от приложното поле на настоящия регламент. Тази помощ следва да бъде оценена въз основа на Насоките за държавна помощ за оздравяване и преструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение ([9]).

(22) С настоящия регламент се консолидира богатият опит, натрупан от Комисията при оценката на оперативната помощ, предназначена за намаляване на външните разходи за транспорт. Такава помощ следва да бъде количествено определена въз основа на външните разходи, които могат да бъдат избегнати чрез приемане на по-устойчиво транспортно решение, вместо конкурентен, икономически рентабилен вид транспорт, като например изцяло автомобилния транспорт. Помощта може да бъде под формата на намаляване на таксите, които превозвачите плащат за ползване на инфраструктурата. Оперативната помощ за намаляване на външните разходи за транспорт следва да бъде обхваната от настоящия регламент само когато нарушенията на конкуренцията и търговията са ограничени и при спазване на точно определени условия. Такъв е случаят, когато избегнатите външни разходи се изчисляват в съответствие с правилата и методиката, определени в Наръчника на Комисията относно външните разходи за транспорт ([10]), когато интензитетът на помощта остава под определени прагове и когато помощта се предоставя само за действително предоставени услуги за превоз с устойчив сухопътен транспорт. Това гарантира, че помощта е строго ограничена до компенсация за външните разходи, свързани с използването на по-устойчив вид транспорт.

(23) Освен това оперативната помощ за подпомагане на превозвачи или организатори на превоз при разкриване на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешни водни пътища следва да бъде обхваната от настоящия регламент само когато нарушаването на конкуренцията и търговията е ограничено и при спазване на точно определени условия. Такъв е случаят, когато размерът на помощта се изчислява във връзка с оперативните загуби, понесени от бенефициера през първите пет години от функционирането на новата търговска връзка, а интензитетът на помощта остава под определен праг.

(24) Инвестицията в железопътни обслужващи съоръжения, в съоръжения по вътрешните водни пътища, в съоръжения за мултимодален транспорт по железните и вътрешните водни пътища и в частни странични коловози в целия Съюз е от съществено значение, за да се гарантира свързаността, устойчивото функциониране на икономиката и сближаването между държавите членки. С такива инвестиции се подкрепят приоритетите на стратегията на Комисията за устойчива и интелигентна мобилност от 2020 г. ([11]), в която се дава приоритет на развитието на съоръжения за мултимодален транспорт. Настоящият регламент следва да обхваща инвестиционната помощ за изграждането, модернизирането и обновяването на железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища, съоръжения за мултимодален транспорт по железните и вътрешните водни пътища и частни странични коловози. Настоящият регламент не следва да се прилага за помощи за пристанищна инфраструктура (котвени стоянки, кейове и др.) и помощи за инфраструктура за достъп до пристанища, които отговарят на условията за помощ съгласно Регламент (ЕС) № 651/2014 ([12]). Настоящият регламент обаче следва да се прилага за помощи за пристанищни суперструктури (повърхностни съоръжения, като например за съхранение, обслужващи съоръжения като складове, както и оборудване, използвано за експлоатацията на съоръжения), при условие че въпросната суперструктура е разположена в съоръжение за вътрешни водни пътища или съоръжение за мултимодален транспорт с железопътна връзка или връзка с вътрешни водни пътища. За този вид помощ административната тежест, причинена от уведомяването за безпроблемни мерки за държавна помощ, следва да бъде намалена, което дава също възможност на Комисията да се съсредоточи върху случаите, които потенциално нарушават конкуренцията в най-голяма степен. Условията за освобождаване на инвестиционната помощ за обслужващи железопътни съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища, съоръжения за мултимодален транспорт по железните и вътрешните водни пътища и частни странични коловози от изискването за уведомяване следва да ограничат нарушаването на конкуренцията и търговията, което би нарушило еднаквите условия на конкуренция на вътрешния пазар. Нарушенията на търговията и конкуренцията се ограничават, по-специално като се гарантира пропорционалността на помощта.

([9]) ОВ C 249, 31.7.2014 г., стр. 1.

([10]) Европейска комисия, генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. и др., Наръчник за оценка на външните разходи в транспорта — версия 2019 г. — 1.1, Служба за публикации на Европейския съюз, 2020 г., https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

([11]) 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).

([12]) Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

(25) Настоящият регламент следва да обхваща инвестиционната помощ за придобиване на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт и определени категории оборудване от решаващо значение за устойчивия мултимодален транспорт (т.е. интермодални товарни единици и кранове на борда на плавателни съдове) само когато нарушаването на конкуренцията и търговията е ограничено. При придобиването на определени видове оборудване за устойчив мултимодален транспорт, това е така при схемите за помощ, които обхващат кранове на борда на плавателни съдове и част от разходите за интермодални товарни единици и при които интензитетът на помощта остава под точно определени прагове. При придобиването на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, това е така, когато помощта е под формата на гаранция за купувача на превозното средство, ако са спазени точно определени условия. В железопътния сектор МСП и новите участници срещат трудности да обновят или увеличат своите паркове поради големите инвестиционни разходи за придобиването на подвижен състав и трудностите при достъпа до финансиране. Малките предприятия със средна пазарна капитализация (МПСПК) срещат сходни предизвикателства. В сектора на вътрешните водни пътища повечето оператори са МСП или в най-добрия случай МПСПК. Това затруднява обновяването или увеличаването на флота им поради трудности да си намерят финансиране от пазара. Поради това инвестиционната помощ под формата на гаранции за нови участници в железопътния сектор, за МСП и за МПСПК в секторите на железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт насърчава устойчивия транспорт, без да нарушава неоправдано конкуренцията и търговията.

(26) В съответствие с транспортната и цифровата политика на Съюза са необходими допълнителни усилия, за да са възможни комуникацията между различните транспортни информационни системи и координацията на транспортните мрежи и трансграничната конкуренция, и за да се подобри безопасността на транспорта в Съюза. Това е необходимо поради различните стандарти на транспортните мрежи, липсата на техническа хармонизация, несъвместимите инструменти и системи за събиране на данни и опасенията относно обмена на данни и суверенитета на данните. Освен това опитът при оценяването на мерките за подпомагане на оперативната съвместимост, за които е подадено уведомление съгласно Насоките от 2008 г. за държавните помощи за железопътните предприятия ([13]), показва, че съществуват сериозни пазарни неефективности поради неефективност в координацията и поставянето в неизгодно положение на първите навлезли на пазара предприятия, при което ползите, свързани с въвеждането на конкретна технология или стандарт, надхвърлят търговския интерес на превозвачите.

(27) Такъв е случаят например със системите за контрол на влаковете и движението като Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS). ERTMS е единна европейска система за сигнализация и контрол на скоростта, която осигурява оперативна съвместимост на националните железопътни системи, като намалява разходите за закупуване и поддръжка на системите за сигнализация и увеличава скоростта на влаковете, капацитета на инфраструктурата и нивото на безопасност в железопътния транспорт. ERTMS се състои от Европейската система за управление на влаковете (ETCS), т.е. система за сигнализация в кабината, която включва автоматична защита на влаковете, железопътна мобилна радиосистема (RMR) и автоматична експлоатация на влаковете (ATO). Системата RMR, използвана в момента за железопътни операции, а именно Глобалната система за мобилни връзки за железниците (GSM-R), се основава на спецификации, изготвени преди 20 години. Поради технологичното остаряване е малко вероятно да бъде осигурена подкрепата на сектора за GSM-R за периода след 2031 г. Като се имат предвид ограничените отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията, които оказва помощта за оперативна съвместимост, и като се има предвид придобитият опит, тази помощ следва да бъде обхваната от настоящия регламент при ясно определени условия.

(28) За да се насърчи конкурентоспособността на железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт, е необходимо също така да се насърчат техническата адаптация и модернизацията в секторите на устойчивия сухопътен транспорт. Помощта за такива инвестиции следва да зависи от спазването на условия, ограничаващи нарушаването на конкуренцията и търговията, което би нарушило еднаквите условия на конкуренция на вътрешния пазар. По-специално, с условията за освобождаване на такава помощ от изискването за уведомяване следва да се гарантира, че помощта е необходима и пропорционална, и да се включват предпазни мерки относно вида на помощта, допустимите бенефициери и допустимите разходи.

(29) Помощта за предприятия за адаптиране към бъдещи стандарти на Съюза може да доведе до по-бързо постигане на високо ниво на хармонизация и стандартизация. Помощ не следва да се освобождава от изискването за уведомяване, когато чрез инвестициите предприятията постигат съответствие с вече приетите стандарти на Съюза. Ако обаче съответният стандарт на Съюза вече е приет, но още не е влязъл в сила, помощта може да има стимулиращ ефект, ако стимулира инвестицията да бъде осъществена и финализирана поне 12 месеца преди стандартът да влезе в сила, ако стандартът не се прилага със задна дата. За да не се попречи на държавите членки да определят задължителни национални стандарти, които са по-строги или амбициозни от съответните стандарти на Съюза, 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 Съюза.

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

(30) Някои категории помощи, обхващащи големи суми помощ, отпуснати на проект, следва да бъдат оценявани от Комисията след уведомяване поради по-големия риск от неоправдано нарушаване на конкуренцията и търговията. Следователно, за всяка помощ, предоставена над определени прагове, следва да продължава да се прилага задължението за уведомяване, определено в член 108, параграф 3 от Договора. Следва да се гарантира, че праговете не се заобикалят чрез изкуствено разделяне на проекти на няколко проекта със сходни характеристики, цели или бенефициери.

(31) С оглед на по-голямото потенциално въздействие на мащабните схеми за помощ върху търговията и конкуренцията схемите за помощ, чийто бюджет надхвърля определен праг през дадена година или общо, въз основа на абсолютна стойност, по принцип следва да подлежат на оценка на държавната помощ. Оценката следва да има за цел да се провери: i) дали предположенията и условията, на които се основава съвместимостта на схемата, са потвърдени; и ii) ефективността на мярката за помощ с оглед на нейните общи и специфични цели. Следва също така да се посочи въздействието на схемата върху конкуренцията и търговията. За да се гарантира равно третиране, оценката на държавната помощ следва да се извърши въз основа на план за оценка, одобрен от Комисията. Въпреки че обикновено такъв план следва да бъде съставен, когато се разработва схемата, и следва да бъде одобрен своевременно с цел тя да бъде приведена в действие, това невинаги е възможно. Поради това, за да не се забави влизането в сила на схемите за помощ, настоящият регламент следва да се прилага за тях за първоначален максимален период от шест месеца. Комисията следва да може да удължи този срок, след като планът за оценка бъде одобрен. За тази цел Комисията следва да бъде уведомена за плана за оценка в срок до 20 работни дни след влизането в сила на схемата. В изключителни случаи Комисията следва също така да има възможността да реши, че не е необходима оценка предвид специфичните характеристики на ситуацията.

(32) От държавите членки следва да се изисква да предоставят на Комисията цялата информация, от която тя се нуждае, за да оцени плана за оценка. Комисията следва също така да има възможността да поиска допълнителна информация без неоправдано забавяне, ако е нужно. Измененията на подлежащите на оценка схеми, различни от изменения, които не могат да засегнат съвместимостта на схемата за помощ в приложното поле на настоящия регламент или не могат да засегнат съществено съдържанието на одобрения план за оценка, следва да бъдат изключени от приложното поле на настоящия регламент. Измененията с чисто формален или административен характер, включително извършените в рамките на мерки, които са съфинансирани от Съюза, не следва да се смята, че засягат съществено съдържанието на одобрения план за оценка.

(33) За да се установи дали са спазени праговете за уведомяване и максималните интензитети на помощ, определени в настоящия регламент, следва да се вземе предвид общата сума на мерките за помощ за подпомаганата дейност или подпомагания проект. В настоящия регламент следва да бъдат посочени обстоятелствата, при които могат да се натрупват различни категории помощи. Помощ, която е освободена от изискванията за уведомяване съгласно настоящия регламент, следва да може да се натрупва с всяка друга съвместима помощ, освободена съгласно други регламенти, или с всяка друга помощ, одобрена от Комисията, доколкото тези мерки се отнасят до различни установими допустими разходи. Когато различни източници на помощ са свързани със същите напълно или частично съвпадащи установими допустими разходи, натрупване следва да бъде разрешено до най-високия интензитет или размер на помощта, приложими за тази помощ съгласно настоящия регламент. Настоящият регламент следва да съдържа също така специални разпоредби за натрупване на мерки за помощи със и без установими допустими разходи, както и за натрупване с помощ *de minimis*. Често помощите *de minimis* не се предоставят или не са свързани със специфични установими допустими разходи. В такъв случай следва да е възможно помощите *de minimis* да се натрупват свободно с държавни помощи, освободени от задължението за уведомяване по силата на настоящия регламент. Когато обаче помощ *de minimis* се предоставя за същите установими допустими разходи, както и държавната помощ, освободена по силата на настоящия регламент, натрупването следва да бъде позволено единствено до максималния интензитет на помощта, определен в глава II от настоящия регламент.

(34) Финансиране, управлявано централно от институциите, агенциите, съвместните предприятия или други органи на Съюза и което не е пряко или косвено под контрола на държави членки, не представлява държавна помощ. Когато такова финансиране се комбинира с държавна помощ, за определянето на това дали са спазени праговете за уведомяване и максималните интензитети или максималните размери на помощта следва да се взема предвид само държавната помощ. Това следва да се прилага, в случай че общият размер на публичното финансиране, отпуснато във връзка със същите допустими разходи, не надвишава най-благоприятния процент на финансиране, определен в приложимите правила на правото на Съюза.

(35) Прозрачността на държавната помощ е от изключително важно значение за правилното прилагане на разпоредбите на Договора и води до по-добро спазване, по-добра отчетност, партньорски проверки и в крайна сметка — до по-ефективни публични разходи. За да се гарантира прозрачност, държавите членки следва да създадат подробни уебсайтове на регионално или национално равнище, в които се представя обобщена информация относно всяка мярка за помощ, която е освободена от задължението за уведомяване по настоящия регламент. Като алтернатива държавите членки следва да могат да публикуват обобщената информация за всяка мярка за помощ, освободена от задължението за уведомяване, в модула на Комисията за прозрачност. Съгласно стандартната практика за публикуване на информация в съответствие с Директива (ЕС) 2019/1024 на Европейския парламент и на Съвета ([14]) следва да се използва стандартен формат. С този формат следва да е възможно търсенето, изтеглянето и лесното публикуване на информацията в интернет. Електронните препратки към уебсайтовете за държавни помощи на всички държави членки следва да бъдат публикувани на уебсайта на Комисията. В съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2022/2586 на Съвета обобщената информация за всяка мярка за помощ, освободена от задължението за уведомяване съгласно настоящия регламент, следва да се публикува на уебсайта на Комисията.

(36) Прилагането на правилата за държавните помощи зависи до голяма степен от сътрудничеството на държавите членки. Затова държавите членки следва да предприемат всички необходими мерки, за да гарантират спазването на настоящия регламент, включително съответствието на индивидуалните помощи, отпуснати по схеми за групово освобождаване, с всички съответни условия.

(37) За да се гарантира ефективният контрол на мерките за помощ в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/2586 на Съвета, е целесъобразно да бъдат определени изисквания по отношение на докладването от страна на държавите членки относно мерките за помощ, освободени по силата на настоящия регламент. Целесъобразно е също така да се определят правила относно документацията, която държавите членки трябва да съхраняват за помощите, освободени от задължението за уведомяване съгласно настоящия регламент, с оглед на давностния срок, определен в член 17 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ([15]).

(38) За да се засили ефективността на условията за съвместимост, определени в настоящия регламент, Комисията следва да може да отменя предимството на груповото освобождаване в бъдеще в случай на неспазване на тези изисквания. Комисията следва да може да ограничи тази отмяна до определени видове помощ, до някои бенефициери или мерки за помощ, приети от някои органи, когато неспазването на настоящия регламент засяга само ограничена група от мерки или някои органи. Тази целенасочена отмяна следва да представлява съразмерна корективна мярка, пряко свързана с установените случаи на неспазване. Когато за дадена мярка за помощ не е подадено уведомление и тя не отговаря на всички условия, за да бъде освободена от изискването за уведомяване, тя представлява неправомерна помощ, която Комисията трябва да проучи в рамките на съответната процедура, определена в Регламент (ЕС) 2015/1589 за помощ, за която не е подадено уведомление. Отмяната на предимството на груповото освобождаване за в бъдеще не следва да засяга факта, че всички предишни мерки, които са в съответствие с настоящия регламент, са били групово освободени.

(39) С цел премахване на различията, които могат да доведат до нарушаване на конкуренцията и търговията, и за улесняване на координацията между различните инициативи на Съюза и национални инициативи, отнасящи се за МСП, както и за постигането на по-голяма административна яснота и правна сигурност, определението за МСП по смисъла на приложение I към настоящия регламент, следва да се основава на определенията в Препоръка 2003/361/ЕО на Комисията ([16]).

(40) Политиката за държавна помощ следва периодично да се преразглежда въз основа на опита на Комисията в тази област. Ето защо срокът на прилагане на настоящия регламент следва да бъде ограничен. Поради това е целесъобразно да се предвидят преходни разпоредби за уреждане на третирането на освободените схеми за помощ в края на периода на прилагане на настоящия регламент. Тези правила следва да предвиждат време за държавите членки да се адаптират към бъдещи нови режими,

([14]) Директива (ЕС) 2019/1024 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. относно отворените данни и повторното използване на информацията от обществения сектор (ОВ L 172, 26.6.2019 г., стр. 56. ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

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

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

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за следните категории помощи:

а) схеми за оперативна помощ за намаляване на външните разходи за транспорт;

б) схеми за оперативна помощ за разкриване на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища;

в) схеми за инвестиционна помощ за изграждането, модернизирането и обновяването на железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища и съоръжения за мултимодален транспорт по железните и вътрешните водни пътища, включително пристанищна суперструктура, при условие че въпросната суперструктура се намира в съоръжение за вътрешен воден транспорт или съоръжение за мултимодален транспорт с железопътна връзка или връзка по вътрешните водни пътища;

г) инвестиционна помощ *ad hoc* и схеми за инвестиционна помощ за изграждането, модернизирането и обновяването на товарни терминали за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт;

д) схеми за инвестиционна помощ за изграждането, модернизирането и обновяването на частни странични коловози;

е) схеми за инвестиционна помощ за придобиване на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт;

ж) схеми за инвестиционна помощ за придобиване на интермодални товарни единици и кранове на борда на плавателни съдове;

з) схеми за инвестиционна помощ за оперативна съвместимост в секторите на устойчивия сухопътен транспорт;

и) схеми за инвестиционна помощ за адаптиране и модернизиране в секторите на устойчивия сухопътен транспорт.

2. Настоящият регламент не се прилага за следните категории помощи:

а) схеми за помощ, които не изключват изрично плащането на индивидуална помощ в полза на предприятие, което е обект на неизпълнено разпореждане за възстановяване вследствие на предходно решение на Комисията, с което дадена помощ, предоставена от същата държава членка, се обявява за неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар;

б) помощ *ad hoc* за предприятие, което е обект на неизпълнено разпореждане за възстановяване вследствие на предходно решение на Комисията, с което помощ, предоставена от същата държава членка, се обявява за неправомерна и несъвместима с вътрешния пазар;

в) помощите, подчинени на преференциалното използване на национални продукти спрямо вносни продукти;

г) помощи за предприятия в затруднено положение;

д) мерки за помощ, които сами по себе си, поради придружаващите ги условия или поради метода на тяхното финансиране, водят до неотделимо нарушение на законодателството на Съюза, и по-специално:

i) мерки за помощ, при които предоставянето на помощта е обвързано със задължението седалището или основното място на установяване на бенефициера да се намира в съответната държава членка. Разрешава се обаче изискването към момента на изплащането на помощта бенефициерът да е създал седалище или клон в държавата членка, предоставяща помощта;

ii) помощ, чието предоставяне е свързано със задължението бенефициерът да използва национално произведени стоки или услуги;

е) помощ за изпълнение на задължения, присъщи на понятието за обществена услуга за пътнически или товарен транспорт;

ж) помощ за пристанищна инфраструктура и за инфраструктура за достъп до пристанища, която се оценява пряко от Комисията съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора или която попада в приложното поле на Регламент (ЕС) № 651/2014;

з) схемите за помощ, посочени в глава II от настоящия регламент, ако попадат в обхвата на член 20 от настоящия регламент, от изтичането на шест месеца след влизането им в сила или от по-късна дата, определена от Комисията в съответствие с член 20, параграф 1 от настоящия регламент;

и) всички изменения на схемите, посочени в буква з), с изключение на измененията, които не засягат съвместимостта на схемата за помощ по смисъла на настоящия регламент или които не засягат съществено съдържанието на одобрения план за оценка.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

а) „сектори на устойчивия сухопътен транспорт“ означава железопътният сектор, секторът на вътрешните водни пътища и устойчивият мултимодален транспорт в сектора на наземния транспорт;

б) „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 разходи, свързани с емисиите на парникови газове, замърсяването на въздуха, травми и смъртни случаи, шум и задръствания;

в) „схема за помощ“ означава всеки акт, на основата на който, и без да се изискват допълнителни мерки за прилагане, може да се предостави индивидуална помощ на предприятията, определени в акта по общ и абстрактен начин, и всеки акт, на основата на който помощ, която не е свързана с конкретен проект, може да бъде предоставена на едно или няколко предприятия за неопределен период от време и/или в неопределен размер;

г) „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 товарни терминала, които не са били пряко свързани с услуги за редовен железопътен превоз на товари поне три години преди началото на операциите на въпросната връзка;

д) „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 товарни терминала, които не са били пряко свързани с услуги за редовен превоз на товари по вътрешните водни пътища поне три години преди началото на операциите на въпросната връзка;

е) „товарен терминал“ означава структура, оборудвана за претоварване и временно складиране на товари;

ж) „железопътно обслужващо съоръжение“ означава обслужващо съоръжение (например железопътен товарен терминал или съоръжение за поддръжка или съхранение) и неговата инфраструктура за достъп (включително физическото или цифровото оборудване, необходимо за функционирането му), което се намира в рамките на Съюза и е посочено в приложение II към Директива 2012/34/ЕС на Европейски парламент и Съвета ([17]), с изключение на съоръжения или оборудване, свързани с извършване на нетранспортни дейности;

з) „инфраструктура за достъп“ означава всеки вид инфраструктура, необходима за осигуряването на достъп и влизане по суша или море и река от ползвателите до съоръжение за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища или съоръжение за унимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища, по-специално пътища, железопътни коловози, канали и шлюзове;

и) „съоръжение по вътрешните водни пътища“ означава обслужващо съоръжение (например товарен терминал или съоръжение за поддръжка или съхранение) и неговата инфраструктура за достъп (включително физическото или цифровото оборудване, необходимо за функционирането му), намиращо се в рамките на Съюза и се използва за извършване на вътрешен воден транспорт, с изключение на съоръжения или оборудване, които са свързани с извършването на нетранспортни дейности;

й) „пристанищна суперструктура“ означава надземни съоръжения (например за съхранение), стационарно оборудване (като складове и сградите на терминала) и мобилно оборудване (като кранове), разположени в пристанище за предоставяне на пристанищни услуги, свързани с транспорта, при условие че въпросната суперструктура се намира в съоръжение за мултимодален транспорт с железопътна връзка или връзка по вътрешните водни пътища;

([17]) Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

к) „съоръжение за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища“ означава обслужващо съоръжение, включително пристанищна суперструктура и товарни терминали за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, и неговата инфраструктура за достъп (включително физическото или цифровото оборудване, необходимо за функционирането му), което се намира в рамките на Съюза и е необходимо за предоставяне на железопътен или вътрешен воден транспорт в комбинация с други видове транспорт, с изключение на съоръжения или оборудване, свързани с извършването на нетранспортни дейности;

л) „мултимодален транспорт“ означава превозът на товари или пътници чрез минимум два различни вида транспорт;

м) „помощ *ad hoc*“ означава помощ, която не е предоставена въз основа на схема за помощ;

н) „частен страничен коловоз“ означава част от железопътна инфраструктура, която е частна собственост и частно управлявана включително железопътни коловози и всякакви други инсталации или оборудване, необходими за нейното функциониране, свързваща товарните съоръжения на обществената железопътна мрежа, които не се квалифицират като обслужващи съоръжения съгласно приложение II към Директива 2012/34/ЕС, както и всяка специализирана инфраструктура, обслужваща железопътна инфраструктура, която е частна собственост и частно управлявана;

о) „специализирана инфраструктура“ означава инфраструктура, която е изградена за предприятия, които могат да бъдат предварително идентифицирани, и е съобразена с техните нужди;

п) „превозно средство за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт“ означава:

i) подвижния състав; или

ii) плавателен съд по вътрешни водни пътища;

р) „подвижен състав“ означава всяко от следните:

i) локомотиви за превоз на товари и пътници и пътнически подвижен състав, включително термични или електрически тягови единици, самоходни пътнически влакове с топлинно или електрическо задвижване и пътнически вагони;

ii) товарни вагони, включително ниски превозни средства, предназначени за цялата мрежа, и превозни средства, предназначени за превозване на камиони;

с) „плавателен съд по вътрешни водни пътища“ означава плавателен съд за превоз на пътници или товари, предназначен да плава само или предимно по вътрешни водни пътища или във води, намиращи се във или близо до спокойни води, включително плавателни съдове, построени специално за задвижването на тласкан състав;

т) „малко предприятие със средна пазарна капитализация“ или „МПСПК“ означава предприятие, което отговаря на критериите, определени в приложение IV към настоящия регламент. За целите на помощта, включена във финансови продукти, подкрепяни от фонда InvestEU по многогодишната финансова рамка на Съюза за периода 2021—2027 г. ([18]), „малко предприятие със средна пазарна капитализация“ или „МПСПК“ означава предприятие, което не е МСП и има до 499 служители;

у) „интермодална товарна единица“ (ИТЕ) означава контейнер, сменяема каросерия или полуремарке/моторно пътно превозно средство за товари, или комбинация от превозни средства, използвани за интермодален транспорт;

ф) „интермодален транспорт“ означава движение на товари в една и съща интермодална товарна единица или превозно средство, при което се използват последователно няколко вида транспорт, без да се претоварват самите товари при преминаването към друг вид транспорт;

х) „мореплавателен съд“ означава плавателен съд, различен от плавателните съдове, които плават само или главно във вътрешни водни пътища или във води в рамките на или прилежащи към защитени води;

ц) „предприятие в затруднено положение“ означава предприятие в затруднено положение, както е определено в член 2, параграф 18 от Регламент (ЕС) № 651/2014;

ч) „оборудване за устойчив мултимодален транспорт“ означава оборудване от решаващо значение за устойчивия мултимодален транспорт, като например полуремаркета, оборудвани с автокран, с изключение на оборудване, използвано за съоръженията;

ш) „индивидуална помощ“ означава i) помощ *ad hoc*; и ii) предоставяне на помощ на индивидуални бенефициери въз основа на схема за помощ;

([18]) Регламент (ЕС, Евратом) 2020/2093 на Съвета от 17 декември 2020 г. за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2021—2027 (ОВ L 433 I, 22.12.2020 г., стр. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

щ) „товарен терминал за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт“ означава товарен терминал между две различни железопътни системи или между най-малко два вида транспорт, единият от които е железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт и неговата инфраструктура за достъп (включително физическото или цифровото оборудване, необходимо за функционирането му), намиращ се в Съюза, като например товарни терминали в пристанища по вътрешните водни пътища или морски пристанища, по вътрешните водни пътища или на летища, или мултимодални логистични платформи, с изключение на съоръжения или оборудване, свързани с извършването на нетраспортни дейности;

аа) „капиталова инвестиция“ означава предоставяне на капитал в полза на предприятие, осъществено пряко или непряко в замяна на собствеността върху съответен дял от това предприятие;

бб) „квазикапиталова инвестиция“ означава вид финансиране, нареждащо се между собствения капитал и дълга. То е с по-голям риск от първостепенния дълг и с по-малък риск от базовия собствен капитал. Нейната рентабилност за притежателя ѝ зависи главно от печалбите или загубите на целевото предприятие, в което е направена, като тя не е обезпечена в случай на неизпълнение на задълженията. Квазикапиталовите инвестиции могат да бъдат структурирани като необезпечен и подчинен дълг, включително дълг „мецанин“, а в някои случаи и конвертируеми в собствен капитал, или като привилегирован собствен капитал;

вв) „започване на работа“ означава първото от следните събития: започване на строителните работи, свързани с инвестицията, или поемане на първия правно обвързващ ангажимент за поръчка на оборудване, или при поглъщания — момента на придобиване на активите, пряко свързани с придобития стопански обект;

гг) „последваща фискална схема“ означава схема под формата на данъчни предимства, която представлява изменена версия на вече съществуваща фискална схема под формата на данъчно предимство и която я заменя;

дд) „интензитет на помощта“ означава брутният размер на безвъзмездна помощ, изразен като процент от допустимите разходи, преди приспадането на данъци или други такси;

ее) „превозвач“ означава предприятие, което извършва превоз на пътници или товари в секторите на устойчивия сухопътен транспорт;

жж) „организатор на превоза“ означава предприятие, което организира движение на товари и по този начин прави избор между видовете транспорт;

зз) „устойчив сухопътен транспорт“ означава превоз на товари или пътници с железопътен, вътрешен воден или устойчив мултимодален транспорт;

ии) „сухопътен транспорт“ означава превоз на стоки или пътници с железопътен, вътрешен воден или автомобилен транспорт;

йй) „морски превози на къси разстояния“ означава придвижването на товари и пътници по море между пристанища, разположени в географските води на една или повече държави членки, или между пристанище, разположено във водите на държави членки, и пристанище, разположено във водите на съседна трета държава, която има брегова линия с моретата, граничещи с водите на една или повече държави членки ([19]);

кк) „устойчив мултимодален транспорт“ означава превоз на товари или пътници с поне два различни вида транспорт, като поне един от използваните видове транспорт е железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, или когато мултимодалният транспорт съчетава сухопътен транспорт с морски превози на къси разстояния;

лл) „нетранспортни дейности“ означава търговски услуги, които не са свързани с устойчив сухопътен транспорт, включително спомагателни услуги за пътници, спедитори или други доставчици на услуги, като например отдаване под наем на помещения за офиси, магазини и хотели;

мм) „TEN-T“ означава мрежата, посочена в член 2, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2024/1679;

нн) „железопътно предприятие“ означава железопътно предприятие според определението на член 3, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС;

([19]) Член 3, точка 25 от Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

оо) „нов участник“ означава железопътно предприятие съгласно определението в член 3, параграф 1 от Директива № 2012/34/ЕС, което отговаря на следните две условия:

i) то е получило лиценз в съответствие с член 17, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС за съответния пазарен сегмент по-малко от двадесет години преди предоставянето на помощта;

ii) то не е свързано по смисъла на член 3, параграф 3 от приложение I към настоящия регламент с железопътно предприятие, получило лиценз съгласно член 3, параграф 14 от Директива 2012/34/ЕС преди 1 януари 2010 г.;

пп) „малко и средно предприятие“ или „МСП“ означава предприятие, което отговаря на условията, определени в приложение I към настоящия регламент;

рр) „Европейска среда на речните информационни услуги (RIS)“ означава електронна платформа с единна точка за достъп въз основа на информация от националните RIS, която предоставя технически и оперативни услуги за ползвателите на RIS и съдържа връзки към електронното докладване в съответствие с принципа на еднократност, като се гарантира, че гражданите и предприятията предоставят данни на публичните администрации само веднъж;

сс) „телематични приложения за услуги за превоз на товари“ означава приложения като информационни системи (контрол в реално време на товарите и влаковете), системи за композиране и разпределение, системи за резервации, плащане и фактуриране, и приложения за управление на връзките с други видове транспорт и за създаване на електронни придружаващи документи;

тт) „европейски регистър на превозните средства“ означава регистър съгласно член 22, параграф 1 и член 47, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета ([20]);

Член 3

Условия за освобождаване

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

Член 4

Прагове за уведомяване

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

а) за индивидуална оперативна помощ за разкриване на нови търговски връзки, предоставена по схема: 15 милиона евро за връзка;

б) за индивидуална инвестиционна помощ, предоставена по схема за изграждането, модернизирането и обновяването на железопътни обслужващи съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища или съоръжения за мултимодален транспорт по железните и вътрешните водни пътища: 30 милиона евро на проект;

в) за инвестиционна помощ *ad hoc* за изграждането, модернизирането и обновяването на товарни терминали за железопътен или вътрешен воден транспорт: 10 милиона евро на проект;

г) за индивидуална инвестиционна помощ, предоставена по схема за частни странични коловози: 4 милиона евро за проект.

([20]) 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 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Член 5

Прозрачност на помощта

1. Настоящият регламент се прилага само към помощите, за които може да се изчисли точно и предварително брутният им еквивалент на безвъзмездна помощ, без да е необходимо да се извършва оценка на риска („прозрачна помощ“).

2. За прозрачни се приемат следните категории помощи:

а) помощи под формата на безвъзмездни средства и лихвени субсидии;

б) помощи под формата на заеми, при които брутният еквивалент на безвъзмездна помощ е изчислен въз основа на референтния лихвен процент, преобладаващ към момента на предоставяне на помощта, както е посочено в Съобщението на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти ([21]);

в) помощи под формата на данъчни предимства и намалени налози, когато по мярката е предвиден таван, с който се гарантира, че приложимият праг няма да бъде надхвърлен;

г) помощи под формата на капиталови инвестиции и квазикапиталови инвестиции, при които брутният еквивалент на безвъзмездна помощ се счита за номиналната стойност на тези инвестиции;

д) помощ под формата на гаранции, ако е изпълнено едно от следните условия:

i) брутният еквивалент на безвъзмездна помощ е изчислен въз основа на премиите в защитената област, определени в Известието на Комисията относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора по отношение на държавните помощи под формата на гаранции;

ii) преди мярката да бъде приведена в действие, методиката за изчисляване на брутния еквивалент на безвъзмездна помощ на гаранцията е одобрена въз основа на Известието на Комисията относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора по отношение на държавните помощи под формата на гаранции, след като Комисията е била уведомена за тази методика, и одобрената методика е изрично предназначена за вида на гаранцията и сделката, за която е издадена, в контекста на прилагането на настоящия регламент;

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

Член 6

Стимулиращ ефект

1. Настоящият регламент се прилага само по отношение на помощи, които имат стимулиращ ефект.

2. Приема се, че помощта има стимулиращ ефект, ако бенефициерът е подал писмено заявление за помощ до съответната държава членка преди работата по проекта или дейността да е започнала. Заявлението за помощ съдържа поне следната информация:

а) наименованието и големината на предприятието;

б) описание на проекта или дейността, включително съответната начална и крайна дата;

в) местонахождението на проекта или дейността;

г) списък с разходите за проекта или дейността;

д) вида на помощта (безвъзмездна помощ, заем, гаранция, възстановяем аванс или друг вид) и размера на публичното финансиране, необходимо за проекта или дейността.

([21]) ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

3. Приема се, че помощите *ad hoc* за големи предприятия имат стимулиращ ефект, когато освен че гарантира, че са изпълнени условията, определени в параграф 2, преди да предостави съответната помощ държавата членка се е уверила, че от подготвената от бенефициера документация се вижда, че помощта ще доведе до едно или повече от следните положения:

а) съществено увеличаване на обхвата на проекта или дейността;

б) съществено увеличение на общата сума, изразходвана от бенефициера за проекта или дейността;

в) съществено увеличаване на скоростта на изпълнение на проекта или дейността.

4. Чрез дерогация от параграфи 2 и 3 се приема, че мерките под формата на данъчни предимства имат стимулиращ ефект, ако са изпълнени следните кумулативни условия:

а) мярката предвижда право на помощ в съответствие с обективни критерии и без свобода на преценка от страна на държавата членка;

б) мярката е приета и е била в сила, преди да започне работата по подпомагания проект или подпомаганата дейност, освен в случай на последващи схеми за помощ, при условие че проектът или дейността вече са били обхванати от предходни схеми под формата на данъчни предимства.

5. По изключение от параграфи 2, 3 и 4, помощта за намаляване на външните разходи за транспорт се счита, че има стимулиращ ефект, когато са изпълнени условията, определени в член 10.

Член 7

Интензитет на помощта и допустими разходи

1. За да се изчислят интензитетът на помощта и допустимите разходи, всички използвани цифрови стойности представляват суми преди приспадането на данъци или други такси. Данъкът върху добавената стойност, начислен върху допустимите разходи, който подлежи на възстановяване съгласно приложимото национално данъчно право, обаче не се взема предвид при изчисляване на интензитета на помощта и допустимите разходи. Допустимите разходи се подкрепят с доказателствени документи, които са ясни, конкретни и актуални. Размерите на допустимите разходи може да се изчисляват в съответствие с опростени варианти за разходите, при условие че дадената операция е поне частично финансирана от фонд на Съюза, позволяващ използването на опростени варианти за разходите, и категорията разходи е допустима съгласно съответните разпоредби. В такъв случай се прилагат опростените варианти за разходите, предвидени в съответните правила, приложими за фонд на Съюза.

2. Що се отнася до проекти, изпълнявани в съответствие с планове за възстановяване и устойчивост, одобрени от Съвета съгласно Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета ([22]), размерите на допустимите разходи също може да се изчисляват в съответствие с опростените варианти на разходите, определени в Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([23]) или Регламент (ЕС) 2021/1060 на Европейския парламент и на Съвета ([24]).

3. В случаите, в които помощта се предоставя под форма, различна от безвъзмездна помощ, размерът на помощта е брутният еквивалент на безвъзмездна помощ.

([22]) Регламент (ЕС) 2021/241 на Европейския парламент и на Съвета от 12 февруари 2021 г. за създаване на Механизъм за възстановяване и устойчивост (ОВ L 57, 18.2.2021 г., стр. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj).

([23]) Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 320, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj).

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

4. Платимите в бъдеще помощи, включително помощите, които се предоставят на няколко вноски, се сконтират до тяхната стойност към момента на предоставянето им. Допустимите разходи се сконтират до тяхната стойност към момента на предоставяне на помощта. Лихвеният процент, който се използва за сконтиране, е сконтовият процент, приложим към момента на предоставяне на помощта, както е посочено в Съобщението на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти ([25]).

Член 8

Натрупване

1. Когато се определя дали са спазени праговете за уведомяване, определени в член 4, и максималните интензитети на помощта, определени в глава II, се взема предвид общият размер на помощта за подпомаганите дейност, проект или предприятие, както е приложимо в зависимост от вида на помощта.

2. Когато финансиране от Съюза, управлявано централно от институциите, агенциите, съвместни предприятия или други органи на Съюза, което не е пряко или косвено под контрола на държавата членка, е съчетано с държавна помощ, само държавната помощ се взема предвид с цел да се установи дали са спазени праговете за уведомяване и максималните интензитети на помощта или максималните размери на помощта, при условие че общият размер на публично финансиране, предоставено във връзка със същите допустими разходи, не надхвърля най-благоприятния процент на финансиране, установен в законодателството на Съюза.

3. Помощта, освободена с настоящия регламент, с установими допустими разходи може да се натрупва с:

а) всяка друга държавна помощ, при условие че тази помощ се отнася до установими допустими разходи, различни от помощта, освободена с настоящия регламент;

б) всяка друга държавна помощ във връзка със същите допустими разходи, които частично или напълно се припокриват, при условие че това натрупване не води до надвишаване на най-високия интензитет на помощта или размер на помощта, приложими по силата на настоящия регламент;

в) всяка помощ *de minimis* по отношение на същите допустими разходи като за помощта, освободена с настоящия регламент, при условие че това натрупване не води до надвишаване на най-високия интензитет на помощта или размер на помощта, приложими по силата на настоящия регламент.

г) всяка друга държавна помощ без установими допустими разходи, по-специално всяка помощ без установими допустими разходи, освободена с Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията, или всяка помощ *de minimis* без установими допустими разходи.

Член 9

Публикуване и информация

1. Съответната държава членка осигурява публикуването в модула на Комисията за прозрачност ([26]) или на подробен уебсайт за държавна помощ, на национално или регионално равнище, на следното:

а) обобщената информация, посочена в член 19, в стандартизирания формат, определен в приложение II, или връзка, която предоставя достъп до нея;

б) пълния текст на всяка мярка за помощ съгласно предвиденото в член 19 или връзка, която предоставя достъп до пълния текст;

в) информацията, посочена в приложение III, относно всяка предоставена индивидуална помощ, надхвърляща 100 000 EUR.

2. Държавите членки организират своите подробни уебсайтове за държавна помощ по такъв начин, че да се осигури лесен достъп до информацията, посочена в приложение III.

([25]) ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

([26]) 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.

3. За схеми за помощ под формата на данъчни предимства условията, посочени в параграф 1, се считат за изпълнени, ако държавите членки публикуват необходимата информация за индивидуалните помощи в следните граници в милиони евро:

0,1—0,5;

0,5—1;

1—2;

2—5;

5—10;

10—20;

20—50;

50 и повече.

4. Държавите членки публикуват информацията, посочена в параграф 1, буква в), по организиран, достъпен и стандартизиран начин, посочен в приложение III, и осигуряват ефективно търсене и изтегляне. Държавите членки публикуват информацията в срок от шест 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. Информацията трябва да остане достъпна за срок от най-малко 10 години от датата, на която е предоставена помощта.

5. Комисията публикува на своя уебсайт:

а) връзките към уебсайтовете за държавни помощи, посочени в параграф 1;

б) обобщената информация, посочена в член 19.

ГЛАВА II

СПЕЦИАЛНИ РАЗПОРЕДБИ ЗА РАЗЛИЧНИТЕ КАТЕГОРИИ ПОМОЩИ

РАЗДЕЛ 1

Оперативна помощ

Член 10

Помощ за намаляване на външните разходи за транспорт

1. Оперативните схеми за намаляване на външните разходи за транспорт са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 93 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.

2. Допустими за помощ са операциите, свързани с железопътен, вътрешен воден или устойчив мултимодален транспорт на пътници и товари. Помощта трябва да се предоставя на превозвачи или организатори на превози, които избират решения за устойчив сухопътен транспорт.

3. Допустимите разходи са частта от външните разходи за транспорт, която може да бъде избегната чрез железопътен или вътрешен воден транспорт или чрез морски превози на къси разстояния, използвани в контекста на устойчив мултимодален транспорт, вместо с по-малко устойчивите конкурентни видове транспорт. Избегнатите външни разходи се изчисляват в съответствие с правилата и методиката, определени в Наръчника на Комисията относно външните разходи за транспорт, както са изменени или заменени ([27]).

([27]) Европейска комисия, генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. и др., Наръчник за оценка на външните разходи в транспорта — версия 2019 г. — 1.1, Служба за публикации на Европейския съюз, 2020 г., https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

4. Допустимите разходи се изчисляват, като се умножи i) разликата във външните разходи за пътник-километър, тон-километър или превозно средство-километър (или други транспортни единици, посочени в наръчника на Комисията) между подпомагания вид транспорт и по-малко устойчивата алтернатива по ii) общия обем на същата единица, реализиран от бенефициерите през периода, през който са направени допустимите разходи. Държавите членки могат да използват методиката на външните разходи, за да покрият всякакви оперативни разходи, включително оперативните разходи, свързани с използването на инфраструктурата.

5. Интензитетът на помощта не трябва да надвишава 60 % от допустимите разходи.

6. Помощта трябва да се отпуска въз основа на действително предоставени единици транспортна услуга, изразени в превозно средство-километър, пътник-километър за услуги за пътнически превоз, тон-километър за услуги за превоз на товари или други транспортни единици, предвидени в Наръчника на Комисията, а не въз основа на еднократна сума.

7. Ефектът от помощта, предоставена на превозвачите и организаторите на превози, трябва да е предотвратяване на намаляването или увеличаване на прехода към по-устойчиви видове сухопътен транспорт. За тази цел бенефициерите оповестяват публично най-малко следната информация:

а) предоставящия орган;

б) датата на предоставяне на помощта;

в) размера на получената помощ;

г) периода и операциите, обхванати от помощта.

Член 11

Помощ за разкриване на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и превоз на товари по вътрешните водни пътища

1. Схемите за помощ за разкриване на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и нови търговски връзки за превоз на товари по вътрешните водни пътища са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 93 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.

2. Помощта трябва да бъде предоставена на превозвачи или на организатори на превози, които събират данни за търсенето и организират планиран превоз на товари между железопътни или вътрешни водни товарни терминали с цел разкриване на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища.

3. Допустимите разходи са оперативните загуби, понесени по отношение на съответната връзка за срок от максимум пет години от датата, на която бенефициерът започне да експлоатира новата търговска връзка.

4. Оперативните разходи, свързани и предшестващи потенциалното разкриване на новата връзка, като например подготвителни проучвания или проучвания за осъществимост, също са допустими. Ако новата търговска връзка бъде пусната в експлоатация, тези оперативни разходи се включват в допустимите разходи за първата година от експлоатацията на новата търговска връзка. Ако новата търговска връзка не бъде пусната в експлоатация, тези оперативни разходи се считат за допустими за период до една година от датата, на която са направени за първи път.

5. За целите на настоящия член оперативни загуби означава отрицателната разлика между приходите и оперативните разходи, направени по отношение на съответната връзка, както и оперативните разходи за работите, свързани и предшестващи разкриването на новата търговска връзка. Допустимите разходи, разпределени за новата търговска връзка, обхващат всички преки оперативни разходи, направени при експлоатацията на новата търговска връзка, и подходящ принос към оперативните разходи, които са общи както за новата търговска връзка, така и за други дейности. Приходите, които трябва да се вземат предвид, включват всички приходи, получени от новата търговска връзка, включително всяка оперативна помощ, получена за намаляване на външните разходи за транспорт.

6. Интензитетът на помощта не трябва да надвишава 80 % от допустимите разходи през първата година, 70 % от допустимите разходи през втората година, 60 % от допустимите разходи през третата година, 50 % от допустимите разходи през четвъртата година и 40 % от допустимите разходи през петата година.

7. Помощта може да се изплаща авансово само ако се изплаща годишно, т.е. в началото на всеки едногодишен период. Когато помощта се изплаща авансово, допустимите разходи се оценяват предварително въз основа на разумни прогнози и се дисконтират до стойността им в момента на предоставянето на помощта.

8. Държавите членки трябва да въведат механизъм за контрол и възвръщане на предоставени средства, за да гарантират, че помощта не надвишава разрешения интензитет на помощта, посочен в параграф 6.

РАЗДЕЛ 2

Инвестиционна помощ

Подраздел А

Инвестиционна помощ за железопътни и вътрешно водни съоръжения за унимодален и мултимодален транспорт, както и за частни странични коловози

Член 12

Помощ за изграждането, модернизирането и обновяването на железопътни и вътрешно водни съоръжения за унимодален и мултимодален транспорт

1. Помощта за изграждането, модернизирането и обновяването (включително подмяна) на железопътни обслужващи съоръжения, вътрешно водни съоръжения или съоръжения за мултимодален транспорт по железните и вътрешните водни пътища е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 93 от Договора и се освобождава от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.

2. Помощта трябва да се предоставя на собственици или оператори на железопътно обслужващо съоръжение, съоръжение по вътрешните водни пътища или съоръжение за мултимодален транспорт по железните или вътрешните водни пътища, които изграждат, модернизират или обновяват такова съоръжение въз основа на схеми, с изключение на помощта за изграждането, модернизирането и обновяването на товарни терминали за железопътен или за вътрешен воден транспорт, която може да бъде предоставена и като помощ *ad hoc*. Когато се предоставя помощ *ad hoc*, предварително прогнозираното потенциално търсене на капацитет, поне в средносрочен план, трябва да надвишава комбинирания капацитет на подпомаганото съоръжение и на други съществуващи или вече планирани съоръжения, които разумно биха могли да служат като алтернативи на подпомаганото съоръжение.

3. Допустимите разходи са инвестиционните разходи в материални (дълготрайни и движими) и нематериални активи, пряко свързани с изграждането, модернизирането или обновяването на съответното съоръжение. Инвестиционните разходи включват повърхностни съоръжения (например за съхранение), стационарно оборудване (като складове и сградите на терминала), оборудване, използвано за експлоатацията на съоръжението (например ричстакери), намиращи се в съоръжението, както и ИТ и цифрово оборудване и софтуер за предоставяне на свързани с транспорта услуги. Разходите, произтичащи от проучвания за осъществимост и топологични проучвания, както и разходите за планиране и инсталация също са допустими.

4. Разходите, свързани с нетранспортни дейности, не са допустими.

5. Размерът на помощта не трябва да надвишава по-ниския от следните прагове:

а) разликата между допустимите разходи, от една страна, и сумата на сконтираната оперативна печалба на инвестицията през нейния икономически живот и дисконтираната крайна стойност на тази инвестиция (остатъчна стойност в края на икономическия живот на инвестицията), от друга страна. Сконтираната оперативна печалба включва също допълнителните оперативни нетни печалби, генерирани от нетранспортни дейности, свързани с транспортните дейности, които ще се извършват в съответното съоръжение (като отдаване под наем на търговски площи, разположени в съоръжението). Сконтираната оперативна печалба и крайната стойност се приспадат от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или впоследствие чрез механизъм за възвръщане на предоставени средства. Чрез размера на помощта може да бъде реализирана разумна печалба. Разумната печалба се определя по отношение на обичайната печалба за съответния сектор и вид проект. При всички случаи норма на възвръщаемост на капитала, която не надхвърля съответния суапов процент плюс премия от 100 базисни пункта, се счита за разумна;

б) 50 % от допустимите разходи.

6. Чрез дерогация от параграф 5, за помощ, която не надвишава 5 милиона евро на проект, помощта трябва да бъде предоставена до максимален интензитет на помощта от 50 % от допустимите разходи.

7. Интензитетът на помощта може да бъде увеличен до 10 процентни пункта за съоръжения, разположени по протежение на TEN-T.

8. Достъпът до подпомаганото съоръжение трябва да бъде открит, прозрачен и недискриминационен и трябва да бъде предоставен за всички заинтересовани ползватели в съответствие със секторното законодателство, включително Директива 2012/34/ЕС.

9. Всяка концесия или друг вид възлагане на трета страна на изграждането, модернизирането, експлоатацията или наемането на подпомаганото съоръжение трябва да се извършва на конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна основа.

10. Когато собственикът, операторът и всеки очакван краен ползвател на подпомаганото съоръжение са част от едно и също предприятие или са свързани предприятия по смисъла на приложение I, експлоатацията на съоръжението трябва да се възлага въз основа на открита, конкурентна, прозрачна и недискриминационна процедура, в която свързаните предприятия, ако има такива, имат право да участват. Настоящият параграф не се прилага за помощи за модернизирането на обслужващи железопътни съоръжения, съоръжения по вътрешните водни пътища или на съоръжения за мултимодален транспорт по железните и вътрешните водни пътища, когато инвестиционните разходи за модернизирането за период от най-малко пет години не надвишават 10 % от стойността на първоначалната инвестиция.

Член 13

Помощ за изграждането, модернизирането и обновяването на частни странични коловози

1. Схемите за помощ за изграждането, модернизирането или обновяването (включително подмяна) на частни странични коловози са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 93 от Договора и са освободени от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.

2. Помощта трябва да се предоставя на собственика или оператора на частен страничен коловоз, който строи, модернизира или обновява частен страничен коловоз.

3. Допустимите разходи са инвестиционните разходи във всякакви активи, пряко свързани с изграждането, модернизирането и обновяването на частния страничен коловоз. Разходите за проучвания за осъществимост и топологични проучвания, както и за планиране и инсталация също са допустими. Допустими са също разходите за платформи за товарене/разтоварване и оборудване, което е от основно значение за железопътните операции по частните странични коловози, при условие че тези платформи и оборудване са закупени за товарене и разтоварване на влакове по частните странични коловози.

4. Размерът на помощта не трябва да надвишава по-ниския от следните прагове:

а) разликата между допустимите разходи, от една страна, и сумата на сконтираната оперативна печалба на инвестицията през нейния икономически живот и сконтираната крайна стойност на тази инвестиция (остатъчна стойност в края на икономическия живот на инвестицията), от друга страна. Сконтираната оперативна печалба и крайната стойност се приспадат от допустимите разходи предварително въз основа на реалистични предвиждания или впоследствие чрез механизъм за възвръщане на предоставени средства. Чрез размера на помощта може да бъде реализирана разумна печалба. Разумната печалба се определя по отношение на обичайната печалба за съответния сектор и вид проект. При всички случаи норма на възвръщаемост на капитала, която не надхвърля съответния суапов процент плюс премия от 100 базисни пункта, се счита за разумна;

б) 50 % от допустимите разходи.

5. Чрез дерогация от параграф 4, за помощ, която не надвишава 2,5 милиона евро на проект, помощта трябва да бъде предоставена до максимален интензитет на помощта от 50 % от допустимите разходи.

Подраздел Б

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

Член 14

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

1. Схемите за инвестиционна помощ, с които се подкрепя придобиването на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 93 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.

2. Допустимите разходи са всички инвестиционни разходи, свързани с придобиването на нови или използвани превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт, след приспадане на всяка друга получена помощ. Такива разходи могат да включват по-специално цената на превозното средство и разходите за доставка. Разходите за проектни проучвания, консултации или инженерни дейности са допустими, при условие че са свързани с посочените в настоящия член инвестиции и са част от тях. Плавателните съдове, специално построени за извършване на операции по теглене (влекачи), не са допустими за подпомагане.

3. Помощта трябва да се предоставя на:

а) нови участници в железопътния сектор; или

б) железопътни предприятия, превозвачи по вътрешните водни пътища или предприятия за превозни средства на лизинг в секторите на железопътния и вътрешния воден транспорт, при условие че тези предприятия и превозвачи отговарят на изискванията за МСП или МПСПК.

4. Помощта трябва да бъде под формата на гаранция за купувача на превозното средство за железопътен или вътрешен воден транспорт. Гаранции трябва да се предоставят пряко на крайни бенефициери или на кредитни институции и други финансови институции като финансови посредници, стига бенефициерът да запази свободния избор на финансов посредник. Финансовият посредник трябва да е в състояние да докаже, че използва механизъм, който гарантира, че предимствата са прехвърлени във възможно най-голяма степен на крайните бенефициери под формата на по-големи обеми финансиране, портфейли с по-голяма степен на риск, не така строги изисквания за обезпечение или по-ниски лихви, отколкото без такива публични гаранции.

5. Гаранцията трябва да се предоставя по нови индивидуални заеми за придобиване на превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт. Номиналният размер на съответния заем, за който се издава гаранцията, не трябва да надвишава допустимите разходи. Гаранционното покритие не трябва да надхвърля 80 % от съответния заем. Публичните гаранции трябва да се предоставят срещу такса от най-малко 50 базисни пункта, ако държавният кредитен рейтинг на предоставящата държава членка е равен на ААА-А.

6. Срокът на гаранцията трябва да бъде ограничен до максимум 15 години.

7. Помощта за придобиване на превозни средства за железопътен или за вътрешен воден транспорт може да се натрупва с помощ за оперативна съвместимост или помощ за техническа адаптация и модернизация, ако нетните допълнителни разходи за оперативна съвместимост, посочени в член 16, параграф 6 от настоящия регламент, или инвестициите за модернизация и техническа адаптация, посочени в член 17, параграф 6 от настоящия регламент, са изключени от допустимите разходи, посочени в параграф 2.

Член 15

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

1. Схемите за инвестиционна помощ за придобиване на нови или използвани интермодални товарни единици или кранове на борда на плавателни съдове, са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 93 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.

2. Помощта трябва да се предоставя на предприятия, които придобиват интермодални товарни единици и кранове на борда на плавателни съдове.

3. Допустими са следните разходи:

а) за интермодални товарни единици: разликата в разходите между транспортните единици, използвани изключително за автомобилен транспорт, и интермодалните товарни единици, които могат да бъдат трансбордирани за целите на устойчивия мултимодален транспорт;

б) за кранове на борда на плавателни съдове: пълната цена на придобиване.

4. Допустимите разходи включват проучвания за осъществимост, както и разходи за планиране и инсталация.

5. Размерът на помощта не трябва да надвишава интензитет на помощ от 40 % от допустимите разходи в ситуацията, посочена в параграф 3, буква а), и 20 % от допустимите разходи в ситуацията, посочена в параграф 3, буква б).

Подраздел B

Инвестиционна помощ за оперативна съвместимост и техническа адаптация и модернизация

Член 16

Помощ за оперативна съвместимост

1. Схемите за инвестиционна помощ, с които се подкрепят инвестициите в активи, допринасящи за непрекъснат трафик между националните мрежи или видовете транспорт, са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 93 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I от настоящия регламент.

2. Помощта трябва да се предоставя на собственици на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, превозвачи и организатори на превоз с цел извършване на инвестициите, посочени в точка 3, в секторите на устойчивия сухопътен транспорт.

3. Допустимите инвестиционни проекти са следните:

а) Европейската система за управление на влаковете (ETCS), бъдещата система за мобилна комуникация в железопътния транспорт (FRMCS), включително когато е съчетана с Глобалната система за мобилни връзки за железниците (GSM-R), 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 ([28]);

б) цифрово автоматично скачване (DAC) ([29]);

в) самостоятелно оборудване за GSM-R;

г) адаптация на подвижния състав към различни електрически системи;

д) адаптация на подвижния състав към различните междурелсия;

е) адаптация на плавателните съдове по вътрешните водни пътища с цел да обслужват морски пристанища и на мореплавателните съдове с цел да обслужват вътрешни пристанища;

ж) адаптация на плавателните съдове по вътрешните водни пътища към променящите се условия за корабоплаване, включително условия на отлив;

з) автоматизация на подвижния състав и плавателните съдове по вътрешните водни пътища;

и) адаптация на превозните средства към транспортните интермодални товарни единици;

([28]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

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

й) ключови технологии, необходими за внедряване на платформата RIS, като европейската среда на речните информационни услуги, Системата за визуализация и информация посредством електронна карта на вътрешните водни пътища, известия до корабните водачи, автоматичната идентификационна система за вътрешните водни пътища и международни доклади в електронен формат;

к) телематични приложения и друг софтуер за превоз на товари, доколкото те допринасят за непрекъснатия трафик между различните видове транспорт, по-специално мултимодални системи за идентификация, проследяване и проследимост, както и мултимодални платформи за обмен на данни, с изключение на инвестициите в приложения за пътнически услуги, като например системи, които предоставят на пътниците информация преди и по време на пътуването, системи за резервация и платежни системи за пътниците, управление на багаж и управление на връзките между пътническите влакове и с други видове пътнически транспорт.

4. Допустими са всички разходи, необходими за осъществяването на инвестиционните проекти, посочени в параграф 3. Такива разходи включват разходите, необходими за закупуване и инсталация на съответната технология, разходите за управление на проекти и разходите за доставка. Разходите, свързани с проучвания, изпитвания и одобрение, както и пилотни и прототипни инсталации за внедряване на съответната технология на равнище на технологична готовност 9 ([30]) също са допустими. Разходите за поддръжка не са допустими. Активите, финансирани с помощта, са нови или използвани. По отношение на инвестициите в оперативна съвместимост, свързана с ERTMS, допустими са разходите, свързани с интегрирането на функциите на Европейската глобална навигационна спътникова система (EGNSS) в рамките на ERTMS. Разходите, свързани с оборудване за GSM-R, комбинирано с оборудване за FRMCS, също са допустими за подпомагане. Разходите, свързани с инвестиции в самостоятелно оборудване за GSM-R, са допустими за подпомагане само ако са направени до 31 декември 2031 г.

5. Интензитетът на помощта не трябва да надвишава:

а) 90 % от допустимите разходи за инвестиционни проекти, посочени в параграф 3, букви а) и б);

б) 50 % от допустимите разходи за инвестиционни проекти, посочени в параграф 3, букви в)—к).

6. По отношение на инвестициите за оперативна съвместимост в превозни средства за железопътен или вътрешен воден транспорт или в интермодална товарна единица или кран на борда на плавателни съдове, чието придобиване е планирано, допустимите разходи са ограничени до нетните допълнителни разходи за оперативна съвместимост, при условие че такива разходи вече не са обхванати от друга форма на помощ, по-специално помощ по членове 14 и 15. Нетните допълнителни разходи за оперативна съвместимост се изчисляват като разлика между, от една страна, общите разходи за закупуване на превозно средство за железопътен или вътрешен воден транспорт или интермодална товарна единица или кран на борда на плавателни съдове, чието придобиване е планирано и за което са осигурени такива инвестиции, и, от друга страна, общите разходи за закупуване на същото превозно средство или интермодална товарна единица или кран на борда на плавателни съдове или подобен актив без инвестиции за оперативна съвместимост в съпоставителния сценарий.

7. За период от най-малко пет години след предоставянето на помощта договорните споразумения за прехвърляне или използване срещу заплащане (под формата на лизинг) на активи, финансирани с помощ за оперативна съвместимост, трябва да включват клауза, в която се уточнява, че инвестицията, с която се допринася за оперативната съвместимост на съответния актив, е финансирана с държавна помощ. В договорните споразумения трябва да се уточняват също съответните задължения, определени в параграф 9, когато е приложимо, и да се посочва размерът на помощта.

8. Инвестицията трябва да се изпълнява и финализира най-малко една година преди датата, на която подпомаганата инвестиция стане задължителна на равнището на Съюза.

9. Частите от подвижния състав, които се ползват от подпомаганата инвестиция, трябва да запазят валиден регистрационен статус, удостоверен с код 00, както е определено в допълнение 3 към Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията ([31]), в Европейския регистър на превозните средства в продължение на най-малко пет години след осъществяването на инвестицията.

([30]) Съобщение на Комисията — Рамка за държавна помощ за научни изследвания, развитие и иновации (ОВ C 414, 28.10.2022 г., стр. 1), бележка под линия 60. Вж. също Съобщение на Комисията до Европейския парламент, съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Европейска стратегия за главните базови технологии – мост към растеж и заетост“ (COM(2012) 341 final).

([31]) Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията от 25 октомври 2018 г. за определяне на спецификации за регистрите на превозните средства, посочени в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, и за изменение и отмяна на Решение 2007/756/ЕО на Комисията (ОВ L 268, 26.10.2018 г., стр. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Член 17

Помощ за техническа адаптация и модернизация в секторите на устойчивия сухопътен транспорт

1. Схемите за инвестиционна помощ, с които се подкрепят инвестициите в активи, допринасящи за техническата адаптация и модернизацията в секторите на устойчивия сухопътен транспорт, са съвместими с вътрешния пазар по смисъла на член 93 от Договора и се освобождават от задължението за уведомяване по член 108, параграф 3 от Договора, ако са изпълнени условията, определени в настоящия член и в глава I.

2. Помощта трябва да се предоставя на собственици на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт, превозвачи и организатори на превоз с цел извършване на инвестициите, посочени в точка 3, в секторите на устойчивия сухопътен транспорт.

3. Допустимите инвестиционни проекти са следните:

а) модернизация или преоборудване на подвижен състав;

б) модернизация или преоборудване на плавателни съдове по вътрешните водни пътища, например за подобряване на хидродинамиката и ефективността;

в) модернизация или преоборудване на оборудване за устойчив мултимодален транспорт;

г) техническа адаптация на подвижния състав и на плавателните съдове по вътрешните водни пътища към нови видове товари;

д) телематични приложения и друг софтуер за превоз на товари, които не попадат в приложното поле на член 16, като например предоставящи информация изключително в рамките на един вид транспорт или цифрови системи за резервация и плащане, които не допринасят за непрекъснатия трафик, с изключение на инвестициите в приложения за пътнически услуги, като например системи, които предоставят на пътниците информация преди и по време на пътуването, системи за резервация и платежни системи за пътниците, управление на багаж и управление на връзките между пътническите влакове и с други видове пътнически транспорт;

е) софтуер за прогнозиране на движението по пътищата (очаквано време на заминаване/очаквано време на пристигане) и софтуер за оптимизиране на маршрута;

ж) цифрови системи за наблюдение на работното време и периодите на почивка в операциите на железопътния транспорт.

4. Допустими са всички разходи, необходими за осъществяването на инвестициите. Такива разходи могат да включват по-специално разходите, необходими за закупуване и инсталация на съответната технология, разходи, свързани с модернизиране на съществуващата инсталирана технология, разходи за управление на проекти и разходи за доставка. Допустими са разходите, свързани с проучвания, изпитвания и одобрение, както и пилотни и прототипни инсталации за внедряване на съответната технология на равнище на технологична готовност 9 ([32]). Разходите за поддръжка не са допустими. Активите, финансирани с помощта, са нови или използвани.

5. Интензитетът на помощта не трябва да надвишава 30 % от допустимите разходи.

6. По отношение на инвестициите в превозни средства за железопътен или за вътрешен воден транспорт или в оборудване за устойчив мултимодален транспорт, чието придобиване е планирано, допустимите разходи са ограничени до нетните допълнителни разходи за техническа адаптация и модернизация, при условие че такива разходи вече не са обхванати от друга форма на помощ, по-специално помощ по членове 14 и 15. Нетните допълнителни разходи за техническа адаптация и модернизация се изчисляват като разликата между, от една страна, общите разходи за закупуване на превозно средство за железопътен или за вътрешен воден транспорт или на оборудване за устойчив мултимодален транспорт, чието придобиване е планирано и което е оборудвано посредством такива инвестиции, и, от друга страна, общите разходи за закупуване на същия или подобен актив, за което е необходима техническа адаптация и модернизация в съпоставителния сценарий.

([32]) Съобщение на Комисията — Рамка за държавна помощ за научни изследвания, развитие и иновации (ОВ C 414, 28.10.2022 г., стр. 1), бележка под линия 60. Вж. също Съобщение на Комисията до Европейския парламент, съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Европейска стратегия за главните базови технологии – мост към растеж и заетост“ (COM(2012) 341 final)..

7. За период от най-малко пет години след предоставянето на помощта договорните споразумения за прехвърляне или използване срещу заплащане на активи, финансирани с помощ за техническа адаптация и модернизация на превозни средства и оборудване за устойчив мултимодален транспорт, трябва да включват клауза, в която се посочва, че адаптацията и модернизацията на съответния актив е финансирана с държавна помощ, и се уточнява размерът на помощта.

8. Инвестицията трябва да се изпълнява и финализира най-малко една година преди датата, на която подкрепяната инвестиция стане задължителна на равнището на Съюза.

ГЛАВА III

КОНТРОЛ

Член 18

Оттегляне на ползата от груповото освобождаване

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

Член 19

Докладване

Държавите членки изпращат следната информация на Комисията:

а) чрез електронната система на Комисията за уведомяване обобщената информация за всяка мярка за помощ, освободена от задължението за уведомяване съгласно настоящия регламент, в стандартизирания формат, посочен в приложение II, заедно с връзка за достъп до пълния текст на мярката за помощ, включително и до нейните изменения, в срок от 20 работни дни след влизането в сила на мярката за помощ;

б) годишен доклад в електронен формат, както е определено в Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ([33]), относно прилагането на настоящия регламент, който съдържа информацията, посочена в Регламент (ЕО) № 794/2004, за всяка цяла година или всяка част от годината, през която се прилага настоящият регламент.

Член 20

Оценка

1. Настоящият регламент се прилага само за схеми за помощ, които подлежат на последваща оценка в съответствие с параграф 2, за срок до шест месеца от влизането им в сила или за по-дълъг период, за който Комисията може да вземе решение, след като е оценила плана за оценка, изготвен за дадена схема, както е посочено в параграф 8.

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

2. Схемите за помощ подлежат на последваща оценка, ако при тях бюджетът за държавната помощ или отчетените разходи надвишават 150 милиона евро за дадена година или 750 милиона евро за цялата им продължителност. Цялата продължителност е продължителността на съответната схема и на евентуална предходна схема, насочена към подобна цел и географска област, считано от 30 март 2026 г. Последващи оценки се изискват само за схеми за помощ, чиято обща продължителност надвишава три години, считано от 30 март 2026 г.

3. Изискването за последваща оценка може да бъде отменено за схеми за помощ, които са пряк приемник на схема, обхващаща сходна цел и географска област, която е била предмет на оценка и за която е представен окончателен доклад за оценка в съответствие с план за оценка, одобрен от Комисията, както и за която не са констатирани отрицателни заключения. Когато окончателният доклад за оценка на схема не е в съответствие с одобрения план за оценка, тази схема се прекратява незабавно. Последващите схеми за помощ на такава прекратена схема не подлежат на групово освобождаване.

4. Планът за оценка съдържа най-малко следните елементи: i) целите на схемата за помощ, които трябва да бъдат оценени; ii) въпросите за оценката; iii) показателите за резултати; iv) планираната методика за извършване на оценката; v) изискванията за събирането на данни; vi) предложения график за оценката (включително датата на представяне на междинния и окончателния доклад за оценката); vii) описанието на независимия орган, извършващ оценката, или критериите, които ще бъдат използвани за неговия подбор; и viii) условията за осигуряване на публичност на оценката.

5. Целта на последващата оценка е да се провери дали са потвърдени хипотезите и условията, върху които се основава съвместимостта на схемата, по-специално каква е необходимостта от мярката за помощ и ефективността ѝ с оглед на нейните общи и конкретни цели. Последващата оценка обхваща и въздействието на схемата върху конкуренцията и търговията.

6. Последващата оценка на държавната помощ се извършва въз основа на план за оценка, одобрен от Комисията.

7. Държавите членки уведомяват Комисията за проект на план за оценка на схеми за помощ, за които се прилага изискването за оценка съгласно параграф 2:

а) в рамките на 20 работни дни от влизането в сила на схемата, ако бюджетът на държавната помощ по схемата надхвърля 150 милиона евро за дадена година или 750 милиона евро за цялата продължителност на схемата;

б) в рамките на 30 работни дни след всяка значителна промяна, с която бюджетът на схемата се увеличава до стойност над 150 милиона евро за дадена година или 750 милиона евро за цялата продължителност на схемата;

в) в рамките на 30 работни дни след отчитане в официалните сметки на разходи по схемата, които надвишават 150 милиона евро за дадена година.

8. Проектът на плана за оценка е в съответствие с общата методика за оценка на държавната помощ, приета от Комисията. Комисията може да реши да удължи първоначалния максимален срок от шест месеца в решението за одобряване на плана за оценка. Държавите членки публикуват одобрения от Комисията план за оценка.

9. Последващата оценка се извършва въз основа на плана за оценка от експерт, независим от органа, предоставящ държавната помощ. Всяка оценка включва поне един междинен и един окончателен доклад за оценка. Държавите членки публикуват и двата доклада.

10. Окончателният доклад за оценка се представя на Комисията най-късно девет месеца преди изтичането на срока на схемите. Този период може да бъде съкратен за схеми, при които е задействано изискването за оценка през последните две години от прилагането им. Точното приложно поле и условията на всяка оценка се определят в решението на Комисията за одобряване на плана за оценка. В уведомлението за всяка последваща мярка за помощ с подобна цел се посочва по какъв начин се вземат предвид резултатите от тази оценка.

Член 21

Контрол

1. За да се даде възможност на Комисията да провежда контрол на помощите, освободени от задължението за уведомяване по силата на настоящия регламент, държавите членки водят подробна документация, включваща информацията и документите, необходими, за да се определи, че са спазени всички условия, посочени в настоящия регламент. Тази информация се съхранява за период от 10 години от датата на предоставяне на помощта *ad hoc* или от датата на предоставяне на последната индивидуална помощ по схемата.

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

3. Комисията може да поиска от всяка държава членка цялата информация и придружаващата документация, която Комисията счита за необходима за целите на контрола на прилагането на настоящия регламент, включително информацията, посочена в параграфи 1 и 2. Съответната държава членка предоставя на Комисията поисканата информация и придружаваща документация в срок от 20 работни дни от получаването на искането или в по-дълъг срок, ако такъв срок е предвиден в искането.

ГЛАВА IV

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 22

Преходни разпоредби

1. Настоящият регламент се прилага за индивидуална помощ, предоставена преди неговото влизане в сила, когато помощта отговаря на всички условия, определени в настоящия регламент, с изключение на член 9.

2. Всяка помощ, която не отговаря на условията за освобождаване от изискването за уведомяване, определени в настоящия регламент, се оценява от Комисията въз основа на съответните рамки, насоки, съобщения и известия, приети от Комисията.

3. В края на периода на прилагане на настоящия регламент всяка схема за помощ, освободена от изискването за уведомяване съгласно настоящия регламент, остава освободена за период от шест месеца.

Правилата, определени в настоящия регламент, могат да продължат да се прилагат след изтичането на срока му на действие по отношение на помощта, предоставена по линия на фондовете на Съюза, изпълнявани при споделено управление за програмния период 2028—2034 г.

Член 23

Влизане в сила и прилагане

Настоящият регламент влиза в сила на 30 март 2026 г.

Той се прилага до 31 декември 2034 г.

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

Съставено в Брюксел на 16 март 2026 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Определение за МСП

Член 1

Предприятие

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

Член 2

Численост на персонала и финансови прагове при определяне на категориите предприятия

1. В категорията на микро-, малки и средни предприятия (МСП) се включват предприятия, в които работят по-малко от 250 души и чийто годишен оборот не надхвърля 50 милиона евро и/или чийто общ годишен баланс не надхвърля 43 милиона евро.

2. В рамките на категорията МСП малко предприятие се определя като предприятие, което наема под 50 души персонал и чийто годишен оборот и/или общ годишен баланс не надвишава 10 милиона евро.

3. В категорията МСП микропредприятие се определя като предприятие, което наема под 10 души персонал и чийто годишен оборот и/или общ годишен счетоводен баланс не надвишава 2 милиона евро.

Член 3

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

1. „Самостоятелно предприятие“ е всяко предприятие, което не е класифицирано като предприятие партньор по смисъла на параграф 2 или като свързано предприятие по смисъла на параграф 3.

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

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

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

б) университети или изследователски центрове с нестопанска цел;

в) институционални инвеститори, включително фондове за регионално развитие;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Член 4

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

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

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

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

Член 5

Численост на персонала

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

а) работници и служители;

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

в) собственици, изпълняващи управителни функции;

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

Персоналът не обхваща стажантите или учащите, преминаващи професионално обучение по договор за обучение или за професионално обучение. Продължителността на отпуск по майчинство или за отглеждане на дете не се включва.

Член 6

Установяване на данните за дадено предприятие

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

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

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

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

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ДЪРЖАВНИТЕ ПОМОЩИ, ОСВОБОДЕНИ ОТ ИЗИСКВАНЕТО ЗА УВЕДОМЯВАНЕ ПО НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ

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

Референтен номер на помощта	*(попълва се от Комисията)*		
Държава членка	.....		
Референтен номер на държавата членка	.....		
Регион	Име на региона/регионите (*NUTS*) ([1])	Статут по отношение на регионалните помощи ([2])	
Предоставящ помощта орган	Наименование	.....	
	Пощенски адрес URL адрес	....	
Наименование на мярката за помощ	.....		
Национално правно основание (позоваване на съответната национална официална публикация)	.....		
Уебвръзка към пълния текст на мярката за помощ	.....		
Вид на мярката	☐ Схема		
	☐ Помощ *ad hoc*	Име на бенефициера и групата ([3]), към която принадлежи	
Изменение на съществуваща схема за помощ или помощ *ad hoc*		Референтен номер на помощта, даден от Комисията SA.	
	☐ Удължаване		
	☐ Изменение		
Продължителност ([4])	☐ Схема	от дд/мм/гггг **до** дд/мм/гггг	
Дата на предоставяне	☐ Помощ *ad hoc*	дд/мм/гггг	
Засегнат/и икономически сектор/и:	☐ Всички икономически сектори, отговарящи на условията за получаване на помощ		
	☐ Ограничена за някои сектори: Моля, уточнете нивото на групата по NACE ([5])	.....	
Вид бенефициер	☐ МСП		
	☐ Малки предприятия със средна пазарна капитализация		
	☐ Големи предприятия		
Предполагаем брой бенефициери:	☐ до 10 ☐ от 11 до 50 ☐ от 51 до 100 ☐ от 101 до 500 ☐ от 501 до 1 000 ☐ над 1 000		

Бюджет	Общ годишен размер на планирания бюджет по схемата ([6])	Национална парична единица … (цели суми)	
	Общ размер на помощта *ad hoc*, предоставена на предприятието ([7])	Национална парична единица … (цели суми)	
Инструмент за помощ	☐ Безвъзмездни средства/лихвена субсидия		
	☐ Заем/възстановяеми аванси		
	☐ Гаранция (при необходимост с позоваване на решението на Комисията) ([8]) Позоваване на решението на Комисията: SA		
	☐ Данъчно предимство или освобождаване от данъци		
	☐ Капиталови или квазикапиталови инвестиции		
	☐ Друго *(да се посочи)* ..... Да се посочи на коя от следните общи категории съответства най-добре инструментът за помощ от гледна точка на неговия ефект/неговата функция: ☐ Безвъзмездна помощ ☐ Заем ☐ Гаранция ☐ Данъчно предимство ☐ Капиталови или квазикапиталови инвестиции		
☐ Ако има съфинансиране от фонд/фондове на ЕС	Име на фонда/фондовете на ЕС:	Размер на финансирането (по отделни фондове на ЕС)	Национална парична единица … (цели суми) ....

([1]) NUTS — Обща класификация на териториалните единици за статистически цели. Обикновено регионът се посочва на ниво 2.
([2]) Член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС (статус „А“), член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС (статус „В“), неподпомаганите региони, т.е. региони, които не отговарят на условията за отпускане на регионална помощ (статус „N“).
([3]) „За целите на правилата в областта на конкуренцията, определени в Договора, и за целите на настоящия регламент „предприятие“ е субект, който извършва стопанска дейност, независимо от неговия правен статут и начина на неговото финансиране. Съдът на Европейския съюз е постановил, че субектите, които са под контрола (въз основа на правно основание или de facto) на един и същ субект, следва да се разглеждат като едно предприятие.
([4]) Срок, през който предоставящият помощта орган може да се ангажира с предоставянето на помощта.
([5]) NACE Rev. 2.1 — статистическа класификация на икономическите дейности в Европейската общност: Обикновено секторът се определя на ниво група.
([6]) В случай на схема за помощ: посочва се общият годишен размер на планирания бюджет по схемата или прогнозните загуби на данъчни постъпления на година за всички инструменти за помощ, съдържащи се в схемата.
([7]) При предоставяне на помощ *ad hoc*: посочва се общият размер на помощта/загубите на данъчни постъпления.
([8]) Ако е уместно, позоваване на решението на Комисията за одобряване на методиката за изчисляване на брутния еквивалент на безвъзмездна помощ в съответствие с член 5, параграф 2, буква г) от настоящия регламент.

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

[Да се посочи разпоредбата от настоящия регламент, съгласно която мярката за помощ се привежда в действие.]

Основна цел	Максимален интензитет на помощта в % по отношение на допустимите разходи	Максимален размер на помощта в национална парична единица (в цели суми)
Схема за оперативна помощ за намаляване на външните разходи за транспорт (член 10)	... (за схема на година)	...

Основна цел		Максимален интензитет на помощта в % по отношение на допустимите разходи	Максимален размер на помощта в национална парична единица (в цели суми)
Схеми за оперативна помощ за откриването на нови търговски връзки за железопътен превоз на товари и за превоз на товари по вътрешните водни пътища (член 11);	Първа година от експлоатацията	…	……
	Втора година от експлоатацията	…	
	Трета година от експлоатацията	…	
	Четвърта година от експлоатацията	…	
	Пета година от експлоатацията	…	
Схема за инвестиционна помощ, отнасяща се до съоръжения за железопътни услуги, съоръжения по вътрешните водни пътища и мултимодални съоръжения за железопътен или вътрешен воден транспорт (член 12)		… (за проект)	....
Инвестиционна помощ *ad hoc*, отнасяща се до товарни терминали за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт (член 12)		… (за проект)	…
Схема за инвестиционна помощ, отнасяща се до частни странични коловози (член 13)		… (за проект)	....
Схема за инвестиционна помощ за придобиване на превозни средства за железопътен транспорт или вътрешен воден транспорт (член 14)		… (на съответния заем)	....
Схема за инвестиционна помощ за придобиване на интермодални товарни единици или кранове на борда на плавателни съдове (член 15)	Интермодални товарни единици	…	....
	Кранове на борда на плавателни съдове	…	
Схема за инвестиционна помощ за оперативна съвместимост (член 16)	Инвестиционни проекти, посочени в параграф 3, букви а) и б)	…	…
	Инвестиционни проекти, посочени в параграф 3, букви в) — й)	…	
Схема за инвестиционна помощ за техническо адаптиране и модернизиране в секторите на устойчивия сухопътен транспорт (член 17).		…	....

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Разпоредби за публикуване на информация съгласно член 9, параграф 1, буква в) и параграф 2

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

а) Име на бенефициера:

б) Идентификатор на бенефициера:

в) Вид предприятие (МСП/малко предприятие със средна пазарна капитализация/голямо предприятие) към момента на предоставяне на помощта:

г) Регион, в който се намира бенефициерът, на ниво NUTS II ([1]):

д) Сектор на дейност на ниво групи по NACE ([2]):

е) Елемент на помощ, изразен като цяла стойност в национална парична единица ([3]):

ж) Инструмент за помощ ([4]) (безвъзмездна помощ/лихвена субсидия, заем/възстановяеми аванси/помощ, която подлежи на възстановяване, гаранция, данъчно предимство или освобождаване от данъци, капиталови и квазикапиталови инвестиции, други (моля, уточнете):

з) Дата на предоставяне на помощта:

и) Цел на помощта:

й) Предоставящ помощта орган:

к) Референтен номер на мярката за помощ ([5]).

Както е посочено в член 9, параграф 2, когато държавите членки организират своите подробни уебсайтове за държавна помощ, за да осигурят лесен достъп до информацията, тя се публикува във вид на електронна таблица, който позволява данните да бъдат търсени, извличани и лесно публикувани в интернет, например във формат CSV или XML. Достъп до уебсайта се предоставя на всяка заинтересована страна без ограничения. За достъп до уебсайта не се изисква предварителна регистрация като потребител.

([1]) NUTS — Обща класификация на териториалните единици за статистически цели. Обикновено регионът се посочва на ниво 2.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) За оперативна помощ — годишният размер на помощта за един бенефициер. За инвестиционна помощ — размерът на инвестицията. За мерките по член 14 — брутният еквивалент на безвъзмездна помощ.

([4]) Ако помощта е отпусната посредством няколко инструмента за помощ, размерът на помощта се посочва по инструменти.

([5]) Даден от Комисията в рамките на процедурата, посочена в член 19 от настоящия регламент.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Определение замалки предприятия със средна пазарна капитализация

Определение за малки предприятия със средна пазарна капитализация

1. Предприятие

За предприятие се счита всеки субект, упражняващ стопанска дейност, независимо от правната му форма. Това включва партньорствата или сдруженията, упражняващи редовно стопанска дейност.

2. Численост на персонала и финансови тавани

В категорията на малките предприятия със средна пазарна капитализация се включват предприятията, които не са малки и средни предприятия в съответствие на приложение I, в които са наети по-малко от 750 души и чийто годишен оборот не надвишава 150 милиона евро или чийто годишен счетоводен баланс не надвишава 129 милиона евро.

3. Видове предприятия, които се вземат предвид при изчисляването на числеността на персонала и финансовите показатели

3.1. „Самостоятелно предприятие“ е всяко предприятие, което не се определя като предприятие партньор по смисъла на точка 3.2 или като свързано предприятие по смисъла на точка 3.5.

3.2. „Предприятия партньори“ са всички предприятия, които не са класифицирани като свързани предприятия по смисъла на точка 3.4 и при които дадено предприятие (предприятие нагоре по веригата) притежава — самостоятелно или съвместно с едно или повече свързани предприятия по смисъла на точка 3.5 — 25 % или повече от капитала или от правата на глас на друго предприятие (предприятие надолу по веригата).

3.3. С изключение на случаите, посочени в точка 3.4, дадено предприятие не може да бъде считано за малко предприятие със средна пазарна капитализация, ако 25 % или повече от капитала или от правата на глас се контролират пряко или косвено, съвместно или самостоятелно, от един или няколко публични органа.

3.4. Чрез дерогация от точка 3.2 дадено предприятие може да се определя като самостоятелно и съответно да няма предприятия партньори дори ако 25 % или повече от капитала или от правата на глас в него се държат от долупосочените инвеститори, при условие че тези инвеститори не са свързани по смисъла на точка 3.5 нито индивидуално, нито съвместно с въпросното предприятие:

а) публични инвестиционни корпорации, фондове за рисков капитал или фондове за дялово участие, физически лица или групи от физически лица, които упражняват редовна инвестиционна дейност в рисков капитал и които инвестират собствен капитал в дружества, които не са котирани на борсата („бизнес ангели“), при условие че общата инвестиция на тези „бизнес ангели“ в същото предприятие е под 5 000 000 EUR;

б) университети или изследователски центрове с нестопанска цел;

в) институционални инвеститори, включително фондове за регионално развитие;

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

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

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

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

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

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

Налице е презумпция, че не съществува доминиращо влияние, ако инвеститорите, посочени в точка 3.4, не участват пряко или косвено в управлението на въпросното предприятие, без да се засягат правата им като акционери.

3.5.1. Предприятията, поддържащи някое от взаимоотношенията, посочени в точка 3.5 по-горе, посредством едно или няколко други предприятия или посредством някой от инвеститорите, посочени в точка 3.4, също се считат за свързани.

3.5.2. Предприятията, поддържащи някое от взаимоотношенията, посочени в точка 3.5 по-горе, посредством физическо лице или група от действащи съвместно физически лица, също се считат за свързани предприятия, ако упражняват дейността си или част от нея на същия съответен пазар или на съседни пазари. За целите на настоящата точка „съседен пазар“ означава пазарът на продукт или услуга, намиращ се пряко нагоре или надолу по веригата спрямо съответния пазар.

3.5.3. Когато алтернативен инвестиционен фонд съгласно определението в член 4, параграф 1, буква а) от Директива 2011/61/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([1]) е инвестирал в предприятие, за целите на точка 3.5 не се считат за „свързани предприятия“:

а) това предприятие и този алтернативен инвестиционен фонд;

б) това предприятие и лицето, управляващо този алтернативен инвестиционен фонд;

в) това предприятие и друго предприятие, в което е инвестирал този алтернативен инвестиционен фонд.

Първата алинея се прилага, ако са изпълнени всички долупосочени условия:

а) алтернативният инвестиционен фонд, управляващото го лице и съответните предприятия водят отделно счетоводство;

б) алтернативният инвестиционен фонд и управляващото го лице имат предварително определена инвестиционна стратегия за излизане от съответното предприятие или съответните предприятия, включително чрез реализиране на тяхната стойност посредством продажба на предприятието или по други начини.

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

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

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

4.2. Когато към датата на приключване на отчетите дадено предприятие установи, че на годишна основа е надвишило или е паднало под таваните за числеността на персонала или финансовите тавани, посочени в точка 2, това няма да доведе до изгубване или придобиване на статут на малко предприятие със средна пазарна капитализация, освен ако тези тавани бъдат надвишени през два последователни отчетни периода.

([1]) Директива 2011/61/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 8 юни 2011 г. относно лицата, управляващи алтернативни инвестиционни фондове и за изменение на директиви 2003/41/ЕО и 2009/65/ЕО и на регламенти (ЕО) № 1060/2009 и (ЕС) № 1095/2010 (ОВ L 174, 1.7.2011 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

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

5. Численост на персонала

5.1. Числеността на персонала съответства на броя лица, които са работили на пълен работен ден във въпросното предприятие или от негово име през цялата разглеждана референтна година („годишни работни единици“). Работата на лицата, които не са работили целогодишно, и на тези, които са работили на непълен работен ден, независимо от продължителността, както и работата на сезонните работници се отчита като процент от годишните работни единици. Персоналът се състои от:

а) работници и служители;

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

в) собственици, изпълняващи управителни функции;

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

5.2. Персоналът не обхваща стажантите или учащите, преминаващи професионално обучение по договор за обучение или за професионално обучение. Продължителността на отпуск по майчинство или за отглеждане на дете не се включва.

6. Установяване на данните за дадено предприятие

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

6.2. Данните, включително числеността на персонала, за дадено предприятие, което има предприятия партньори или свързани предприятия, посочени в точка 3, се определят въз основа на счетоводни отчети и други данни за предприятието или, при наличието на такива, на консолидираните отчети на предприятието или на консолидираните отчети, в които предприятието е включено чрез консолидация.

Към данните, посочени в първа алинея, се добавят данните на всяко предприятие партньор на въпросното предприятие, разположено непосредствено нагоре или надолу от него по веригата. Агрегирането е пропорционално на процента участие в капитала или в правата на глас (в зависимост от това кой от тях е по-голям). В случай на кръстосано участие се прилага по-големият процент.

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

6.3. За прилагането на точка 6.2 данните за предприятията партньори на въпросното предприятие се извличат от счетоводните им отчети и от други техни данни, по възможност консолидирани, ако съществуват такива. Към тях се добавят 100 % от данните за предприятията, които са свързани с тези предприятия партньори, освен ако техните счетоводни данни не са били вече включени чрез консолидация.

За прилагането на точка 6.2 данните за предприятията, които са свързани с въпросното предприятие, се извличат от счетоводните им отчети и от други техни данни, по възможност консолидирани, ако съществуват такива. Към тях се добавят пропорционално данните за всяко евентуално предприятие партньор на това свързано предприятие, разположено непосредствено нагоре или надолу от него по веригата, освен ако те не са били вече включени в консолидираните счетоводни отчети с процент, който е поне пропорционален на процента, определен съгласно точка 6.2, втора алинея.

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