



Съдържание

II *Незаконодателни актове*

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Делегиран регламент (ЕС) 2017/1464 на Комисията от 2 юни 2017 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1215/2009 на Съвета по отношение на търговските отстъпки, предоставени на Косово*, вследствие на влизането в сила на Споразумението за стабилизиране и асоцииране между Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Косово, от друга страна 1
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1465 на Комисията от 9 август 2017 година относно класирането на някои стоки в Комбинираната номенклатура 5
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1466 на Комисията от 11 август 2017 година за откриване и управление на тарифни квоти на Съюза за вина с произход от Косово* 8
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1467 на Комисията от 11 август 2017 година за изменение на Регламент (ЕС) № 1255/2010 по отношение на тарифната квота за внос на продукти от категорията „baby beef“ с произход от Косово* 13
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1468 на Комисията от 11 август 2017 година за изменение на Регламент (ЕС) № 354/2011 за откриване и управление на тарифни квоти на Съюза за някои видове риба и рибни продукти с произход от Босна и Херцеговина 15
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/1469 на Комисията от 11 август 2017 година за определяне на стандартизирания формат на представяне на информационния документ за застрахователния продукт⁽¹⁾ 19

* Това название не засяга позициите по отношение на статута и е съобразено с Резолюция 1244/1999 на Съвета за сигурност на ООН и становището на Международния съд относно обявяването на независимост от страна на Косово.
(¹) Текст от значение за ЕИП.

РЕШЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2017/1470 на Комисията от 2 февруари 2017 година относно схемите за помощ SA.26763 2014/С (ex 2012/NN), приведени в действие от Франция в полза на предприятията за автобусен транспорт в региона на Île-de-France (нотифицирано под номер С(2017) 439)⁽¹⁾ 24
- ★ Решение (ЕС) 2017/1471 на Комисията от 10 август 2017 година за изменение на Решение 2013/162/ЕС за преразглеждане на годишните разпределени количества емисии за държавите членки за периода от 2017 до 2020 г. (нотифицирано под номер С(2017) 5556) 53

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП.

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2017/1464 НА КОМИСИЯТА

от 2 юни 2017 година

за изменение на Регламент (ЕО) № 1215/2009 на Съвета по отношение на търговските отстъпки, предоставени на Косово *, вследствие на влизането в сила на Споразумението за стабилизиране и асоцииране между Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Косово, от друга страна

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1215/2009 на Съвета от 30 ноември 2009 г. за въвеждане на изключителни търговски мерки за страни и територии, участващи или свързани с процеса на стабилизиране и асоцииране, осъществяван от Европейския съюз ⁽¹⁾, и по-специално член 7, букви а) и б) от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕО) № 1215/2009 за почти всички продукти с произход от страни и територии, ползващи се от процеса на стабилизиране и асоцииране, бе предоставен неограничен безмитен достъп до пазара на Съюза до степен, идентична с тази в двустранните споразумения, и до момента на сключване на такива споразумения с въпросните страни и територии.
- (2) Последното такова двустранно споразумение — Споразумението за стабилизиране и асоцииране между Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Косово, от друга страна, беше подписано ⁽²⁾ и сключено ⁽³⁾. То влезе в сила на 1 април 2016 г.
- (3) Със Споразумението за стабилизиране и асоцииране се установява договорен търговски режим между Съюза и Косово. Двустранните търговски отстъпки от страна на Съюза са сравними с едностранните преференции, предоставени по Регламент (ЕО) № 1215/2009.
- (4) Съгласно член 7 от Регламент (ЕО) № 1215/2009 Комисията е оправомощена да приема делегирани актове, за да въвежда необходимите изменения и технически корекции в приложения I и II към посочения регламент, вследствие на изменения в кодовете по Комбинираната номенклатура и в подразделенията на ТАРИК, както и необходимите корекции след предоставянето на търговски преференции по силата на други договорености между Съюза и посочените в регламента страни и територии.
- (5) Следва да се осигури запазването на едностранната преференция, предоставена на всички страни и територии от Западните Балкани под формата на суспендиране на всички мита за продуктите, включени в обхвата на глави 7 и 8 от Комбинираната номенклатура, и да се гарантира достъпът им до общата тарифна квота от 30 000 hl за вината. Освен това, тъй като предоставената на Косово тарифна квота за продукти от категорията „baby beef“ е включена в Споразумението за стабилизиране и асоцииране с Косово, Регламент (ЕО) № 1215/2009 следва да бъде съответно изменен.

* Това название не засяга позициите по отношение на статута и е съобразено с Резолюция 1244/1999 на Съвета за сигурност на ООН и становището на Международния съд относно обявяването на независимост от страна на Косово.

⁽¹⁾ ОВ L 328, 15.12.2009 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕС) 2015/2423 (ОВ L 341, 24.12.2015 г., стр. 18).

⁽²⁾ ОВ L 290, 6.11.2015 г., стр. 4.

⁽³⁾ ОВ L 71, 16.3.2016 г., стр. 1.

- (6) Също така, тъй като с Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1821 на Комисията ⁽¹⁾ са въведени промени в Комбинираната номенклатура за някои рибни и лозаро-винарски продукти, попадащи в обхвата на Регламент (ЕО) № 1215/2009, приложение I към последния регламент следва да бъде съответно изменено и коригирано от съображения за яснота.
- (7) Регламент (ЕО) № 1215/2009 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 1215/2009 се изменя, както следва:

- 1) Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

Преференциален режим

1. Продуктите с произход от Албания, Босна и Херцеговина, бившата югославска република Македония, митническата територия на Косово, Черна гора и Сърбия, включени в обхвата на глави 7 и 8 от Комбинираната номенклатура, се допускат за внос в Съюза без количествени ограничения или мерки с равностоен ефект и са освободени от мита и такси с равностоен ефект.
2. За продуктите с произход от Албания, Босна и Херцеговина, бившата югославска република Македония, митническата територия на Косово, Черна гора и Сърбия продължават да се прилагат разпоредбите на настоящия регламент, когато това е предвидено. Такива продукти продължават да се ползват и от всяка една отстъпка, предвидена в настоящия регламент, която е по-благоприятна от отстъпката, предвидена в двустранни споразумения между Съюза и тези държави.“
- 2) В член 3, параграф 2, първа алинея количеството „475 тона“ се заменя с „0 тона“.
- 3) Приложение I се заменя с текста на приложението към настоящия регламент.

Член 2

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

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

Съставено в Брюксел на 2 юни 2017 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1821 на Комисията от 6 октомври 2016 г. за изменение на приложение I към Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета относно тарифната и статистическа номенклатура и Общата митническа тарифа (ОВ L 294, 28.10.2016 г., стр. 1).

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОТНОСНО ТАРИФНИТЕ КВОТИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 3, ПАРАГРАФ 1

Независимо от правилата за тълкуване на Комбинираната номенклатура се счита, че текстът на описанието на продуктите е само за сведение, като в контекста на настоящото приложение преференциалната схема се определя от обхвата на кодовете по КН. Където са използвани „ex“ кодове по КН, преференциалната схема се определя чрез едновременното прилагане на кода по КН и на съответното описание.

Пореден номер	Код по КН	Описание	Годишен обем на квотата ⁽¹⁾	Бенефициери	Митническа ставка
09.1571	0301 91 00 0302 11 00 0303 14 00 0304 42 00 ex 0304 52 00 0304 82 00 ex 0304 99 21 ex 0305 10 00 ex 0305 39 90 0305 43 00 ex 0305 59 85 ex 0305 69 80	Пъстърви (<i>Salmo trutta</i> , <i>Oncorhynchus mykiss</i> , <i>Oncorhynchus clarki</i> , <i>Oncorhynchus aguabonita</i> , <i>Oncorhynchus gilae</i> , <i>Oncorhynchus apache</i> и <i>Oncorhynchus chrysogaster</i>): живи; пресни или охладени; замразени; сушени, осолени или в саламура, пушени; филета и други меса от риби; брашна, прахове и агломерати под формата на гранули, годни за консумация от човека	0 тона	Митническата територия на Косово ⁽²⁾	0 %
09.1573	0301 93 00 0302 73 00 0303 25 00 ex 0304 39 00 ex 0304 51 00 ex 0304 69 00 ex 0304 93 90 ex 0305 10 00 ex 0305 31 00 ex 0305 44 90 ex 0305 52 00 ex 0305 64 00	Шарани (<i>Cyprinus</i> spp., <i>Carassius</i> spp., <i>Stenopharyngodon idellus</i> , <i>Hypophthalmichthys</i> spp., <i>Cirrhinus</i> spp., <i>Mylopharyngodon piceus</i> , <i>Catla catla</i> , <i>Labeo</i> spp., <i>Osteochilus hasselti</i> , <i>Leptobarbus hoeveni</i> , <i>Megalobrama</i> spp.): живи; пресни или охладени; замразени; сушени, осолени или в саламура, пушени; филета и други меса от риби; брашна, прахове и агломерати под формата на гранули, годни за консумация от човека	0 тона	Митническата територия на Косово ⁽²⁾	0 %
09.1575	ex 0301 99 85 0302 85 10 0303 89 50 ex 0304 49 90 ex 0304 59 90 ex 0304 89 90 ex 0304 99 99 ex 0305 10 00 ex 0305 39 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 85 ex 0305 69 80	Морски каракуди (<i>Dentex dentex</i> (зубани) и <i>Pagellus</i> spp. (пагели): живи; пресни или охладени; замразени; сушени, осолени или в саламура, пушени; филета и други меса от риби; брашна, прахове и агломерати под формата на гранули, годни за консумация от човека	0 тона	Митническата територия на Косово ⁽²⁾	0 %
09.1577	ex 0301 99 85 0302 84 10 0303 84 10 ex 0304 49 90 ex 0304 59 90 ex 0304 89 90 ex 0304 99 99 ex 0305 10 00 ex 0305 39 90 ex 0305 49 80 ex 0305 59 85 ex 0305 69 80	Европейски лаврак (<i>Dicentrarchus labrax</i>): живи; пресни или охладени; замразени; сушени; осолени или в саламура, пушени; филета и други меса от риби; брашна, прахове и агломерати под формата на гранули, годни за консумация от човека	0 тона	Митническата територия на Косово ⁽²⁾	0 %

Пореден номер	Код по КН	Описание	Годишен обем на квотата ⁽¹⁾	Бенефициери	Митническа ставка
09.1530	ex 2204 21 93 ex 2204 21 94 ex 2204 21 95 ex 2204 21 96 ex 2204 21 97 ex 2204 21 98 ex 2204 22 93 ex 2204 22 94 ex 2204 22 95 ex 2204 22 96 ex 2204 22 97 ex 2204 22 98 ex 2204 29 93 ex 2204 29 94 ex 2204 29 95 ex 2204 29 96 ex 2204 29 97 ex 2204 29 98	Вина от прясно грозде, с действително алкохолно съдържание, непревишаващо 15 % vol, различни от пенливите вина	30 000 hl	Албания ⁽³⁾ , Босна и Херцеговина ⁽⁴⁾ , митническата територия на Косово ⁽⁵⁾ , бившата югославска република Македония ⁽⁶⁾ , Черна гора ⁽⁷⁾ , Сърбия ⁽⁸⁾ .	Освобождение
09.1560	ex 2204 21 93 ex 2204 21 94 ex 2204 21 95 ex 2204 21 96 ex 2204 21 97 ex 2204 21 98 ex 2204 22 93 ex 2204 22 94 ex 2204 22 95 ex 2204 22 96 ex 2204 22 97 ex 2204 22 98 ex 2204 29 93 ex 2204 29 94 ex 2204 29 95 ex 2204 29 96 ex 2204 29 97 ex 2204 29 98	Вина от прясно грозде, с действително алкохолно съдържание, непревишаващо 15 % vol, различни от пенливите вина	0 hl	Митническата територия на Косово ⁽²⁾	0 %

⁽¹⁾ Един общ обем за тарифна квота, достъпен за вноса с произход от бенефициерите.

⁽²⁾ При спазване на ограниченията на вноса, посочени в приложение IV или в протокол II от Споразумението за стабилизиране и асоцииране между Европейския съюз, от една страна, и Косово (това название не засяга позициите по отношение на статута и е съобразено с Резолюция 1244/1999 на Съвета за сигурност на ООН и становището на Международния съд относно обявяването на независимост от страна на Косово), от друга страна.

⁽³⁾ Достъпът за вината с произход от Албания до общата тарифна квота зависи от предварителното изчерпване на индивидуалната тарифна квота, предвидена в Протокола за вината, сключен с Албания. Тази индивидуална тарифна квота е отворена под поредни номера 09.1512 и 09.1513.

⁽⁴⁾ Достъпът за вината с произход от Босна и Херцеговина до общата тарифна квота зависи от предварителното изчерпване на двете индивидуални тарифни квоти, предвидени в Протокола за вината, сключен с Босна и Херцеговина. Тези индивидуални тарифни квоти са отворени под поредни номера 09.1528 и 09.1529.

⁽⁵⁾ Достъпът за вината с произход от Косово до общата тарифна квота зависи от предварителното изчерпване на двете индивидуални тарифни квоти, предвидени в Протокола за вината, сключен с Косово. Тези индивидуални тарифни квоти са отворени под поредни номера 09.1570 и 09.1572.

⁽⁶⁾ Достъпът за вината с произход от бившата югославска република Македония до общата тарифна квота зависи от предварителното изчерпване на двете индивидуални тарифни квоти, предвидени в Допълнителния протокол за вината, сключен с бившата югославска република Македония. Тези индивидуални тарифни квоти са отворени под поредни номера 09.1558 и 09.1559.

⁽⁷⁾ Достъпът за вината с произход от Черна гора до общата тарифна квота, що се отнася до продуктите с код по КН 2204 21, зависи от предварителното изчерпване на индивидуалната тарифна квота, предвидена в Протокола за вината, сключен с Черна гора. Посочената индивидуална тарифна квота е отворена под пореден номер 09.1514.

⁽⁸⁾ Достъпът за вината с произход от Сърбия до общата тарифна квота зависи от предварителното изчерпване на двете индивидуални тарифни квоти, предвидени в Протокола за вината, сключен със Сърбия. Тези индивидуални тарифни квоти са отворени под поредни номера 09.1526 и 09.1527.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2017/1465 НА КОМИСИЯТА
от 9 август 2017 година
относно класирането на някои стоки в Комбинираната номенклатура

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза ⁽¹⁾, и по-специално член 57, параграф 4 и член 58, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) С цел да се осигури еднакво прилагане на Комбинираната номенклатура, приложена към Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета ⁽²⁾, е необходимо да се приемат мерки относно класирането на стоките, посочени в приложението към настоящия регламент.
- (2) С Регламент (ЕИО) № 2658/87 се определят общите правила за тълкуване на Комбинираната номенклатура. Тези правила се прилагат също така и към всяка друга номенклатура, която изцяло или частично се основава на нея, с която се добавят допълнителни подраздели към нея и която е създадена със специални разпоредби на Съюза с оглед на прилагането на тарифни и други мерки, свързани с търговията със стоки.
- (3) В съответствие с тези общи правила стоките, описани в колона 1 от таблицата в приложението, следва да бъдат класирани в кода по КН, посочен в колона 2, на основание на посоченото в колона 3 от същата таблица.
- (4) Целесъобразно е да се предвиди обвързващата тарифна информация, която е издадена по отношение на обхванатите от настоящия регламент стоки и която не е в съответствие с него, да може да продължи да се ползва от титуляря за известен срок по силата на член 34, параграф 9 от Регламент (ЕС) № 952/2013. Този срок следва да бъде три месеца.
- (5) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по Митническия кодекс,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Стоките, описани в колона 1 от таблицата в приложението, се класират в Комбинираната номенклатура в кода по КН, посочен в колона 2 от същата таблица.

Член 2

Обвързващата тарифна информация, която не е в съответствие с настоящия регламент, може да продължи да се ползва по силата на член 34, параграф 9 от Регламент (ЕС) № 952/2013 за срок от три месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

Член 3

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

⁽¹⁾ ОВ L 269, 10.10.2013 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕИО) № 2658/87 на Съвета от 23 юли 1987 г. относно тарифната и статистическа номенклатура и Общата митническа тарифа (ОВ L 256, 7.9.1987 г., стр. 1).

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

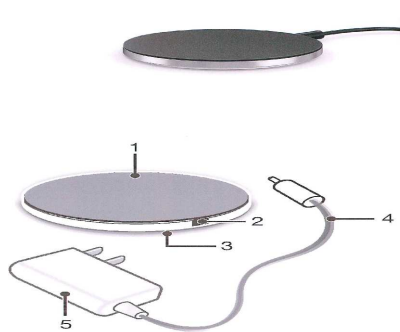
Съставено в Брюксел на 9 август 2017 година.

За Комисията,
от името на председателя,
Stephen QUEST
Генерален директор
Генерална дирекция „Данъчно облагане и митнически
съюз“

ПРИЛОЖЕНИЕ

Описание на стоките	Класиране (Код по КН)	Основания
(1)	(2)	(3)
<p>Устройство (т.нар. „диск за безжично зареждане“), състоящо се от адаптер с кабел с дължина приблизително 180 cm и зареждащ диск. Кабелът е със съединител, служещ за свързване със зареждащия диск. Дискът е с кръгла форма с височина приблизително 8 mm, диаметър приблизително 80 mm и тегло 51 g.</p> <p>Адаптерът преобразува (изправя) променлив ток (AC — 240V) в постоянен ток (DC — 12V) и го препраща към диска. В диска този постоянен ток се конвертира (преобразува) в променлив ток и след това този променлив ток се преобразува в електромагнитно поле.</p> <p>Устройството е предназначено за безжично зареждане на различни устройства. Както дискът, така и зарежданото устройство са снабдени с технологията „Qi“, която е стандартна за безжичното зареждане на устройства. Безжичното зареждане става посредством електромагнитно поле.</p> <p>Вж. фигурата (*).</p>	8504 40 90	<p>Класирането се определя от общо правило 1, общо правило 3, буква в) и общо правило 6 за тълкуване (ОПТ) на Комбинираната номенклатура и от описанието на кодовете по КН 8504, 8504 40 и 8504 40 90</p> <p>Функциите на устройството (изправяне, преобразуване и конвертиране на ток в електромагнитно поле) се обхванати от подпозиция 8504 40. По тази причина се изключва класирането в подпозиция 8504 50.</p> <p>Изключва се класирането в код по КН 8504 40 30 като статични преобразуватели от видовете, използвани с апарати за телекомуникация, автоматични машини за обработка на данни и части от тях, тъй като адаптерът е предназначен за електрозахранване на различни електрически устройства.</p> <p>Тъй като нито изправянето, нито преобразуването или конвертирането на ток в електромагнитно поле не придават основния характер на устройството, то трябва да бъде класирано, като се приложи ОПТ 3, буква в).</p> <p>Следователно устройството трябва да бъде класирано в код по КН 8504 40 90 като „други статични преобразуватели“.</p>

(*) Фигурата е само за информация.



РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2017/1466 НА КОМИСИЯТА**от 11 август 2017 година****за откриване и управление на тарифни квоти на Съюза за вина с произход от Косово ***

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за установяване на обща организация на пазарите на селскостопански продукти и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 922/72, (ЕИО) № 234/79, (ЕО) № 1037/2001 и (ЕО) № 1234/2007 на Съвета ⁽¹⁾, и по-специално член 187 от него,

като има предвид, че:

- (1) Споразумението за стабилизиране и асоцииране между Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Косово *, от друга страна ⁽²⁾ (наричано по-долу „ССА“) беше подписано на 27 октомври 2015 г. и влезе в сила на 1 април 2016 г.
- (2) В протокол II към ССА се определят търговските договорености, приложими към посочените в него вина и спиртни напитки, а в приложение I към него се предвижда споразумение за предоставяне на взаимни преференциални търговски отстъпки за определени вина с произход от Косово. Това споразумение се прилага от 1 април 2016 г.
- (3) В Регламент (ЕО) № 1215/2009 на Съвета ⁽³⁾ се предвиждат годишни тарифни квоти за внос на определени продукти с произход от митническата територия на Косово. След влизането в сила на ССА тези автономни търговски мерки са адаптирани с Делегиран регламент (ЕС) 2017/1464 на Комисията ⁽⁴⁾. По-конкретно, вече не са приложими специални тарифни квоти за вино от Косово в рамките на предвидения в Регламент (ЕО) № 1215/2009 автономен режим, тъй като тези отстъпки са включени в режима по ССА.
- (4) В съответствие с приложение I към протокол II към ССА вносът в Съюза на вина с произход от Косово трябва да бъде предмет на квоти, които се ползват от пълно освобождаване от вносни мита. Тези квоти се състоят от 40 000 hl за вино от прясно грозде с кодове по КН ex 2204 21 и ex 2204 29 и от 10 000 hl за качествени пенливи вина и вина от прясно грозде с кодове по КН ex 2204 10 и ex 2204 21. Този протокол се прилага от 1 април 2016 г., поради което обемите на новите тарифни квоти се изчисляват за 2016 г. пропорционално на основните годишни обеми, определени в протокола.
- (5) С цел прилагане на тарифните квоти на Съюза, предвидени в приложение I към протокол II към ССА, е необходимо да се открият тарифни квоти за 2016 г. и за следващите години на основата на количествата, отпуснати в ССА, като се посочат условията за тяхното приемане. Обемът на тарифната квота се намалява с количеството, внесено през 2016 и 2017 г. в рамките на тарифната квота 09.1560, за да се отчете вносът в Съюза на косовски вина съгласно автономните търговски мерки, установени с Регламент (ЕО) № 1215/2009.
- (6) С Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията ⁽⁵⁾ бяха установени правилата за управление на тарифните квоти, предназначени да бъдат използвани според хронологичния ред на датите на приемане на митническите декларации.
- (7) Тъй като протокол II към ССА се прилага от 1 април 2016 г., настоящият регламент следва да се прилага от същата дата.

* Това название не засяга позициите по отношение на статута и е съобразено с Резолюция 1244/1999 на Съвета за сигурност на ООН и становището на Международния съд относно обявяването на независимост от страна на Косово.

⁽¹⁾ ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 671.

⁽²⁾ ОВ L 71, 16.3.2016 г., стр. 3.

⁽³⁾ Регламент (ЕО) № 1215/2009 на Съвета от 30 ноември 2009 г. за въвеждане на изключителни търговски мерки за страни и територии, участващи или свързани с процеса на стабилизиране и асоцииране, осъществяван от Европейския съюз (ОВ L 328, 15.12.2009 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Делегиран регламент (ЕС) 2017/1464 на Комисията от 2 юни 2017 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 1215/2009 на Съвета по отношение на търговските отстъпки, предоставени на Косово *, вследствие на влизането в сила на Споразумението за стабилизиране и асоцииране между Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Косово, от друга страна (вж. страница 1 от настоящия брой на Официален вестник)..

⁽⁵⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията от 24 ноември 2015 г. за определяне на подробни правила за прилагането на някои разпоредби на Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 343, 29.12.2015 г., стр. 558).

- (8) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за общата организация на селскостопанските пазари,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Количествата вино, които могат да бъдат внесени от Косово в Съюза при пълно освобождаване от вносни мита за 2016 г. и от 2017 г. нататък, са определени в приложението.

Член 2

Митото с нулева ставка се прилага при следните условия:

- а) внасяните вина се придружават от доказателство за произход, както е предвидено в протокол II към ССА;
- б) внасяните вина не се ползват от експортни субсидии.

Член 3

Тарифната квота, посочена в член 1 от настоящия регламент, се управлява от Комисията в съответствие с членове 49—54 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447.

Член 4

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

Той се прилага от 1 април 2016 г.

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

Съставено в Брюксел на 11 август 2017 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Тарифни квоти за вина с произход от Косово, внасяни в Съюза през 2016 г.

Пореден №	Код по КН ⁽¹⁾	Подпозиция по ТАРИК	Описание	Годишен обем на квотата (в hl) ⁽²⁾	Мито в рамките на тарифната квота
09.1572	2204 10 93		Качествени пенливи вина; вина от прясно грозде, в съдове с вместимост, непревишаваща 2 l	7 500	Освобождаване
	2204 10 94				
	2204 10 96				
	2204 10 98				
	2204 21 06				
	2204 21 07				
	2204 21 08				
	2204 21 09				
	ex 2204 21 93	19, 29, 31, 41 и 51			
	ex 2204 21 94	19, 29, 31, 41 и 51			
	2204 21 95				
	ex 2204 21 96	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 21 97				
	ex 2204 21 98	11, 21, 31, 41 и 51			
09.1570	2204 21 06		Вина от прясно грозде	30 000 ⁽³⁾	Освобождаване
	2204 21 07				
	2204 21 08				
	2204 21 09				
	ex 2204 21 93	19, 29, 31, 41 и 51			
	ex 2204 21 94	19, 29, 31, 41 и 51			
	2204 21 95				
	ex 2204 21 96	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 21 97				
	ex 2204 21 98	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 29 10				
	2204 29 93				
	ex 2204 29 94	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 29 95				

Пореден №	Код по КН ⁽¹⁾	Подпозиция по ТАРИК	Описание	Годишен обем на квотата (в hl) ⁽²⁾	Мито в рамките на тарифната квота
	ex 2204 29 96	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 29 97				
	ex 2204 29 98	11, 21, 31, 41 и 51			

⁽¹⁾ Независимо от правилата за тълкуване на Комбинираната номенклатура се счита, че текстът на описанието на продуктите е само за сведение, като в контекста на настоящото приложение преференциалният режим се определя от обхвата на кодовете по КН. Когато пред кода по КН има „ex“, преференциалният режим се определя едновременно от кода по КН и от съответното описание.

⁽²⁾ В сертификат V I 1, введен съгласно член 43 от Регламент (ЕО) № 555/2008 на Комисията от 27 юни 2008 г. относно определяне на подробни правила за прилагане на Регламент (ЕО) № 479/2008 на Съвета относно общата организация на пазара на вино по отношение на програмите за подпомагане, търговията с трети страни, производствения потенциал и проверките в лозаро-винарския сектор (ОВ L 170, 30.6.2008 г., стр. 1), се посочва, че това изискване е удовлетворено, като се използва следната формулировка: „За изброените в настоящия сертификат продукти не се изплащат експортни субсидии“.

⁽³⁾ Обемът на тарифната квота се намалява с количеството, внесено през 2016 г. в рамките на тарифна квота 09.1560.

Тарифни квоти за вина с произход от Косово, внасяни в Съюза от 2017 г. нататък

Пореден №	Код по КН ⁽¹⁾	Подпозиция по ТАРИК	Описание	Годишен обем на квотата (в hl) ⁽²⁾	Мито в рамките на тарифната квота
09.1572	2204 10 93		Качествени пенливи вина; вина от прясно грозде, в съдове с вместимост, непревишаваща 2 l	10 000	Освобождаване
	2204 10 94				
	2204 10 96				
	2204 10 98				
	2204 21 06				
	2204 21 07				
	2204 21 08				
	2204 21 09				
	ex 2204 21 93	19, 29, 31, 41 и 51			
	ex 2204 21 94	19, 29, 31, 41 и 51			
	2204 21 95				
	ex 2204 21 96	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 21 97				
	ex 2204 21 98	11, 21, 31, 41 и 51			
09.1570	2204 21 06		Вина от прясно грозде	40 000 ⁽³⁾	Освобождаване
	2204 21 07				
	2204 21 08				
	2204 21 09				
	ex 2204 21 93	19, 29, 31, 41 и 51			

Пореден №	Код по КН ⁽¹⁾	Подпозиция по ТАРИК	Описание	Годишен обем на квотата (в hl) ⁽²⁾	Мито в рамките на тарифната квота
	ex 2204 21 94	19, 29, 31, 41 и 51			
	2204 21 95				
	ex 2204 21 96	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 21 97				
	ex 2204 21 98	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 22 10				
	2204 22 93				
	ex 2204 22 94	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 22 95				
	ex 2204 22 96	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 22 97				
	ex 2204 22 98	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 29 10				
	2204 29 93				
	ex 2204 29 94	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 29 95				
	ex 2204 29 96	11, 21, 31, 41 и 51			
	2204 29 97				
	ex 2204 29 98	11, 21, 31, 41 и 51			

⁽¹⁾ Независимо от правилата за тълкуване на Комбинираната номенклатура се счита, че текстът на описанието на продуктите е само за сведение, като в контекста на настоящото приложение преференциалният режим се определя от обхвата на кодовете по КН. Когато пред кода по КН има „ex“, преференциалният режим се определя едновременно от кода по КН и от съответното описание.

⁽²⁾ В сертификат V I 1, въведен съгласно член 43 от Регламент (ЕО) № 555/2008 на Комисията от 27 юни 2008 г. относно определяне на подробни правила за прилагане на Регламент (ЕО) № 479/2008 на Съвета относно общата организация на пазара на вино по отношение на програмите за подпомагане, търговията с трети страни, производствения потенциал и проверките в лозаро-винарския сектор (ОВ L 170, 30.6.2008 г., стр. 1), се посочва, че това изискване е удовлетворено, като се използва следната формулировка: „За изброените в настоящия сертификат продукти не се изплащат експортни субсидии“.

⁽³⁾ Обемът на тарифната квота се намалява с количеството, внесено през 2017 г. в рамките на тарифна квота 09.1560.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2017/1467 НА КОМИСИЯТА**от 11 август 2017 година****за изменение на Регламент (ЕС) № 1255/2010 по отношение на тарифната квота за внос на продукти от категорията „baby beef“ с произход от Косово ***

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за установяване на обща организация на пазарите на селскостопански продукти и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 922/72, (ЕИО) № 234/79, (ЕО) № 1037/2001 и (ЕО) № 1234/2007 на Съвета ⁽¹⁾, и по-специално член 187, първа алинея, буква б) от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕС) № 1255/2010 на Комисията ⁽²⁾ се определят подробни правила за управлението на тарифните квоти за внос на продукти от категорията „baby beef“.
- (2) В Регламент (ЕО) № 1215/2009 на Съвета ⁽³⁾ се предвижда годишна тарифна квота за внос на 475 тона продукти от категорията „baby beef“ с произход от митническата територия на Косово *.
- (3) Комисията прие Регламент за изпълнение (ЕС) № 374/2012 ⁽⁴⁾, с който Регламент (ЕС) № 1255/2010 се изменя с оглед откриването на годишна тарифна квота за внос на продукти от категорията „baby beef“ с произход от Косово * и уреждането на нейното управление.
- (4) По силата на Решение (ЕС) 2016/342 ⁽⁵⁾ Съветът, действащ от името на Съюза, сключи Споразумението за стабилизиране и асоцииране между Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Косово *, от друга страна („споразумението“), което представлява новият инструмент, уреждащ търговските взаимоотношения с Косово *. В член 28, параграф 3 от споразумението се предвижда тарифна квота от 475 тона за продуктите от категорията „baby beef“ с произход от митническата територия на Косово *. Вследствие на това, по силата на Делегиран регламент (ЕС) 2017/1464 на Комисията ⁽⁶⁾, тарифната квота за продуктите от категорията „baby beef“, предвидена в член 3, параграф 2, първа алинея от Регламент (ЕО) № 1215/2009, бе определена на нула тона.
- (5) Поради това Регламент (ЕС) № 1255/2010 следва да бъде съответно изменен.
- (6) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за общата организация на селскостопанските пазари,

* Това название не засяга позициите по отношение на статута и е съобразено с Резолюция 1244/1999 на Съвета за сигурност на ООН и становището на Международния съд относно обявяването на независимост от страна на Косово.

⁽¹⁾ ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 671.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 1255/2010 на Комисията от 22 декември 2010 г. за определяне на подробни правила за прилагането на тарифни квоти за внос на продукти от категорията „baby beef“ с произход от Босна и Херцеговина, Хърватия, бившата югославска република Македония, Черна гора, Сърбия и Косово * (ОВ L 342, 28.12.2010 г., стр. 1).

⁽³⁾ Регламент (ЕО) № 1215/2009 на Съвета от 30 ноември 2009 г. за въвеждане на изключителни търговски мерки за страни и територии, участващи или свързани с процеса на стабилизиране и асоцииране, осъществяван от Европейския съюз (ОВ L 328, 15.12.2009 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 374/2012 на Комисията от 26 април 2012 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 1255/2010 за определяне на подробни правила за прилагането на тарифни квоти за внос на продукти от категорията „baby beef“ с произход от Босна и Херцеговина, Хърватия, бивша югославска република Македония, Черна гора и Сърбия (ОВ L 118, 3.5.2012 г., стр. 1).

⁽⁵⁾ Решение (ЕС) 2016/342 на Съвета от 12 февруари 2016 г. за сключването от името на Съюза на Споразумение за стабилизиране и асоцииране между Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Косово *, от друга страна (ОВ L 71, 16.3.2016 г., стр. 1).

⁽⁶⁾ Делегиран регламент (ЕС) 2017/1464 на Комисията от 2 юни 2017 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 1215/2009 на Съвета по отношение на търговските отстъпки, предоставени на Косово *, вследствие на влизането в сила на Споразумението за стабилизиране и асоцииране между Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Косово, от друга страна (вж. страница 1 от настоящия брой на Официален вестник).

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

В приложение VIIa към Регламент (ЕС) № 1255/2010 клетка 8 се заменя със следното:

- „8. Аз, долуподписаният, като действам от името на упълномощения издаващ орган (клетка 9), удостоверявам, че стоките, описани по-горе, са били подложени на здравна инспекция в, в съответствие с приложения ветеринарен сертификат от, са с произход и идват от Косово * и отговарят точно на определението, което се съдържа в приложение II към Споразумението за стабилизиране и асоцииране между Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Косово *, от друга страна (ОВ L 71, 16.3.2016 г., стр. 3).“

Член 2

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

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

Съставено в Брюксел на 11 август 2017 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

* Това название не засяга позициите по отношение на статута и е съобразено с Резолюция 1244/1999 на Съвета за сигурност на ООН и становището на Международния съд относно обявяването на независимост от страна на Косово.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2017/1468 НА КОМИСИЯТА**от 11 август 2017 година****за изменение на Регламент (ЕС) № 354/2011 за откриване и управление на тарифни квоти на Съюза за някои видове риба и рибни продукти с произход от Босна и Херцеговина**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза ⁽¹⁾, и по-специално член 58, параграф 1 от него,

като има предвид, че:

- (1) С Решение (ЕС) 2017/75 ⁽²⁾ (наричано по-нататък „Решението“) Съветът разреши подписването, от името на Съюза и неговите държави членки, на Протокола (наричан по-нататък „Протоколът“) към Споразумението за стабилизиране и асоцииране между Европейските общности и техните държави членки, от една страна, и Босна и Херцеговина, от друга страна (наричано по-нататък „Споразумението“), с оглед присъединяването на Република Хърватия към Европейския съюз. По силата на посоченото решение Протоколът се прилага временно, считано от 1 февруари 2017 г. ⁽³⁾.
- (2) В член 3 от Протокола се предвижда отстъпките на Съюза за някои видове риба и рибни продукти с произход от Босна и Херцеговина да се предоставят съгласно приложение II към Протокола. Следователно обемите на тарифните квоти за пъстърва, шаран и аншоа следва да бъдат увеличени съответно с 440, 10 и 20 тона.
- (3) Тарифните квоти на Съюза следва да се прилагат в техния пълен размер за 2017 г., както е посочено в приложение II към Протокола.
- (4) Тарифните квоти, посочени в приложение II към Протокола, следва да се управляват от Комисията въз основа на хронологичния ред на датите на приемане на митническите декларации за допускане за свободно обращение в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) № 2015/2447 на Комисията ⁽⁴⁾.
- (5) Поради това Регламент (ЕС) № 354/2011 на Комисията ⁽⁵⁾ следва да бъде съответно изменен.
- (6) С цел да се осигури безпрепятственото прилагане и управление на системата от квоти, създадена с Протокола, настоящият регламент следва да се прилага от същата дата, от която започва временното прилагане на Протокола.
- (7) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета по Митническия кодекс,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 354/2011 се изменя, както следва:

- 1) Член 2 се заменя със следното:

„Член 2

Тарифните квоти, посочени в приложението, се управляват в съответствие с членове 49 — 54 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията ^(*)

(*) Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията от 24 ноември 2015 г. за определяне на подробни правила за прилагането на някои разпоредби на Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Съюза създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 343, 29.12.2015 г., стр. 558).“

⁽¹⁾ ОВ L 269, 10.10.2013 г., стр. 1.

⁽²⁾ Решение (ЕС) 2017/75 на Съвета от 21 ноември 2016 година за подписване, от името на Съюза и неговите държави членки, и временно прилагане на Протокола към Споразумението за стабилизиране и асоцииране между Европейските общности и техните държави членки, от една страна, и Босна и Херцеговина, от друга страна, с оглед присъединяването на Република Хърватия към Европейския съюз (ОВ L 12, 17.1.2017 г., стр. 1).

⁽³⁾ ОВ L 12, 17.1.2017 г., стр. 22.

⁽⁴⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/2447 на Комисията от 24 ноември 2015 г. за определяне на подробни правила за прилагането на някои разпоредби на Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 343, 29.12.2015 г., стр. 558).

⁽⁵⁾ Регламент (ЕС) № 354/2011 на Комисията от 12 април 2011 г. за откриване и управление на тарифни квоти на Съюза за някои видове риба и рибни продукти с произход от Босна и Херцеговина (ОВ L 98, 13.4.2011 г., стр. 1).

2) Приложението се заменя с текста на приложението към настоящия регламент.

Член 2

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

Той се прилага от 1 февруари 2017 г.

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

Съставено в Брюксел на 11 август 2017 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ

Независимо от правилата за тълкуване на Комбинираната номенклатура се счита, че текстът на описанието на продуктите има само указателен характер, като за целите на настоящото приложение преференциалният режим се определя от обхвата на кодовете по КН. Когато пред кодовете по КН има указание „ex“, преференциалният режим се определя чрез прилагане на кода по КН и съответното описание, взети заедно.

РИБА И РИБНИ ПРОДУКТИ

Пореден номер	Код по КН	Подразделение по ТАРИК	Описание	Годишен обем на тарифната квота (в тонове нетно тегло)	Ставка на митото в рамките на квотата
09.1594	0301 91		Пъстърви (<i>Salmo trutta</i> , <i>Oncorhynchus mykiss</i> , <i>Oncorhynchus clarki</i> , <i>Oncorhynchus aguabonita</i> , <i>Oncorhynchus gilae</i> , <i>Oncorhynchus apache</i> и <i>Oncorhynchus chrysogaster</i>): живи; пресни или охладени; замразени; сушени, осолени или в саламура, пушени; филета и други меса от риби; брашна, прахове и агломерати под формата на гранули, годни за консумация от човека	500	Осв.
	0302 11				
	0303 14				
	0304 42				
	0304 52 00	10			
	0304 82				
	0304 99 21	11, 12, 20			
	0305 10 00	10			
	0305 39 90	10			
	0305 43 00				
	0305 59 85	61			
	0305 69 80	61			
09.1595	0301 93 00		Шарани (<i>Cyprinus</i> spp., <i>Carassius</i> spp., <i>Stenopharyngodon idellus</i> , <i>Hypophthalmichthys</i> spp., <i>Cirrhinus</i> spp., <i>Mylopharyngodon piceus</i> , <i>Catla catla</i> , <i>Labeo</i> spp., <i>Osteochilus hasselti</i> , <i>Leptobarbus hoeveni</i> , <i>Megalobrama</i> spp.): живи; пресни или охладени; замразени; сушени, осолени или в саламура, пушени; филета и други меса от риби; брашна, прахове и агломерати под формата на гранули, годни за консумация от човека	140	Осв.
	0302 73 00				
	0303 25 00				
	0304 39 00	20			
	0304 51 00	10			
	0304 69 00	20			
	0304 93 90	10			
	0305 10 00	20			
	0305 31 00	10			
	0305 44 90	10			
	0305 52 00	10			
	0305 64 00	10			
09.1596	0301 99 85	80	Морски каракуди (<i>Dentex dentex</i> и <i>Pagellus</i> spp.): живи; пресни или охладени; замразени; сушени, осолени или в саламура, пушени; филета и други меса от риби; брашна, прахове и агломерати под формата на гранули, годни за консумация от човека	30	Осв.
	0302 85 10				
	0303 89 50				
	0304 49 90	60			
	0304 59 90	40			
	0304 89 90	30			
	0304 99 99	20			

Пореден номер	Код по КН	Подразделение по ТАРИК	Описание	Годишен обем на тарифната квота (в тонове нетно тегло)	Ставка на митото в рамките на квотата
	0305 10 00 0305 39 90 0305 49 80 0305 59 85 0305 69 80	30 70 40 65 65			
09.1597	0301 99 85 0302 84 10 0303 84 10 0304 49 90 0304 59 90 0304 89 90 0304 99 99 0305 10 00 0305 39 90 0305 49 80 0305 59 85 0305 69 80	22 70 45 40 70 40 80 50 67 67	Европейски лаврак (<i>Dicentrarchus labrax</i>): живи; пресни или охладени; замразени; сушени, осолени или в саламура, пушени; филета и други меса от риби; брашна, прахове и агломерати под формата на гранули, годни за консумация от човека	30	Осв.
09.1598	1604 13 11 1604 13 19 1604 20 50	 10, 19	Пригответни храни или консерви от сардини	50	6 %
09.1599	1604 16 00 1604 20 40		Пригответни храни или консерви от аншоа	70	12,5 %

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2017/1469 НА КОМИСИЯТА**от 11 август 2017 година****за определяне на стандартизирания формат на представяне на информационния документ за застрахователния продукт****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива (ЕС) 2016/97 на Европейския парламент и на Съвета от 20 януари 2016 г. относно разпространението на застрахователни продукти ⁽¹⁾, и по-специално член 20, параграф 9 от нея,

като има предвид, че:

- (1) С Директива (ЕС) 2016/97 от създателите на изброените в приложение I към Директива 2009/138/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ общозастрахователни продукти се изисква за всеки такъв продукт да изготвят стандартизиран информационен документ, с който да предоставят на клиентите си необходимата информация за изброените в приложение I към Директива 2009/138/ЕО общозастрахователни продукти и така да им позволят да взимат информирани решения.
- (2) В член 20, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/97 е посочена информацията, която трябва да се съдържа в информационния документ за застрахователния продукт.
- (3) Клиентът трябва без затруднение да може да се ориентира в предоставената за продукта информация, да я разбира и сравнява, поради което в посочения в член 20, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/97 стандартизиран документ за застрахователния продукт информацията, посочена в член 20, параграф 8 от същата директива, следва да се представя с еднакво оформление, структура и формат, в т.ч. с помощта на изображения или символи. Също така пред информацията за евентуални допълнителни застраховки и избираеми допълнителни покрития не следва да се поставят отметки, кръстчета или възклицателни знаци, а информацията в информационния документ за застрахователния продукт следва да бъде изложена на две — и в никакъв случай да не превишава три — страници във формат А4.
- (4) Настоящият регламент е изготвен въз основа на проектите на технически стандарти за изпълнение, представени на Комисията от Европейския орган за застраховане и професионално пенсионно осигуряване (ЕОЗППО).
- (5) В съответствие с член 20, параграф 9 от Директива (ЕС) 2016/97 ЕОЗППО проведе консултации с националните органи и извърши проучване сред потребителите във връзка със стандартизирания информационен документ за застрахователния продукт. ЕОЗППО също така проведе открити обществени консултации по проектите на технически стандарти за изпълнение, въз основа на които е изготвен настоящият регламент, анализира свързаните с тях потенциални разходи и ползи и поиска становище от Групата на участниците от сектора на застраховането, създадена по силата на член 37 от Регламент (ЕС) № 1094/2010 на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1**Наименование и фирмено лого на създател на общозастрахователен продукт**

1. В горната част на първа страница, непосредствено след заглавието „информационен документ за застрахователния продукт“, се посочват наименованието на съзателя на общозастрахователния продукт, държавата членка, в която е регистриран, правната му форма и където е приложимо — номерът на неговия лиценз.
2. Съзателят на общозастрахователния продукт може да постави фирменото си лого вдясно от заглавието.

⁽¹⁾ ОВ L 26, 2.2.2016 г., стр. 19.⁽²⁾ Директива 2009/138/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2009 година относно започването и упражняването на застрахователна и презастрахователна дейност (Платежоспособност II) (ОВ L 335, 17.12.2009 г., стр. 1).⁽³⁾ Регламент (ЕС) № 1094/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. за създаване на Европейски надзорен орган (Европейски орган за застраховане и професионално пенсионно осигуряване), за изменение на Решение № 716/2009/ЕО и за отмяна на Решение 2009/79/ЕО на Комисията (ОВ L 331, 15.12.2010 г., стр. 48).

Член 2

Препратка към пълната преддоговорна и договорна информация за продукта

В информационния документ за застрахователния продукт изрично и на видно място се посочва, че пълната преддоговорна и договорна информация за общозастрахователния продукт се намира в други предоставени на клиента документи. Това заявление се поставя непосредствено под наименованието на създателя на общозастрахователния продукт.

Член 3

Дължина

Информационният документ за застрахователния продукт е на две печатни страници във формат А4. По изключение, ако е необходимо повече място, информационният документ за застрахователния продукт може да бъде изложен на три печатни страници във формат А4. Ако използва три печатни страници във формат А4, при поискване от компетентния орган създателят на общозастрахователен продукт трябва да може да докаже, че е било необходимо повече място.

Член 4

Представяне и подредба на съдържанието

1. Посочената в член 20, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/97 информация в информационния документ за застрахователния продукт се представя в няколко раздела и в съответствие със структурата, оформлението и заглавията, както и в реда, посочени в стандартизирания формат на представяне в приложението към настоящия регламент, като се използва шрифт с височина на буквата „х“ най-малко 1,2 mm.
2. Дължината на разделите може да варира в зависимост от включената в тях информация. Пред информацията за допълнителни застраховки и избираеми допълнителни покрития не се поставят отметки, кръстчета, нито възклицателни знаци.
3. Ако информационният документ за застрахователния продукт е на траен нехартиен носител, размерът на компонентите на оформлението може да бъде изменен, стига да бъдат запазени самото оформление, заглавията и редът в стандартизирания формат на представяне, както и относителната забележимост и размер на отделните елементи.
4. Ако размерите на трайния нехартиен носител не позволяват текстът да бъде оформен в две колони, той може да бъде представен в една колона, стига разделите да са подредени един след друг по следния начин:
 - а) „Какъв е този вид застраховка?“
 - б) „Какво покрива застраховката?“
 - в) „Какво не покрива застраховката?“
 - г) „Има ли ограничения на покритието?“
 - д) „Къде съм покрит от застраховката?“
 - е) „Какви са задълженията ми?“
 - ж) „Кога и как плащам?“
 - з) „Кога започва и кога свършва покритието?“
 - и) „Как мога да прекратя договора?“
5. Позволява се използването на дигитални средства, в т.ч. разслояване и изскачащи прозорци, стига посочената в член 20, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/97 информация да се съдържа в основния текст на информационния документ за застрахователния продукт, както и използването на такива средства да не отклонява вниманието на клиента от съдържанието на основния документ.

Информацията, представена чрез разслояване и изскачащи прозорци, не съдържа нито маркетингов, нито рекламен материал.

Член 5

Достъпен език

Информационният документ за застрахователния продукт е написан на достъпен език, който не затруднява клиента да разбере съдържанието на документа, като се набляга на основните сведения, които са необходими на клиента, за да вземе информирано решение. Специализираният език се избягва.

Член 6

Заглавия и информация под тях

1. Разделите на информационния документ за застрахователния продукт са озаглавени по следния начин и в тях се представя следната информация:

- а) посочената в член 20, параграф 8, буква а) от Директива (ЕС) 2016/97 информация относно вида застраховка се съдържа в началото на документа под заглавието „Какъв е този вид застраховка?“;
- б) посочената в член 20, параграф 8, буква б) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за основните обхванати рискове се съдържа под заглавието „Какво покрива застраховката?“. Пред всяко сведение в този раздел се поставя зелена отметка;
- в) посочената в член 20, параграф 8, буква б) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за застрахователната сума се съдържа под заглавието „Какво покрива застраховката?“;
- г) посочената в член 20, параграф 8, буква б) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за географския обхват, когато е приложимо, се съдържа под заглавието „Къде съм покрит от застраховката?“. Пред всяко сведение в този раздел се поставя синя отметка;
- д) посоченото в член 20, параграф 8, буква б) от Директива (ЕС) 2016/97 обобщено описание на изключените рискове се съдържа под заглавието „Какво не покрива застраховката?“. Пред всяко сведение в този раздел се поставя червен символ „X“;
- е) посочената в член 20, параграф 8, буква г) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за основните изключения се съдържа под заглавието „Има ли ограничения на покритието?“. Пред всяко сведение в този раздел се поставя оранжев възклицателен знак;
- ж) посочената в член 20, параграф 8, букви д), е) и ж) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за съответните задължения се съдържа под заглавието „Какви са задълженията ми?“;
- з) посочената в член 20, параграф 8, буква в) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за начините на плащане на премиите и срока на плащане се съдържа под заглавието „Кога и как плащам?“;
- и) посочената в член 20, параграф 8, буква з) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за срока на договора се съдържа под заглавието „Кога започва и кога свършва покритието?“;
- й) посочената в член 20, параграф 8, буква и) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за начините на прекратяване на договора се съдържа под заглавието „Как мога да прекратя договора?“.

2. Ако се налага, може да се добавят подзаглавия.

Член 7

Използване на изображения

1. В началото на всеки раздел се поставя и изображение, което визуално представя съдържанието на заглавието на съответния раздел, както следва:

- а) за посочената в член 20, параграф 8, буква б) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за основните обхванати рискове се поставя изображение на чадър — бял на зелен фон или зелен на бял фон;

- б) за посочената в член 20, параграф 8, буква б) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за географския обхват на застрахователното покритие се поставя изображение на земното кълбо — бяло на син фон или синьо на бял фон;
 - в) за посочената в член 20, параграф 8, буква б) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за изключените рискове се поставя изображение на символа „X“ в триъгълник — бял на червен фон или червен на бял фон;
 - г) за посочената в член 20, параграф 8, буква г) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за основните изключения се поставя възклицателен знак („!“) в триъгълник — бял на оранжев фон или оранжев на бял фон;
 - д) за посочената в член 20, параграф 8, букви д), е) и ж) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за задълженията в началото на договора, задълженията през времетраенето на договора и задълженията в случай на предявени застрахователни претенции се поставя изображение на ръкостискане — бяло на зелен фон или зелено на бял фон;
 - е) за посочената в член 20, параграф 8, буква в) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за начините и срока на плащане се поставя изображение на монети — бели на жълт фон или жълти на бял фон;
 - ж) за посочената в член 20, параграф 8, буква з) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за срока на договора се поставя изображение на пясъчен часовник — бял на син фон или син на бял фон;
 - з) за посочената в член 20, параграф 8, буква и) от Директива (ЕС) 2016/97 информация за начините за прекратяване на договора се поставя изображение на отворена дпан върху щит — бяла на черен фон или черна на бял фон.
2. Всички изображения се представят в съответствие със стандартизирания формат на представяне в приложението.
3. Ако информационният документ за застрахователния продукт е отпечатан или фотокопиран в черно и бяло, изображенията по параграфи 1 и 2 могат да бъдат представени в черно и бяло.

Член 8

Влизане в сила

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

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

Съставено в Брюксел на 11 август 2017 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Ххххх Застраховка

Информационен документ за застрахователния продукт

Дружество: <име> застрахователно дружество

Продукт: <име> полица

[Заявление, че пълната предоговорна и договорна информация за общозастрахователния продукт се намира в други предоставени на клиента документи]

Какъв е този вид застраховка?

[Описание на застраховката]



Какво покрива застраховката?

- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх
- ✓ Ххххх



Какво не покрива застраховката?

- ✗ Ххххх
- ✗ Ххххх
- ✗ Ххххх
- ✗ Ххххх
- ✗ Ххххх
- ✗ Ххххх



Има ли ограничения на покритието?

- ! Ххххх
- ! Ххххх
- ! Ххххх
- ! Ххххх
- ! Ххххх



Къде съм покрит от застраховката?

- ✓ Хххххх



Какви са задълженията ми?

- Хххххх
- Хххххх
- Хххххх
- Хххххх



Кога и как плащам?

Хххххх



Кога започва и кога свършва покритието?

Хххххх



Как мога да прекратя договора?

Хххххх

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/1470 НА КОМИСИЯТА

от 2 февруари 2017 година

относно схемите за помощ SA.26763 2014/C (ex 2012/NN), приведени в действие от Франция в полза на предприятията за автобусен транспорт в региона на Île-de-France

(нотифицирано под номер C(2017) 439)

(само текстът на френски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби ⁽¹⁾ и като взе предвид тези мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) С писмо от 7 октомври 2008 г., получено на 17 октомври 2008 г., жалбоподател, пожелал да остане анонимен (наричан по-нататък „жалбоподателят“), е подал жалба до Комисията срещу региона Île-de-France (наричан по-нататък „регионът“) за това, че от 1994 г. е въведена схема за помощ и за субсидии, предназначени за определени транспортни предприятия в този регион.
- (2) С писмо от 25 ноември 2008 г. Комисията изпрати на френските органи искане за информация във връзка с жалбата.
- (3) С писмо от 13 януари 2009 г. френските органи поискаха от Комисията допълнителен срок, за да отговорят на въпросите на Комисията. Комисията одобри искането с писмо от 14 януари 2009 г. Съответно срокът за отговор беше удължен до 18 февруари 2009 г.
- (4) Френските органи отговориха на искането на Комисията за информация на 26 февруари 2009 г.
- (5) С писма от 20 април, 2 септември и 17 ноември 2010 г. жалбоподателят представи на Комисията допълнителна информация във връзка с предоставените от региона мерки.
- (6) След като не бяха получили искане за допълнителна информация, с писмо от 31 май 2011 г. френските органи поискаха от Комисията писмено потвърждение за приключване на процедурата по разследване.
- (7) С писмо от 8 юни 2011 г. Комисията поиска френските органи да коментират допълнителната информация, представена от жалбоподателя.

⁽¹⁾ ОВ С 141, 9.5.2014 г., стр. 38.

- (8) Въпреки напомнителните писма от 14 ноември 2011 г. и 29 февруари 2012 г. и писмата от 22 септември и 8 декември 2011 г., искането на Комисията за информация остана без отговор.
- (9) Ново искане за информация беше изпратено на френските органи на 17 юли 2012 г.
- (10) След като не беше получен отговор от френските органи в рамките на определения срок, на 25 септември 2012 г. им беше изпратено напомнително писмо. То също остана без отговор.
- (11) На 14 декември 2012 г. Комисия прие решение за издаване на разпореждане за предоставяне на информация. На 22 януари 2013 г. Франция предостави непълен отговор и в същото писмо пое ангажимент да се свърже отново с Комисията в най-краткия възможен срок, за да отговори подробно на повдигнатите в решението за разпореждане въпроси. Към датата на решението за откриване на процедурата по разследване Комисията не беше получила допълнителна информация.
- (12) На 11 март 2014 г., без да е получила въпросната информация, Комисията откри официалната процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Решението (наричано по-нататък „решението за откриване на процедурата“) беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ⁽²⁾ и с него заинтересованите страни се приканват да представят мненията си относно разглежданите мерки.
- (13) Франция представи мненията си на 30 април 2014 г. Комисията получи също и мненията на седем заинтересовани трети страни. Тя ги препрати на Франция, на която бе предоставена възможност за отговор. С писмо от 3 септември 2014 г. Франция уведоми, че няма да представи коментари.
- (14) На 21 юни 2016 г., след крайния срок, Комисията получи съвместна бележка от четири от седемте заинтересовани трети страни. Целта на бележката по-специално беше да се уточни позицията на тези заинтересовани страни, след като Съдът на ЕС се беше произнесъл по делото *Jørgen Andersen/Комисия* („наричано по-нататък „решението по делото *Jørgen Andersen*“) ⁽³⁾.
- (15) И накрая, регионът поиска да допълни мненията си, като на 9 ноември 2016 г. изпрати допълнителна бележка.

2. КОНТЕКСТ И ПРЕДСТАВЯНЕ НА РАЗГЛЕЖДАНИТЕ МЕРКИ

- (16) Със своите повече от 12 милиона жители регион Île-de-France съставлява 18,8 % от населението на Франция, което го прави най-населеният регион и с най-голяма гъстота на населението (996 жители/км²). Според Института за териториално и градско устройство на Île-de-France ⁽⁴⁾ регионът е европейски рекордьор по трафик с повече от 240 000 автомобила средно на ден през 2010 г. по неговите пет пътни участъка: три участъка от околновръстния булевард, един от магистрала А1 и един от А4, движението по които превишава значително това по най-натоварените участъци на автомобилните пътища в Лондон, Берлин и Милано. С изключение на нетипичната ситуация по някои участъци, цялата основна мрежа поддържа изключително високи нива на трафик. В една от всеки две станции от мрежата, която се управлява от Дирекцията на пътищата на Île-de-France, се превишава броят от 18 000 автомобила на ден за всяко трасе, докато за основните национални автомагистрала на Франция такова ниво на трафик се счита за характерно при изключително влошена ситуация.
- (17) В Île-de-France се отчитат около двадесет и три милиона механизирани пътувания (т.е. две трети от пътуванията). Повече от половината от тях се осъществяват с лични автомобили (паркът е от над четири милиона автомобила) или с лекотоварни автомобили. Останалата част се осигурява от обществените превозни средства. Свързатовареността на основната мрежа на Île-de-France се проявява също и с постоянно интензивен трафик: почасовият поток често остава максимален в интервала 6—21 часа и е налице почти постоянен дневен трафик през цялата година. При такива нива на движение дори малки промени в трафика могат да предизвикат много големи отклонения в скоростта и бързо да доведат до задръстване на потока. Свързаните с такива нива на задръстване отрицателни външни последици са очевидни: замърсяване на въздуха, загуба на време, повишаване на броя на произшествията, загуба на привлекателност на територията и т.н. При наличието на такава ситуация е наложително разработването на привлекателно предлагане на обществен транспорт с цел постигане на устойчива мобилност.

⁽²⁾ Вж. бележка под линия 1.

⁽³⁾ Решение на Съда от 6 октомври 2015 г. по дело *Jørgen Andersen/Комисия*, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647.

⁽⁴⁾ Доклад на Института за териториално и градско устройство на Île-de-France, публикуван през март 2013 г. и достъпен онлайн на адрес: www.omnil.fr/IMG/pdf/la_circulation_routiere_en_idf_en_2010.pdf.

- (18) Задълбоченото проучване на Комисията беше с акцент върху системата за подкрепа на инвестиции на предприятията за редовен обществен транспорт, които имат договор за обществена услуга при специфичните за Île-de-France условия, която система следва да бъде взета предвид. Тя се е променяла с времето и в зависимост от условията на организация на редовния обществен автомобилен транспорт в Île-de-France, поради което Комисията разграничи два периода:
- 1994 — 2008 г., през който субсидиите за инвестиции са били предоставяни от региона срещу подписване на допълнително споразумение към вече сключените договори за експлоатация между предприятието за транспорт и публичен орган;
 - 2008 — 2016 г., през който субсидии са били предоставяни от транспортния синдикат на Île-de-France (наричан по-нататък „STIF“) в рамките на преобладаващата от 2007 г. нова организация на транспорта в Île-de-France. Този период от своя страна се подразделя на два периода, съответстващи на двата вида договори за обществена услуга, които са били въведени последователно от STIF.

2.1. Мерки, въведени от региона

- (19) На 20 октомври 1994 г. регионът е приел решение⁽⁵⁾ с цел да се продължи действието на набор от мерки, въведени през 1979 г.⁽⁶⁾ в полза на предприятията, извършващи услуги за редовен обществен автомобилен транспорт в регион Île-de-France. Преди решението от 1994 г. вече е имало две решения за промяна на първоначалната мярка от 1979 г.: през 1984 г. (CR 84-07) и през 1987 г. (CR 87-07). След него са последвали други две решения — през 1998 г. (CR 44-98) и през 2001 г. (CR 47-01), преди мярката да бъде окончателно отменена през 2008 г.
- (20) В изпълнение на тези решения регионът е можел да предоставя финансова помощ на местните публични органи, които или са сключили с частно предприятие договор за експлоатация на редовни автобусни линии или ги експлоатират пряко чрез публично управление. Местните публични органи от своя страна са прехвърляли тази помощ на транспортното предприятие, когато то е било собственик на субсидираните инвестиции.
- (21) Предоставените субсидии са били предназначени основно за насърчаване на придобиването на нови превозни средства срещу количественото подобряване на предлагането (увеличаване на честота или на обема, удължаване на маршрута или създаване на нови линии), качествено подобряване на услугата (спазване на харта за качество, автобуси с нисък под, монтирането на ново оборудване на превозните средства (устройство за звуково или визуално уведомяване за спирките), въвеждане на системи за емисиите и за документ за превоз (билет), изграждането на места или колонки за спирки или за провеждане на обучения.
- (22) Местните органи е трябвало да подават до региона исканията си за субсидии.
- (23) Размерът на субсидията е бил между 25 и 60 % от разходите без данъци. За размера на субсидията е имало ограничение в зависимост от вида на разходите.
- (24) Получателите на помощта е трябвало да поемат ангажимент да поддържат количествените и качествените подобрения на предлагането, превозните средства и оборудването в продължение на поне пет години от тяхното въвеждане в употреба. През тези пет години превозните средства, за които се ползват субсидии, е трябвало да се движат приоритетно и основно по съответните линии.
- (25) И накрая, местните органи възложители и предприятия са били задължени да сключат допълнително споразумение към договора си за експлоатация, заверено от председателя на регионалния съвет, в което се определя рамка за използване на помощта и се посочват поставените на предприятието получател насрещни искания по отношение на количествените и качествените подобрения на предлагането.
- (26) Според френските органи от тази мярка между 1994 и 2008 г. са се ползвали 135 предприятия от общо 150 в Île-de-France.

2.1.1. Процедура пред националния административен съд

- (27) През май 2004 г. Независимият синдикат на превозвачите на пътници (наричан по-нататък „SATV“) е поискал от председателя на регионалния съвет да отмени горепосочените решения. След получения на 17 юни 2004 г. отказ SATV е подал в Административния съд на Париж иск за отмяна на решението за отхвърляне.

⁽⁵⁾ Решение CR 34-94 от 20 октомври 1994 г. относно помощта за подобряване на обществените автомобилни транспортни услуги, извършвани от частни предприятия или чрез публично управление.

⁽⁶⁾ Решение CR 79-21 от 10 юли 1979 г.

- (28) В решението си от 10 юли 2008 г. ⁽⁷⁾ Административният съд е удовлетворил искането на SATV за отмяна и разпоредил на региона да представи пред регионалния съвет ново решение с мотив, че създаването на този механизъм за помощ не е било предшествано от уведомяване на Европейската комисия. Освен това Административният съд е разпоредил на региона да отмени трите решения.
- (29) Докато е обжалвал това съдебно решение, регионът е отменил оспорваните решения с решение CR80-08 от 16 октомври 2008 г.
- (30) На 12 юли 2010 г. ⁽⁸⁾ Апелативният административен съд (наричан по-нататък „ААС“) на Париж е потвърдил решението на Административния съд. Регионът е подал касационна жалба срещу това постановление пред Държавния съвет. Държавният съвет е отхвърлил жалбата с постановление от 23 юли 2012 г. ⁽⁹⁾
- (31) Освен това четири заинтересовани трети страни са внесли иск за отмяна от страна на трето лице срещу постановлението на ААС на Париж. След отхвърлянето от ААС на този иск на 27 ноември 2015 г., заинтересованите трети страни са подали касационна жалба, която е висяща и към момента.
- (32) След нов иск, внесен от SATV на 27 октомври 2008 г., Административният съд на Париж — с решение от 4 юни 2013 г. ⁽¹⁰⁾ — е разпоредил на региона да издаде изпълнителните листове, с които се дава възможност за възстановяване на предоставената помощ, като се обосновава с анулираните със съдебното решение № 0417015 от 10 юли 2008 г. решения. Регионът е обжалвал това съдебно решение. На 31 декември 2013 г. ААС на Париж е отхвърлил иска ⁽¹¹⁾. Регионът е подал касационна жалба срещу това постановление пред Държавния съвет. Тази жалба е висяща и към момента.

2.2. Мерки, въведени от STIF

- (33) STIF е публична административна институция, регулирана с Указ № 2005-664 от 10 юни 2005 г. Тя организира, координира и финансира обществения пътнически транспорт в Île-de-France, който се осигурява от Парижката компания за градски транспорт (наричана по-нататък „RATP“), националното дружество на френската национална железопътна компания (наричано по-нататък „SNCF“), Transilien и частни автобусни предприятия, групирани в мрежата за професионална организация на транспорта на Île-de-France (наричана по-нататък „OPTILE“).
- (34) С решение № 2006/1161 от 13 декември 2006 г. STIF е определил нова договорна организация за всички линии за редовен обществен автомобилен транспорт. Търсената цел е била засилване на ролята на синдиката като организационен орган по отношение на определянето на предлагането и на нивото на услугата, както и по отношение на работата на транспортните предприятия и на финансовата прозрачност.
- (35) Тази нова организация има за основа регионална спецификация, чиито принципи се вписват в два последователни договора, сключени за общ срок от десет години:
- първият — договор тип 1 (СТ1) — се е сключвал за максимален период от четири години (2007 — 2010 г. или 2011 г. за последните договори);
 - вторият — договор тип 2 (СТ2) — се е сключвал при условията на двустранно договаряне с всяко частно предприятие за транспортните мрежи в рамките на региона за останалата част от периода до 31 декември 2016 г.
- (36) В тези два вида договори, във всеки по специфичен начин, се приема принципът на субсидиране на инвестициите, осъществени от транспортните предприятия.

2.2.1. Представяне на договорите СТ1

- (37) Договорите СТ1 са сключени на 13 декември 2006 г. със 75 частни транспортни предприятия и са влезли в сила на 1 януари 2007 г. Те са продължение на предходните договори за експлоатация, като същевременно се подготвя преходът към „поставената като цел“ договорна форма, каквато е договорът СТ2.

⁽⁷⁾ Съдебно решение № 0417015/7-1.

⁽⁸⁾ Постановление № 08PA04753.

⁽⁹⁾ Постановление № 343440.

⁽¹⁰⁾ Съдебно решение № 0817138/2-1.

⁽¹¹⁾ Постановление № 13PA03174.

- (38) СТ1 е сключван с всяко предприятие за всички линии, които то обслужва. Съгласно условията на член 2-1 от СТ1 целта на договора е да се предвидят „условията на изпълнение от предприятието на обществената услуга за редовен пътнически обществен транспорт в Île-de-France, която то осъществява“. В него се определят правилата за функциониране на отношенията между STIF и доставчика на услугата по отношение на:
- а) съгласуваността и ангажиментите за извършване на услугата за редовен обществен автомобилен транспорт, както са посочени в регионалния план за транспорта и описани в договора;
 - б) задълженията по отношение на качеството на услугите, приложими към предлагането на договорните услуги при спазване на минималната основа, предвидена в регионалната спецификация;
 - в) активите и инвестициите;
 - г) изчисляването на вноските на STIF при спазване на определените в регионалната спецификация принципи;
 - д) специфичните правила за функциониране на договорното отношение между STIF и предприятието по отношение на информацията, контрола, преразглеждането и приключването на договора.
- (39) С решение на съвета на STIF от 2 октомври 2008 г. с допълнително споразумение (наричано по-нататък „допълнително споразумение № 3“) STIF е променил договорите СТ1 и е въвел механизъм за субсидии за инвестициите в подвижен състав. Размерът на тези субсидии е ограничен с определянето на максимални цени, за които се прилага максимален процент на участие на STIF. От предприятията получатели се е изисквало за срок от минимум 8 години субсидираното оборудване да бъде предназначено единствено за осъществяване на дейностите за обществена услуга, посочени в транспортния план на STIF.
- (40) По този начин по СТ1 са били финансирани 836 превозни средства при обща стойност на изплатените субсидии 61,5 милиона евро.

2.2.2. Представяне на договорите СТ2

- (41) В договорите СТ2 до голяма степен се застъпват отново общите разпоредби на СТ1, по-специално що се отнася до целите на договора и правилата за функциониране на отношенията между STIF и доставчика на услуги.
- (42) По същия начин в СТ2 се предвижда вноската от STIF „за изпълнението на задълженията за обществена услуга, които са му възложени“. Тази вноска включва част, наречена С1, която е свързана с разходите за дейността, и част, наречена С2, свързана с финансирането на инвестициите.
- (43) Вноската С2 по договорите СТ2 не е идентична с класическата субсидия, която, както е при системата на региона или тази на СТ1, се основава на прилагането на два елемента — максимална цена/процент на субсидия. Вноската С2 в действителност покрива всички разходи за инвестиции за всяка година (нето, без ефекта от евентуални субсидии, получени допълнително), които произтичат от одобрения от STIF план за инвестиции и са включени и в предварителния отчет за приходите и разходите, изготвен от транспортното предприятие и също одобрен от STIF.
- (44) С вноската С1 се покриват разходите за дейността, които произтичат от изпълнението на задълженията за обществена услуга (наричани по-нататък „ЗОУ“), намалени с приходите и увеличени с уговорена в договора печалба. Тези елементи също се включват и в предварителния отчет за приходите и разходите, изготвен от транспортното предприятие и одобрен от STIF. Тъй като не е свързана с проблема за инвестициите, Комисията не включи вноската С1 в обхвата на своето задълбочено разследване, както е определено в решението за откриване на процедурата.
- (45) От април 2012 г. нататък всички мрежи са преминали на договор СТ2, като са сключени 143 договора. За сключените с предприятия от OPTILE договори не е имало обявление за възлагане, нито публикация в *Официален вестник на Европейския съюз*. Обявленията за възлагане за договорите, сключени с RATP и SNCF, са публикувани на 3 декември 2015 г., т.е. след датата на възлагане.
- (46) Съгласно СТ2 и до датата на изпращане от STIF на неговото мнение са финансирани 2 177 превозни средства за общата стойност от 796,9 милиона евро.

3. РЕЗЮМЕ НА СЪМНЕНИЯТА, ИЗРАЗЕНИ В РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

3.1. Наличие на помощ

- (47) Поради липсата на достатъчно аргументиран отговор от страна на френските органи по време на предварителното разследване Комисията не успя да получи достатъчно ясно представа за мерките, предмет на жалбата. Изразените в решението от 11 март 2014 г. съмнения са до голяма степен отражение на тази непълна информация.
- (48) На първо място Комисията имаше съмнения относно правилната квалификация на мерките за подкрепа на инвестициите, въведени от региона и след това от STIF, а именно — субсидии или компенсации, свързани с изпълнението на ЗОУ.
- (49) В случай че френските органи успеят да докажат, че механизмите биха могли да се считат за компенсация, не е сигурно, че са спазени четирите критерия, посочени в решението по делото *Altmark* (наричани по-нататък „критериите *Altmark*“) ⁽¹²⁾. В действителност ЗОУ не изглеждаха ясно определени. Комисията изрази съмнения също и относно обективността и прозрачността на метода на изчисляване на процентите и таваните на субсидиите за придобиване на оборудване и превозни средства и отбеляза, че фактът, че предоставените на местните органи суми са били определени еднократно, не изглежда подходящ за избягване на всяка свръхкомпенсация. И накрая, Комисията не разполагаше с достатъчно данни, за да прецени дали е спазен четвъртият критерий *Altmark*, който е свързан с анализа на разходите.

3.2. Съвместимост

- (50) Комисията посочи че поради липсата на отговор или поради непълни отговори от френските органи не е разглеждан въпросът за правното основание, приложимо при анализа на съвместимостта на разглежданите в решението за откриване на процедурата механизми. Освен това поради съмненията относно вида на предоставената помощ (субсидии или компенсации), изборът на правно основание изглеждаше преждевременен.
- (51) Ако въпросните мерки трябва да се разглеждат като компенсации, Комисията изрази съмнения относно съвместимостта с членове 3, 4 и 6 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹³⁾.

4. ОТГОВОР НА ФРАНЦИЯ НА РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

4.1. Наличие на помощ

4.1.1. Мерки, въведени от региона

- (52) Франция твърди, че не са изпълнени критериите за избирателност и за засягане на търговията между държавите членки.

4.1.1.1. Липса на избирателност

- (53) Франция обясни, че всички оператори на редовен обществен автомобилен транспорт от Île-de-France, които са поискали, са се ползвали от разглежданите мерки (135 предприятия от общо 150). Освен това предоставянето на мерките е отговаряло на обективни и предварително определени условия в решенията на регион Île-de-France. Следователно при предоставянето на мерките не са упражнявани дискреционни правомощия от страна на публичните органи.
- (54) Френският орган за защита на конкуренцията е счел, че пазарът на обществен автомобилен транспорт в Île-de-France представлява специфичен пазар поради специалната си правна рамка. Освен това използваният подвижен състав на пазара за междуградски автобусен транспорт не е същият като този на пазара за редовен транспорт.

4.1.1.2. Липса на засягане на търговията между държавите членки

- (55) Според Франция от съдебната практика на Съда на ЕС изрично следва, че схема за помощ, въведена на затворен за конкуренция пазар, не попада в приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС ⁽¹⁴⁾.

⁽¹²⁾ Решение на Съда от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans GmbH u. Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽¹³⁾ Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и 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).

⁽¹⁴⁾ Решение на Съда от 15 юни 2000 г. по дело *Alzetta Maura/Комисия*, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151.

- (56) В случая предприятията, които са се ползвали от разглежданите мерки, са били поставени в монополно положение по всяка от обслужваните линии.
- (57) Съответно предвид затворения характер на пазара и монополното положение на предприятията получатели разглежданите мерки не са могли да засегнат търговията между държавите членки. Фактът, че малка част от предприятията получатели са осъществявали дейност на територията на други държави членки, не променя това заключение, доколкото тези предприятия са използвали регионалната помощ единствено за мисията за обществена услуга.

4.1.2. Мерки, въведени от STIF

- (58) Според Франция мерките, въведени от STIF, следва да се квалифицират като компенсации за обществена услуга. Тъй като тези компенсации изпълняват четирите критерия *Altmark*, те не представляват държавна помощ.

4.1.2.1. Първи критерий *Altmark*

- (59) Задълженията за обществена услуга на операторите са били ясно определени в член 4-2 от договора СТ1, като се отнасят по-специално до задължения във връзка с поддръжката, експлоатацията, превоза на ползвателите, таксуването, безопасността и информацията. Тези задължения са допълнени с допълнителното споразумение № 3, в което се определя по-специално задължението превозните средства да бъдат предназначени за линиите по договора за срок от 8 години.
- (60) След като в договора СТ2 се включват ЗОУ от СТ1 (член 5-2), като се добавят разпоредби, които засилват количествените изисквания относно подвижния състав (членове 41 — 43), то и в него ЗОУ на операторите също са ясно определени. Става въпрос например за задължения за инвестиции, поддръжка или ремонт, за да се гарантира определена продължителност на живот на подвижния състав.

4.1.2.2. Втори критерий *Altmark*

- (61) Що се отнася до договора СТ1, в допълнителното споразумение № 3 се предвижда изплатената за обновяване и разширяване на подвижния състав компенсация да се изчислява с прилагане на предварително определен процент на максимално участие на STIF при максимални цени, които също са определени в споразумението.
- (62) В член 53 от СТ2 се предвиждат два вида вноски във връзка със ЗОУ: вноска С1 (член 53-2), предназначена за покриване на разходите за дейността, и вноска С2 (член 53-3), предназначена за покриване на разходите за инвестиции.
- (63) Следователно според Франция компенсациите са били изчислени предварително по обективен и прозрачен начин.

4.1.2.3. Трети критерий *Altmark*

- (64) В договорите за обществена услуга (СТ1 и СТ2) се предвижда компенсациите за инвестиции да се предоставят едва след закупуването на превозните средства и на оборудването. От друга страна STIF осъществява стриктен контрол за съответствие на полученото оборудване, за да провери дали закупеният подвижен състав действително отговаря на подаденото първоначално искане до STIF. STIF може по всяко време да провежда разследвания, одити или проверки. Предприятията получатели имат задължения за годишни отчети, в които трябва да предоставят сметка за направените инвестиции съгласно предварителните им програми. И накрая, в договорите се съдържат клаузи за възстановяване в случай на неизпълнение на договорните ангажменти и STIF може да налага санкции за неустойка. Тези разпоредби според Франция дават възможност да се гарантира липсата на свръхкомпенсация.

4.1.2.4. Четвърти критерий *Altmark*

- (65) Службите на STIF са изготвили аналитични механизми за сравняване на разходите въз основа на базата данни, включваща всички оператори, сключили договор със STIF. Това би гарантирало, че нивото на компенсация е определено съгласно анализ на разходите на средно добре управлявано предприятие.

4.2. Съвместимост

4.2.1. Мерки, въведени от региона

- (66) Франция подчертава, че ако Комисията трябва да приеме квалификацията като обществена услуга, правното основание за оценка на съвместимостта на мерките, приложени от региона, би бил Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета ⁽¹⁵⁾. Франция счита, че мерките отговарят по-специално на условията, посочени в членове 2 и 14 от този регламент.
- (67) Освен това въведеният от региона механизъм отговаря според Франция на кумулативните условия за държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 3 от ДФЕС, а именно: принос за постигането на цели от общ интерес; неефективност на пазара; целесъобразност на избора на мярката като инструмент за действие; наличие на стимулиращ ефект; ограничаване на помощта до необходимия минимум; ограничено отрицателно въздействие; прозрачност при предоставянето на помощта.

4.2.2. Мерки, въведени от STIF

- (68) Ако Комисията трябва да приеме, че въведените от STIF мерки представляват държавна помощ, Франция счита, че може да докаже тяхната съвместимост въз основа на съответствието им с Регламент (ЕО) № 1370/2007. Според Франция механизмът на STIF отговаря на изискванията на този регламент, а именно ясното определяне на ЗОУ, предварителното обективно и прозрачно определяне на параметрите за изчисляване на компенсацията и определянето на правилата за разпределение на разходите, свързани с предоставянето на услугите.
- (69) СТ1 отговаря на тези изисквания заради посочените в съображение (64) задължения, както и заради предоставената на STIF възможност да извършва проверки на условията на изпълнение на тези задължения.
- (70) Що се отнася до СТ2, предвидените във връзка с тези задължения компенсации са разделени според техния предмет (покриване на разходите за дейността или на разходите за инвестиции). В случай че превозните средства не се обновяват съгласно предвиденото в инвестиционния план за подвижния състав, сумата на амортизационните отчисления и на съответните финансови разходи се възстановява на STIF. Франция подчертава, че STIF разполага също и с право на одит и на контрол в рамките на СТ2. Следователно изглежда, че STIF може да гарантира, че тези плащания са предназначени единствено за покриване на присъщи за СТ2 разходи и че те представляват справедлива компенсация на ЗОУ, съвместима с Регламент (ЕО) № 1370/2007 и вътрешния пазар.

5. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ ТРЕТИ СТРАНИ И СТАНОВИЩЕ НА ФРАНЦИЯ

5.1. Регион

- (71) Регионът изразява мнение единствено относно мерките, които сам е въвел в периода 1994 — 2008 г.
- (72) Той припомня, че организацията на транспорта в Île-de-France е била уредена от режим на дерогация от общото право, обоснована от особеното положение на региона (демографски прираст, разрастването на градските зони, създаване на международни летища, множество гари).
- (73) Получателите по този механизъм са местни органи, които са сключили договор за обслужване на линии с частни предприятия или обслужват линиите чрез публично управление. Тези получатели са осъществявали дейност на пазара на Île-de-France, който не е бил либерализиран.

5.1.1. Наличие на помощ

- (74) Разглежданите мерки не представляват държавна помощ. В действителност според региона не са изпълнени критериите за избирателност и за засягане на търговията между държавите членки.

5.1.1.1. Избирателност

- (75) Предоставянето на разглежданите мерки е отговаряло на обективни и предварително определени условия, като се дава възможност на всяко предприятие, което отговаря на условията, да се ползва от мерките. Предприятията, които не са се ползвали от тях, или не са подали заявление, или не са били допустими.

⁽¹⁵⁾ Регламент (ЕИО) № 1191/69 от 26 юни 1969 г. относно действията на държавите членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 156, 28.6.1969 г., стр. 1).

(76) Освен това правната уредба на пазара на обществения пътнически транспорт в Île-de-France има специфични характеристики, признати от френския орган за защита на конкуренцията. Следователно, тъй като не всички предприятия са в сравнимо правно и фактическо положение, не може да се направи заключение за избирателния характер на разглежданите мерки.

(77) Освен това предприятията, които извършват дейности за редовен обществен автомобилен транспорт, и предприятията, които извършват друг вид транспорт, не използват един и същи подвижен състав.

5.1.1.2. Засягане на конкуренцията и на търговията между държавите членки

(78) По този въпрос регионът подкрепя анализа на Франция.

5.1.2. Съвместимост

(79) Предвид факта, че мерките не могат да се квалифицират като помощ, регионът не анализира тяхната съвместимост.

5.1.3. Квалифициране като съществуваща схема за помощ

(80) В последното си мнение регионът включва аргумент, според който действащият до 2008 г. механизъм би трябвало да се анализира като съществуваща схема за помощ. Според региона този механизъм е въведен въз основа на законодателни текстове от 1949 и 1959 г., т.е. от дата (1949 г.) преди Римския договор, или — ако трябва да се вземе 1959 г. — от дата, на която пазарът за редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France не е бил отворен за конкуренция.

5.2. STIF

(81) STIF изразява мнение единствено относно мерките, които сам е приложил: договорите СТ1 и СТ2.

5.2.1. Наличие на помощ

(82) Според STIF разглежданите мерки не могат да се квалифицират като държавна помощ, доколкото изпълняват четирите критерия *Altmark*.

5.2.1.1. Първи критерий *Altmark*

(83) Според STIF първият критерий *Altmark* е изпълнен, след като възложените на транспортните предприятия ЗОУ са представени действително по ясен и точен начин, включително тези, които съответстват на разходите за инвестиции. Целта и действието на механизма е на частните транспортни предприятия да се наложат задължения за обслужване и за превоз, както и тарифни задължения, необходими да се гарантира предлагане на транспортна услуга, която може да се квалифицира като ЗОУ.

(84) При СТ1 всички задължения са били посочени във всеки договор. Що се отнася до СТ2, той представлява продължение на СТ1, в който ЗОУ вече са били ясно определени.

(85) Способността за изпълнение на мисията за обществена услуга и спазване на изискванията по нея зависи също и от превозните средства (качество, оборудване, възраст и т.н.), което предполага подробни задължения, свързани с превозните средства, включително задължение в рамките на СТ2 да се изготви точен план за инвестиции.

5.2.1.2. Втори критерий *Altmark*

(86) По отношение на договорите СТ1 STIF счита, че параметрите, използвани за основа при изчисляването на компенсацията за обществена услуга, са били обективни и прозрачни.

(87) В договорите СТ2 са се съдържали данните за изчисляване на компенсацията, което предполага, че параметрите са известни предварително и са определени по обективен и прозрачен начин. В СТ2 е предвиден финансов отчет за услугата, за която е сключен договор между STIF и предприятието, в който се отразява икономическото равновесие на договора и се съдържат всички приходи и разходи на предприятието, включително вноските на STIF.

(88) Освен това в двата вида договори са включени механизми за контрол на компенсациите.

(89) Следователно според STIF параметрите за предоставяната на операторите компенсация са били определени предварително по обективен и прозрачен начин.

5.2.1.3. Трети критерий *Altmark*

- (90) Методиката за подбор и сравняване на предложенията и за коригиране на договорите преди подписването им дава възможност според STIF да се избегне всеки риск от свръхкомпенсация.
- (91) В действителност преди подписването на договорите и на допълнителните споразумения се извършва допълнителен анализ на разходите за дейността въз основа на предварителен отчет за приходите и разходите, изготвен от предприятието кандидат, в който се посочват технически и икономически данни. При този анализ се вземат предвид следните критерии:
- а) обемът на предлагане за всяка линия, период и часови отрязък, който дава възможност да се определи броят часове за пътуване, необходим за обслужване на всяка линия според периода от годината;
 - б) подходящият размер на подвижния състав на превозните средства за всяка част от мрежата;
 - в) нивото на вноската, което зависи от договарянето на разходите за дейността, въз основа на подробно аналитично представяне от предприятието; и
 - г) формула за преразглеждане за изразяване на текущите договорни суми в евро.
- (92) Използваната след това методика по време на изпълнението на договора също позволява да се избегне всяка свръхкомпенсация. Това включва:
- а) в рамките на СТ1 — контрол на условията на изпълнение на ЗОУ, включително по отношение на компенсациите, изплатени за придобиване на превозни средства;
 - б) в рамките на СТ2 — възстановяването на сумите за амортизационните отчисления и за финансовите разходи, в случай че не е осъществено предвиденото в инвестиционния план обновяване на превозните средства.
- (93) STIF контролира по отношение и на двата вида договори ефективното използване на предоставените вноски.

5.2.1.4. Четвърти критерий *Altmark*

- (94) Възлагането на мисията за обществена услуга не е било направено чрез процедура за възлагане на обществена поръчка.
- (95) За сметка на това нивото на компенсациите се определя според STIF с прецизен и подробен анализ на разходите, които би направило средно добре управлявано предприятие. Като се има предвид броят на договорите и разнообразието на операторите, STIF е на мнение, че разполага с точна и пълна представа за пазарната действителност, още повече че договорът с всеки оператор се базира на типов образец и на подробни индивидуални данни.
- (96) Освен това STIF разполага с добре разработени инструменти за анализ. От синдиката са поискали участие на консултантски фирми за извършване на одити или за по-задълбочени вътрешни технически анализи и за сравняване на предложения на пазара на Île-de-France, както и на пазарите за превоз на пътници в провинцията, предоставени в рамките на конкурентна процедура
- (97) Изискванията на STIF по отношение на качество на услугата според синдиката изпълняват критериите за сравнимост със средно добре управлявано предприятие. В договорите СТ1 се съдържат общи цели с оглед да се хармонизира качеството на автобусната мрежа — чрез показатели за измерване на качеството на услугата — със система за прогресивно финансово стимулиране. Системата е допълнена в рамките на договорите СТ2.
- (98) Следователно нивото на компенсациите е определено въз основа на анализ на разходите, които би направило средно добре управлявано и подходящо оборудвано с превозни средства предприятие за изпълнение на задълженията си.

5.2.2. *Съвместимост*

- (99) Ако Комисията все пак трябва да разглежда механизма като държавна помощ, STIF иска тя да уточни правното основание, въз основа на което възнамерява да оцени съвместимостта. В действителност STIF изразява съмнения относно факта, че в решението си за откриване на процедурата Комисията е счела, че оценката на съвместимостта трябва да се направи въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007. Като се има предвид, че разглежданите мерки са приведени в действие преди този регламент, според STIF би трябвало пред него да се предпочете Регламент (ЕИО) № 1191/69. Въпреки това с оглед на съгласуваност с решението на Комисията за откриване на процедурата STIF представя мнението си въз основа на Регламент (ЕО) № 1370/2007.

- (100) Според STIF договорите СТ1 и СТ2 изпълняват всички условия, посочени в Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (101) На първо място, сключените с частните оператори договори действително са договори за обществена услуга по смисъла на Регламент (ЕО) № 1370/2007, като STIF представлява компетентният орган.
- (102) На второ място, условията, според което ЗОУ трябва да бъдат ясно определени, също е изпълнено чрез ясно определяне на съответните географски зони.
- (103) На трето място, параметрите за изчисляването на компенсацията са точни и са определени предварително по обективен и прозрачен начин.
- (104) На четвърто място, договорите съдържат подробни данни за разходите за сметка на предприятието и на STIF.
- (105) На пето място, въз основа на посочената в съображения 90 — 93 аргументация би трябвало да се изключи рискът от свръхкомпенсация.

5.3. OPTILE

- (106) В OPTILE участват 70 предприятия (цифра за 2012 г.), които извършват редовни услуги за превоз, посочени в транспортния план на региона, с изключение на SNCF и на RATP. Мнението на OPTILE се отнася единствено до мерките, въведени от региона.

5.3.1. Наличиe на помощ

- (107) За разлика от това, което Комисията предполага в решението си за откриване на процедурата, OPTILE счита, че тази помощ не се добавя към вече платените от местните органи компенсации и следователно не представлява допълнително плащане, а намаляване на платените от органите компенсации.
- (108) Освен това предоставянето на помощта е зависело от сключването на допълнителни споразумения към договорите за обществена услуга, с които споразумения на оператора се налагат нови задължения.
- (109) Следователно според OPTILE е изпълнен само един от четирите критерия за квалифициране като държавна помощ, а именно — наличието на публични средства. Липсват изборителност, наличие на икономическо предимство, както и засягане на конкуренцията и на търговията между държавите членки.

5.3.1.1. Икономическо предимство

- (110) Помощта от региона е била предназначена за местните органи, а не за транспортните предприятия, като целта е била да се облекчи финансовата тежест за тези органи.
- (111) Ако помощта не е била предоставена, или изпълнението на договорите е щяло да продължи без изменение, като нивото на предлагане и правилата за услугата, определени в първоначалния договор, останат непроменени, или организиращите услугата местни органи е трябвало да платят по-големи компенсации поради увеличението на дефицита в резултат на недостатъчно тарифни постъпления предвид разходите за предлагането на услугите, както е било преразгледано в допълнителните споразумения към договорите за обществена услуга.
- (112) Предоставените на разположение на предприятията суми при придобиването на превозни средства са били възстановени на организиращите услугата местни органи в периода на амортизация на оборудването и за предприятията финансовата тежест е била същата както в случай на вземане на банков кредит. Следователно става дума за прехвърляне на тежестта между териториални органи.
- (113) Освен това според OPTILE помощта от региона може да се квалифицира като компенсация за обществена услуга. След като са изпълнени и четирите критерия *Altmark*, може да се изключи наличието на икономическо предимство.
- (114) Що се отнася до първия критерий *Altmark*, предоставянето на помощта от региона е зависело от сключването на допълнително споразумение към договорите, сключени между организиращите услугата местни органи и предприятията. В това допълнително споразумение се предвижда увеличаване на предлагането и са включени задължения за качествено подобряване, чието добро изпълнение е било контролирано.

- (115) По отношение на втория критерий *Altmark* параметрите за изчисляване на компенсацията са били определени предварително по обективен и прозрачен начин и са се основавали на обективно определяне на цената на услугата. ОРТЦЕ привежда като пример процента на участието на региона във финансирането на превозните средства, който е между 25 и 60 % от цената за придобиване в зависимост от характеристиките на превозните средства и на мрежата, като този процент е определен предварително, също както и максималните стойности на размера на субсидиите. Освен това методиката за разпределяне на субсидията за изплатената на обслужващото предприятие компенсация е определена в образеца на допълнително споразумение.
- (116) Що се отнася до третия критерий *Altmark*, компенсациите за сметка на местните органи са били определени въз основа на предварителен бюджет, който от своя страна е определен на базата на разходите за дейността при извършване на услугата. В тези разходи е включено облекчаването на разходите вследствие на въздействията на субсидията за оборудване от региона и на постъпленията, определени съгласно последните преброявания на пътниците. В споразуменията на местния орган се предоставя право да контролира сметките на предприятието.
- (117) По отношение на четвъртия критерий *Altmark* местните органи са проучвали преди сключването на споразуменията структурата на разходите на предприятията. Разходите във връзка със снабдяването с подвижен състав представляват впрочем едва около 15 %.

5.3.1.2. Избирателност

- (118) От помощта са могли да се ползват всички местни органи, организиращи услуга за мрежа за редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France. Критериите за предоставяне са били предварително известни и обективни. Що се отнася до предприятията, извършващи само епизодична транспортна дейност, това не се е отнасяло за тях.

5.3.1.3. Засягане на конкуренцията и на търговията между държавите членки

- (119) От една страна, пазарът на редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France не е бил отворен за конкуренция. От друга страна, когато механизмът е създаден през 1979 г., транспортните пазари все още не са били отворени за конкуренция в други държави членки.
- (120) Предполаганата от Комисията възможност за използване от страна на предприятията от Île-de-France на субсидираното оборудване, за да кандидатстват за възлагане на други отворени за конкуренция транспортни пазари във Франция и в Европа, не би могла да се осъществи нито договорно, нито фактически. И действително, от една страна договорните разпоредби са ограничавали използването за други дейности на частично субсидираните от региона превозни средства и са изключвали възможността да се извлече предимство от регионалния механизъм, за да се извършва дейност на друг пазар, а използваният за предоставяне на договорената в Île-de-France услуга подвижен състав, от друга страна, не би могъл физически да се използва едновременно извън Île-de-France за осъществяване на подобна услуга на други пазари.
- (121) Освен това предназначенията за градски пътнически транспорт превозни средства, основно за правостоящи, според ОРТЦЕ не са могли да се използват за случаен превоз, който изисква междуградски автобуси, пригодени за превоз на седящи пътници.

5.3.2. Съвместимост

- (122) Ако механизмът трябва да се разглежда като държавна помощ, съвместимостта би следвало да се преценява съгласно разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 1191/69, а не на Регламент (ЕО) № 1370/2007, от съображения за правна сигурност и защита на оправданите правни очаквания.
- (123) Съгласно Регламент (ЕИО) № 1191/69 сключването на договори за обществена услуга е необходимо, за да се отговори на демографското развитие и на желанието за предоставяне на адекватна услуга за редовен обществен автомобилен транспорт, без разходите да бъдат понасяни от ползвателите, като същевременно се добавят и съображения, свързани с екологичните норми. Тези договори са били по-специално в съответствие с член 14 от Регламента, тъй като са съдържали минималните изисквани точки. И накрая, платената на предприятията компенсация не е превишавала необходимото за осигуряване на функционирането на обществената услуга: тя е била ограничена до размера на разликата между разходите за изпълнение на определените в договора услуги и сумата на всички произтичащи от него постъпления.
- (124) Следователно ако механизмът трябва да се разглежда като държавна помощ, той трябва да се определи като съвместим въз основа на Регламент (ЕИО) № 1191/69.

5.4. Keolis

- (125) Keolis е група от дружества, извършващи дейност в транспортния сектор, и по-специално в сектора на редовния обществен автомобилен транспорт в Île-de-France. Тя е член на OPTILE. Мнението на Keolis се отнася единствено до мерките, въведени от региона.

5.4.1. Наличие на помощ и съответствие с Регламент (ЕИО) № 1191/69

- (126) Местните органи действително са получили помощ от региона, но Keolis твърди, че операцията е била финансово неутрална по отношение на операторите. Без помощ местните органи би трябвало или да платят равностойна субсидия на операторите, с които са били свързани чрез споразумение за експлоатация, или да се съгласят на намаляване на услугата. Следователно операторите не са се ползвали от допълнително предимство по отношение на общественото финансиране без механизма на региона.
- (127) Освен това разглежданият механизъм не може да се отдели от споразуменията за експлоатация, подписани между транспортните предприятия и местните органи. Действително това е бил само аспект от прилагането от териториалните органи на договорите за обществена услуга по смисъла на член 14 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, чиито разпоредби според Keolis са били в съответствие тези договори.
- (128) Следователно механизмът сам по себе си не е бил средство за държавна помощ, след като операторите не са получили икономическо предимство от него.

5.4.2. Квалифициране като съществуваща схема за помощ

- (129) Според Keolis приложеният от региона през 1994 г. механизъм е представлявал съществуващ режим, с който са се прилагали разпоредбите на член 19 от указа от 1949 г. ⁽¹⁶⁾, издаден преди влизането в сила на Римския договор. Следователно въпросните мерки трябва да се разглеждат в рамките на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета ⁽¹⁷⁾ (наричан по-нататък „процедурният регламент от 1999 г.“), и единствено Комисията има право да предложи на френските органи, ако е необходимо, подходящи мерки за в бъдеще. След като обаче въпросният механизъм е отменен през 2008 г., вече не е необходимо той да бъде разглеждан.
- (130) Дори ако трябва като година на създаване на механизма на региона да се приеме 1994 г., отново се извежда същото заключение. През 1994 г. разглежданият икономически сектор действително е бил затворен за конкуренция, както е показано в решенията, приети от Комисията през 1997 г. и 1998 г. ⁽¹⁸⁾ Следователно не е бил изпълнен критерият за засягане на търговията между държавите членки.
- (131) Разбира се от 1994 г. досега вътрешният пазар се е развил, след като някои държави членки са решили едностранно да отворят за конкуренция местните си пазари за превоз на пътници. Но дори и това развитие понастоящем да е достатъчно да се припише характер на държавна помощ на въведения от региона механизъм, той просто ще представлява съществуваща схема за помощ. Следователно поради изложената в съображение 129 причина, не е необходимо той да бъде разглеждан.

5.5. RATP Dev

- (132) Дружеството RATP Développement (наричано по-нататък „RATP Dev“) е дъщерно предприятие на RATP, публична институция, чиято основна дейност е градски и междуградски автомобилен и железопътен превоз на пътници. Неговото мнение се отнася единствено до въведения от региона механизъм и договора СТ1.

5.5.1. Наличие на помощ

5.5.1.1. Мерки, приложени от региона

- (133) RATP Dev счита, че не са изпълнени два критерия, за да се квалифицират като помощ въведените от региона мерки: този за избирателност и този за икономическо предимство.

⁽¹⁶⁾ Указ № 49-1473 от 14 ноември 1949 г. относно координирането и хармонизирането на железопътния и сухопътния транспорт.

⁽¹⁷⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

⁽¹⁸⁾ Решение 98/693/ЕО на Комисията от 1 юли 1998 г. относно испанската схема за помощ за покупка на товарни превозни средства Plan Renove Industrial (август 1994—декември 1996 г.) (ОВ L 329, 5.12.1998 г., стр. 23); Решение 98/182/ЕО на Комисията от 30 юли 1997 г. относно предоставената от регион Frioul-Vénétie Julienne (Италия) помощ на предприятията за автомобилен товарен транспорт от региона (ОВ L 66, 6.3.1998 г., стр. 18).

- (134) Що се отнася до критерия за избираност, особената правна рамка на пазара на редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France го прави географски обособен пазар, както е посочил и френският орган за защита на конкуренцията. В референтната рамка на този пазар механизмът на региона е бил обща недискриминационна и недискреционна мярка, тъй като от нея са се ползвали всички предприятия за редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France, подписали споразумение за експлоатация с местен орган.
- (135) В контекста на условията за географска избираност ⁽¹⁹⁾ и за фактическа избираност ⁽²⁰⁾, определени от съдебната практика на Съюза, механизмът на региона не е представлявал държавна помощ, а обща мярка.
- (136) Що се отнася до критерия за икономическо предимство, субсидиите от региона би трябвало да се квалифицират като компенсации за обществена услуга. Тъй като тези компенсации са били в съответствие с четирите критерия *Altmark*, те не са били средства за икономическо предимство.
- (137) Що се отнася до първия критерий *Altmark*, според който се изисква ясно определяне на ЗОУ, RATP Dev подчертава, че когато компенсациите, свързани с изпълнението на тези задължения, са с произход от няколко държавни източника, те трябва да се анализират спрямо всички ЗОУ, включени в договора за обществена услуга. Следователно би било неточно да се счита, че субсидиите от региона са предоставени единствено за компенсиране на допълнителните задължения, наложени от региона. Напротив, те са били само една сред други вноски в компенсацията, платена на транспортните предприятия.
- (138) Тези ЗОУ са били ясно определени в споразуменията за експлоатация, сключени между местните органи и транспортните предприятия, като промените, изисквани като условие за предоставяне на субсидии от региона, са се явявали само като допълнение. Задължението за инвестиции в подвижния състав е било освен това ясно признато от Комисията, по-специално в Ръководните насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия ⁽²¹⁾, като ЗОУ, чието изпълнение може да подлежи на компенсация.
- (139) Що се отнася до втория критерий *Altmark*, процентът на субсидиите е бил определен ясно в зависимост от различните цели на придобиване на превозни средства (от 25 % до 60 % според това дали става въпрос за разширяване на парка или за инвестиция за обновяване) и максималният размер на субсидиите е бил фиксиран предварително. Механизмът за регулиране се е преразглеждал редовно, като се отчита необходимостта от повторно приспособяване на нивото на субсидиите — предварително и по прозрачен начин — за да се избегне всяка свръхкомпенсация.
- (140) Що се отнася до третия и четвъртия критерий *Altmark*, в данъчния режим на споразуменията за експлоатация се е предвиждало транспортното предприятие всяка година да представя стриктно структуриран предварителен отчет за приходите и разходите, в който са включени постъпленията, свързани със субсидиите от региона. Участието на съдоговарящия местен орган е било определяно в зависимост от установения дефицит в предварителния отчет за приходите и разходите. Въведени са били също и механизми за възстановяване, за да се избегне всяка свръхкомпенсация.

5.5.1.2. Мерки, въведени от STIF в рамките на договора СТ1

- (141) Според RATP Dev въведеният от STIF механизъм не изпълнява критериите за избираност и за икономическо предимство. Следователно той не може да се квалифицира като държавна помощ.
- (142) По отношение на критерия за избираност се прилага същата логика като посочената в съображения 134 и 135.
- (143) Що се отнася до критерия за икономическо предимство, субсидиите от STIF се квалифицират като компенсации за обществена услуга. Според RATP Dev те изпълняват и четирите критерия *Altmark*.
- (144) По отношение на първия критерий *Altmark* RATP Dev заявява, че в решението си за откриване на процедурата Комисията не е посочила, че разходите за дейността компенсират изпълнението на ясно определени ЗОУ.
- (145) Що се отнася до втория критерий *Altmark*, съдоговарящите предприятия са представяли на STIF досиета за всяка от съответните линии. В тези досиета въз основа на подробен финансов анализ се е оценявала нуждата от финансиране.

⁽¹⁹⁾ Вж. например решението на Съда от 6 септември 2006 г. по дело *Португалия/Комисия*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, точки 56—58.

⁽²⁰⁾ Вж. например решение на Съда от 7 март 2012 г. по дело *British Aggregates/Комисия*, T 210/02, ECLI:EU:T:2012:110.

⁽²¹⁾ ОВ С 184, 22.7.2008 г., стр. 13.

- (146) И накрая, при съображенията във връзка с третия и четвъртия критерий RATP Dev обяснява, че в правния анализ на договорите СТ1 ясно се посочва, че прилаганите по отношение на възнаграждението принципи са в съответствие със съдебната практика по делото *Altmark*, тъй като в тези договори се предвиждат също и механизми за контрол, които може да доведат до възстановяване на помощта.

5.5.2. Квалифициране като съществуваща схема за помощ

- (147) RATP Dev счита механизмите на региона и на STIF за съществуващи схеми за помощ по смисъла на процедурния регламент от 1999 г. поради факта, че според RATP Dev те са създадени преди влизането в сила на ДФЕС и че по това време съответният пазар на редовен транспорт все още е бил затворен за конкуренция.
- (148) Механизмът на региона всъщност се основава на регулаторна разпоредба, която не е променяна в периода 1949 — 2012 г., докато механизмът на STIF е продължение на схема, създадена през 1948 г.
- (149) Механизмите на региона и на STIF не са представлявали държавна помощ при тяхното въвеждане, доколкото не са възпрепятствали вътреобщностната търговия. По времето на тяхното създаване съответните пазари са били затворени за конкуренция, което изключва изпълнението на четвъртия критерий за квалифициране като държавна помощ.
- (150) Комисията не разполага с никакво правомощие да изисква възстановяване на помощта, платена в рамките на тези съществуващи схеми за помощ. Тя може единствено да предприеме корективни мерки за в бъдеще.

5.5.3. Съвместимост

- (151) Ако в случай на държавна помощ трябва да се анализира съвместимостта, според RATP Dev за субсидиите, платените преди 3 декември 2009 г. — датата на влизане в сила на Регламент (ЕО) № 1370/2007 г. — тя следва да се разглежда в контекста на Регламент (ЕИО) № 1191/69.
- (152) Договорите, сключени от предприятията на RATP Dev, може да се разглеждат като договори за обществена услуга по смисъла на Регламент (ЕИО) № 1191/69. Поради вече изложените в съображение 140 причини тези договори гарантират, че на транспортните предприятия няма да се плати никаква свръхкомпенсация. След като субсидиите от региона са били част от компенсациите, плащани в рамките на тези договори, те са в съответствие с Регламент (ЕИО) № 1191/69 и именно затова са съвместими с вътрешния пазар. Същата логика се прилага според RATP Dev и за компенсациите, платени от STIF преди 3 декември 2009 г. в рамките на договора СТ1.
- (153) За платените след 3 декември 2009 г. субсидии RATP Dev счита, че трябва да се прилага Регламент (ЕО) № 1370/2007. В този регламент се определя, че платените в рамките на договори за обществена услуга субсидии са съвместими с вътрешния пазар и са освободени от изискването за нотифициране, ако i) договорите включват задължителното съдържание, посочено в член 4 от регламента, и ii) компенсациите не водят до каквато и да е свръхкомпенсация. Тъй като според RATP Dev тези две условия са изпълнени, то достига до заключението, че мерките са съвместими с вътрешния пазар.

5.6. Transdev Île-de-France

- (154) Дружеството Transdev Île-de-France (наричано по-нататък „Transdev“) е част от групата Transdev и осъществява дейността си в сектора на превоз на пътници в Île-de-France, където експлоатира мрежи за автомобилен превоз на пътници извън централната зона, обслужвана от RATP.
- (155) Неговото мнение се отнася единствено до мерките, въведени от региона, макар че използваните като примери договори в подкрепа на аргументацията му обхващат също и част от периода на договорите СТ1 и СТ2.
- (156) Като начало Transdev припомня, че дейността за редовен обществен автомобилен пътнически транспорт се регламентира от специфични за Île-de-France правила, като за този сектор се прави дерогация от общото право в областта на транспорта.
- (157) През разглеждания период организиращият услугата орган е можел да избира операторите на мрежата без предварителна конкурентна процедура чрез административно вписване в транспортния план, по-специално с оглед на това, че Регламент (ЕО) № 1370/2007 все още не е бил влязъл в сила.
- (158) Освен това то уточнява, че организиращият услугата орган е предизвиквал структурни дефицити, като е определял административно тарифите за потребители, независимо от реалната цена на услугата. Именно тези дефицити са се компенсирани финансово в рамките на договорите за обществена услуга.

(159) И накрая, пазарът на редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France не е бил отворен за конкуренция.

5.6.1. Наличие на поток

(160) Transdev е възложило на службата MicroeconomiX да анализира трите договора и допълнителните споразумения към тях, както и свързаните с тях финансови потоци. Службата представя основните резултати и уточнява, че експертният доклад ясно показва неутралността на схемата за субсидии и липсата на свръхкомпенсация.

(161) Според Transdev механизмът за третиране на регионалните субсидии предполага, че те по никакъв начин не могат да се квалифицират като помощ за инвестиции. В действителност регионалните субсидии в известен смисъл са се възстановявали на възлагащия орган по време на срока на амортизация на активите чрез въздействието им, свързано с намаляване на компенсациите, плащани от органа.

(162) По този начин разглежданата мярка представлява просто едно абсолютно неутрално условие за плащане на компенсациите за обществена услуга на транспортните оператори, сключили договор за обществена услуга.

(163) Поради съществуването на тази неутралност не са изпълнени критериите за наличие на държавна помощ.

5.6.1.1. Държавни ресурси и приписване на държавата

(164) Transdev счита, че след като платените от региона суми в крайна сметка се връщат при местните органи, средствата изобщо не са напуснали публичния сектор.

5.6.1.2. Икономическо предимство

(165) Тъй като предоставянето на средствата не става при по-благоприятни условия от предлаганите на банковия пазар, операторите не изличат никакво предимство. Предимството е предоставено от региона на местните органи, без да се засяга конкуренцията.

(166) Освен това Transdev отрича, че съфинансираното от региона оборудване би могло да конкурира това на предприятията, които не са отговаряли на условията за субсидии.

5.6.1.3. Избирателност

(167) Всички предприятия, осъществяващи дейност на пазара на редовен обществен транспорт в Île-de-France, са били засегнати по един и същи начин, така че мярката не е била избирателна по отношение на този сегмент.

5.6.1.4. Засягане на конкуренцията и на търговията между държавите членки

(168) При липсата на икономическо предимство и на избирателност Transdev счита, че няма никаква възможност за засягане на конкуренцията и следователно за засягане на търговията между държавите членки.

5.6.2. Съвместимост

(169) Ако Комисията все пак достигне до заключение за наличие на държавна помощ, Transdev счита, че разглежданата мярка е съвместима с вътрешния пазар поради съответствието си с Регламент (ЕИО) № 1191/69.

5.7. Международен съюз за обществен транспорт

(170) Международният съюз за обществен транспорт (наричан по-нататък „УИТР“) е международната организация за обществен транспорт, която обхваща всички видове обществен транспорт и обединява повече от 3 100 членове (оператори, органи и доставчици) в целия свят.

(171) УИТР не навлиза в подробностите на разглежданите в решението за откриване на процедурата механизми. Съюзът се възползва от случая, за да припомни някои основни принципи във въпросния сектор.

(172) На първо място, държавите членки разполагат със значителна свобода на действие и тълкуване в рамките на определението за ЗОУ, обусловени по-специално от нуждите на ползвателите, в съответствие с принципа, определен в Регламент (ЕО) № 1370/2007.

- (173) На второ място, общественият транспорт в Европа се характеризира с това, че разходите за дейността се покриват от тарифните постъпления средно до около 50 % (в Париж — 30 %). Следователно от решаващо значение е ЗОУ да бъдат правилно компенсирани от публичните органи.
- (174) И накрая, за разлика от твърдяното в съображение 43 от решението на Комисията за откриване на процедурата, ЗОУ не се ограничават до разходите за осъществяване на транспортните услуги: те могат да имат за цел подобряване на качеството на услугата, на инфраструктурата и на подвижния състав. Мерките може да са съвместими с вътрешния пазар, ако изпълняват условията на приложимото законодателство, а именно Регламент (ЕО) № 1370/2007 или Регламент (ЕИО) № 1191/69.

5.8. Допълнителни мнения на RATP Dev, Transdev, OPTILE и Kéolis, изпратени на 21 юни 2016 г.

- (175) На първо място, четирите заинтересовани трети страни, пожелали да допълнят съображенията си, насочват вниманието на Комисията към решение, взето от нея в рамките на проучване на съвместимостта на схема за държавна помощ, въведена от Чешката република (наричано по-нататък „решението „Autobus Porizeni““) ⁽²²⁾. Според заинтересованите трети страни фактите по това решение са много сходни с тези при механизма на региона (включен в договора СТ1). Съответно Комисията е разгледала чешката система за субсидиране на инвестициите, като е взела предвид въздействието на субсидиите върху компенсациите за дейността, предоставени в рамките на договорите за експлоатация, и я е обявила за съвместима въз основа на Регламент (ЕИО) № 1191/69.
- (176) Заинтересованите трети страни считат също така, че в решението по делото *Jorgen Andersen* е бил даден отговор на въпроса относно приложимия по настоящото дело регламент във връзка с обществената услуга за превоз на пътници: става дума за Регламент (ЕИО) № 1191/69 в изменената му версия от 1991 г., а не за Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (177) По същество заинтересовани трети страни посочват факта, че регионалните субсидии, платени съгласно приложения от региона механизъм, не представляват държавна помощ. Те достигат до това заключение, тъй като в рамките на този механизъм се взема предвид годишен лихвен процент, прилаган към субсидията за закупуване на подвижен състав.
- (178) Що се отнася до въпроса за приложимото законодателство, заинтересованите трети страни изтъкват, че в решението по делото *Jorgen Andersen* се определят правилата за прилагане във времето на Регламент (ЕИО) № 1191/69 и Регламент (ЕО) № 1370/2007. С това решение Съдът е преценил, че Регламент (ЕИО) № 1191/69 се прилага за разглеждането на:
- а) законността на помощта, платена преди 3 декември 2009 г., тъй като Регламент (ЕИО) № 1191/69 е регламент за освобождаване, който не изисква уведомяването за компенсация, платени съгласно тези разпоредби;
 - б) законността и съвместимостта на помощта, платена в изпълнение на договори, които са били в сила към 3 декември 2009 г. и са продължавали за различни периоди, определени в съответствие с член 8, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (179) Съгласно решението по делото *Jorgen Andersen*, което в настоящия случай Комисията е длъжна да спазва, тя трябва да разгледа платената преди 3 декември 2009 г. помощ в съответствие с Регламент (ЕИО) № 1191/69, включително и за компенсациите, платени под формата на цена в рамките на схемата с договор за обществена услуга. Освен това правилата за изчисляване на компенсациите, платени под формата на цена, са определени в решението по делото *Danske Bus* ⁽²³⁾, където се изисква тези компенсация да бъдат „пряко и изключително необходими за изпълнението на обществената услуга за транспорт като такава“ ⁽²⁴⁾.
- (180) Ако по изключение Комисията откаже да приеме Регламент (ЕИО) № 1191/69 като регламент за освобождаване, в съответствие с практиката си на вземане на решения тя би трябвало да направи заключение за съвместимост на регионалните субсидии, произтичащи от механизма на региона.
- (181) Ако Комисията откаже да приложи посочените в решението по делото *Jorgen Andersen* принципи, като приложи Регламент (ЕО) № 1370/2007, тя ще трябва да констатира, че условията за прилагане във връзка с разглеждането на съвместимостта на платените под формата на цена компенсация са идентични с тези от Регламент (ЕИО) № 1191/69.

⁽²²⁾ Решение на Комисията от 16 април 2008 г. относно държавна помощ № 350/2007, приведена в действие от Чешката република в полза на Autobus Porizeni.

⁽²³⁾ Решение на Съда от 16 март 2004 г. по дело *Danske Busvognmænd/Комисия*, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.

⁽²⁴⁾ Пак там, точка 86.

- (182) И накрая, заинтересованите трети страни допълват също така писмените си становища относно прилагането на съществуваща схема за помощ след решението на Комисията от 15 октомври 2014 г. по дело *Dublin Bus/Irish Bus* ⁽²⁵⁾. В действителност с това решение Комисията е счела, че схема за субсидии, създадена през 1985 г. и много сходна с приложения от региона механизъм, представлява съществуваща схема за помощ.

6. ОЦЕНКА ОТ КОМИСИЯТА НА РАЗГЛЕЖДАНИТЕ МЕРКИ

- (183) В анализа на Комисията са обхванати трите механизма за подкрепа на инвестициите, разгледани в решението за откриване на процедурата, а именно: i) механизмът за предоставяни от региона субсидии за инвестиции, определен в последователните решения CR 34-94, CR 44-98 и CR 47-01; ii) механизмът, който го наследява чрез въвеждането на допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, и накрая iii) вноската С2 по договора СТ2. По отношение на СТ2 Комисията уточнява, че проучването ѝ се ограничава до вноската С2, която има връзка с въпросите за инвестициите. В решението за откриване на процедурата действително се разглеждат само мерките, които биха могли да представляват форма на подкрепа за инвестициите, което фактически изключва вноската С1 по договора СТ2.

6.1. Схема за помощ или индивидуална помощ

- (184) В течение на годините повече от сто предприятия или публични служби са се ползвали от субсидиите, плащани последователно от региона, а след това от STIF. Преди да се оценява наличието на помощ и евентуалната ѝ съвместимост с вътрешния пазар се поставя въпросът дали тези субсидии са предоставени индивидуално, в който случай те трябва да бъдат предмет на индивидуално проучване от Комисията, или в рамките на схеми, в който случай Комисията може да се ограничи до проучване на основните параметри на съответните схеми.
- (185) В Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ⁽²⁶⁾ (наричан по-нататък „процедурният регламент“) схема за помощ се определя като „всеки акт, на базата 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 базата 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“. От определението следва, че за да се разграничи една схема за помощ от набор от индивидуални помощи, Комисията обръща внимание по-специално на оценката на свободата на действие, с която във всеки отделен случай разполага предоставящият помощта орган.
- (186) Що се отнася до въведения от региона механизъм, Комисията констатира, че в решението на регионалния съвет от 1994 г. по общ и абстрактен начин се определят предприятията, които могат да искат субсидии, в случая предприятията или публичните служби, които са сключили с публичен орган на Île-de-France договор за експлоатация на редовни линии за автобусен транспорт. Освен това в същото решение по ясен и точен начин се определя видът активи, които може да бъдат субсидирани, максималните цени на тези активи, както и процентът на субсидията за всеки вид актив. Уточнени са също и условията за предоставяне на помощта, по-специално задължението за възлагащия местен орган и за предприятието да предложат количествено или качествено подобряване на предлагането на транспортната услуга. По този начин упражняването на правомощията на региона за предоставяне на субсидиите е било поставено в стриктна рамка от разпоредбите на решението от 1994 г., а след това от заменилите го решения от 1998 г. и 2001 г. Следователно Комисията счита, че тези решения представляват правното основание на една схема.
- (187) По отношение на субсидиите, платени в рамките на договора СТ1, Комисията отбелязва, че те се вписват в установения и одобрен от STIF през 2006 г. модел на договаряне. В отделните разновидности на този договор не може да прави дерогация от основните принципи и параметри, залегнали в модела, както се напомня в преамбюла на всеки СТ1: „настоящият договор се сключва също и в изпълнение и при спазване на насоките и принципите, описани в регионалните спецификации, приети от съвета на STIF по време на заседанието от 13 декември 2006 г., и е в съответствие с типов образец 1, също приет от съвета“. Тази забележка важи по-специално за измененията, въведени с допълнителното споразумение № 3 след решението на съвета на STIF от 2 октомври 2008 г. Въз основа на това решение всяко транспортно предприятие, което е сключило със STIF договор тип 1, може да отправя искане за субсидиите за инвестиции, посочени в допълнителното споразумение № 3. В образца на допълнителното споразумение № 3 (по-специално приложение 1 към него) по ясен и точен начин се определя видът активи, които може да бъдат субсидирани, максималните цени на тези активи, както и процентът на субсидията за всеки вид актив. По този начин упражняването на правомощията на STIF за предоставяне на субсидиите, въведени с допълнителното споразумение № 3, е било поставено в стриктна рамка чрез образца, издаден с решението от 2008 г. Следователно Комисията счита, че това решение представлява правното основание на една схема.

⁽²⁵⁾ Решение (ЕС) 2015/635 на Комисията от 15 октомври 2014 г. относно държавна помощ SA.20580 (C 31/07) (ex NN 17/07), приведена в действие от Ирландия в полза на дружествата за автобусен превоз на Córás Iompair Éireann (Dublin Bus и Irish Bus) (OB L 104, 23.4.2015 г., стр. 17).

⁽²⁶⁾ 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 (OB L 248, 24.9.2015 г., стр. 9).

- (188) Подобна логика се прилага и за вноската C2 от договора СТ2. Тя се изчислява според правилата, поставени в стриктна рамка чрез образеца на СТ2, одобрен от съвета на STIF. Всяко предприятие, което има сключен договор СТ2, може да иска компенсация C2 за разходите си за инвестиции, без на STIF да е оставена каквато и да е свобода на действие при изчисляването на тази компенсация.
- (189) В контекста на горепосоченото Комисията счита, че не е необходимо индивидуално проучване на всяка субсидия, за да се оценява наличието на помощ и евентуалната ѝ съвместимост. По-нататък в решението Комисията следователно се обосновава въз основа на общите параметри, залегнали в правното основание на всяка от трите разглеждани схеми.

6.2. Оценка на наличието на държавна помощ

- (190) Съгласно член 107, параграф 1 на ДФЕС „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез държавни ресурси под каквато и да е форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставянето в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, е несъвместима с вътрешния пазар“.
- (191) От тази разпоредба следва, че за да бъдат признати за държавна помощ, разглежданите мерки трябва i) да произтичат от държавата, т.е. да ангажират държавни ресурси и да бъдат отговорност на държавата, ii) да водят до икономическо предимство за техния получател, iii) да са избирателни за разлика от мярка с общ характер и iv) да са в състояние да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите членки.

6.2.1. Държавни ресурси и приписване на държавата

6.2.1.1. Мерки, въведени от региона

- (192) Субсидиите от региона са били предоставени въз основа на решенията на регионалния съвет и от бюджета на регион Île-de-France.
- (193) Следователно Комисията достига до заключение, че въведените от региона мерки включват държавни ресурси и може да се припишат на френската държава.

6.2.1.2. Мерки, въведени от STIF

- (194) След като STIF е публична институция с административен характер, неговите решения може да се припишат на публичен орган и ресурсите му са публични.
- (195) Следователно Комисията заключава, че приложените от STIF мерки включват държавни ресурси и може да се припишат на френската държава.

6.2.2. Икономическо предимство

- (196) В началото Комисията уточнява, че публичните служби, които са получатели на въведените от региона и от STIF мерки, трябва да се разглеждат като предприятия, тъй като независимо от правния им статут в конкретния случай те осъществяват икономическа дейност, а именно предлагането на услуги за автомобилен транспорт. Следователно всички получатели на тези мерки — частни предприятия или публични служби — осъществяват икономическа дейност и трябва да се разглеждат като предприятия по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (197) В решението за откриване на процедурата Комисията постави въпроса относно характера на мерките за подкрепа на инвестициите, въведени от региона, а след това от STIF, а също и въпроса дали става дума за субсидии за инвестиции или за компенсации за обществена услуга.
- (198) В отговор на тези въпроси френските органи и заинтересованите трети страни са счели, че въведените от региона и от STIF мерки са компенсации, предоставени на публичните служби и на частните предприятия за автобусен транспорт като възнаграждение за изпълнението на ЗОУ, и че тъй като те освен това отговарят и на критериите от решението по делото *Altmark*, не са предоставили икономическо предимство на техните получатели.

(199) Действително компенсацията за разходите, направени за предоставяне на услуга от общ икономически интерес, не представлява предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, ако са изпълнени четири кумулативни условия ⁽²⁷⁾. На първо място, на предприятието получател трябва действително да е възложено изпълнението на ЗОУ и тези задължения трябва да бъдат ясно определени. Второ, параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, трябва да бъдат предварително установени по обективен и прозрачен начин. Трето, компенсацията не може да надвишава сумата, необходима за пълно или частично покриване на разходите, възникнали при изпълнение на ЗОУ, като се отчитат съответните постъпления плюс разумна печалба. Четвърто, когато предприятието, натоварено със ЗОУ, не е избрано чрез процедура по възлагане на обществена поръчка за избирането на оферент, способен да предостави тези услуги при най-ниски разходи за съответната общност, размерът на необходимата компенсация трябва да бъде определен въз основа на анализ на разходите, които средно добре управлявано предприятие и разполагащо с необходимите средства за изпълнение на изискванията на обществената услуга би направило при изпълнението на тези задължения, като се отчитат съответните постъпления плюс разумна печалба за изпълнение на задълженията. В своето Съобщение за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, отпусната за предоставянето на услуги от общ икономически интерес, Комисията поясни допълнително разбирането си за тези условия ⁽²⁸⁾.

(200) Следователно Комисията ще направи анализ на разглежданите мерките в контекста на решението по делото *Altmark*.

6.2.2.1. Субсидии за инвестиции, предоставяни от региона

(201) Целта на прилагането на първия критерий *Altmark* е да се установи, че платените средства представляват компенсации срещу изпълнението на ясно определени ЗОУ.

(202) В конкретния случай Комисията констатира, че за субсидиите от региона са могли да кандидатстват само публичните служби и транспортните предприятия, натоварени със ЗОУ. ЗОУ са били определени в договорите за експлоатация, сключени между всеки транспортен оператор и неговия(неговите) възлагаш(и) публичен(ни) орган(и). В тези договори за експлоатация се предвижда компенсация за загубите, произтичащи от изпълнението на ЗОУ, след приспадане на евентуалните постъпления и субсидии.

(203) Субсидиите от региона са се включили към този договорен механизъм с цел да се стимулират инвестициите и така да се насърчи количественото и качествено подобряване на предлагането на транспортната услуга. Размерът на субсидиите е бил определян еднократно чрез прилагане на определен процент към категория разходи с определен максимален размер (например цената на автобус без включени данъци)

(204) За да могат да искат субсидия, възлагашите публични органи е трябвало да поемат ангажимент да засилят съдържанието на ЗОУ, чиято тежест те впрочем са оставяли за транспортните оператори. Както се вижда от самото заглавие на решението от 1994 г., целта на схемата всъщност е била „подобряване на обществените автомобилни транспортни услуги“. Това обаче не означава, че субсидиите от региона са били предоставяни като компенсация на ЗОУ. Като една класическа компенсация, тяхната цел е била просто да се насърчат инвестициите на предприятията и на публичните служби, осъществяващи транспортни услуги. За сметка на това за възлагашите публични органи е оставало задължението да компенсират транспортните оператори за целия дефицит, произтичащ от всички задължения, които са им възлагали допълнително (включително добавените, за да могат да кандидатстват за субсидии от региона).

(205) Този дефицит, разбира се, би бил по-голям без субсидиите от региона, тъй като се е изчислявал чрез приспадане на постъпленията и евентуалните субсидии от разходите. Запазва се обаче концептуално разделение между, от една страна, системата за ЗОУ и за компенсации, задължение за които са имали възлагашите публични органи (и които не са предмет на настоящата процедура), и от друга страна, схема за субсидии, чиято цел най-общо казано е била инвестиции за подобряване на транспортните услуги.

(206) По този начин въпреки икономическата връзка, която несъмнено е съществувала между субсидиите от региона и изчисляването на компенсацията за обществена услуга, Комисията счита, че субсидиите от региона не са били предоставяни като компенсация за ясно определени ЗОУ. Следователно първият критерий *Altmark* не е изпълнен. Тъй като четирите критерия *Altmark* са кумулативни, когато един от тях не е изпълнен, тестът също не е изпълнен. Следователно механизмът на региона трябва да се анализира по класическия начин като схема, която дава възможност за предоставяне на субсидии за инвестиции.

(207) Освен това като е поемал за своя сметка част от разходите за инвестиции, които обикновено се поемат от транспортните предприятия, регионът е освободил финансови възможности за получателите на тези субсидии, които са могли да използват собствените си средства за други цели. Така получателите на субсидиите са получили икономическо предимство.

⁽²⁷⁾ Решение на Съда от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, точки 87—95.

⁽²⁸⁾ ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 4.

- (208) Някои от заинтересованите трети страни изтъкват, че това предимство се компенсира от факта, че субсидиите, увеличени с цената на финансирането, избегнато от оператора, се намаляват при компенсацията за обществена услуга, плащана допълнително от възлагащия публичен орган.
- (209) В отговор на този аргумент Комисията констатира, че в последователните решения за организиране на разглежданата схема не се определят основните параметри на това намаляване: срок и лихва. По този начин нищо в правното основание на схемата не гарантира със сигурност, че субсидиите са се намалявали правилно за срок, съответстващ на използването на оборудването, и като се отчита цена на избегнатото финансиране, отговаряща на наблюдаваната на пазара цена на финансирането. Следователно анализът на правилното отчитане на субсидиите в рамките на компенсацията на обществената услуга, предоставяна допълнително от възлагащите публични органи, следва от анализа във всеки отделен случай на въпросните компенсации, а не от анализа на субсидиите. Поради това в настоящата процедура интерес представляват единствено субсидиите, а не компенсациите за обществена услуга, предоставяни допълнително.
- (210) С оглед на горепосоченото Комисията потвърждава, че разглеждани самостоятелно, субсидиите от региона са предоставили икономическо предимство на техните получатели.

6.2.2.2. Субсидии за инвестиции, предоставени в рамките на договорите СТ1

- (211) СТ1 е бил договор за обществена услуга, с който на оператора се възлагат изрично ясно определени ЗОУ. Така например в член 4-2 от СТ1 се предвижда, че „операторът извършва обществена услуга за превоз на пътници“. В тази връзка предприятието е имало задължението да поддържа и да обслужва линиите, чиято експлоатация му е възложена, и да осъществява превоз на пътници при условия и по тарифи, определени от STIF. В член 12-1 от договора СТ1 се уточнява недвусмислено: „определянето на тарифите е от изключителна и неподлежаща на делегиране компетентност на STIF“. Срещу това операторът получава компенсация за загубите, произтичащи от изпълнението на ЗОУ, след приспадане на евентуалните постъпления и субсидии.
- (212) Субсидиите, въведени с допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, се свързват с тези компенсации по същия начин, както през предходния период са били свързани системата за субсидии от региона и предвидените в договорите за експлоатация компенсации. Основната разлика е във факта, че един и същи субект (STIF) изплаща едновременно i) компенсацията за обществена услуга в чистия ѝ вид, при чийто начин на изчисляване целта е била да се покрие дефицитът, свързан с изпълнението на ЗОУ, и ii) субсидията за инвестиции, определена въз основа на два показателя — максимална цена и максимален процент на субсидиране. Освен това, както и по време на предходния период, в правното основание, което позволява предоставянето на субсидиите, т.е. в конкретния случай допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, също не се определят основните параметри за намаляване на субсидиите в рамките на компенсацията за обществена услуга, плащана допълнително.
- (213) Предвид тези прилики, подчертани впрочем и от повечето заинтересовани трети страни, Комисията счита, че следва да се прилага същата логика като тази за предходния период. Следователно субсидиите, платени по силата на допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, имат характеристики на „класически“ субсидии за инвестиции и са предоставили икономическо предимство на техните получатели.

6.2.2.3. Вноска С2 по договорите СТ2

- (214) СТ2 е договор за обществена услуга, с който на транспортния оператор изрично се възлагат ясно определени ЗОУ както по отношение на експлоатацията, така и на инвестициите.
- (215) Така например в член 5-2 от СТ2 се определят общите задължения за оператора:
- „да поддържа и експлоатира, понятия, които се разбират като задължение за предприятието да предприема — за линиите и системите, чието обслужване му е възложено — всички мерки за гарантиране на транспортна услуга, съответстваща на стандартите за непрекъснатост, редовност, честота, обхват, сигурност и качество,
 - да транспортира, което се анализира като задължението за предприятието да приеме да осъществява какъвто и да е превоз на пътници при публични тарифи и условия за превоз, определени от STIF,
 - да прилага таксуването, което се счита за задължение за предприятието да продава и да приема превозни документи според общите условия за продажба и използване, определени от STIF,

- да участва в интегрирани системи по отношение на информацията, издаването на документи за пътуване, разписанията и използването на транспортните връзки,
- да допринася за сигурността и безопасността на пътниците.“
- (216) В член 41 от СТ2 се определят също така и задълженията на оператора по отношение на активите, което включва преди всичко задължението да използва всички активи, задължението да извършва дейности по поддръжка и ремонт на предназначения за изпълнение на обществената услуга за превоз имущество, както и задължението да изготви инвестиционен план за автомобилния парк за целия период на договора, който дава възможност да се гарантира, по-специално с оглед на безопасността, надеждността, наличието на превозни средства и оптимизирането на разходите за поддръжка и ремонт, средна възраст на автомобилния парк, която не превишава 7 години.
- (217) Чрез договора СТ2 STIF изоставя парадигмата от предходните периоди, като въвежда договор за обществена услуга, в който задълженията, свързани с експлоатацията и с инвестициите, се третира от самото начало и по интегриран начин с помощта по-специално на единна „финансова сметка на услугата“. Вноската С2 е предвидена изрично за компенсиране на разходите, произтичащи от свързаните с инвестициите задължения. Поради това Комисията заключава, че вноската С2 се прави срещу ясно определени ЗОУ по отношение на инвестициите и че следователно е изпълнен първият критерий *Altmark*.
- (218) След като е установено съответствието на вноската С2 с първия критерий *Altmark* остава да се оцени нейното съответствие с втория, третия и четвъртия критерий *Altmark*. Тъй като критериите са кумулативни, Комисията ще се ограничи само да докаже, че четвъртият критерий не е изпълнен, за да направи заключение, че вноската предоставя икономическо предимство.
- (219) Целта на четвъртия критерий *Altmark* е да се провери дали когато изборът на предприятието, което да бъде натоварено със ЗОУ, не направен чрез процедура по възлагане на обществена поръчка за избирането на оферент, способен да предостави тези услуги при най-ниски разходи за съответната общност, размерът на необходимата компенсация трябва да бъде определен въз основа на анализ на разходите, които средно добре управлявано предприятие и разполагашо с необходимите средства за изпълнение на изискванията на обществената услуга би направило при изпълнението на тези задължения, като се отчитат съответните постъпления плюс разумна печалба за изпълнение на задълженията.
- (220) В тази връзка следва да се признае, че STIF е направил сравнителен анализ на разходите преди сключването на договорите с операторите. Този сравнителен анализ се основава едновременно на i) точни цифрови данни за всеки отделен договор, ii) правни механизми, гарантиращи сравнимостта на разходите и оборудването, iii) изчерпателно познаване на пазара за превоз на пътници в Île-de-France и iv) сравняване както с общоприети в сектора „бизнес“ данни, така и с договори, възложени след конкурентна процедура. В този подробен анализ обаче е акцентът е основно върху икономическите променливи, като например експлоатационната скорост на автобусите или броя на часовете на управление на всяко превозно средство. Проучването на тези променливи, което е изключително полезно за договарянето на разходите за дейността и определянето на вноската С1, не води до заключението, че разходите за инвестиции, покривани с вноската С2, съответстват на тези на средно добре управлявано предприятие. Освен това нищо не показва, че приетата от STIF извадка е представителна за добре управлявани предприятия. Следователно, макар че направеният от STIF анализ със сигурност представлява безспорен напредък към разумно управление на компенсациите, предоставяни на операторите на обществена услуга, този анализ не е достатъчен, за да бъде изпълнен четвъртият критерий *Altmark* по отношение на вноската С2.
- (221) След като четвъртият критерий *Altmark* не е изпълнен, Комисията заключава, че вноската С2, предоставяна в рамките на договора СТ2, предоставя икономическо предимство на получателите ѝ.

6.2.3. Избирателност

- (222) От установената съдебна практика става ясно ⁽²⁹⁾, че една мярка се счита за избирателна, ако от нея не могат да се възползват всички съответни икономически сектори. Независимо дали става дума за мерките, въведени от региона или от STIF, те засягат единствено управляваните от публичните органи служби и частните предприятия, с които тези органи или STIF са сключили договор за експлоатация на транспортна линия или мрежа в Île-de-France. Следователно разглежданите мерки се отнасят само до сектора на редовния обществен автомобилен транспорт в Île-de-France.
- (223) Освен това Комисията отбелязва, че преди предоставяне на субсидиите е направен подбор между предприятията от сектора, когато са избирани предприятията за изпълнението на ЗОУ.

⁽²⁹⁾ Вж. например решението на Съда на ЕС от 17 юни 1999 г. по дело *Белгия/Комисия*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, точка 32, или решение на Съда на ЕС от 8 ноември 2001 г. по дело *Adria-Wien Pipeline GmbH et Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke GmbH/Finanzlandesdirektion für Kärnten*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, точка 48.

- (224) След като се наблюдава избирателност както на равнището на сектора, така и в неговите рамки, не е необходимо да се доказва допълнително и географският характер на тази избирателност, противно на това, което изглежда предполага RATP Dev, като се позовава на решението по делото *Azores* ⁽³⁰⁾. Следователно Комисията заключава, че въведените от региона и от STIF мерки в рамките на договорите СТ1 и СТ2 са избирателни.

6.2.4. Засягане на конкуренцията и търговията между държавите членки

- (225) Необходимо е да се провери дали мерките са в състояние да нарушат конкуренцията, доколкото могат да засегнат търговията между държавите членки.
- (226) Що се отнася до механизма на региона, Комисията констатира, в съгласие с Административния съд на Париж ⁽³¹⁾, че „предприятията, осъществяващи дейност в сектора на редовния превоз на пътници, осъществяват дейност и в сектора на случаен превоз на пътници [...] поради това предприятия за редовен превоз на пътници, получили горепосочените субсидии, може да се окажат в конкуренция с предприятия за случаен превоз на пътници, които не са могли да се възползват от тези субсидии, запазени, както беше посочено, за предприятията, осъществяващи дейност по редовните линии“. Така например по време на първите пет години това оборудване е можело да се насочи, извън обичайните периоди на използване, за друго предназначение, включително на пазара за случаен превоз. След петата година регионът вече не е налагал задължение за използването на субсидираните активи. Освен това никое разпореждане или клауза не са забранявали на субсидираните предприятия, които обслужват редовни линии за обществен автомобилен транспорт в Île-de-France, да кандидатстват за възлагането на други открити за конкуренция поръчки за редовен или случаен превоз на пътници във Франция или в Европа. Националният съд, който се е произнесъл в административното производство, описано в съображения 27 — 32, прави същата констатация, което му позволява да стигне до заключение, че субсидираните предприятия са били „в състояние да се ползват, поради направените икономии при придобиването на субсидираните превозни средства и оборудване, от конкурентно предимство спрямо неподпомогнатите предприятия“ и че следователно разглежданият механизъм „би могъл да засегне търговията между държавите членки и да наруши или да заплаши да наруши конкуренцията“ ⁽³²⁾. Комисията приема това заключение и потвърждава, че от създаването на регионалния механизъм и още повече по време на целия разследван период субсидиите за инвестиции, предоставяни от региона, са могли да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите членки.
- (227) В последвалия период активите, за които е била предоставена субсидия от STIF съгласно допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, е трябвало да бъдат предназначени изключително за извършването на дейностите за обществена услуга, посочени в транспортния план на STIF, в продължение на минимум 8 години ⁽³³⁾. Комисията отбелязва обаче, че изложените в съображение 226 аргументи продължават да бъдат валидни и след осмата година на извършване на услугата.
- (228) Освен това дори да се предположи, че градските и междуградските автобуси, субсидирани от STIF, са служили единствено за изпълнението на мисия за обществена услуга на пазара за редовен обществен автомобилен транспорт в Île-de-France, това не е достатъчно да се изключи всяка възможност разглежданата мярка да е нарушила конкуренцията и да е засегнала търговията между държавите членки. В действителност поемането от публичен орган на разходи, които обикновено са за сметка на предприятието, дава предимство на това предприятие пред преките му конкуренти на различните пазари, където то би могло да осъществява дейност, и следователно нарушава конкуренцията. Както е отбелязано в решението по делото *Altmark*, след 1995 г. няколко държави членки са започнали да отварят някои транспортни пазари за конкуренция от страна на предприятия, установени в други държави членки. В случая на Франция това отваряне е станало преди 1995 г., като е започнало през 1993 г. ⁽³⁴⁾ Следователно всяка публична субсидия, предоставена на автомобилно транспортно предприятие от Франция след 1993 г., е била в състояние да засегне търговията между държавите членки.
- (229) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че механизмът, въведен с допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, е бил в състояние да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.
- (230) Приведеният в съображение 228 аргумент се прилага и за периода на действие на договора СТ2, така че предоставената чрез вноската С2 от договора СТ2 помощ също е в състояние да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

⁽³⁰⁾ Вж. съображение 135 и бележка под линия 21 от настоящото решение.

⁽³¹⁾ Решение № 0417015 на Административния съд на Париж.

⁽³²⁾ Решение № 08PA04753 на Апелативния административен съд на Париж.

⁽³³⁾ Мнение на STIF, точка 40.

⁽³⁴⁾ Закон № 93-122 от 29 януари 1993 г. относно предотвратяването на корупцията и относно прозрачността на икономическия живот и на обществените процедури, наречен „Закон Sapin“.

6.2.5. Заключение относно наличието на държавна помощ

- (231) Заключение на Комисията е, че субсидиите за инвестиции и компенсациите за обществена услуга, предоставени последователно първо от региона, след това по силата на допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1 и накрая чрез вноската С2 от договора СТ2, са държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.2.6. Правотерен характер на помощта

- (232) В началото Комисията желае да отговори на доводите, приведени от региона и определени заинтересовани трети страни, по отношение на евентуалното класифициране на спорния механизъм на региона като съществуваща схема за помощ. Комисията уточнява, че въпросът за съществуваща помощ се поставя единствено по отношение на схемата на региона, тъй като датата на създаване на тази схема не е толкова ясна, за разлика от датите на последващите схеми, въведени от STIF. Що се отнася до последните, ясно е по-специално, че схемата за субсидии, въведена с допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, е създадена през 2008 г. и не може да се разглежда като просто продължение на схемата на региона, въпреки сходства в същността на тези две схеми, дори само поради това, че органът, който предоставя субсидиите, е различен при двете схеми.
- (233) По отношение на схемата на региона страните по процедурата, които са изтъкнали неговия предполагаем характер на съществуваща помощ, твърдят предимно, че правното основание за създаването на механизма на региона за предоставяне субсидии е бил Указ № 49-1473 от 14 ноември 1949 г. относно координирането и хармонизирането на железопътния и сухопътния транспорт. В този указ, който е отменен през септември 2012 г., действително се е предвиждало, че *„териториален орган може да субсидира услуга за сухопътен транспорт, като сключи с предприятие договор, в който се определят задълженията, наложени на предприятието в допълнение към произтичащите от разпоредбите за експлоатация“* (член 19, алинея 1). При тази хипотеза ще трябва да се установи, че правното основание на схемата се съдържа в Римския договор, което ще наложи приложението от региона механизъм да се разглежда като съществуваща схема за помощ.
- (234) Като алтернатива същите страни са изтъкнали, че ако Комисията трябва да приеме, че не е достатъчно приложението от региона механизъм да се вписва в общата рамка, предвидена от указа от 1949 г., за да бъде квалифициран като съществуваща схема за помощ, то ще трябва да се вземе предвид датата, на която този механизъм е бил създаден официално от регионалния съвет. Датата, която трябва да се приеме, е тази на публикуването на решение CR 84-07 от 14 февруари 1984 г., с което — пак според страните по процедурата — механизъмът е бил приложен за първи път, така както е действал до 2008 г. Във втория случай ще трябва да се констатира, че към датата на създаване на схемата не е изпълнен критерият за засягане на конкуренцията и на търговията между държавите членки, тъй като френският пазар за редовен обществен транспорт не е бил отворен за конкуренция. От това би следвало, че при създаването си схемата не е представлявала държавна помощ.
- (235) Комисията не може да приеме тези два аргумента.
- (236) Що се отнася до основния аргумент, Комисията отбелязва, че указът от 1949 г. не определя точно нито един от основните параметри на схемата: срок, бюджет, определение на получателите, вид на допустимите за субсидиране активи, процент на субсидията. Сам по себе си този текст не създава никакво право за получаване на субсидии. Следователно указът от 1949 г. не може да се приеме като правно основание за приложението от региона механизъм за помощ, както е определен в съдържащото се в настоящото решение описание.
- (237) Що се отнася до алтернативния аргумент, става ясно, че в доводите на заинтересованите страни се съдържа грешка. В действителност дори ако решението от 1984 г. трябва да се приеме като правно основание, с което е създаден механизъмът на региона, Комисията припомня, че критерият за засягане на конкуренцията и на търговията между държавите членки вече е бил изпълнен към тази дата поради изложените в съображение 226 доводи. Следователно не може да се приема, че схемата на региона не е представлявала помощ в момента на създаването си, при това независимо коя дата между 1979 г. и 2008 г. ще се приеме като дата на създаване на схемата.
- (238) За сметка на това, ако трябва да се приеме, че създаването на схемата на региона е станало с едно от решенията преди 1994 г., може да възникне въпросът за давностния срок на спорните мерки, поради това че правното им основание ще се окаже предхождащо с повече от десет години прекъсването на давността, настъпило през май 2004 г.
- (239) Отговорът на Комисията на този въпрос е, че дори при хипотезата, че схемата е създадена преди 1994 г. (например с решението от 1984 г.), приложимите правила за давност по отношение на държавната помощ не водят до оспорване на заключението, че изплатената от региона помощ след 1994 г. представлява нова помощ.

Действително давността се отнася единствено до плащанията, направени преди датата на изтичане на давността, а не за цялата схема. Освен това давностният срок е бил прекъснат с внесения през май 2004 г. иск пред националния съд. Това прекъсване на давностния срок пред националния съд е валидно и за Комисията, тъй като целта на правомощията на националния съд е да се защитят прерогативите, предоставени на Комисията с член 108, параграф 3 от ДФЕС. Следователно всяка помощ, платена от региона след месец май 1994 г., дори ако правното основание, с което се разрешава предоставянето на помощта, трябва да се счита за предхождащо тази дата, следва за целите на настоящата процедура да се разглежда като нова помощ.

- (240) След като са изяснени въпросите за съществуваща помощ и за евентуална давност на спорните мерки, се поставя въпросът за правомерния характер на разглежданата помощ.
- (241) За субсидиите за инвестиции, предоставени от региона, а след това от STIF по силата на допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, не е било отправено уведомление до Комисията. Следователно те представляват неправомерна помощ.
- (242) Що се отнася до вноската C2 от договора СТ2, в член 9 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 се предвижда, че предоставените в съответствие с тези принципи компенсации са освободени от изискването за нотифициране, посочено в член 108, параграф 3 от ДФЕС. В решението по делото *Dilly's Wellnesshotel* ⁽³⁵⁾ Съдът на ЕС е изяснил, че за да се прилага освобождаването от задължението за уведомяване, трябва да са изпълнени всички условия на даден регламент за освобождаване, включително тези по отношение на формата. В конкретния случай в раздел 6.3.2 от настоящото решение ще се докаже, че вноската C2 от договора СТ2 изпълнява съществени критерии, посочени в Регламент (ЕО) № 1370/2007. За сметка на това Комисията констатира, че задълженията за публикуване, посочени в член 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007, не са били спазени от STIF. Френските органи в действителност са признали, че що се отнася до предприятията от OPTILE, обявленията за възлагане не са могли да бъдат публикувани въпреки задължението, посочено в Регламент (ЕО) № 1370/2007. Що се отнася до договорите, сключени с RATP и SNCF Mobilités, Комисията отбелязва, че обявленията за възлагане са публикувани в Официален бюлетин за обявяване на обществени поръчки и в Официален вестник на Европейския съюз след възлагането на договорите, а не както се изисква — най-малко една година преди датата на пряко възлагане. Следователно не са били спазени разпоредбите на член 7 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 и предоставената от STIF помощ в рамките на договора СТ2 не попада в обхвата на освобождаването от задължението за уведомяване, предвидено в член 9 от Регламента. След като не е била уведомена, Комисията заключава, че помощта е неправомерна.
- (243) Комисията припомня, че националните органи трябва да понесат всички последствия, произтичащи от неправомерния характер на помощта, по-специално що се отнася до възстановяването на лихвите вследствие на неправомерността, както са определени в решението по делото CELF ⁽³⁶⁾.

6.3. Оценка на съответствието на мерките с правилата за държавна помощ

6.3.1. Субсидии за инвестиции, предоставени от региона, а след това от STIF по силата на допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1

- (244) Предвид голямото сходство между субсидиите, предоставени от STIF съгласно допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, и предоставените в предходния период от региона, за двата механизма се прилага една и съща логика по отношение на съвместимостта с вътрешния пазар.
- (245) Тези субсидии за инвестиции не са отговаряли нито на нуждата от координация на транспорта, нито са представлявали компенсация за изпълнението на някои задължения, които са присъщи на понятието за публична услуга, както беше заключено в съображения 206 и 213. Следователно Комисията не може да се позове на член 93 от ДФЕС (или на произтичащото от него вторично право), за да направи оценка на тяхната съвместимост с вътрешния пазар.
- (246) За сметка на това обаче съгласно член 107, параграф 3 от ДФЕС за съвместими с вътрешния пазар могат да се считат помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес. Това важи по-специално за случаи на помощ за инвестиции, които подобряват начина, по който се осъществява въпросната икономическа дейност. Френските органи се позовават на приложимостта на тази разпоредба по отношение на механизма за помощ за инвестиции, приложен от регион Île-de-France.

⁽³⁵⁾ Решение на Съда от 21 юли 2016 г. по дело *Dilly's Wellnesshotel GmbH/Finanzamt Linz*, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, точка 47.

⁽³⁶⁾ Решение на Съда от 12 февруари 2008 г. по дело *Centre d'exportation du livre français (CELF) и Ministre de la Culture et de la Communication/Société internationale de diffusion et d'édition (SIDE)*, C-199/06, ECLI:EU:C:2008:79, точка 55.

- (247) Прилагането на механизъм за помощ за инвестиции за оборудване, което позволява количествено и качествено подобряване на предлагането на редовен обществен транспорт, превишаващо нивото на задълженията, които са били наложени на получателите при предоставянето на техните услуги преди да им бъдат предоставени субсидиите, е могло да подобри привлекателността на предлагането спрямо алтернативите за придвижване с лични автомобили. В този смисъл и предвид специфичните условия на Île-de-France, посочени в съображения 16 и 17, въпросните механизми са допринасяли за постигането на целта от общ интерес, както е определена в Бялата книга за постигането на Единно европейско транспортно пространство, 2011 г. ⁽³⁷⁾, в която се определя модалният преход от личния автомобил към средствата за обществен транспорт. При липсата на субсидиите превозвачите е нямало да могат да направят тези подобрения. Линиите, за които са предоставяни субсидии, всъщност са били губещи и тяхното икономическо равновесие вече е било зависимо от компенсациите за обществена услуга, предоставяни допълнително. Следователно разглежданите механизми са имали стимулиращ ефект.
- (248) Комисията констатира, че основата и размерът на субсидиите са били ограничени, така че от региона, а след това от STIF са се поемали само част от разходите за инвестиции. Максималният размер на субсидиите е достигал 50 % за обикновени автобуси и 60 % за екологични автобуси, т.е. помощта е била с умерен интензитет. Към това се добавя и факта, че субсидираното оборудване — в голямата си част автобуси — е могло да се използва само по изключение за друго предназначение или за други линии освен за тези, за които е основно е предоставена субсидията. От една страна, използването за друго предназначение освен за обществената услуга за превоз на пътници е било ограничено и дори забранено: в рамките на договора СТ1 и в регионалните допълнителни споразумения след 1999 г. всяка промяна на предназначението е била забранена за периода на намаляване на субсидията; преди 1999 г. това е било ограничено до първите 5 години. От друга страна, превозните средства, предназначени за градски транспорт на пътници, най-вече правостоящи, трудно могат да се използват за междуградски транспорт, при който е необходимо използване на туристически автобуси, пригодени за сеядщи пътници с използване на предпазни колани. И накрая, ако възможността за засягане на търговията между държавите членки не може да се изключи поради описаните в съображения 226 и 228 причини, по всички личи, че това въздействие е било ограничено предвид локалния размер на разглежданите пазари и поради договорната или материалната трудност, а дори и невъзможност, субсидираното оборудване да се преразпредели за други географски зони (във Франция или в Европа).
- (249) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че условията на търговия не са били засегнати до степен, която противоречи на общия интерес, и че двата разглеждани механизма са съвместими с вътрешния пазар поради съответствието си с член 107, параграф 3 от ДФЕС.

6.3.2. Вноска C2 по договора СТ2

- (250) В съображение 217 Комисията вече направи заключение, че за разлика от субсидиите, предоставяни от региона до 2008 г. или от STIF съгласно допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, вноската C2 по договора СТ2 би трябвало да се анализира в качеството ѝ на компенсация за обществена услуга.
- (251) Разглеждането на съвместимостта с вътрешния пазар на помощта, предоставена под формата на компенсация за изпълнението на определени задължения, които са присъщи на понятието за обществена услуга, се извършва с оглед на член 93 от ДФЕС. Решението на Комисията за прилагането на член 93 е обосновано от основните принципи, определени във вторичното право, произтичащо от член 93 от ДФЕС, и по-специално Регламент (ЕО) № 1370/2007, който е в сила от 3 декември 2009 г. Комисията проверява по-специално дали са спазени принципите, посочени в членове 3, 4 и 6 от Регламента.
- (252) В член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 се определя, че: „Когато компетентният орган реши да предостави на оператор по свой избор изключително право и/или компенсация от какъвто и да е характер в замяна на изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги, той прави това в рамките на обществена поръчка за услуги.“
- (253) Съгласно Указ № 2005-664 от 10 юни 2005 г. STIF е органът, организиращ услугата за редовен пътнически транспорт в Île-de-France, поради което той е компетентен орган за предоставянето на компенсация за обществена услуга. Тези компенсации, независимо дали става въпрос за техните компоненти С1 или С2, се предоставят в рамките на договора СТ2, който е договор за обществена услуга. Следователно съответствието с член 3 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 е спазено.
- (254) В член 4 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 се определя задължителното съдържание на договорите за обществена услуга.
- а) В приложение на параграф 1 от този член договорите за обществена услуга:
- определят ясно задълженията за извършване на обществени услуги, с които операторът на обществени услуги трябва да се съобрази, и съответните географски райони,

⁽³⁷⁾ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/bg/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144>

- установяват предварително, по обективен и прозрачен начин, параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, и естеството и обема на каквито и да било предоставени изключителни права, така че да се предотврати свръхкомпенсиране,
 - определят механизмите за разпределение на разходите, свързани с предоставянето на услугите.
- б) В приложение на параграф 2 от същия член в договорите за обществена услуга се определят механизмите за разпределение на приходите от продажба на билети.
- в) Що се отнася до параграф 3 от същия член, в него се определя, че срокът на обществените поръчки за градските автобусни превози не може да надвишава 10 години.
- г) В параграф 6 от същия член се посочва, че ако от операторите се изисква да спазват норми за качество, тези норми трябва да са посочени ясно в договора.
- (255) По отношение на договора СТ2 Комисията установява следното:
- а) Договорът СТ2 може да се квалифицира като договор за обществена услуга, доколкото с него, както беше доказано в съображения 214 и 216, на оператора се възлагат управлението и експлоатацията на обществените услуги за пътнически транспорт при наложени ЗОУ. С този договор се предвиждат вноски С1 и вноски С2, определени по прозрачен и обективен начин в член 53 от договора СТ2. Наличието на единна финансова сметка за услугата дава възможност за прецизно разпределение на разходите, свързани с предоставянето на услугите. Следователно се установява съответствие с член 4, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007.
 - б) Механизмите за разпределение на приходите от продажба на билети са описани много точно в член 50 от договора СТ2. По този начин е доказано съответствието с параграф 2 от горепосочения член.
 - в) Договорът СТ2 замества СТ1, считано от 2008 г. и за оставащия период до 31 декември 2016 г. Поради това е спазено съответствието с параграф 3 от горепосочения член.
 - г) В договора СТ2 са включени ясно определени стандарти за качество. По този начин е доказано съответствието с параграф 6 от горепосочения член.
- (256) И накрая, в член 6 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 и в приложението към него се описват основните принципи, които са водещи за определянето на компенсациите за обществена услуга:
- а) начин на изчисляване на „нетния финансов ефект“ по отношение на ЗОУ върху приходите и разходите на оператора на обществената услуга;
 - б) счетоводно разделяне на дейностите, свързани със ЗОУ, и тези, които се извършват на търговска начала;
 - в) определяне на „разумна печалба“, която операторът може да очаква чрез плащането на компенсация за обществена услуга;
 - г) стимули за поддръжката или развитието на ефективно управление, с което може да се предоставят качествени услуги.
- (257) По този въпрос проучването на Комисията се ограничава до вноската С2 от договора СТ2, тъй като вноската С1 не попада в обхвата на проучването, определен в решението за откриване на процедурата. Все пак, за да може да се вземе решение относно вноската С2, е необходимо да се обясни връзката между С1 и С2.
- (258) С вноската С1 се цели компенсиране на оперативния дефицит, изчислен като сумата на разходите за дейността (без свързани с инвестициите елементи, като например амортизационните отчисления), завишена с определен в договора марж и намалена с всички приходи и субсидии за дейността. За разлика от това вноската С2 се изчислява като сумата на амортизационните отчисления и следователно с нея се цели покриване само на разходите, направени вследствие на определените в договора задължения за инвестиране. Начинът на изчисляване на тези две вноски е описан ясно в договора СТ2 и приложенията към него, както е посочено в буква а) от съображение 256.
- (259) Според предоставената от STIF информация при всички линии, за които е сключен договор СТ2, е налице оперативен дефицит (още преди да се вземат предвид разходите, свързани с инвестиции), така че вноската С1 е винаги положителна⁽³⁸⁾. След като приходите и субсидиите, свързани с дейността, не са достатъчни за покриване дори на част от разходите за инвестиции на годишна основа, вноската С2 на практика е равна на сумата на амортизационните отчисления (завишена с разходите за финансиране), записани в единната финансова сметка.

⁽³⁸⁾ Вноската С1 представлява средно 61 % от разходите за дейността и от договорната печалба. Приходите от дейността представляват средно 31 % от разходите за дейността и от договорната печалба.

- (260) О това разграничаване става ясно, че определянето на „разумната печалба“ по смисъла на член 6 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 зависи изцяло от вноската С1, а не от вноската С2. Следователно буква в) от съображение 256 не може да се приложи за вноската С2, разглеждана само по себе си. За сметка на това може да се установи, че с вноската С2 транспортният оператор по никакъв начин не може да получи свръхкомпенсация, тъй като с тази вноска се покриват само разходите за инвестиции, които са понесени реално и записани отново под формата на амортизационни отчисления във финансовата сметка на всяка линия.
- (261) Що се отнася до буква б) от съображение 256, Комисията отбелязва, че наличието на финансова сметка за услугата, която е отделна за всяка линия, за която е налице договор за обществена услуга, дава възможност, от една страна, да се гарантира счетоводно разделяне от евентуални други дейности на оператори, и от друга страна, да се определят всички приходи и разходи, свързани с изпълнението на обществената услуга, съгласно принципите, посочени в приложението към Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (262) И накрая, що се отнася до буква г) от съображение 256, в член 49 от договора СТ2 се предвижда, че „освен възнаграждението, по отношение на предприятието са предвидени разпределение на печалбата, бонуси и санкции, свързани с [оперативните] резултати при изпълнението на референтната услуга“. Следователно компенсацията за обществена услуга, част от която е вноската С2, се вписва в достатъчно добре разработена система от стимули, така че да се счита, че е спазен Регламент (ЕО) № 1370/2007.
- (263) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че вноската С2 от договора СТ2 е в съответствие с основните принципи, определени в Регламент (ЕО) № 1370/2007 за изчисляване на компенсациите за обществена услуга, и от това следва, че тази вноска може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 93 от ДФЕС. Това заключение, което се ограничава само до вноската С2, не засяга съвместимостта на компенсациите по договора СТ2 в тяхната цялост (тъй като вноската С1 не попада в приложното поле на настоящото решение).

7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (264) Субсидиите за инвестиции, предоставени от регион Île-de-France в рамките на последователните решения от 1994 г., 1998 г. и 2001 г., представляват неправомерно приведена в действие държавна помощ в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Що се отнася обаче до нейната съвместимост с член 107, параграф 3 от ДФЕС, Комисията обявява тази помощ за съвместима с вътрешния пазар.
- (265) Субсидиите за инвестиции, предоставени от STIF съгласно допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, представляват неправомерно приведена в действие държавна помощ в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Що се отнася обаче до нейната съвместимост с член 107, параграф 3 от ДФЕС, Комисията обявява тази помощ за съвместима с вътрешния пазар.
- (266) Компенсациите за обществена услуга, предоставени от STIF под формата на вноската С2 от договора СТ2, представляват държавна помощ, която, тъй като не изпълнява определени формални критерии от Регламент (ЕО) № 1370/2007, не е обхваната от предвиденото в този регламент освобождаване от задължението за уведомяване. Що се отнася обаче до нейната съвместимост с член 93 от ДФЕС, Комисията обявява тази помощ за съвместима с вътрешния пазар.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Схемата за помощ, неправомерно приведена в действие от Франция в периода 1994—2008 г. под формата на субсидии за инвестиции, предоставяни от регион Île-de-France в рамките на решенията CR 34-94, CR 44-98 и CR 47-01, е съвместима с вътрешния пазар.

Член 2

Схемата за помощ, неправомерно приведена в действие от Франция след 2008 г. под формата на субсидии за инвестиции, предоставяни от STIF в рамките на допълнителното споразумение № 3 към договора СТ1, е съвместима с вътрешния пазар.

Член 3

Схемата за помощ, неправомерно приведената в действие от Франция под формата на вноските C2, предоставяни от STIF в рамките на договора СТ2, е съвместима с вътрешния пазар.

Член 4

Адресат на настоящото решение е Френската република.

Съставено в Брюксел на 2 февруари 2017 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Член на Комисията

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/1471 НА КОМИСИЯТА**от 10 август 2017 година****за изменение на Решение 2013/162/ЕС за преразглеждане на годишните разпределени количества емисии за държавите членки за периода от 2017 до 2020 г.***(нотифицирано под номер C(2017) 5556)*

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Решение № 406/2009/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно усилията на държавите членки за намаляване на техните емисии на парникови газове, необходими за изпълнение на ангажиментите на Общността за намаляване на емисиите на парникови газове до 2020 г. ⁽¹⁾, и по-специално четвъртата алинея от член 3, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) В Решение 2013/162/ЕС на Комисията ⁽²⁾ се определят годишните разпределени количества емисии за държавите членки (ГРКЕ) за периода от 2013 до 2020 г., като се използват данни от инвентаризациите на парниковите газове (ПГ) на държавите членки, определени в съответствие с насоките на Междуправителствения комитет по изменение на климата (МКИК) от 1996 г. за националните инвентаризации на емисиите на парникови газове, налични към момента на приемането му.
- (2) След приемането на Решение 2013/162/ЕС, в член 6 от Делегиран регламент (ЕС) № 666/2014 на Комисията ⁽³⁾ се изисква държавите членки да докладват инвентаризациите на парникови газове, определени в съответствие с насоките на IPCC от 2006 г. за националните инвентаризации на емисиите на парникови газове и с насоките за докладване на Рамковата конвенция на Обединените нации по изменението на климата (РКООНИК) относно годишните инвентаризации, както е посочено в Решение 24/CP.19 на Конференцията на страните по РКООНИК.
- (3) В член 27 от Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾ се изисква Комисията да проучи въздействието от използването на насоките на МКИК от 2006 г. или от промените в използваните методики на РКООНИК върху общите емисии на парникови газове на държавата членка, от значение за член 3 от Решение № 406/2009/ЕО, до декември 2016 г., с оглед да се гарантира съгласуваност между методиките, използвани за определяне на ГРКЕ, и годишното докладване от държавите членки след датата на провеждане на това проучване.
- (4) В съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) № 525/2013 и въз основа на данните от инвентаризацията на емисиите на ПГ, прегледани съгласно член 19 от посочения регламент, Комисията проучи въздействието от използването на насоките на МКИК от 2006 г. и от промените в използваните методики на РКООНИК върху инвентаризациите на емисиите на ПГ на държавите членки. За повечето държави членки разликата в сумарните емисии на парникови газове от значение за член 3 от Решение № 406/2009/ЕО е над 1 %. В светлината на това проучване всички годишни разпределени количества емисии на държавите членки за периода 2017 — 2020 г., съдържащи се в приложение II към Решение 2013/162/ЕС, следва да бъдат изменени, за да се вземат предвид актуализираните инвентаризационни данни, докладвани и прегледани в съответствие с член 19 от Регламент (ЕС) № 525/2013 през 2016 г. Такова изменение следва да се извърши, като се използва същата методика като използваната за определяне на годишните разпределени количества емисии по силата на Решение 2013/162/ЕС.
- (5) Изменението на ГРКЕ следва да се ограничи до отпуснатите за годините от 2017 до 2020 г., тъй като за емисиите на парникови газове за годините от 2013 до 2016 г. държавите членки повече не могат да променят своите политики и мерки. Въпреки това, по съображения за яснота, цялото приложение II към Решение 2013/162/ЕС следва да бъде заменено, като същевременно се запазят без промени ГРКЕ за годините от 2013 до 2016 г.

⁽¹⁾ ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 136.

⁽²⁾ Решение 2013/162/ЕС на Комисията от 26 март 2013 г. за определяне на годишните разпределени количества емисии за държавите членки за периода от 2013 г. до 2020 г. съгласно Решение № 406/2009/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 90, 28.3.2013 г., стр. 106).

⁽³⁾ Делегиран регламент (ЕС) № 666/2014 на Комисията от 12 март 2014 г. за установяване на съществени изисквания за система на Съюза за инвентаризация и за отчитане на промените в потенциалите за глобално затопляне и международно възприетите указания за инвентаризация в съответствие с Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 179, 19.6.2014 г., стр. 26).

⁽⁴⁾ Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2013 г. относно механизъм за мониторинг и докладване на емисиите на парникови газове и за докладване на друга информация, свързана с изменението на климата, на национално равнище и на равнището на Съюза и отмяна на Решение № 280/2004/ЕО (ОВ L 165, 18.6.2013 г., стр. 13).

- (6) Член 2 от Решение 2013/162/ЕС се отнася за стойностите на потенциала за глобално затопляне от 4-тия доклад на МКИК за оценка, приет с Решение 15/СР.17 на Конференцията на страните по РКООНИК. Междувременно Конференцията на страните по РКООНИК прие ново Решение 24/СР.19, с което се отменя Решение 15/СР.17 и се потвърждават стойностите от 4-тия доклад на МКИК за оценка. В член 7 от Делегиран регламент (ЕС) № 666/2014 се изисква държавите членки и Комисията да използват потенциалите за глобално затопляне, посочени в приложение III към Решение 24/СР.19, за целите на определянето и докладването на инвентаризации на парникови газове съгласно член 7, параграфи 1—5 от Регламент (ЕС) № 525/2013. Ето защо, по съображения за яснота, позоваването на Решение 15/СР.17 в член 2 от Решение 2013/162/ЕС следва да бъде заменено с позоваване на Решение 24/СР.19.
- (7) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Комитета по изменение на климата,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Решение 2013/162/ЕС се изменя, както следва:

- 1) В член 2 „Решение 15/СР.17“ се заменя с „Решение 24/СР.19“.
- 2) Приложение II се заменя с текста на приложението към настоящото решение.

Член 2

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 10 август 2017 година.

За Комисията
Miguel ARIAS CAÑETE
Член на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ II

Годишни разпределени количества емисии за държавите членки за 2013 г.—2020 г., изчислени с прилагане на стойностите на потенциала за глобално затопляне от четвъртия доклад на МКИК за оценка

Държава членка	Годишно разпределено количество емисии (тонове еквивалент на въглероден диоксид)							
	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Белгия	82 376 327	80 774 027	79 171 726	77 569 425	76 190 376	74 703 759	73 217 143	71 730 526
България	28 661 817	28 897 235	29 132 652	29 368 070	27 481 112	27 670 637	27 860 163	28 049 688
Чешка република	65 452 506	66 137 845	66 823 185	67 508 524	67 971 770	68 581 207	69 190 644	69 800 080
Дания	36 829 163	35 925 171	35 021 179	34 117 187	34 775 642	33 871 444	32 967 246	32 063 048
Германия	495 725 112	488 602 056	481 479 000	474 355 944	453 842 854	446 270 289	438 697 724	431 125 160
Естония	6 296 988	6 321 312	6 345 636	6 369 960	5 928 965	5 960 550	5 992 135	6 023 720
Ирландия	47 226 256	46 089 109	44 951 963	43 814 816	41 194 830	40 110 780	39 026 731	37 942 682
Гърция	61 003 810	61 293 018	61 582 226	61 871 434	61 029 668	61 298 009	61 566 349	61 834 690
Испания	235 551 490	233 489 390	231 427 291	229 365 191	225 664 376	223 560 157	221 455 939	219 351 720
Франция	408 762 813	403 877 606	398 580 044	393 282 481	371 789 603	366 284 473	360 779 342	355 274 211
Хърватия	21 196 005	21 358 410	21 520 815	21 683 221	20 147 020	20 330 287	20 513 553	20 696 819
Италия	317 768 849	315 628 134	313 487 419	311 346 703	307 153 729	304 562 057	301 970 385	299 378 714
Кипър	5 919 071	5 922 555	5 926 039	5 929 524	4 196 633	4 122 837	4 049 042	3 975 247
Латвия	9 279 248	9 370 072	9 460 897	9 551 721	9 747 135	9 834 273	9 921 411	10 008 549
Литва	17 153 997	17 437 556	17 721 116	18 004 675	18 033 267	18 327 321	18 621 376	18 915 430
Люксембург	9 814 716	9 610 393	9 406 070	9 201 747	8 992 800	8 780 781	8 568 762	8 356 742
Унгария	50 796 264	51 906 630	53 016 996	54 127 362	50 432 363	51 347 175	52 261 987	53 176 800
Малта	1 168 514	1 166 788	1 165 061	1 163 334	1 174 524	1 173 666	1 172 808	1 171 950
Нидерландия	125 086 859	122 775 394	120 463 928	118 152 462	116 032 216	113 763 728	111 495 240	109 226 752
Австрия	54 643 228	54 060 177	53 477 125	52 894 074	51 372 672	50 751 430	50 130 188	49 508 946
Полша	204 579 390	205 621 337	206 663 283	207 705 229	210 107 929	211 642 729	213 177 529	214 712 329
Португалия	49 874 317	50 139 847	50 405 377	50 670 907	48 431 756	48 811 632	49 191 508	49 571 384
Румъния	83 080 513	84 765 858	86 451 202	88 136 547	90 958 677	92 739 954	94 521 231	96 302 508
Словения	12 278 677	12 309 309	12 339 941	12 370 573	12 161 170	12 196 719	12 232 267	12 267 816
Словакия	25 877 815	26 203 808	26 529 801	26 855 793	26 759 746	27 028 129	27 296 513	27 564 896
Финландия	33 497 046	32 977 333	32 457 619	31 937 905	31 771 327	31 185 203	30 599 079	30 012 956
Швеция	43 386 459	42 715 001	42 043 544	41 372 087	39 377 620	38 772 710	38 167 800	37 562 890
Обединено кралство	358 980 526	354 455 751	349 930 975	345 406 200	360 630 247	357 464 952	354 299 657	351 134 362“

ISSN 1977-0618 (електронно издание)
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG