



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 11.9.2009
С(2009) 6796 окончателен

Относно: Държавна помощ № N 175/2009 (ex PN 132/2008) — България — Средства от републиканския бюджет под формата на капиталови трансфери за модернизация на подвижен железопътен състав за пътнически превози за „БДЖ“ ЕАД

Уважаема госпожо Министър,

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) С електронно писмо, заведено на 20 март 2009 г., българските власти уведомиха Комисията за държавната помощ, която възнамеряват да предоставят на железопътния превозвач „БДЖ“ ЕАД за ремонта, рециклирането и модернизацията на подвижния железопътен състав.
- (2) С писмо от 19 май 2009 г. Комисията поиска от държавата-членка да предостави допълнителна информация, която беше предадена с писмо от 12 юни 2009 г., заведено от нашите служби на 19 юни 2009 г.

Нейно Превъзходителство д-р Румяна Желева
Министър на външните работи
ул. „Ал. Жендов“ 2
1040 СОФИЯ
BULGARIA

Commission européenne, B-1049 Bruxelles – Belgique
.Телефон : (32-2) 299 11 11.

2. ОПИСАНИЕ НА ПОМОЩТА

2.1. Сегашно състояние

- (3) Съгласно Закона за железопътния транспорт¹ „БДЖ“ ЕАД² има за задача да предоставя обществени услуги в областта на пътническия превоз с железопътен транспорт, който дружеството извършва по силата на договор, сключен с Министерството на транспорта на 29 юни 2004 г.³ (наричан по-долу „договор за управление“).
- (4) Подвижният железопътен състав за пътнически превоз представлява основният компонент от актива на „БДЖ“ ЕАД. Състоящ се от локомотиви, вагони и електромотрисни влакове, този състав е остарял и отчасти в неизправно състояние. Понякога някои елементи са дори превишили срока на техническа експлоатация. Около 50 % от подвижния железопътен състав е българско производство, като последната произведена серия е от 1993 г. Останалата част от парка е произведена в Германия, като последната доставка на нов подвижен състав е била през 1990 г. и оттогава потребностите са били попълвани само с оборудване втора употреба.
- (5) Съгласно сведенията, предоставени от българските власти, 67 % от вагоните са превишили амортизационния срок, определен на 20 години. Към тази група спадат 100 % от спалните вагони, 89 % от първокласните и 57 % от второкласните вагони. Наистина „БДЖ“ ЕАД разполага с 52 вагона, ремонтирани в рамките на програмата за оздравяване, финансирана от Европейската банка за възстановяване и развитие, които са включени в съставите на ускорените бързи влакове.
- (6) С това изключение вагоните, които са в експлоатация, не отговарят на съвременните стандарти за комфорт. Така само 8 % от железопътните вагони имат климатични инсталации, 6 % притежават модерна санитарна система и 30 % са снабдени с автоматична система за затваряне, отваряне и блокиране на вратите. Освен това половината от спалните вагони се отопляват с твърдо гориво, което замърсява силно околната среда.
- (7) Средната възраст на всички вагони от железопътния състав на „БДЖ“ ЕАД е 26,2 години.

¹ Закон за железопътния транспорт, Български държавен вестник (наричан по-долу „ДВ“) бр. 97 от 28 ноември 2000 г., точка 9, стр. 4, № 592.

² „Български държавни железници“ ЕАД (еднолично акционерно дружество).

³ Договор за извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт от 29.6.2009 г.

- (8) Поради остарелия и несъответстващ на изискванията подвижен железопътен състав, през особено тежката зима на 2008 г. в България станаха многобройни железопътни инциденти. Този период беше белязан с трагичния инцидент, станал на линията София—Кардам и довел до 8 загинали и 4 тежко ранени. Вследствие на тези произшествия всички спални вагони и част от кушет-вагоните бяха извадени от експлоатация. В резултат, към настоящия момент на разположение е само 30 % от подвижния състав, необходим за извършването на транспортната услуга.
- (9) Поради това „БДЖ“ ЕАД е принудено вече да задоволява потребностите от експлоатационна техника чрез съкращаване на влаковите композиции за сметка на влошаване на услугата.
- (10) При тези условия стана наложително действието на държавните органи с оглед приемането на насърчителни мерки чрез въвеждане на инвестиционна програма за ремонт на подвижния железопътен състав.

2.2. Цел на помощта

- (11) Помощта е предназначена за ремонт на подвижния железопътен състав на базата на инвестиционен план, изготвен от „БДЖ“ ЕАД.
- (12) Помощта има за цел да се насърчи развитието на регионите, обслужвани и свързвани с редовни железопътни линии.
- (13) В действителност, увеличаването на обема на железопътния състав, отговарящ на техническите норми на експлоатация, ще доведе в крайна сметка до активизирането на трафика и до запазването на една достъпна транспортна услуга в полза на всички слоеве на населението. Поддържането на регионалните и междурегионалните транспортни връзки ще доведе до създаване на благоприятни условия за мобилност на работниците, ускоряване на обмена и увеличаване на инвестициите. Това е от особено голямо значение за зоните с неразвита инфраструктура.
- (14) От друга страна, модернизацията на подвижния железопътен състав ще съдейства за въвеждането на качествена услуга в полза на пътниците, която отговаря на условието за безопасност на движението.
- (15) Накрая, заменянето на оборудването, замърсяващо околната среда, ще допринесе за подобряване на екологичните показатели на железопътния транспорт, по-специално в сравнение с автомобилния превоз.

2.3. Национално правно основание

- (16) Въз основа на заключенията на Анкетната комисия ad hoc относно трагичния инцидент, станал на железопътната линия София—Кардам на 28 февруари 2008 г., и относно безопасността в сектора на железопътния

транспорт⁴ Народното събрание прие на 19 февруари 2009 г. мерки, имащи за цел да насърчат развитието на железопътния транспорт в България чрез въвеждането на модернизирани и безопасни пътнически превози с железопътен транспорт, гарантирайки по този начин ефикасното прилагане на Закона за железопътния транспорт⁵. Във връзка с това и в съответствие с Постановление № 11 от 20 януари 2009 г.⁶, взето съгласно Закона за държавния бюджет за 2009 г.⁷ и отнасящо се до предоставяне на кредити от държавния бюджет за непредвидени разходи, Министерският съвет отпусна необходимите средства за модернизацията и реконструкцията на вагони на „БДЖ“ ЕАД.

- (17) Чрез анекс към договора за управление от 4 март 2009 г.⁸ Министерството на транспорта и „БДЖ“ ЕАД одобриха принципа на държавната помощ, бюджетната сума и начините за нейното привеждане в действие.

2.4. Администриране на помощта

- (18) По силата на постановлението, издадено от Министерския съвет под № 27/2009, и във връзка с изпълнението на държавния бюджет, на Министерството на финансите е възложено да упражнява финансовия контрол на „БДЖ“ ЕАД.
- (19) В качеството си на страна по договора, Министерството на транспорта упражнява оперативния контрол по изпълнението на инвестиционния проект.

2.5. Географски и секторен обхват на мярката

- (20) Помощта ще бъде предоставена за цялата територия на България, разглеждана като регион с подпомагане в смисъла на дерогацията,

⁴ Решение на НС от 19.02.2009 по доклада на Временната анкетна комисия за проучване на обстоятелствата за трагичния инцидент във влака София—Кардам на 28.2.2008 г., както и на нормативната уредба, свързана с безопасността на железопътния транспорт, публикувана в ДВ, бр. 16 от 27 февруари 2009 г.

⁵ Вж. бел. 4 по-горе.

⁶ Постановление № 11 от 20 януари 2009 година за разходване на средствата от резерва за непредвидени и неотложни разходи в частта за допълнителни фискални мерки по чл. 1, ал. 2, т. 4.3 от Закона за държавния бюджет на Република България.

⁷ Закон за държавния бюджет на Р. България за 2009 г. — параграф 7 от преходните и заключителни разпоредби, публикуван в ДВ, бр. 110 от 30 декември 2008 г.; изменението е публикувано в ДВ, бр. 12 от 13 февруари 2009 г.

⁸ Анекс към Договора за извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт от 04.03.2009 г.

предвидена от член 87, параграф 3, буква а) от Договора, в съответствие с решението на Комисията N 1/2007 относно картата на националната регионална помощ за периода 2007—2013 г.⁹

- (21) Държавната помощ може да се използва само за пътнически превоз с железопътен транспорт.

2.6. Бенефициер на помощта

- (22) Прекият бенефициер на помощта е дружеството „БДЖ“ ЕАД („Български държавни железници“ ЕАД). Става въпрос за железопътно дружество в смисъла на Директива 91/440/ЕИО¹⁰.
- (23) Съгласно Закона за железопътния транспорт, въз основа на наредбата, приета с министерско постановление № 311 от 2001 г. и във връзка с правния режим за икономическите услуги от общ интерес¹¹, както и в съответствие с Решение № 474 на Министерския съвет¹², на „БДЖ“ ЕАД е възложено да предоставя обществена услуга в сектора на железопътния транспорт.
- (24) Това решение възлага на превозвача задължението да превозва пътниците с крайградски, междурегионални и регионални влакове по главни и второстепенни линии на страната и да осигури пътнически транспортни услуги при преференциални социални тарифи, приложими за категориите пътници, определени с постановление на Министерския съвет № 295 от 2001 г. Международният транспорт и транспортът с експресни влакове са изрично изключени от обхвата на задачата за обществена услуга.
- (25) „БДЖ“ ЕАД получава от държавата за тази цел компенсация за изпълнение на задачата за обществена услуга. Предвидена от договора за управление, последната се определя ежегодно с правилника за изпълнение на закона за държавния бюджет за съответната година. Бенефициерът получава помощта по график, определен в анекса към договора за управление. Компенсацията обаче не покрива закупувания, нито операции за обновяване на подвижния железопътен състав.

⁹ Публикувано в ОВ С 73, 30.3.2007 г., стр. 15.

¹⁰ Директива на Съвета относно развитието на железниците в Общността, публикувана в ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 24. Последно изменена с Директива 2007/58/ЕО.

¹¹ Наредба за условията и реда за възлагане на задълженията за извършване на обществени превозни услуги в железопътния транспорт, приета с постановление № 311 на Министерския съвет от 2001 г.

¹² Решение № 474 на Министерския съвет от 2004 г.

- (26) Начините на изпълнение на задачата за обществена услуга са определени от договора за управление от 29 юни 2004 г., продължен с анекс от 22 декември 2008 г. за срок от една година, считано от 1 януари 2009 г. Съвкупността от мерките за помощ, които изтичат на 31 декември 2009 г., са одобрени с решения на Комисията N 153/2007 и N 181/2007, както и N 109/2007, приети въз основа на разпоредбите от приложение V към Договора за присъединяване на България и Румъния¹³. Съгласно тези решения компенсациите за обществена услуга, извършена в сектора на железопътния транспорт, представляват съществуваща помощ по смисъла на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г.¹⁴.
- (27) Нов договор за управление ще бъде сключен от 1 януари 2010 г. в съответствие с разпоредбите на Регламент № 1370/2007¹⁵.

2.7. Период на получаване на помощта

- (28) Средствата ще бъдат предоставени на превозвача на траншове в рамките на една година, считано от датата на настоящото решение и не по-късно от 31 декември 2009 г. Българските власти предложиха ориентировъчен график, който ще бъде приет в изпълнение на решението на Комисията.

2.8. Бюджет на помощта

- (29) Помощта за инвестициите за ремонт на подвижния железопътен състав ще бъде финансирана от приходите, получени от държавния бюджет.
- (30) Предвидена е максимална сума от 44 500 000 BGN (български лева). Нейната равностойност в евро е 22 752 488,71 според фиксирания едностранен обменен курс от 1,95583 BGN/EUR.

2.9. Вид на помощта

- (31) Индивидуалната помощ за ремонт на подвижния железопътен състав ще бъде отпусната под формата на пряка субсидия.
- (32) „БДЖ“ ЕАД се задължава преди одобрението от Министерството на транспорта да представи списък на проекти за ремонт, отговарящи на условията за публично финансиране. Бенефициерът на помощта трябва да представя отчет за извършените разходи в края на всяко тримесечие.

¹³ Публикувано в ОВ L 157, 21.6.2005 г., стр. 93.

¹⁴ За установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО, публикуван в ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1

¹⁵ Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и Съвета от 23 октомври 2007 година 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, публикуван в ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.

- (33) Таванът на интензитета на помощта се изразява като процент от brutния еквивалент на помощта за съответните разходи.
- (34) Максималният интензитет на помощта не може да надхвърля 50 % от общия размер на инвестицията в рамките на 44 500 000 BGN (22 752 488,71 EUR).
- (35) Превозвачът са задължава освен това да положи всички необходими и адекватни усилия, за да продаде при пазарни условия оборудването, което вече не използва. В този случай се предвижда получените в резултат на операцията приходи да бъдат извадени от сумата на допустимите разходи.

2.10. Описание на подвижния железопътен състав

1.1.1. Опис

- (36) Българските власти представиха подробен списък на всички вагони и електромотрисни влакове, както в експлоатация, така и спрени от движение, които ще бъдат обект на възстановяване и/или ремонт в рамките на инвестиционната програма, изготвена от „БДЖ“ ЕАД. Възстановителните и ремонтните работи по локомотивите няма да получат публична финансова помощ.
- (37) Българските власти заявиха, че средната възраст на подвижния състав, който ще бъде обект на субсидираните работи, е повече от 15 години.
- (38) Ремонтният подвижен железопътен състав ще остане предназначен единствено за регионалния и междурегионалния пътнически превоз. Той ще бъде зачислен там за срок от минимум 15 години.

1.1.2. Операции, включени в обхвата на помощта за инвестиции

- (39) Изготвеният от „БДЖ“ ЕАД инвестиционен план предвижда:
- а) рециклиране на 40 железопътни вагона;
 - б) ремонт и поддържане на предавателните кутии на 10 електромотрисни влака;
 - в) ремонт и модернизация на 150 железопътни вагона (67 вагона ще бъдат обект на основен ремонт, а 83 — на среден ремонт);
 - г) пълно възстановяване на 30 железопътни вагона;
 - д) инсталиране на системи за климатизация в 40 вагона;
 - е) модернизация на системата за автоматично блокиране на вратите в 125 вагона.

- (40) Българските власти уточниха, че работите по смяна на подвижния състав ще се извършват в съответствие с най-новите стандарти за оперативна съвместимост на железопътната система и с нормите за опазване на околната среда и за безопасност.
- (41) В края на тези работи подвижният състав ще бъде с минимален срок на експлоатация 15 години.
- (42) Инвестиционният план не предвижда закупуване на нов подвижен състав.

2.11. Принос за последователна стратегия за регионално развитие

- (43) Министерският съвет прие през февруари 2009 г. документ, определящ неговата „Визия за нова политика за развитие на българските железници 2008—2013 г.“¹⁶. В тези рамки българското правителство е изготвило и одобрило Стратегия за развитие на българските железници¹⁷, като неразделна част от стратегията за регионално развитие.
- (44) Съответните мерки са насочени както към модернизация и развитие на железопътната инфраструктура, така и към ремонт на подвижния железопътен състав.
- (45) Така те допринасят за гарантиране на:
 - а) безопасността на железопътния превоз (по-специално чрез въвеждане на системи за противопожарна сигнализация и аварийно спиране);
 - б) редовността на услугата, по-специално по междурегионалните линии;
 - в) комфорта на пътниците;
 - г) капацитета за пътнически превоз;
 - д) поддържането на транспортна услуга на приемливи цени за категориите от населението в неравностойно положение;
 - е) мобилността на активните слоеве на населението, състоящи се предимно от работници и учащи;
 - ж) превоза към и/или в зоните с недостатъчно покритие или с труден достъп;
 - з) като допълнение — помощ за технологичната железопътна експертиза.

¹⁶ Визия за нова политика за развитие на българските железници 2008–2013 г.

¹⁷ Стратегия за развитие на българските железници.

- (46) Като цяло мерките са насочени към поощряване на:
- а) намаляването на регионалните различия — залог за хармонична интеграция в Европейския съюз;
 - б) активизирането на железниците на територията на България при съобразяване с устойчивото регионално развитие;
 - в) взаимосвързаността и оперативната съвместимост на българската железопътна мрежа с трансевропейските мрежи;
 - г) подобряването на екологичните показатели на железопътния транспорт (чрез монтаж на по-малко замърсяващо оборудване);
 - д) конкурентоспособността на железопътния транспорт, по-специално по отношение на по-силно замърсяващия околната среда автомобилен транспорт (което води по-специално до намаляване на движението по пътищата).

2.12. Комбиниране на помощта с други мерки

- (47) От уведомлението следва, че помощта за ремонт на подвижния железопътен състав не може да се комбинира с други мерки за помощ съответстващи на същите допустими разходи, все едно дали са предоставени от държавата или от Общността.

3. ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА

3.1. Наличие на помощ

- (48) Съгласно член 81, параграф 1 от Договора за ЕО „всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с общия пазар“.
- (49) Определянето на национална мярка като държавна помощ предполага да бъдат изпълнени следните кумулативни условия: 1) въпросната мярка да предоставя предимство чрез държавни ресурси, 2) това предимство да бъде изборително и 3) разглежданата мярка да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да има вероятност да засегне търговията между държавите-членки.
- (50) Помощта за инвестиции предоставя конкурентно предимство на „БДЖ“ ЕАД. Всъщност преките субсидии покриват част от разходите за инвестиции, които в един конкурентен пазар трябва да се понесат от дружеството.

- (51) Критерият за държавни ресурси и за отговорност на държавата също е изпълнен, тъй като, от една страна, помощта е финансирана чрез ресурси от централния бюджет и, от друга страна, е управлявана от Министерството на финансите, орган на държавната администрация.
- (52) Нарушаването на конкуренцията и засягането на търговията между държавите-членки също са потенциално налице, доколкото инвестиционната помощ засилва конкурентните позиции на дружеството-бенефициер спрямо неговите конкуренти, които са изключени от това икономическо предимство. „БДЖ“ ЕАД в действителност присъства на либерализираните пазари — на товарните превози или (предстоящо) на международния пътнически превоз. Освен това, железниците се конкурират с други видове транспорт, при това либерализирани. По тази причина операторите на автомобилните пътища и летищата на другите държави-членки ще имат по-големи трудности да проникнат на съответния пазар и да предложат по този начин своите услуги на българска територия.
- (53) На изложените по-горе основания Комисията стига до заключението, че въпросните мерки попадат в приложното поле на член 87, параграф 1 от Договора.

3.2. Съвместимост на мярката при прилагане на Ръководните насоки за железопътните предприятия¹⁸ и Насоките за национална регионална помощ¹⁹

- (54) „БДЖ“ ЕАД представлява железопътно предприятие съгласно член 3 от Директива 91/440/ЕИО²⁰. Следователно помощта трябва да бъде оценена съгласно Ръководните насоки за железопътните предприятия в съответствие с точка 15 от тях²¹.
- (55) Съгласно точка 33, буква е) от Ръководните насоки за железопътните предприятия помощите за подвижния състав могат да се разглеждат като помощи с регионален обхват. В този случай са в сила точки от 34 до 40 от Ръководните насоки за железопътните предприятия, както и съответните разпоредби на Насоките за национална регионална помощ, ако това не се изключва изрично от гореспоменатите разпоредби на Ръководните насоки за железопътните предприятия.

¹⁸ Ръководни насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия, публикувани в ОВ С 184, 22.7.2008 г., стр. 8.

¹⁹ Насоки за национална регионална помощ за 2007—2013 г., публикувани в ОВ С 54, 4.3.2006 г., стр. 13.

²⁰ Вж. бел. 22 по-горе.

²¹ Вижте също параграф 8 и бележка под линия 9 от националните ръководни насоки

- (56) Във връзка с това Комисията отбелязва, че помощта за „БДЖ“ ЕАД се отнася до инвестиции за модернизация в подвижния железопътен състав, който ще бъде предназначен за пътнически превоз. Става следователно въпрос за инвестиция по смисъла на точка 34 от Ръководните насоки за железопътните предприятия.
- (57) Цялата българска територия, където мярката ще упражни своето въздействие, е допустима за предоставяне на помощи за инвестиции в съответствие с дерогацията, предвидена от член 87, параграф 3, буква а) от Договора.
- (58) Съгласно точка 35 от Ръководните насоки за железопътните предприятия, тази дерогация се прилага за всякакви видове инвестиции в подвижния състав, били те първоначални или за подмяна. За помощите за инвестиции за подмяна, дерогацията се прилага само когато всичкият подвижен състав, модернизиран в резултат на помощта, е с възраст над 15 години. Модернизираният подвижен състав ще бъде във всички случаи с възраст над 15 години. Следователно точка 35 от Ръководните насоки за железопътните предприятия е изпълнена.
- (59) С цел да се избегнат нарушенията на конкуренцията в ущърб на общия интерес, помощта за инвестиции за ремонта на подвижния състав трябва да отговаря на четири кумулативни условия, формулирани в точка 36 от Ръководните насоки за железопътните предприятия.
- а) Функционално предназначение на подвижния железопътен състав
- (60) Въпросният подвижен състав трябва да бъде предназначен изключително за пътническите градски, извънградски и регионални транспортни услуги. От друга страна, използването му за междурегионални транспортни услуги е допустимо само ако въздействието върху регионалното развитие на обслужваните региони може да бъде доказано, по-специално чрез редовността на услугата.
- (61) От допълнителното споразумение към договора за управление от 4 март 2009 г. следва, че ремонтираният и/или модернизираният подвижен състав ще бъде предназначен изключително за пътническите градски, извънградски, регионални и междурегионални транспортни услуги на територията на Република България.
- (62) Помощта за междурегионалните линии се обосновава чрез положителното въздействие, което ще окажат върху регионалното развитие предложените услуги на приемливи цени по редовните връзки. Поради недостатъчния подвижен състав в експлоатация тези връзки бяха временно нарушени. Възстановяването на постоянната междурегионална железопътна връзка ще улесни и ще насърчи мобилността на активното население и ще стимулира косвено търговията в регионите, които отговарят изцяло на условията на член 87, параграф 3, буква а) от Договора.

(63) Комисията счита, че поради наложителния и целенасочен характер на помощта за инвестиции, рискът от неуспех за ефективното отваряне на пазара на международния пътнически превоз и международния каботаж след влизането в сила на третия пътнически пакет не е значителен. В допълнение към това България е отворила вече за конкуренцията своя вътрешен пазар на търговски пътнически превози.

(64) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че критерият за предназначение на инвестицията, посочен в точка 36, буква а) от Ръководните насоки за железопътните предприятия, е изпълнен от разглежданата мярка.

б) Регионално предназначение на подвижния железопътен състав

(65) Според Ръководните насоки за железопътните предприятия въпросният подвижен състав трябва да остава изключително предназначен за специфичния регион или за специфичната линия (преминаваща през множество региони), за които той се е ползвал от помощи в продължение на минимум 10 години.

(66) В това отношение българските власти уточняват, че подвижният състав, ремонтиран благодарение на помощта, ще бъде използван изключително за нуждите на регионалния и междурегионалния пътнически превоз на националната територия. Държавата ще гарантира запазването на инвестициите за определените цели за минимален период 15 години.

(67) Въз основа на представените елементи Комисията констатира, че критерият за географско предназначение, посочен в точка 36, буква б) от Ръководните насоки за железопътните предприятия, също е изпълнен.

в) Технически стандарти и норми за екологосъобразност

(68) Заместващият подвижен състав трябва да отговаря на стандартите за оперативна съвместимост, безопасност и екологосъобразност, приложими за въпросната железопътна мрежа.

(69) С цел да се гарантира безопасността на транспорта и да се осигури комфортът на пътниците, българските власти заявиха, че работите за ремонт и модернизация ще бъдат извършени съгласно най-новите технически стандарти за оперативна съвместимост на железопътния транспорт. Инвестицията за ремонт ще допринесе същевременно за подобряване на екологичните параметри на пътническия превоз с железопътен транспорт в България.

(70) От това следва, че въпросната мярка отговаря на горепосочения критерий, формулиран в точка 36, буква в) от Ръководните насоки за железопътните предприятия.

г) Принос за последователна стратегия за регионално развитие

- (71) Въз основа на аргументите, съобщени от държавата-членка и съдържащи се в подточка 2.1 от настоящото решение, Комисията стига до заключение, че мярката допринася реално за последователна регионална стратегия в съответствие с точка 36, буква г) от Ръководните насоки за железопътните предприятия.
- (72) Съгласно точка 37 от Ръководните насоки за железопътните предприятия Комисията отбелязва, че българските власти ще направят всичко възможно, за да продадат при пазарни условия съоръженията, които вече не се използват, и че приходът от продажбата ще се приспадне тогава от допустимите разходи.
- (73) Комисията отбелязва, че интензитетът на предвидената помощ, възлизащ на 50 %, е един и същ на територията на България.
- (74) Българските власти заявиха, че помощта за инвестиции в полза на „БДЖ“ ЕАД не може да бъде комбинирана с друг режим или друга мярка, свързани със същите допустими разходи.
- (75) Другите условия на Насоките за национална регионална помощ също са изпълнени. Така например
- а) работните проекти трябва да бъдат одобрени преди предоставянето на помощта в съответствие с точка 38 от Насоките за национална регионална помощ;
 - б) бенефициерът ще участва финансово в разходите с 50 % в съответствие с точка 39 от Насоките за национална регионална помощ.
- (76) От гореизложените съображения от 72 до 74 следва, че са изпълнени условията на точка 38 от Ръководните насоки за железопътните предприятия.
- (77) Инвестиционният проект, на стойност около 46 милиона EUR, е под прага, над който той трябва да бъде определен като голям инвестиционен проект в смисъла на точки от 60 до 70 от Насоките за национална регионална помощ. От това следва, че точка 39 от Ръководните насоки за железопътните предприятия не се прилага.
- (78) Компенсацията за дейности по обществена услуга не покрива закупуването или ремонта на подвижния състав, в съответствие с точка 40 от Ръководните насоки за железопътните предприятия.

Общо заключение

- (79) След проучването на всички елементи става ясно, че всички критерии и условия, установени от Ръководните насоки за железопътните предприятия и Насоките за национална регионална помощ, са били изпълнени.

4. РЕШЕНИЕ

Комисията следователно реши

- да счете помощта за съвместима с общия пазар в съответствие с член 87, параграф 3, буква а) от Договора.

Ако настоящото писмо съдържа поверителна информация, която не трябва да бъде публикувана, моля, уведомете за това Комисията в срок от петнадесет работни дни от датата на получаването му. Ако Комисията не получи обосновано искане за това в предписания срок, тя ще счита, че сте съгласни да се съобщи на трети лица и да се публикува пълният текст на писмото на езика, чийто текст е автентичен, на интернет страницата http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_bg.htm

Това искане трябва да бъде изпратено с препоръчано писмо или по факса на адрес:

Commission européenne
Direction générale d’Energie et Transports
Direction A Unité 2
1049 БРЮКСЕЛ
Факс : + 32 2 296 41 04

Моля приемерте, уважаеми господин Министър, моите най-дълбоки почитания.

За Комисията:

Antonio TAJANI
Заместник-председател