



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

ГД Конкуренция

Дирекция Ф „ Пазари и дела V: Здравеопазване, транспорт, пощи и други услуги“
Директор временно изпълняващ длъжността

Брюксел, 25/02/2010 г. D/5805
COMP/F.5 RD/cd D(2010) 5

Относно: Държавна помощ № N 342/2009 – България – Субсидии за превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони за транспортните оператори, предоставящи превозни услуги от обществен интерес

Държавна помощ № N 431/2009 – България – Компенсирание на безплатните и по намалени цени пътувания на някои категории граждани, определени със закон или акт на Министерски съвет, по обществения вътрешноградски и междуселищен пътнически автомобилен транспорт в страната

Предвид въвеждането от 3 декември 2009 г. на нова правна европейска рамка за предоставяне на компенсации в областта на обществения сухопътен транспорт, българските държавните органи нотифицираха горепосочените схеми, състоящи се, от една страна, в задължение за превоз по нерентабилните автобусни линии, и, от друга страна, в тарифно задължение за автобусен превоз, признати, до изтичането на 2009 г., за съществуващи помощи¹ по смисъла на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно временната процедура, установена с член 4, Глава II от Приложение V към Договора за присъединяване на Република България и Румъния към Европейския съюз².

¹ Сведующите служби в Комисията излязоха със становище по преписки № N 153/2007 и № N 181/2007 с писмо, заведено под TREN/A.4 AK/ch D(2007) 318429 от 20 август 2007 г.

² ОВ L 157 от 21.06.2005, стр. 11.

**Постоянно представителство на Република България в към Европейския съюз
Square Marie-Louise, 49
B-1000 Bruxelles**

Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на 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 Съвета³, по-нататък за краткост – Регламента, установява условията, при които компетентните органи, когато налагат тарифни задължения или договарят задължения за обществени услуги, компенсират операторите на обществени услуги за направените разходи.

Параграф 1 от член 9 на Регламента постановява:

"Компенсацията за обществени услуги за извършването на услуги за пътнически превоз или за съобразяване с установени чрез общи правила тарифни задължения, която се изплаща в съответствие с настоящия регламент, е съвместима с Вътрешния пазар".

След разглеждането на информацията, предоставена от българските власти относно двете схеми, нашите служби установиха следното:

(1) По силата на член 17 от Наредба № 2 от 15 март 2002 г. за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми и за осъществяване на обществени превози на пътници с автобуси⁴, по-нататък за краткост – Наредба № 2/2002, предоставянето на договори върху транспортни схеми се осъществява чрез открита конкурентна процедура. Конкурсите се провеждат по реда, установен в глава II от Наредба № 2/2002 г., в Закона за автомобилните превози и в Закона за обществените поръчки. Съответната правна рамка транспонира в българското право Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, за координиране на процедурите за възлагане на поръчки на компаниите със сфера на дейност във водния, енергийния и транспортния сектор, както и в сектора на пощенските услуги⁵ и Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 година относно координирането на процедурите за възлагане на обществени поръчки за строителство, услуги и доставки⁶. Допълнителните изисквания относно сроковете за откриване на тръжна процедура и реда на обжалване на решенията за предоставяне на обществена поръчка в областта на автобусения пътнически транспорт, са установени съобразно член 7, параграф 2 и на член 5, параграф 7 от Регламента.

Спазването на горепосочените правила за предоставяне на договори за обществени поръчки сочи за изпълнение на заложените в член 5, параграф 3 и 8, параграф 1 от Регламента специфични условия за съвместимост.

³ ОВ L 315 от 03.12.2007, стр. 1.

⁴ Издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 32 от 29.03.2002 г., в сила от 29.03.2002 г. Измененията с цел придържане към условията на Регламента са обнародвани с Държавен вестник от 2 февруари 2010.

⁵ ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 1.

⁶ ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 114.

- (2) Предоставянето на компенсации в полза на превозвачите е правомерно при условие, че предварително и ясно са определени задълженията за извършване на обществени услуги. За целта, член 4 от Регламента изброява повелителните клаузи, които фигурират в договорите за обществена поръчка, както и задължителните постановления, които се прилагат при издаване на общи правила за възлагане на тарифно задължение, по смисъла на член 2 под л) от Регламента.

Що се касае до схема № N 342/2009, по силата на член 29б от Наредба № 2/2002 г., сключените договори за обществена поръчка за превоз по нерентабилните автобусни линии определят всички, изброени в член 4 от Регламента, страни на задължението. Съгласно член 4, параграф 3 от Регламента срокът на договорите, сключени на това основание, действително не надвишава десет години. По предоставени предварителни сведения от страна на българските власти, съществуващите договори спазват установените, по член 8, параграф 3 от Регламента, условия. Прилагайки разпоредбите на член 8, параграф 3, последна алинея, потребно е обаче компетентните българските органи да разяснят допълнително пред службите в Комисията настоящия аспект на компенсаторните схеми.

Относно схема № N 431/2009, тарифното задължение е възложено на автобусните превозвачи посредством общи правила, заложи в наредби, закони и постановления, които изпълняват надлежно условията, произтичащи от член 4 на Регламента.

За да се предотврати свръхкомпенсиране, българската правна уредба изисква договорите за възлагане на обществени поръчки да установяват предварително, по обективен и прозрачен начин, параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, спрямо изискванията на член 4, параграф 1 под б), алинея 1-а от Регламента. След осъществена проверка от страна на сведующите служби в Комисията бе установено, че предходното съждение се прилага със същата сила и при общите правила, които налагат тарифно задължение.

В заключение, след приведените аргументи, схема № N 342/2009 и схема № N 431/2009 прилагат адекватно изискванията постановени от член 4 от Регламента, отнасящи се до задължителното съдържание на договорите за обществени поръчки и общи правила.

- (3) Принципът за внедряване на механизъм за предотвратяване на рисковете от свръхкомпенсиране е заложен от член 4 и 6, параграф 1 от Регламента. При обществените поръчки за превоз, целта е постигната чрез налагането на задължителни правила, установени в глава II, озаглавена "Ред за предоставяне на субсидиите" от Наредба № 3 от 4 април 2005 г. за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони⁷, съответстващи на изискванията на Регламента. При тарифното задължение, избягването на свръхкомпенсиране се постига

⁷ Издадена от министъра на финансите, обн., ДВ, бр. 33 от 15.04.2005 г., изм., бр. 92 от 14.11.2006 г., в сила от 1.01.2007 г., доп., бр. 32 от 25.03.2008 г., в сила от 1.01.2008 г., изм., бр. 37 от 19.05.2009 г., в сила от 19.05.2009 г., изм. и доп., бр. 9 от 2.02.2010 г., в сила от 1.01.2010 г. Сборник закони - АПИС, кн. 5/2005 г., стр. 612.

посредством прилагането на метод, облягащ се на предоставянето на средства ex post в полза на операторите, осъществили превоз на преференциални цени, както и благодарение на прилагането на коефициенти за изравняване на необективни отклонения, установени при редовните цени за автобусен превоз.

И двете схеми съдържат механизъм за регулиране на приемливия недостиг или положителна излишък, образувани при предоставянето на компенсационни средства.

Гореизложените мотиви свидетелстват отново за прилагането на правила, съвместими с изискванията на Регламента (в частност, член 6, параграф 1 и Приложението към текста).

По молба на компетентните служби в Комисията, българските власти поеха задължение да пристъпят в кратък срок към преработване и консолидиране на правните текстове, които образуват схемите. Целта е да се постигне по-висока прозрачност и четливост, необходими за правилното тълкуване и правомерното и еднообразно прилагане на разпоредбите на Регламента от страна на местните власти, компетентните органи по смисъла на член 2 под б) от Регламента. В допълнение към предходното, Министерството на финансите, както и Министерството на транспорта подготвят в момента административни циркулярни писма до вниманието на общините, които управляват компенсаторните схеми в областта на обществения автобусен транспорт.

Според член 9, параграф 1, второ изречение от Регламента, съвместимите с Вътрешния пазар компенсациите се освобождават от изискването за предварително нотифициране, установено в член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

При тези условия, приемането на решение по смисъла на член 4, параграф 3 от Регламент № 659/99 на Съвета от 22 март 1999 г.⁸ се явява несъобразно.

В резултат на гореизложените съображения, призоваваме българските власти да пристъпят към оттегляне на уведомленията, отнасящи се до схемата за компенсиране за задължението за превоз и до компенсациите за тарифно задължение в областта на автобусния обществен транспорт.

Позволяваме да подчертаем обаче, че съвместимият характер на помощите, предоставени по силата на Регламента, не освобождава българските власти от задължението да предадат своевременно докладите, предвидени в член 8, параграф 2 и 11 от Регламента.

С уважение,

Paul CSISZÁR

⁸ ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1