

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – BUŁGARIA

Pomoc państwa SA.31250 (11/C) (ex 11/N) – Restrukturyzacja BDZ – Bułgaria

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/C 10/09)

Pismem z dnia 9 listopada 2011 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Bułgarię o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyniła postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Faks +32 22961242

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom bułgarskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA

I. PROCEDURA

W 2010 r. władze bułgarskie zgłosiły pomoc na ratowanie przedsiębiorstwa BDZ EAD w wysokości 248,6 mln BGN (około 126 mln EUR). Komisja zatwierdziła tę pomoc w grudniu 2010 r. Po udzieleniu tej pomocy, w dniu 18 maja 2011 r., władze bułgarskie zgłosiły Komisji pomoc na restrukturyzację BDZ Holding EAD. Ponieważ w zgłoszeniu nie zawarto wystarczającej ilości informacji do oceny środka pomocy, Komisja wystosowała do władz bułgarskich dwa wezwania do udzielenia informacji, na które Bułgaria odpowiedziała kolejno w dniach 5 września 2011 r. oraz 10 października 2011 r.

II. OPIS ŚRODKA

BDZ to bułgarskie przedsiębiorstwo kolejowe prowadzące działalność w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu pasażerskiego oraz towarowego. BDZ jest grupą trzech spółek: dominującej BDZ Holding EAD oraz dwóch zależnych, jednej prowadzącej działalność w zakresie przewozu pasażerskiego,

a drugiej w zakresie przewozu towarowego. Grupa BDZ przez ostatnich kilka lat zmagala się z problemami finansowymi i rozpoczęła niedawno restrukturyzację.

Zgłoszona pomoc obejmuje podniesienie kapitału w wysokości 550 mln BGN (około 278 mln EUR) wypłacane w sześciu transzach w okresie 2011–2016. Główne przewidziane środki restrukturyzacyjne obejmują spłatę części długów spółki, redukcję kosztów, sprzedaż lub złomowanie części taboru oraz znaczną redukcję liczby pracowników. Po wprowadzeniu środków restrukturyzacyjnych BDZ powinna zacząć przynosić zyski od 2012 r.

Władze bułgarskie stoją na stanowisku, że udzielona pomoc na restrukturyzację jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w świetle wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw. W celu spełnienia wymogów tych wytycznych proponują podjęcie środków kompensujących w postaci prywatyzacji spółki zależnej zajmującej się przewozem towarowym. Wkład własny grupy BDZ w koszty restrukturyzacji byłby pokryty z zysków ze sprzedaży spółki zależnej zajmującej się

презовом товаровым, sprzedaży aktywów oraz z funduszy pozyskanych z Banku Światowego. Władze bułgarskie uważają też, że oszczędności z funduszy na personel mogłyby zostać zaliczone do wkładu własnego.

Ponadto władze bułgarskie utrzymują, że przynajmniej część pomocy jest zgodna z rynkiem wewnętrznym zgodnie z przepisami sekcji 4 wytycznych dotyczących transportu kolejowego, które pozwalają na anulowanie długów spółki kolejowej, które zostały zaciągnięte przed przystąpieniem danego państwa członkowskiego.

III. OCENA ŚRODKA

Komisja uważa, że omawiany środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Komisja dokonała zatem wstępnej oceny zgodności środków z rynkiem wewnętrznym na mocy odpowiednich zasad dotyczących pomocy państwa.

Po pierwsze, jeśli chodzi o prawdopodobną zgodność tych środków z rynkiem wewnętrznym w świetle wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw, na tym etapie wydaje się mało prawdopodobne, że zgłoszone środki spełniają wszystkie wymogi tych wytycznych. W szczególności, w zgłoszonym planie restrukturyzacji brakuje w tej chwili pewnych elementów, które pozwoliłyby na ocenę przyszłej rentowności grupy BDZ (na przykład właściwie przeprowadzonej analizy wrażliwości). Ponadto kwestią sporną jest, czy planowana prywatyzacja spółki zależnej zajmującej się przewozem towarowym, która, według władz bułgarskich, stanowiłaby główny element wkładu własnego, jest „rzeczywista i faktyczna” w znaczeniu wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw, jako że władze bułgarskie nie przedstawiły ani niezależnej oceny, ani jasnego harmonogramu. Władze bułgarskie nie przedstawiły wreszcie dowodów na to, że prywatyzacja spółki zależnej zajmującej się przewozem towarowym wystarczy do kompensacji potencjalnie zniekształcającego wpływu pomocy restrukturyzacyjnej, który mógłby powstać w wyniku tej operacji.

Po drugie, należy rozważyć, czy pomoc jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w świetle przepisów sekcji 4 wytycznych dotyczących transportu kolejowego, które pozwalają na uznanie anulowania długów spółki kolejowej zaciągniętych przed przystąpieniem danego państwa członkowskiego za pomoc państwa zgodną z przepisami unijnymi, jeżeli zostaną spełnione pewne warunki. Na tym etapie Komisja nie może stwierdzić, czy zgłoszona pomoc państwa spełnia wymogi sekcji 4 wytycznych dotyczących transportu kolejowego. Władze bułgarskie nie stwierdziły do tej pory jasno, które długi miałyby zostać anulowane na podstawie tych przepisów, nie wyjaśniły też, dlaczego uważają, że spełnione zostały wymogi sekcji 4 wytycznych dotyczących transportu kolejowego.

IV. PODSUMOWANIE

W świetle powyższych ustaleń Komisja zdecydowała się wszcząć w odniesieniu do opisanych środków formalne postępowanie wyjaśniające przewidziane w art. 108 ust. 2 TFUE.

TEKST PISMA

„Komisja uwiadomja Bułgarię, że след проучване на информацията, предоставена от Вашите органи относно посочените по-горе мерки, Комисията реши да открие официалната

процедура по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз, по отношение на гореспомената мярка за реструктуриране на „БДЖ“, предмет на уведомяването.

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) На 17 септември 2010 г. България уведоми Комисията за помощ за оздравяване в размер на 248,6 милиона BGN (приблизително 126 милиона EUR) в полза на „Български държавни железници“ ЕАД („БДЖ“). Мярката бе одобрена с Решение на Комисията от 15 декември 2010 г. ⁽¹⁾.
- (2) След помощта за оздравяване и вследствие контакти, установени на етапа, предхождащ уведомяването, на 18 май 2011 г. българските власти уведомиха Комисията за мярката за реструктуриране в полза на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, както и за възстановяване на платен акциз на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за използвана тягова електрическа енергия.
- (3) Предвид факта, че уведомяването не съдържа достатъчно информация за оценяването на мярката, на 15 юли 2011 г. на българските власти бе изпратено искане за информация. С писмо от 11 август 2011 г., с входящ номер от 12 август 2011 г., България поиска удължаване на крайния срок за отговор на искането за информация на Комисията. С писмо от 23 август 2011 г. Комисията удължи крайния срок. България представи необходимата информация на 5 септември 2011 г. Комисията поиска допълнителни разяснения с писмо от 28 септември 2011 г., на което България отговори с писмо от 7 октомври 2011 г., с входящ номер от 10 октомври 2011 г. На 13 октомври 2011 г. България оттегли уведомяването си по отношение на възстановяването на платения акциз на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за използвана тягова електрическа енергия.
- (4) Още през 2009 г. България уведоми Комисията за договор за предоставяне на обществена услуга за пътнически превози с железопътен транспорт в България. Това уведомяване бе впоследствие оттеглено, тъй като България счита, че договърът за предоставяне на обществена услуга е освободен от задължението за уведомяване, предвидено в Регламент (ЕО) № 1370/2007 ⁽²⁾ (наричан по-долу за краткост „Регламентът ЗОУ“).

2. БЕНЕФИЦИЕРЪТ

- (5) Бенефициер на мярката за помощ е „Български държавни железници“ ЕАД (БДЖ), изцяло държавно дружество с дейност в сферата на железопътен транспорт на пътници и товари.
- (6) „БДЖ“ ЕАД е създадено през 2001 г., когато Национална компания „БДЖ“ бе разделена на дружество за железопътна

⁽¹⁾ Решение на Комисията от 15 декември 2010 г. относно държавна помощ № 402/10 — Помощ за оздравяване на „Български държавни железници“ ЕАД (БДЖ) (ОВ С 187, 28.6.2011 г., стр. 6).

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1—13).

инфраструктура (Национална компания „Железопътна инфраструктура“, наричана по-долу за краткост: НК „ЖИ“) и доставчик на транспортни услуги („БДЖ“ ЕАД). През 2007 г. „БДЖ“ ЕАД бе реструктурирано като холдингова структура и бяха създадени три дъщерни дружества, които извършват дейност съответно в сферата на товарните превози, пътническите превози и тягов подвижен състав. Компанията-майка „БДЖ“ ЕАД бе собственик на пътнически вагони, товарни вагони и локомотиви, които дъщерните дружества можеха да вземат под наем. Последните носеха отговорност за поддръжката на подвижния състав. „БДЖ“ ЕАД също носеше отговорност за обслужване на дълговете, възникнали преди реорганизацията. Тъй като тази структура се е оказала неефективна, през 2010 г. бе извършено сливане на тяговите услуги с компанията-майка.

- (7) Към днешна дата „БДЖ“ ЕАД (преименувано като „Холдинг БДЖ“ ЕАД през 2011 г. и наричано по-долу за краткост „Холдинг БДЖ“) е едноличен собственик на двете дъщерни дружества „БДЖ — товарни превози“ ЕООД (наричано по-долу за краткост „БДЖ — товарни превози“) и „БДЖ — пътнически превози“ ЕООД (наричано по-долу за краткост „БДЖ — пътнически превози“).
- (8) „Холдинг БДЖ“ е еднолично акционерно дружество⁽³⁾ с дейност в сферата на международния транспорт на пътници и товари, както и специализирани превози на територията на България и в чужбина. Притежава подвижния състав и обслужва дълговете, възникнали преди реорганизацията от 2007 г.
- (9) „БДЖ — товарни превози“ е дружество с ограничена отговорност с дейност на националния пазар на железопътни товарни превози, който бе либерализиран през 2007 г. Оттогава на пазара са навлезли няколко превозвача, които конкурират „БДЖ — товарни превози“, като през 2010 г. въпросното дружество заедно с „Холдинг БДЖ“ (който също предоставя услуги за товарни превози през 2010 г.) имаха пазарен дял от 81,1 %. „БДЖ — товарни превози“ взема под наем локомотиви и товарни вагони от „Холдинг БДЖ“ и поддържа наетия подвижен състав.
- (10) „БДЖ — пътнически превози“, дружество с ограничена отговорност, е единственият доставчик на железопътни пътнически превози на националния пазар в България. През 2010 г. има дял от 5,5 % от целия български пазар за пътнически превози, докато автомобилният транспорт има дял от 94,1 %. С оглед на пълната либерализация на местния пазар на пътнически превози с железопътен транспорт се очаква навлизането на нови железопътни оператори на пазара. 90 % от пътническите превози обаче не са търговски жизнеспособни и се регулират с договор за предоставяне на обществена услуга между „БДЖ — пътнически превози“ и България от 2010 г. Договорът бе подписан през 2009 г. след открита тръжна процедура и е със срок 15 години. Според отчета за приходи и разходи на „БДЖ — пътнически превози“ от 2010 г. възнаграждението за задължението за обществена услуга (наричано по-долу за

краткост „ЗОУ“) възлиза на 160 милиона BGN (приблизително 81 милиона EUR) за 2010 г. „БДЖ — пътнически превози“ взема под наем локомотиви и пътнически вагони от „Холдинг БДЖ“ и поддържа наетия подвижен състав.

- (11) Към днешна дата група „БДЖ“ има приблизително 13 000 служители. Адресът на управление на „Холдинг БДЖ“ е в гр. София, България, регион, който има право да кандидатства за регионална помощ съгласно член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС.
- (12) Както е посочено подробно в съображения (64)—(67)(63) по-долу, има индикации, че група „БДЖ“ е изправена пред финансови затруднения от няколко години насам. Група „БДЖ“ е на загуба от 2008 г. насам. „Холдинг БДЖ“ отчита финансови загуби от 2009 г., а двете дъщерни дружества „БДЖ — товарни превози“ и „БДЖ — пътнически превози“ са на загуба от създаването си през 2007 г. В действителност както бе обяснено в съображения 18—21, от края на 2009 г. група „БДЖ“ е в процес на реструктуриране.

3. ПОМОЩ ЗА ОЗДРАВЯВАНЕ

- (13) През декември 2010 г. Комисията одобри помощ за оздравяване в размер на 248,6 милиона BGN (приблизително 126 милиона EUR) в полза на „Холдинг БДЖ“⁽⁴⁾. След това решение България прие закон, който позволява предоставянето на помощ за оздравяване на „Холдинг БДЖ“ под формата на заем в размер на 140 милиона BGN⁽⁵⁾. Съгласно закона този заем следва да се отпусне от Българската банка за развитие на „Холдинг БДЖ“, а условията за предоставяне и обслужване на заема се определят със споразумение между министъра на финансите, министъра на транспорта и Българската банка за развитие, одобрено от Министерския съвет. Това споразумение е подписано, но към 10 октомври 2011 г. не са изплатени средства на „Холдинг БДЖ“. България възнамерява да изплати помощта за оздравяване до одобряването на плана за реструктуриране. На този етап Комисията не разполага с индикации за това как „Холдинг БДЖ“ е успял да предотврати фалит при липсата на плащания по помощта за оздравяване. Тя приканва българските власти да изяснят този аспект, и по-специално с цел изключване на отпускането на неправомерна държавна помощ.

4. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПЛАН ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

4.1. Мерки за помощ

4.1.1. Увеличаване на капитала

- (14) Помощта за реструктуриране се отпуска под формата на увеличаване на капитала на „Холдинг БДЖ“ в размер на 550 милиона BGN (приблизително 278 милиона EUR). Средствата се предоставят на шест транша за периода 2011—2016 г.

⁽⁴⁾ Вж. бележка под линия 1 по-горе.

⁽⁵⁾ Закон за предоставяне на помощ за оздравяване на „Холдинг Български държавни железници“ ЕАД, одобрен от Министерския съвет на Република България на 11 февруари 2011 г., влязъл в сила на 26 април 2011 г.

⁽³⁾ Капиталът на холдинга е в размер на 29 милиона BGN (14,5 милиона EUR) и е разделен на 2,9 милиона акции с номинална стойност от 10 BGN (5 EUR) всяка.

Таблица 1

Изплащане на помощта за реструктуриране

Суми в 1 000 BGN

	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Общо
Увеличаване на капитала	156 466	133 610	76 266	57 989	73 767	51 902	550 000

(15) Увеличаването на капитала се осигурява за бенефициера от държавата. Съгласно уведомлението България възнамерява да финансира тази сделка чрез заеми за развитие от Световната банка, които следва да се отпуснат в рамките на програма на Световната банка за заеми за развитие за железопътния сектор. България обаче наскоро преустанови процедурата за получаване на тези заеми от Световната банка.

4.1.2. Възстановяване на платен акциз

(16) Освен това според уведомлението на „Холдинг БДЖ“ ще бъде възстановен акциз, платен от дружеството за използвана тягова електрическа енергия през 2008 г., 2009 г. и 2010 г. съгласно Закон за акцизите и данъчните складове, който предвижда възстановяване на акцизи, изплатени от лицензирани железопътни превозвачи. Възстановената на „Холдинг БДЖ“ сума възлиза на общо 1 030 965 BGN (приблизително 0,521 милиона EUR). Тъй като тази мярка не е част от реструктурирането на група „БДЖ“, България оттегли уведомлението си за мярката с писмо от 13 октомври 2011 г.

4.1.3. Неплащане на инфраструктурни такси

(17) Както се вижда от данните, представени в Плана за реструктуриране (вж. таблица 2 по-долу), през последните години „Холдинг БДЖ“ не е изплащал всички инфраструктурни такси, дължими на НК „ЖИ“.

4.2. Предложеният план за реструктуриране

(18) България уведоми за План за реструктуриране и финансово стабилизиране на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за 2011 г. и План за действие за периода 2010—2016 г., (наричани по-долу за краткост „План за реструктуриране“). Планът за реструктуриране, представен в уведомлението, бе изготвен от група „БДЖ“ и включва съответните мерки за „Холдинг БДЖ“, „БДЖ — пътнически превози“ и „БДЖ — товарни превози“. Обявеният срок на реструктурирането е шест години (2011—2016 г.). Съгласно Плана за реструктуриране обаче мерките за реструктуриране се изпълняват от края на 2009 г.

(19) В Плана за реструктуриране като основни проблеми, които трябва да се решат за възстановяване на жизнеспособността на дружеството, са идентифицирани ръстът на дългосрочните задължения, неефективната организационна структура на група „БДЖ“, високите разходи на групата, и по-специално за заплати и социални осигуровки, както и нецелесъобразното разпореждане с активи (много активи са излишни). За справянето с тези проблеми Планът за реструктуриране включва следните финансови и други мерки за реструктуриране:

а) По отношение на дългосрочните задължения Планът за реструктуриране предвижда финансово реструктуриране, което се състои в погасяването на дългосрочни задължения и други дългове.

б) По отношение на неефективната организационна структура на група „БДЖ“ са предвидени няколко мерки и по-специално създаването на холдингова структура. „Холдинг БДЖ“ следва да бъде „център за управление“ за стратегическо развитие и контрол; подвижният състав, който понастоящем е собственост на „Холдинг БДЖ“, следва да бъде отчасти прехвърлен на дъщерните дружества и отчасти да бъде продаден или бракуван.

в) По отношение на неправилното разпореждане с активи група „БДЖ“ възнамерява да ремонтира подвижния състав; излишният подвижен състав ще бъде продаден или бракуван. Освен това група „БДЖ“ възнамерява да инвестира в нови пътнически вагони и локомотиви.

г) По отношение на структурата на разходите на група „БДЖ“ разходите ще бъдат значително намалени, напр. чрез съкращения на служители (общо 5 718 служители следва да бъдат съкратени в периода 2009—2014 г.). С цел намаляване на разходи Планът за реструктуриране също предвижда оптимизирането на процесите и дейностите както и увеличаване на енергийната ефективност.

д) По отношение на приходите при железопътните товарни превози ще бъде въведена гъвкава и пазарно ориентирана политика на ценообразуване. Ще бъдат разработени нови маршрути с цел увеличаване на тоновете превозени товари. По отношение на пътническите превози приходите ще бъдат увеличени чрез повишаване на атрактивността на използването на услуги на „БДЖ — пътнически превози“ и по-специално чрез инвестиране в нов подвижен състав. Планът за реструктуриране предвижда също създаването и въвеждането на система за издаване и резервация на пътнически билети.

(20) Съгласно Плана за реструктуриране приходите от увеличаването на капитала ще бъдат използвани основно за финансово реструктуриране, т.е. погасяване на дългосрочни задължения и други дългове. Общо приблизително 510 милиона BGN ще бъдат използвани за финансово реструктуриране. Единствено малка част в размер на 40 милиона BGN е отделена за финансиране на капиталния ремонт на локомотиви и вагони (за повече подробности вж. таблица 2 по-долу). Планът за реструктуриране не включва информация за това как ще бъдат финансирани другите мерки за реструктуриране.

Таблица 2

Използване на помощта за реструктуриране

Суми в 1 000 BGN

	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Общо
Приходите от увеличаване на капитала ще бъдат използвани за:							
— погасяване на банкови заеми	83 839	77 226	60 592	54 670	73 767	51 902	401 998
— погасяване на просрочени задължения към НК „ЖИ“	2 627	23 382	15 674	3 319			45 002
— погасяване на просрочени задължения към доставчици	30 000	33 000	0	0	0	0	63 000
— финансиране на капитален ремонт на вагони и локомотиви	40 000	0	0	0	0	0	40 000
Общо средства за нотифициране							550 000

(21) Планът за реструктуриране предвижда три различни сценария за възстановяване на жизнеспособността на група „БДЖ“ — основен (или „реалистичен“ сценарий), оптимистичен и песимистичен сценарии, които са функция на броя пътници и обема превозени стоки. Докато при реалистичния и оптимистичния сценарии капиталът на „Холдинг БДЖ“ ще бъде увеличен, при песи-

мистичния сценарий не се предвижда предоставянето на нов капитал на група „БДЖ“. Както е посочено в таблица 3 по-долу, съгласно реалистичния сценарий група „БДЖ“ следва да отчете печалба от 2012 г. нататък. Същото важи и за оптимистичния сценарий. При песимистичния сценарий не се предвижда възстановяване на рентабилността по време на периода на реструктуриране.

Таблица 3

Анализ на чувствителността на жизнеспособността на група „БДЖ“ съгласно основен, оптимистичен и песимистичен сценарий (суми в милиони BGN) ⁽⁶⁾

Основен сценарий

Финансови данни	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Приходи от продажби	365	241	226	230	244	253	268	286	309
Други приходи (*)	47	25	26	18	19	19	19	19	19
Възнаграждение за ЗОУ	150	171	160	170	170	170	176	180	183
Общи приходи	412	267	252	248	262	272	287	305	329
Общи разходи	476	398	363	339	348	345	352	353	361
Печалба преди олихвяване, данъци, обезценяване и амортизация	- 65	- 131	- 112	- 91	- 86	- 73	- 66	- 48	- 32
Печалба/загуба	- 9	- 69	- 47	- 1,5	0,5	4	7	16	27

(*) Други приходи включват доходи от външни клиенти и от свързани лица.

⁽⁶⁾ Данните за 2008 г. и 2009 г. са взети от окончателните отчети на група „БДЖ“; данните за 2010 г. са взети от предварителния отчет.

Оптимистичен сценарий

Финансови данни	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Приходи от продажби	365	241	226	230	245	256	268	289	313
Други приходи	47	25	26	18	19	19	19	19	19
Възнаграждение за ЗОУ	150	171	160	170	170	170	176	180	183
Общ приход	412	267	252	248	264	275	287	308	332
Общи разходи	476	398	363	339	348	345	352	353	361
Печалба преди олихвяване, данъци, обезценяване и амортизация	- 65	- 131	- 112	- 91	- 84	- 70	- 65	- 45	- 29
Печалба/загуба	- 9	- 69	- 47	- 1	0,6	5	5	16	26

Песимистичен сценарий

Финансови данни	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Приходи от продажби	365	241	225	214	214	214	214	214	214
Други приходи	47	25	26	18	19	19	19	19	19
Възнаграждение за ЗОУ	150	171	160	170	171	174	182	189	193
Общ приход	412	267	252	233	233	233	233	234	234
Общи разходи	476	398	363	339	348	345	352	353	361
Печалба преди олихвяване, данъци, обезценяване и амортизация	- 65	- 131	- 112	- 106	- 115	- 112	- 119	- 119	- 127
Печалба/загуба	- 9	- 69	- 47	- 17	- 29	- 33	- 42	- 50	- 62

5. МНЕНИЯ НА БЪЛГАРИЯ

- (22) България изрази становището, че увеличаването на капитала представлява държавна помощ за „Холдинг БДЖ“, която следва да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на Насоките за оздравяване и реструктуриране⁽⁷⁾. Освен това бе посочено, че част от анулираните стари задължения следва да бъдат съвместими въз основа на Насоките за железопътни предприятия⁽⁸⁾.

5.1. Бенефициер на помощта

- (23) България твърди, че бенефициер на помощта за реструктуриране е единствено „Холдинг БДЖ“, като „БДЖ — пътнически превози“ и „БДЖ — товарни превози“ няма да се възползват от въпросната мярка. Според България, първо, капиталът единствено на „Холдинг БДЖ“ ще бъде увеличен. Второ, средствата от увеличаването на капитала

ще се използват основно за погасяване на стари задължения към банки и доставчици, възникнали преди 2007 г., при които „Холдинг БДЖ“ е длъжник. Заемите са отпуснати основно за доставката на нови дизелови и електрически мотрисни влакове и за ремонта и модернизацията на товарни вагони, собственост на „Холдинг БДЖ“ и следва да бъдат погасени от „Холдинг БДЖ“ (за повече информация вж. таблица 3 по-долу). Следователно „Холдинг БДЖ“ е единственият бенефициер на помощта. Освен това България заяви, че „БДЖ — пътнически превози“ следва да изпълни ЗОУ, заложен в договор за предоставяне на обществена услуга в съответствие с Регламента ЗОУ. Мерките за реструктуриране във връзка с „БДЖ — пътнически превози“ са отбелязани в уведомлението единствено с информационни цели, тъй като възнаграждението за ЗОУ не подлежи на задължението за уведомяване на държавна помощ.

5.2. Съвместима мярка за реструктуриране

Допустимост на мярката за реструктуриране

- (24) Според България „Холдинг БДЖ“ е предприятие в затруднение по смисъла на точка 10, буква в) от Насоките за оздравяване и реструктуриране, тъй като

⁽⁷⁾ Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение (ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2), удължени през 2009 г. (ОВ С 156, 9.7.2009 г., стр. 3).

⁽⁸⁾ Ръководни насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия (ОВ С 184, 22.7.2008 г., стр. 13).

отговаря на критериите, заложен в националното законодателство за колективна процедура по несъстоятелност. Освен това в плана за реструктуриране България представи финансов анализ на група „БДЖ“ за периода 2007—2010 г.

Размер на мярка за оздравяване и мярка за реструктуриране

- (25) Според България всяка помощ за оздравяване, изплатена от България на група „БДЖ“, следва да бъде възстановена със средства от увеличаването на капитала след одобрението от Комисията на Плана за реструктуриране на група „БДЖ“.

Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност

- (26) България твърди, че благодарение на реструктурирането, група „БДЖ“ ще бъде жизнеспособна в бъдеще. Както е описано по-горе в съображение 21, се представя анализ на чувствителността, включително и три различни сценария за група „БДЖ“.

Компенсаторни мерки

- (27) Според България през 2010 г. товарният превоз с железопътен транспорт е с дял от около 14 % на българския пазар на товарен транспорт. На пазара на товарен железопътен транспорт група „БДЖ“ има пазарен дял от 81 % (тона превозени стоки). Основните конкуренти на група „БДЖ“ са „БЖК“ АД — с пазарен дял 16,8 % и „Булмаркет ДМ“ ООД — с пазарен дял 2,7 %.

- (28) По отношение на пътническите превози с железопътен транспорт група „БДЖ“ досега е било единственият доставчик в България. През 2010 г. има дял от 5,5 % на българския пазар за пътнически транспорт, докато автомобилният транспорт има дял от 94,1 %. Най-силните конкуренти на група „БДЖ“ са автобусни дружества, които предлагат по-редовни превози макар и на високи цени в сравнение с тези на железопътния транспорт. В международния пътнически транспорт „БДЖ“ се конкурира както с автобуси, така и с авиокомпаниите.

- (29) Според България предстои приватизацията на „БДЖ — товарни превози“. В действителност на 29 юли 2011 г. съветът на директорите на „Холдинг БДЖ“ прие решение за приватизацията на „БДЖ — товарни превози“. С цел ускоряване на процедурата представители на група „БДЖ“ проведоха преговори с Агенция за приватизационен и след-приватизационен контрол, която ще реализира приватизацията на „БДЖ“ след решение на съвета на директорите на „Холдинг БДЖ“ и след съгласуване с Министерство на транспорта. Приватизацията е планирана за 2013 г. Тази приватизация може да се приеме за компенсаторна мярка за мярката за реструктуриране на група „БДЖ“.

- (30) По отношение на капацитета на група „БДЖ“ България заяви, че понастоящем в експлоатация са около 40 % от товарните вагони и 30 % от локомотивите. Активите, които не са в експлоатация, могат да бъдат продадени. Като цяло България изразява становището, че подвижният състав като цяло не представлява конкурентно предимство за група

„БДЖ“, тъй като в по-голяма си част е остарял. Най-накрая подвижният състав за пътнически превози е отдаден под наем от „Холдинг БДЖ“ на „БДЖ — пътнически превози“ съгласно изискванията за изпълнение от „БДЖ — пътнически превози“ на договора за предоставяне на обществена услуга, сключен между „БДЖ — пътнически превози“ и България и няма въздействие върху конкуренцията в областта на пътническите превози.

Собствен принос

- (31) Планът за реструктуриране включва две алтернативи за собствен принос на група „БДЖ“ по отношение на реструктурирането. Алтернативите се различават по отношение на предложените мерки като собствен принос и също по отношение на прогнозите за потенциални приходи от тези мерки. България не изразява предпочитанията относно избора между двете алтернативи.

а) Според първата алтернатива собственият принос, осигурен от „БДЖ“ би дошъл от продажбата на „БДЖ — товарни превози“ (предвидена за 2013 г.; очакваните приходи от продажбата възлизат на 328 милиона BGN), продажбата на активи през периода 2010—2014 г. (очакваните приходи от продажби възлизат на 47 милиона BGN) и намалени разходи за лихви през 2016 г. от разликата в лихвите върху заем за развитие от Световната банка и предложение, получено от „БДЖ“ от частна банка (лихвен процент на заема от Световната банка: 4,16 %; лихвен процент на заем от частна банка: 8 %; разлика: 176 милиона BGN); собственият принос би бил общо 50 % от общите средства, използвани за реструктуриране.

б) Според втората алтернатива собственият принос, осигурен от „БДЖ“, би възлизал на 64 % от разходите за реструктуриране и би произтекъл от продажбата на „БДЖ — товарни превози“ (предвидена за 2013 г.; очакваните приходи от продажбата възлизат на 325 милиона BGN), продажба на активи през периода 2010—2014 г. (очакваните приходи от продажбата възлизат на 35 милиона BGN) и средства от Световната банка за периода 2011—2013 г. (470 милиона BGN).

- (32) Относно средствата от Световната банка България наскоро преустанови процедурата за получаване на заем за развитие от Световната банка. Към днешна дата България не е предложила актуализиран сценарий за собствен принос, който да вземе предвид потенциалната липса на финансиране от Световната банка.

- (33) По отношение на бъдещата приватизация на „БДЖ — товарни превози“, както бе описано по-горе в съображение 29, България възнамерява да приватизира „БДЖ — товарни превози“ до 2013 г. Балансовата стойност на „БДЖ — товарни превози“ се оценява на 328 милиона BGN към 2013 г. (въз основа на прогнозна балансова стойност на „БДЖ — товарни превози“ преди окончателното реструктуриране). През юни 2011 г. балансовата стойност на „БДЖ — товарни превози“ възлиза на приблизително 238 милиона BGN.

- (34) По отношение на продажбата на активи приходите от продажбата варират в зависимост от варианта, тъй като зависят от това дали ще има купувач за активите или дали активите ще бъдат продадени за скрап.
- (35) В последното си изложение България представи още един сценарий за собствен принос, според който собственият принос ще възлиза на приблизително 685 милиона BGN, т.е. 55 % от разходите за реструктуриране. Група „БДЖ“ ще погаси заеми в размер на приблизително 128 милиона

BGN със собствени средства; ще инвестира приблизително 469 милиона BGN в капиталния ремонт на вагони и локомотиви. Приходите от продажбата на активи ще възлизат на 35 милиона BGN за периода 2010—2014 г.; друга част от приноса на група „БДЖ“ ще произтича от икономия от средства за персонал за периода 2010—2014 г. (приблизително 31 милиона BGN) и обезщетения за съкратени работници, които ще се изплатят от „Холдинг БДЖ“ (приблизително 21 милиона BGN). За повече информация вж. таблица 4 по-долу.

Таблица 4

Помощ за реструктуриране и разходи

Суми в 1 000 BGN

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Общо
Погасяване на заеми („Холдинг БДЖ“)								
Главница	37 883	37 456	0	0	0	0	0	75 339
Лихви	17 599	10 926	8 639	7 219	5 409	2 923	2 923	52 715
Инвестиции за ремонт на вагони и локомотиви	16 335	43 101	82 000	82 000	82 000	82 000	82 000	469 436
Продажба на активи	1 421	13 387	8 000	7 000	5 000			34 080
Икономия от разходи за персонала	14 221	8 762	1 237	6 799				31 019
Обезщетения за съкратени работници	7 332	5 000	5 000	2 000	2 000			21 332
Принос на „Холдинг БДЖ“								684 649

Принципът „един път, последен път“

- (36) Според България в миналото група „БДЖ“ не е получила по същество помощ за реструктуриране. На група „БДЖ“ обаче е предоставена помощ преди присъединяването на България към ЕС през 2007 г., когато българската Комисия за защита на конкуренцията е издала на 14 април 2005 г. решение, с което е разрешила публична подкрепа за „БДЖ“ ЕАД съгласно член 7 от българския Закон за държавните помощи. Според българските власти тази помощ не отговаря на определението за помощ за реструктуриране по смисъла на Насоките за оздравяване и реструктуриране.
- (37) По отношението на неплащането на корпоративен подоходен данък от страна на „Холдинг БДЖ“ и група „БДЖ“ през годините, през които те все още са били рентабилни, България твърди, че дружествата са пренесли загуби от минали периоди съгласно българския Закон за корпоративното подоходно облагане. Имало е възможност за приспадане на тези загуби от печалбата в бъдещи периоди, като по този начин се намали или елиминира

корпоративният подоходен данък, който следва да се плати. По отношение на възстановяването на данък на „Холдинг БДЖ“ и група „БДЖ“ в миналото те твърдят, че държавата е трябвало да възстанови на дружествата неправомерно изплатен от тях ДДС за оперативни разходи, свързани със ЗОУ.

5.3. Съвместима помощ съгласно раздел 4 от Насоките за железопътни предприятия

- (38) Според България мярката, за която е постъпило уведомление, доколкото е свързана с анулиране на дългове, може да бъде приета за съвместима съгласно раздел 4 от Насоките за железопътни предприятия. Към 31 декември 2006 г., т.е. преди членството на България, дължимите дългове на дружеството възлизат на приблизително 354 милиона BGN. В този контекст България представя таблица със заемите, взети от група „БДЖ“ преди присъединяването (вж. таблица 5 по-долу). Заемите, отпуснати от ЕБВР и от МБВР са обхванати от държавни гаранции.

Таблица 5

Заеми, взети от група „БДЖ“ преди присъединяването

Кредитор	Дата на сключване на договора	Падеж	Размер на заема (в BGN)	Неизплатена сума до падежа на заема (BGN) през май 2011 г.	Цел на заема
ЕБВР (*)	17.11.1995 г.	10.10.2010 г.	26 457 456	4 817 779	Рециклиране на пътнически вагони, строителство на хале и строителството на локомотивно депо
МБВР	8.11.1995 г.	15.6.2015 г.	114 037	55 980	Оздравяване на железопътния транспорт
МБВР	8.11.1995 г.	15.6.2015 г.	12 671 200	5 936 717	Оздравяване на железопътния транспорт
„Булбанк“	26.4.2002 г.	Няма данни	5 000 000	1 000 000	Няма данни
Eurobank EFG Bulgaria	11.3.2004 г.	19.5.2010 г.	58 674 900	5 867 490	Ремонт на товарни вагони, погасяване на просрочени задължения към НК „ЖИ“, доставка на дизелови мотрисни влакове
KfW Bankengruppe	11.6.2005 г.	30.12.2017 г.	241 349 422	205 147 008	Покупка на електрически мотрисни влакове, строителство на хале
KfW Bankengruppe	11.6.2005 г.	30.12.2013 г.	38 568 967	28 926 726	Покупка на електрически мотрисни влакове, строителство на хале
EUROFIMA 1	15.9.2005 г.	6.3.2015 г.	19 558 300	19 558 300	Покупка на подвижен състав

(*) ЕБВР е Европейската банка за възстановяване и развитие; МБВР е Международната банка за възстановяване и развитие.

6. ОЦЕНКА

(39) Комисията първо ще определи обхвата на настоящото решение за откриване на процедура и ще разгледа дали съответните мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, а впоследствие и дали такава помощ може да бъде съвместима с вътрешния пазар.

6.1. Обхват на настоящото решение

(40) Следва да се отбележи, че помощта за реструктуриране, която е предмет на уведомлението и се състои от увеличаване на капитала на „Холдинг БДЖ“, изрично попада в обхвата на настоящото решение. Освен това по време на предварителното проучване България информира Комисията, че на група „БДЖ“ е възстановен ДДС — мярка, която също подлежи на предварително проучване в рамките на настоящото решение. Най-накрая; макар и да не е включено в официално уведомление, потенциално неизплащане от страна на „БДЖ“ на просрочени дългове към НК „ЖИ“ попада в обхвата на настоящото решение.

(41) По отношение на възстановяването на платен акциз на „Холдинг БДЖ“ от България, Комисията отбелязва, че България е оттеглила уведомлението за тази мярка, както бе описано по-горе в съображение 16. Съгласно член 8 от

Процедурния регламент⁽⁹⁾ съответната държава-членка може да оттегли уведомлението си в разумен срок преди Комисията да вземе решение. С оглед на оттеглянето от страна на България на уведомлението, възстановяването на платен акциз на „Холдинг БДЖ“ не попада в обхвата на настоящото решение. Комисията обаче би искала на напомни на България, че следва да гарантира съобразността с правилата на ЕС в областта на държавните помощи и по-специално по отношение на уведомлението и задължението за изчакване, заложен в член 108, параграф 3 от ДФЕС.

(42) По отношение на договора за представяне на обществена услуга между „БДЖ — пътнически превози“ и България, подписан през 2009 г.⁽¹⁰⁾ Комисията отбелязва, че България е уведомила Комисията за този договор още през 2009 г. След предварително проучване на договора за предоставяне на обществена услуга, представен от България, службите на Комисията изпратиха писмо до България, в което бе обявено, че въз основа на представените от България елементи, са изпълнени изискванията на Регламента ЗОУ. Поради освобождаването от задължението за уведомяване по член 9, параграф 1 от Регламента ЗОУ България оттегли своето уведомление. С

⁽⁹⁾ Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

⁽¹⁰⁾ Държавна помощ № 533/09.

оглед на това договорът за предоставяне на обществена услуга също няма да попадне в обхвата на настоящото решение. Комисията напомня на България, че задължение на съответната държава-членка е да гарантира съобразността с условията за освобождаване от уведомяване.

6.2. Наличие на държавна помощ

(43) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС 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 и засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с вътрешния пазар, освен ако не е предвидено друго в ДФЕС. За класифицирането на държавна мярка като държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС следва да бъдат кумулативно изпълнени четири критерия: използване на държавни ресурси; селективно предимство за бенефициера; и (евентуално) нарушавашо въздействие върху конкуренцията и търговията в рамките на ЕС.

6.2.1. Увеличаване на капитала

Държавни ресурси

(44) Увеличаването на капитала ще се финансира от националния бюджет на България и средствата ще бъдат отпуснати от централните власти на тази държава-членка. Следователно произтича от държавни ресурси и може да бъде приписано на държавата.

Селективно предимство за бенефициера

(45) За да бъде сметена за държавна помощ, мярката трябва да бъде специфична или селективна, така че да благоприятства само определени предприятия или производството на определени стоки.

(46) При дефинирането на бенефициер на помощта в член 107, параграф 1 от ДФЕС е използвана концепцията за предприятие. Както бе потвърдено от съдилищата на Съюза за целите на тази разпоредба предприятие не следва да бъде едно юридическо лице, а може да обхваща група дружества⁽¹⁾. Ключовият критерий при определяне на това дали е засегнато предприятие по смисъла на тази разпоредба е дали става дума за „стопанска единица“. Стопанската единица може да се състои от няколко юридически лица. В настоящия случай „Холдинг БДЖ“ е юридическо лице, което е бенефициер на увеличението на капитала, и България твърди, че „Холдинг БДЖ“ следователно е единственият бенефициер (вж. съображение 23 по-горе). Няколко елемента обаче сочат, че съответното предприятие не е ограничено само до юридическото лице „Холдинг БДЖ“.

(47) Първо, във връзка с отношенията на собственост следва да се отбележи, че „Холдинг БДЖ“ притежава 100 % от

акциите на двете дъщерни дружества, т.е. „БДЖ — пътнически превози“ и „БДЖ — товарни превози“. Следователно „Холдинг БДЖ“ контролира всички стопански дейности на „БДЖ — пътнически превози“ и „БДЖ — товарни превози“. В действителност според Плана за реструктуриране „Холдинг БДЖ“ формулира обща линия на управленска политика и цели за групата.

(48) Второ, във връзка с целта на предоставената помощ част от помощта ще бъде използвана за финансиране на капиталния ремонт на локомотиви и вагони (вж. таблица 5 по-горе). Макар след реорганизацията от 2007 г. „Холдинг БДЖ“ да притежава подвижния състав и да го дава под наем на „БДЖ — товарни превози“ и „БДЖ — пътнически превози“ съгласно Плана за реструктуриране, подвижният състав бе прехвърлен на дъщерните дружества „БДЖ — товарни превози“ и „БДЖ — пътнически превози“ през април 2011 г. Следователно „БДЖ — товарни превози“ и „БДЖ — пътнически превози“ също ще се възползват от отпуснатата за инвестиции в подвижния състав помощ. Освен това най-голямата част от помощта се отделя за погасяване на стари банкови заеми. Макар „Холдинг БДЖ“, а не неговите дъщерни дружества, да е длъжник по тези заеми, Комисията отбелязва, че старите банкови заеми са взети преди 2007 г., т.е. преди създаването на „БДЖ — товарни превози“ и „БДЖ — пътнически превози“. Основното предназначение на заемите бе закупуването и ремонта на локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони, т.е. активи, използвани както от „БДЖ — товарни превози“, така и от „БДЖ — пътнически превози“. Тъй като през април 2011 г. подвижният състав е прехвърлен на дъщерните дружества „БДЖ — товарни превози“ и „БДЖ — пътнически превози“, тези дружества могат косвено да се възползват от погасяването на стари заеми.

(49) Твърдението на България, че единствено „Холдинг БДЖ“ ще се възползва от мярката, също противоречи на уведомлението, където България твърди, че приходите от бъдещата продажба на „БДЖ — товарни превози“ ще се приемат за собствен принос за реструктуриране. Най-накрая Планът за реструктуриране, който ще бъде финансиран с мярката, за която бе представено уведомление, предвижда мерки за реструктуриране за цялата група „БДЖ“, а не само за „Холдинг БДЖ“.

(50) С оглед на изложените по-горе аргументи, се стигна до заключението, че цялата група „БДЖ“ трябва да бъде считана за бенефициер на увеличаването на капитала. Мярката ще бъде отпусната на едно определено предприятие и ще позволи на бенефициера да има достъп до ликвидност. Следователно се стигна до заключение, че мярката осигурява селективно предимство на група „БДЖ“.

Нарушаване на конкуренцията

(51) Комисията анализира дали мярката нарушава или заплашва да наруши конкуренцията.

(52) В тази връзка Комисията първо отбелязва, че България е отворила пазара за железопътен товарен транспорт през 2002 г. за други национални оператори (т.е. установени в

⁽¹⁾ Вж. Съд 323/82 *Intermills/Комисия* [1984] Сборник 3809, параграф 11 и сл.

България оператори). Пазарът за железопътни товарни превози в ЕС бе отворен за конкуренция на 15 март 2003 г. в рамките на трансевропейската железопътна мрежа за товарни превози с железопътен транспорт с първия железопътен пакет ⁽¹²⁾. С втория железопътен пакет бяха либерализирани всички международни товарни превози на 1 януари 2006 г., а националните товарни превози с железопътен транспорт от 1 януари 2007 г. ⁽¹³⁾ Няколко държави-членки обаче едностранно са либерализирали своите национални пазари преди тази дата.

- (53) По отношение на пътническите превози към 1 януари 2010 г. третият железопътен пакет либерализира пазара за международни пътнически превози. Макар това да засяга само международните превози, то не включва каботаж на тези линии ⁽¹⁴⁾. Във всеки случай, както бе установено от Съда в решението за *Altmark Trans*, фактът, че дадено транспортно дружество развива дейност единствено в една държава-членка не изключва възмож-

⁽¹²⁾ Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1), Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензиране на железопътните предприятия (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26), Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29), директива, последно изменена от Директива 2007/58/ЕО (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44).

⁽¹³⁾ Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1), Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44), Директива 2004/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 96/48/ЕО на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 114) и Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164).

⁽¹⁴⁾ През 2007 г. бе приет третият пакет, който се състои от Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1), Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14), Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44) и Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51).

ността помощта да нарушава търговията в рамките на ЕС. В това отношение следва да се отбележи, че от 1995 г. насам няколко държави са отворили едностранно своите пазари за железопътни пътнически превози. В това отношение всяко предимство, предоставено на железопътно транспортно дружество в една държава-членка, може да намали възможността конкурент от друга държава-членка да извършва търговия на този географски пазар ⁽¹⁵⁾.

- (54) Освен това по принцип както товарните, така и пътническите превози с железопътен транспорт се конкурират с други видове транспорт и по-специално автомобилен транспорт, а по някои маршрути и с въздушен и вътрешен воден и морски превози на къси разстояния.
- (55) Следователно Комисията стигна до заключението, че мярката нарушава или заплашва да наруши конкуренцията на вътрешния пазар.

Въздействие върху търговията

- (56) Когато предоставена от държава-членка помощ укрепва положението на едно предприятие в сравнение с други предприятия, които се конкурират в областта на търговията в рамките на Съюза, тези предприятия трябва да се считат за засегнати от въпросната помощ ⁽¹⁶⁾. Достатъчно е получателят на помощта да се конкурира с други предприятия на пазари, отворени за конкуренция ⁽¹⁷⁾. В настоящия случай бенефициерът се конкурира с други предприятия, които предоставят транспортни услуги в ЕС, както бе посочено по-горе в съображения 51—55. Следователно има вероятност мярката, която подлежи на разглеждане, да засегне търговията в ЕС.

Заключение относно наличието на помощ

- (57) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че увеличаването на капитала в полза на група „БДЖ“ представлява държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.2.2. Възстановяване на ДДС

- (58) Съгласно представената от България по време на предварителното проучване информация в миналото България е възстановила ДДС на група „БДЖ“. Към настоящия етап не е ясно дали възстановеният ДДС е бил в съответствие с Директивите за ДДС ⁽¹⁸⁾. Комисията отбелязва, че възстановяването на ДДС, което не е в съответствие с Директивите за ДДС, евентуално може да включва държавна помощ.

⁽¹⁵⁾ Дело C-280/00 *Altmark Trans u. Regierungspräsidium Magdeburg* [2003] Сборник I-7747, параграфи 77—81.

⁽¹⁶⁾ Вж. по-специално дело 730/79 *Philip Morris/Комисия* [1980] Сборник 2671, параграф; дело C 53/00 *Ferring* [2001] Сборник I-9067, параграф 21; дело C-372/97 *Италия/Комисия* [2004] Сборник I-3679, параграф 44.

⁽¹⁷⁾ Дело T-214/95 *Het Vlaamse Gewest/Комисия* [1998] Сборник II-717.

⁽¹⁸⁾ Вж. Директива 2006/112/ЕО на Съвета от 28 ноември 2006 г. относно общата система на данъка върху добавената стойност (ОВ L 347, 11.12.2006 г., стр. 1) и последващите изменения, публикувани на http://europa.eu/legislation_summaries/taxation/131057_en.htm

Съгласно съдебната практика концепцията за помощ включва не само положителни ползи, а и мерки, които под различни форми смекчават таксите, които обичайно са включени в бюджета на дадено предприятие ⁽¹⁹⁾. На този етап съгласно наличната информация изглежда действително възстановяването на ДДС на група „БДЖ“ може да даде селективно предимство на „БДЖ“, Освен това мярката произтича от държавни ресурси, може да бъде приписана на държавата и може да наруши конкуренцията и да повлияе върху търговията в ЕС. С оглед на горното Комисията възнамерява да проучи допълнително тази мярка и приканва България да представи информация за правното основание за възстановяване на ДДС и неговата обосновка.

6.2.3. Просрочени дългове към НК „ЖИ“

- (59) Съгласно предоставената от България в уведомлението информация (вж. таблица 2 по-горе) „Холдинг БДЖ“ има просрочени задължения към НК „ЖИ“ в размер на приблизително 45 милиона BGN. Към настоящия момент България не е разяснила произхода и промените на тези задължения, т.е. откъде произтичат дълговете и как са третираны досега. На този етап Комисията отбелязва, че неизплащането на дълговете може евентуално да представлява държавна помощ. В зависимост от съдебната практика неизплащането на публични задължения може да включва държавна помощ, ако въпросните мерки са по-щедри в сравнение с такива на хипотетичен частен кредитор в същата ситуация ⁽²⁰⁾. С оглед на тези принципи Комисията приканва България да представи информация относно това дали и как НК „ЖИ“ се е опитала да си върне неизплатените дългове през миналите години и дали и как НК „ЖИ“ възнамерява да го направи в бъдеще.

6.3. Съвместимост на помощта

- (60) Мерките за държавна помощ за дружества в областта на сухопътния транспорт могат да бъдат счети за съвместими въз основа на изключенията, заложи в членове 93, 107, параграф 2 и 107, параграф 3 от ДФЕС.
- (61) В този контекст следва да се отбележи, че тежестта на доказване на съвместимостта на помощта с вътрешния пазар чрез дерогация от член 107, параграф 1 от ДФЕС се поема основно от въпросната държава-членка, която трябва да докаже, че са изпълнени условията за дерогация ⁽²¹⁾.
- (62) На този етап Комисията ще се съсредоточи върху предварителната оценка на съвместимостта на увеличението на капитала с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС и Насоките за оздравяване и реструктуриране както и раздел 4 от Насоките за железопътни предприятия. Въпреки това Комисията припомня, че евентуалната съвместимост на възстановяването на ДДС на група „БДЖ“ и

непогасяването на просрочени задължения към НК „ЖИ“ също попадат в обхвата на настоящото решение дотолкова, доколкото в процеса на официалната процедура по разследване се установи, че тези мерки включват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.3.1. Насоки за оздравяване и реструктуриране

Допустимост

- (63) Според точка 33 от Насоките за оздравяване и реструктуриране единствено предприятия в затруднено положение имат право да кандидатстват за помощ за оздравяване и реструктуриране.
- (64) Според информацията, представена от България, „Холдинг БДЖ“ изпълнява критериите по националното законодателство за колективна процедура по несъстоятелност и може да се приеме за предприятие в затруднено положение съгласно точка 10, буква в) от Насоките за оздравяване и реструктуриране. Макар и да има вероятност това да е вярно, във въпросния случай следва да се оцени дали цялата група „БДЖ“ има право да получи помощ за реструктуриране, тъй като Комисията счита, че предприятието, което се възползва от мярката, се състои не само от „Холдинг БДЖ“, а и от цялата група „БДЖ“ (вж. съображения 45—50 по-долу).
- (65) Съгласно точка 10, буква а) от Насоките за оздравяване и реструктуриране предприятие е в затруднено положение, „когато първоначално регистрираният му капитал е намалял с повече от половината и повече от една четвърт от този капитал е бил загубен през предходните 12 месеца“. Съгласно баланса на „БДЖ“ регистрираният капитал остава на нивото от 2008—2010 г., а загубите на група „БДЖ“ все още се покриват от резервите на дружеството. Следователно изглежда не е изпълнено заложеното по точка 10, буква а). По отношение на точка 10, буква в) от Насоките за оздравяване и реструктуриране Комисията изразява съмнения дали критерият е изпълнен.
- (66) Във всеки случай съгласно точка 11 от Насоките за оздравяване и реструктуриране дори и да липсва което и да било от обстоятелствата, предвидени в точка 10, едно предприятие може да бъде считано за намиращо се в затруднение, особено когато са налице обичайните признаци за предприятие в затруднение. Както може да се види в таблица 6 по-долу оборотът на група „БДЖ“ е намалял от 2008 г. насам. Макар групата да е била рентабилна през 2007 г. (поради продажбата на активи), тя е на загуба през периода 2008—2010 г. Според българските власти дружеството е изправено пред ликвидна криза. В действителност нетният паричен поток е намалял от приблизително 100 милиона BGN през 2007 г. до приблизително 18 милиона BGN през 2009 г. Увеличаването на дългосрочните задължения също е довело до увеличение на лихвените плащания. Следователно изглежда група „БДЖ“ е предприятие в затруднение по смисъла на точка 11 от Насоките за оздравяване и реструктуриране.

⁽¹⁹⁾ Дело C-182/03 и C-217/03, *Белгия/Комисия* [2006] Сборник I-5479, параграфи 86—87.

⁽²⁰⁾ Например дело C-256/97, *Déménagements-Manutention Transport SA (DMT)* [1999] Сборник I-3913, параграфи 25—28.

⁽²¹⁾ Например дело T-68/03, *Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE/Комисия* [2007] Сборник II-02911, параграфи 34—37.

Таблица 6

Ключови финансови показатели за група „БДЖ“

Сути в 1 000 BGN

	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г. (предварителни)
Приходи	391 711	411 787	266 633	251 744
Печалба преди олихвяване и данъци	- 128 948	- 128 132	- 217 452	- 190 948
Чиста печалба/загуба	39 626	- 8 646	- 68 799	- 47 360
Нетен паричен поток	90 993	Няма данни	17 590	Няма данни
Дългосрочни пасиви	324 261	527 013	483 549	387 275
Сума на дължими лихви	20 945	Няма данни	24 424	Няма данни

(67) С оглед на гореспоменатото Комисията е на мнение, че не само „Холдинг БДЖ“, а цялата група „БДЖ“ може да се счита поне от 2009 г. насам като предприятие в затруднение по смисъла на Насоките за оздравяване и реструктуриране и следователно отговаря на условията за помощ за реструктуриране.

Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност

(68) Според точки 34 и 35 от Насоките за оздравяване и реструктуриране помощта за реструктуриране е свързана с жизнеспособен план за реструктуриране, възстановяване на дългосрочната жизнеспособност на предприятието в рамките на разумен срок и въз основа на разумни предположения за бъдещите условия за дейност.

(69) Макар България да е представила План за реструктуриране на група „БДЖ“, Комисията има съмнения дали този план отговаря на горните условия. По-специално Комисията изразява съмнения, че планът за реструктуриране е достатъчно стабилен за възстановяването на дългосрочната жизнеспособност на „БДЖ“.

(70) Първо, изглежда Планът за реструктуриране разчита на ключови предположения и по-специално бързото връщане към растеж на българската икономика, което може да се окаже прекалено оптимистично. Второ, изглежда прогнозите за пазарен дял както за „БДЖ — товарни превози“, така и за „БДЖ — пътнически превози“ не се основават на общоприети пазарни данни. Трето, на този етап някои предположения от Плана за реструктуриране изглеждат неактуални. По-специално предположения за тенденции при БВП, хармонизирания индекс на потребителски цени, цените за електричество и отопление както и цените за горива се основават на прогнози за периода 2010—2014 г. Поне за 2010 г. вероятно вече има действителни данни и те могат да бъдат използвани в Плана за реструктуриране. Четвърто, изчисленията на жизнеспособността изглежда не вземат предвид, че група „БДЖ“ получава помощ за реструктуриране до 2016 г. Пето, в плана за реструктуриране липсва истински

анализ на чувствителността. По-специално при песимистичния сценарий въпреки благоприятното представяне на данните дружеството остава нерентабилно през целия период на реструктуриране. Шесто, според Плана за реструктуриране въпреки помощта за реструктуриране все още ще липсват финансови ресурси за подновяване, модернизация и поддръжка на подвижния състав на група „БДЖ“. По-голямата част от помощта за реструктуриране ще бъде използвана за погасяване на стари дългове и не е ясно как ще бъдат финансирани другите предложени мерки за реструктуриране. Най-накрая Планът за реструктуриране не включва реално проучване на пазара, както се предвижда в точка 35 от Насоките за оздравяване и реструктуриране. В крайна сметка Комисията също отбелязва, че при песимистичния сценарий в Плана за реструктуриране се предвиждат високи плащания по договорите за ЗОУ в сравнение с оптимистичния и основния сценарии. Такива по-високи плащания в случай на слаби резултати изглежда не съответстват на Регламента ЗОУ. Следователно Комисията приканва България да разясни този въпрос.

Размер на мярка за оздравяване и мярка за реструктуриране

(71) България твърди, че помощта за оздравяване, изплатена на „Холдинг БДЖ“ до одобрението на Плана за реструктуриране от страна на Комисията, се погасява с помощта за реструктуриране (вж. съображение 25 по-горе). До този момент България не е изплатила помощ за оздравяване на група „БДЖ“, но изглежда възнамерява да изплати такава помощ до одобрението на Плана за реструктуриране. Комисията отбелязва, че съгласно Плана за реструктуриране цялата сума на помощта за реструктуриране вече е отпусната за други цели, различни от погасяването на евентуална изплатена помощ за оздравяване (вж. таблица 4 по-горе). На този етап Комисията не може да изрази становище по въпроса дали може да се наложи евентуално увеличение на сумата от помощта за реструктуриране със сумата, изплатена като помощ за оздравяване, тъй като информацията, предоставена от България в тази връзка, не е окончателна.

Компенсаторни мерки

- (72) Според точки 38—42 от Насоките за оздравяване и реструктуриране реструктурирането трябва да бъде съпроводено от компенсаторни мерки, пропорционални на нарушаващото въздействие на помощта и по-специално размера и сравнителната значимост на предприятието бенефициер на пазара му.
- (73) Според България делът на група „БДЖ“ на българския пазар за пътнически превози е 5,5 % през 2010 г. На пазара за товарни превози група „БДЖ“ има дял 11,3 % през 2010 г. На този етап обаче все още следва да се проучи допълнително дали българските власти са дефинирали добре съответните пазари и дали са направили адекватна оценка на размера и сравнителната значимост на група „БДЖ“ на съответните пазари. Комисията също приканва трети страни да представят оценката си на съответните пазари.
- (74) По отношението на намаляването на капацитета чрез продажбата на подвижния състав, който не е в експлоатация, изглежда, че продажбата на излишен подвижен състав не може да бъде взета предвид като компенсаторна мярка, тъй като тази продажба не оказва въздействие върху конкуренцията. Освен това с оглед на възрастта и факта, че подвижният вече не е в експлоатация, Комисията също пита дали продажбата на този подвижен състав не е необходима за възстановяване на жизнеспособността, като в този случай също няма да се приеме за компенсаторна мярка. Освен това самата България твърди, че подвижният състав не осигурява конкурентно предимство на група „БДЖ“ с оглед на неговата непривлекателност за конкуренти. Освен това България не е обяснила защо по нейно виждане бъдещата приватизация на „БДЖ — товарни превози“ може да се квалифицира като компенсаторна мярка за целите на точка 40 от Насоките за оздравяване и реструктуриране. България досега не е представила доказателства, за да обоснове, че тази мярка ще бъде достатъчна за компенсиране на потенциално нарушаващо въздействие на помощта за реструктуриране, която може евентуално да бъде включена в операцията.
- (75) Към днешна дата България не е разгледала други компенсаторни мерки като затваряне или прехвърляне на линии, включени в договора за ЗОУ, на конкуренти или други мерки за отваряне на пазара.

Собствен принос

- (76) Според точки 43—45 от Насоките за оздравяване и реструктуриране се очаква бенефициерите на помощта да направят значителен принос към Плана за реструктуриране от собствени ресурси, включително и продажбата на активи, които не са ключови за оцеляването на предприятието или чрез външно финансиране при пазарни условия. Външното финансиране по-специално ще бъде знак, че пазарите вярват в осъществимостта на Плана за реструктуриране. Независимо от формата му собственият принос трябва да бъде реален, т.е. действителен, с изключение на всички бъдещи очаквани печалби като паричен поток, и трябва да е на възможно най-високо ниво.

(77) Както обикновено Комисията ще приеме за приемливи следните видове принос към реструктурирането: поне 25 % от общите разходи за операцията по реструктуриране за малки предприятия, поне 40 % за средни предприятия и поне 50 % за големи предприятия. При изключителни обстоятелства и в случай на особени затруднения, което трябва да се докаже от държавата-членка, Комисията може да приеме по-ниско ниво на принос⁽²²⁾.

(78) България представи различни сценарии във връзка със собствения принос. При тези сценарии България предлага като собствен принос приватизацията на „БДЖ — товарни превози“, продажбата на активи, намалените лихвени разходи, средства, привлечени от Световната банка, и икономии от средства за служители.

(79) Първо, Комисията отбелязва, че България наскоро преустанови процедурата за получаване на заем за развитие от Световната банка. Дори и ако Световната банка и България да бяха продължили процедурите и Световната банка окончателно да отпусне заем за развитие, има съмнения, че средствата, привлечени от Световната банка, могат да бъдат приемлив собствен принос по точка 43 от Насоките. Комисията отбелязва, че заемът за развитие няма да бъде отпуснат на група „БДЖ“, а на България. Следователно тези привлечени средства не могат да бъдат приемани за принос от собствени ресурси на бенефициера съгласно точка 43 от Насоките за оздравяване и реструктуриране. Освен това хипотетичното намаляване на лихвените разходи поради по-ниските лихвени разходи, предлагани от Световната банка на България, не може да се счита за собствен принос. Намаляването на разходите за персонал както и бъдещите икономии от разходи за социални осигуровки изглеждат необходими мерки за реструктуриране, а не собствен принос. На този етап България не е представила ясна информация за потенциални приходи по отношение на продажбата на активи. Представените към настоящия момент цифри варират между 34 милиона BGN и 47 милиона BGN. В този контекст Комисията би искала да обърне внимание на България на точка 43 от Насоките, според която собственият принос трябва да бъде „наличен и действителен“. По отношение на продажбата на активи, с цел приемането ѝ за собствен принос, в идеалния случай договорът за продажба трябва вече да е сключен. При липсата на сключен договор за продажба поне трябва да се представи оценка от независим експерт на стойността на активите. Най-накрая на този етап не е ясно какъв е размерът на частно финансиране, което може да бъде предоставено чрез приватизацията на „БДЖ — товарни превози“. Оценката на приходите от бъдещи продажби, представена от България, се основава на бъдеща балансова стойност на активи на „БДЖ — товарни превози“, а не е обоснована от каквито и да е доказателства. Следва да се отбележи, че за да се приеме продажбата на дъщерно дружество за собствен принос, който е „наличен и действителен“ по смисъла на точка 43 от Насоките, по правило следва да се представи подписан договор за продажбата.

⁽²²⁾ Вж. например Решение на Комисията от 14 декември 2010 г. относно държавна помощ C 8/10 *Полтоц за реструктуриране на Varvareos*, която още не е публикувана, и Решение на Комисията от 22 юли 2009 г. относно държавна помощ C 18/05 *Помощ за реструктуриране на Stocznia Gdańsk* (ОВ L 21, 26.3.2010 г., стр. 19).

(80) Най-накрая Комисията отбелязва, че България изглежда разглежда като собствен принос погасяването на заеми, инвестициите в ремонт на вагони и локомотиви и обезщетения за съкратени работници, като всички те се предприемат от „Холдинг БДЖ“. Към настоящия момент България не е представила информация за това как „Холдинг БДЖ“ ще получи средства, необходими за тези мерки и дали тези средства изпълняват изискването за собствен принос.

(81) Комисията в крайна сметка е стигнала до наблюдението, че по-голямата част от помощта за реструктуриране има за цел погасяване на дълг към различни банки. Съгласно наличната информация този дълг — с изключение на заемите от ЕБВР и МБВР — не е покрит от държавни гаранции. Следователно при фалит банките кредитори рискуват да отчетат частична или пълна загуба по тези заеми. Ако банките кредитори вземат решение за преговаряне на условията за погасяване с група „БДЖ“ или за отписване на част от заемите, това също може да се вземе предвид като собствен принос. По същия начин Комисията отбелязва, че група „БДЖ“ има неконтролирано участие в други рентабилни дружества и продажбата на това участие може също да се вземе предвид като собствен принос.

Принципът „един път, последен път“

(82) Според принципа „един път, последен път“, заложен в точки 72—77 от Насоките за оздравяване и реструктуриране, дружество, което е получило помощ за оздравяване и реструктуриране през последните десет години, не отговаря на условията за помощ за оздравяване и реструктуриране.

(83) В това отношение Комисията отбелязва, че българската Комисия за защита на конкуренцията е издала на 14 април 2005 г. решение, с което се дава разрешение за публична подкрепа за „БДЖ“ ЕАД съгласно член 7 от българския Закон за държавните помощи. При решението си относно помощта за оздравяване в полза на „БДЖ“ ЕАД Комисията вече оцени дали такава публична подкрепа спира достъпа на „БДЖ“ ЕАД ⁽²³⁾ до помощ за оздравяване въз основа на принципа „един път, последен път“. В него Комисията стигна до заключението, че такава публична подкрепа не представлява помощ за оздравяване или реструктуриране за целите на точки 72—77 от Насоките за оздравяване и реструктуриране. ⁽²⁴⁾ С оглед на това заключение Комисията няма да оцени отново дали публичната подкрепа спира достъпа на „БДЖ“ ЕАД до помощ за реструктуриране въз основа на принципа „един път, последен път“.

(84) По отношение на неплащането на корпоративен подоходен данък от група „БДЖ“ България се позовава на разпоредбите за пренасяне на фискална загуба, заложен в българското данъчно законодателство. В действителност българският Закон за корпоративното подоходно облагане предвижда възможността за пренасяне на данъчни загуби през следващите пет години и приспадането ѝ от бъдещи

облагаеми печалби ⁽²⁵⁾. Изглежда тези разпоредби представляват общо правило в рамките на данъчната система. Следователно Комисията стигна до предварителното заключение, че неплащането на корпоративен подоходен данък от група „БДЖ“ съгласно разпоредбите за пренасяне на данъчни загуби не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и следователно не се отнася до оценката за целите на точки 72—77 от Насоките за оздравяване и реструктуриране.

(85) По отношение на възстановяването на ДДС на група „БДЖ“ от държавата на този етап, както бе описано в съображение 58 по-горе, Комисията отбелязва, че тази мярка може евентуално да включва държавна помощ. Ако е включена държавна помощ, следва при официалната процедура по разследване да се провери дали тази помощ е помощ за оздравяване или за реструктуриране по смисъла на точки 72—77 от Насоките за оздравяване и реструктуриране. Освен това както бе описано в съображение 59 по-горе, непогасяването на просрочени дългове към НК „ЖИ“ може също да включва държавна помощ, което следва да се провери по време на официална процедура по разследване. Ако наистина е налице помощ, следва да се установи дали тази помощ е отпусната при нарушение на принципа „един път, последен път“.

Предварително заключение за съвместимостта с Насоките

(86) Поради причините, посочени в съображения 60—84 по-горе, на този етап Комисията изразява известни съмнения относно съвместимостта на въпросната мярка с условията на Насоките за оздравяване и реструктуриране.

6.3.2. Раздел 4 от Насоките за железопътни предприятия

(87) Според точка 52 от Насоките за железопътни предприятия анулирането на задължения на железопътни предприятия представлява държавна помощ, която трябва да бъде разглеждана по същество въз основа на Насоките за железопътни предприятия. Такава помощ може обаче по изключение да се счита за съвместима с член 107, параграф 3, буква в) от Договора, ако цели преминаването към отворен железопътен пазар, заложен в член 9 от Директива 91/440/ЕИО. Трябва да са изпълнени следните условия, заложен в точки 54—60 от Насоките за железопътни предприятия: i) помощта служи за компенсиране на ясно определени и индивидуализирани дългове, възникнали преди влизането в сила на Директива 91/440/ЕИО или приемането на държавата-членка; ii) въпросните задължения са пряко свързани с железопътен транспорт или железопътна инфраструктура; iii) въпросното предприятие е изправено пред прекомерно ниво на задълженост, което пречи на управлението на здрава финансова основа и помощта е нужна за преодоляване на това положение; iv) помощта не трябва да се по-голяма, отколкото е нужно за целта; трябва да се вземе предвид и бъдещото развитие на конкуренцията; v) опростяването на дълговете не трябва да дава на предприятието такова конкурентно предимство, което да пречат развитието на ефективна конкуренция на пазара.

⁽²³⁾ Вж. бележка под линия 1 по-горе.

⁽²⁴⁾ Вж. бележка под линия 1 по-горе, параграфи 68—69.

⁽²⁵⁾ Глава 11, член 70 и сл. от Закон за корпоративното подоходно облагане.

(88) В действителност според България по-голямата част от дълговете на „Холдинг БДЖ“ са възникнали преди приемане на България в ЕС през 2007 г. Изглежда по-голямата част от заемите са служили за инвестиции в подвижен състав и други дейности, свързани с железопътния транспорт (вж. таблица 4 по-горе). България обаче не се позовава ясно на прилагането на Насоките за железопътни предприятия по-специално, тъй като междуременно възнамерява да погаси дълговете с помощта за реструктуриране, която е включена в уведомлението, т.е. средствата от увеличаването на капитала (вж. таблица 5 по-горе). Освен това България не е обяснила защо счита, че са изпълнени изискванията в раздел 4 от Насоките за железопътни предприятия. Следователно на този етап Комисията не може да изрази становище за това дали мярката, която подлежи на оценяване, отговаря на всички изисквания, заложиени в Насоките за железопътни предприятия.

С оглед на гореспоменатите съображения Комисията съгласно процедурата, заложиена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз, приканва България да изрази мнението си и да представи всякаква информация, която може да помогне за оценяване

на мярката в рамките на един месец от датата на получаване на настоящото писмо. Изисква от властите да изпратят незабавно копие на настоящото писмо до потенциалния получател на помощта.

Комисията би искала да напомни на България, че член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз има суспензивно действие и да обърне внимание, че член 14 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета, който предвижда възстановяването на всякаква неправомерна помощ от получателя.

Комисията предупреждава България, че ще информира заинтересованите страни, като публикува настоящото писмо и пояснително резюме в *Официален вестник на Европейския съюз*. Също така ще информира заинтересованите страни от държавите в ЕАСТ, които са подписали Споразумението за ЕИП, чрез публикуване на известие в притурката за ЕИП към *Официален вестник на Европейския съюз* и ще информира Надзорния орган на ЕАСТ, като изпрати копие от настоящото писмо. Всички заинтересовани страни ще бъдат приканени да представят мненията си в рамките на един месец от датата на публикуване.”