II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

Ve zveřejněné verzi tohoto Rozhodnutí byly některé informace vynechány v souladu s články 30 a 31 Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie, upravujícími nezveřejňování informací, které jsou předmětem profesního tajemství. Vynechané údaje jsou označeny takto […].	VEŘEJNÉ ZNĚNÍ Tento dokument je zpřístupněn pouze pro informaci.

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2021/69

ze dne 24. února 2020

o státní podpoře SA.43549 (2017/C)(ex2017/FC)(ex.2016/NN)(ex.2015/EO), kterou poskytlo Rumunsko společnosti CFR Marfă

(oznámeno pod číslem C(2020) 1115)

(Pouze rumunské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dopisem ze dne 24. září 2015 Rumunsko informovalo Komisi, že v červnu 2013 převedlo na kapitál veřejný dluh ve výši 1 669 milionů RON (cca 363 milionů EUR ([2])) společnosti Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfa CFR S.A. (dále jen „CFR Marfă“), státního podniku poskytujícího železniční nákladní dopravu, vůči společnosti CFR Infrastructură, státnímu provozovateli železniční infrastruktury, různým úřadům pro sociální zabezpečení a daňovým úřadům ([3]). Na základě informací, které poskytlo Rumunsko, se Komise rozhodla zahájit z úřední moci řízení ve věci opatření ve prospěch společnosti CFR Marfă, registrované pod číslem věci státní podpory SA.43549 (2015/CP).

([1]) Úř. věst. C 198, 8.6.2018, s. 16.

([2]) Směnný kurz použitý v tomto rozhodnutí je totožný se směnným kurzem použitým v rozhodnutí o zahájení řízení, tj. 1 EUR = 4,6 RON, uvedeným na internetových stránkách ECB dne 13. září 2017. Údaje v EUR slouží pouze pro informaci; oficiální údaje jsou uváděny v RON. https://www.ecb.europa.eu/stats/policy_and_exchange_rates/euro_reference_exchange_rates/html/eurofxref-graph-ron.en.html.

([3]) Mimořádné nařízení č. 61/2013, kterým se regulují některá finančně-daňová opatření ze dne 12. června 2013, zveřejněná v rumunském Úředním věstníku č. 363 ze dne 18. června 2013.

(2) Dopisy ze dne 17. listopadu 2015, 6. července 2016 a 6. dubna 2017 si Komise vyžádala informace o opatřeních ve prospěch společnosti CFR Marfă. Rumunsko odpovědělo dopisy ze dne 24. prosince 2015, 10. a 11. srpna 2016 a 12. května 2017. Rumunsko též oznámilo kapitalizaci pohledávky předem dne 5. října 2016 a jeho předběžné oznámení bylo sloučeno s výše uvedenou věcí státní podpory z moci úřední.

(3) Dne 6. března 2017 Komise obdržela formální stížnost (dále jen „stížnost" od *Sdružení soukromých provozovatelů železniční nákladní dopravy* (dále jen „stěžovatel" nebo „sdružení OPSFPR", které znamená *Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din Romania*) ([4]), zastupující zájmy soukromých společností působících v oblasti železniční nákladní dopravy v Rumunsku. Stížnost společně s žádostí o další technické informace byla Rumunsku zaslána dne 6. dubna 2017. Rumunsko vyjádřilo své připomínky k stížnosti dne 12. května 2017.

(4) Dne 19. září předložil stěžovatel Komisi dodatek ke stížnosti. Nedůvěrné znění dodatku bylo Rumunsku předloženo k připomínkám. Rumunsko odpovědělo dne 6. října 2017.

(5) Dopisem ze dne 18. prosince 2017 Komise Rumunsko informovala, že se s ohledem na tuto podporu rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU").

(6) Rozhodnutí Komise zahájit řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení") bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([5]). Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek k podpoře/opatření.

(7) Komise obdržela počáteční připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení dne 20. února 2018.

(8) Dne 6. července 2018 Komise obdržela též připomínky od zúčastněných stran. Dne 16. července 2018 je Komise postoupila Rumunsku s příležitostí k reakci. Rumunsko zaslalo své poznámky k připomínkám třetích stran dopisem ze dne 14. srpna 2018.

(9) Komise zaslala Rumunsku následné žádosti o informace, a sice dne 14. listopadu 2018 a 15. března 2019, a rumunské orgány na ně odpověděly dne 19. prosince 2018 a dne 27 června, 9. července, 13. září, resp. 6. listopadu 2019.

(10) Komise uspořádala několik zasedání s rumunskými orgány, přičemž poslední se konalo dne 24. července 2019 a po něm Rumunsko předložilo dne 13. září 2019 další informace.

2. **PODROBNÝ POPIS PODPORY**

2.1. **Příjemce**

(11) Společnost CFR Marfă je společnost s omezeným ručením vlastníků a je plně ve vlastnictví státu (dále jen „státem vlastněný podnik") poskytující služby v oblasti železniční nákladní dopravy a provozující multimodální terminály. Rumunsko, jako jediný podílník, v současnosti společnost řídí (např. v souvislosti s jejím ročním rozpočtem) a dohlíží na ni prostřednictvím Ministerstva dopravy.

(12) Společnost CFR Marfă byla založena jako akciová společnost dne 1. října 1998 po reorganizaci provozovatele rumunských drah, společnosti *Societatea Națională Căile Ferate Române* (dále jen „SNCFR") ([6]), vertikálně integrované železniční společnosti, která byla poté rozdělena na pět nezávislých společností: CFR Infrastructură (neboli CFR SA, správce infrastruktury, plně ve vlastnictví státu, dále jen „CFR Infrastructură"), CFR Marfă, CFR Călători (provozovatel železniční osobní dopravy, plně ve vlastnictví státu), CFR Gevaro (poskytující služby spojené s restauračními vozy a lůžkovými a lehátkovými vozy) a *Societatea de Administrare Active Feroviare* – SAAF (společnost spravující přebytečná kolejová vozidla, která mají být prodána, pronajata nebo zlikvidována).

([4]) V době podání stížnosti mělo sdružení šestnáct členů, z nich třináct působilo v oblasti železniční nákladní dopravy (na rozdíl od železniční osobní dopravy). Členy byly společnosti Grup Feroviar Român S.A. (dále jen „GFR"), Deutsche Bahn Cargo Romania (dále jen „DB Cargo Romania"), Unicom Tranzit SA (dále jen „Unicom Tranzit"), Cargo Trans Vagon S.A. (dále jen „Cargo Trans Vagon"), Transferoviar Grup S.A. (dále jen „Transferoviar Grup"), Vest Trans Rail S.R.L. (dále jen „Vest Trans Rail"), Servtrans Invest S.A. (dále jen „Servtrans Invest"), Tehnotrans Feroviar S.R.L. (dále jen „Tehnotrans"), Via Terra Spedition, Rail Cargo Carrier Romania (část Rakouské skupiny železniční nákladní dopravy), Tim Rail Cargo, Rail Force S.R.L. a Trans Expedition Feroviar S.R.L.

([5]) Viz poznámka pod čarou č. [1].

([6]) Mimořádné nařízení vlády č. 12/1998 o reorganizaci společnosti SNCFR a dopravě po železnici.

(13) Společnost CFR Marfă poskytuje služby v oblasti železniční nákladní dopravy, mimo jiné železniční přepravu pro domácí produkci uhlí, cementu, chemických produktů, obilí a oleje, dřeva, soli a kovu, provozuje multimodální terminály a poskytuje doplňkové služby, jako jsou služby vozoven, služby spojené s pohonnými hmotami a logistika. K hlavním klientům společnosti CFR Marfă patří jiné státem vlastněné podniky, např. CE Hunedoara, bývalí výrobci chemických látek Oltchim, Salrom a společnosti centrálního zásobování teplem.

(14) V roce 2017 představovala železniční nákladní doprava 30,2 % trhu s nákladní dopravou v Rumunsku oproti 30,7 % v roce 2013 a pouhých 24,9 % v roce 2007 ([7]). Podíl silniční dopravy byl poměrně vyšší, počínaje 53,5 % v roce 2007 a konče 40,3 % v roce 2013 a 42,4 % v roce 2017, zatímco podíl vnitrozemské vodní dopravy se pohyboval od 25,2 % v roce 2007 k 29 % v roce 2013 a 27,4 % v roce 2017 ([8]).

(15) V roce 1998 udělilo Rumunsko přístup ke své železniční síti zahraničním provozovatelům železniční nákladní dopravy ([9]). Od vstupu Rumunska do EU v roce 2007 se podíl společnosti CFR Marfă na trhu v odvětví železniční nákladní dopravy posuzovaný podle objemu (tisíc tun přepraveného zboží) soustavně snižoval z [70–80] % v roce 2007 na [50–60] % v roce 2014 a na [40–50] % v roce 2018. Klesal i podíl společnosti CFR Marfă na trhu posuzovaný podle ujeté vzdálenosti (tunokilometry), a sice z [60–70] % v roce 2007 na [40–50] % v roce 2014 a na [30–40] % v roce 2018 ([10]). To představuje podíl společnosti CFR Marfă ve výši [5–10] % celkového trhu nákladní dopravy v Rumunsku v porovnání s kombinovaným tržním podílem soukromých provozovatelů železniční nákladní dopravy ve výši [10–20] % ([11]).

Tabulka 1

Vývoj podílu společnosti CFR Marfă na trhu železniční nákladní dopravy v letech 2007–2018

Podíl na trhu (v %)		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (*)
podle objemu přepraveného zboží	**CFR Marfă**	**[70–80]**	**[60–70]**	**[50–60]**	**[50–60]**	**[60–70]**	**[50–60]**	**[50–60]**	**[50–60]**	**[50–60]**	**[40–50]**	**[40–50]**	**[40–50]**
	Jiní provozovatelé železniční nákladní dopravy	[20–30]	[30–40]	[40–50]	[40–50]	[30–40]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]
podle ujeté vzdálenosti (tkm)	**CFR Marfă**	**[60–70]**	**[50–60]**	**[40–50]**	**[40–50]**	**[40–50]**	**[40–50]**	**[40–50]**	**[40–50]**	**[40–50]**	**[30–40]**	**[30–40]**	**[30–40]**
	Jiní provozovatelé železniční nákladní dopravy	[30–40]	[40–50]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[60–70]	[60–70]	[60–70]	[60–70]

(*) pouze prvních devět měsíců roku 2018.

Zdroj: Podání Rumunska ze dne 24. prosince 2015; odpověď Rumunska ze dne 12. května 2017, příloha 2; odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 29.1.;

([7]) Viz odpověď Rumunska na otázku č. 2, příloha 2 k odpovědi Rumunska ze dne 12. května 2017 a údaje Eurostatu dostupné na adrese https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=t2020_rk320&language=en.

([8]) Tamtéž.

([9]) Ustanovení čl. 15 odst. 2 mimořádného nařízení vlády č. 12/1998.

([10]) Viz odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, body 49–51.

([11]) Viz odpověď Rumunska na otázku č. 2, příloha 2 k odpovědi Rumunska ze dne 12. května 2017, odpověď Rumunska ze dne 27. června 2018, bod 29.1.

(16) V době rozhodnutí o zahájení řízení působilo na rumunském trhu přibližně dvacet provozovatelů železniční nákladní dopravy. Hlavními konkurenty společnosti CFR Marfă jsou všichni soukromí provozovatelé s těmito podíly na trhu (z hlediska tunokilometrů): SC Group Feroviar Roman SA ([12]) (dále jen „GFR"; [20–30] % v roce 2012 a [20–30] % v roce 2016), SC Unifertrans SA ([5–10] % v roce 2012 a [5–10] % v roce 2016), SC Cargo Trans Vagon SA ([5–10] % v roce 2012 a [0–5] % v roce 2016), SC DB Schenker Rail Romania ([5–10] % v roce 2012 a [10–20] % v roce 2016), SC Transferoviar Grup SA ([0–5] % v roce 2012 a [0–5] % v roce 2016) a Rail Cargo Carrier Romania ([0–5] % v roce 2016) ([13]). V současnosti vzrostl počet aktivních dopravců na rumunském trhu železniční nákladní dopravy na 28 ([14]).

2.2. **Finanční obtíže společnosti CFR Marfă před neúspěšnou privatizací v roce 2013**

(17) Během uplynulého desetiletí se podnikatelská činnost společnosti CFR Marfă postupně snižovala. Objem nákladu přepravený společností CFR Marfă trvale klesal z […] tisíc tun v roce 2007 na […] tisíc tun v roce 2016 (viz tabulka 2 níže).

Tabulka 2

Objem nákladu společnosti CFR Marfă v tisících tun v letech 2007–2017 podle kategorie

V tisících tun	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Přepravený objem nákladu	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Zdroj: Podání Rumunska ze dne 24. prosince 2015; odpověď Rumunska ze dne 12. května 2017, příloha 1; odpověď Rumunska ze dne 19. prosince 2018, pododdíl E, bod 13.

(18) S poklesem podnikatelské činnosti společnosti CFR Marfă se postupně snížil i počet zaměstnanců, a sice z 15 992 zaměstnanců v přepočtu na plné pracovní úvazky v roce 2009 na 6 508 v roce 2014, na 6 155 v roce 2016 a na 5 717 v roce 2018 (viz tabulka 3 níže).

Tabulka 3

Zaměstnanci společnosti CFR Marfă v přepočtu na plné pracovní úvazky v letech 2009–2018

V přepočtu na plné pracovní úvazky	1999	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet zaměstnanců	29 289	15 992	10 813	8 257	9 053	8 767	6 508	6 454	6 155	5 995	5 717

Zdroj: Podání Rumunska ze dne 24. prosince 2015, odpověď Rumunska ze dne 12. května 2017, příloha 1, roční rozvaha společnosti ([1]), odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 49.

([1]) Roční zprávy jsou k dispozici na internetových stránkách společnosti CFR Marfă (např. http://www.cfrmarfa.cfr.ro/images/stories/financiar/indicatori%20financiari/indicatori%20financiari%20conform%20bilantului%20depus%20pe%20anul%20%202017.pdf.

(19) Faktory popsané v 15. a 16. bodě odůvodnění výše nepříznivě ovlivnily finanční situaci společnosti CFR Marfă. Jak je popsáno v tabulce 4 níže, potýká se společnost CFR Marfă již několik let s finančními obtížemi.

Tabulka 4

Klíčové finanční ukazatele společnosti CFR Marfă v letech 2009–2016

V milionech RON	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Celkový obrat	1 097,30	1 056,10	1 150,00	1 020,60	961,50	954,90	775,94	673,61

([12]) Společnost GFR je součástí skupiny Grampet Group tvořené čtrnácti společnostmi působícími v odvětví železniční dopravy ve střední a jihovýchodní Evropě.

([13]) Viz příloha 1 odpovědi Rumunska ze dne 12. května 2017 na žádost Komise o informace.

([14]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 51.2.

V milionech RON	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ZISK PŘED ÚROKY, ZDANĚNÍM, ODPISY A AMORTIZACÍ (EBITDA)	**– 186,60**	**– 97,10**	**25,10**	**– 41,50**	**– 89,70**	**17,70**	**27,56**	**– 43,69**
Úrokové náklady	31,40	29,40	27,00	23,10	16,00	12,90	8,98	5,62
Celkový dluh	**1 261,60**	**1 673,40**	**1 891,20**	**2 186,60**	**666,30**	**720,20**	**788,25**	**868,13**
Vlastní kapitál	**93,60**	**– 343,50**	**– 471,90**	**– 904,60**	**566,20**	**540,50**	**405,21**	**302,00**
Upsaný základní kapitál	247,33	248,15	251,60	263,96	1 987,54	1 988,35	2 012,12	2 012,12
Jiný kapitál	– 153,69	– 591,62	– 723,50	– 1 168,58	– 1 420,20	– 1 447,69	– 1 606,91	– 1 710,13
— *Rezervní fondy na přecenění*	*93,91*	*120,62*	*107,98*	*106,46*	*114,90*	*101,99*	*88,08*	*88,08*
— *Rezervní fondy*	*236,22*	*253,62*	*266,15*	*279,17*	*293,50*	*306,36*	*201,05*	*201,05*
— *Akumulovaný zisk/ztráta*	*– 141,84*	*– 430,59*	*– 1 004,18*	*– 1 149,12*	*– 1 565,68*	*– 1 828,88*	*– 1 736,85*	*– 1 844,48*
— ***Roční zisk/ztráta***	***– 341,98***	***– 535,27***	***– 93,45***	***– 405,09***	***– 262,92***	***– 27,16***	***– 159,19***	***– 154,78***
% snížení základního kapitálu	**– 62**	**– 238**	**– 288**	**– 443**	**– 71**	**– 73**	**– 20**	**– 15**
Poměr zadlužení k vlastnímu kapitálu	**13,48**	**– 4,87**	**– 4,01**	**– 2,42**	**1,18**	**1,33**	**1,94**	**2,87**
EBITDA/poměr úrokového krytí	**– 5,94**	**– 3,30**	**0,93**	**– 1,80**	**– 5,61**	**1,37**	**3,07**	**– 7,77**

Zdroj: Podání Rumunska ze dne 24. prosince 2015; odpověď Rumunska ze dne 12. května 2017, příloha 1.

(20) Společnost CFR Marfă je od roku 2008 ([15]) ve ztrátě. Akumulované roční ztráty ve finančních letech 2009 až 2012 činily 1 149,12 milionu RON (cca 250 milionů EUR), což byl hlavní faktor pro snížení vlastního kapitálu z kladné hodnoty ve výši 93,6 milionu RON (cca 20 milionů EUR) v roce 2009 na zápornou hodnotu 904,60 milionu RON (cca 197 milionů EUR) v roce 2012. Vlastní kapitál přešel do kladných čísel v roce 2013, na částku 566,20 milionu RON (cca 123 milionů EUR), zejména díky kapitalizaci pohledávky ve výši 1 669 milionů EON (cca 363 milionů EUR) schválené státem ([16]). Neustálé snižování vlastního kapitálu se obnovilo v roce 2013 (okamžitě po kapitalizaci pohledávky v roce 2013) a pokračovalo i v letech 2015 a 2016.

(21) Jak je shrnuto v tabulce 5 níže, měla společnost CFR Marfă již v roce 2010 významnou úroveň zadlužení, které představovalo 126 % celkových aktiv. Ve zhoršující se finanční situaci společnosti v letech 2010 až 2012 vzrostlo zadlužení společnosti CFR Marfă přibližně o 31 % na částku ve výši 2 186,56 milionů RON (cca 475 milionů EUR), tj. 171 % celkových aktiv.

([15]) V roce 2007 ještě vytvořila čistý zisk ve výši 4,73 milionu RON (cca 1,02 milionu EUR), zatímco v roce 2008 zaznamenala roční ztráty ve výši 169,45 milionu RON (36,83 milionu EUR). Zdroj: Finanční ukazatele z rozvahy za roky 2007 a 2008, které jsou k dispozici na internetových stránkách společnosti CFR Marfă na adrese: http://www.cfrmarfa.cfr.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=75%3Aindicatori-financiari-conform-bilantului-depus-pe-anul-2007-&catid=35&Itemid=194&lang=ro; a http://www.cfrmarfa.cfr.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=170%3Aindicatori-financiari-conform-bilantului-depus-pe-anul-2008-&catid=35&Itemid=194&lang=ro.

([16]) Viz 1. bod odůvodnění výše a pododdíl 4.1.5.2 níže.

(22) V roce 2012 představovaly krátkodobé závazky (s datem splatnosti za méně než jeden rok) 87 % celkových závazků společnosti CFR Marfă a byly tvořeny závazky z obchodního styku, splatnými daněmi a jinými závazky (viz tabulka 5 níže).

Tabulka 5

Přehled zadlužení společnosti CFR Marfă v letech 2010–2016

V milionech RON	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Rezervy	215,72	96,92	61,1	31,69	1,97	2,68	1,55
Dlouhodobé půjčky	324,74	272,82	223,77	169,95	113,23	57,15	—
Výnosy příštích období	2,24	2,49	2,23	2,49	1,61	1,73	1,4
Dlouhodobé závazky	**542,7**	**372,23**	**287,1**	**204,13**	**116,81**	**61,56**	**2,95**
Závazky z obchodního styku*	556,36	709,55	841,85	301,12	448,10	604,60	731,54
Krátkodobé půjčky	97,38	89,06	83,02	67,23	77,55	83,50	81,46
Daně	310,86	487,48	631,57	52,15	69,00	14,07	30,79
Ostatní závazky	166,13	232,86	343,02	36,30	8,25	24,52	21,39
Krátkodobé závazky	**1 130,73**	**1 518,95**	**1 899,46**	**456,80**	**602,90**	**726,69**	**865,18**
Celkový dluh	**1 673,43**	**1 891,18**	**2 186,56**	**660,93**	**719,71**	**788,25**	**868,13**
Aktiva celkem (= kapitál + dluhy)	**1 329,96**	**1 419,28**	**1 281,94**	**1 227,16**	**1 260,21**	**1 193,47**	**1 170,12**

Zdroj: Podání Rumunska ze dne 24. prosince 2015; Private Investor Test application (Uplatnění kritéria soukromého investora) (* u závazků z obchodního styku), Deloitte, 29. března 2013; odpověď Rumunska ze dne 12. května 2017, příloha 1, finanční zprávy zveřejněné na internetových stránkách společnosti CFR Marfă:

(23) Od roku 2010 do roku 2012 se závazky z obchodního styku společnosti CFR Marfă zvýšily o 53 %, z částky ve výši 562,61 milionu RON (cca 122 milionů EUR) na částku 862,43 milionu RON (cca 187 milionů EUR). Většinu dlužných závazků z obchodního styku ([90–100] % z celkových závazků z obchodního styku v roce 2012) lze připsat státem vlastněným podnikům, konkrétně společnostem CFR Infrastructură, Informatica Feroviară ([17]), CFR Călatori a dalším (viz tabulka 6 níže).

Tabulka 6

Přehled závazků z obchodního styku společnosti CFR Marfă v letech 2010–2016

V milionech RON	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Závazky z obchodního styku celkem	562,61	726,74	862,43	318,72	465,70	607,68	724,17	934,66	991,88
— z toho státem vlastněné podniky	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

([17]) Jediným vlastníkem společnosti Informatica Feroviara, která poskytuje železniční IT služby a software, je společnost CFR Infrastructură.

V milionech RON	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
— **z toho CFR Infrastructură**	412,68	582,77	716,30	213,47	348,65	505,26	623,54	826,09	860,93
% CFR Infrastructură z celkových závazků z obchodního styku	73,35	80,19	83,06	66,98	74,86	83,15	86,10	88,38	86,80

Zdroj: Podání Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 39 a vlastní výpočty Komise ([1]).

([1]) Existují mírné rozdíly mezi posledními údaji, které byly uvedeny v odpovědi Rumunska ze dne 27. června 2019 (strana 39) o krátkodobém dluhu a závazcích z obchodního styku společnosti CFR Marfă (v obou případech celková částka a rozdělené podle kategorie), v porovnání s předchozími údaji, které Rumunsko poskytlo nebo které byly nalezeny v různých ročních finančních zprávách na internetových stránkách společnosti, což vysvětluje rozdíl mezi některými údaji v tabulce 6 v porovnání s tabulkou 5. Tyto rozdíly však nejsou zásadní pro posouzení poskytnuté podpory, a Komise se tudíž bude spoléhat na nejnovější údaje, které má k dispozici pro účely posouzení zadlužení společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu a společnosti CFR Infrastructură na základě posledních údajů předložených Rumunskem v jeho odpovědi ze dne 27. června 2019.

(24) Podle informací, které poskytlo Rumunsko, byl společnosti CFR Marfă za dluhy po splatnosti vůči společnosti CFR Infrastructură účtován úrok a penále (viz tabulka 7 níže).

Tabulka 7

Přehled závazků po splatnosti (včetně úrokové sazby a penále) společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură

V milionech RON	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Částka po splatnosti, z toho	347	515,66	663,96	182,6	314,28	460,57	557,57	777,33	950,08
Úroková sazba a penále (denní) za pozdní platbu (%)	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,05	0,05	0,03	0,03
Úroky a penále fakturované během roku	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
% celkového zadlužení společnosti CFR Infrastructură	30,57	28,08	34,44	34,15	27,65	62,24	61,78	76,57	73,23

Zdroj: Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, body 36 a 39.

(25) Zadlužení společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu tvořené dlužnými splatnými daněmi a dlužnými sociálními příspěvky (sociální pojištění, příspěvek na zdravotní pojištění, příspěvek do fondu nezaměstnanosti a do zvláštního fondu) se více než zdvojnásobily, z částky 376,21 milionů RON (cca 82 milionů EUR) v roce 2010 na částku 838,47 milionu RON (cca 183 milionů EUR) v roce 2012 (viz tabulka 8 níže).

(26) Současně nesplacené úvěry společnosti CFR Marfă u soukromých bank klesly z […] milionů RON (cca […] milionů EUR) v roce 2010 na […] milionů RON (cca […] milionů EUR) v roce 2012 (viz též 191. bod odůvodnění) níže vysvětlující, že společnost CFR Marfă upřednostnila splácení úvěrů u soukromých bank, platy a platby neveřejným dodavatelům, zatímco platby do státního rozpočtu odkládala).

(27) Podle rumunských orgánů neměla společnost CFR Marfă od druhé části roku 2013 již žádné dluhy po splatnosti vůči státnímu rozpočtu (viz tabulka 8 níže).

Tabulka 8

Přehled dluhů společnosti CFR Marfă po splatnosti (včetně úroků a penále) vůči státnímu rozpočtu od roku 2008 (včetně úřadů ANAF, CNPP, ANOFM a CNAS (sociální příspěvek))

V milionech RON	2008	2009	2010	2011	2012 (*)	Červen 2013 (**)	Po červnu 2013	2014	2015	2016 (***)	2017 (****)	2018
Výše jistiny	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Úroky z prodlení	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Penále za pozdní platbu	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)		(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Dluhy po splatnosti vůči státnímu rozpočtu CELKEM	**130,2**	**309,41**	**376,21**	**627,4**	**838,47**	**1 001,2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**19,9**

(*) Údaje společnosti CFR Marfă za rok 2012 zahrnují další dluh převzatý dne 28. června 2012 společností CFR Marfă v důsledku fúzí se společností SC Intreținere și Reparații Vagoane SA ([…] milionů RON) a se společností SC de Transport Maritim de Coastă Ferry Boat SA ([…] milionů RON). Viz odpověď Rumunska na otázku 16 a 19 žádosti Komise o informace ze dne 12. března 2019, předložená dne 27. června 2019.

(**) Dluh společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státnímu rozpočtu, který byl zcela odepsán v červenci 2013 po kapitalizaci pohledávky. Tento údaj nezahrnuje závazky ve výši 668 milionů RON společnosti CFR Infrastructură, které společnost CFR Marfă převzala v souladu s mimořádnými nařízeními vlády 32/13 a 61/13 – viz příloha 4 k připomínkám Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení.

(***) Úroky z prodlení a penále za pozdní platby společně činí v červnu 2013 […] milionů RON (cca […] milionů EUR) – viz příloha 4 k připomínkám Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení.

(****) V případě let 2016 a 2017 viz 89.–90. bod odůvodnění níže.

Zdroj: odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, body 18, 19 a 21, též příloha 4 k připomínkám Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení předloženým dne 20. února 2018 (dále jen „připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení").

2.3. **Historie neúspěšných pokusů o privatizaci společnosti CFR Marfă a kapitalizace pohledávky v roce 2013**

(28) Společnost CFR Marfă je na seznamu státem vlastněných podniků sledovaných Mezinárodním měnovým fondem (dále jen „MMF") a Světovou bankou ([18]) a byla též zahrnuta Evropskou unií do druhého a třetího programu finanční pomoci platebním bilancím ([19]). V roce 2010 mezinárodní věřitelé doporučili Rumunsku privatizovat své většinové podíly v některých státem vlastněných podnicích, včetně CFR Marfă, s cílem snížit dlužné platby a nedoplatky, které mají nepříznivý dopad na rumunský státní rozpočet.

(29) Podle veřejně dostupných informací mělo Rumunsko v úmyslu privatizovat společnost CFR Marfă nejméně od roku 2007 ([20]). V prohlášení o záměru ze dne 16. července 2010 Rumunsko konstatovalo, že je stále platný jeho závazek privatizovat společnost CFR Marfă v roce 2011 ([21]).

(30) Vzhledem k závazkům, které Rumunsko přijalo v prohlášení o záměru a v technickém memorandu o porozumění podepsaném s MMF a současně i s EU ([22]), schválilo Rumunsko privatizační strategii pro většinový podíl (51 %) ve společnosti CFR Marfă ve vládním rozhodnutí č. 46 ze dne 13. února 2013.

([18]) Viz například MMF/Rumunsko: Prohlášení o záměru a technické memorandum o porozumění ze dne 5. února 2010; MMF/Rumunsko: Prohlášení o záměru a technické memorandum o porozumění ze dne 16. června 2010 a další dokumenty přístupné podle následujícího odkazu: http://www.imf.org/external/country/rou/index.htm?type=9998#23, navštíven dne 31. března 2016.

([19]) Viz například Institutional Paper 312 z listopadu 2015 s názvem „*Balance of Payments Assistance Programme: Romania, 2013–2015*" (Asistenční program pro platební bilance: Rumunsko, 2013–2015) k dispozici na adrese: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/ip012_en_2.pdf, strany 3, 28 a 30.
Ohledně předchozích programů viz též: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/ip012_en_2.pdf.

([20]) Viz například články v tisku dostupné na následujících odkazech: http://english.banknews.ro/article/2370_ministry_of_transport_wants_1_billion_euros_from_cfr_marfa_privatisation.html, článek ze dne 13. prosince 2016, https://www.railwaygazette.com/news/freight-for-sale/32838.article, článek ze dne 31. března 2008, navštíven dne 17. března 2016.

([21]) MMF, 2010, Rumunsko – *Staff Report for the 2010 Article IV Consultation, Fourth Review Under the Stand-By Arrangement, and Requests for Modification and Waiver of Non-observance of Performance Criteria—Staff Report* (Hodnoticí zpráva pro konzultaci podle článku IV z roku 2010, čtvrtý přezkum podle dohody o pohotovostním úvěru, a žádosti o úpravu a zřeknutí se neplnění výkonnostních kritérií – hodnoticí zpráva), *hodnoticí dodatek, oznámení veřejných informací a tisková zpráva o diskusi výkonné rady, prohlášení výkonného ředitele pro Rumunsko*. Zpráva MMF o zemi č. 10/227, červenec 2010, strana 97.

([22]) Viz příloha 4 dokumentu Institutional Paper 312 z listopadu 2015 s názvem „*Balance of Payments Assistance Programme: Romania, 2013–2015*" (Asistenční program pro platební bilance: Rumunsko, 2013–2015) k dispozici na adrese: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/ip012_en_2.pdf, zejména na stranách 57, 69, 71 a 81.

(31) Podle veřejně dostupných informací zveřejnilo rumunské Ministerstvo dopravy dne 5. dubna 2013 oznámení o prodeji 51 % podílu ve společnosti CFR Marfă s počáteční cenou 797 milionů RON (cca 173 milionů EUR) ([23]). Do dne 8. května 2013 Rumunsko obdrželo na akcie společnosti CFR Marfă tři nabídky, a sice od společnosti OmniTRAX Inc., se sídlem v USA, společnosti GFR a konsorcia Transferoviar Grup a Donau-Finanz ([24]). Dne 15. května 2013 Rumunsko oznámilo, že všechny tři žádosti byly zamítnuty a že proces privatizace začne znovu ([25]).

(32) Dne 17. května 2013 Rumunsko zveřejnilo v mezinárodních, celostátních a místních sdělovacích prostředcích a na internetových stránkách Ministerstva dopravy a společnosti CFR Marfă oznámení o prodeji akcií společnosti CFR Marfă. Potenciální investoři byli vyzváni k vyjádření zájmu o akvizici většinového podílu (51 %) ve společnosti CFR Marfă do dne 23. května 2013.

(33) Dne 23. května 2013 byla předložená vyjádření zájmu obsahující dokumenty pro předběžný výběr otevřena a byl sestaven užší seznam předběžně vybraných uchazečů. Uchazeči zařazení na užší seznam, konsorcium Transferoviar Grup a Donau-Finanz a společnosti GFR a OmniTRAX Inc., byli informováni dopisem ze dne 23. května 2013.

(34) V období od 24. května 2013 do 20. června 2013 získali předběžně vybraní uchazeči přístup do datové místnosti, díky němuž mohli provést hloubkovou prověrku. Předběžně vybraní uchazeči byli též vyzváni k předložení nezávazných předběžných nabídek do dne 5. června 2013 a závazných nabídek do dne 20. června 2013. Podle veřejně dostupných informací zůstala po stažení předběžně vybraných uchazečů z transakce do 20. června 2013 jediným uchazečem společnost GFR, která za 51 % podíl nabídla cca 202 milionů EUR a přislíbila další investice ve výši cca 201,4 milionu EUR ([26]).

(35) Mezitím dne 12. června 2013 Rumunsko provedlo kapitalizaci pohledávky společnosti CFR Marfă ve výši 1 669 milionů RON (cca 363 milionů EUR) vůči společnosti CFR Infrastructură a státnímu rozpočtu (ve formě sociálního pojištění a splatných daní) ([27]).

(36) Rumunsko předpokládalo, že hlavní podmínky smlouvy o koupi a prodeji akcií schválí v období od 25. června 2013 do 1. srpna 2013, a usilovalo tak o dokončení transakce v říjnu 2013. Společnost GFR však kupní cenu neuhradila ve stanovené lhůtě a privatizace se nezdařila.

(37) Další dva uchazeči, společnost OmniTRAX a konsorcium Transferoviar Grup a Donau-Finanz, kteří vyjádřili zájem o koupi společnosti CFR Marfă vedle společnosti CFR v roce 2013, svou nabídku stáhli. Následně, jak bylo vyjádřeno v různých tiskových prohlášeních vlády, byly předpokládány další privatizační plány, ale žádný z nich nebyl nakonec zrealizován (např. v roce 2015 byla oznámena privatizace prostřednictvím IPO, ale od projektu se ustoupilo) ([28]).

2.4. **Finanční situace společnosti CFR Marfă po neúspěšné privatizaci**

(38) V roce 2013 celkový dluh společnosti CFR Marfă díky kapitalizaci pohledávky výrazně klesl, ale následně se znovu okamžitě zvýšil. Poté, co se nezdařila privatizace společnosti, celkový dluh neustále rostl: o 9 % v letech 2014 a 2015, kdy dosáhl částky 788,25 milionu RON (cca 171 milionů EUR), a o 10 % v roce 2016, kdy dosáhl částky 868,13 milionu RON (cca 189 milionů EUR, viz tabulka 4 výše). Celkový dluh pokračoval v růstu nepřetržitě i v následujících letech, až v roce 2018 dosáhl částky ve výši 1 214,66 milionu RON (cca 264 milionů EUR), což odpovídá 20 % nárůstu v porovnání s dluhem ve výši 1 013,13 milionu RON (cca 220 milionů EUR) v roce 2017 ([29]).

([23]) http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/cfr-marfa-privatisation-bids-invited.html, a http://www.cfrmarfa.cfr.ro/images/stories/CFRMarfa/enANUNT.pdf, navštíveno dne 17. března 2016.
([24]) http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/cfr-marfa-privatisation-bids-in.html, navštíveno dne 17. března 2016.
([25]) http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/all-cfr-marfa-privatisation-bids-rejected.html, navštíveno dne 17. března 2016.
([26]) http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/news-in-brief-74.html, navštíveno dne 17. března 2016.
([27]) Mimořádné nařízení č. 32/2013 ze dne 23. dubna 2013, rumunský Úřední věstník, část I č. 245, 29. dubna 2013; a mimořádné nařízení č. 61/2013 ze dne 12. června 2013. Kapitalizace byla provedena na částku 1 669 milionů RON, která zahrnuje: i) dluhy společnosti CFR Infrastructură vůči úřadu ANAF, ve výši 527,2 milionu RON, převzaté společností CFR Marfă na základě rozhodnutí vlády č. 32/2013; ii) částku ve výši 140,78 milionu RON, která představuje dluh společnosti CFR Marfă u společnosti CFR Infrastructură; iii) částku ve výši 1 001,2 milionu RON, která představuje dluh společnosti CFR Marfă u úřadu ANAF.
([28]) http://www.ziare.com/dan-coman-sova/ministrul-transporturilor/sova-privatizarea-cfr-marfa-va-fi-reluata-in-acest-an-1289691, článek zveřejněn dne 24. března 2014.
([29]) Viz Zpráva o finančních ukazatelích podle rozvahy společnosti zveřejněné na internetových stránkách společnosti CFR Marfă na následujících adresách: http://www.cfrmarfa.cfr.ro/images/stories/financiar/indicatori%20financiari/Indicatori%20financiari%20conform%20bilantului%20depus%20pe%20anul%202018.pdf (pro rok 2018), http://www.cfrmarfa.cfr.ro/images/stories/financiar/indicatori%20financiari/indicatori%20financiari%20conform%20bilantului%20depus%20pe%20anul%20%202017.pdf (pro rok 2017).

(39) Kromě toho po nezdařené privatizaci se krátkodobé závazky společnosti CFR Marfă i nadále zvyšovaly, a to o 32 % v roce 2014, o 21 % v roce 2015 a o 19 % v roce 2016, přičemž představovaly většinu dluhů (92 % v roce 2015 a 99,7 % v roce 2016, viz tabulka 5 výše), zatímco závazky z obchodního styku společnosti CFR Marfă neustále rostly z 251,34 milionu RON (cca 55 milionu EUR) v roce 2013 na částku 731,54 milionu RON (cca 159 milionů EUR) v roce 2016, přičemž opět většina (90 % v roce 2016) z těchto závazků z obchodního styku je připsatelná státem vlastněným podnikům. Zejména závazky z obchodního styku společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură se téměř ztrojnásobily z částky 213,47 milionu RON (cca 46 milionů EUR) v roce 2013 na 623,5 milionů RON (cca 135,5 milionů EUR) v roce 2016 (viz tabulky 5 a 6 výše).

(40) Po mírném zlepšení v roce 2014 (provozní ztráta ve výši 27,16 milionu RON) (cca 6 milionů EUR) v roce 2014 v porovnání se ztrátou ve výši 262,92 milionu RON (cca 57 milionů EUR) v roce 2013 se finanční situace společnosti CFR Marfă dále zhoršovala. V roce 2015 byla zaznamenána ztráta ve výši 159,19 milionu RON (cca 35 milionů EUR) a v roce 2016 ztráta ve výši 154,78 milionu RON (cca 34 milionů EUR). Vlastní kapitál společnosti CFR Marfă opět klesl o 47 %, tj. z částky 566,2 milionu RON (cca 123 milionů EUR) v roce 2013 na 302 milionů RON (cca 66 milionů EUR) v roce 2016 (viz tabulka 4 výše).

(41) Na finanční obtíže společnosti CFR Marfă je nutné pohlížet v širším kontextu působících faktorů, které jdou nad rámec zvýšené hospodářské soutěže ze strany (tuzemských a zahraničních) soukromých železničních nákladních dopravců a ze strany jiných způsobů dopravy. Podle veřejně dostupných zpráv patří k těmto dalším faktorům zejména nesprávné řízení, nedostatečná transparentnost a odpovědnost, obrovské náklady, významné nevyřízené záležitosti vyplývající ze smluv s jinými státem vlastněnými podniky (z nichž některé jsou samy v obtížích), zastaralá kolejová vozidla, manažeři opouštějící společnost a nastupující u přímé konkurence, jakož i korupce údajně ztenčující výraznou měrou finanční zdroje (miliony eur) nebo smlouvy s důležitými zákazníky, jak uváděl tisk ([30]) ([31]) a jak také vyplývá z oficiální komunikace s příslušnými státními úřady ([32]).

2.5. **Rozsah formálního vyšetřovacího řízení**

(42) Dne 18. prosince 2018 zahájila Komise formální řízení ve věci pěti podpůrných opatření:

Opatření 1: nevymáhání neustále rostoucích dluhů vůči státu (dlužných příspěvků na sociálním pojištění a dlužných daní) nejméně od roku 2010 až do kapitalizace pohledávky v roce 2013 (*opatření 3* níže), kterým byly všechny dluhy společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státu převedeny na její kapitál.

Opatření 2: nevymáhání neustále rostoucích dluhů společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură nejméně od roku 2010 až do kapitalizace dluhu v roce 2013 (*opatření 3* níže), kterou bylo 85 % dluhů společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státu převedeno na její kapitál.

Opatření 3: kapitalizace pohledávky ve výši 1 669 milionů RON (přibližně 363 milionů EUR) v roce 2013.

Opatření 4: pokračující nevymáhání dluhů vůči státu (dlužné příspěvky na sociální pojištění a dlužné daně) po kapitalizaci pohledávky v roce 2013.

Opatření 5: pokračující nevymáhání neustále rostoucích dluhů společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură po kapitalizaci pohledávky v roce 2013.

(43) V rozhodnutí o zahájení řízení bylo předběžným názorem Komise, že výše popsaná opatření zahrnovala státní prostředky a že je lze přičíst státu. Vzhledem k nepravděpodobnosti toho, že by taková opatření ve prospěch společnosti CFR Marfă provedl racionálně jednající soukromý hospodářský subjekt, zastávala Komise předběžný názor, že tato opatření poskytla společnosti CFR Marfă neoprávněnou výhodu; tato výhoda je selektivní, jelikož jediným příjemcem byla společnost CFR Marfă.

([30]) https://www.romaniajournal.ro/society-people/law-crime/the-fight-against-corruption-still-on-searches-at-cfr-calatori-and-cfr-marfa/, článek ze dne 28. října 2014, https://www.romania-insider.com/another-romanian-businessman-targeted-in-corruption-case, článek ze dne 30. října 2014, http://www.business-review.eu/news/former-cfr-marfa-director-mihut-craciun-investigated-in-eur-6-million-fraud-case-137031, článek ze dne 3. května 2017, http://www.capital.ro/diicot-cfr-marfa-urma-sa-vanda-un-nou-lot-de-vagoane.html, článek ze dne 4. května 2017.

([31]) http://www.capital.ro/examen-pentru-guvern-faliment-sau-privatizare-pentru-cfr-marfa.html, článek ze dne 3. února 2017.

([32]) https://www.diicot.ro/index.php/arhiva/1910-comunicat-de-presa2-19-10-2016, tisková zpráva Národního protikorupčního ředitelství ze dne 19. října 2016, týkající se řady bývalých výkonných pracovníků společnosti CFR Marfă, http://www.pna.ro/comunicat.xhtml?id=6788, tisková zpráva Národního protikorupčního ředitelství ze dne 2. listopadu 2015, týkající se bývalého generálního ředitele regionální pobočky společnosti CFR Marfă v Galati, http://www.pna.ro/comunicat.xhtml?id=8485, tisková zpráva Národního protikorupčního ředitelství ze dne 10. listopadu 2017, týkající se bývalého státního tajemníka Ministerstva dopravy.

(44) Komise také uvedla, že opatření pravděpodobně ovlivnila obchod mezi členskými státy, neboť společnost CFR Marfă soutěží s ostatními železničními nákladními dopravci z jiných členských států. Díky těmto opatřením mohla společnost CFR Marfă pokračovat v činnosti, což jí umožnilo vyhnout se na rozdíl od jiných soutěžitelů následkům obvykle plynoucím z nedostatečných finančních výsledků.

(45) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k předběžnému závěru, že opatření patrně představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(46) Komise vyslovila rovněž pochybnosti ohledně slučitelnosti opatření, zejména vzhledem ke skutečnosti, že rumunské orgány neuvedly možné důvody slučitelnosti. Komise dospěla k předběžnému závěru, že společnost CFR Marfă lze považovat za podnik v obtížích ve smyslu pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích z roku 2004 a roku 2014 (dále jen „pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci“) ([33]), mimo jiné vzhledem ke skutečnosti, že společnost splňovala podmínky k zahájení insolvenčního řízení nejméně od roku 2010.

(47) Žádné z opatření však nesplňovalo kritéria pro slučitelnou podporu na záchranu a restrukturalizaci stanovená v pokynech pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci. Jelikož nebyl předložen plán restrukturalizace (rumunské orgány neuváděly způsobilost opatření jako podpory na restrukturalizaci), nemohla Komise ani posoudit nezbytné součásti restrukturalizace, včetně opatření v oblasti investic a modernizace, ani vyhodnotit, zda jsou opatření schopna obnovit dlouhodobou životaschopnost společnosti a zda jsou omezena na minimum, takže je zabráněno nepatřičnému narušení hospodářské soutěže. A konečně, rumunské orgány nenavrhly žádná smysluplná kompenzační opatření.

(48) Vzhledem k tomu, že opatření byla provedena v rozporu s oznamovací povinností a povinností zdržet se jednání stanovenou v čl. 108 odst. 3 SFEU, Komise konstatovala, že podle všeho představují protiprávní státní podporu. Vzhledem k neexistenci plánu restrukturalizace a z toho důvodu, že chování veřejných věřitelů neodpovídalo zásadě *subjektu v tržním hospodářství*, zatímco nebyly splněny požadavky použitelných pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 a 2014, nemohlo být těchto pět opatření prohlášeno za slučitelná s vnitřním trhem.

3. **PŘIPOMÍNKY K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ**

3.1. **Připomínky zúčastněných stran**

(49) Stěžovatel předložil své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení v zákonné lhůtě a souhlasil se zjištěními Komise v uvedeném rozhodnutí. Poskytl zejména další připomínky ke dvěma aspektům uvedeným v rozhodnutí o zahájení řízení, konkrétně k argumentu Rumunska, že společnost CFR Marfă je společnost „strategického významu“, a k tvrzením Rumunska, že společnost CFR Infrastructură nezbavila společnost CFR Marfă jejího dluhu a že ve skutečnosti podnikla v letech 2013 až 2017 tvrdé kroky k vymožení svých pohledávek u ní.

(50) Za prvé stěžovatel uvádí, že na rozdíl od tvrzení Rumunska nemá společnost CFR Marfă pro odvětví železniční nákladní dopravy v Rumunsku „strategický význam“.

(51) Stěžovatel, zastupující sdružení provozovatelů železniční nákladní dopravy, se domnívá, že není správné tvrdit, že společnost CFR Marfă je jediným provozovatelem, který disponuje požadovanými zdroji a organizační kapacitou pro případ krize, a jako příklad uvádí nejméně deset dopravců, kteří přepravují velké objemy nákladu ([34]), a z hlediska zdrojů jsou tedy srovnatelní se společností CFR Marfă.

(52) Pokud jde o přepravu vojenského materiálu, stěžovatel uvádí, že o vystavení zvláštního oprávnění, které má společnost CFR Marfă, by mohl požádat kterýkoli soukromý provozovatel. Nedostatek zájmu o to, požádat o takové oprávnění, je dle názoru stěžovatele způsoben omezenou poptávkou po takových přepravních službách.

(53) Za druhé, stěžovatel se domnívá, že žádné z tvrzení Rumunska, že stát dluhy společnosti CFR Marfă vymáhal, není pravdivé.

([33]) Pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2), (dále jen „pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004“), pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1) (dále jen „pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014“).

([34]) Viz tabulka 7 v podání sdružení OPSFPR ze dne 6. července 2018.

(54) *Na jedné straně* stěžovatel sice uznává, že společnost CFR Infrastructură zahájila určité postupy k zpětnému získání části dluhu společnosti CFR Marfă na dani za využívání infrastruktury, ale konstatuje, že vymožena byla pouze část celkové výše dluhu. Konkrétně to znamená, že zatímco společnost CFR Infrastructură vlastnila vykonatelné tituly (příkazy k obstavení, tj. příkazy požadující, aby třetí strany, které společnosti CFR Marfă dluží peníze, převedly své splátky dluhu na společnost CFR Infrastructură) ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR), byla vymožena pouze částka […] milionů RON (cca […] milionů EUR) ([35]) (z celkového dluhu po splatnosti činícího nejméně […] milionů RON (cca […] milionů EUR)).

(55) Stěžovatel dále uvádí, že od podání stížnosti Komisi v březnu 2017 výše daně za využívání infrastruktury, kterou společnost CFR Marfă dluží společnosti CFR Infrastructură, neustále roste, přesto CFR Marfă i nadále využívá síť železniční nákladní dopravy společnosti CFR Infrastructură.

(56) Stěžovatel uvádí dva dokumenty dokládající tento názor:

a) Poznámka představenstva společnosti CFR Marfă vydaná dne 23. března 2018 uvádějící, že na dani za využívání infrastruktury dluží společnost CFR Marfă společnosti CFR Infrastructură […] milionů RON (cca […] milionů EUR), přičemž tuto částku tvoří […] milionů RON (cca […] milionů EUR) jako hlavní dluh a […] milionů RON (cca […] milionů EUR) ve formě penále ([36]).

b) Dopis adresovaný společnosti CFR Marfă právním oddělením společnosti CFR Infrastructură dne 26. března 2018, v němž CFR Infrastructură odhadla, že dluh společnosti CFR Marfă u CFR Infrastructură činí […] milionů RON (cca […] milionů EUR), z čehož částka ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR) je po splatnosti ([37]).

(57) Stěžovatel se tudíž domnívá, že navzdory pokračujícímu neplacení a kumulaci dluhu na dani za využívání infrastruktury společnost CFR Marfă i nadále využívá infrastrukturu pro železniční nákladní dopravu spravovanou společností CFR Infrastructură bez omezení, a má tudíž prospěch z další státní podpory. Stěžovatel navíc vysvětluje, že společnost CFR Infrastructură výslovně potvrdila, že společnost CFR Marfă by měla být schopna vykonávat své obchodní činnosti a že nepřijme žádné opatření, které by vedlo k zablokování činností společnosti CFR Marfă ([38]). Konkrétně v dopise pro společnost CFR Marfă společnost CFR Infrastructură vysvětluje, že „[s ohledem na výše uvedené ukazujeme, že] během těchto postupů společnost CNCF „CFR" SA zvážila situaci dlužníka a přistoupila k vymáhání neuhrazených dluhů v právním rámci bez blokování obchodní činnosti společnosti SNTFM „CFR" Marfă SA".

(58) *Na druhou stranu*, stěžovatel rovněž tvrdí, že prohlášení Rumunska citované v rozhodnutí o zahájení řízení, že v roce 2017 společnost CFR Marfă *„neměla již žádné dluhy vůči státnímu rozpočtu"*, je zavádějící i nepravdivé. Stěžovatel poznamenává, že společnost CFR Marfă i nadále působí na trhu, a tudíž neustále kumuluje dluhy vůči státnímu rozpočtu.

(59) Stěžovatel rovněž zmiňuje poznámku společnosti CFR Marfă, v níž společnost uznává, že „[n]ení schopna splácet současné dluhy vůči zaměstnancům, státnímu rozpočtu a dodavatelům, a zejména nebude schopna se dne 29. března 2018 zúčastnit dvou hlavních nabídkových řízení v oblasti dopravy, aby získala příjem nutný pro svou činnost. Jedná se nabídkové řízení společnosti [Oltenia Power Complex] a společnosti [SALROM Salt National Company]" ([39]).

(60) A konečně, stěžovatel opakuje svá stanoviska již představená v dodatku ke stížnosti ze dne 12. září 2017 a týkající se negativních dopadů podpory, konkrétně toho, že i) podpora má závažné účinky narušující hospodářskou soutěž na liberalizovaném rumunském trhu železniční nákladní dopravy tím, že společnost CFR Marfă zvýhodňuje před jejími konkurenty; ii) podpora vedla k vážnému zhoršení stavu železniční infrastruktury v Rumunsku; a že iii) tato narušení zhoršuje porušování práva o zadávání veřejných zakázek ze strany rumunského státu v souvislosti s diskriminačním udělováním zakázek na železniční nákladní dopravu ve veřejném sektoru společnosti CFR Marfă. Pokud jde o body uvedené jako poslední, stěžovatel uznává, že tato problematika nespadá do oblasti působnosti posuzování státní podpory Komisí.

([35]) Poznámky představenstva společnosti CFR Marfă č. 90 ze dne 23. března 2018, připojené k poznámce č. 29 ze dne 23. března 2018, č. 16 ze dne 26. března 2018 – přílohy 3 a 6 připomínek stěžovatele. Podle těchto poznámek činil celkový dluh společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură […] milionů RON (cca […] milionů EUR), z čehož byly dluhy po splatnosti ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR).

([36]) Poznámka představenstva společnosti CFR Marfă č. 90 ze dne 23. března 2018, připojená k poznámce č. 29 ze dne 23. března 2018 (viz příloha 3 připomínek stěžovatele).

([37]) Viz zvýrazněný text v příloze 5 dodatku stížnosti představující dopis, který CFR Infrastructură poslala společnosti CFR Marfă dne 26. března 2018.

([38]) Body 17–19 připomínek stěžovatele a příloha 5 obsahující dopis pro společnost CFR Marfă od právního oddělení společnosti CFR Infrastructură ze dne 26. března 2018.

([39]) Příloha 7 připomínek stěžovatele k rozhodnutí o zahájení řízení: „Poznámka k dluhům společnosti CFR Marfă vůči společnosti CNCFR SA" připojená k dokumentu společnosti CFR Marfă ze dne 23. března 2018 a schválená jejím vedením.

(61) Na závěr stěžovatel ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení podtrhuje, že trvání různých opatření podpory je značně dlouhé a že podpora má na soukromé provozovatele železniční nákladní dopravy v Rumunsku obzvláště narušující dopad. Žádá proto Komisi, aby nařídila zastavení poskytování státní podpory společnosti CFR Marfă ve formě nesplácení daně za využívání infrastruktury a akumulovaných dluhů vůči státnímu rozpočtu (tj. *opatření 4 a 5*).

3.2. **Připomínky Rumunska**

(62) Rumunsko se domnívá, že ani jedno z opatření definovaných v rozhodnutí Komise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení nepředstavuje neslučitelnou státní podporu, a předkládá řadu důvodů. Za prvé, jako obecnou připomínku Rumunsko uvádí argumenty, že činnosti, které společnost CFR Marfă vykonává, jsou ve strategickém zájmu státu. Za druhé, Rumunsko se vyjadřuje ke každému z opatření, která jsou předmětem rozhodnutí o zahájení řízení a jsou shrnuta níže v pododdílech 3.2.3 až 3.2.5.

3.2.1. *Připomínky Rumunska týkající se strategického významu společnosti CFR Marfă a použitelnosti čl. 107 odst. 1 SFEU*

(63) Rumunsko uvádí, že CFR Marfă je obchodní společností strategického významu pro stát, která vedle soutěžení na trhu železniční nákladní dopravy se soukromými provozovateli železniční nákladní dopravy vykonává též činnosti související s potřebami v oblasti obrany země a členstvím v NATO a zapojuje se do přepravy strategických materiálů v odvětvích velkého významu pro hospodářství země, energetickém odvětví a sociálních sektorech.

(64) Rumunsko tvrdí, že společnost CFR Marfă má následující povinnosti souvisící s potřebami v oblasti obrany země ([40]):

i) společně s jinými odpovědnými zúčastněnými stranami se účastnit tvorby a provádění plánu mobilizace;

ii) zajistit nezbytné rezervy a kapacity (kolejová vozidla, trajekty, pracovníky atd.) k výkonu mobilizačních úkolů. Třebaže tyto rezervy mohou být využívány při komerční činnosti společnosti CFR Marfă v oblasti železniční nákladní dopravy, je společnost CFR Marfă povinna vytvářet tyto rezervy v různých bodech vnitrostátní železniční sítě, za což orgány neposkytují náhradu. Navíc tam, kde takové rezervy nejsou již zapotřebí pro obchodní účely, protože již neexistuje poptávka po přepravě, nemusí být takové zdroje zlikvidovány a musí být zachovány a udržovány v provozu na náklady společnosti CFR Marfă, která související náklady hradí z výnosů získaných z jiných dodávek služeb. Odhad nákladů souvisejících se zřízením a udržováním těchto rezerv v provozu poskytlo Rumunsko až velmi pozdě v průběhu řízení ([41]) z toho důvodu, že „orgány veřejné správy v tomto ohledu nepřipravily žádné metodiky výpočtu“ a protože tyto informace budou klasifikovány jako státní tajemství ([42]). Na základě informací, které Rumunsko poskytlo, by odhad celkových nákladů s udržováním rezerv pro účely obrany činil […] milionů RON ([…] milionů EUR) za období let 2008 až 2018 a […] milionů RON ([…] milionů EUR) za období let 2010 až 2018.

iii) vypracovat dokumenty týkající se doplňování potřebných pracovních sil;

iv) zajistit civilní ochranu svých zaměstnanců, cestujících a zboží svěřeného pro účely přepravy v případě zvláštních okolností, včetně kalamit;

v) provádět vojenské dodávky (na úrovni NATO i na vnitrostátní úrovni), zajišťovat kontinuitu přepravy vojenských oddílů a materiálu v době míru a v případě krize, kalamit a války či jiných zvláštních okolností, jakož i dodávat vozy, personál a další zdroje na žádost Ministerstva národní obrany. Tyto povinnosti plní společnost CFR Marfă na základě ustanovení protokolů, společných objednávek a dohod ([43]) uzavřených mezi Ministerstvem národní obrany a Ministerstvem dopravy, výstavby a cestovního ruchu, jakož i na základě příslušných

([40]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení; příloha 1 k podání Rumunska ze dne 14 srpna 2018; odpověď Rumunska ze dne 19. prosince 2018. Viz též podání Rumunska ze dne 6. listopadu 2019 a v něm obsažené dopisy od Národního ministerstva obrany a Úřadu pro národní rezervy a zvláštní záležitosti (ANRSPS).

([41]) Podání Rumunska ze dne 13. září 2019, přílohy 1 a 2.

([42]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, body 2.2 a 2.4.

([43]) Mezirezortní protokol č. M-86 ze dne 2. července 2003 o spolupráci mezi Ministerstvem národní obrany a Ministerstvem dopravy, výstavby a cestovního ruchu při koordinaci a provádění dopravy po železničních, námořních a leteckých komunikačních kanálech, prováděcí předpisy tohoto meziresortního protokolu schváleného společnou vyhláškou Ministerstva národní obrany a Ministerstva dopravy, výstavby a cestovního ruchu č. M 163/1053/2003 a dohoda o poskytování služeb železniční dopravy pro Ministerstvo národní obrany v rámci vnitrostátního provozu a stanovení vojenských přepravních dokladů a platebních prostředků č. A 220 ze dne 12. ledna 2001, předložené jako příloha 2 odpovědi Rumunska ze dne 12. května 2017 na žádost Komise o informace a příloha č. 9 připomínek Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení.

dohod mezi Rumunskem a NATO. Rumunsko odhadlo podíl vojenských dodávek na […] % ročního obratu společnosti CFR Marfă ([44]), avšak neposkytlo jeho podrobný odůvodněný výpočet s tím, že se jedná o státní tajemství;

vi) udržovat a rozvíjet trajektovou linku určenou k rozšíření panevropského koridoru IV jako prostředku spojení mezi Evropou a Asií. Rumunsko tvrdí, že vzhledem k tomu, že trajektové linky, které spojují Evropu a Asii přes přístav v Konstanci, nejsou ziskové a způsobují ztráty ([45]), byly trajekty vlastněné společností CFR Marfă zakotveny v námořním přístavu v Konstanci a v období let 2008 až 2018 nevykonávaly žádnou obchodní činnost. Rumunsko vysvětluje, že náklady na údržbu trajektů (které jsou zahrnuty v údajích v bodě ii) 64. bodu odůvodnění výše) by činily […] milionů RON ([…] milionů EUR) za období let 2008 až 2018 a […] milionů RON ([…] milionů EUR) za období let 2010 až 2018 ([46]).

(65) Rumunsko dále tvrdí, že kromě potřeb v oblasti obrany země má společnost CFR Marfă též strategický význam v tom, že poskytuje služby v oblasti přepravy uhlí a jiných strategických produktů největším průmyslovým zákazníkům (hlavně státem vlastněným podnikům, jako jsou Complexul Energetic Oltenia, Complexul Energetic Hunedoara, CET Govora a další uhelné závody), které vyrábějí takové základní potřeby, jako je elektřina, teplo a horká voda. Podle Rumunska se tyto dodávky obvykle provádějí v souladu se smlouvami uzavřenými na základě nabídkových řízení, jichž se účastní další soukromí provozovatelé a soutěží se společností CFR Marfă, avšak v době krize (např. nepříznivé povětrnostní podmínky, jako je sněžení, vánice či sucho) mohou orgány veřejné správy požadovat, aby takové dodávky byly prováděny i mimo stávající smlouvy. Rumunsko uvádí, že vodní elektrárny a větrné systémy nemají kapacitu vyžadovanou k pokrytí nedostatku elektřiny způsobeného poklesem výroby v tepelných elektrárnách, které jsou hlavním zdrojem elektřiny (společnost Complexul Energetic Oltenia sama představuje 20–30 % výroby elektřiny v Rumunsku). Podle Rumunska je tedy zajištění kontinuity dodávek takových strategických materiálů těmto průmyslovým zákazníkům nezbytné k udržení životní úrovně obyvatel a zabránění negativním dopadům na činnosti hospodářských subjektů, což z těchto zásilek dělá záležitost národní bezpečnosti, jak potvrzují nálezy Ústavního soudu Rumunska v rozhodnutí č. 91 ze dne 28. února 2018 ([47]).

(66) Rumunsko dále tvrdí, že základní příčinou akumulace dluhů společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči úřadu ANAF byla akumulace dluhů za služby strategických dodávek, které společnost CFR Marfă poskytuje svým průmyslovým zákazníkům (zejména státem vlastněným podnikům, 65. bod odůvodnění). Rumunsko odhaduje, že výše příslušných penále a úroků vzniklých v důsledku nesplácení dluhu společnosti CFR Marfă ve prospěch úřadu ANAF odpovídá výši dluhu akumulovaného těmito státem vlastněnými podniky za služby strategických dodávek společnosti CFR Marfă ([48]).

(67) Rumunsko rovněž bere na vědomí, že společnost CFR Marfă a další veřejné subjekty mají povinnost (bezplatně) se účastnit různých cvičení (např. simulace železničních nehod) organizovaných orgány veřejné správy (jako je Generální inspektorát pro mimořádné situace) a že společnost CFR Marfă poskytovala zdroje pro nákladní dopravu bez jakékoli peněžní náhrady v zájmu určitých orgánů veřejné správy nebo veřejných institucí nebo pro ně (ve formě úschovy a skladování věcí mimo jiné pro Úřad pro národní rezervy či pronájmu speciálního vybavení pro konkrétní zásahy pro zimní ústřední velitelství) ([49]). Rumunsko nepředložilo žádné vyčíslení nákladů vzniklých na výše uvedené činnosti.

(68) Rumunsko tvrdí, že společnost CFR Marfă je jediným provozovatelem, který disponuje kapacitami nezbytnými k zajištění řádného a včasného plnění výše uvedených povinností v oblasti obrany a národní bezpečnosti. V důsledku toho Rumunsko tvrdí, že vymáhání dluhů společnosti CFR Marfă exekučním řízením, okamžitou likvidací nebo zahájením insolvenčního řízení není přijatelným řešením, protože by mohlo vést k významným obdobím, kdy by zdroje potřebné pro národní bezpečnost a obranu země nemohly být použity ([50]).

(69) Proto s ohledem na ustanovení čl. 107 odst. 1 SFEU, článku 4 SEU a bodu 17 sdělení Komise č. 2016/C 262/01 o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „sdělení Komise“) ([51]) Rumunsko uvádí, že:

([44]) Zápis ze zasedání Rumunska a Komise dne 24. července 2019.
([45]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení.
([46]) Podání Rumunska ze dne 13. září 2019, přílohy 1 a 2.
([47]) Odpověď Rumunska ze dne 19. prosince 2018; též bod 7.2 v odpovědi Rumunska ze dne 27. června 2019.
([48]) Podání Rumunska ze dne 13. září 2019, přílohy 1 a 2.
([49]) Odpověď Rumunska ze dne 19. prosince 2018; též strany 8 a 9 v odpovědi Rumunska ze dne 27. června 2019.
([50]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení. Viz též příloha 1 k podání Rumunska ze dne 14. srpna 2018.
([51]) Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1.

a) všechny výše uvedené okolnosti umožňují rumunským orgánům přijmout jakékoli opatření zaměřené na zajištění územní celistvosti, udržování veřejného pořádku a ochranu národní bezpečnosti, i když toto opatření ovlivnilo hospodářskou soutěž v určité oblasti;

b) jakékoli opatření přijaté v zájmu a určené k zajištění národní bezpečnosti, územní celistvosti a veřejného pořádku, bez ohledu na to, zda je považováno za státní podporu či nikoli, je slučitelné s pravidly Společenství ([52]);

(70) Jinými slovy, Rumunsko se domnívá, že při přijímání opatření 1–3 a 5 týkajících se společnosti CFR Marfă s cílem zajistit kontinuitu vojenských dodávek a dodávek strategických materiálů, jakož i plnit další povinnosti související s účely národní bezpečnosti a obrany vykonávalo své veřejné pravomoci, a proto by čl. 107 odst. 1 SFEU nebyl použitelný na základě ustanovení článku 4 SEU a bodu 17 sdělení Komise.

3.2.2. *Připomínky Rumunska k připomínkám stěžovatele ke strategickému významu společnosti CFR Marfă*

(71) Rumunsko tvrdí, že informace poskytnuté stěžovatelem neprokazují, že soukromí provozovatelé mají kapacity k tomu, aby společnost CFR Marfă nahradili na trzích strategických a vojenských dodávek z následujících důvodů.

(72) *Zaprvé*, Rumunsko se domnívá, že skutečnost, že soukromí provozovatelé nejsou schopni nahradit činnosti společnosti CFR Marfă, je podporována realitou na trhu. Za tímto účelem udává Rumunsko jako příklad nabídkové řízení vypsané v roce 2014 společností Complexul Energetic Oltenia, kde byla odmítnuta nabídka konsorcia tří soukromých provozovatelů (GFR, Unicom Transit a Servtrans Invest), protože jeho členové neměli technické a provozní kapacity požadované ve specifikacích nabídkového řízení, a to navzdory výhodnější finanční nabídce konsorcia. Vnitrostátní soud zamítl odvolání konsorcia a potvrdil správnost nálezů o nedostatku technických a provozních kapacit členů konsorcia, jak to vyžadovala zadávací dokumentace.

(73) Rumunsko dále tvrdí, že nedostatek zájmu soukromých provozovatelů o služby v oblasti vojenských dodávek souvisí nejen s velmi nízkou poptávkou po tomto druhu přepravních služeb, ale také se skutečností, že vojenské dodávky a příslušný požadavek rychlé reakce na objednávky takových dodávek (mají přednost před jakoukoli soukromou dodávkou) znamenají mít rezervy z různých zdrojů (např. kolejová vozidla, trajekty atd.) rozptýlené po různých bodech vnitrostátní železniční sítě. Podle Rumunska to snižuje efektivnost využívání těchto zdrojů a toto snížení účinnosti není odměňováno orgány, což není pro soukromé provozovatele atraktivní. Kromě toho Rumunsko uvádí, že společnost CFR Marfă vlastní cca 93 % vnitrostátního vozového parku a je jediným provozovatelem, který může plnit povinnost udržovat mobilizační rezervy, zatímco soukromí provozovatelé používají převážně vozy pronajaté od zahraničních společností, které nemohou tvořit mobilizační rezervy.

(74) Rumunsko se proto domnívá, že soukromí provozovatelé společnost CFR Marfă na trhu vojenských dodávek nahradit nemohou, jak to dále potvrzují ustanovení rozhodnutí Nejvyšší rady národní obrany z roku 2013, které požaduje, aby do privatizační smlouvy společnosti CFR Marfă byla zahrnuta ustanovení, jež by nabyvatele zavázala zajistit splnění všech strategických závazků, které v současnosti má společnost CFR Marfă v oblasti národní bezpečnosti a obrany ([53]).

(75) *Za druhé* Rumunsko rovněž tvrdí, že poskytování přepravních služeb v zájmu národní obrany v mnoha případech znamená vyzrazení tajných informací s různou úrovní utajení, což znamená, že soukromí provozovatelé, kteří mají zájem o poskytování těchto přepravních služeb, musí být držiteli určitých odvětvových osvědčení o bezpečnosti. Soukromým provozovatelům železniční dopravy s nejvyššími podíly na rumunském trhu (členové sdružení OPSFPR) by však s největší pravděpodobností bylo takové odvětvové osvědčení o bezpečnosti pro poskytování strategických a obranných dodávek odepřeno, protože by nesplnili přísné požadavky pro získání těchto osvědčení. Rumunsko uvádí několik možných důvodů pro odmítnutí osvědčení členům sdružení OPSFPR:

([52]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení. Viz též příloha 1 k podání Rumunska ze dne 14. srpna 2018.
([53]) Příloha 9 připomínek Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení.

a) akcionáři nebo jiná osoba s rozhodovacími pravomocemi ve společnosti;

(1) byli pravomocně usvědčeni z korupce ([54]);

(2) byli obžalováni z korupce ([55]);

(3) byli obžalováni z vytvoření zločinného spolčení, daňových úniků a praní peněz ([56]);

(4) jsou cizími státními příslušníky nebo podniky;

b) dotčení provozovatelé mají dluhy nebo evidují významné ztráty;

c) provozovatelé podnikají se subjekty ve státech, které rumunské strategie národní obrany schválené vládními rozhodnutími popisují jako bezpečnostní rizika pro Rumunsko (konkrétně země bývalého Sovětského svazu).

(76) Rumunsko proto tvrdí, že společnost CFR Marfă je fakticky jediným provozovatelem na trhu, který má kapacitu nezbytnou k provádění dodávek strategického a vojenského materiálu i k plnění dalších povinností souvisejících s účely národní bezpečnosti a obrany. V důsledku toho se Rumunsko domnívá, že s ohledem na výše uvedené okolnosti a vzhledem k realitě nedávného konfliktu v blízkosti rumunských hranic (na Ukrajině), kvůli kterému se množství vojenských dodávek uskutečněných společností CFR Marfă zvýšilo ve srovnání s rokem 2013 více než pětkrát, je Rumunsko oprávněno uplatnit ustanovení článku 4 SEU a bodu 17 sdělení Komise s tím, že čl. 107 odst. 1 SFEU není použitelný na veškerou činnost společnosti CFR Marfă.

3.2.3. *Připomínky Rumunska k opatřením 1 a 4*

(77) Pokud jde o *opatření 1*, Rumunsko tvrdí, že za účelem zabezpečení neuhrazených fiskálních dluhů zahájil úřad ANAF exekuční řízení. Podle zákonů platných od roku 2004 nevybírají CNPP (Národní veřejný důchodový úřad), ANOFM (Národní úřad pro zaměstnanost) a CNAS (Národní úřad zdravotního pojištění) příspěvky dlužné rumunskými hospodářskými subjekty a jinými osobami přímo; jediným úřadem odpovědným za tento úkol je úřad ANAF, který částky vybrané jménem jednotlivých orgánů mezi ně následně rozdělí ([57]).

(78) Pokud jde o výše popsaný dluh společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu v rámci *opatření 1* (viz tabulka 8), Rumunsko tvrdí, že úřad ANAF jednal jako soukromý subjekt v tržním hospodářství, protože vypočítal úroky a penále za dluhy společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státnímu rozpočtu. Rumunsko zejména tvrdí, že s ohledem na dluhy společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státnímu rozpočtu byly vypočítány následující úrokové sazby: i) denní úroková sazba 0,1 % v období od 1. ledna 2006 do 30. června 2010; ii) denní úroková sazba 0,05 % v období od 1. července 2010 do 30. září 2010; iii) denní úroková sazba 0,04 % v období od 1. října 2010 do 28. února 2014 ([58]). Rumunsko rovněž vysvětluje, že pozdní platby fiskálních závazků jsou navíc sankcionovány penále za pozdní platbu, a to následovně: i) pokud je platba daňových závazků po splatnosti provedena později než 30 dnů od data splatnosti, avšak do 90 dnů po datu splatnosti, připočítává se penále za pozdní platbu ve výši 5 % splatné částky jistiny; ii) po uplynutí 90 dnů od data splatnosti se připočítává penále za pozdní platbu ve výši 15 % z částky jistiny. Zaplacením penále za pozdní platbu se neruší povinnost zaplatit úrok ([59]).

(79) Rumunsko dále tvrdí, že úřad ANAF aktivně prosazoval vymáhání dluhů společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu a přijal řadu exekučních opatření ve formě příkazů a obstavení bankovních účtů a movitého a nemovitého majetku společnosti CFR Marfă.

(80) Rumunsko zejména uvádí, že v roce 2009 vydal úřad ANAF dvanáct příkazů za účelem vymáhání neuhrazených dluhů společnosti CFR Marfă v celkové výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR). Rumunsko vysvětluje, že příkaz je přímo vymahatelným daňovým dokladem, což znamená, že úřad ANAF může pokračovat v exekučním řízení bez účasti soudů v případě, že dlužník nezaplatí dlužné částky ve lhůtě stanovené v příkazu. Zejména pak může úřad ANAF vynutit vypořádání nesplacených dluhů zabavením aktiv a majetku dlužníka a zahájením prodeje těchto aktiv a majetku ([60]).

([54]) Trestní rozsudek č. 67 ze dne 23. února 2016 vynesený Nejvyšším kasačním a justičním soudem ve věci č. 856/2/2014.
([55]) Viz věc u Národního protikorupčního ředitelství č. 1036/117/2018 projednávaná před Tribunálem v Kluži.
([56]) Věc č. 8056/99/2015 před Tribunálem v Jasy.
([57]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, bod II odst. 1 písm. D).
([58]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 18.
([59]) Tamtéž.
([60]) Podání Rumunska ze dne 10. srpna 2016 v odpovědi na žádost Komise o informace, bod 2 písm. a); též odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 14.

(81) Po těchto příkazech následoval jeden případ obstavení bankovních účtů společnosti CFR Marfă ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR), které bylo vynuceno a vedlo k získání částky ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR) ([61]), a 22 případů zabavení nemovitostí společnosti CFR Marfă v celkové účetní hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR) ([62]). Rumunsko vysvětluje, že obstavení uplatněné na movitý nebo nemovitý majetek představuje zákonnou zástavu tohoto majetku, která skýtá přednostní nárok na výnosy z prodeje obstaveného majetku s dalšími důsledky, že dlužník nesmí obstavený majetek prodat a může jej použít pouze se souhlasem příslušného subjektu (v tomto případě úřad ANAF) ([63]).

(82) Rumunsko dále tvrdí, že v letech 2010 a 2011 vydal úřad ANAF 24 příkazů vůči společnosti CFR Marfă, a vysvětluje, že v letech 2010 a 2011 nebyl majetek dlužníků společnosti CFR Marfă (zejména státem vlastněných podniků) zabaven ani obstaven, aby se zamezilo výraznému sociálnímu dopadu ([64]). Rumunsko rovněž uvádí, že do června 2013 úřad ANAF nařídil ve 200 případech zabavit movitý a nemovitý majetek společnosti CFR Marfă v celkové účetní hodnotě ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR). Rumunsko následně rozebírá, že z těchto 200 případů zabavení jich bylo 25 uloženo na movitý a nemovitý majetek společnosti SC de Transport Maritim și de Coastă CFR Ferryboat SA (dále jen „CFR Ferryboat“) v účetní hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR), zatímco v 84 případech byl zabaven movitý a nemovitý majetek společnosti SC Intreținere și Reparații Vagoane SA („Wagon Repair and Maintenance SA“) v účetní hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR), což byly společnosti, které v červnu 2012 fúzovaly se společností CFR Marfă (viz 27. bod odůvodnění) ([65]).

(83) Ze zbývajících 91 případů zabavení majetku jich 10 bylo uloženo na nemovitý majetek společnosti CFR Infrastructură v účetní hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR) a ve zbývajících 81 případech (v listopadu a prosinci 2012) se jednalo o zabavení movitého a nemovitého majetku společnosti CFR Marfă v účetní hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR) ([66]).

(84) Kromě toho Rumunsko tvrdí, že úřad ANAF vystavil celkem 1 440 oznámení o obstavení prostředků dostupných na bankovních účtech společností CFR Ferryboat SA, Wagon Repair and Maintenance SA a CFR Infrastructură, jakož i 612 případů obstavení bankovních účtů třetích stran (na celkovou částku […] milionů RON (cca […] milionů EUR) ([67]).

(85) Rumunsko rovněž vysvětluje, že zabavení movitého majetku (zejména železničních vozů a lokomotiv) společnosti CFR Marfă v účetní hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR, 95 % z celkové hodnoty 81 případů zabavení) bylo uloženo až 28. listopadu 2012 a ne dříve, protože „tyto movité věci“ představovaly kolejová vozidla a lokomotivy, movité věci používané pro hlavní činnosti vytvářející výnosy společnosti CFR Marfă, a protože společnost CFR Marfă „poskytuje činnosti národního veřejného zájmu za účelem poskytování železniční nákladní veřejné dopravy a služeb požadovaných pro národní obranu“ ([68]).

(86) Rumunsko tvrdí, že poté, co byl majetek společnosti CFR Marfă zabaven, požádal úřad ANAF o jeho ocenění a zahájení řízení pro realizaci aktiv. Realizace aktiv však nikdy nezačala, jelikož exekuční příkaz na dluhy společnosti CFR Marfă byl vypořádán provedením kapitalizace pohledávky v roce 2013 ([69]). Rumunsko rovněž vysvětluje, že vymáhání dluhů společnosti CFR Marfă vůči úřadu ANAF exekučním řízením, okamžitou likvidací nebo zahájením insolvenčního řízení nebylo přijatelným řešením, protože by mohlo vést k významným obdobím, kdy by zdroje potřebné pro národní bezpečnost a obranu země nemohly být použity, což by s ohledem na nedávné konflikty v regionu mohlo potenciálně ohrozit stát jako takový („*rumunský stát se neobejde bez důležitého nástroje a zdrojů, které měla ze zákona povinnost poskytovat, aby vykonávala svou roli a funkce k zajištění své územní celistvosti, k udržení veřejného pořádku a k obraně národní bezpečnosti, a které nelze za současných okolností nahradit*“) ([70]).

(87) Pokud jde o *opatření 4*, Rumunsko uvádí, že společnost CFR Marfă své příspěvky do státního rozpočtu v letech 2013 až 2017 zaplatila v plné výši a že fiskální certifikáty vydané úřadem ANAF v různých okamžicích tohoto období slouží jako důkaz toho, že společnost CFR Marfă neakumulovala v tomto období žádné další zadlužení vůči státnímu rozpočtu ([71]).

([61]) Odpověď Rumunska ze dne 12. května 2017, bod 8.
([62]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 14.
([63]) Tamtéž, body 14 a 15.
([64]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 17.
([65]) Příloha 4 připomínek Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 16.
([66]) Příloha 4 připomínek Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení.
([67]) Tamtéž.
([68]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 17.2.
([69]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, bod II písm. C.
([70]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, oddíl IV.
([71]) Odpověď Rumunska ze dne 19. prosince 2018, bod 21.

(88) Rumunsko konkrétně vysvětluje, že tabulka 7 rozhodnutí o zahájení řízení uvádí pro období 2013–2016 fiskální závazky vzniklé těsně před ukončením finančního roku, jejichž datum splatnosti bylo v následujícím roce. Rumunsko tvrdí, že za všechny roky od června 2013 byly příslušné částky splatné společností CFR Marfă zaplaceny na začátku následujícího roku, tj. do data splatnosti. Podle Rumunska jsou příslušné částky uvedeny v ročních rozvahách v souladu s pravidly pro jejich sestavování, s přihlédnutím k počátečnímu datu a datům platby těchto fiskálních závazků. Rumunsko se domnívá, že posouzení výkazu o vyrovnání fiskálních závazků společností CFR Marfă na základě rozvahy není přesné a že doklady, které by měly být brány v úvahu, jsou daňové doklady pravidelně vydávané úřadem ANAF ([72]). V souladu s tím Rumunsko předložilo údaje odpovídající fiskálním závazkům a dalším dluhům vůči státnímu rozpočtu takto:

Tabulka 9

Fiskální závazky a další zadlužení společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu po kapitalizaci pohledávky v roce 2013 (v milionech RON)

V milionech RON	2013	2014	2015	2016	2017
Fiskální závazky a další zadlužení vůči státnímu rozpočtu	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Souhrnné částky, které má úřad ANAF společnosti CFR Marfă zaplatit/vrátit	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Daňový doklad č./datum	1042215/ 18.12.2013	1356231/ 5.12.2014	107680/ 16.12.2015	90817/ 12.1.2016	78183/ 14.12.2017

Zdroj: Odpověď Rumunska ze dne 19. prosince 2018, oddíl E, bod 21.

(89) Rumunsko vysvětluje, že fiskální závazky společnosti CFR Marfă za roky 2016 a 2017 byly předmětem žaloby společnosti CFR Marfă před odvolacím soudem v Bukurešti. Touto žalobou společnost CFR Marfă požádala odvolací soud o zrušení rozhodnutí úřadu ANAF, kterým tento úřad zamítl žádost společnosti CFR Marfă o započtení nesplacených fiskálních dluhů CFR Marfă za roky 2016 a 2017 o částky ([…] milionů RON, cca […] milionů EUR), které měl úřad ANAF zaplatit společnosti CFR Marfă na základě občanskoprávního rozsudku odvolacího soudu č. 1011/2015, potvrzeného rozhodnutím Nejvyššího kasačního a justičního soudu č. 998/30.3.2016 ([73]).

(90) Na základě výše uvedeného se Rumunsko domnívá, že v letech 2013 až 2017 společnost CFR Marfă neevidovala žádné zadlužení vůči státnímu rozpočtu, jelikož jí úřad ANAF musí kompenzovat/vrátit částky ve výši […] milionů RON a […] milionů RON, které by byly nižší než příslušný dluh úřadu ANAF vůči společnosti CFR Marfă.

(91) V neposlední řadě Rumunsko poskytlo informace, že dluh společnosti CFR Marfă po splatnosti (společně s úroky a penále) vůči státnímu rozpočtu dosáhl v roce 2018 částky […] milionů RON (cca […] milionů EUR) a dne 28. března 2019 se více než ztrojnásobil na částku […] milionů RON (cca […] milionů EUR) ([74]). Rumunsko zdůraznilo, že pokud jde o tento dluh, uložil úřad ANAF v 16 případech zabavení nezatíženého movitého majetku společnosti CFR Marfă v účetní hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR) a v 66 případech zabavení nezatíženého nemovitého majetku společnosti CFR Marfă v účetní hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR) ([75]).

3.2.4. *Připomínky Rumunska k opatřením 2 a 5*

(92) Pokud jde o opatření 2 a 5, Rumunsko stále zastává názor, že společnost CFR Infrastructură neosvobodila společnost CFR Marfă od splácení dluhů odpovídajících dani za využívání infrastruktury.

(93) Rumunsko vysvětluje, že rumunské právo neumožňuje osvobodit provozovatele železniční dopravy od placení daně za využívání infrastruktury a že společnost CFR Infrastructură neudělala ani v případě společnosti CFR Marfă žádnou výjimku.

([72]) Tamtéž.
([73]) Tamtéž.
([74]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 21.3.
([75]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 12.

(94) Rumunsko vysvětluje, že existují následující tři formy penále za neplacení daně za využívání infrastruktury dopravci:

(1) Za každou službu vystavuje společnost CFR Infrastructură měsíční faktury, a pokud tyto finanční závazky nejsou splněny v souladu s podmínkami přijatými ve smlouvě o přístupu k železniční infrastruktuře (která se uzavírá každoročně), neustále počítá a fakturuje za každý den prodlení úroky a penále za nezaplacení daně za využívání infrastruktury (první forma penále za nezaplacení daně za využívání infrastruktury). Úroková sazba a penále jsou uvedeny v tabulce 7 (24. bod odůvodnění). Na všechny provozovatele železniční nákladní (a osobní) dopravy, bez ohledu na jejich vlastnictví, se uplatňuje stejné penále.

(2) Z důvodu prodlení při platbě daně za využívání infrastruktury společnost CFR Infrastructură navíc neposkytuje 33 % slevu z této daně na vlaky jezdící v síti CFR provozované společností CFR Marfă, stejně jako u soukromých provozovatelů (druhá forma penále).

(3) Společnost CFR Infrastructură dále nepřijímá a nevytváří další trasy pro vlaky v zájmu společnosti CFR Marfă a jejích zákazníků, stejně jako tomu je u soukromých provozovatelů (třetí forma penále).

(95) V této souvislosti Rumunsko uvádí, že společnost CFR Infrastructură rovněž podala žalobu proti společnosti CFR Marfă za účelem vymáhání dluhů CFR Marfă v roce 2015. Rumunsko zejména sděluje, že společnost CFR Infrastructură zahájila rozhodčí řízení a soudní řízení týkající se vymáhání dluhů společnosti CFR Marfă takto: rozhodčí řízení v roce 2015 v souvislosti s částkou ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR); rozhodčí řízení a soudní řízení v roce 2016 v souvislosti s částkou ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR); rozhodčí řízení a soudní řízení v roce 2016 v souvislosti s částkou ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR); rozhodčí řízení a soudní řízení v roce 2018 v souvislosti s částkou ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR) ([76]). Podle Rumunska bylo 100 % těchto částek v příslušných a pravomocných rozhodnutích soudu a rozhodčího soudu ([77]) přisouzeno ve prospěch společnosti CFR Infrastructură.

(96) Podle Rumunska poté, co byla tato rozhodnutí vydána v její prospěch, využila společnost CFR Infrastructură k vymáhání přisouzených dluhů služeb soudních vykonavatelů, mimo jiné prostřednictvím zmrazení finančních prostředků na bankovních účtech a obstavení částek, které společnosti CFR Marfă dlužili její zákazníci, jakož i prostřednictvím zabavení movitého a nemovitého majetku společnosti CFR Marfă ([78]).

(97) Rumunsko rovněž vysvětluje, že v roce 2016 společnost CFR Infrastructură uzavřela se společností CFR Marfă dohodu o změně splátkového kalendáře (dále jen „dohoda o změně splátkového kalendáře z roku 2016“) týkající se platby částky ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR), což představuje jistinu a úrok, které byly společnosti CFR Infrastructură přisouzeny v rozhodčích řízeních v letech 2015 a 2016. Podle vysvětlení Rumunska byla částka […] milionů RON plně získána zpět nucenou exekucí poté, co společnost CFR Marfă nedodržela ustanovení dohody o změně splátkového kalendáře z roku 2016 ([79]).

(98) Podle Rumunska se společnosti CFR Infrastructură podařilo do srpna 2018 získat od společnosti CFR Marfă – díky soudním a mimosoudním opatřením – více než […] milionů RON (cca […] milionů EUR), z toho […] milionů RON (cca […] milionů EUR) v období od března do července 2018. Dne 6. prosince 2018 uzavřela společnost CFR Infrastructură také dohodu o změně splátkového kalendáře pro platbu úroků a penále splatných společností CFR Marfă ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR, dále jen „dohoda o změně splátkového kalendáře z roku 2018“). Tato dohoda upřesňuje mimo jiné, že ke dni 4. prosince 2018 činila celková částka, kterou společnost CFR Marfă dlužila společnosti CFR Infrastructură, […] milionů RON (cca […] milionů EUR), z čehož […] milionů RON (cca […] milionů EUR) představuje částku přisouzenou společnosti CFR Infrastructură sedmi rozhodnutími občanských soudů z roku 2017, která jsou nyní vykonávána. Z této částky […] milionů RON (cca […] milionů EUR) představuje částka […] milionů RON (cca […] milionů EUR) úrok a penále. Ustanovení dohody o změně splátkového kalendáře z roku 2018 rovněž upřesňují, že částka jistiny ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR) bude i nadále vymáhána prostřednictvím realizace zabavení uložených na movitý a nemovitý majetek společnosti CFR Marfă.

(99) Rumunsko vysvětluje, že vymáhání prostřednictvím příkazů k obstavení majetku bylo uplatňováno, pouze dokud společnost CFR Marfă plnila povinnosti přijaté dohodami o změně splátkového kalendáře, a tvrdí, že společnost CFR Marfă dohodu o změně splátkového kalendáře z roku 2018 dodržuje ([80]).

([76]) Příloha 4 k odpovědi Rumunska ze dne 27. června 2019. Viz též příloha 5 připomínek Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení.
([77]) Příloha 4 k odpovědi Rumunska ze dne 27června 2019.
([78]) Přesněji podle Rumunska, v souvislosti s vymáháním částek dlužných společností CFR Marfă k 31. prosinci 2016 ([…] milionů RON, cca […] milionů EUR), v návaznosti na soudní řízení, byla vybrána částka ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR), zatímco v roce 2017 (a podle připomínek Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení) získala společnost CFR Infrastructură zpět také částku […] milionů RON (cca […] milionů EUR). Viz připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, bod II.2.
([79]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 37.
([80]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 37 a příloha 6.

(100) Podle názoru Rumunska vše výše uvedené potvrzuje skutečnost, že společnost CFR Infrastructură uplatňuje opatření k vymáhání dluhů a že společnost CFR Marfă nebyla z jejich splácení osvobozena ([81]).

(101) Rumunsko se domnívá, že „společnosti CFR Marfă se nedostává od společnosti CFR Infrastructură preferenčního zacházení a není a ani nebyla osvobozena od žádného právního závazku“ ([82]). Rumunsko tvrdí, že „[u] neplacení daní za využívání infrastruktury kterýmkoli z provozovatelů železniční dopravy společnost CFR SA [CFR Infrastructură] uplatnila a uplatňuje stejná finanční penále“, a připomíná, že „[f]inanční penále jsou penále za pozdní platby vypočítané a použité za nezaplacení dlužných poplatků ke dni splatnosti podle stejného procenta a bez diskriminace“ ([83]). Rumunsko dále uvádí, že „[společnost CFR Infrastructură] uplatňuje k vymáhání částek dlužných kterýmkoli z provozovatelů železniční dopravy stejná soudní a mimosoudní opatření“ ([84]).

(102) Rumunsko rovněž dodává, že nevybírání daně za využívání infrastruktury společností CFR Infrastructură od společnosti CFR Marfă je objektivní okolností a důsledkem skutečnosti, že jiné státem vlastněné podniky nebo podniky, ve kterých je stát podílníkem (mnoho z nich působí v energetickém sektoru), zase neplatily své dluhy vůči společnosti CFR Marfă. Rumunsko vysvětluje, že tyto dluhy vůči společnosti CFR Marfă jsou ve stejném řádu jako částky, které CFR Marfă dluží společnosti CFR Infrastructură, a jakékoli přerušení dopravních služeb společnosti CFR Marfă by narušilo činnosti, které vykonávají tyto konkrétní podniky, na úkor životní úrovně lidí a hospodářské činnosti v různých oblastech. Rumunsko tvrdí, že společnost CFR Marfă podnikla kroky k vymožení těchto dluhů v souladu s právními předpisy v této oblasti ([85]).

(103) Rumunsko dále dodává, že není možné uvalit na společnost CFR Marfă přísnější opatření (jako je návrh na zahájení insolvenčního řízení), protože společnost CFR Infrastructură a rumunské orgány musí zohlednit význam společnosti CFR Marfă a jejích zdrojů pro národní systém obrany, národní bezpečnost, veřejnou bezpečnost a pořádek, pro přepravu strategických materiálů, pro národní hospodářství a pro obyvatelstvo ([86]) (viz také pododdíly 3.2.1. a 3.2.2. výše).

(104) Za tímto účelem Rumunsko připomíná, že rumunské orgány a společnost CFR Infrastructură musí jednat v souladu s právním rámcem použitelným na obranu ([87]) a přijmout opatření, která nepředstavují riziko likvidace určitých zdrojů patřících společnosti CFR Marfă (nepříznivý dopad na zdroje považované za „státní prostředky“) a neovlivňují vojenské dodávky a přepravu strategických materiálů touto strategickou společností ani reakci této společnosti v krizových situacích (jako byla zima v letech 2016/2017) ([88]).

(105) Ve svých připomínkách ze dne 14. srpna 2018 v odpovědi na připomínky třetích stran Rumunsko dále argumentuje tím, že společnost CFR Infrastructură je povinna zdržet se přijímání exekučních opatření, která by mohla blokovat vojenské dodávky a snížit obranyschopnost země na základě článku 34 zákona o národní obraně ([89]). Rumunsko cituje svého ministra dopravy, který říká, že „*bychom neměli zabíjet slepici, která snáší zlatá vejce*“, když se zmiňuje o tom, proč by stát neměl vymáhat všechny dluhy, které společnost CFR Marfă dluží společnosti CFR Infrastructură.

([81]) Odpověď Rumunska na připomínky třetích stran, oddíl C.
([82]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, bod II.2.
([83]) Odpověď Rumunska na připomínky třetích stran, oddíl C.
([84]) Tamtéž.
([85]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, oddíl II bod 2.
([86]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, oddíl IV.
([87]) Článek 34 zákona č. 45/1994 o národní obraně Rumunska, ve znění pozdějších předpisů, a čl. 1 odst. 8 nařízení o železniční dopravě v Rumunsku, schváleného vládním nařízením č. 7 ze dne 20. ledna 2005, ve znění zákona č. 10 ze dne 27. dubna 2006.
([88]) Odpověď Rumunska na připomínky třetích stran, oddíl C, strana 8.
([89]) Článek 34 zákona č. 45/1994 o národní obraně Rumunska, ve znění pozdějších předpisů, stanoví: „*Ministerstva, státní zpravodajské služby a ostatní orgány ústřední veřejné správy jsou ze zákona odpovědné za provádění obranných opatření země v oblasti své činnosti; jejich představitelé každoročně nebo kdykoli na požádání předkládají zprávy o plnění úkolů souvisejících s národní obranou parlamentu, vládě nebo Nejvyšší radě národní obrany. Po vyhlášení mobilizace a válečného stavu jsou příslušní ministři přímo odpovědní za přidělování zdrojů týkajících se: surovin, průmyslových produktů, potravin, energie, dopravy, veřejných prací a komunikací. Žádosti o obranné síly jsou považovány za přednostní a je jim v souladu s tím vyhověno.*“
Čl. 1 odst. 8 nařízení o železniční dopravě v Rumunsku, schváleného vládním nařízením č. 7 ze dne 20. ledna 2005, ve znění zákona č. 10 ze dne 27. dubna 2006, který stanoví toto:
„Vyžaduje-li to národní bezpečnost, bezpečnost železniční dopravy a veřejný zájem, může správce/provozovatel železniční infrastruktury a/nebo provozovatel železniční dopravy na základě příkazů příslušných orgánů podle zákona rozhodnout:
a) o úplném nebo částečném pozastavení provozu a služeb na určitých trasách;
b) o vyloučení určitých zásilek z přepravy nebo jejich přijetí pouze za určitých předem stanovených okolností;
c) **o upřednostnění některých dodávek**;
d) ***v případě potřeby o povolení nepřetržitého uskutečňování vojenských dodávek***.“ (zvýraznění doplněno)

3.2.5. *Připomínky Rumunska k opatření 3*

(106) *Za prvé* Rumunsko protestuje, že *opatření 3* pochází ze státních prostředků. Rumunsko konkrétně tvrdí, že „nebyly splněny tři kumulativní podmínky [čl. 107 odst. 1 SFEU], aby kapitalizace pohledávky v souvislosti se společností CFR Marfă mohla být považována za státní podporu, vzhledem k tomu, že nebyla splněna podmínka podle písmene a), protože nebyly vynaloženy žádné státní prostředky a nebyly přiděleny žádné prostředky ze státního rozpočtu (což by znamenalo, že státu vznikly přímé rozpočtové výdaje). Ve skutečnosti tyto částky již nepředstavují rozpočtové příjmy, což přesahuje znění textu SFEU". Rumunsko tvrdí, že jednalo, jak by jednal jediný podílník, a zaměřilo se na konsolidaci svých vlastních zájmů, a **nikoli** na poskytnutí hospodářské výhody určitému hospodářskému subjektu ([90]).

(107) *Za druhé*, Rumunsko tvrdí, že kapitalizaci pohledávky schválila Rada Evropské unie ve svém rozhodnutí Rady ze dne 22. října 2013, kterým se Rumunsku poskytuje preventivní střednědobá finanční pomoc Unie ([91]) (dále jen „rozhodnutí Rady ze dne 22. října 2013"), a potvrdila ji ustanovení preventivní dohody o pohotovostním úvěru mezi Rumunskem a Mezinárodním měnovým fondem (dále jen „MMF") ve výši 1 751,34 milionu SDR, odsouhlasené v prohlášení o záměru podepsaném rumunskými orgány v Bukurešti dne 12. září 2013 a schválené rozhodnutím Výkonné rady MMF ze dne 27. září 2013 ([92]). Rumunsko zastává tento názor na základě přílohy I dohody o pohotovostním úvěru ([93]), která stanoví toto:

„V loňském roce jsme provedli několik důležitých reforem týkajících se státem vlastněných podniků a odvětví energetiky a dopravy. Například […] prostřednictvím dobrovolné insolvence nebo likvidace několika společností, ***dluhových swapů*** *a restrukturalizačních opatření". (zvýraznění přidáno) […] Klíčové reformy v odvětví energetiky a dopravy zahrnují: […] „Odvětví dopravy: iniciovali jsme smlouvu o prodeji a koupi týkající se prodeje 51 % podílu ve státem vlastněné společnosti pro nákladní dopravu [CFR Marfă] za 905 milionů RON a přijali jsme vládní rozhodnutí o schválení této smlouvy. V červnu jsme také schválili režim vyrovnání nedoplatků, kdy by nedoplatky společnosti CFR Marfă byly po uzavření prodeje sníženy o více než 90 % […]"* ([94]).

„**Rovněž plánujeme usnadnit lepší platby za přístup k infrastruktuře a poplatky za elektřinu od státem vlastněné společnosti působící v oblasti osobní železniční dopravy a společnosti CFR Marfă prostřednictvím reforem těchto podniků a vypořádat nesplacené dluhy mezi třemi hlavními železničními společnostmi.** K opatřením ke zlepšení provozní a finanční výkonnosti těchto společností by mohla patřit: […] – CFR Marfă: Splníme své závazky vyplývající ze smlouvy o prodeji a koupi většinového podílu ve společnosti CFR Marfă a transakci (výměnu platby za akcie) uzavřeme do poloviny října 2013. V této souvislosti bude požádáno o schválení fúze příslušným regulačním orgánem. Pokud proces privatizace narazí na nepřekonatelné překážky, znovu vyhlásíme nabídkové řízení na privatizaci většinového podílu ve společnosti Marfă v souladu s postupem, který se řídí nejlepšími mezinárodními postupy."

(108) Rumunsko vysvětluje, že výše uvedená dohoda o pohotovostním úvěru včetně přílohy citované ve 107. bodě odůvodnění byla schválena Radou EU podle čl. 1 odst. 1 jejího rozhodnutí ze dne 22. října 2013, které mimo jiné zmiňuje specifické podmínky hospodářské politiky stanovené v memorandu o porozumění, jež zahrnují mimo jiné *„restrukturalizaci státem vlastněných podniků, včetně prodeje podílů na jejich kapitálu, a posílení správy a řízení státem vlastněných podniků"*.

(109) Rumunsko tvrdí, že nejenže Rada EU schválila privatizaci společnosti CFR Marfă a opatření kapitalizace pohledávky, ale proces privatizace společnosti CFR Marfă také trvale sledovala Evropská komise.

(110) Zejména v souvislosti se sledováním ze strany Komise zmiňuje Rumunsko zprávu Komise „*The Balance of Payments Programme. Romania, 2013–2015*" (Program pro platební bilance: Rumunsko, 2013–2015), který mimo jiné představuje tento stav procesu privatizace společnosti CFR Marfă, včetně též kapitalizace pohledávky. Zejména podle citované zprávy *„by privatizace mimo jiné zmírnila obavy ohledně kapitalizace pohledávky provedené v červnu 2013, před neúspěšným pokusem o privatizaci v říjnu 2013"* ([95]).

([90]) Připomínky Rumunska k připomínkám třetích stran předložené dne 14. srpna 2018.
([91]) Úř. věst. L 286, 29.10.2013, s. 1, k dispozici na adrese: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013D0531&from=CS.
([92]) Odpověď Rumunska na žádost Komise o informace ze dne 14. listopadu 2018, předložená dne 19. prosince 2018 (dále jen „odpověď Rumunska ze dne 19. prosince 2018"). Bod A.
([93]) Příloha nazvaná „Romania – Memorandum of Economic and Financial Policies" („Rumunsko – Memorandum hospodářských a finančních politik") k prohlášení o záměru ze dne 12. září 2013.
([94]) Tamtéž, bod 36.
([95]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, oddíl II.

(111) *Za třetí*, Rumunsko uvádí, že kapitalizace pohledávky splňuje standardní kritérium subjektu v tržním hospodářství, a opakuje zjištění studie společnosti Deloitte, kterou zpracovalo a předložilo Komisi.

(112) Rumunsko znovu opakuje, že auditorské a poradenské společnosti Deloitte zadalo vypracování studie, jejímž cílem je ověřit kritérium subjektu v tržním hospodářství. Studie byla provedena pomocí renomované metody, konkrétně pomocí výpočtu tržní hodnoty 51 % podílu k 31. prosinci 2012 pomocí metody diskontovaných peněžních toků a samostatně pomocí výpočtu tržní hodnoty zbývajícího kapitálového podílu (49 %) za předpokladu, že by tento kapitálový podíl byl prodán v období let 2015–2018, za použití metody multiplikačního ocenění CBIT a EBITDA.

(113) Rumunsko podtrhuje zjištění zprávy společnosti Deloitte ze dne 29. března 2019, podle nichž by kapitalizace pohledávky následovaná privatizací společnosti CFR Marfă umožnila státu jako podílníkovi a věřiteli získat zpět větší částku (v průměru 1 079,9 milionu RON nebo přibližně 235 milionů EUR) než okamžitá likvidace společnosti (v průměru 916,97 milionu RON nebo přibližně 199 milionů EUR).

(114) Rumunsko upozorňuje na to, že kapitalizace pohledávky byla provedena až po přijetí rozhodnutí v souladu s doporučeními studie společnosti Deloitte vydáním mimořádného nařízení 61/2013 ze dne 12. června 2013, tj. po ověření kritéria subjektu v tržním hospodářství.

(115) Rumunsko rovněž zdůrazňuje, že výše uvedené mimořádné nařízení 61/2013 bylo vydáno „*s náležitým ohledem na stanoviska a doporučení MMF a EU*“ (viz rovněž výše uvedený 107. a následující bod odůvodnění), protože „*všechna memoranda o porozumění uzavřená s těmito mezinárodními organizacemi po roce 2011 zajišťují strukturální reformy (včetně privatizací) určené pro velký počet státem vlastněných podniků v různých oblastech*“, včetně „*dopravy (CFR Infrastructură, CFR Marfă, Tarom)*“ ([96]). Rumunsko zejména zdůrazňuje popis jedné z reforem obsažených v jednom z takových memorand schválených rozhodnutím Rady, podle kterého Rumunsko „*v červnu rovněž schválilo režim vyrovnání nedoplatků, kdy by nedoplatky společnosti CFR Marfă byly po uzavření prodeje sníženy o více než 90 procent. […]*“ ([97]).

(116) *Za čtvrté*, Rumunsko tvrdí, že kapitalizace pohledávky v roce 2013 ve prospěch společnosti CFR Marfă je velmi podobná jiným opatřením týkajícím se provozovatelů železniční nákladní dopravy v jiných členských státech, v nichž Komise shledala, že se nejedná o státní podporu, nebo u nichž byla podpora prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem. Rumunsko uvádí jako příklad následující precedenty Komise: rozhodnutí ze dne 16. června 2017 o státní podpoře SA.32544 (2011/C) provedené Řeckem ve prospěch řecké železniční skupiny TRAINOSE ([98]), rozhodnutí S.A. ze dne 20. července 2018 o veřejné půjčce SA.29198 (2010/C) (ex 2009/NN) poskytnuté Slovenskou republikou podniku Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. (ŽSSK Cargo) ([99]) a rozhodnutí ze dne 19. června 2017 o státní podpoře SA.39877 (2017/NN) – Chorvatsko – podpora pro společnost HŽ Cargo d. o. o. – zrušení dluhu ([100]).

(117) Rumunsko tvrdí, že „společným bodem je, že se provozovatelé železniční dopravy v těchto státech a společnost CFR Marfă dostali do finančních obtíží a utrpěli značné ztráty, a orgány veřejné správy se rozhodly zasáhnout s ohledem na jejich význam pro národní hospodářství“. Domnívá se proto, že „Rumunsko, Chorvatsko, Řecko a Slovensko jednaly ve stejném duchu, pokud jde o provozovatele vnitrostátní železniční dopravy, kteří všichni čelili finančním obtížím“. Podle názoru Rumunska by se výsledek posouzení této konkrétní kapitalizace pohledávky (stejně jako u ostatních opatření) neměl u společnosti CFR Marfă lišit.

(118) Rumunsko zejména připomíná rozhodnutí Komise ve věci SA.32544 provedené Řeckem ve prospěch řecké železniční skupiny Trainose S.A., a zejména zvýšení kapitálu o 60 milionů EUR, které bylo provedeno v roce 2009 z prostředků státního rozpočtu.

(119) Rumunsko konstatuje, že ačkoli se řecké orgány domnívaly, že příslušné opatření nepředstavuje státní podporu, bylo shledáno, že opatření podporu představuje, a Komise ji prohlásila za slučitelnou s vnitřním trhem, protože ([101]):

([96]) Odpověď Rumunska ze dne 19. prosince 2018, pododdíl C.
([97]) Oddíl 36 přílohy nazvané „*Romania: Memorandum on Economic and Financial Problems*“ (Rumunsko: Memorandum hospodářských a finančních politik) k prohlášení o záměru ze dne 12. září 2013, rozhodnutí výkonné rady MMF ze dne 27. září 2013.
([98]) Viz SA.32544 – *Restrukturalizace řecké železniční skupiny TRAINOSE S.A.*, (Úř. věst. L 186, 24.7.2018, s. 25).
([99]) Viz SA.29198 – Slovensko – *Veřejná půjčka poskytnutá Slovenskou republikou podniku Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. (ŽSSK Cargo)* (Úř. věst. C 117, 6.5.2010, s. 13).
([100]) Viz SA.39877 – Chorvatsko – Podpora pro společnost HŽ Cargo d. o. o. – zrušení dluhu (Úř. věst. C 237, 21.7.2017, s. 3).
([101]) Viz odpověď Rumunska ze dne 19. prosince 2018, bod B.

a) cílem opatření bylo napravit vážné narušení v hospodářství Řecka. V tomto ohledu Rumunsko připomíná, že „Komise zachovala a přijala argumenty týkající se ekonomické situace Řecka (hospodářská krize) a skutečnosti, že společnost Trainose hraje zásadní roli v hospodářství této země. Její likvidace by způsobila obtíže správci železniční infrastruktury, některým z jejích dceřiných společností, významným podnikům v Řecku a zámořskému obchodu prováděnému touto zemí. Navíc by přímo či nepřímo přispěla ke zvýšení nezaměstnanosti v zemi zasažené krizí“;

b) opatření je proto náležité/vhodné, nezbytné a přiměřené. V tomto ohledu Rumunsko připomíná, že „Komise potvrdila, že nad rámec výhod pro společnost Trainose: opatření bylo v souladu s účelem vyvarovat se rizik pro řecký systém železniční dopravy a zabránit přerušení poskytování služeb železniční dopravy pro hospodářství a obyvatelstvo; […] bylo omezeno časově; […] bylo nezbytné pro privatizaci společnosti, […] zajistilo dočasné přežití společnosti až do její skutečné privatizace; […] nebylo zaměřeno na zvýšení kapacity společnosti, a z tohoto důvodu neovlivnilo hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy EU“.

(120) Rumunsko rovněž tvrdí, že „zrušení kapitalizace pohledávky po neúspěšné privatizaci v roce 2013 a nařízení společnosti CFR Marfă vrátit částky související s touto kapitalizací by vyústilo v její velké provozní obtíže, které by vedly k **nepřijatelnému riziku, že společnost nebude schopna plnit své závazky vyplývající ze zákona, dohod a úmluv v oblasti národní obrany nebo vyplývajících z členství Rumunska v NATO**, vzhledem ke konfliktu na Ukrajině, který vypukl v roce 2014, hlavní reakci na tento politický a vojenský kontext a zvýšení poptávky po vojenských dodávkách o 562,89 %. **Výjimka uplatněná podle čl. 107 odst. 1 SFEU a článku 4 SEU je na tomto základě odůvodněna**“ ([102]).

(121) Rumunsko zejména zdůrazňuje, že „prodej aktiv v rámci potenciální likvidace společnosti v souladu s platnými zákony by mohl být dosti zdlouhavý, což by vedlo k významným obdobím, kdy by nemohly být použity zdroje potřebné pro obranný systém země a strategické dodávky, a zhoršily by se v důsledku nepoužívání. V těchto obdobích, kdy by společnost CFR Marfă nemohla poskytovat dopravní služby a tyto zdroje by se ještě nestaly majetkem jiného provozovatele železniční dopravy, jak se dělo v letech 2008 a 2014, mohou propuknout nebo se obnovit konflikty, jak uvádí strategie národní obrany ([103]) […]“. Za těchto okolností se Rumunsko obává, že „by již nemělo dopravní kapacitu a nemohlo by správně reagovat na možné výzvy, což je nepřijatelné“.

4. POSOUZENÍ PODPORY

(122) Komise nejprve zkoumá, zda opatření 1 až 5 ve prospěch společnosti CFR Marfă zahrnují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU (viz pododdíl 4.1 níže), zda společnost CFR Marfă byla podnikem v obtížích (viz pododdíl 4.2 níže) a zda byla podpora již provedena (viz pododdíl 4.3 níže). Nakonec Komise posuzuje, zda by taková podpora mohla být slučitelná s vnitřním trhem (viz pododdíl 4.4 níže).

4.1. Existence podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy

(123) V čl. 107 odst. 1 SFEU je stanoveno, že „[p]odpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

(124) Musí být splněna všechna kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU. Aby se opatření považovalo za státní podporu ve smyslu tohoto ustanovení, je tedy nutné, aby byly splněny tyto kumulativní podmínky:

a) opatření musí být přičitatelné státu a být financováno ze státních prostředků;

b) opatření musí poskytovat příjemci výhodu;

c) tato výhoda musí být selektivní; a

d) opatření musí narušovat nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

([102]) Pododdíl F bod 8 odpovědi Rumunska na připomínky třetích stran.
([103]) Strategie národní obrany byla vypracována za koordinace prezidenta Rumunska a schválena vládním rozhodnutím č. 33/2015.

4.1.1. *Podnik*

(125) Podle ustálené judikatury musí Komise nejdříve určit příjemce posuzovaných opatření. Ustanovení čl. 107 odst. 1 Smlouvy v definici příjemce podpory odkazuje na pojem podnik. Soudy EU definují pojem podnik jako subjekt vykonávající hospodářskou činnost bez ohledu na své právní postavení a způsob, jakým je financován ([104]). Jediným relevantním kritériem je to, zda vykonává hospodářskou činnost, tedy zda nabízí zboží a/nebo služby na trhu.

(126) Společnost CFR Marfă je společnost s omezeným ručením vlastníků zcela ve státním vlastnictví. Byla založena jako akciová společnost dne 1. října 1998 po reorganizaci provozovatele rumunských drah a poskytuje železniční nákladní dopravu a všechny související služby na trhu.

(127) Společnost CFR Marfă je tudíž subjektem pro účely čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise dále posoudí, zda je činnost poskytování železniční nákladní dopravy a dalších souvisejících služeb na trhu společností CFR Marfă hospodářskou činností.

4.1.2. *Hospodářská činnost*

(128) Na počátku Komise posoudila použitelnost čl. 107 odst. 1 SFEU ve světle rumunských argumentů, že společnost CFR Marfă vykonává veřejnou moc.

(129) Rumunsko tvrdí (viz 63. až 76. bod odůvodnění výše), že čl. 107 odst. 1 SFEU není na společnost CFR Marfă použitelný na základě čl. 4 odst. 2 SEU ([105]) a bodu 17 sdělení Komise, který *mimo jiné* stanoví, že se ustanovení čl. 107 odst. 1 SFEU nepoužije, pokud stát jedná „*při výkonu veřejné moci*“ nebo pokud veřejnoprávní subjekty jednají „*jakožto orgány veřejné moci*“. Rumunsko tvrdí, že uplatňovalo svou veřejnou moc při přijímání opatření 1–3 a 5, jejichž cílem bylo zajistit kontinuitu plnění povinností společnosti CFR Marfă v oblasti národní bezpečnosti a obrany.

(130) Komise poznamenává, že tento argument je z následujících důvodů chybný.

(131) *Za prvé*, tento argument zkresluje způsob, jakým mají fungovat ustanovení bodu 17 sdělení Komise. Tato ustanovení jsou součástí oddílu 2 sdělení Komise, který obsahuje pravidla týkající se pojmu podnik a hospodářská činnost. Ustanovení čl. 107 odst. 1 SFEU je použitelné ve vztahu k subjektům, které lze považovat za podniky vykonávající hospodářskou činnost podle pravidel stanovených v oddíle 2 sdělení Komise. Test použitelnosti čl. 107 odst. 1 SFEU tedy zahrnuje posouzení, zda je společnost CFR Marfă podnikem vykonávajícím hospodářskou činnost.

(132) Naopak, Rumunsko naznačuje, že čl. 107 odst. 1 SFEU není na společnost CFR Marfă použitelný, protože uplatnilo svou veřejnou pravomoc při přijímání opatření 1–3 a 5 ve prospěch společnost CFR Marfă, aby zajistilo kontinuitu dodávek strategických a vojenských materiálů, jakož i plnění dalších povinností souvisejících s účely národní bezpečnosti a obrany. Jinými slovy, Rumunsko naznačuje, že čl. 107 odst. 1 SFEU není na společnost CFR Marfă použitelný pouze z důvodu postavení, v němž rumunský stát přijal opatření 1–3 a 5 ve prospěch společnost CFR Marfă.

(133) Komise uvádí, že tento argument souvisí s otázkou, zda je kritérium subjektu v tržním hospodářství použitelné na kroky Rumunska, jimiž přijalo opatření 1–5, a případně na použití tohoto kritéria (body 76–77 sdělení Komise), jak je uvedeno ve 179. až 181. bodě odůvodnění níže. Použitelnost a použití kritéria subjektu v tržním hospodářství však v žádném případě nezahrnuje posouzení, zda je společnost CFR Marfă podnikem vykonávajícím hospodářskou činnost pro účely použitelnosti čl. 107 odst. 1 SFEU. Argument Rumunska tudíž nevykládá cíl oddílu 2 sdělení Komise správně.

(134) *Za druhé*, Rumunsko neposkytlo žádné důkazy o tom, že činnost společnosti CFR Marfă není hospodářská. Zejména Rumunsko neposkytlo žádné důkazy o tom, že pro výkon své veřejné moci vyňalo činnosti v oblasti vojenských dodávek a dodávek strategických produktů z hospodářské oblasti, což mohlo prokázat, že tyto činnosti jsou skutečně nehospodářské povahy ([106]).

([104]) Rozsudek Soudního dvora EU ze dne 12. září 2000, *Pavlov a další*, spojené věci C-180/98 až C-184/98, ECLI:EU:C:2000:428, bod 74; rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006, *Cassa di Risparmio di Firenze SpA a další*, C-222/04, ECLI:EU: C:2006:8, bod 107.

([105]) Unie ctí rovnost členských států před Smlouvami a jejich národní identitu, která spočívá v jejich základních politických a ústavních systémech, včetně místní a regionální samosprávy. Respektuje základní funkce státu, zejména ty, které souvisejí se zajištěním územní celistvosti, udržením veřejného pořádku a ochranou národní bezpečnosti. Zejména národní bezpečnost zůstává výhradní odpovědností každého členského státu.

([106]) Věc C-138/11, *Compass-Datenbank GMBH v. Rakouská republika*, ECLI:EU:C:2012:449, body 43–44; též věc T-138/15 – *Aanbestedingskalender a další v. Komise*, ECLI:EU:T:2017:675, body 38–108.

(135) Z rumunských podání zcela naopak jasně vyplývá, že vojenské dodávky jsou služby poskytované společností CFR Marfă na základě ročních smluv a jsou odměňovány ([107]). Rumunsko rovněž připouští, že trhy s vojenskými dodávkami a souvisejícími činnostmi jsou otevřené všem soukromým provozovatelům železniční dopravy s platnou licencí, i když s výhradou získání určitých bezpečnostních prověrek (viz 75. bod odůvodnění výše). To dále potvrzují ustanovení protokolů, společných objednávek a dohod ([108]) uzavřených mezi Ministerstvem národní obrany a Ministerstvem dopravy, výstavby a cestovního ruchu, které stanoví, že závazky zajistit kontinuitu vojenských dodávek v době míru, války, přírodních kalamit, krizových situací nebo jiných mimořádných okolností nespočívají pouze na společnosti CFR Marfă, ale také na dalších provozovatelích železniční dopravy s licencí, kteří mají být odměňováni na základě smlouvy.

(136) Výše uvedené jasně ukazuje, že tyto služby vojenských dodávek nebyly státem vyňaty z hospodářské oblasti a jsou společností CFR Marfă poskytovány na základě tržních mechanismů, a proto jsou považovány za hospodářské činnosti ([109]).

(137) Skutečnost, že si soukromí provozovatelé železniční nákladní dopravy nepřejí podílet se na vojenských dodávkách ať už z důvodu omezené poptávky, či z důvodu nedostatku kapacity, není pro tento závěr podstatná – důležitá je pouze možnost těchto provozovatelů soutěžit o tyto smlouvy se společností CFR Marfă, kterou zaručuje i duch a znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/81/ES ([110]), provedené do rumunského práva mimořádným nařízením vlády 114/2011 ze dne 21. prosince 2011 ([111]).

(138) Povinnost vytvářet, udržovat a zachovávat rezervy v různých bodech železniční sítě je navíc předpokladem pro to, aby společnost CFR Marfă mohla zajišťovat na základě smlouvy vojenské dodávky za úplatu ([112]), a proto ji Komise považuje za součást hospodářské činnosti vojenských dodávek. Skutečnost, že společnost CFR Marfă může využívat zdroje označené jako mobilizační rezervy pro své obvyklé obchodní činnosti v nákladní železniční dopravě (včetně vojenských dodávek), slouží jako další potvrzení tohoto závěru. Na tomto závěru nic nemění ani skutečnost, že společnost CFR Marfă nemusí dostávat přiměřenou odměnu za náklady vzniklé vytvořením, udržováním a zachováním těchto rezerv, jelikož podle ustálené judikatury je jakákoli činnost spočívající v nabídce zboží a/nebo služeb na daném trhu hospodářskou činností bez ohledu na to, zda se tak děje bez motivace ziskem nebo s řádnou náhradou ([113]). Skutečnost, že společnost CFR Marfă nemusí dostávat řádnou náhradu za poskytování určitých služeb, by tedy neměla mít vliv na označení služeb za hospodářskou činnost.

(139) Komise nepřijímá argument Rumunska, že společnost CFR Marfă, která vlastní přibližně 93 % vnitrostátního vozového parku železničních vozů, je ve skutečnosti jediným provozovatelem schopným plnit povinnost udržovat mobilizační rezervy. I když by tento argument mohl změnit závěr Komise ve 136. bodě odůvodnění (*quod non*, protože oblast vojenských dodávek nebyla rumunským státem v zásadě vyňata z hospodářské oblasti), Rumunsko nepředložilo žádné důkazy o tom, proč by ostatní soukromí provozovatelé nemohli soutěžit o vojenské dodávky nebo splnit požadavky na mobilizaci s ostatními 7 % železničních vozů nebo s železničními vozy dodatečně zakoupenými na trhu za tímto účelem (mimo jiné od společnosti CFR Marfă, buď na běžném komerčním základě, nebo během likvidace společnosti CFR Marfă). Komise uvádí, že ačkoli Rumunsko tvrdí, že rezervy zahrnuté v mobilizačních plánech nelze zlikvidovat a musí být udržovány v provozu na náklady společnosti CFR Marfă (64. bod odůvodnění bod ii)), Rumunsko nebylo schopno Komisi poskytnout výslovné ustanovení v právních předpisech, které by to potvrdilo ([114]).

([107]) Body 1 a 2 odpovědi Rumunska ze dne 27. června 2019.

([108]) Mezirezortní protokol č. M-86 ze dne 2. července 2003 o spolupráci mezi Ministerstvem národní obrany a Ministerstvem dopravy, výstavby a cestovního ruchu při koordinaci a provádění dopravy po železničních, námořních a leteckých komunikačních kanálech, prováděcí předpisy tohoto meziresortního protokolu schváleného společnou vyhláškou Ministerstva národní obrany a Ministerstva dopravy, výstavby a cestovního ruchu č. M 163/1053/2003 a dohoda o poskytování služeb železniční dopravy pro Ministerstvo národní obrany v rámci vnitrostátního provozu a stanovení vojenských přepravních dokladů a platebních prostředků č. A 220 ze dne 12. ledna 2001, předložené jako příloha č. 9 připomínek Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení.

([109]) Analogicky viz rozsudek ze dne 11. září 2007, *Schwarz a Gootjes-Schwarz*, C-76/05, EU:C:2007:492, body 37 a 38 a citovaná judikatura.

([110]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/81/ES ze dne 13. července 2009 o koordinaci postupů při zadávání některých zakázek na stavební práce, dodávky a služby zadavateli v oblasti obrany a bezpečnosti a o změně směrnic 2004/17/ES a 2004/18/ES (Úř. věst. L 216, 20.8.2009, s.76).

([111]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 1.

([112]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení; podání Rumunska ze dne 14. srpna 2018.

([113]) Spojené věci 209/78 až 215/78 a 218/78 *Van Landewyck*, ECLI:EU:C:1980:248 bod 88; věc C-244/94 *FFSA a další*, ECLI:EU:C:1995:392, bod 21; věc C-49/07 *MOTOE* ECLI:EU:C:2008:376, body 27 a 28.

([114]) Ustanovení citovaná Rumunskem v bodě 2.1 jeho odpovědi ze dne 27. června 2019 nepotvrzují existenci zákazu likvidace zdrojů zahrnutých v mobilizačních plánech a zákazu jejich udržování v provozu na náklady společnosti CFR Marfă.

(140) Komise rovněž nepřijímá argument Rumunska, že žádný z ostatních provozovatelů železniční nákladní dopravy v Rumunsku nemá nárok na získání potřebných odvětvových osvědčení o bezpečnosti. I když by tento argument mohl změnit závěr Komise ve 136. bodě odůvodnění (*quod non*, protože oblast vojenských dodávek nebyla rumunským státem v zásadě vyňata z hospodářské oblasti), Komise uvádí, že je na příslušných soukromých provozovatelích železniční dopravy, aby učinili nezbytné změny pro získání příslušných osvědčení. Komise rovněž bere na vědomí skutečnost, že i bývalý ministr dopravy ([115]) a bývalý generální ředitel společnosti CFR Marfă byli rumunskými vnitrostátními soudy odsouzeni za trestnou činnost rovnající se korupci (viz 41. bod odůvodnění výše), což by stejně vedlo k vyloučení společnosti CFR Marfă z poskytování služeb v oblasti vojenských dodávek.

(141) Pokud jde o argument Rumunska, že činnost společnosti CFR Marfă v oblasti trajektového provozu není hospodářské povahy, bere Komise na vědomí argument Rumunska, že tyto trajekty nebyly používány pro komerční účely, protože jiné trajektové linky provozované přes přístav Konstanca nebyly ekonomicky životaschopné (64. bod odůvodnění bod vi)). Komise to pokládá za jasnou známku toho, že činnost společnosti CFR Marfă v oblasti trajektového provozu nespadá do hospodářské působnosti, jelikož podle ustálené judikatury je jakákoli činnost spočívající v nabídce zboží a/nebo služeb na daném trhu hospodářskou činností bez ohledu na to, zda se tak děje bez motivace ziskem nebo s řádnou náhradou ([116]).

(142) Pokud jde o dodávky strategického zboží, Komise konstatuje, že tyto dodávky provádí společnost CFR Marfă na základě smluv obvykle uzavíraných na základě nabídkových řízení, kterých se účastní a v nichž soutěží se společností CFR Marfă další soukromí provozovatelé (viz 65. bod odůvodnění výše). Služby poskytované na základě těchto smluv jsou odměňovány za podmínek příslušné smlouvy (66. bod odůvodnění). Proto jsou zadávány smlouvy na dodávky strategického zboží a příslušné služby na základě těchto smluv jsou jasně poskytovány za tržních podmínek, a mají tedy hospodářskou povahu.

(143) Ačkoli Rumunsko tvrdí, že za určitých krizových podmínek mohou orgány veřejné správy tyto služby vyžadovat i mimo stávající smlouvy, připouští, že tyto dodávky byly odměňovány za ceny stanovené ve smlouvách zadávaných prostřednictvím zadávacích řízení předtím, než nastanou příslušné nepříznivé povětrnostní podmínky ([117]).

(144) Pokud jde o neplacenou účast společnosti CFR Marfă na různých veřejných cvičeních a poskytování zdrojů nákladní dopravy bez jakékoli peněžní náhrady v zájmu určitých orgánů veřejné správy nebo veřejných institucí nebo pro ně (jak je uvedeno v 67. bodě odůvodnění), Komisi není jasné, jak to může mít vliv na to, aby činnosti společnosti CFR Marfă při provádění strategických dodávek na základě smluv zadaných za tržních podmínek byly definovány jako jasně hospodářské. Komise dále podotýká, že Rumunsko neposkytlo žádné důkazy o tom, zda bylo poskytování zdrojů společnosti CFR Marfă bez jakékoli peněžní náhrady v zájmu určitých orgánů veřejné správy nebo veřejných institucí nařízeno příslušnými právními předpisy, a v žádném případě nepředložilo žádné vyčíslení nákladů vynaložených na tyto činnosti.

(145) Společnost CFR Marfă je tedy bezpochyby podnikem vykonávajícím hospodářskou činnost, pokud jde o všechny její činnosti v nákladní dopravě, na které se vztahuje čl. 107 odst. 1 SFEU.

(146) *Za třetí a alternativně* Komise připomíná, že skutečnost, že subjekt vykonává za účelem části svých činností výsady veřejné moci, sama o sobě nebrání tomu, aby byl klasifikován jako podnik ve smyslu ustanovení čl. 107 odst. 1 SFEU v souvislosti s pravidly hospodářské soutěže pro zbytek jeho hospodářských činností ([118]). Podle judikatury platí, že pokud lze hospodářskou činnost dotyčného subjektu oddělit od výkonu jeho výsad veřejné moci, musí být tento subjekt pro tuto část svých činností kvalifikován jako podnik ([119]).

([115]) http://www.pna.ro/comunicat.xhtml?id=4618, tisková zpráva Národního protikorupčního ředitelství ze dne 30. ledna 2014 odkazující na rozhodnutí trestního soudu č. 18 vydané dne 30. ledna 2014.

([116]) Spojené věci 209/78 až 215/78 a 218/78 *Van Landewyck*, ECLI:EU:C:1980:248 bod 88; věc C-244/94 *FFSA a další*, ECLI:EU:C:1995:392, bod 21; věc C-49/07 *MOTOE* ECLI:EU:C:2008:376, body 27 a 28.

([117]) Bod 7.2 v odpovědi Rumunska ze dne 27. června 2019.

([118]) Věc C-82/01 P, *Aéroports de Paris v. Komise*, EU:C:2002:617, bod 74, 1. července 2008, věc C-49/07 *MOTOE*, ECLI:EU:C:2008:376, bod 25.

([119]) V této souvislosti viz rozsudek ze dne 27. června 2017, *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania*, C-74/16, ECLI:EU:C:2017:496, body 44 až 63.

(147) Komise se domnívá, že i kdyby činnost společnosti CFR Marfă v oblasti služeb vojenských dodávek a údržby mobilizačních rezerv měla být považována za činnosti nehospodářské povahy, Rumunsko nepředložilo žádný důkaz prokazující, že hospodářské činnosti komerční železniční nákladní dopravy vykonávané společností CFR Marfă nemohly být odděleny od výsad orgánů veřejné správy ve vojenském prostoru. Pouhá skutečnost, že mezi těmito činnostmi může existovat hospodářská vazba v tom smyslu, že hospodářské činnosti společnosti CFR Marfă umožňují zcela nebo zčásti financovat její činnosti nehospodářské povahy, nestačí ve smyslu judikatury k prokázání neoddělitelnosti těchto činností ([120]).

(148) Komise se dále domnívá, že ačkoli se čl. 346 odst. 2 SFEU, který je použitelný na výrobu zbraní, střeliva a válečného materiálu nebo na obchod s nimi, nepoužije ve vztahu k přepravním službám (a Rumunsko se ho nedovolává), určité zásady odvozené v judikatuře z použití čl. 346 odst. 2 SFEU jsou analogicky použitelné na problematiku oddělení hospodářských činností a činností nehospodářské povahy pro účely použití čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise se zejména domnívá, že podniky, které se zabývají jak činnostmi nehospodářské povahy, tak činnostmi hospodářskými, se nemohou dovolávat ustanovení bodu 18 sdělení Komise argumentací, že hospodářské činnosti jsou nezbytné pro životaschopnost vojenské/obranné činnosti, aby mohly tvrdit, že jsou neoddělitelně propojeny ([121]).

(149) A co víc, obchodní činnost společnosti CFR Marfă v odvětví železniční nákladní dopravy je jasně oddělitelná od výkonu těchto činností nehospodářské povahy především z toho důvodu, že se vojenské dodávky, jak připouští Rumunsko (viz 64. bod odůvodnění výše), řídí zvláštními pravidly a jsou vykonávány mimo jiné na základě samostatných smluv uzavřených mezi Ministerstvem obrany a společností CFR Marfă.

(150) Kromě toho, i když původně Rumunsko odmítlo poskytnout údaje o procentním podílu zdrojů vyhrazených pro účely národní obrany (z důvodu státního tajemství) a tvrdilo, že nelze zohlednit náklady vzniklé společnosti CFR Marfă v důsledku takové rezervace zdrojů, protože orgány veřejné správy nevypracovaly v tomto ohledu žádné metodiky (viz 64. bod odůvodnění výše), poukázalo na to, že vojenské dodávky nejsou objednávány soustavně a představují „*mnohem menší podíl než jiné dopravní operace*“, a naznačilo, že se pohybují kolem 2 % celkového obratu společnosti CFR Marfă ([122]). Rumunsko navíc poskytlo i odhad nákladů vzniklých společnosti CFR Marfă z důvodu vytvoření a udržování mobilizačních rezerv (viz 64. bod odůvodnění výše).

(151) Komise se domnívá, že to je další známkou toho, že činnost společnosti CFR Marfă v oblasti vojenských zásilek a související povinnost vytvářet a udržovat mobilizační rezervy, i když jsou označeny jako činnosti nehospodářské povahy (*quod non*, viz 145. bod odůvodnění), by byly skutečně oddělitelné od hospodářských činností společnosti CFR Marfă.

(152) Aniž je dotčen závěr ve 151. bodě odůvodnění, Komise se však domnívá, že odhad nákladů vzniklých společnosti CFR Marfă v důsledku vytvoření a udržování mobilizačních rezerv poskytovaných Rumunskem není z následujících důvodů opodstatněný.

(153) *Za prvé*, Komise se domnívá, že odhad nákladů vzniklých společnosti CFR Marfă v důsledku vytvoření a udržování mobilizačních rezerv poskytovaných Rumunskem je zjevně zveličený. Rumunsko uvádí jako náklady veškeré roční výdaje na amortizaci všech nečinných lokomotiv a železničních vozů společnosti CFR Marfă, jakož i roční výdaje na údržbu a opravy těchto vozů. Komise se domnívá, že potřeba mobilizačních rezerv není (a neměla by být) určována množstvím a změnami kolejových vozidel ve vlastnictví železniční dopravní společnosti (změny, které závisejí na mnoha faktorech, jako je historie a obchodní rozhodnutí samotného provozovatele železniční dopravy), ale skutečnou potřebou takových rezerv, které by mělo stanovit ministerstvo obrany. Rumunsko však nepředložilo žádné důkazy, které by doložily, že jako mobilizační rezervy slouží veškerá kolejová vozidla.

(154) Totéž platí i v souvislosti s náklady na údržbu trajektů ve vlastnictví společnosti CFR Marfă. Rumunsko jednoduše předkládá všechny náklady na údržbu a další výdaje spojené s těmito trajekty jako náklady vzniklé společnosti CFR Marfă v důsledku její povinnosti udržovat mobilizační rezervy. Rumunsko však nedokládá, že tyto trajekty jsou skutečně označeny jako mobilizační rezervy, ani nerozvádí, zda tyto náklady hradí Ministerstvo obrany, zejména pokud jde o některé služby vojenských dodávek poskytované společností CFR Marfă pro účely obrany v rámci smlouvy s Ministerstvem obrany, která zahrnovala trajektovou přepravu a za kterou společnost CFR Marfă vystavovala faktury podle své tarifní politiky.

([120]) Věc T-747/17, *Union des Ports de France – UPF v. Komise*, rozsudek ze dne 30. dubna 2019, ECLI:EU:T:2019:271, bod 84.
([121]) Věc C-246/12P, *Ellinika Nafpigeia v. Komise*, ECLI:EU:C:2013:133.
([122]) Viz připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení a strana 2 zápisu ze zasedání Rumunska a Komise dne 24. července 2019.

(155) *Za druhé*, Rumunsko neposkytlo Komisi dokumenty, které by jí umožnily zkontrolovat přesnost výdajů na amortizaci, údržbu a opravy těchto nečinných kolejových vozidel, které předložilo Rumunsko, jakož i dalších výdajů (na zaměstnance, pohonné hmoty, trajekty, jiné poplatky než daně za využívání infrastruktury atd.).

(156) *Za třetí*, Rumunsko bralo jako podíl na alokaci dalších nákladů (například včetně výdajů na zaměstnance a na naftu pro zvláštní pohyb kolejových vozidel odpovídajících mobilizačním rezervám a na jiné poplatky než daní za využívání infrastruktury u těchto pohybů) faktor rovnající se 2 %, ale nevysvětlilo, na základě čeho byl tento konkrétní alokační faktor zvolen. Zdá se, že toto procento odpovídá podílu vojenských dodávek na celkovém obratu společnosti CFR Marfă (viz 64. bod odůvodnění bod v)). Rumunsko však nevysvětlilo, zda je to skutečně ten důvod, proč pro alokaci nákladů zvolilo 2 %. V každém případě je vysoce nepravděpodobné, že by činnost ve výši 2 % obratu společnosti CFR Marfă vyžadovala přesné % aktiv nebo pracovníků pro údržbu mobilizačních rezerv.

(157) Komise se proto domnívá, že Rumunsko v nezbytné míře neodůvodnilo odhady nákladů vzniklých společnosti CFR Marfă v důsledku její povinnosti zachovávat a udržovat nezbytné rezervy a kapacity pro plnění mobilizačních úkolů.

(158) Na základě výše uvedeného dospěla Komise k závěru, že společnost CFR Marfă je podnik vykonávající hospodářskou činnost ve vztahu ke všem svým činnostem v nákladní železniční dopravě, a proto je čl. 107 odst. 1 SFEU použitelný na veškerou její činnost. I kdyby činnost v oblasti vojenských dodávek a údržby mobilizačních rezerv měla být uznána jako činnost nehospodářské povahy, je jasně oddělitelná od hlavní hospodářské činnosti společnosti CFR Marfă, a sice komerční železniční nákladní dopravy, kdy je na její hospodářskou činnost použitelný čl.107 odst. 1 SFEU.

4.1.3. *Státní povaha (zdroje a přičitatelnost státu)*

(159) Jak uvedly soudy EU (dále jen „Soudní dvůr“) ([123]), aby se opatření považovala za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí a) být odvozena ze státních prostředků, a to nepřímo či přímo zprostředkujícím subjektem jednajícím na základě pravomocí, které mu byly svěřeny, a b) musí být přičitatelná státu. Pojem „členský stát“ zahrnuje všechny úrovně orgánů veřejné moci bez ohledu na to, zda se jedná o celostátní, regionální nebo místní orgán ([124]).

4.1.3.1. Opatření 1 a 4 – nevymáhání dlužných příspěvků na sociálním pojištění a na daních i) nejméně od roku 2010 až do kapitalizace pohledávky v roce 2013 a ii) po kapitalizaci pohledávky

(160) Jak je uvedeno v 77. bodě odůvodnění, úřady ANAF, CNPP, ANOFM a CNAS jsou součástí veřejné správy a jsou podřízeny rumunské vládě. Nevymáhání splatného dluhu (tj. splatných daní a plateb sociálních příspěvků plus úroků a penále) ze strany těchto subjektů a další akumulace dluhů, jež by jim měly být za běžné situace uhrazeny, zatěžuje státní rozpočet a zahrnuje státní prostředky. Rumunsko nezpochybnilo přičitatelnost v případě výše uvedených veřejných věřitelů.

(161) Vzhledem k úvahám ve 160 bodě odůvodnění výše dospěla Komise k závěru, že opatření 1 a 4 jsou přičitatelná státu a zahrnují převod státních prostředků.

4.1.3.2. Opatření 2 a 5 – nevymáhání dluhů vůči společnosti CFR Infrastructură a zvýšení zadlužení vůči společnosti CFR Infrastructură v důsledku nepřetržitého poskytování služeb i) nejméně od roku 2010 až do kapitalizace pohledávky v roce 2013 a ii) po kapitalizaci pohledávky

(162) Podle judikatury ve věci *Stardust Marine* ([125]) zdroje podniku soukromého práva, který je většinově ve veřejném vlastnictví, tj. veřejnoprávní podnik, představují státní prostředky.

(163) V čl. 2 písm. b) směrnice Komise 2006/111/ES ([126]) se uvádí, že se „veřejným podnikem“ rozumí jakýkoli podnik, nad nímž může veřejná moc přímo nebo nepřímo vykonávat rozhodující vliv vlastnictvím takového podniku, svou finanční účastí v něm nebo pravidly, jimiž je řízen. Má se za to, že veřejná moc má rozhodující vliv, pokud ve vztahu k určitému podniku přímo či nepřímo:

([123]) Viz věc C-482/99 *Francie v. Komise (Stardust Marine)*, ECLI:EU:C:2002:294.
([124]) Viz věc C-248/84 *Německo v. Komise*, ECLI:EU:C:1987:437, bod 17.
([125]) Věc C-482/99, *Francie v. Komise (Stardust Marine)*, ECLI:EU:C;2002:294, body 34, 51 a násl. Viz též věc C-278/00, *Řecko v. Komise* ECLI:EU:C:2004:239, body 53 a 54; spojené věci C-328/99 a C-399/00, *Itálie a SIM 2 Multimedia SpA v. Komise*, ECLI:EU:C:2003:252, body 33 a 34.
([126]) Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).

a) vlastní většinu upsaného základního kapitálu podniku: nebo

b) kontroluje většinu hlasů spojených s akciemi vydanými takovým podnikem: nebo

c) mohou jmenovat více než polovinu členů správního, řídícího nebo dozorčího orgánu takového podniku.

(164) Společnost CFR Infrastructură je správce infrastruktury, zcela vlastněný rumunským státem. Ministerstvo dopravy má všechny hlasy spojené s akciemi, které emitovala společnost CFR Infrastructură. Ministerstvo dopravy je navíc jediným orgánem, který jmenuje její správní, řídicí a dozorčí orgán. Je tudíž splněna alespoň jedna z alternativních podmínek a společnost CFR Infrastructură je zjevně veřejným podnikem ve smyslu čl. 2 písm. b) směrnice 2006/111/ES. Dluh společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură kromě toho ohrožuje státní prostředky, protože tento dluh má přímý dopad na státní rozpočet. Konkrétně společnost CFR Infrastructură získává finanční prostředky na správu infrastruktury přímo ze státního rozpočtu a navíc k její údržbě používá prostředky získané z poplatků za využívání infrastruktury. Pokud vlastní zdroje společnosti CFR Infrastructură nestačí, bude muset získat více prostředků ze státního rozpočtu. Právě z tohoto důvodu zahrnuje dluh společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură státní prostředky.

(165) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že nevymáhání dluhů společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură a zvyšování dluhů vůči tomuto státem vlastněnému podniku v důsledku pokračujícího poskytování služeb (viz tabulka 7 výše) zatěžují státní prostředky.

(166) Co se týká přičitatelnosti, Soudní dvůr v rozsudku ve věci *Stardust Marine* dále uvedl, že skutečnost, že stát nebo státní subjekt je jediným nebo většinovým akcionářem podniku, nepostačuje k vyvození závěru, že převod prostředků ze strany tohoto podniku lze přičíst veřejným akcionářům ([127]). Podle Soudního dvora nelze ani v případě, že stát může kontrolovat veřejný podnik a vykonávat rozhodující vliv na jeho činnost, automaticky předpokládat, že tuto kontrolu v konkrétním případě skutečně vykonává, jelikož veřejný podnik může v závislosti na míře samostatnosti, kterou mu stát ponechal, jednat více či méně nezávisle.

(167) Podle Soudního dvora ukazatele ([128]), z nichž lze odvodit přičitatelnost, jsou tyto (dále jen „ukazatele Stardust“):

a) skutečnost, že dotyčný podnik nemohl přijmout sporné rozhodnutí, aniž by zohlednil požadavky orgánů veřejné moci;

b) skutečnost, že podnik musel dbát pokynů vydaných veřejnými orgány;

c) začlenění veřejného podniku do struktur veřejné správy;

d) povaha činností podniku a jejich výkon na trhu v rámci běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými subjekty;

e) právní status podniku;

f) intenzita dohledu vykonávaného veřejnými orgány nad vedením podniku,

g) jakýkoliv jiný ukazatel, který by v konkrétním případě svědčil o účasti orgánů veřejné moci na přijetí dotyčného opatření nebo o nepravděpodobnosti toho, že se přijetí neúčastnily, s ohledem na rozsah tohoto opatření, jeho obsah nebo podmínky.

(168) Pokud jde o společnost CFR Infrastructură, Komise konstatuje, že stát prostřednictvím Ministerstva dopravy jako jediného podílníka jmenuje vedení společnosti CFR Infrastructură (písm. f) výše uvedených ukazatelů Stardust). Jelikož je společnost CFR Infrastructură považována za veřejný podnik, její roční rozpočet schvaluje *ex ante* ([129]) Ministerstvo dopravy a informuje Ministerstvo financí (písm. c) výše uvedených ukazatelů Stardust Marine). Stejný předchozí souhlas je vyžadován pro všechny změny ročního rozpočtu společnosti CFR Infrastructură, který se mimo jiné skládá z pohledávek z obchodního styku za klienty společnosti CFR Infrastructură, včetně společnosti CFR Marfă.

([127]) Věc C-482/99, *Francie v. Komise (Stardust Marine)*, ECLI:EU:C:2002:294, body 34, 51 a násl.
([128]) Tamtéž.
([129]) Viz příloha 1 odpovědi Rumunska ze dne 12. května 2017 na žádost Komise o informace.

(169) Rumunsko dále potvrdilo ([130]), že společnost CFR Infrastructură se nemůže zdržet vymáhání svých pohledávek vůči společnosti CFR Marfă, aniž by zohlednila požadavky orgánů veřejné správy (písm. a), b) a g) výše uvedených ukazatelů Stardust). Náznaky, že tyto kroky k vymáhání dluhů budou podniknuty v návaznosti na pokyny vlády, jsou také zjevné v různých článcích v tisku ([131]).

(170) Rumunsko navíc tvrdí, že společnost CFR Infrastructură vystupovala vůči společnosti CFR Marfă jako státní orgán, protože na základě ustanovení článku 34 zákona č. 45/1994 o národní obraně Rumunska, ve znění pozdějších předpisů ([132]), je povinna umožnit pokračování obchodních činností společnosti CFR Marfă a nemůže přijmout opatření, která by mohla tyto činnosti zablokovat (písm. a) a b) výše uvedených ukazatelů Stardust).

(171) Komise proto bere výše uvedené jako jasný náznak Rumunska pro to, že společnost CFR Infrastructură přijala opatření 2 a 5 způsobem, který lze přičíst státu.

(172) S ohledem na tyto okolnosti dospěla Komise k závěru, že existují dostatečné ukazatele pro zjištění, že nevymáhání dluhů společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură nejméně od roku 2010 a zvyšování zadlužení vůči tomuto státem vlastněnému podniku v důsledku pokračujícího poskytování služeb společnosti CFR Marfă před kapitalizací pohledávky v roce 2013 a po ní lze přičíst státu.

4.1.3.3. Opatření 3 – kapitalizace pohledávky ve výši 1 669 milionů RON (cca 363 milionů EUR)

(173) Dluhy ve výši 1 669 milionů RON (cca 363 milionů EUR) převedené na kapitál společnosti CFR Marfă pocházely ze státních prostředků, protože, jak je uvedeno v poznámce pod čarou č. 27 a 24., 77. a 86. bodě odůvodnění, převedené dluhy vznikly vůči rumunským správním orgánům a vůči společnosti CFR Infrastructură, která je veřejným podnikem ve smyslu čl 2 písm. b) směrnice 2006/111/ES.

(174) Rozhodnutí přeměnit dluhy ve výši 1 669 milionů RON (cca 363 milionů EUR) na kapitál bylo předmětem mimořádného nařízení 61/2013 vydaného rumunským předsedou vlády a kontrasignovaného ministrem dopravy, místopředsedou vlády a ministrem veřejných financí.

(175) Rumunské tvrzení, že kapitalizace pohledávky nevychází ze státních prostředků (viz 106. bod odůvodnění výše), není přesvědčivé. Prostý fakt, že dlužné částky nebyly přímým rozpočtovým výdajem, je irelevantní, protože převod státních prostředků může mít mnoho podob, včetně ušlých příjmů. V rámci kapitalizace pohledávky se rumunský stát skutečně vzdal výběru finančních prostředků, které měl získat od příjemce prostřednictvím vymáhání pohledávek veřejnými věřiteli a společností CFR Infrastructură. Komise konstatuje, že mezi státními prostředky dotčenými *opatřeními 1 a 2* a státními prostředky dotčenými *opatřením 3* dochází k podstatnému překrývání, jelikož celková výše nevymáhaného dluhu odpovídající *opatření 1*, jakož i 85 % nevymáhaného dluhu odpovídajících *opatření 2* byly odepsány prostřednictvím kapitalizace pohledávky odpovídající *opatření 3* (viz poznámka pod čarou č. 27). Jinými slovy, státní prostředky dotčené *opatřením 3* se nelišily od státních prostředků dotčených *opatřením 1* a státních prostředků (větší části) dotčených *opatřením 2*.

(176) Vzhledem k výše uvedenému dochází Komise na rozdíl od Rumunska k závěru, že kapitalizace pohledávky vychází ze státních prostředků a je přičitatelná státu.

4.1.4. *Selektivnost poskytnutých opatření*

(177) Předmětná opatření jsou jednoznačně selektivní, jelikož byla provedena výhradně ve prospěch společnosti CFR Marfă. Jak uvedl Soudní dvůr, pokud jde o jednotlivou podporu, identifikace hospodářské výhody v zásadě umožňuje předpokládat selektivitu opatření ([133]). Je tomu tak bez ohledu na to, zda na relevantních trzích existují hospodářské subjekty ve srovnatelné situaci. Každopádně ostatní podniky v odvětví železniční nákladní dopravy či jiných odvětvích dopravy, které se s ohledem na cíl sledovaný opatřeními nacházejí ve srovnatelné právní a faktické situaci, stejnou výhodu nezískaly.

([130]) Tamtéž, viz odpovědi na otázky 3–5.

([131]) Viz článek ze dne 1. července 2018 dostupný na adrese https://www.capital.ro/cfr-marfa-se-pregateste-de-insolventa-ministrul-transporturilor.html, v němž bývalý ministr dopravy připouští obtížnou situaci společnosti CFR Marfă a uznává, že důsledné kroky k vymožení dluhů společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură prostřednictvím prodeje aktiv začaly o několik měsíců dříve a že společnost požádal o zaplacení jejích dluhů. Viz též článek ze dne 26. března 2018 dostupný na adrese https://www.capital.ro/lucian-sova-la-conferinta-capital-despre-datoria-cfr-marfa-catr.html [v němž jsou citována slova bývalého ministra dopravy CFR (během hlavní konference o dopravě a infrastruktuře v roce 2018), že *„společnost CFR Marfă akumulovala příliš velké, až moc velké zadlužení vůči společnosti CFR Infrastructură. Jsem přesvědčený o tom, že kdyby se jednalo o soukromou společnost, do takové situace bychom se nedostali.“*

([132]) Viz podání Rumunska ze dne 14. srpna 2018 v odpovědi na připomínky stěžovatele k rozhodnutí o zahájení řízení.

([133]) Viz rozsudek ze dne 4. června 2015 *Komise* v. *MOL*, C-15/14 P EU:C:2015:362, bod 60.

4.1.5. *Hospodářská výhoda poskytnutých opatření*

(178) Pokud jde o 77. až 87., 95. až 102. a 111. bod odůvodnění výše, Rumunsko tvrdí, že opatření, zejména kapitalizace pohledávky, nepřinesla společnosti CFR Marfă žádnou hospodářskou výhodu, protože respektovala kritérium subjektu v tržním hospodářství, jak uvádí zpráva společnosti Deloitte, a že orgány veřejné správy a veřejná společnost CFR Infrastructură jednaly stejně, jak by postupoval jakýkoli soukromý věřitel nebo investoři, aby minimalizovali své ztráty a maximalizovali své zisky.

4.1.5.1. Nepoužitelnost kritéria subjektu v tržním hospodářství v daném případě

(179) Zaprvé se Komise domnívá, že kritérium subjektu v tržním hospodářství nelze na daná opatření použít. Komise připomíná, že se Soudní dvůr dříve domníval, že použitelnost „zásady investora v tržním hospodářství" závisí hlavně na tom, zda členský stát poskytne hospodářskou výhodu podniku, jejž vlastní, jako akcionář, a nikoli jako nositel veřejné moci ([134]). Stejně tak nemohlo být kritérium subjektu v tržním hospodářství použitelné na stát jako věřitele společnosti CFR Marfă prostřednictvím úřadu ANAF a jiných veřejných věřitelů nebo prostřednictvím správce infrastruktury CFR Infrastructură, protože „kritérium soukromého věřitele" se neuplatňuje na opatření, která stát přijal jako orgán veřejné správy, když usoudil, že společnost CFR Marfă je strategický podnik, pro který nelze z bezpečnostních a jiných důvodů nehospodářské povahy předjímat likvidaci ([135]).

(180) V tomto případě Rumunsko jednalo jako protiklad investora v tržním hospodářství. Místo toho, aby rumunský stát podnikl rázné kroky k vymáhání akumulujících se dluhů, jednal stabilně a jasně jako orgán veřejné správy, aby společnost CFR Marfă uchránil před bankrotem. Nejednal ani jako věřitel, ani v případě kapitalizace pohledávky jako podílník investující do společnosti. A to tím spíše, že Rumunsko mimo jiné tvrdí, že veřejní věřitelé nevymáhali dluhy, aby chránili společnosti CFR Marfă před insolvencí/zastavením jejích činností z důvodu jejího strategického významu pro účely národní bezpečnosti a obrany země. Tím Rumunsko připouští, že hlavní důvod, proč nebylo možné zahájit likvidaci společnosti CFR Marfă prostřednictvím soudního vymáhání, nebyl hospodářský. V neposlední řadě Komise konstatuje, že o nevymáhání dluhů společnosti CFR Marfă bylo rozhodnuto při absenci jakýchkoli předchozích studií o tom, zda by shovívavost při vymáhání mohla vést k vyšším výnosům na rozdíl od striktního vymáhání, což rovněž naznačuje, že hlavní motiv rumunského státu nebyl hospodářský. Komise se proto domnívá, že v daném případě není kritérium subjektu v tržním hospodářství použitelné ([136]).

(181) Vzhledem k tomu, že činnost společnosti CFR Marfă je hospodářská (viz 158. bod odůvodnění) a stát jednal vůči společnosti CFR Marfă odlišně, než jednal vůči jakémukoli jinému nestrategickému dopravci, jak již bylo prokázáno ve 179. a 180. bodě odůvodnění, jsou opatření selektivní a představují podporu.

4.1.5.2. Hypotetické použití kritéria subjektu v tržním hospodářství v daném případě

(182) Z důvodu úplnosti však Komise rovněž ověřila, jaký by byl výsledek, kdyby bylo v daném případě použito kritérium subjektu v tržním hospodářství. Podle tohoto hypoteticky uplatněného kritéria by kapitál, který stát přímo či nepřímo dá společnosti k dispozici za okolností, jež odpovídají běžným podmínkám trhu, nebyl považován za státní podporu ([137]). S cílem určit, zda je transakce prováděna v souladu s běžnými tržními podmínkami, je třeba porovnat chování veřejného subjektu s chováním hypotetického soukromého hospodářského subjektu v podobné situaci (kritérium subjektu v tržním hospodářství). Soudy Unie vytvořily konkrétní druhy kritéria

([134]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012, *Evropská komise v. Électricité de France (EDF)*, ECLI:EU:C:2012:318, body 79–82 a 87.

([135]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, oddíl IV, odpověď Rumunska ze dne 19. prosince 2019, oddíl D, body 1 a 2.

([136]) Viz rozsudek ze dne 16. ledna 2018 ve věci T-747/15, *EDF v. Komise*, ECLI:EU:T:2018:6. Viz též rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012, *Evropská komise v. Électricité de France (EDF)*, ECLI:EU:C:2012:318, body 79–82 a 87.

([137]) Sdělení Komise členským státům: použití článků 92 a 93 Smlouvy o EHS a článku 5 směrnice Komise 80/723/EHS na veřejné podniky ve výrobním odvětví (Úř. věst. C 307, 13.11.1993, s. 3, bod 11). Toto sdělení se týká zpracovatelského průmyslu, použije se však i na jiná odvětví. Viz rovněž věc T-16/96, *Cityflyer Express Ltd v. Komise*, ECLI:EU:T:1998:78, bod 51.

subjektu v tržním hospodářství pro různé druhy hospodářských transakcí, zejména „kritérium soukromého věřitele“, v případech transakcí zahrnujících dluh ([138]), a „princip investora v tržním hospodářství“, aby bylo možné určit existenci hospodářské výhody v případě veřejných kapitálových investic ([139]).

(183) Posouzení Komise se proto zaměřuje na transakci z pohledu hypotetického obezřetného soukromého věřitele/investora ([140]).

(184) V tomto případě Komise ověřila kritérium subjektu v tržním hospodářství u každého z *opatření 1, 2, 3 a 5* a u opatření kapitalizace pohledávky rovněž ve formě kritéria veřejného investora a požádala rumunské orgány o další informace z té doby týkající se jednotlivých dotčených aktérů a jejich rozhodnutí, shromáždila informace ze všech dostupných veřejných zdrojů a vypracovala vlastní posouzení založená na důkazech, které byly dostupné v době přijetí předmětných opatření.

4.1.5.3. i) Opatření 1 a 4 – nevymáhání dlužných příspěvků na sociálním pojištění a na daních před kapitalizací pohledávky v roce 2013 a po ní

(185) Za prvé Komise v rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila pochybnosti o tom, zda úřad ANAF, státní úřad odpovědný za vymáhání nezaplacených dluhů vůči různým státním úřadům, jednal jako subjekt v tržním hospodářství tím, že nevymáhal dluhy společnosti CFR Marfă vůči těmto státním úřadům a umožňoval jejich růst. Tím poskytl podniku v obtížích (viz oddíl 4.2 níže) platební facilitu.

(186) Během šetření poskytlo Rumunsko revidované údaje týkající se dluhů společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státnímu rozpočtu, včetně jistiny, fakturovaných úroků a odpovídajícího penále. Tyto aktualizované údaje byly představeny v tabulce 8 výše.

(187) S cílem určit, zda *opatření 1* poskytuje společnosti CFR Marfă neoprávněnou výhodu, posoudí Komise, zda předmětní veřejní věřitelé, v tomto konkrétním případě úřad ANAF, jako státní úřad odpovědný za vymáhání dluhů, usilovali o vymožení svých nároků se stejnou péčí jako soukromý věřitel. Soukromý věřitel obvykle usiluje o dosažení maximální výplaty částek, které mu dluží dlužník ve finančních obtížích ([141]).

(188) Jak je uvedeno v 78. až 86. bodě odůvodnění výše, Rumunsko se domnívá, že úřad ANAF jednal jako subjekt v tržním hospodářství, neboť přijal nezbytná opatření k vymáhání dluhu, konkrétně výpočtem úroků a penále, zabavením movitého a nemovitého majetku společnosti CFR Marfă a uložením obstavení plateb třetích stran. Komise tento názor nesdílí.

(189) *Za prvé*, Rumunsko neposkytlo žádnou současnou studii ani žádný interní dokument úřadu ANAF objasňující důvody, proč nebyly dluhy akumulované společností CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu vymáhány již v letech 2010 až 2012.

(190) Komise konstatuje, že se společnost CFR Marfă potýkala s finančními obtížemi několik let (viz tabulky 4 a 5 a 20. až 22. bod odůvodnění výše, viz také oddíl 4.2 níže). Již v roce 2010 představovaly její celkové dluhy 126 % jejích celkových aktiv (tabulka 5). Celkové dluhy společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu činily 376,21 milionu RON (cca 81,78 milionu EUR, tabulka 8) a představovaly 22,5 % jejích celkových dluhů. Komise je přesvědčena, že každý soukromý věřitel by nejpozději v tuto chvíli vyhodnotil dostupné očekávané možnosti k maximalizaci částky, kterou získá zpět. Úřad ANAF místo toho umožnil společnosti CFR Marfă zvýšit v letech 2010 až 2012 své zadlužení vůči státnímu rozpočtu o více než 100 % (tabulka 8 výše), a tím ještě více snížil vyhlídky na jejich získání zpět.

([138]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. listopadu 2007, *Španělsko v. Komise*, C-525/04 P, ECLI:EU:C:2007:698, rozsudek Soudního dvora ze dne 24. ledna 2013, *Frucona* v. *Komise*, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, rozsudek Soudního dvora ze dne 29. června 1999, *DMTransport*, C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332.

([139]) Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1990, *Belgie* v. *Komise („Tubemeuse“*, C-142/87, ECLI:EU: C:1990:125, bod 29, rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991 ve věci *Itálie* v. *Komise („ALFA Romeo“)*, C-305/89, ECLI:EU: C:1991:142, body 18 a 19, rozsudek Tribunálu ze dne 30. dubna 1998 ve věci *Cityflyer Express* v. *Komise*, T-16/96, ECLI:EU: T:1998:78, bod 51, rozsudek Tribunálu ze dne 21. ledna 1999, *Neue Maxhütte Stahlwerke a Lech-Stahlwerke* v. *Komise*, spojené věci T-129/95, T-2/96 a T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, bod 104; rozsudek Tribunálu ze dne 6. března 2003, *Westdeutsche Landesbank Girozentrale a Land Nordrhein-Westfalen* v. *Komise*, spojené věci T-228/99 a T-233/99, ECLI:EU: T:2003:57.

([140]) Věc C-300/16P *Komise v. Frucona Košice*, ECLI:EU:C:2017:706, bod 28.

([141]) V této souvislosti viz věc C-342/96 *Španělsko v. Komise*, ECLI:EU:C:1999:210, bod 46, a C-256/97 DM Transport, ECLI:EU:C:1999:332, bod 24.

(191) *Za druhé*, Komise rovněž konstatuje, že k úřadu ANAF (a dalším veřejným věřitelům, které zastupoval – CNPP, ANOFM a CNAS) přistupovala společnost CFR Marfă jinak než ke svým soukromým věřitelům. Zejména bankovní úvěry společnosti CFR Marfă poklesly v letech 2010 až 2012 o 27 % a závazky z obchodních vztahů vůči soukromým podnikům se snížily o 11 %, zatímco závazky vůči státnímu rozpočtu vzrostly o více než 100 % ([142]). Zpráva společnosti Deloitte rovněž uvádí, že závazky z obchodního styku vzrostly *„v období od 31.12.2010 do 31.12.2012 […], společnost [CFR Marfă] odložila platby svým dodavatelům a do státního rozpočtu, aby mohla splácet bankovní úvěry“* ([143]). Zpráva společnosti Deloitte dále uvádí, že *„prioritou společnosti [CFR Marfă] bylo splácení bankovních úvěrů, platů a závazků vůči neveřejným dodavatelům“* ([144]). To jasně naznačuje, že společnost CFR Marfă neměla zájem a/nebo nebyla schopna platit dluhy na sociálním pojištění a daně. Proto neexistovaly žádné oprávněné důvody, aby se úřad ANAF domníval, že společnost CFR Marfă začne v brzké době splácet své dlužné sociální pojištění a daně. Komise se domnívá, že je nepřijatelné, aby veřejní věřitelé dovolili tak dlouhý růst dluhů bez sebemenší vyhlídky na zlepšení ([145]). V tomto ohledu Komise rovněž poznamenává, že nevymáhání dluhu vůči státnímu rozpočtu není rovnocenné s dluhy vůči soukromým věřitelům, jako jsou banky a soukromí dodavatelé a další výše uvedení věřitelé.

(192) Rozhodnutí úřadu ANAF nepožádat o splacení dluhů formou likvidace společnosti CFR Marfă nebylo možné ospravedlnit vyhlídkami na privatizaci. I když Rumunsko mělo v úmyslu privatizovat společnost CFR Marfă již několik let (viz 28. bod odůvodnění a násl.), v roce 2010 bylo nerozumné očekávat, že k takové privatizaci dojde – alespoň ne u celé společnosti CFR Marfă, a nikoli formou prodeje většinového podílu ve společnosti; taková privatizace se i tak nikdy neuskutečnila.

(193) V daném případě by úřad ANAF s největší pravděpodobností získal 100 % pohledávek veřejných věřitelů (včetně samotného úřadu ANAF a dalších veřejných věřitelů CNPP, ANOFM a CNAS), pokud by kolektivní pohledávky vymáhal likvidací společnosti CFR Marfă. Je tomu tak proto, že v takovém případě by pohledávky úřadu ANAF (řádek F v tabulce 10 níže, zahrnující jak dluh po splatnosti, tak dluh, který dosud není splatný) měly přednost před pohledávkami jiných nezajištěných věřitelů společnosti CFR Marfă (řádky H a I v tabulce 10) ([146]).

Tabulka 10

Přibližný odhad částky získané zpět úřady ANAF, CNPP, ANOFM a CNAS v roce 2010

V milionech RON	31.12.2010
Účetní hodnota aktiv (A)	(…)
Likvidační hodnota aktiv (B)	(…)
— Likvidační náklady (C)	(…)
— Platy (D)	(…)
— Zaručené dluhy (bankovní úvěry) (E)	(…)
Mezisoučet	(…)
— Dluhy vůči státnímu rozpočtu (splatné daně a platby sociálních příspěvků) (F)	(…)
— Dluhy vůči státnímu rozpočtu z likvidace (G)	(…)
Mezisoučet	(…)
— Závazky z obchodního styku vůči státem vlastněným podnikům (H)	(…)

([142]) Private Investor Test application (Uplatnění kritéria soukromého investora), Deloitte, 29. března 2013, s. 12.
([143]) Private Investor Test application (Uplatnění kritéria soukromého investora), Deloitte, 29. března 2013, s. 12–13.
([144]) Tamtéž.
([145]) Věc C-480/98, stanovisko generálního advokáta Mischa ve věci *Magefesa*, ECLI:EU:C:2000:305, bod 37.
([146]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 15.

V milionech RON	31.12.2010
— Závazky z obchodního styku vůči jiným věřitelům (I)	(…)
Celkem (rozdíl mezi likvidační hodnotou aktiv a dluhy vůči různým věřitelům v případě likvidace) (J)	(…)

Zdroj: (A) účetní závěrka společnosti CFR Marfă za rok 2010; (B) minimální likvidační hodnota aktiv společnosti CFR Marfă k 31. 12. 2012 z dokumentu „Private Investor Test application" (Uplatnění kritéria soukromého investora), Deloitte, 29. března 2013 ([1]); (C) 5 % z likvidační hodnoty aktiv, použitých v dokumentu „Private Investor Test application" (Uplatnění kritéria soukromého investora), Deloitte, 29. března 2013; D) Private Investor Test application (Uplatnění kritéria soukromého investora), Deloitte, 29. března 2013; E) Private Investor Test application (Uplatnění kritéria soukromého investora), Deloitte, 29. března 2013; F) odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 39; G) Private Investor Test application (Uplatnění kritéria soukromého investora), Deloitte, 29. března 2013; H) odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 39; I) odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 39; J) výpočty Komise.

([1]) Vzhledem k tomu, že účetní hodnota aktiv společnosti CFR Marfă k 31. 12. 2012 činila […] milionů RON (účetní závěrka společnosti CFR Marfă za rok 2012), tj. méně než v roce 2010, považuje Komise použití likvidační hodnoty těchto aktiv za rok 2012 za ospravedlněné a konzervativní pro rok 2010. Je vysoce nepravděpodobné, že by se likvidační hodnota aktiv v roce 2012 ve srovnání s rokem 2010 dramaticky zvýšila. Spíše naopak byla likvidační hodnota v roce 2012, vzhledem k odpisu provedenému mezitím, s největší pravděpodobností nižší než v roce 2010.

(194) Komise se proto domnívá, že úřad ANAF měl nejpozději v roce 2010 zahájit nucenou exekuci dluhů společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu iniciováním její likvidace. Mělo k tomu dojít o to více vzhledem ke skutečnosti, že úřad ANAF se pro účely nucené exekuce jejích dluhů ani nemusel obracet na vnitrostátní soudy, jelikož tento konkrétní státní orgán je oprávněn ukládat zabavení majetku na základě svých vlastních příkazů a poté může k provedení uložených zabavení využít přímo služeb soudních vykonavatelů (viz 80. bod odůvodnění).

(195) Komise nesouhlasí s názorem Rumunska, že chování úřadu ANAF bylo v souladu s chováním subjektu v tržním hospodářství, protože vydal příkazy a zabavil movitý a nemovitý majetek společnosti CFR Marfă. Komise konstatuje, že žádné z těchto zabavení majetku neskončilo realizací aktiv zabavených úřadem ANAF, zatímco dluh společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státnímu rozpočtu v letech 2009–2011 se více než zdvojnásobil (tabulka 8). Komise se domnívá, že za takových okolností zabavení aktiv společnosti CFR Marfă zjevně nestačilo a že věřitel v tržním hospodářství by nejpozději v roce 2010 zahájil nucenou exekuci jejích dluhů vůči státnímu rozpočtu iniciováním její likvidace. Argumenty Rumunska, že taková nucená exekuce dluhů společnosti CFR Marfă nebyla schůdným řešením kvůli jejímu strategickému významu pro zemi (viz 85. a 86. bod odůvodnění), nejsou důvodem, který by soukromý věřitel v tržním hospodářství bral v úvahu, což signalizuje, že úřad ANAF se v souvislosti s dluhy společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu nechoval jako věřitel v tržním hospodářství.

(196) Komise dále podotýká, že do roku 2012 úřad ANAF uložil pouze 22 zabavení nemovitého majetku společnosti CFR Marfă v účetní hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR) (viz 81. bod odůvodnění), což je pouhých 14 % z celkové výše dluhu společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státnímu rozpočtu v roce 2009 (309,41 milionu RON, cca 67,26 milionu EUR), kdy bylo těchto 22 zabavení uloženo (viz tabulka 8). Navíc navzdory skutečnosti, že dluh společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státnímu rozpočtu se v letech 2010 a 2011 zvýšil více než dvakrát a dosáhl výše 627,4 milionu RON (136,4 milionu EUR, tabulka 8), nenařídil úřad ANAF na ochranu svých pohledávek žádná další zabavení ani nepřijal jiná opatření ohledně majetku společnosti CFR Marfă. Rumunsko vysvětluje, že v letech 2010 a 2011 nebyla nařízena zabavení a obstavení vůči dlužníkům společnosti CFR Marfă (zejména státem vlastněných podniků), aby se zamezilo značným sociálním dopadům (82. bod odůvodnění). Komise konstatuje, že takové aspekty by soukromý věřitel v tržním hospodářství při vymáhání svých pohledávek vůči svým dlužníkům nebral v úvahu. To opět signalizuje, že úřad ANAF nepostupoval vůči dluhům společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státnímu rozpočtu jako věřitel v tržním hospodářství.

(197) Přesvědčivý není argument Rumunska (82. bod odůvodnění), že v roce 2012 úřad ANAF nařídil 200 zabavení movitého a nemovitého majetku společnosti CFR Marfă v účetní hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR), neboť žádné z těchto zabavení nebylo ve skutečnosti zrealizováno. Rumunsko uvádí, že úřad ANAF požádal o ocenění zabavených aktiv s cílem zahájit postup pro jejich realizaci, avšak poté byly příkazy k exekuci v souvislosti s dluhy společnosti CFR Marfă po splatnosti vyřešeny provedením kapitalizace pohledávky v červnu 2013 (86. bod odůvodnění). Komise má za to, že realizace zabavených aktiv úřadem ANAF nebyla pravděpodobná, jelikož Rumunsko připustilo, že důvodem pro nevymáhání dluhů společnosti CFR Marfă prostřednictvím její likvidace a prodeje aktiv bylo její postavení strategické společnosti (viz 85. a 86. bod odůvodnění).

(198) Komisi rovněž nepřesvědčilo vysvětlení Rumunska, že v 81 případech bylo zabavení movitého a nemovitého majetku společnosti CFR Marfă nařízeno až v listopadu a prosinci 2012, protože zabavený majetek tvořily hlavně železniční vozy a lokomotivy, tj. movitý majetek určený k výkonu činností, které představují primární zdroj příjmů společnosti (viz 85. bod odůvodnění). Komisi není jasné, jak by tento konkrétní aspekt mohl způsobit to, že úřad ANAF nenařídil zabavení movitých věcí společnosti CFR Marfă dříve, zejména proto, že další používání takto zabavených movitých věcí při činnosti společnosti CFR Marfă by bylo možné se souhlasem úřadu ANAF (viz 81. bod odůvodnění).

(199) A konečně, dluh společnosti CFR Marfă po splatnosti před kapitalizací pohledávky dosáhl výše 1 001,2 milionu RON (cca 217,65 milionu EUR, tabulka 8), zatímco účetní hodnota aktiv, na něž se vztahovaly příkazy k zabavení, činila […] milionů RON (cca […] milionů EUR). Z těchto 200 případů zabavení se deset týkalo majetku společnosti CFR Infrastructură v účetní hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR, viz 83. bod odůvodnění). Rumunsko tvrdí, že v případě těchto zabavení se mělo postupovat jako v případě zabavení aktiv společnosti CFR Marfă, protože společnost CFR Marfă převzala na základě kapitalizace pohledávky v červnu 2013 podkladový dluh společnosti CFR Infrastructură. Komise nesouhlasí a domnívá se, že těchto deset případů zabavení majetku zjevně nesouvisí s *opatřením 1*, protože *opatření 1* se striktně týká nevymáhání akumulovaného dluhu společnosti CFR Marfă úřadem ANAF. Skutečnost, že určitá částka dluhu společnosti CFR Infrastructură vůči státnímu rozpočtu ([…] milionů RON) byla převedena na dluh společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu v roce 2013 jako součást kapitalizace pohledávky, není relevantní pro posouzení, zda chování úřadu ANAF vůči společnosti CFR Marfă bylo v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství.

(200) Totéž platí pro oznámení o obstavení aktiv společnosti CFR Infrastructură a aktiv jejích dlužníků v celkové výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR, 84. bod odůvodnění ([147])), jelikož se týkají dluhů společnosti CFR Infrastructură, které převzala společnost CFR Marfă v rámci kapitalizace pohledávky, a nikoli *opatření 1*.

(201) Proto byl dluh společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státnímu rozpočtu ve výši 1 001,2 milionu RON v roce 2013 (cca 217,65 milionu EUR, tabulka 8) zajištěn pouze částečně exekučními opatřeními v celkové účetní hodnotě […] milionů RON (přibližně […] milionů EUR), které zahrnovaly 190 příkazů k zabavení majetku společnosti CFR Marfă ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR) ([148]) a obstavení bankovních účtů společnosti CFR Ferryboat SA, Wagon Repair and Maintenance SA (a jejich příslušných dlužníků) v hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR, 84. bod odůvodnění) ([149]). Komise to považuje za další známku toho, že se úřad ANAF při vymáhání dluhů společnosti CFR Marfă nechoval jako věřitel v tržním hospodářství.

(202) Vzhledem k výše uvedenému se Komise domnívá, že *opatření 1* představuje podporu. Komise se zejména domnívá, že úřad ANAF měl dluhy společnosti CFR Marfă vymáhat pomocí její likvidace již v roce 2010 a tím, že tak neučinil, poskytl společnosti CFR Marfă (společnosti v obtížích – viz bod 4.2 níže) výhodu, která trvala až do kapitalizace pohledávky v červnu 2013 (viz 292. bod odůvodnění a tabulka 14).

(203) Komise rovněž konstatuje, že vzhledem k finanční situaci a historii společnosti nebylo možné získat dlouhodobé financování ke splácení dluhu po splatnosti v předmětných letech pro *opatření 1* od trhu. Poslední dlouhodobý úvěr, který společnost CFR Marfă podepsala, je ze dne 28. listopadu 2007, kdy společnost uzavřela s několika bankami syndikovaný úvěr ve výši […] milionů EUR na dobu deseti let ([150]). Počáteční úrok úvěru činil EURIBOR 6 měsíců + […] % ročně, později se počínaje 1. červencem 2009 zvýšil na […] %. Úvěr byl původně zajištěn zástavou 276 lokomotiv a některými pohledávkami společnosti CFR Marfă. Společnost poté neevidovala žádné další dlouhodobé financování. Komise rovněž uvádí, že v roce 2007, tj. v roce, kdy byl uzavřen syndikovaný úvěr, společnost CFR Marfă stále vytvářela zisk (viz poznámka pod čarou č. 15) a její podíl na trhu byl značně vysoký ([70–80]% z hlediska objemu přepraveného zboží a [60–70]% z hlediska tunokilometrů) ([151]).

([147]) Příloha 4 připomínek Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení.

([148]) Z toho bylo ve 109 případech původně uloženo zabavení aktiv (v celkové účetní hodnotě […] milionů RON, cca […] milionů EUR) společnosti CFR Ferryboat SA a Wagon Repair and Maintenance SA, které v červnu 2012 fúzovaly se společností CFR Marfă (27. bod odůvodnění).

([149]) Příloha 4 připomínek Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení.

([150]) Raiffeisen Zentralbank Osterreich AG, Raiffeisenlandesbank Niederösterreich AG, Bank Austria Creditanstalt AG v Rakousku, Alpha Bank AE ve Spojeném království, Caylon ve Francii, MKB Bank ZRT a Commerzbank ZRT v Maďarsku a EFG Private Bank Luxembourg v Lucembursku, Raiffeisen Bank SA, MKB Romasterra Bank SA, Piraeus Bank Romania SA, Emporiki Bank Romania SA v Rumunsku. Viz strana 41 zprávy International Financial Reporting Standard compliant Report on the Yearly Financial Situation for year 2016 (zpráva o roční finanční situaci za rok 2016 společnosti CFR Marfă v souladu se standardem mezinárodního standardu účetního výkaznictví) k dispozici na adrese:
http://www.cfrmarfa.cfr.ro/images/stories/financiar/Situatii%20financiare%20anuale%202016%20conform%20IFRS.pdf.

([151]) Odpověď Rumunska ze dne 25. srpna 2015.

(204) Vzhledem k finančním obtížím společnosti CFR Marfă v předmětných letech v rámci *opatření 1* a skutečnosti, že nemohla získat dlouhodobé financování k pokrytí svých dluhů po splatnosti od trhu ([152]), se Komise domnívá, že výší výhody je celá akumulovaná jistina dluhu společnosti CFR Marfă po splatnosti před kapitalizací pohledávky v červnu 2013 (437,68 milionu RON, cca 95,15 milionu EUR, tabulka 8) plus odpovídající úrok na základě tržní úrokové sazby.

(205) Tržní úroková sazba by měla být vypočítána v souladu se sdělením Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (dále jen „sdělení z roku 2008“) ([153]). Komise však konstatuje, že úřad ANAF již účtoval úroky a penále za dluhy společnosti CFR Marfă po splatnosti (78. bod odůvodnění), které před kapitalizací pohledávky v červnu 2013 činily […] milionů RON (cca […] milionů EUR) ([154]). Komise se proto domnívá, že pokud je úroková a sankční sazba uplatňovaná úřadem ANAF na jistinu po splatnosti rovna tržní úrokové sazbě, která měla být účtována na dluhy společnosti CFR Marfă po splatnosti na základě sdělení z roku 2008, nebo je vyšší, pak by výše úroku a penále skutečně účtovaná úřadem ANAF měla být připočtena k částce jistiny.

(206) Jak bylo uvedeno v 78. bodě odůvodnění, s ohledem na dluhy společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státnímu rozpočtu byly vypočítány následující úrokové sazby: i) denní úroková sazba 0,1 % v období od 1. ledna 2006 do 30. června 2010; ii) denní úroková sazba 0,05 % v období od 1. července 2010 do 30. září 2010; iii) denní úroková sazba 0,04 % v období od 1. října 2010 do 28. února 2014. Úřad ANAF navíc počítal penále za pozdní platbu takto: i) pokud je platba daňových závazků po splatnosti provedena později než 30 dnů od data splatnosti, avšak do 90 dnů po datu splatnosti, připočítává se penále za pozdní platbu ve výši 5 % splatné částky jistiny; ii) po uplynutí 90 dnů od data splatnosti se připočítává penále za pozdní platbu ve výši 15 % z částky jistiny.

(207) V souladu s tím byla roční úroková sazba, kterou úřad ANAF uplatňoval do 30. června 2010, ve výši 36 % (denní sazba 0,1 % × 360), roční úroková sazba uplatňovaná v období od 1. 7. 2010 do 30. 9. 2010 činila 18 % (0,05 % × 360) a roční úroková sazba uplatňovaná od 1. 10. 2010 do kapitalizace pohledávky v červnu 2013 činila 14,4 % (0,04 % × 360). Jak je patrné z tabulky 8, v letech 2011–2012 uplatňoval úřad ANAF navíc k úrokům účtovaným v souvislosti s dlužnou jistinou po splatnosti i penále za pozdní platby, což znamená, že skutečná úroková sazba účtovaná v těchto letech byla ještě vyšší.

(208) Současně s ohledem na finanční situaci společnosti CFR Marfă od roku 2010, jak ukazují její finanční údaje v tabulce 4, je třeba považovat její úvěruschopnost (rating) za nejnižší z pěti možných ratingů stanovených ve sdělení z roku 2008, konkrétně „špatný/finanční obtíže (CCC a níže)“ ([155]). Dotčený dluh po splatnosti navíc nebyl až do konce roku 2012, kdy úřad ANAF vydal 81 příkazů k zabavení aktiv společnosti CFR Marfă v účetní hodnotě […] milionů RON (cca […] milionů EUR, 84. bod odůvodnění), prakticky zajištěn, a proto musí být na třístupňové stupnici stanovené ve sdělení z roku 2008 kvalifikován jako „nízké zajištění“. Tržní úroková sazba musí být proto vypočítána pro příslušný akumulovaný dluh jako výsledek součtu jednoleté sazby ROBOR v době poskytnutí úvěru ([156]) a 1 000 bazických bodů, jak je stanoveno ve sdělení z roku 2008.

(209) Podle výpočtů Komise nebyla příslušná sazba ROBOR + 1 000 bodů v letech 2010–2012 vždy nižší než úrokové sazby uplatňované úřadem ANAF. Výše výhody proto představuje celou částku jistiny po splatnosti ([…] milionů RON, cca […] milionů EUR, tabulka 8) plus úrok a penále účtované úřadem ANAF za období, kdy tyto úroky a penále překročily sazbu ROBOR + 1 000 bodů; za roky, kdy byl úrok účtovaný úřadem ANAF nižší než sazba ROBOR + 1 000 bodů, je výše výhody celá částka jistiny po splatnosti ([…] milionů RON, cca […] milionů EUR, tabulka 8) plus ROBOR + 1 000 bodů. V každém případě činí **celková částka podpory odpovídající *opatření 1* nejméně 1 001,2 milionu RON (cca 217,65 milionu EUR)** a skládá se z jistiny dluhu ve výši […] RON (cca

([152]) Private Investor Test application (Uplatnění kritéria soukromého investora), Deloitte, 29. března 2013, bod 4.1.
([153]) Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.
([154]) Celkový dluh po lhůtě splatnosti vůči státnímu rozpočtu ve výši 1 001,2 milionu RON (cca 217,65 milionu EUR) po odečtení jistiny […] milionů RON (cca […] milionů EUR).
([155]) Rovněž na základě různých scénářů uvedených ve zprávě společnosti Deloitte a analýzy finančních modelů, podle nichž byl očekávaný tok případů generovaný společností během prognózovaného období studie zdaleka nedostatečný ke splacení dluhu po splatnosti vůči společnosti CFR Infrastructură a státnímu rozpočtu v rozumném časovém rámci, bez ohledu na budoucí penále za pozdní platbu. Proto, jak potvrzuje zpráva společnosti Deloitte, vzhledem k finanční situaci společnosti [v té době] nebylo možné získat od bank dlouhodobé financování ke splácení dluhu po splatnosti (viz pododdíl 4.1 na straně 16 zprávy společnosti Deloitte).
([156]) Viz sazby pro Rumunsko zveřejněné na internetových stránkách Evropské komise: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference.html.

[…] milionů EUR) a nejméně z úroků a penále účtovaných úřadem ANAF v červnu 2013 ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR)). Poskytování podpory začíná v roce 2010 a daty poskytnutí podpory jsou data, kdy měla společnost CFR Marfă uhradit faktury vystavené úřadem ANAF (a ostatními státními věřiteli zastoupenými úřadem ANAF).

(210) Pokud jde o *opatření 4*, Komise podotýká, že ve skutečnosti se lhůta pro splacení dluhu vůči státnímu rozpočtu nemusí nutně shodovat s koncem fiskálního roku, a tudíž odpovídající výše dluhu vůči státnímu rozpočtu vyjádřená v rozvaze společnosti CFR Marfă nemusí přesně představovat skutečný akumulovaný dluh.

(211) V této souvislosti se Komise domnívá, že fiskální certifikáty úřadu ANAF jsou spolehlivým zdrojem informací a přesně popisují dluhovou situaci společnosti CFR Marfă vůči úřadu ANAF (včetně dluhu po splatnosti vůči rozpočtu odpovídajícího ostatním veřejným věřitelům). Konkrétně se platební povinnost uvedená v těchto fiskálních certifikátech úřadu ANAF týká splatného fiskálního dluhu, a to včetně i) platebních závazků sestávajících z jistiny a vedlejších splatných částek (včetně penále a dalšího dluhu stanoveného jinými příslušnými úřady a převedeného k vymáhání na úřad ANAF); a ii) částek, které měly být vráceny společnosti CFR Marfă.

(212) Komise podotýká, že různé dokumenty, které pocházejí od úřadu ANAF a představují obrázky dluhové situace společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu (viz 88. bod odůvodnění a tabulka 9), ukazují, že do roku 2015 včetně nečekaly na splacení žádné dluhy vůči úřadu ANAF (viz 88. bod odůvodnění a tabulka 9) ([157]).

(213) Pokud jde o nesplacené dluhy společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu na roky 2016 a 2017, domnívá se Komise, že zdržení se nucené exekuce těchto dluhů společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu spadá do sféry toho, co by udělal soukromý věřitel v tržním hospodářství, jelikož tyto dluhy by mohly být potenciálně započteny s protinávrhy společnosti CFR Marfă vůči úřadu ANAF (to je záležitost, kterou v té době měly řešit rumunské soudy, viz 89. bod odůvodnění).

(214) Pokud jde o nesplacené dluhy společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu na rok 2018 a do 28. března 2019 (celkem […] milionů RON (cca […] milionů EUR), viz 91. bod odůvodnění), Komise bere na vědomí skutečnost, že hodnota ochranných opatření, která dosud přijal úřad ANAF (zabavení nezatíženého movitého a nemovitého majetku společnosti CFR Marfă v účetní hodnotě […] milionů RON, cca […] milionů EUR, viz 91. bod odůvodnění), překračuje výši dluhu po splatnosti téměř dvakrát, což naznačuje, že úřad ANAF vymáhá své pohledávky pečlivěji než před červnem 2013. Z tohoto důvodu a s náležitým ohledem na relativně dlouhý sled neexistence dluhů společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči státnímu rozpočtu (od června 2013) se Komise domnívá, že chování úřadu ANAF vůči vymáhání výše uvedených dluhů společnosti CFR Marfă po splatnosti je pro dotyčné období v souladu s trhem.

(215) Na základě výše uvedeného je Komise toho názoru, že další nevymáhání dluhů vůči státnímu rozpočtu po kapitalizaci pohledávky v červnu 2013 do roku 2017 není prokázáno, zatímco chování úřadu ANAF při vymáhání dluhů za rok 2018 je v souladu s chováním subjektu v tržním hospodářství. Komise proto vyvozuje závěr, že *opatření 4* nepředstavuje státní podporu.

4.1.5.4. ii) Opatření 2 a 5 – nevymáhání dluhů vůči společnosti CFR Infrastructură a zvýšení zadlužení vůči společnosti CFR Infrastructură v důsledku nepřetržitého poskytování služeb i) nejméně od roku 2010 a až do kapitalizace pohledávky v roce 2013 a ii) po kapitalizaci dluhu

(216) Za prvé, jak již bylo podrobně popsáno v pododdíle 4.1.5.1, též s ohledem na opatření 2 a 5, Komise se domnívá, že kritérium subjektu v tržním hospodářství není použitelné.

(217) Je to zjevné z podání Rumunska, podle kterého „není možné uložit přísnější opatření (jako je návrh na zahájení insolvenčního řízení), jak bylo ukázáno v předchozí korespondenci, jelikož společnost CFR Infrastructură a **rumunské orgány musí zohlednit význam společnosti CFR Marfă a jejích zdrojů pro národní systém obrany, národní bezpečnost, veřejnou bezpečnost a pořádek, pro přepravu strategických materiálů, pro národní hospodářství a pro obyvatelstvo“.** (zvýraznění doplněno)

([157]) Viz přílohy 2 a 3 k odpovědi Rumunska ze dne 19. prosince 2018 – kopie certifikátů úřadu ANAF vydaných pro společnost CFR Marfă v různé dny (18. prosince 2013, 5 prosince 2014, 16. prosince 2015, 12. ledna 2016, 25. dubna 2018).

(218) Rozhodnutí rumunských úřadů udržet společnost CFR Marfă nad vodou a vyvarovat se pomocí vymáhání dluhů jakéhokoli konkurzního řízení je zřejmé z různých veřejných prohlášení, například z projevu ministra dopravy předneseného na tiskové konferenci Ministerstva dopravy dne 2. srpna 2018:

„Vymáhání je samozřejmě možné, ale u aktiv, která nemají dopad na současnou činnost společnosti CFR Marfă. Nezabíjejme slepici, která snáší zlatá vejce, nechme tato exekuční opatření provádět za spravedlivých a konzistentních podmínek";

„*Činnost společnosti CFR Marfă může a musí pokračovat, a to i za těchto okolností, protože tato společnost je důležitá pro energetickou soustavu*" ([158]).

(219) To je ještě patrnější z poznámek bývalého ministra dopravy, které zazněly během hlavní konference o dopravě a infrastruktuře v roce 2018 a který uvedl:

„*společnost CFR Marfă akumulovala příliš velké, až moc velké zadlužení vůči společnosti CFR Infrastructură. Jsem přesvědčený o tom, že kdyby se jednalo o soukromou společnost, do takové situace bychom se nedostali*" ([159]).

(220) Jak je vysvětleno ve 103. bodě odůvodnění, Rumunsko trvá na tom, že nebylo možné uvalit na společnost CFR Marfă přísnější opatření (například návrh na zahájení insolvenčního řízení), protože společnost CFR Infrastructură a rumunské orgány musí zohlednit význam společnosti CFR Marfă a její zdroje pro národní systém obrany a národní bezpečnost. V tomto ohledu Komise konstatuje, že různé prezentace/zprávy představenstva pro valnou hromadu podílníků (a následné schválení různých návrhů v těchto zprávách Ministerstvem dopravy jakožto jediným podílníkem společnosti CFR Infrastructură) jasně dokládají, že společnost CFR Infrastructură zohlednila netržní úvahy, když se rozhodla, že společnosti CFR Marfă neomezí přístup na své koleje jako možné opatření k vymáhání pohledávek, a to navzdory dluhu po splatnosti více než 60 dnů. Taková rozhodnutí upustit od vymáhání byla přijata navzdory skutečnosti, že zavedení omezení bylo uznáno samotnou společností CFR Infrastructură (v některých výše uvedených zprávách) jako účinnější způsob vymáhání dluhů po splatnosti od dopravců ([160]).

(221) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že společnost CFR Infrastructură jednala spíše jako orgán veřejné správy vykonávající svou veřejnou moc s ohledem na strategickou roli společnosti CFR Marfă jako poskytovatele mimo jiné železničních dopravních služeb v oblasti obrany a národní bezpečnosti než jako účastník trhu. V důsledku toho má Komise za to, že nevymáhání dluhů společností CFR Infrastructură dává společnosti CFR Marfă hospodářskou výhodu.

(222) Pro úplnost však Komise též ověřuje kritérium subjektu v tržním hospodářství, jak je vysvětleno níže.

Uplatňování kritéria subjektu v tržním hospodářství v souvislosti s opatřeními 2 a 5

(223) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti o tom, zda tím, že společnost CFR Infrastructură nevymáhala závazky z obchodního styku společnosti CFR Marfă a umožňovala růst dluhů pokračujícím poskytováním služeb této společnosti, jednala jako subjekt v tržním hospodářství. Tím poskytla podniku v obtížích (viz oddíl 4.2) platební facilitu.

(224) Jak je uvedeno v 92. až 105. bodě odůvodnění výše, Rumunsko tvrdí, že společnost CFR Infrastructură společnost CFR Marfă oproti jiným hospodářským subjektům nijak neupřednostňovala. Rumunsko dále tvrdí, že společnost CFR Infrastructură jednala jako subjekt v tržním hospodářství, který se snaží vymoci dluh společnosti CFR Marfă pomocí rozhodčích a soudních řízení.

Uplatňování kritéria subjektu v tržním hospodářství v souvislosti s opatřeními 2

(225) S cílem určit, zda *opatření 2* poskytuje společnosti CFR Marfă neoprávněnou výhodu, posoudí Komise, zda společnost CFR Infrastructură usilovala o vymožení svých pohledávek se stejnou péčí jako soukromý věřitel. Subjekt v tržním hospodářství obvykle usiluje o dosažení maximální výplaty částek, které mu dluží dlužník ve finančních obtížích ([161]).

(226) Při uplatňování zásady subjektu v tržním hospodářství musí Komise zohlednit dostupné údaje a informace v době, kdy byla přijata jednotlivá rozhodnutí upustit od okamžitého vymáhání dluhů a nadále poskytovat služby společnosti CFR Marfă ([162]).

([158]) Odpověď Rumunska ze dne 19. prosince 2018, oddíl A.
([159]) Viz článek ze dne 26. března 2018, k dispozici na adrese: https://www.capital.ro/lucian-sova-la-conferinta-capital-despre-datoria-cfr-marfa-catr.html.
([160]) Viz příloha 1.2 odpovědi Rumunska ze dne 12. května 2017, která obsahuje interní dokumenty společnosti CFR Infrastructură, jako jsou různé prezentace představenstva pro valnou hromadu ze dne 8. 12. 2015, 8. 4. 2014, 7. 3. 2016.
([161]) V této souvislosti viz věc C-342/96, *Španělsko v. Komise*, ECLI:EU:T:1999:210.
([162]) Věc C-124/10P *Evropská komise v. Électricité de France (EDF)*, ECLI:EU:C:2012:318, bod 85.

(227) Jak je uvedeno ve 20. až 22. bodě odůvodnění výše, potýkala se společnost CFR Marfă s finančními obtížemi několik let. Již v roce 2010 představovaly její celkové dluhy 126 % jejích celkových aktiv. Její celkové dluhy vůči společnosti CFR Infrastructură činily 412,67 milionu RON (cca 90 milionů EUR) a představovaly 25 % jejích celkových dluhů. Komise je přesvědčena, že každý soukromý věřitel by nejpozději v tuto chvíli, tj. v roce 2010, vyhodnotil dostupné očekávané možnosti k maximalizaci částky svých pohledávek, kterou získá zpět. Místo toho společnost CFR Infrastructură nadále poskytovala společnosti CFR Marfă služby a umožnila jí dále zvýšit její závazky z obchodního styku o 74 % v letech 2010 až 2012, a tím ještě více snížila své vyhlídky na získání pohledávek zpět.

(228) *Za prvé*, Rumunsko neposkytlo žádnou studii ani žádné soudobé informace, na jejichž základě se společnost CFR Infrastructură rozhodla nepožádat soud o likvidaci společnosti CFR Marfă již v roce 2010. Neexistují tedy žádné náznaky, že by společnost CFR Infrastructură provedla jakékoli posouzení možností dalšího postupu a vyhlídek na privatizaci společnosti CFR Marfă, které mělo být uskutečněno nejpozději v roce 2010. Jediná dokumentace, kterou v tomto ohledu poskytlo Rumunsko, obsahuje pouze rozhodnutí představenstva týkající se neuplatňování alternativních sankcí vůči společnosti CFR Marfă ze strany společnosti CFR Infrastructură, jako je omezení nebo pozastavení přístupu společnosti CFR Marfă k železniční infrastruktuře některých vlaků této společnosti ([163]), nikoli však různé scénáře nebo posouzení likvidace jako možný krok pro účinné vymáhání dluhů společnosti CFR Marfă.

(229) *Za druhé*, Komise dále poznamenává, že se společností CFR Infrastructură bylo zacházeno jinak než se soukromými věřiteli společnosti CFR Marfă. Závazky z obchodního styku společnosti CFR Marfă vůči soukromým podnikům se v letech 2010 až 2012 zvýšily o 12 %, zatímco závazky z obchodního styku vůči společnosti CFR Infrastructură vzrostly o 74 % (na základě údajů uvedených v tabulce 6). Taktéž, jak uvádí zpráva společnosti Deloitte, *„v období od 31.12.2010 do 31.12.2012 […] společnost [CFR Marfă] odložila platby svým dodavatelům a do státního rozpočtu, aby mohla splácet bankovní úvěry*“ ([164]). Vypracování této konkrétní zprávy společnosti Deloitte zadalo Rumunsko pro účely posouzení vyhlídek na privatizaci společnosti CFR Marfă v roce 2013, proto je nelze považovat za „soudobou“ informaci pro posouzení *opatření 2*. Je však relevantní *ex post* v tom, že popisuje historii a situaci společnosti CFR Marfă v období odpovídajícímu *opatření 2*. Zpráva společnosti Deloitte, zejména s odkazem na období let 2010 až 2012, objasňuje, že *„prioritou společnosti [CFR Marfă] bylo splácení bankovních úvěrů, platů a závazků vůči neveřejným dodavatelům*“ ([165]). To jasně naznačuje, že společnost CFR Marfă neměla zájem a/nebo nebyla schopna platit dluhy vůči společnosti CFR Infrastructură. Každopádně neexistovaly žádné oprávněné důvody, aby se společnost CFR Infrastructură domnívala, že společnost CFR Marfă začne v brzké době splácet své dluhy. Komise se domnívá, že je nepřijatelné, aby veřejní věřitelé dovolili tak dlouhý růst dluhů bez sebemenší vyhlídky na zlepšení ([166]).

(230) *Za třetí*, Komise se domnívá, že individuální rozhodnutí společnosti CFR Infrastructură nepožádat o splacení dluhů formou likvidace společnosti CFR Marfă nebylo možné ospravedlnit vyhlídkami na privatizaci. Jak je uvedeno ve 192. bodě odůvodnění, v roce 2010 nebylo jasné, zda bude společnost CFR Marfă v brzké době skutečně privatizována. Na základě těchto skutečností se Komise domnívá, že by subjekt v tržním hospodářství provedl posouzení dostupných možností dalšího postupu, včetně vyhlídky na likvidaci společnosti CFR Marfă. Rumunsko neposkytlo žádný dokument prokazující, že takové posouzení společnost CFR Infrastructură provedla v roce 2010.

(231) Za účelem provedení takového posouzení a odhadu likvidační hodnoty aktiv společnosti CFR Marfă v samotném roce 2010 Komise výslovně požádala Rumunsko, aby jí poskytlo tehdejší zákonné likvidační faktory. Rumunsko potvrdilo, že žádné takové zákonné likvidační faktory neexistují (viz 287. bod odůvodnění). Komise se tudíž spolehla na likvidační hodnoty ve zprávě společnosti Deloitte (viz 193. bod odůvodnění a tabulka 10 v něm uvedená).

(232) Komise se domnívá, že společnost CFR Infrastructură měla požádat o okamžité splacení svých závazků z obchodního styku nejpozději v roce 2010. V daném případě by získala zpět přibližně 44,4 % svých pohledávek (viz tabulka 11 níže), pokud by své pohledávky uplatnila v roce 2010 prostřednictvím likvidace společnosti CFR Marfă. Taková likvidace by navíc zajistila, že již nebudou akumulovány žádné další dluhy.

([163]) Viz přílohy 1.2 a 1.3 k odpovědi Rumunska ze dne 12. května 2017. Viz zejména rozhodnutí představenstva společnosti CFR Infrastructură č. 15 ze dne 18. listopadu 2010 a odpovídající návrh č. 11/1a/221 ze dne 9. listopadu 2010, ze kterého vycházelo, rozhodnutí představenstva č. 11 ze dne 8. července 2010 a odpovídající návrh č. 11/3a z června 2010, ze kterého vycházelo. Zejména v posledně uvedeném interním dokumentu se uvádí, že *„na základě předchozích zkušeností bylo jediným účinným opatřením k zajištění platby částek po splatnosti odpovídajících dani za využívání infrastruktury od dopravců pozastavení přístupu do sítě*“. Viz též rozhodnutí valné hromady podílníků č. 47 ze dne 10. června 2010 a příslušná prezentace představenstva č. 1/3205/2010.

([164]) Zpráva společnosti Deloitte, strana 12.

([165]) Tamtéž.

([166]) Věc C-480/98, stanovisko generálního advokáta Mischa ve věci *Magefesa*, ECLI:EU:C:2000:305, bod 37.

Tabulka 11

Přehled přibližných částek získaných zpět za závazky z obchodního styku společnosti CFR Marfă v roce 2010 ([167])

	V roce 2010 (v milionech RON)	Podíl z celkové částky (%)	Přibližné částky získané zpět za závazky z obchodního styku v roce 2010 (v milionech RON)	Podíl z celkové částky (%)
Závazky z obchodního styku vůči společnosti CFR Infrastructură	412,68	73,35	183,19	44,4
Závazky z obchodního styku celkem	**562,6**	**100**	**249,75** ([1])	**44,4**

([1]) Na základě stejných přibližných částek získaných zpět v roce 2010 v **tabulce 10** výše.
Zdroj: Podání Rumunska, 24. prosince 2015, Private Investor Test application (Uplatnění kritéria soukromého investora), Deloitte, 29. března 2013, odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 39, výpočty Komise.

(233) Za čtvrté, argument Rumunska, že „[…] opatření přijatá společností CFR Infrastructură měla za cíl minimalizovat negativní dopady na národní bezpečnost a na obranný systém země […]. Jakékoli jiné opatření (například likvidace nebo platební neschopnost) by vedlo k riziku ztráty významných zdrojů a kompetencí“ ([168]) a představuje přiznání Rumunska, že skutečný motiv společnosti CFR Infrastructură k nevymáhání dluhů byl nehospodářské povahy (viz 179. až 181. bod odůvodnění výše).

(234) *A konečně*, Komise má za to, že společnost CFR Infrastructură nemohla být považována za kaptivního dodavatele společnosti CFR Marfă, a tudíž plně závislého na existenci společnosti CFR Marfă jakožto hlavního zdroje jejích příjmů. Jak je zřejmé z níže uvedené tabulky 12, ačkoli se společnost CFR Marfă z hlediska železniční nákladní dopravy blížila v průběhu posuzovaného období pro *opatření 2* polovině trhu, představovala pouze zhruba pětinu příjmů společnosti CFR Infrastructură. Pokud jde o dynamiku, Komise rovněž konstatuje, že podíl příjmů připadajících na společnost CFR Marfă v celkové železniční nákladní dopravě neustále klesal, podobně jako podíl příjmů společnosti CFR Infrastructură pocházejících od společnosti CFR Marfă. Proto je těžké udržet podstatnou závislost společnosti CFR Infrastructură na dodávkách pro společnost CFR Marfă.

Tabulka 12

Relativní význam společnosti CFR Marfă jako podílu jejích činností na celkové železniční dopravě a na příjmech společnosti CFR Infrastructură od roku 2009 do roku 2018 (na základě údajů v tunokilometrech)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
% železniční nákladní dopravy odpovídající společnosti CFR Marfă	[50–60]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[30–40]	[30–40]	[30–40]	[30–40]
% příjmů společnosti CFR Infrastructură představující společnost CFR Marfă	[10–20]	[10–20]	[20–30]	[10–20]	[10–20]	[10–20]	[10–20]	[10–20]	[10–20]	[10–20]

Zdroj: Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 29.

(235) I v případě likvidace společnosti CFR Marfă po vymáhání dluhů soudním sporem vyvolaným společností CFR Infrastructură v roce 2010 bylo velmi nepravděpodobné, že by provoz odpovídající společnosti CFR Marfă zcela zmizel, protože její přepravní smlouvy a aktiva by zůstaly na trhu a s největší pravděpodobností by je obsluhovali její konkurenti, dopravci, kteří již obsluhovali více než polovinu trhu ([60–70] % v tunokilometrech) a kteří v průměru představovali zbytek [80–90] % příjmů společnosti CFR Infrastructură v období po roce 2010 a do kapitalizace pohledávky v červnu 2013.

([167]) Viz výpočet přibližných částek získaných zpět v roce 2010 v **tabulce 10** výše.
([168]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, bod 2 (strana 6).

(236) Na základě výše uvedených úvah dospěla Komise k závěru, že *opatření 2* poskytuje společnosti CFR Marfă selektivní výhodu prostřednictvím nevymáhání dluhu, a tudíž tím, že od roku 2010 až do kapitalizace pohledávky v roce 2013 nabízí vůči společnosti CFR Marfă platební facilitu za podmínek, které by jinak na trhu nenašla.

(237) Jak již bylo rozsáhle vysvětleno ve 203 a 204. bodě odůvodnění výše a jak je potvrzeno *ex post* ve zprávě společnosti Deloitte, nebylo možné, aby společnost CFR Marfă našla v posuzovaném období pro *opatření 2* dlouhodobé financování. Komise se proto domnívá, že výše výhody spojené s financováním poskytnutým státem vlastněnou společností CFR Infrastructură ve formě nevymáhaných akumulovaných dluhů společnosti CFR Marfă vůči ní se rovná výši dlužné jistiny po splatnosti ([…] milionů RON (cca […] milionů EUR) v okamžiku kapitalizace pohledávky v roce 2013 ([169]), plus výše dluhu po splatnosti, který nebyl kapitalizací pohledávky v roce 2013 odepsán (viz tabulka 14), a plus odpovídající tržní úrok. Tržní úrok by se měl určit pomocí tržní úrokové sazby z výše jistiny po splatnosti. Poskytování podpory začíná v roce 2010 a daty poskytnutí podpory jsou data, kdy měla společnost CFR Marfă uhradit faktury vystavené společností CFR Infrastructură.

(238) Komise konstatuje, že společnost CFR Infrastructură již účtovala úroky a penále za dluhy společnosti CFR Marfă po splatnosti (viz tabulka 7 výše), které v okamžiku kapitalizace pohledávky v červnu 2013 činily […] milionů RON (cca […] milionů EUR, viz tabulka 14 a poznámka pod čarou č. 179). Tržní úroková sazba je tedy maximum mezi i) úrokovou sazbou vypočítanou v souladu se sdělením z roku 2008 za příslušné období k *opatření 2* a ii) úrokovou sazbou a penále účtovanými a uplatňovanými společností CFR Infrastructură v témže období. Pokud je tedy úroková a sankční sazba uplatňovaná společností CFR Infrastructură na jistinu po splatnosti rovna tržní úrokové sazbě, která měla být účtována na dluhy společnosti CFR Marfă po splatnosti na základě sdělení z roku 2008, nebo je vyšší, pak by výše úroku a penále skutečně účtovaná společností CFR Infrastructură měla být připočtena k jistině. Pokud byla úroková a sankční sazba uplatňovaná společností CFR Infrastructură nižší než tržní úroková sazba na základě sdělení z roku 2008, musí být použita tržní úroková sazba na základě sdělení z roku 2008.

(239) V každém případě činí výše podpory odpovídající opatření 2 nejméně 783,78 milionu RON (cca 170,39 milionu EUR), což odpovídá dlužné jistině, která byla odepsána v červnu 2013 ([…] milionů RON, cca […] milionů EUR), plus dluh po splatnosti, který nebyl odepsán v červnu 2013 (115,79 milionu RON, cca 25,17 milionu EUR), a plus nejméně úrok skutečně účtovaný společností CFR Infrastructură ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR) (viz tabulka 14 níže).

Uplatňování kritéria subjektu v tržním hospodářství v souvislosti s opatřením 5

(240) Podobně jako u *opatření 2* (viz 225. bod odůvodnění a násl.), Komise s cílem určit, zda *opatření 5* poskytuje společnosti CFR Marfă neoprávněnou výhodu, posuzuje, zda společnost CFR Infrastructură vymáhala své pohledávky po kapitalizaci pohledávky v červnu 2013 do roku 2018 včetně se stejnou náležitou péčí jako soukromý věřitel. Komise připomíná, že kapitalizace pohledávky v roce 2013 zahrnovala závazky společnosti CFR Infrastructură po splatnosti ve výši 667,99 milionu RON (cca 145,21 milionu EUR), z čehož jistina činila […] milionů RON (cca […] EUR) a úroky a penále […] milionů RON (cca […] milionů EUR). Tato celková částka představovala 85 % závazků společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči společnosti CFR Infrastructură. *Opatření 5* proto odkazuje na pokračující akumulaci dluhu společnosti CFR Marfă po splatnosti po kapitalizaci pohledávky v roce 2013, avšak nezahrnuje 15 % jejího zadlužení vůči společnosti CFR Infrastructură ve výši 115,79 milionu RON (cca 25,17 milionu EUR, viz 239. bod odůvodnění), které kapitalizací pohledávky v roce 2013 nebylo odepsáno a je již zahrnuto do výše podpory v rámci *opatření 2* (viz 239. bod odůvodnění výše).

(241) Od samého počátku Komise uvádí, že i přes zlepšení účetních závěrek společnosti, pokud jde o kapitál díky kapitalizaci pohledávky v červnu 2013, naznačovala finanční situace společnosti CFR Marfă i nadále obtíže: další akumulace ztrát, růst dluhů a zhoršující se pozice na trhu (viz tabulky 1 a 4 a pododdíl 2.4.). Po kapitalizaci pohledávky v roce 2013 se závazky z obchodního styku společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură nadále akumulovaly a téměř se ztrojnásobily z částky 213,47 milionu RON (cca 46 milionů EUR) na konci roku 2013 na 622,03 milionu RON (cca 135 milionů EUR) v roce 2016, přičemž v roce 2018 dosáhly výše 860,93 milionu RON (cca 187 milionů EUR) (viz tabulka 7 výše). Po kapitalizaci pohledávky rostly neustále i její závazky po splatnosti (o 72 % v roce 2014, o 46 % v roce 2015, o 21 % v roce 2016 a o 39 % v roce 2017 (na základě údajů uvedených v tabulce 7)).

([169]) Příloha 4 připomínek Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, strana 3.

(242) Vzhledem k tomu, že zpráva společnosti Deloitte vycházela z toho, že plánovaná privatizace bude úspěšná, nemohlo Rumunsko po neúspěchu privatizace v říjnu 2013 ospravedlnit následnou nepřetržitou podporu společnosti CFR Marfă v podobě soustavného poskytování infrastruktury a dalších doplňkových služeb ze strany společnosti CFR Infrastructură.

(243) Rumunsko nepředložilo žádnou studii ani interní zprávu společnosti CFR Infrastructură, na jejímž základě se společnost CFR Infrastructură rozhodla, že nebude vyžadovat likvidaci společnosti CFR Marfă u soudu bezprostředně po neúspěšné privatizaci v říjnu 2013 nebo že nebude vymáhat dluhy soudním řízením. Ve stejném duchu jako v případě *opatření 2* proto Komise provedla hodnocení vyhlídek likvidace společnosti CFR Marfă v porovnání s pokračující shovívavostí při vymáhání jejího dluhu. Za tímto účelem Komise výslovně požádala Rumunsko o předložení tehdejších zákonných likvidačních faktorů, aby mohla odhadnout likvidační hodnotu aktiv společnosti CFR Marfă v samotném roce 2014. Rumunsko potvrdilo, že žádné takové zákonné likvidační faktory neexistují (viz 287. bod odůvodnění). Komise se tudíž spolehla na likvidační hodnoty ve zprávě společnosti Deloitte (viz 193. bod odůvodnění a tabulka 10 v něm uvedená).

(244) *Za prvé*, Komise se domnívá, že obezřetný účastník trhu v situaci společnosti CFR Infrastructură by usiloval o vymáhání svého dluhu bezprostředně po neúspěšné privatizaci, když bylo zřejmé, že vyhlídky na prodej společnosti *v jednom celku* nebo zlomku jejího podílu byly v krátkodobém horizontu vysoce nepravděpodobné. O to více pak na konci roku 2013, kdy společnost CFR Marfă již neměla žádné závazky po splatnosti vůči státnímu rozpočtu, zejména v důsledku kapitalizace pohledávky. Na konci roku 2013 byla mimoto výše závazků z obchodního stylu, kterou společnost CFR Marfă dlužila společnosti CFR Infrastructură, dostatečně malá na to, aby byla pokryta příjmy z likvidace (viz tabulka 13 níže).

Tabulka 13

Přehled přibližných částek získaných zpět za závazky z obchodního styku společnosti CFR Marfă v roce 2014 (začátek roku)

	1. leden 2014 (v milionech RON)	Podíl z celkové částky (%)	Přibližné částky získané zpět za závazky z obchodního styku v roce 2014 (v milionech RON)	Podíl z celkové částky (%)
Závazky z obchodního styku vůči společnosti CFR Infrastructură	213,47	67	213,47	100
Závazky z obchodního styku celkem	**318,72**	**100**	**318,72** [1]	**100**

[1] Výpočet přibližných částek získaných zpět je podobný tomuto výpočtu za rok 2012 v **tabulce 11**. Výše závazků vůči úřadu ANAF a ostatním státním věřitelům se rovnala nule, jelikož všechny dluhy byly odepsány při kapitalizaci pohledávky a pro následný rok nebyly evidovány žádné další dluhy po splatnosti. I v případě konzervativního scénáře umožňujícího 10 % snížení likvidační hodnoty aktiv (s cílem zohlednit 3,4 % poklesu účetní hodnoty aktiv oproti roku 2012) a zachování všech ostatních nákladů beze změny (navzdory poklesu počtu zaměstnanců a snížení dluhů vůči bankám), zbývající částka po zaplacení prioritních kategorií ([…] milionů RON) by stále byla z velké části dostatečná pro splacení závazků z obchodního styku.

Zdroj: Podání Rumunska ze dne 24. prosince 2015, Private Investor Test application (Uplatnění kritéria soukromého investora), Deloitte, 29. března 2013, odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 39, výpočty Komise.

(245) Jak je uvedeno v tabulce 13 výše, společnost CFR Infrastructură by plně získala zpět své závazky od CFR Marfă prostřednictvím likvidace ve formě prodeje aktiv (jednotlivě nebo v balíčcích, aby byla zajištěna maximalizace výnosů z prodeje). Místo toho čekáním umožnila další akumulaci dluhu, čímž snížila pravděpodobnost úspěšného získání částky zpět. V roce 2013 byl dluh společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči společnosti CFR Infrastructură ve výši 155,99 milionu RON (cca 33,91 milionu EUR) a v roce 2014 ve výši 166,94 milionu RON (cca 36,3 milionu EUR). Naopak dluh společnosti CFR Marfă po splatnosti u společnosti CFR Infrastructură se v roce 2015 více než zdvojnásobil (a dosáhl výše 452,42 milionu RON, cca 98,35 milionu EUR).

(246) *Za druhé*, Rumunsko vysvětluje, že společnost CFR Infrastructură podnikla v letech 2013–2018 určité kroky k vymáhání svých pohledávek u společnosti CFR Marfă, mimo jiné prostřednictvím platebních příkazů a/nebo rozhodčích řízení, a po roce 2016 prostřednictvím soudního vymáhání ([170]). Komise je však toho názoru, že tyto kroky se týkaly pouze částí dluhů a byly zjevně nedostatečné pro získání celé dlužné částky zpět.

(247) Přesněji řečeno, společnost CFR Infrastructură v roce 2014, v roce následujícím po kapitalizaci pohledávky a neúspěšné privatizaci v roce 2013, žádné takové kroky k vymáhání dluhu nepodnikla. V následujících letech částky, v jejichž souvislosti společnost CFR Infrastructură iniciovala rozhodčí a soudní řízení jako rázné kroky k vymáhání dluhů společnosti CFR Marfă, představovaly pouze malé zlomky z celkových závazků z obchodního styku dlužných společností CFR Marfă takto: v roce 2015 se rozhodčí řízení v souvislosti s částkou […] milionů RON (cca […] milionů EUR) týkalo pouhých 4,74 % závazků z obchodního styku; v roce 2016 se rozhodčí a soudní řízení v souvislosti s částkou […] milionů RON (cca […] milionů EUR) týkalo pouhých 15,5 % závazků z obchodního styku dlužných společností CFR Marfă.

(248) Až později, ve druhé polovině roku 2017, společnost CFR Marfă zintenzivnila své snahy při vymáhání dluhu prostřednictvím rozhodčích a soudních řízení. V roce 2017 se tato řízení týkala celkové částky […] milionů RON (cca […] milionů EUR) a představovala 49,34 % závazky z obchodního styku. V roce 2018 se rozhodčí a soudní řízení v souvislosti s částkou […] milionů RON (cca […] milionů EUR) týkalo pouhých 42,61 % závazků z obchodního styku dlužných společností CFR Marfă společnosti CFR Infrastructură. Rumunsko tvrdí, že příslušná pravomocná rozhodnutí soudů a rozhodčích soudů přisoudila společnosti CFR Infrastructură celé částky odpovídající těmto rozhodčím a soudním řízením.

(249) Komise však konstatuje, že na základě informací poskytnutých Rumunskem (viz 98. bod odůvodnění a násl.) se společnosti CFR Infrastructură podařilo do srpna 2018 získat zpět od společnosti CFR Marfă prostřednictvím soudních a mimosoudních opatření pouze část jejích dluhů (cca […] milionů RON (cca […] milionů EUR)), takže společnosti CFR Infrastructură stále zůstával značný dluh po splatnosti ve výši přibližně […] milionů RON (cca […] milionů EUR), jak je uvedeno v tabulce 7 výše. Z této částky pokryla soudní rozhodnutí pouze cca […] milionů RON (cca […] milionů EUR) (viz 98. bod odůvodnění výše). Z tohoto důvodu nebyla podstatná částka dluhu společnosti CFR Marfă po splatnosti pokryta soudními a mimosoudními opatřeními iniciovanými společností CFR Infrastructură a ve skutečnosti byla získána zpět ještě menší částka (viz 96. bod odůvodnění).

(250) Kromě toho, pokud jde o část dluhů po splatnosti pokrytých rozsudky soudů, týkala se dohoda o změně splátkového kalendáře z roku 2018 pouze změny splátkového kalendáře pro úroky a penále u dlužné jistiny společnosti CFR Marfă, jelikož Rumunsko nepředložilo žádné důkazy o krocích podniknutých při vymáhání jistiny. Přestože ustanovení dohody o změně splátkového kalendáře z roku 2018 stanoví, že jistina ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR) bude i nadále získávána zpět prostřednictvím realizace zabavení uložených na movitý a nemovitý majetek společnosti CFR Marfă, Rumunsko navzdory výslovným žádostem Komise neposkytlo žádné důkazy o počtu a typech těchto zabavení, jejich hodnotě i stupni jejich realizace.

(251) *Za třetí*, Rumunsko nezdokumentovalo ani nezdůvodnilo, proč výše uvedené kroky k vymáhání dluhu provedené společností CFR Infrastructură začaly tak pozdě po neúspěšné privatizaci v roce 2013. Rumunsko ani nevysvětlilo, ani nezdokumentovalo, proč zahájená rozhodčí řízení a soudní exekuční řízení nepokrývala celý dluh, který společnost CFR Marfă stále měla u společnosti CFR Infrastructură.

(252) Komise se proto domnívá, že taková shovívavost při vymáhání dluhů společnosti CFR Marfă naznačuje, že ani v letech 2017 a 2018, dlouho po její neúspěšné privatizaci v roce 2013, nejednala společnost CFR Infrastructură při vymáhání dluhů společnosti CFR Marfă jako subjekt v tržním hospodářství.

(253) *Za čtvrté*, Rumunsko tvrdí, že společnost CFR Infrastructură nemohla žádat o vymáhání, které by vedlo k likvidaci společnosti CFR Marfă z důvodu jejího strategického charakteru (viz 233. bod odůvodnění výše). Opět, jak tomu bylo v případě *opatření 2*, také u *opatření 5* připouští tímto argumentem Rumunsko, že skutečný motiv společnosti CFR SA k nevymáhání dluhů byl nehospodářské povahy (viz 179. až 181. bod odůvodnění).

(254) Kromě výše uvedených argumentů se Komise domnívá, a to i z následujících důvodů, že obezřetný soukromý účastník trhu, který se nachází v situaci společnosti CFR Infrastructură, by roky nepokračoval v zásobování společnosti CFR Marfă, aniž by usiloval o získání dlužné částky zpět, a místo toho by se na roky omezil na prostý výpočet úroků a penále.

([170]) Viz příloha 2 k odpovědi Rumunska ze dne 12. května 2017 a podání Rumunska ze dne 6. října 2017 v odpovědi na dodatek ke stížnosti ze dne 19. září 2017.

(255) *Za prvé*, Komise konstatuje, že obtížná a neustále se zhoršující finanční situace společnosti CFR Marfă byla společnosti CFR Infrastructură dobře známa již od roku 2010. Společnost CFR Infrastructură měla proto dostatek času na přípravu, interní posouzení a provedení kroků k vymáhání svých pohledávek v případě další neúspěšné privatizace v roce 2013. Místo okamžitých kroků k vymáhání dluhu, včetně snahy o získání dlužné částky zpět od společnosti CFR Marfă u soudu, zahájila společnost CFR Infrastructură takové řízení v souvislosti s podstatnou výší dluhu až v roce 2017, to znamená až ve stadiu, kdy čelila bezprostřední hrozbě zahájení formálního řízení Komisí. Konkrétně v květnu 2017 navštívil komisař pro hospodářskou soutěž Rumunsko a informoval rumunské orgány, že v případě společnosti CFR Marfă bude pravděpodobně rozhodnuto o zahájení vyšetřovacího řízení. Komise se tudíž domnívá, že žádný obezřetný soukromý účastník trhu by nečekal tak dlouho na získání svých pohledávek zpět.

(256) *Za druhé*, na žádost Komise předložilo Rumunsko řadu interních dokumentů, například zápisy z příslušných schůzí podílníků společnosti CFR Infrastructură a podkladové prezentace/zprávy představenstva, díky nimž společnost CFR Infrastructură vzala na vědomí akumulaci dluhů společnosti CFR Marfă a rozhodla se nepodniknout opatření nucené exekuce nebo omezit přístup společnosti CFR Marfă na své koleje ([171]). Rumunsko nicméně neposkytlo žádné studie (vypracované interně nebo zadané externím konzultantům), na jejichž základě byla přijata rozhodnutí týkající se vymáhání, nebo spíše nevymáhání dluhů společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură v období po kapitalizaci pohledávky v roce 2013 a které by z ekonomického hlediska ospravedlnily velmi shovívavý přístup společnosti CFR Infrastructură k vymáhání částek, které jí dlužila společnost CFR Marfă.

(257) *Za třetí*, jak již bylo vysvětleno v souvislosti s *opatřením 2* výše (viz tabulka 12 a 234. a 253. bod odůvodnění), je Komise toho názoru, že společnost CFR Infrastructură nebylo možné považovat za dodavatele společnosti CFR Marfă pro vlastní spotřebu, a tudíž závislého na existenci společnosti CFR Marfă jako hlavním zdroji svých výnosů v období po kapitalizaci pohledávky v roce 2013. Ačkoli z hlediska železniční nákladní dopravy působila společnost CFR Marfă na téměř jedné polovině trhu, představovala po kapitalizaci pohledávky v roce 2013 a dále pouze méně než jednu pětinu příjmů společnosti CFR Infrastructură. Rovněž z hlediska dynamiky se podíl příjmů připadajících na společnost CFR Marfă v celkové železniční nákladní dopravě od kapitalizace pohledávky v roce 2013 neustále snižoval. A konečně, i v případě likvidace společnosti CFR Marfă po vymáhání dluhů v soudním řízení iniciovaným společností CFR Infrastructură v období po neúspěšné privatizaci v roce 2013 bylo vysoce nepravděpodobné, že by provoz odpovídající společnosti CFR Marfă zcela zmizel, protože by přepravní smlouvy a její aktiva vstoupily na trh a byly by s největší pravděpodobností obsluhovány jejími konkurenty.

(258) Na základě všech výše uvedených ohledů dospěla Komise k závěru, že *opatření 5* poskytuje společnosti CFR Marfă výhodu v podobě nevymáhání jejích dluhů, a tudíž tím, že jí nabízí podporu ve formě platební facility, kterou by od trhu v období po kapitalizaci pohledávky v roce 2013 a po dobu platnosti opatření podpory jinak nezískala.

(259) S cílem stanovit výhodu spojenou s financováním, které státem vlastněná společnost CFR Infrastructură poskytla společnosti CFR Marfă ve formě nevymáhaných akumulovaných dluhů, Komise připomíná, že obtížná situace společnosti CFR Marfă byla soukromým bankám a dalším finančním institucím dobře známa dlouho před kapitalizací pohledávky v roce 2013 a po následné neúspěšné privatizaci. Zatímco se finanční situace po tomto významném odpisu dluhu na krátkou dobu zlepšila, společnost CFR Marfă i přesto nadále akumulovala další dluh, zejména vůči svému hlavnímu dodavateli, společnosti CFR Infrastructură, a v následujících letech bez výjimky zaznamenávala ztráty (viz 241. bod odůvodnění výše). Neexistovaly tedy žádné důvody domnívat se, že po neúspěšné privatizaci by se úvěruschopnost společnosti CFR Marfă změnila. Naopak bylo spíše jisté, že by společnost nebyla schopna dosáhnout na dlouhodobé financování od trhu.

(260) Proto ve stejném duchu jako u metodiky pro *opatření 1 a 2* (viz 203. až 209. bod odůvodnění a 237. až 239. bod odůvodnění výše) se výše výhody spojená s financováním poskytnutým společností CFR Infrastructură ve formě nevymáhaných akumulovaných částek, které jí dluží společnost CFR Marfă, po kapitalizaci pohledávky v rámci *opatření 5* rovná jistině dluhu společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči společnosti CFR Infrastructură do roku 2018 (včetně) snížené o částku 115,79 milionu RON (cca 25,17 milionu EUR), což odpovídá 15 % *opatření 2* neodepsaným kapitalizací pohledávky v roce 2013 (viz 240. bod odůvodnění), a zvýšené o odpovídající tržní úroky do roku 2018 (včetně). Poskytování podpory začíná bezprostředně po kapitalizaci pohledávky v červnu 2013 a daty poskytnutí podpory jsou data, kdy měla společnost CFR Marfă uhradit faktury vystavené společností CFR Infrastructură.

([171]) Viz příloha 1.2 odpovědi Rumunska ze dne 12. května 2017, která obsahuje interní dokumenty společnosti CFR Infrastructură, jako jsou různé prezentace představenstva pro valnou hromadu ze dne 8. 12. 2015, 8. 4. 2014, 7. 3. 2016.

(261) Tržní úrok by se měl určit pomocí tržní úrokové sazby z výše jistiny po splatnosti.

(262) Komise konstatuje, že společnost CFR Infrastructură již účtovala úroky a penále za dluhy společnosti CFR Marfă po splatnosti (viz tabulka 7 výše), které jen za rok 2018 činily […] milionů RON (cca […] milionů EUR). Pokud jde o úrok, nemůže být menší než úrok vypočítaný v souladu se sdělením z roku 2008. Tržní úroková sazba je tedy maximum mezi i) úrokovou sazbou vypočítanou v souladu se sdělením z roku 2008 za příslušné období k *opatření 5* a ii) úrokovou sazbou a penále účtovanými a uplatňovanými společností CFR Infrastructură za příslušné období po kapitalizaci pohledávky v roce 2013 a do roku 2018 včetně. Pokud je tedy úroková a sankční sazba uplatňovaná společností CFR Infrastructură na jistinu po splatnosti rovna tržní úrokové sazbě, která měla být účtována na dluhy společnosti CFR Marfă po splatnosti na základě sdělení z roku 2008, nebo je vyšší, pak by výše úroku a penále skutečně účtovaná společností CFR Infrastructură měla být připočtena k jistině. Pokud byla úroková a sankční sazba uplatňovaná společností CFR Infrastructură nižší než tržní úroková sazba na základě sdělení z roku 2008, musí být použita tržní úroková sazba na základě sdělení z roku 2008.

(263) V každém případě je **výše podpory pro opatření 5 nejméně 834,29 milionu RON (cca 181,37 milionu EUR)** ([172]), což je výše celkového dluhu po splatnosti, který dlužila společnost CFR Marfă společnosti CFR Infrastructură na konci roku 2018, snížená o částku 115,79 milionu RON (cca 25,17 milionu EUR), což odpovídá 15 % *opatření 2* neodepsaných kapitalizací pohledávky v roce 2013 (viz 240. bod odůvodnění).

4.1.5.5. iii) Opatření 3 – kapitalizace pohledávky ve výši 1 669 milionů RON (cca 363 milionů EUR)

Předběžné úvahy o údajném schválení kapitalizace pohledávky, jak tvrdí Rumunsko

(264) Rumunsko se domnívá (viz 107. bod odůvodnění výše), že kapitalizace pohledávky byla schválena rozhodnutím Rady ze dne 22. října 2013. Jak je však dále vysvětleno v 322. bodě odůvodnění a násl., Komise je toho názoru, že výše uvedené rozhodnutí Rady nenahrazuje samo o sobě kontrolu státní podpory; naopak memorandum o porozumění schválené rozhodnutím Rady výslovně vyžaduje dodržování pravidel státní podpory pro restrukturalizační opatření, která mělo Rumunsko přijmout ([173]).

(265) V tomto ohledu Komise rovněž uvádí, že proces privatizace několika státem vlastněných podniků uvedený v memorandu o porozumění s Rumunskem byl skutečně sledován a odrazil se v různých zprávách Komise, včetně zprávy „*The Balance of Payments Programme. Romania, 2013–2015*“ (Program pro platební bilance: Rumunsko, 2013–2015). Na rozdíl od názoru Rumunska (viz 107. až 110. bod odůvodnění výše) se však Komise domnívá, že citovaná zpráva ve skutečnosti zdůraznila samotnou existenci obav z hlediska státní podpory v souvislosti s kapitalizací pohledávky v roce 2013 ve prospěch společnosti CFR Marfă. To lze jasně vidět na způsobu, jakým Komise ve zprávě vysvětluje, že tyto obavy týkající se státní podpory „by zmírnila“ slibovaná a dlouho očekávaná privatizace. V každém případě, navzdory slibům Rumunska obsaženým v různých memorandech o porozumění s EU, nebyl proces privatizace společnosti CFR Marfă po neúspěšném pokusu o privatizaci v roce 2013 ve skutečnosti nikdy oficiálně zahájen, natož úspěšně dokončen, ani šest let po kapitalizaci pohledávky v roce 2013. Komise zejména připomíná, že rozhodnutí Rady opravňující členský stát k zavedení osvobození (od daně) nemá za následek to, že by Komisi bylo bráněno v přezkumu, zda toto osvobození představuje státní podporu ([174]). Stejně tak se Rumunsko nemůže dovolávat existence rozhodnutí Rady, které zmiňuje, pro legitimní očekávání (viz rovněž 323. bod odůvodnění níže).

(266) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že tvrzení Rumunska, podle kterého byla kapitalizace pohledávky schválena pro účely státní podpory rozhodnutím Rady ze dne 22. října 2013, je neopodstatněné.

([172]) Viz odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, body 36 a 37 a odpovídající příloha 6 obsahující dohodu o změně splátkového kalendáře z roku 2018. Komise konstatuje, že závazky společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči společnosti CFR Infrastructură předložené Rumunskem v bodě 36 se významně liší od údajů o dluhu po splatnosti uvedených v bodě 39. Komise porovnala tyto údaje s údaji uvedenými v dohodě o změně splátkového kalendáře z roku 2018 a domnívá se, že částky nejvíce se blížící realitě situace v oblasti závazků na konci roku 2018 jsou částky uvedené v bodě 36 odpovědi Rumunska.

([173]) Viz oddíl B bod 9 přílohy 1 k memorandu o porozumění.

([174]) Viz rozsudek Soudního dvora *Eurallumina* ve věci C-272/12 P *Komise v. Irsko a další*, ECLI:EU:C:2013:812 ze dne 10. prosince 2013.

Nepoužitelnost kritéria subjektu v tržním hospodářství

(267) Za prvé, jak již bylo vysvětleno ve 179. až 181. bodě odůvodnění, se Komise též s ohledem na *opatření 3* domnívá, že kritérium subjektu v tržním hospodářství není použitelné.

(268) Připomíná se však, že Komise provedla ověření kritéria subjektu v tržním hospodářství v rozhodnutí o zahájení řízení. Komise měla konkrétně pochybnosti o tom, zda by veřejní věřitelé společnosti CFR Marfă (tj. úřad ANAF a společnost CFR Infrastructură) schválením kapitalizace pohledávky ve výši 363 milionů EUR jednali stejným způsobem, jakým by jednal subjekt v tržním hospodářství, a poskytli jí výhodu. Přesněji řečeno měla Komise pochybnosti o tom, že by mimořádné nařízení č. 61/2013 (popsané v poznámce pod čarou č.27 výše) o převodu dluhů společnosti CFR Marfă ve výši 1 669 milionů RON (cca 363 milionů EUR) na kapitál v červnu 2013, a tedy podstatném snížení jejích dluhů, vyhovělo kritériu subjektu v tržním hospodářství.

(269) S ohledem na výše uvedené Komise ověří výsledek posouzení hypotetického kritéria subjektu v tržním hospodářství v souvislosti s *opatřením 3*, třebaže se domnívá, že toto kritérium použitelné není.

Hypotetické použití kritéria subjektu v tržním hospodářství

(270) S cílem zjistit, zda *opatření 3* poskytuje společnosti CFR Marfă neoprávněnou výhodu, Komise posuzuje, zda úřad ANAF, též zástupce každého z ostatních veřejných věřitelů CNPP, ANOFM, CNAS a CFR Infrastructură, usiloval o vymáhání veřejného dluhu se stejnou péčí jako soukromý věřitel, který se snaží vymáhanou dlužnou částku maximalizovat ([175]).

(271) V tomto ohledu, pokud podnik, který musí reagovat na výrazné zhoršení své finanční situace, navrhne svým věřitelům dohodu nebo řadu dohod o restrukturalizaci dluhu s cílem vyřešit svou situaci a vyhnout se likvidaci, každý věřitel se musí rozhodnout s ohledem na částku, která je mu v rámci navrhované dohody nabízena, a na částku, kterou by podle svého očekávání mohl získat po případné likvidaci podniku. Jeho volbu ovlivňuje řada faktorů, jako je jeho postavení přednostního či běžného zástavního věřitele oprávněného ze zástavy na nemovitosti, povaha a rozsah jeho případného zajištění, jeho hodnocení šance firmy stát se ziskovou a částka, kterou by obdržel v případě likvidace ([176]). Ověření kritéria subjektu v tržním hospodářství navíc vyžaduje realistické posouzení úpadku oproti restrukturalizaci, což znamená, že „*částka, kterou obdrží v případě likvidace*“, musí být porovnávána s „*hodnocením šance firmy stát se ziskovou*“ ([177]).

(272) Jak je popsáno ve 116. a 117.)bodě odůvodnění, Rumunsko tvrdilo, že mezi opatřeními ve prospěch společnosti CFR Marfă a předchozími případy, které se týkaly státem vlastněných železničních společností a v nichž Komise provedla ověření kritéria subjektu v tržním hospodářství a zjistila, že opatření nepředstavují podporu, je velká podobnost.

(273) Komise uvádí, že rozhodnutí ZSSK Cargo uvedené Rumunskem (viz 116. bod odůvodnění výše) se týká úvěru ve výši 166 milionů EUR, který Slovensko poskytlo provozovateli železniční nákladní dopravy Železničná spoločnosť Cargo Slovakia. V této konkrétní věci Komise konstatovala, že: (1) ve stejnou dobu byly předloženy podobné orientační bankovní nabídky; (2) na základě referenčního srovnání byl účtovaný úrok víceméně v souladu s úrokovými sazbami, které hradily společnosti ve srovnatelné finanční situaci; (3) úvěr byl poskytnut na základě studie, která ukázala, že společnost bude schopna úvěr splatit.

(274) Komise připomíná, že kritérium subjektu v tržním hospodářství se provádí v každém jednotlivém případu, přičemž zvláštní pozornost se věnuje specifičnostem každé situace. Posouzení a zjištění, zda je úvěr v souladu s trhem, se ve slovenském případě velmi liší od situace společnosti CFR Marfă, kde opatření mají formu nevymáhání dluhů po celá léta a odepsání významného dluhu pro běžné obchodní činnosti. Posouzení kritéria subjektu v tržním hospodářství v tomto konkrétním případu proto vychází z jiného prostředí a nemusí nutně vést ke stejnému závěru.

(275) Komise konstatuje, že kapitalizace pohledávky byla založena na dříve akumulovaných závazcích společnosti CFR Marfă vůči úřadu ANAF ([178]) a společnosti CFR Infrastructură ([179]), uvedených v následující tabulce.

([175]) Věc C-342/96 *Tubacex*, ECLI:EU:C:1999:210, bod 46, věc C-256/97 *DMT*, ECLI:EU:C:1999:332, bod 21, věc C-480/98 *Magefesa*, ECLI:EU:C:2000:559, věc T-152/99 *Hamsa*, ECLI:EU:T:2002:188, bod 167.

([176]) Věc T-152/99 *Hamsa*, ECLI:EU:T:2002:188, bod 168.

([177]) Rozhodnutí Komise ze dne 5. července 2005 ve věci státní podpory č. C 20/04 (ex NN 25/04) ve prospěch společnosti Huta Częstochowa SA, Úř. věst. L 366, 21.12.2006, s. 1, 118. bod odůvodnění.

([178]) Tvořených jistinou ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR) a úroky a penále ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR). Viz příloha 4 připomínek Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, strana 3.

([179]) Tvořených dohromady jistinou ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR) a úroky a penále ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR). Viz příloha 4 připomínek Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, strana 3.

Tabulka 14

Podrobnosti o výši zadlužení odepsaného kapitalizací pohledávky v roce 2013

Závazky, které byly předmětem kapitalizace pohledávky	Před kapitalizací pohledávky v červnu 2013		Před kapitalizací pohledávky v červnu 2013		
			Výše dluhu převedeného na kapitál		*Podíl dluhu převedeného na kapitál* *%*
	v milionech RON	*v milionech EUR*	*v milionech RON*	*v milionech EUR*	
I. **Závazky vůči státnímu rozpočtu**, z toho	**1 001,2**	**217,65**	**1 001,2**	**217,65**	***100***
i) dlužná jistina	(…)	(…)	(…)	(…)	
ii) úroky a penále	(…)	(…)	(…)	(…)	
II. **Dlužné závazky vůči společnosti CFR Infrastructură**, z toho:	**783,78**	**170,39**	**667,99**	**145,22**	***85***
v rámci OUG 32/2013, z toho:			**527,20**	**114,61**	*67*
iii) dlužná jistina			(…)	(…)	
iv) úroky a penále			(…)	(…)	
v rámci OUG 61/2013, z toho:			**140,79**	**30,61**	*18*
v) dlužná jistina			(…)	(…)	
vi) úroky a penále			(…)	(…)	
CELKEM	**1 784,98**	**388,04**	***1 669,19***	***362,87***	**94**

Zdroj: Výpočty Komise na základě přílohy 4 k připomínkám Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, strana 3, a odpověď Rumunska z května 2017, bod 17.

(276) Navzdory výslovné výzvě Komise uvedené ve 132. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení Rumunsko ve svých podáních během šetření neposkytlo navíc ke zprávě společnosti Deloitte nové relevantní informace o vhodnosti kapitalizace pohledávky v roce 2013 a o způsobu, jakým byla provedena. Rumunsko spíše zopakovalo závěry zprávy společnosti Deloitte, která byla kritizována již v rozhodnutí o zahájení řízení.

(277) Rumunsko rovněž neposkytlo žádné dostupné soudobé informace, které ho vedly ke schválení kapitalizace pohledávky v roce 2013, mimo jiné informace dostupné během hloubkové prověrky a zprávy o hodnotě aktiv společnosti CFR Marfă, které byly připraveny pro privatizaci následující po neúspěšné privatizaci v roce 2013, podrobnosti o hypotézách a referenčních hodnotách podporujících diskontní sazby použité ve zprávě společnosti Deloitte, hodnotu a odůvodnění likvidačních faktorů použitých k určení maximálního možného výnosu z prodeje aktiv společnosti CFR Marfă v souvislosti s konkurzním řízením a jakékoli další informace, které mu umožňují zohlednit další odpisy ve scénáři zpožděného úpadku.

(278) Přes výslovnou žádost Komise uvedenou ve 132. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení Rumunsko neposkytlo žádný odhad návratnosti očekávané rumunským státem od ještě větší investice do těžce zadlužené společnosti, jako byla společnost CFR Marfă, v době kapitalizace pohledávky v roce 2013 ani řádné odůvodnění.

(279) Komise se *především* domnívá, že scénář kapitalizace pohledávky byl životaschopný pouze v případě okamžité následné privatizace společnosti CFR Marfă, k níž však nedošlo. Složitá finanční situace společnosti CFR Marfă byla státním věřitelům a společnosti CFR Infrastructură známa celá léta a vyhlídky na privatizaci společnosti byly riskantní, a to i s ohledem na předchozí neúspěšné pokusy o její privatizaci. Navíc v období těsně před kapitalizací pohledávky bylo zřejmé, že zájem o společnost projevilo jen velmi málo potenciálních kupujících a že pravděpodobnost úspěšné privatizace nebyla zaručena. Komise má za to, že žádný rozumný subjekt v tržním hospodářství by nesouhlasil s odpisem tak významných dluhů společnosti v obtížích, jako byla v té době společnost CFR Marfă, aniž by zajistil jejich obnovení v případě neúspěšné privatizace (např. prostřednictvím mechanismu zpětného vyžádání a s dalšími zárukami za částky, které mu CFR Marfă bude dlužit v případě likvidace po neúspěšné privatizaci). V tomto případě provedly rumunské orgány kapitalizaci pohledávky bez jakýchkoli preventivních opatření, což potvrzuje, že kapitalizace pohledávky v roce 2013 nebyla v souladu se zásadou subjektu v tržním hospodářství.

(280) *Za druhé*, Komise se rovněž domnívá, že rozhodnutí státu podstoupit kapitalizaci pohledávky zohlednilo faktory, které obvykle neurčují chování účastníka trhu. Jak Rumunsko uznalo ve svých různých podáních během období šetření, likvidace společnosti nikdy nebyla platnou možností pro různé státní věřitele. Ve skutečnosti byly veškeré kroky k vymáhání dluhu, které by vedly k blokování činnosti společnosti CFR Marfă, považovány za opatření narušující národní bezpečnost, národní hospodářství a mající značný sociální dopad (viz 78., 82., 169. a 170. bod odůvodnění výše).

(281) *Za třetí* a navíc k odepsání dluhů bez jakékoli jejich sekuritizace se Komise též domnívá, že zpráva společnosti Deloitte sama o sobě nebyla dostatečným základem pro rozhodnutí Rumunska o převodu dluhů společnosti CFR Marfă na kapitál, i když byla vypracována v březnu 2013, pouhých několik měsíců před rozhodnutím Rumunska (tj. v červnu 2013).

(282) Komise konkrétně nejprve konstatuje, že hlavní vstup do metody odhadu příjmů skutečně poskytla samotná společnost CFR Marfă a tento vstup nebyl nezávisle ověřen žádným nezávislým konzultantem. Jak bylo vysvětleno v nedávné judikatuře, důkazní břemeno nese členský stát, který tvrdí, že jednal jako soukromý investor, a má poskytnout veškeré nezbytné důkazy, aby prokázal, že jednal jako soukromý investor usilující o dlouhodobý zisk. Studie založené na neověřených odhadech pocházejících od samotného podniku nejsou v tomto ohledu spolehlivé ([180]). Komise dále konstatuje, že i když si rumunské orgány byly vědomy slabých stránek těchto prognóz a odhadů, nepřijaly břemeno spočívající v provedení posouzení citlivosti prognóz a základních předpokladů, ani nevyhodnotily pravděpodobnost výsledků a událostí. Například prognózy v privatizačním scénáři byly založeny na příliš optimistickém předpokladu, že se provozní příjem společnosti CFR Marfă zvýší v období od roku 2013 do roku 2017 o […] %, a to především díky zvýšení o […] % v tunokilometrech. Údaje z minulosti však jasně ukázaly, že společnost CFR Marfă v desetiletí před plánovanou privatizací svou činnost stále omezovala (viz vývoj jejích podílů na trhu v tabulce 1 a stálý, významný pokles jejích příjmů v tabulce 4 výše).

(283) V tomto kontextu Komise dále poznamenává, že pozitivní výsledek zprávy společnosti Deloitte podporující kapitalizaci pohledávky byl založen na následné úspěšné privatizaci. Zpráva společnosti Deloitte potvrzuje, že *„s ohledem na ekonomickou situaci společnosti [CFR Marfă] a vývoj jejích rozpočtových dluhů by to způsobilo, že v důsledku pokračování její činnosti bez likvidace nebo privatizace by tento dluh nadále rostl s ještě nižšími perspektivami na oživení, než jsou ty současné [2013]“*.

(284) Zpráva společnosti Deloitte však neobsahuje žádné posouzení vyhlídek dvoufázové privatizace společnosti CFR Marfă (tj. 1. fáze v roce 2013 s privatizací 51 % většinového podílu, 2. fáze v roce 2017 s privatizací 49 % menšinového podílu). V okamžiku, kdy bylo neodvolatelně rozhodnuto o kapitalizaci pohledávky (tj. 13. června 2013), nebyly předloženy žádné závazné nabídky a stále nebylo jasné, zda privatizace bude úspěšná. Podle veřejně dostupných informací byl první pokus o privatizaci společnosti CFR Marfă v roce 2013 zrušen a znovu zveřejněn (viz 31. až 33. bod odůvodnění výše). Ačkoli byli tři předběžně kvalifikovaní uchazeči, předložili pouze své nezávazné vyjádření zájmu bez jakéhokoli závazného příslibu. Podle veřejně dostupných informací navíc všichni předběžně kvalifikovaní uchazeči, kromě společnosti GFR, v červnu 2013 od transakce odstoupili (viz 37. bod odůvodnění výše). Mimoto, i když společnost GFR předložila závaznou nabídku, privatizace selhala.

([180]) Viz věc T-93/17 *Duferco Long Products SA v. Komise*, ECLI:EU:C:2018:558, body 54–55. „54. *Pris collectivement, il apparaît ainsi que ces documents sont, pour l'essentiel, des documents internes au groupe Duferco, se limitant à des études de l'activité du groupe ou à la présentation de chiffres, dont certains ne sont pas datés. S'agissant des rapports d'expertise externes, ceux-ci ont été réalisés, à la demande du groupe Duferco, sans aucun contrôle des comptes ni aucun audit de l'entreprise en cause et ne contiennent que des estimations fondées sur des documents communiqués par le groupe Duferco, dont la fiabilité n'est à aucun moment éprouvée par l'expert concerné.*“

(285) Komise dále konstatuje, že s plánovanou privatizací 51 % většinového podílu ve společnosti CFR Marfă v roce 2013 v průměrném scénáři stát očekával zisk […] milionů RON (cca […] milionů EUR) a zbývající částka […] milionů RON (cca […] milionů EUR) měla být podle očekávání získána při druhé fázi privatizace v roce 2017 (viz 30. až 34. bod odůvodnění výše). To je třeba porovnat s výsledky poměrně jistého výsledku scénáře likvidace, který byl (v nejlepším případě) pouze o 88,22 milionu RON (cca 19 milionů EUR) nižší než ve velmi nejistém scénáři dvoufázové privatizace ([181]).

(286) Ve scénáři likvidace byla kromě toho uplatněna sleva z tržní hodnoty aktiv ([…] milionů RON) v průměru mezi […] % a […] % ([182]). Pokud by byla použita nižší sleva z tržní hodnoty aktiv, byly by výsledky scénáře likvidace ještě vyšší. Jak však bylo uvedeno výše, Rumunsko neposkytlo žádné odůvodnění zvolených likvidačních faktorů ani žádnou referenční hodnotu, kterou auditorské společnosti skutečně používaly během příslušného období pro podobné odhady.

(287) Komise zopakovala svou žádost a požádala Rumunsko, aby poskytlo úrovně použitelných zákonných likvidačních faktorů během posuzovaného období. Rumunsko ve své odpovědi uvedlo, že „*[p]okud jde o ocenění majetku dlužníka buď v exekučním řízení, nebo v insolvenčním řízení, bez ohledu na to, zda jde o movitý nebo nemovitý majetek, zákon výslovně nestanoví snížení v likvidaci, ale to diktují různé prvky, například: metoda ocenění schválená věřiteli, jednotlivě nebo hromadně, povaha majetku, atraktivita trhu, míra opotřebení, zájem potenciálních uchazečů atd. Proto vzhledem k tomu, že v takové hypotéze existuje řada proměnných prvků, […] není možné odhadnout výsledek ocenění*“ ([183]).

(288) V této souvislosti se Komise domnívá, že výsledky scénáře likvidace se zdají být dost jisté, jelikož úspěch procesu likvidace nezávisí na existenci jednoho jediného kupujícího, a vzhledem k omezujícím předpokladům týkajícím se prodejní ceny jednotlivých aktiv ve scénáři privatizace.

(289) Pokud jde o pohledávky úřadu ANAF (a dalších státních věřitelů – CNPP, ANOFM a CNAS) a společnosti CFR Infrastructură vůči společnosti CFR Marfă, Komise se domnívá, že kapitalizace pohledávky v roce 2013 nebyla nejlepší dostupnou možností pro získání dlužných částek. Podle scénáře likvidace ve zprávě společnosti Deloitte by úřad ANAF byl schopen získat zpět [90–100] % pohledávek státního věřitele, zatímco v roce 2010 mohl podle scénáře likvidace získat zpět 100 % pohledávek státních věřitelů. Ve scénáři likvidace z roku 2012 stejné zprávy společnosti Deloitte by společnost CFR Infrastructură neměla vyhlídky na získání pohledávky zpět (viz tabulka 15 níže), zatímco ve scénáři likvidace z roku 2010 mohla očekávat, že získá zpět [40–50] % svých pohledávek (viz tabulka 11 výše). Je však třeba poznamenat, že v letech 2010 až 2012 úřad ANAF (a další státní věřitelé) a společnost CFR Infrastructură umožnily společnosti CFR Marfă zvýšit své dluhy vůči ní o [90–100] % (na základě výše uvedené tabulky 7).

(290) Komise je toho názoru, že právě toto zvýšení zadlužení v průběhu času způsobilo pozitivní ([184]) ověření kritéria subjektu v tržním hospodářství ohledně kapitalizace pohledávky v roce 2013, popsané ve zprávě společnosti Deloitte, i když na základě nerealistického předpokladu brzké privatizace. Vyšší úroveň zadlužení společnosti CFR Marfă vůči konsolidovanému rozpočtu státu (zejména úřady ANAF, CNPP, ANOFM a CNAS) a společnosti CFR Infrastructură do roku 2013 vedla k nižší míře zpětného získání podle scénáře likvidace z roku 2012 než ve scénáři kapitalizace pohledávky. V důsledku toho toto vyšší zadlužení vůči konsolidovanému rozpočtu státu a společnosti CFR Infrastructură zvýšilo částku, která měla být získána zpět při kapitalizaci pohledávky, následované privatizací v rámci ověření kritéria subjektu v tržním hospodářství, provedeného ve zprávě společnosti Deloitte, o částku […] milionů RON (cca […] milionů EUR), neboť podle tohoto scénáře se předpokládalo, že společnost CFR Marfă splatí všechny zbývající nesplacené dluhy (tj. dluhy, na které se nevztahovala kapitalizace pohledávky).

([181]) […] milionů RON (výsledky průměrného scénáře privatizace) – […] milionů RON (výsledky maximálního scénáře likvidace) = 88,22 milionu RON.

([182]) Zpráva společnosti Deloitte, strany 32–34, představuje minimální a maximální hodnoty různých likvidačních faktorů pro různé kategorie aktiv.

([183]) Viz bod 45 písm. a) a b) odpovědi Rumunska ze dne 27. června 2019.

([184]) Věc T-11/95 *BP Chemicals Ltd v. Komise*, ECLI:EU:T:1998:199, body 170–179, viz též například rozhodnutí Komise ze dne 10. března 2009 ve věci státní podpory C43/2007 – Polsko – Změna plánu restrukturalizace společnosti Huta Stalowa Wola S.A., Úř. věst. L 81, 26.3.2010, s. 1, 105. bod odůvodnění.

Tabulka 15

Přehled částek získaných zpět podle scénáře likvidace ve zprávě společnosti Deloitte

V milionech RON	31.12.2012	Přibližné částky získané zpět v roce 2012	% získaných částek v roce 2012
Účetní hodnota aktiv	**[…]**		
Likvidační hodnota aktiv ([1])	**(…)**		
— Likvidační náklady	**(…)**	**(…)**	100
— Platy	**(…)**	**(…)**	100
— Zaručené dluhy (bankovní úvěry)	**(…)**	**(…)**	100
Mezisoučet	**(…)**	**(…)**	**(…)**
— Dluhy vůči státnímu rozpočtu (splatné daně a platby sociálních příspěvků)	**(…)**	**(…)**	**[90–100]**
— Dluhy vůči státnímu rozpočtu z likvidace	**(…)**	**(…)**	**[90–100]**
Mezisoučet	**(…)**	**(…)**	**(…)**
— Závazky z obchodního styku vůči státem vlastněným podnikům	**(…)**	**(…)**	**[0–5]**
— Závazky z obchodního styku vůči jiným věřitelům	**(…)**	**(…)**	**[0–5]**
Celkový dluh nepokrytý likvidační hodnotou aktiv	**(…)**		

([1]) Minimální likvidační hodnota aktiv společnosti CFR Marfă k 31.12.2012 podle zprávy společnosti Deloitte.
Zdroj: Podání Rumunska, 24. prosince 2015, Private Investor Test application (Uplatnění kritéria soukromého investora), Deloitte, 29. března 2013.

(291) Na základě výše uvedených úvah dospěla Komise k závěru, že *opatření 3* poskytuje společnosti CFR Marfă výhodu v podobě nevymáhání a odpisu akumulovaného dluhu poskytnutého v okamžiku kapitalizace pohledávky. Hodnota této podpory odpovídá plné výši zadlužení odepsaného prostřednictvím kapitalizace pohledávky ve výši 1 669 milionů RON (cca 363 milionů EUR). Komise konstatuje, že podpora v rámci *opatření 3* vychází ze stejných zdrojů odpovídajících opatření 1 a z 85 % zdrojů odpovídajících *opatření 2*, což je zohledněno při určení celkové výše podpory, aby se zabránilo dvojímu započtení.

4.1.5.6. iv) Celkové posouzení hospodářské výhody opatření 1, 2, 3 a 5

(292) Po posouzení existence ekonomické výhody s ohledem na každé opatření samostatně provádí Komise také obecnější posouzení toho, zda lze opatření považovat za jednu trvající státní intervenci do společnosti CFR Marfă.

(293) Komise konstatuje, že společnost CFR Marfă nedosahovala od roku 2008 žádných zisků a prošla několika neúspěšnými pokusy o privatizaci, z nichž ani jeden nevedl k její likvidaci, a to navzdory její neustále se zhoršující finanční situaci. *Opatření 1, 2, 3 a 5* popsaná výše se navíc jeví jako neoddělitelně spjatá a jsou součástí stejného hlavního cíle, kterým je dlouholetá podpora a udržení společnosti CFR Marfă na trhu, jakož i zajišťování pracovních míst pro její zaměstnance prostřednictvím nevymáhání dluhů, odpisu dluhů a nepřetržitého poskytování služeb infrastruktury.

(294) Tato státní strategie, jak udržet společnost CFR Marfă ve všech ohledech nad vodou, se jeví jako ještě jasnější, když se vezme v úvahu i) stejná totožnost poskytovatelů opatření, totiž že všechno jsou to státní úřady nebo subjekty; ii) chronologie dotčených opatření (*opatření 1 a 2* byla poskytnuta v období 2010–2013, zatímco *opatření 3* bylo poskytnuto v červnu 2013 jako pouhý důsledek rozhodnutí umožnit masivní akumulaci dluhu v předchozím období); iii) jejich účel, tj. udržet společnost CFR Marfă za každou cenu aktivní na trhu a vyhnout se likvidaci; a iv) (finanční a riziková) situace podniku během celého tohoto období trvajícího déle než osm let.

(295) Kromě toho *opatření 3* by bez *opatření 1 a 2* neexistovalo. Akumulované dluhy přímo vůči státnímu rozpočtu v rámci *opatření 1* (přímá intervence) a vůči společnosti CFR Infrastructură v důsledku pokračujících dodávek v rámci *opatření 2* (nepřímá intervence) byly později přeměněny na *opatření 3*. *Opatření 3* vede k zesílené výhodě ve prospěch společnosti CFR Marfă v návaznosti na kombinaci *opatření 1 a 2* a tuto výhodu nelze oddělit od výhody v rámci *opatření 1 a 2*.

(296) Jelikož *opatření 3* vychází z *opatření 1 a 2* a protože *opatření 5* je pouze pokračováním *opatření 2*, představují všechna tato opatření řadu vzájemně závislých intervencí ([185]) souvisejících se společným cílem státu udržet společnost CFR Marfă nad vodou, a lze je tedy přičíst státu. Komise rovněž konstatuje, že po roce 2013 došlo k posunu, kdy společnost CFR Marfă již neevidovala dluhy vůči státnímu rozpočtu a místo toho evidovala podstatně vyšší nárůst dluhu vůči společnosti CFR Infrastructură. To vysvětluje skutečnost, že pro účely účasti v nabídkových řízeních týkajících se poskytování přepravních služeb pro některé státní společnosti byla stanovena podmínka, že uchazeči nesmí mít nesplacené dluhy vůči úřadu ANAF.

(297) Obecně, také s přihlédnutím k minulým neúspěchům privatizace, by se subjekt v tržním hospodářství v situaci, která se nejvíce blíží k situaci státu, nejprve pokusil maximalizovat své vymáhání dluhu od společnosti CFR Marfă tím, že by vyčerpal všechny možné prostředky, které má k dispozici, včetně včasného podání žádosti o vymáhání svých jednotlivých pohledávek k soudu a následného iniciování likvidace společnosti CFR Marfă.

(298) Celková podpora poskytnutá státem společnosti CFR Marfă se tedy rovná celkové výši dluhu (včetně jistiny, úroků a penále), který dluží společnost CFR Marfă v rámci opatření *1, 2 a 5*, plus rozdíl mezi úroky a penále účtovanými úřadem ANAF a společností CFR Infrastructură a tržní úrokovou sazbou vypočítanou v souladu se sdělením z roku 2008. Podpora poskytnutá společnosti CFR Marfă v rámci *opatření 3* ve formě kapitalizace pohledávky v přibližné výši 363 milionů EUR v roce 2013 je již obsažena ve výši podpory v rámci *opatření 1 a 2*, a proto nebude přičtena k částce, která má být získána zpět, aby se zamezilo dvojímu započtení.

4.1.6. *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy*

(299) Veřejná podpora může hospodářskou soutěž narušit i tehdy, pokud podniku, který je jejím příjemcem, nepomáhá rozšířit činnost a získat podíl na trhu. Postačuje, pokud podpora tomuto podniku umožňuje udržet si silnější soutěžní postavení, než by měl v případě, že by podpora poskytnuta nebyla. Aby se podpora považovala za podporu narušující hospodářskou soutěž, zpravidla postačuje, aby podpora poskytovala příjemci výhodu tím, že ho osvobodí od nákladů, které by jinak musel vynaložit v rámci běžných činností ([186]).

(300) Veřejné podpory pro podniky představují státní podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU, pokud *„ovlivňují obchod mezi členskými státy“*. V této souvislosti není třeba prokazovat skutečný dopad dotčené podpory na obchod mezi členskými státy, ale pouze to, zda daná podpora může tento obchod ovlivnit. Soudy Unie zejména konstatovaly, že *„pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje zejména postavení určitých podniků oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř [Unie], je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn“* ([187]).

([185]) Viz věc T-11/95 *BP Chemicals Ltd v. Komise*, ECLI:EU:T:1998:199, body 171 a násl.
Viz též rozhodnutí Komise ve věci SA.33926 týkající se opatření státní podpory Belgie ve prospěch skupiny Duferco, 345. až 353. bod odůvodnění, k dispozici na adrese: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/250264/250264_1739911_271_2.pdf.

([186]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 3. března 2005, *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, bod 55.

([187]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. ledna 2015 ve věci *Eventech v. The Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, bod 65, rozsudek Soudního dvora ze dne 8. května 2013, *Libert a další*, spojené věci C-197/11 a C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, bod 76.

(301) Lze mít za to, že veřejné podpory mohou ovlivňovat obchod mezi členskými státy i tehdy, když není příjemce přímo zapojen do přeshraničního obchodu. Dotace může například ztížit hospodářským subjektům v jiných členských státech vstup na trh tím, že zachovává nebo zvyšuje místní nabídku ([188]).

(302) Společnost CFR Marfă působí v železniční nákladní dopravě, tj. na konkurenčních trzích v Evropě (viz 13. až 16. bod odůvodnění výše). Komise má za to, že tím, že společnosti CFR Marfă byla poskytnuta možnost pokračovat v jejích činnostech a odepsat veřejné dluhy formou kapitalizace pohledávky, mohou *opatření 1, 2, 3 a 5* zlepšit konkurenční postavení společnosti CFR Marfă ve srovnání s jejími vnitrostátními a mezinárodními konkurenty na vnitřním trhu.

(303) Komise proto vyvozuje závěr, že *opatření 1, 2, 3 a 5* narušila nebo mohla narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

4.1.7. *Závěr o existenci podpory*

(304) Jelikož čtyři z pěti opatření splňují všechny podmínky pro existenci státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU (viz pododdíly 4.1.2 až 4.1.6 výše), vyvozuje Komise tento závěr:

(1) *Opatření 1* představuje státní podporu rovnající se výši jistiny dluhu společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči úřadu ANAF (a dalším veřejným věřitelům) od roku 2010 do kapitalizace pohledávky v roce 2013 ([…] milionů RON, cca […] milionů EUR, viz tabulka 8) plus odpovídající tržní úrok (a penále). V každém případě činí celková výše podpory v rámci *opatření 1* **nejméně 1 001,2 milionu RON (cca 217,65 milionu EUR)** a skládá se z jistiny dluhu ve výši […] RON (cca […] milionů EUR) a z úroků a penále účtovaných úřadem ANAF do června 2013 ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR, viz 209. bod odůvodnění), přičemž tuto částku lze ještě zvýšit o tržní úrokovou sazbu (209. bod odůvodnění). Poskytování podpory začíná v roce 2010 a daty poskytnutí podpory jsou data, kdy měla společnost CFR Marfă uhradit faktury vystavené úřadem ANAF (a ostatními státními věřiteli zastoupenými úřadem ANAF), a to až do kapitalizace pohledávky v červnu 2013.

(2) *Opatření 2* představuje státní podporu rovnající se jistině dluhu společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči společnosti CFR Infrastructură těsně před kapitalizací pohledávky v roce 2013 (cca […] milionů RON, cca […] milionů EUR, viz poznámka pod čarou č. 179, plus jistina neodepsaného dluhu po splatnosti) a odpovídajícím tržním úrokům (a penále). V každém případě činí výše podpory v rámci *opatření 2* **nejméně 783,78 milionu RON (cca 170,39 milionu EUR)**, což odpovídá jistině dluhu, který byl odepsán v červnu 2013 ([…] milionů RON, cca […] milionů EUR), dluhu po splatnosti, který nebyl odepsán v červnu 2013 (115,79 milionu RON, cca 25,17 milionu EUR), plus nejméně úrok skutečně účtovaný společností CFR Infrastructură ve výši […] milionů RON (cca […] milionů EUR, viz 239. bod odůvodnění), přičemž tuto částku lze ještě zvýšit o tržní úrokovou sazbu (238. bod odůvodnění). Poskytování podpory začíná v roce 2010 a trvá až do kapitalizace pohledávky v červnu 2013 a daty poskytnutí podpory jsou data, kdy měla společnost CFR Marfă uhradit faktury vystavené společností CFR Infrastructură, až do kapitalizace pohledávky v červnu 2013.

(3) *Opatření 3* představuje státní podporu pro celkovou výši kapitalizace pohledávky v roce 2013 ve výši 1 669,19 milionu RON (cca 363 milionů EUR); jak je vysvětleno výše (viz 291. bod odůvodnění), podpora v rámci *opatření 3* již zahrnuje podporu *opatření 1* a *opatření 2*, a proto se podpora v rámci *opatření 3* nepřičítá k celkové částce podpory, aby se zabránilo dvojímu započítání částky jistiny a úroků vztahující se k *opatřením 1 a 2* a odepsané v rámci *opatření 3*.

(4) *Opatření 4* nepředstavuje státní podporu od kapitalizace pohledávky v červnu 2013 do roku 2018 včetně.

(5) *Opatření 5* představuje státní podporu rovnající se výši jistiny dluhu po splatnosti od kapitalizace pohledávky v roce 2013 na konci roku 2018 snížené o zbývající výši zadlužení společnosti CFR Marfă po splatnosti vůči společnosti CFR Infrastructură, která nebyla zahrnuta do kapitalizace pohledávky v roce 2013 (v celkové výši 115,79 milionu RON, cca 25,17 milionu EUR, což je součástí opatření 2), plus odpovídající tržní úroky (a penále). V každém případě je **výše podpory pro opatření 5 nejméně 834,29 milionu RON (cca 181,37 milionu EUR), což je** výše celkového dluhu po splatnosti, který dlužila společnost CFR Marfă společnosti CFR Infrastructură na konci roku 2018, snížená o částku 115,79 milionu RON (cca 25,17 milionu EUR),

([188]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. ledna 2015 ve věci *Eventech v. The Parking Adjudicator*, C-518/13, ECLI:EU:C:2015:9, bod 66, rozsudek Soudního dvora ze dne 8. května 2013, *Libert a další*, spojené věci C-197/11 a C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, bod 77, rozsudek Tribunálu ze dne 4. dubna 2001 ve věci *Friulia Venezia Giulia*, T-288/97, ECLI:EU:T:2001:115, bod 41.

odpovídající 15 % opatření 2 neodepsaných kapitalizací pohledávky v roce 2013 (viz 240. a 263. bod odůvodnění), přičemž tato částka může být ještě zvýšena o tržní úrokovou sazbu (262. bod odůvodnění). Poskytování podpory začíná bezprostředně po kapitalizaci pohledávky v červnu 2013 a daty poskytnutí podpory jsou data, kdy měla společnost CFR Marfă uhradit faktury vystavené společností CFR Infrastructură.

4.2. **Podnik v obtížích**

(305) Pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a 2014 ([189]) stanoví definici podniků v obtížích pro účely posouzení slučitelnosti podpory na záchranu a restrukturalizaci podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

4.2.1. *Použitelnost pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a 2014*

(306) V souladu s bodem 137 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 „Komise prověří, zda se podpory na záchranu či restrukturalizaci poskytnuté bez schválení Komise, a tedy v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy slučují s vnitřním trhem na základě těchto pokynů, pokud je celá podpora nebo **její část** poskytnuta po zveřejnění pokynů v Úředním věstníku Evropské unie“. (zvýraznění doplněno)

(307) Dále podle bodu 138 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 „[v]e všech ostatních případech bude Komise postupovat podle pokynů platných v době, kdy byla podpora poskytnuta“.

(308) Jak je vysvětleno v poznámce pod čarou č. 27 a ve 24., 77. a 86. bodě odůvodnění, *opatření 1 a 2* (dluhy společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu a společnosti CFR Infrastructură) byly v červnu 2013 *opatřením 3* z velké části převedeny na kapitál. Komise se proto domnívá, že *opatření 1, 2 a 3* byla poskytnuta před zveřejněním pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014. Pokud jde o *opatření 5*, proběhlo po provedení *opatření 3* v roce 2013 a pokračovalo po zveřejnění pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 (tj. 31. července 2014). Vzhledem k tomu, že *opatření 1, 2, 3 a 5* představují státní podporu, podpora nebyla poskytnuta se souhlasem Komise. Představují tudíž protiprávní podporu (viz oddíl 4.3, 319. až 320. bod odůvodnění).

(309) Na základě výše uvedených úvah Komise znovu opakuje svůj závěr v rozhodnutí o zahájení řízení a domnívá se, že pro posouzení *opatření 1, 2 a 3* se použijí pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a pro posouzení *opatření 5* pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014.

(310) V každém případě by závěr, že společnost CFR Marfă byla podnikem v obtížích, byl stejný jak podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004, tak podle pokynů z roku 2014.

4.2.2. *Posouzení finanční situace společnosti CFR Marfă podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a 2014*

(311) Jak bylo uvedeno výše, pro *opatření 1, 2 a 3* jsou použitelné pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Ve smyslu bodu 10 písm. a) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 je podnik v obtížích *„v případě společnosti s omezeným ručením vlastníků, kde došlo ke ztrátě více než poloviny zapsaného kapitálu a kde ke ztrátě více než jedné čtvrtiny tohoto kapitálu došlo za posledních 12 měsíců“*.

(312) Společnost CFR Marfă je společnost s omezeným ručením vlastníků ([190]) (viz 11. bod odůvodnění výše). Jak je shrnuto v tabulce 4, nebyly od roku 2009 její rezervy dostatečné k absorbování jejích ztrát. V roce 2009 přišla o 62 % svého upsaného základního kapitálu z důvodu akumulovaných ztrát ve výši 141,84 milionu RON (cca 31 milionů EUR) a utrpěla roční ztrátu ve výši 341,98 milionu RON (cca 74 milionů EUR). V letech 2012 a 2013 přišla o 443 %, resp. 71 % upsaného základního kapitálu v důsledku akumulovaných ztrát ve výši 1 149,12 milionu RON (cca 250 milionů EUR), resp. 1 565,68 milionu RON (cca 340 milionů EUR) a roční ztráta činila 405,09 milionu RON (cca 88 milionů EUR), resp. 262,92 milionu RON (cca 57 milionů EUR).

([189]) Pokyny Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (dále jen „pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004“), Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2, pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích („pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014“), Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1.

([190]) Viz poznámka pod čarou č. 1 odpovídající bodu 10 písm. a) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Viz též poznámka pod čarou č. 25 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014. To se týká zejména typů společností uvedených v příloze I směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU ze dne 26. června 2013 o ročních účetních závěrkách, konsolidovaných účetních závěrkách a souvisejících zprávách některých forem podniků, o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/43/ES a o zrušení směrnic Rady 78/660/EHS a 83/349/EHS (Úř. věst. L 182, 29.6.2013, s. 19). U Rumunska se to týká: societate pe acțiuni, societate cu răspundere limitată, societate în comandită pe acțiuni.

(313) Kromě toho se zdá, že společnost CFR Marfă je v obtížích rovněž podle ustanovení bodu 11 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Konkrétně, jak ukazuje tabulka 4, vykazovala společnost CFR Marfă i) neustále výrazné ztráty nejméně od roku 2009 (ztráty ve výši 141,84 milionu RON (cca 30,83 milionů EUR) v roce 2009, 535,27 milionu RON (cca 116,36 milionů EUR) v roce 2010, 405 milionů RON (cca 88,04 milionů EUR) v roce 2012 a 263 milionů RON (cca 57,17 milionů EUR) v roce 2013), vedoucí k zápornému kapitálu (– 343,5 milionu RON (cca – 74,67 milionu EUR) v roce 2010 a – 904,6 milionu RON (cca – 196,65 milionu EUR v roce 2012), (ii) rostoucí dluh (z částky 1 261,6 milionu RON (cca 274,26 milionu EUR) v roce 2009 neustále narůstající až na částku 2 186,6 milionu RON (cca 475,35 milionu EUR) v roce 2012) a (iii) klesající příjmy (neustále klesající obrat z částky 1 097,3 milionu RON (cca 238,54 milionu EUR) v roce 2009 na částku 1 020,6 milionu RON (cca 221,87 milionu EUR) v roce 2012). Podle bodu 10 písm. a) a bodu 11 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 byla společnost CFR Marfă tudíž od roku 2009 podnikem v obtížích.

(314) Jak bylo uvedeno výše (viz 309. bod odůvodnění), pro *opatření 5* jsou použitelné pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014. Ve smyslu bodu 20 písm. a) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 je podnik v obtížích *„v případě společnosti s ručením omezeným, kde v důsledku kumulace ztrát došlo ke ztrátě více než poloviny upsaného základního kapitálu. Tento případ nastává, když odečtení kumulovaných ztrát od rezerv (a jiných prvků, jež se obecně považují za regulatorní kapitál společnosti) vede k negativní kumulativní částce, která překračuje polovinu upsaného základního kapitálu*“. Kromě toho podle bodu 20 písm. c) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 *„je podnik považován za podnik v obtížích, pokud bude v krátkodobém či střednědobém výhledu bez zásahu státu téměř s jistotou odsouzen k ukončení činnosti*“.

(315) Rumunsko uvedlo, že společnost CFR Marfă nebyla a není v obtížích ve smyslu pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci (sdělení 2014/C 249/01 po roce 2014 ([191]).

(316) Komise však konstatuje, že v roce 2014, rok po kapitalizaci pohledávky v roce 2013, se finanční situace společnosti CFR Marfă nadále zhoršovala. Přišla o 73 % svého upsaného základního kapitálu z důvodu akumulovaných ztrát ve výši 1 828,88 milionu RON (cca 398 milionu EUR) a utrpěla roční ztrátu ve výši 27,16 milionu RON (cca 5,9 milionu EUR). V každém případě by v roce 2014 a následujících letech byla situace společnosti CFR Marfă výrazně horší, kdyby v roce 2013 neproběhla kapitalizace pohledávky, při níž byla odepsána většina dluhů společnosti a její finanční situace byla uměle „vylepšena“.

(317) Komise rovněž bere na vědomí, že podle Rumunska společnost CFR Marfă splňuje kritéria podle jeho vnitrostátního práva pro to, aby bylo na žádost jejích věřitelů zahájeno kolektivní insolvenční řízení (tj. dosažení závazků po splatnosti vyšších než 40 000 RON a překročení splatnosti o více než 60 dnů) ([192]). Komise zdůrazňuje, že společnost CFR Marfă skutečně splňovala kritéria svého vnitrostátního práva pro to, aby mohla být předmětem kolektivního insolvenčního řízení, a to nejen od roku 2009 (viz 22. až 25. bod odůvodnění), ale také od roku 2014. Na rozdíl od názoru Rumunska není pro to, aby podnik byl považován za podnik v obtížích, nutné, aby byl v platební neschopnosti. Spíše stačí, aby dotyčná společnost splňovala podmínky pro zahájení insolvenčního řízení podle vnitrostátního práva. To pro společnost CFR Marfă zcela jistě platí i po kapitalizaci pohledávky. Podstatná výše závazků společnosti CFR Marfă po splatnosti ve vztahu ke společnosti CFR Infrastructură (viz 23. a 24. bod odůvodnění a odpovídající tabulka 7 výše) ukazuje, že prahová hodnota 40 000 RON (cca 8 695,7 EUR) překračující více než 60 dní byla z velké části dosažena. Pokud jde o *opatření 5*, byla tedy společnost CFR Marfă podle bodu 20 písm. a) a c) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 podnikem v obtížích od roku 2014.

(318) V důsledku toho Komise dospěla k závěru, že společnost CFR Marfă je podle bodu 10 písm. a) a bodu 11 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a podle bodu 20 písm. a) a bodu 20 písm. c) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 podnikem v obtížích. Konkrétně se společnost CFR Marfa potýkala s problémy přinejmenším od roku 2009, tedy také od roku 2010 a do června 2013 včetně, tedy v období, kdy byla poskytnuta opatření 1, 2 a 3, jakož i po kapitalizaci pohledávky v červnu 2013, kdy bylo poskytnuto opatření 5. Jak bylo uvedeno výše, rumunský trh železniční nákladní dopravy byl liberalizován až v roce 2008 ([193]); z toho důvodu lze vliv nových provozovatelů komplikující postavení společnosti CFR Marfă na vnitrostátním trhu zaznamenat až počínaje rokem 2009.

([191]) Viz též připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, oddíl III bod 2.

([192]) Ustanovení čl. 5 odst. 1 bodů 20 a 72 rumunského zákona č. 85 ze dne 21. dubna 2006 o insolvenčním řízení, ve znění pozdějších předpisů z roku 2014. Prahová hodnota byla před rokem 2014 dokonce ještě nižší, a sice 10 000 RON (cca 2 173,9 EUR) po dobu 30 dnů.

([193]) Viz sdělení Komise „Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům“ zveřejněné dne 22. července 2008, k dispozici na adrese: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:184:0013:0031:CS:PDF.

4.3. **Zákonnost podpory**

(319) Komise konstatuje, že *opatření 1 a 2* byla poskytována nejméně od roku 2010, *opatření 3* bylo poskytnuto v červnu 2013, *opatření 5* bylo poskytováno nejméně od roku 2014 a všechna představují podporu. Tato podpora nebyla poskytnuta se souhlasem Komise, a proto Rumunsko nesplnilo povinnost nekonat podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy.

(320) Státní podpora byla poskytována a vyplácena bez oznámení od roku 2010, přičemž významná výše celkové podpory byla poskytnuta během kapitalizace pohledávky v červnu 2013, a je tudíž protiprávní.

4.4. **Slučitelnost podpory a právní základ pro posouzení**

4.4.1. *Předběžné úvahy týkající se posouzení slučitelnosti*

(321) Jak bylo vysvětleno ve 107. bodě odůvodnění, Rumunsko tvrdí, že kapitalizaci pohledávky schválila Rada Evropské unie ve svém rozhodnutí Rady ze dne 22. října 2013.

(322) Komise však uvádí, že rozhodnutí Rady ze dne 22. října 2013 nerozhoduje o slučitelnosti opatření navržených Rumunskem v příloze I memoranda o porozumění podle pravidel státní podpory jako takových; nerozhoduje tedy ani o kapitalizaci pohledávky v roce 2013 ve prospěch společnosti CFR Marfă. Jak již bylo vysvětleno v 265. až 266. bodě odůvodnění výše, judikatura Soudního dvora ve věci *Eurallumina* objasnila, že rozhodnutí Rady o osvobození od daně nepředstavuje povolení státní podpory a obdobně se Rumunsko nemůže dovolávat ani rozhodnutí Rady ze dne 22. října 2013 pro legitimní očekávání v souvislosti s kapitalizací pohledávky ([194]).

(323) O to více Komise zdůrazňuje, že memorandum o porozumění mezi EU a Rumunskem, na jehož základě bylo přijato rozhodnutí Rady ze dne 22. října 2013, výslovně vyžaduje, aby byla dodržována pravidla státní podpory pro restrukturalizační opatření, která má Rumunsko přijmout. Konkrétně příloha I (oddíl B bod 9) memoranda o porozumění uvádí mezi jinými specifickými opatřeními hospodářské politiky toto: „snížit nedoplatky státem vlastněných podniků restrukturalizací, která **má být prováděna v souladu s pravidly EU pro státní podporu a předcházením budoucím ztrátám** […]“ (zvýraznění přidáno). Podle názoru Komise toto ustanovení konkrétně odkazuje na případy, jako je restrukturalizace společnosti CFR Marfă.

(324) Komise tudíž dospěla k závěru, že tvrzení Rumunska, podle kterého rozhodnutí Rady ze dne 22. října 2013 schválilo kapitalizaci pohledávky, je nepodložené.

4.4.2. *Slučitelnost s pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a 2014*

(325) Jak je uvedeno v pododdílu 4.2.1. výše, společnost CFR Marfă byla bezpochyby společností v obtížích, a proto musí být slučitelnost podpory zjištěné Komisí v tomto rozhodnutí posouzena v souladu s podmínkami pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(326) Podle ustálené judikatury má členský stát, který žádá o možnost poskytnout podporu na základě odchylky od pravidel Smlouvy, povinnost spolupracovat s Komisí. Na základě této povinnosti je zejména povinen poskytnout veškeré informace, které Komisi umožní ověřit, že podmínky pro výjimku jsou splněny ([195]).

(327) V daném případě neuvedly rumunské orgány výslovně právní základ pro posouzení slučitelnosti, protože podle jejich názoru posuzovaná opatření podporu nepředstavují. Rumunsko přesto uvádělo podobnosti s předchozími případy Komise, ve kterých byla podpora shledána slučitelnou, zejména podpora na restrukturalizaci ve formě kapitalizace pohledávky ve prospěch řecké železniční společnosti Trainose, schválená Komisí podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU (viz 116. až 121. bod odůvodnění). Použitelnost tohoto právního základu je probrána v 332. bodě odůvodnění níže.

(328) Vzhledem k tomu, že společnost CFR Marfă lze považovat za podnik v obtížích (viz 318. bod odůvodnění výše), jediným důvodem slučitelnosti, který Komise určila v rozhodnutí o zahájení řízení ([196]), byla podpora na záchranu a restrukturalizaci vycházející z pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 v případě *opatření 1, 2 a 3* a z pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 v případě *opatření 5*. V souladu s bodem 137 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 „*Komise prověří, zda se podpory na záchranu či restrukturalizaci poskytnuté bez schválení Komise, a tedy v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy slučují s vnitřním trhem na základě těchto pokynů, pokud je celá podpora nebo její část poskytnuta po zveřejnění pokynů v Úředním věstníku Evropské unie*“. Dále podle bodu 138 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 „*[v]e všech ostatních případech bude Komise postupovat podle pokynů platných v době, kdy byla podpora poskytnuta*“.

([194]) Viz věc C-272/12 *Komise v. Irsko a další*, ECLI:EU:C:2013:812 ze dne 10.12.2013, bod 53.
([195]) Viz věc C-364/90, *Italská republika v. Komise Evropských společenství*, EU:C:1993:157, bod 20.
([196]) Viz rozhodnutí o zahájení řízení ve věci SA.43549 – Rumunsko – Údajná státní podpora společnosti CFR Marfă, 154. až 159. bod odůvodnění, k dispozici na adrese http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/272427/272427_1987287_50_2.pdf.

(329) Jak je vysvětleno v 275. bodě odůvodnění a v poznámce pod čarou č. 27, *opatření 1 a 2* (zadlužení společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu a společnosti CFR Infrastructură) byla v červnu 2013 *opatřením 3* převedena z velké části na kapitál. Komise se proto domnívá, že *opatření 1, 2 a 3* byla poskytnuta před zveřejněním pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014. Pokud jde o *opatření 5*, to proběhlo po provedení *opatření 3* v roce 2013 a pokračovalo po zveřejnění pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 (tj. 31. července 2014). A konečně, vzhledem k tomu, že bylo shledáno, že *opatření 4* podporu nepředstavuje (viz 215. a 304. bod odůvodnění výše), není slučitelnost u tohoto konkrétního *opatření 4* posuzována.

(330) Rumunsko tvrdí, že mezi opatřeními pro společnost CFR Marfă a jinými případy restrukturalizace železničních dopravců v EU, u nichž Komise shledala podporu slučitelnou, existuje velká podobnost (viz 117. bod odůvodnění a násl.).

(331) V tomto ohledu se však Komise domnívá, že mezi situací společnosti CFR Marfă a situací řecké a slovenské železniční společnosti existuje řada významných rozdílů, které nezaručují slučitelnost podpory pro společnost CFR Marfă jako v případě řecké a slovenské železniční společnosti. Specifičnosti těchto konkrétních případů jsou shrnuty níže.

(332) Kladná rozhodnutí Komise, jimiž schválila podporu na restrukturalizaci podle čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU pro společnost TRAINOSE a OSE převyšující 15 miliard EUR, byla přijata dne 16. června 2017. Oba precedenty je nutné zkoumat v kontextu probíhajícího makroekonomického programu obnovy pro Řecko, v němž byly společnosti OSE (správce železniční infrastruktury) a TRAINOSE (provozovatel železniční dopravy) označeny jako společnosti, které restrukturalizaci potřebují. V kontextu řeckého hospodářského ozdravného programu muselo Řecko restrukturalizovat svého veřejného správce železniční infrastruktury OSE. V únoru 2011 Řecko oznámilo ve prospěch společnosti OSE tři opatření. Pokud jde o společnost TRAINOSE, memorandum o porozumění s trojkou požadovalo od roku 2010 privatizaci společnosti TRAINOSE. Řecko společnost TRAINOSE restrukturalizovalo a reorganizovalo za účelem zvýšení její efektivity. Vzhledem ke skutečnosti, že na rozdíl od společnosti CFR Marfă, společnost TRAINOSE je jediným provozovatelem železniční dopravy a že společnost OSE je jediným správcem železniční infrastruktury, riziko přerušení, které by mohlo vyplynout z toho, že společnost TRAINOSE nebude schopna pokračovat v poskytování služeb železniční dopravy, by následně ohrozilo kontinuitu poskytování služeb osobní i nákladní železniční dopravy v Řecku a následně pak schopnost společnosti OSE udržovat železniční infrastrukturu.

(333) Díky privatizaci společnosti TRAINOSE prodejem společnosti TRENITALIA Řecko definitivě přerušilo vazby mezi svým správcem železniční infrastruktury a provozovatelem železniční dopravy. Komise se navíc domnívala, že vzhledem k mimořádným a zvláštním okolnostem v řeckém odvětví železniční dopravy je podpora společnosti TRAINOSE vhodná pro nápravu vážné poruchy řeckého hospodářství. Společnost TRAINOSE je totiž velmi důležitým přímým i nepřímým zaměstnavatelem v Řecku, kde je více než 99 % společností malými a středními podniky. Míra nezaměstnanosti byla v Řecku na historických maximech a představovala nejnáročnější proměnnou, kterou bylo třeba řešit (v rozmezí od 17,9 % v roce 2011 do 27,5 % v roce 2013 a v letech 2010 až 2017 trvale nad 20 %) ([197]). V Řecku čelí malé a střední podniky neobvyklým rizikům hospodářské volatility v důsledku nestabilního hospodářského prostředí země, a zejména dopadu, který má na přístup k financování, které je pro malé a střední podniky zásadní.

(334) Situace řeckého hospodářství a role zavedené železniční nákladní společnosti v Řecku, jak je popsána v případě TRAINOSE, se z několika důvodů zcela liší od hospodářské situace Rumunska a role společnosti CFR Marfă v hospodářství země v projednávané věci. Jak uvedla Komise, když použila čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU na opatření, která řeší situaci v Řecku, rozsah a doba trvání hospodářského poklesu, který Řecko zažívá, přesahuje problémy, které zažívala hospodářství členských států v kontextu standardního obchodního cyklu, v němž musí být hospodářské zpomalení přijato jako součást běžného růstu a vývoje. Komise uznala výjimečné dopady krize na různá hospodářská odvětví. V tomto kontextu Komise považovala prodloužení státní podpory, která byla poskytnuta řeckému finančnímu odvětví, do 30. června 2017 za nezbytné pro nápravu vážné poruchy řeckého hospodářství při použití čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. Tyto závěry týkající se situace řeckého hospodářství od prosince 2011 pro účely použití pravidel státní podpory zůstaly v platnosti. Tato situace měla dopady na řecké železniční odvětví a způsobila řadu narušení, například pokles poptávky po službách železniční dopravy, a to jak osobní, tak nákladní, v důsledku ukončení činnosti některých podniků a omezení hospodářské činnosti (například FYROM nebo EBZ), jakož i neschopnost některých podniků platit své účty a z toho vyplývající problémy s likviditou společnosti TRAINOSE. Komise podotkla, že v letech 2008 až 2012 dosáhl pokles osobní dopravy vyjádřený v osobokilometrech 49 % a pokles nákladní dopravy vyjádřený v tunokilometrech 64 %.

([197]) Tamtéž.

(335) Naopak na více než polovině (cca 64 % v tunokilometrech) trhu železniční nákladní dopravy v Rumunsku působí konkurenti. Situace v oblasti nezaměstnanosti v Rumunsku je velmi odlišná od situace v této oblasti v Řecku, přičemž míra nezaměstnanosti je bez výjimky za posledních deset let pod průměrem EU (nejvyšší roční míra nezaměstnanosti v Rumunsku od roku 2009 byla 7,2 % v roce 2011 a trvale klesala, přičemž v roce 2017 dosáhla 4,9 % a v roce 2018 hodnoty 4,2 %) ([198]). V této souvislosti nelze postavení společnosti CFR Marfă považovat za prvořadé ani z hlediska přímé, ani z hlediska nepřímé zaměstnanosti v Rumunsku. Dále je také vysoce nepravděpodobné, že by malé a střední podniky jako kategorie hospodářských subjektů byly zvlášť zasaženy potenciálním odchodem společnosti CFR Marfă jako takové z trhu, jelikož na více než 50 % trhu již působí její konkurenti a jelikož významnou část jejích zákazníků představují velké podniky ve vlastnictví státu.

(336) Další případ uváděný Rumunskem (viz 116. bod odůvodnění) se týká podpory pro společnost HŽ Cargo d. o. o. formou zrušení dluhu národního provozovatele železniční dopravy HZ Cargo ve výši 975 milionů HRK a odpovídající kapitalizace v roce 2015, která také znamenala zvýšení kapitálu této společnosti. Rumunsko připomíná, že v případě společnosti HZ Cargo byla státní podpora shledána protiprávní, přesto je slučitelná s vnitřním trhem podle čl. 107 odst 3 písm. c) SFEU, a proto společnost HZ Cargo podporu nemusela vrátit. Její situace se však od situace společnosti CFR Marfă také velmi liší. Zejména opatření poskytnuté společnosti HZ Cargo sloužilo k vyrovnání jasně stanovených a individualizovaných dluhů vzniklých před datem vstupu Chorvatska do Evropské unie (tj. 1. července 2013), což zjevně není případ společnosti CFR Marfă, jelikož Rumunsko vstoupilo do EU v roce 2007, tři roky před posuzovaným obdobím v projednávané věci.

(337) Pro úplnost Komise připomíná, že existuje další případ, v němž byla schválena podpora zavedené železniční společnosti a který se týkal grantu ve výši 96,5 milionu EUR pro slovenského zavedeného provozovatele železniční dopravy zcela ve vlastnictví státu na výstavbu nových dílen pro drobnou údržbu osobních vlaků (např. úklid vozů, doplňování vody nebo jiné drobné opravy). V tomto konkrétním případě Komise shledala, že grant představoval podporu, ale prohlásila podporu za slučitelnou s odůvodněním, že opatření přispěje k cílům společného zájmu Unie, zejména k přesunu dopravy ze silnic na železnici, k podpoře ochrany životního prostředí a odlehčení silnic. Komise připomíná, že závazky nabídnuté Slovenskem (zejména otevřený a nediskriminační přístup) v kombinaci s příspěvkem podpory k cílům společného zájmu Unie byly rozhodujícími faktory pro její závěr, že toto opatření nezpůsobí nepřiměřená narušení hospodářské soutěže, a proto ji schválila podle článku 93 SFEU.

(338) Je zřejmé, že výše uvedené případy se od projednávaného případu týkajícího se společnosti CFR Marfă podstatně liší.

(339) Rumunsko neoznámilo žádný smysluplný restrukturalizační plán v souladu se standardy požadovanými v *pokynech pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci.*

(340) V květnu 2017 se Rumunsko pouze odvolalo na různá „restrukturalizační opatření" ke zlepšení finanční situace společnosti CFR Marfă, včetně seznamu opatření na období 2017–2020. Kromě toho Rumunsko ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení předložilo dokument s názvem „Restructuring and reorganisation plan" (Plán restrukturalizace a reorganizace) pro společnost CFR Marfă, který byl přijat na valné hromadě společnosti v červnu 2014 ([199]), a průvodní roční seznam opatření ke zlepšení příjmů a snížení nákladů na roky 2014–2017 ([200]). Tyto dokumenty však celkově nesplňují standard vyžadovaný v pokynech pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci, aby byly považovány za *„proveditelný, soudržný a dalekosáhlý plán restrukturalizace"*. Ve skutečnosti všechny ukazatele budoucí ziskovosti a návratnosti, prognóza na období příštích 3–5 let, odhady budoucí poptávky, srovnání různých scénářů restrukturalizace (základní, pesimistické), SWOT analýza, podrobné informace o příslušné státní podpoře, vlastní příspěvek atd. chybí. V neposlední řadě se zdá, že různá restrukturalizační opatření předpokládaná v dokumentu z roku 2014 (ať už byla či nebyla provedena) nedovedla společnost ke stabilitě či ziskovosti ani v roce 2018, tedy v roce, kdy společnost pokračovala v akumulaci zadlužení vůči společnosti CFR Infrastructură a zapsaných ztrát.

(341) Přesněji řečeno, v roce 2018 společnost CFR Marfă utrpěla ztráty ve výši 158,05 milionu RON (cca 34 milionu EUR) a evidovala značné celkové (krátkodobé) zadlužení ve výši přibližně […] milionu RON (cca […] milionu EUR). Z toho více než 70 % tvořilo zadlužení vůči společnosti CFR Infrastructură (celkové zadlužení na konci roku činilo 884,3 milionu RON (cca 192 milionu EUR), z toho neuhrazený dluh ve výši 792,33 milionu RON (cca 172 milionu EUR) ([201]).

([198]) Údaje Eurostatu k dispozici on-line na adrese: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=une_rt_a&lang=en.
([199]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, bod III.4 a příloha 10.
([200]) Připomínky Rumunska k rozhodnutí o zahájení řízení, bod III.4 a příloha 12.
([201]) Odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 39.

(342) Rumunsko tedy neposkytlo žádné významné a přesvědčivé informace prokazující, že byla zavedena restrukturalizační opatření, která mají zajistit obnovení životaschopnosti společnosti. Velmi pozdě v řízení (během setkání s útvary Komise dne 24. července 2019) rumunské orgány uvedly, že společnost CFR Marfă pracuje na zprávě o strategii svého rozvoje. V každém případě by jakýkoli hypotetický aktualizovaný seznam opatření, který mohl být navržen po rozhodnutí o zahájení řízení, byl automaticky zaměřený do budoucnosti, zatímco rozhodnutí posuzuje státní opatření v minulosti, přinejmenším od roku 2010.

(343) V tomto konkrétním kontextu, ve kterém je společnost CFR Marfă od roku 2009 ve ztrátě, nejsou splněny podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci. Zejména vzhledem k značné částce podpory ve výši nejméně 2 619,27 milionu RON (cca 569,41 milionu EUR) a současné finanční situaci společnosti s neuhrazeným dluhem ve výši nejméně 792 milionů RON (cca 172 milionů EUR) ([202]) vůči společnosti CFR Infrastructură, neexistují žádné vyhlídky na to, že by společnost CFR Marfă přispěla skutečným a opravdovým vlastním dílem; ve stejném duchu není ani vyhlídka na životaschopnost bez další státní podpory.

(344) Vzhledem k přednímu postavení společnosti CFR Marfă v rumunském odvětví železniční nákladní dopravy a jejím značným podílům na různých výrobkových trzích, na nichž působí, by podle oddílu 3.6.2 pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci měla společnost CFR Marfă provést opatření, která mají omezit narušení hospodářské soutěže způsobená podporou. Komise v této souvislosti uvádí, že Rumunsko nenavrhlo žádná strukturální opatření ani opatření týkající se změn v jednání.

(345) Vzhledem k výše uvedenému došla Komise po fázi šetření tudíž k závěru, že žádné z opatření nesplňuje kritéria pro slučitelnou podporu na záchranu nebo restrukturalizaci, která jsou stanovena v pokynech pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(346) Pokud jde o čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, Komise neshledává žádný rámec nebo pokyny týkající se uplatňování čl. 107 odst. 3 Smlouvy, jež by bylo možné použít na posuzovaná opatření, jak je vysvětleno níže.

(347) Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy stanoví, že „podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem“, mohou být považovány za slučitelné s vnitřním trhem. V tomto ohledu poskytuje oddíl 4 pokynů pro železnice ([203]) rámec pro posouzení, zda lze podporu pro železniční podniky na vyrovnání dluhů prohlásit za slučitelnou podle pravidel Smlouvy pro státní podporu. Bod 53 pokynů pro železnice stanoví, že ve zvláštních případech, kdy se vyrovnané dluhy týkají výhradně koordinace dopravy, vyrovnávacích plateb za závazky veřejné služby nebo účetní normalizace, se slučitelnost těchto podpor posoudí na základě článku 93 Smlouvy.

(348) Podle bodu 54 pokynů pro železnice „[v] souvislosti s článkem 9 směrnice 91/440/EHS se Komise mimo jiné domnívá, že pokud se vyrovnání vztahuje ke starším dluhům, vzniklým předtím, než v platnost vstoupila směrnice 2001/12/ES, která stanovila podmínky pro otevření daného odvětví hospodářské soutěži, je nutné, aby za určitých podmínek bylo možno takové podpory schválit navzdory chybějící finanční restrukturalizaci“.

(349) Komise konstatuje, že podle bodu 56 pokynů pro železnice by v případě členských států, které k Unii přistoupily po vstupu směrnice 2001/12/ES v platnost dne 15. března 2001, měl být za referenční datum považován den přistoupení. V tomto ohledu je referenčním datem v tomto rozhodnutí den přistoupení Rumunska k EU, což je 1. leden 2007.

(350) Komise dále konstatuje, že není nutné posuzovat, zda jsou splněny kumulativní podmínky stanovené v bodech 55 až 60 pokynů pro železnice, aby mohla být podpora, kterou společnost CFR Marfă dostala, považována za slučitelnou na základě čl. 107 odst. 3 c) Smlouvy, protože ke všem opatřením posuzovaným v tomto rozhodnutí došlo později než ke dni přistoupení.

(351) Na základě výše uvedených skutečností dospívá Komise k závěru, že opatření státní podpory poskytnutá společnosti CFR Marfă nejsou slučitelná s vnitřním trhem.

([202]) Viz odpověď Rumunska ze dne 27. června 2019, bod 39.
([203]) Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům (Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13).

5. NAVRÁCENÍ PODPORY

(352) Podle SFEU a ustálené judikatury soudů Unie je Komise oprávněna rozhodnout, že dotyčný členský stát musí podporu upravit či zrušit, jestliže shledá, že je neslučitelná s vnitřním trhem ([204]). Soudy Unie rovněž opakovaně rozhodly, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, cílí na obnovení situace před poskytnutím podpory ([205]).

(353) Soudy Unie v této souvislosti stanovily, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí částky poskytnuté formou protiprávní podpory společně se zpětně získaným úrokem, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na vnitřním trhu ve vztahu ke svým konkurentům ([206]).

(354) V souladu s judikaturou se v čl. 16 odst. 1 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([207]) uvádí, že „[j]e-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil“.

(355) Vzhledem k tomu, že opatření 1, 2, 3 a 5 byla provedena v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie a mají být považována za protiprávní a neslučitelnou s podporou, musí být tudíž vrácena s cílem obnovit situaci, která existovala na vnitřním trhu před jejich poskytnutím. Navrácení se vztahuje na období od data, kdy byla podpora dána k dispozici příjemci, až do jejího skutečného navrácení. Částka, která má být navrácena, nese úroky až do dne skutečného navrácení.

(356) Jak je uvedeno v 326. až 351. bodě odůvodnění, podpora poskytnutá společnosti CFR Marfă na základě čtyř *opatření* (*1, 2, 3 a 5*) společně a ve výši nejméně 2 619,27 milionu RON (cca 569,41 milionu EUR), tj. částka podpory v rámci *opatření 1* ve výši nejméně 1 001,2 milionu RON (cca 217,65 milionu EUR) plus částka podpory v rámci opatření 2 ve výši nejméně 783,78 milionu RON (cca 170,39 milionu EUR), plus částka podpory odpovídající opatření 5 ve výši nejméně 834,29 milionu RON (cca 181,37 milionu EUR), plus odpovídající rozdíl úroku (až do výše tržního úroku) u všech dluhů po splatnosti (počítáno podle metodiky popsané ve 204. až 209., 237. až 238. a 260. až 262. bodě odůvodnění výše), byla provedena v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU a je třeba ji považovat za protiprávní a neslučitelnou podporu a musí být navrácena, aby mohla být obnovena situace, která na vnitřním trhu existovala před jejím poskytnutím.

(357) V souladu s ustálenou judikaturou nepředstavuje platební neschopnost příjemce a jeho neschopnost vrátit podporu platný důvod pro jeho osvobození od povinnosti podporu navrátit ([208]). V tomto případě lze v zásadě obnovit stav před vyplacením podpory a odstranit narušení hospodářské soutěže tím, že se pohledávka vzniklá z navrácení podpory zapíše na seznam pohledávek v rámci řízení o likvidaci pod dohledem soudu. V případě, že členský stát neměl možnost zajistit navrácení celé částky podpory, zapsání pohledávky splňuje povinnost navrácení, pokud insolvenční řízení vede ke skutečné likvidaci podniku, který obdržel protiprávní podporu, tj. k definitivnímu ukončení jeho činnosti ([209]).

6. ZÁVĚR

(358) Komise konstatuje, že *opatření 1, 2, 3 a 5* braná společně a odděleně představují státní podporu pro společnost CFR Marfă ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(359) Komise konstatuje, že *opatření 4* nepředstavuje státní podporu pro společnost CFR Marfă.

(360) Komise konstatuje, že Rumunsko zavedlo *opatření 1, 2, 3 a 5* protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.

(361) Komise vyvozuje závěr, že prvky podpory v rámci opatření 1, 2, 3 a 5 nejsou slučitelné s vnitřním trhem, jelikož nebyly splněny příslušné podmínky stanovené v pokynech pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a roku 2014 a nebyly zjištěny žádné jiné důvody slučitelnosti. Protiprávní a neslučitelná podpora musí být tudíž od příjemce získána zpět spolu s úroky pro navrácení podpory.

([204]) Rozsudek ze dne 12. července 1973, *Komise v. Německo*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, bod 13.
([205]) Rozsudek ze dne 21. března 1990, *Belgie v. Komise*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, bod 66.
([206]) Rozsudek ze dne 17. června 1999, *Belgie v. Komise*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.
([207]) Nařízení rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).
([208]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 2004, *Německo v. Komise*, C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238, bod 85, rozsudek Soudního dvora ze dne 15. ledna 1986, *Komise v. Belgie*, C-52/84, ECLI:EU:C:1986:3, bod 14, rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1990, *Belgie v. Komise*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, body 60 až 62.
([209]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. prosince 2012, *Komise v. Španělsko*, C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, bod 104.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Níže uvedená opatření, která jsou předmětem tohoto rozhodnutí, zavedlo Rumunsko protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU a společně i samostatně představují státní podporu:

a) nevymáhání a další akumulace dluhů společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu od roku 2010 do kapitalizace pohledávky v roce 2013;

b) nevymáhání a další akumulace dluhů společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură od roku 2010 do kapitalizace pohledávky v roce 2013;

c) kapitalizace pohledávky v roce 2013;

d) nevymáhání a další akumulace dluhů společnosti CFR Marfă vůči společnosti CFR Infrastructură po kapitalizaci pohledávky v roce 2013 až do roku 2018 včetně.

Článek 2

Níže uvedené opatření, které je předmětem tohoto rozhodnutí, nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU:

a) nevymáhání a další akumulace dluhů společnosti CFR Marfă vůči státnímu rozpočtu po kapitalizaci pohledávky v roce 2013 až do roku 2018 včetně.

Článek 3

Státní podpora v rámci opatření 3 je již zahrnuta v podpoře v rámci *opatření 1* a *opatření 2*, což je důvod, proč se podpora v rámci *opatření 3* nepřičítá k celkové částce podpory, aby se zabránilo dvojímu započtení podpory. Státní podpora ve výši nejméně 2 619,27 milionu RON (cca 569,41 milionu EUR), tj. částka podpory v rámci *opatření 1* (ve výši nejméně 1 001,2 milionu RON, cca 217,65 milionu EUR) plus částka podpory v rámci *opatření 2* (ve výši nejméně 783,78 milionu RON, cca 170,39 milionu EUR), plus částka podpory odpovídající *opatření 5* ve výši nejméně 834,29 milionu RON, cca 181,37 milionu EUR) a u každého z dluhů po splatnosti v rámci *opatření 1, 2 a 5* s odpovídajícím tržním úrokem (bude určen podle popsané metodiky výpočtu), ve všech případech poskytnutá Rumunskem protiprávně, v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie, ve prospěch společnosti CFR Marfă, je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 4

1. Rumunsko získá zpět od příjemce podporu uvedenou v článku 1.

2. Částky podpory, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly příjemci dány k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.

3. Úroky se vypočtou jako složený úrok v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ([210]) a s nařízením Komise (ES) č. 271/2008 ([211]), kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.

4. Rumunsko upustí od jakéhokoli dalšího nevymáhání dluhů uvedených v článku 1 s účinkem od data přijetí tohoto rozhodnutí.

Článek 5

1 Navrácení podpory uvedené v článku 1 je okamžité a účinné.

2. Rumunsko zajistí provedení tohoto rozhodnutí ve lhůtě šesti měsíců od jeho oznámení.

Článek 6

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí předá Rumunsko Komisi tyto informace:

a) celkovou částku (jistinu a úroky z vymáhané podpory), která má být od příjemce získána zpět;

([210]) Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

([211]) Nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ze dne 30. ledna 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1).

b) podrobný popis opatření k zajištění souladu s tímto rozhodnutím, jež již byla přijata a jež se plánují;

c) doklady prokazující, že příjemci bylo nařízeno podporu vrátit.

2. Rumunsko bude Komisi informovat o průběhu vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 1. Na žádost Komise bezodkladně předloží informace o opatřeních k provedení tohoto rozhodnutí, která již byla přijata a která se plánují. Dále předloží podrobné informace o částkách podpory a o úrocích, jejichž navrácení od příjemce již bylo dosaženo.

Článek 7

Toto rozhodnutí je určeno Rumunsku.

Komise může zveřejnit částku podpory a částku zpětně získaných úroků při uplatňování tohoto rozhodnutí, aniž je dotčen článek 30 nařízení (EU) 2015/1589.

V Bruselu dne 24. února 2020.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
výkonná místopředsedkyně