ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2017/2372

ze dne 16. června 2017

o státní podpoře SA.31250 – 2011/C (ex 2011/N), kterou Bulharsko zamýšlí poskytnout ve prospěch společností BDZ Holding EAD SA, BDZ Passenger EOOD a BDZ Cargo EOOD, a dalších opatřeních

(oznámeno pod číslem C(2017) 4051)

(Pouze anglické 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 18. května 2011 oznámilo Bulharsko Komisi určitá opatření ve prospěch společnosti BDZ Holding EAD SA ([2]) (dále jen „BDZ Holding“) a jejích dceřiných společností BDZ Passenger EOOD (dále jen „BDZ Passenger“) a BDZ Cargo EOOD (dále jen „BDZ Cargo“).

(2) Dopisem ze dne 20. května 2011 poskytlo Bulharsko Komisi další informace. Doplňkové informace si Komise vyžádala dopisy ze dne 15. července 2011 a 28. září 2011. Bulharsko poskytlo Komisi další informace dopisy ze dne 5. září 2011 a 7. října 2011.

(3) Dopisem ze dne 9. listopadu 2011 Komise Bulharsku sdělila, že se s ohledem na dotyčná opatření rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“). Dopisem ze dne 12. ledna 2012 podalo Bulharsko připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.

(4) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([3]). Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek.

(5) Komise obdržela připomínky od jedné zúčastněné strany. Tyto připomínky předala dopisem ze dne 16. května 2012 Bulharsku, které mělo možnost se k nim vyjádřit. Vyjádření Bulharska bylo obdrženo v dopise ze dne 13. června 2012. Dopisem ze dne 10. prosince 2012 Komise zúčastněné straně sdělila, že verze jejích připomínek bez důvěrných údajů byla předána Bulharsku.

(6) Dopisy ze dne 12. dubna 2012, 24. července 2012, 10. prosince 2012, 7. května 2013, 5. listopadu 2013, 6. května 2014, 6. června 2014, 29. července 2014, 29. dubna 2015, 14. prosince 2015, 26. dubna 2016, 15. září 2016, 20. října 2016 a 3. dubna 2017 si Komise vyžádala od Bulharska další informace.

(7) Bulharsko poskytlo Komisi další informace dopisy ze dne 7. června 2012, 28. září 2012, 31. ledna 2013, 1. února 2013, 30. května 2013, 2. října 2013, 15. října 2013, 2. prosince 2013, 3. ledna 2014, 6. února 2014, 22. dubna 2014, 14. května 2014, 23. června 2014, 4. srpna 2014, 20. srpna 2014, 1. září 2014, 13. září 2014, 23. září 2014, 1. června 2015, 9. prosince 2015, 20. ledna 2016, 31. května 2016, 12. října 2016, 7. listopadu 2016.

([1]) Úř. věst. C 10, 12.1.2012, s. 9.
([2]) V tomto rozhodnutí znamená použitý výraz „BDZ Holding“ jak společnost „BDZ EAD“ před změnou obchodního názvu dne 22. října 2011, tak i společnost „BDZ Holding EAD SA“ posléze. Viz pozn. pod čarou 4.
([3]) Viz pozn. pod čarou 2.

(8) Dopisy ze dne 22. dubna 2014 a 12. října 2016 vzalo Bulharsko zpět své oznámení týkající se podpory na restrukturalizaci společnosti BDZ Holding, jež byla součástí opatření uvedených v 1. bodě odůvodnění. Dopisem ze dne 5. dubna 2017 Bulharsko své oznámení pozměnilo a snížilo částku dluhů, jež zamýšlelo vyrovnat prostřednictvím opatření k vyrovnání dluhů uvedených v 1. bodě odůvodnění.

(9) Dopisem ze dne 7. listopadu 2016 souhlasilo Bulharsko výjimečně s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato a oznámeno pouze v angličtině.

2. **POPIS OPATŘENÍ**

2.1. *PŘÍJEMCE*

(10) Příjemcem opatření je společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti, BDZ Passenger a BDZ Cargo, jež jsou zcela ve vlastnictví státu a které za úplatu poskytují v Bulharsku služby osobní a nákladní železniční dopravy.

(11) Společnost BDZ Holding ([4]), akciová společnost, byla založena v roce 2001, kdy byly bulharské státní železnice rozděleny na společnost spravující železniční infrastrukturu, Národní společnost pro železniční infrastrukturu (dále jen „společnost pro železniční infrastrukturu“), a poskytovatele dopravních služeb (dále jen „společnost BDZ Holding“).

(12) V roce 2007 byla společnost BDZ Holding přeměněna na holdingovou strukturu a zřízeny byly tři dceřiné společnosti působící v oblasti služeb nákladní dopravy, osobní dopravy a trakce. Mateřská společnost BDZ Holding vlastnila osobní a nákladní vagony a lokomotivy, které pronajímala svým dceřiným společnostem. Dceřiné společnosti odpovídaly za údržbu vozového parku. Společnost BDZ Holding nesla odpovědnost rovněž za splácení dluhů, které vznikly před restrukturalizací. Jelikož se ukázalo, že tato struktura není efektivní, byly služby trakce v roce 2010 začleněny do společnosti BDZ Holding.

(13) V roce 2011 bylo vlastnictví osobních a nákladních vagonů a lokomotiv převedeno ze společnosti BDZ Holding na dceřiné společnosti BDZ Passengers a BDZ Cargo. Společnost BDZ Holding vlastnila i nadále veškerá neprovozní aktiva.

(14) Společnost BDZ Holding má své sídlo v Sofii v Bulharsku a provozuje nákladní a osobní dopravu na území Bulharska, které je celé způsobilé pro regionální podporu podle čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy.

(15) Společnost s ručením omezeným BDZ Cargo působí na trhu mezinárodní a vnitrostátní nákladní železniční dopravy. Bulharsko trh nákladní železniční dopravy liberalizovalo v roce 2007. Od té doby vstoupilo na trh několik soukromých subjektů. V roce 2016 činil podíl společnosti BDZ Cargo na trhu (v čistých tunokilometrech) 43 % a jejími hlavními konkurenty byla Bulharská železniční společnost (25 %), DB Schenker Rail Bulgaria (18 %), Bulmarket (6 %) a Rail Cargo (4 %).

(16) Společnost s ručením omezeným BDZ Passenger je jediným poskytovatelem služeb vnitrostátní osobní dopravy v Bulharsku. Společnost BDZ Passenger plní závazek veřejné služby, na nějž připadá přibližně 90 % trhu osobní železniční dopravy. Smlouva o závazku veřejné služby byla se společností BDZ Passenger podepsána v roce 2009 s dobou platnosti v délce patnácti let (2010–2025).

2.2. *POPIS OPATŘENÍ A DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ*

(17) V rozhodnutí o zahájení řízení určila Komise čtyři opatření, která mohou představovat státní podporu pro společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti, BDZ Passenger a BDZ Cargo:

a) opatření č. 1: podpora na restrukturalizaci sestávající ze šesti navýšení kapitálu společnosti BDZ Holding ve výši 550 milionů BGN (281 milionů EUR ([5]));

b) opatření č. 2: vyrovnání dluhů vzniklých před rokem 2007;

c) opatření č. 3: neuhrazení dlužných částek správci infrastruktury (společnosti pro železniční infrastrukturu) ze strany společnosti BDZ Holding;

d) opatření č. 4: vrácení daně z přidané hodnoty (dále jen „DPH“) společnosti BDZ Holding státem.

([4]) Protokolárním rozhodnutím č. 151 ze dne 22. října 2011, které vydal ministr dopravy, informačních technologií a spojů, se název společnosti změnil z BDZ EAD na holding Bulharské státní železnice (BDZ) EAD (dále jen „BDZ Holding“).

([5]) Směnný kurz použitý v tomto rozhodnutí činí 1 EUR = 1,9558 BGN (Úř. věst. C 304, 20.8.2016, s. 2).

2.2.1. OPATŘENÍ č. 1: PODPORA NA RESTRUKTURALIZACI

(18) Bulharsko zamýšlelo poskytnout podporu na restrukturalizaci ve formě šesti navýšení kapitálu společnosti BDZ Holding v letech 2011–2016 ve výši 550 milionů BGN (281 milionů EUR) a v roce 2011 oznámilo tuto podporu na restrukturalizaci Komisi. Příslušné orgány veřejné moci však dosud nepřijaly konečné rozhodnutí o poskytnutí podpory a společnosti BDZ Holding nebyly vyplaceny žádné finanční prostředky.

(19) V rozhodnutí o zahájení řízení se Komise domnívala, že podpora na restrukturalizaci představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, a vyslovila pochybnosti ohledně slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem.

2.2.2. OPATŘENÍ č. 2: VYROVNÁNÍ DLUHŮ VZNIKLÝCH PŘED ROKEM 2007

(20) Podle informací, které Bulharsko poskytlo, měly před přistoupením Bulharska k Unii dne 1. ledna 2007 společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti ke dni 31. prosince 2006 nesplacené závazky a rezervy ve výši 806 729 558 BGN (412 milionů EUR).

(21) Závazky a rezervy společnosti BDZ Holding se týkaly i) úvěrů od finančních institucí, jako je Kreditanstalt für Wiederaufbau (dále jen „KfW“), Evropská banka pro obnovu a rozvoj (dále jen „EBRD“) a Mezinárodní banka pro obnovu a rozvoj (dále jen „IBRD“), jejichž účelem byla především obnova vozového parku, avšak rovněž ii) obchodních závazků, včetně vůči bulharskému provozovateli železniční infrastruktury, společnosti pro železniční infrastrukturu, rezerv a závazků vůči zaměstnancům a pojišťovnám a jiných závazků, včetně závazků vyplývajících z dohody o koupi vozového parku, která byla v roce 2005 uzavřena mezi společnostmi BDZ Holding a Siemens a KfW. Výše těchto závazků a rezerv je uvedena v tabulce 1.

Tabulka 1

Přehled závazků a rezerv společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností ke dni 31. prosince 2006

(v milionech BGN)

	Celkové závazky společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností ke dni 31. prosince 2006
Závazky vůči finančním institucím	201,1
Dohoda mezi SIEMENS/KfW	307,5
Obchodní závazky	244,5
Závazky vůči zaměstnancům a pojišťovnám	26,4
Ostatní závazky, včetně daní a rezerv	27,2
Závazky celkem	**806,7**

(22) Bulharsko zamýšlelo převzít část závazků nebo veškeré závazky, které společnosti BDZ Holding a jejím dceřiným společnostem vznikly před 1. lednem 2007.

(23) V rozhodnutí o zahájení řízení se Komise domnívala, že vyrovnání závazků představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, a vyslovila pochybnosti ohledně slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem. Bulharsko se nedovolávalo použití pokynů pro železnice ani neodůvodnilo, zda je opatření v souladu s příslušnými požadavky zmíněných pokynů ([6]). Komise proto nemohla zaujmout stanovisko ohledně slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem.

([6]) Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům (Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13).

2.2.3. OPATŘENÍ č. 3: NEUHRAZENÍ DLUŽNÝCH ČÁSTEK SPRÁVCI INFRASTRUKTURY (SPOLEČNOSTI PRO ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU) ZE STRANY SPOLEČNOSTI BDZ HOLDING A JEJÍCH DCEŘINÝCH SPOLEČNOSTÍ

(24) Podle informací, které poskytlo Bulharsko, nehradila společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti všechny poplatky za infrastrukturu splatné společnosti pro železniční infrastrukturu. V rozhodnutí o zahájení řízení byly proto zaznamenány nesplacené obchodní závazky vůči společnosti pro železniční infrastrukturu ve výši 45 milionů BGN.

(25) Jelikož Bulharsko neobjasnilo původ a vývoj těchto obchodních závazků, Komise se v rozhodnutí o zahájení řízení domnívala, že nevymáhání těchto dluhů mohlo zahrnovat státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Komise v této souvislosti uvedla, že podle judikatury může nevymáhání závazků veřejnými podniky ([7]) zahrnovat státní podporu, pokud by hypotetický subjekt v tržním hospodářství ve stejné situaci nejednal stejně jako veřejné podniky a dotyčné závazky by vymáhal ([8]). Komise však nemá k dispozici přesné faktické údaje o tom, že společnost pro železniční infrastrukturu nepodnikla kroky, jaké by ve stejné situaci učinil věřitel postupující s řádnou péčí. Komise proto Bulharsko vyzvala, aby poskytlo informace ohledně toho, zda a jak se společnost pro železniční infrastrukturu pokoušela vymáhat nesplacené závazky.

(26) Nakolik bylo zjištěno, že opatření zahrnuje státní podporu, vyslovila Komise rovněž pochybnosti ohledně jeho slučitelnosti s vnitřním trhem v rámci tehdy oznámené podpory na restrukturalizaci a připojeného restrukturalizačního plánu. Komise v této souvislosti Bulharsko vyzvala, aby restrukturalizační plán doplnilo a aby poskytlo informace ohledně způsobu uhrazení těchto dluhů společnosti pro železniční infrastrukturu.

2.2.4. OPATŘENÍ č. 4: VRÁCENÍ CHYBNĚ VYÚČTOVANÉ DPH SPOLEČNOSTI BDZ HOLDING STÁTEM

(27) Podle informací, které Bulharsko poskytlo, vrátilo Bulharsko v minulosti společnosti BDZ Holding daň z přidané hodnoty (DPH) ve výši 72 milionů BGN (36,7 milionu EUR).

(28) Jelikož v době vydání rozhodnutí o zahájení řízení neobjasnilo Bulharsko důvody vrácení DPH a to, zda bylo toto vrácení v souladu se směrnicí Rady 2006/112/ES ([9]), Komise se domnívala, že by vrácení DPH mohlo zahrnovat státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Komise v této souvislosti uvedla, že podle judikatury zahrnuje pojem podpora nejen pozitivní plnění, nýbrž také opatření různými způsoby snižující náklady, které obvykle zatěžují rozpočet podniku. Komise proto Bulharsko vyzvala, aby poskytlo další informace o důvodech vrácení DPH společnosti BDZ Holding.

3. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÉ TŘETÍ STRANY**

(29) Konkurent společnosti BDZ Cargo působící v oblasti poskytování služeb nákladní dopravy, který si nepřál zveřejnit svou totožnost, podal připomínky ke dvěma opatřením uvedeným v rozhodnutí o zahájení řízení.

(30) Pokud jde o plánovanou podporu na restrukturalizaci (opatření č. 1), konkurent jako kompenzační opatření navrhl, aby byly prodány nevyužité lokomotivy společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností, BDZ Passenger a BDZ Cargo. Konkurent uvedl, že společnost BDZ Holding neumožnila přístup k nevyužitému vozovému parku konkurentům, kteří neměli k dispozici jiné dostupné zdroje na pořízení nebo pronájem lokomotiv.

(31) Pokud jde o neuhrazení splatných dluhů vůči společnosti pro železniční infrastrukturu ze strany společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností (opatření č. 3), konkurent uvedl, že jelikož všichni provozovatelé nákladní dopravy mají povinnost hradit stejné poplatky, poskytuje nevymáhání nahromaděných závazků vůči společnosti pro železniční infrastrukturu společnosti BDZ Holding a jejím dceřiným společnostem konkurenční výhodu. Konkurent mimoto požádal, aby byla společnosti BDZ uložena kompenzační opatření podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích a aby byla společnost BDZ Cargo zprivatizována za tržních podmínek.

([7]) 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).

([8]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 29. června 1999 ve věci Déménagements-Manutention Transport SA (DMT), C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332, body 25–28.

([9]) Směrnice Rady 2006/112/ES ze dne 28. listopadu 2006 o společném systému daně z přidané hodnoty (Úř. věst. L 347, 11.12.2006, s. 1).

4. PŘIPOMÍNKY BULHARSKA

(32) Ve své odpovědi na rozhodnutí o zahájení řízení a v následných informacích podalo Bulharsko připomínky a poskytlo další vysvětlivky ke skutečnostem uvedeným v rozhodnutí o zahájení řízení.

4.1. *OPATŘENÍ č. 1: PODPORA NA RESTRUKTURALIZACI – ZPĚTVZETÍ OZNÁMENÍ*

(33) Dopisem ze dne 22. dubna 2014 vzalo Bulharsko své oznámení týkající se podpory na restrukturalizaci zpět. Podpora na restrukturalizaci však byla zmíněna v následných podáních a posléze byla s konečnou platností zrušena dopisem ze dne 7. listopadu 2016.

(34) Bulharsko uvedlo, že místo poskytnutí podpory na restrukturalizaci společnosti BDZ Holding hodlá refinancovat závazky společnosti BDZ Holding vyrovnáním části dluhů, které vznikly a nebyly splaceny před přistoupením Bulharska.

4.2. *OPATŘENÍ č. 2: VYROVNÁNÍ DLUHŮ VZNIKLÝCH PŘED ROKEM 2007*

(35) Bulharsko uvedlo, že k 31. prosinci 2006, den před jeho přistoupením k Unii, činila celková výše závazků a rezerv společnosti BDZ Holding 806,7 milionu BGN (412 milionů EUR), jak je uvedeno v tabulce 1. Bulharsko vzalo v potaz závazky, které společnost BDZ Holding splatila, a její finanční potřeby a zamýšlelo vyrovnat závazky společnosti BDZ Holding ve výši 601,9 milionu BGN (307,1 milionu EUR). Dopisem ze dne 5. dubna 2017 Bulharsko své oznámení pozměnilo a Komisi požádalo, aby schválila vyrovnání dluhů ve výši 223,45 milionu BGN (114,25 milionu EUR). Po změně oznámení se dluhy, jejichž vyrovnání se plánuje, včetně úroků z prodlení, týkají i) dosud nesplacených dluhů vůči KfW IPEX Bank vzniklých před přistoupením a ii) dluhů vůči držitelům dluhopisů v souvislosti s emisí dluhopisů ISIN BG2100032072 ze dne 19. listopadu 2007 a vůči ministerstvu financí v souvislosti s refinancováním dluhů vůči KfW IPEX Bank, EBRD, IBRD, společnosti pro železniční infrastrukturu a NEC AD vzniklých před přistoupením. Bulharsko poskytlo Komisi informace o nesplacených částkách, které nebyly dosud uhrazeny, a níže uvedené vysvětlivky (viz tabulka 2).

Tabulka 2

Závazky společnosti BDZ Holding ke dni 31. prosince 2006, jež mají být podle plánu vyrovnány

Kategorie věřitelů/částky v BGN ke dni 31. března 2017	Výše dluhů společnosti BDZ v BGN, jež nebyly uhrazeny ke dni 31. prosince 2006 (dluhy vzniklé před přistoupením)			Úvěr nebo jiný dluhový nástroj, jímž byly refinancovány dluhy vzniklé před přistoupením
	Nesplacené dluhy vzniklé před přistoupením	Nesplacené dluhy související s refinancováním dluhů společnosti BDZ, které vznikly před přistoupením	Úroky z prodlení	
a) **Mezinárodní finanční věřitelé**	**30 967 919**	**105 642 950**	**24 901 981**	
KfW IPEX Bank 80 % DMU	0	76 529 380		Druhá emise dluhopisů s ISIN: BG2100032072 v souladu s nabídkou v rámci nabídkového řízení z října 2007
EBRD	0	20 980 115		Aktivovaná státní záruka za splacení dluhu, v důsledku čehož vnikl společnosti BDZ dluh vůči ministerstvu financí.
IBRD	0	8 133 455		Aktivovaná státní záruka za splacení dluhu, v důsledku čehož vnikl společnosti BDZ dluh vůči ministerstvu financí.
KfW IPEX Bank 85 % EMU	30 967 919	0		

Kategorie věřitelů/částky v BGN ke dni 31. března 2017	Výše dluhů společnosti BDZ v BGN, jež nebyly uhrazeny ke dni 31. prosince 2006 (dluhy vzniklé před přistoupením)			Úvěr nebo jiný dluhový nástroj, jímž byly refinancovány dluhy vzniklé před přistoupením
	Nesplacené dluhy vzniklé před přistoupením	Nesplacené dluhy související s refinancováním dluhů společnosti BDZ, které vznikly před přistoupením	Úroky z prodlení	
b) **Dodavatelé**	**0**	**53 884 257**	**8 051 694**	
Společnost pro železniční infrastrukturu	0	26 292 761	3 928 815	Druhá emise dluhopisů s ISIN: BG2100032072 v souladu s nabídkou v rámci nabídkového řízení z října 2007
NEC AD	0	27 591 496	4 122 879	Druhá emise dluhopisů s ISIN: BG2100032072 v souladu s nabídkou v rámci nabídkového řízení z října 2007
Celkem	**30 967 919**	**159 527 207**	**32 953 675**	

Zdroj: podání Bulharska ze dne 5. dubna 2017.

(36) Co se týká závazků vůči IBRD a EBRD, Bulharsko objasnilo, že tyto úvěry sjednané v roce 1995 byly zajištěny 100 % státní zárukou. Jelikož společnost BDZ Holding nehradila splatné částky, byla státní záruka aktivována a dluhy muselo splácet ministerstvo financí. Podle zákona o státním dluhu ([10]) proto ode dne úhrady v rámci státní záruky převzala vláda práva věřitelů přiznaná v úvěrových smlouvách se společností BDZ Holding, a to do výše provedených plateb. Společnost BDZ Holding má povinnost uhradit v plné výši částky, které bankám IBRD a EBRD zaplatil stát, včetně úroků z prodlení. Co se týká ostatních dluhů, které byly refinancovány emisí dluhopisů ISIN BG2100032072 ze dne 19. listopadu 2007, Bulharsko poskytlo doklady o splacení dluhů bance KfW IPEX Bank, společnosti pro železniční infrastrukturu a společnosti NEC AD.

(37) Bulharsko nepopřelo, že vyrovnání dluhů bude zahrnovat státní podporu ve prospěch společnosti BDZ Holding. Bulharsko se však domnívá, že vyrovnání dluhů je slučitelné s vnitřním trhem podle bodů 56 až 60 pokynů pro železnice.

(38) Za prvé, všechny závazky byly jasně stanoveny a individualizovány a vznikly před přistoupením Bulharska k Unii. Tyto závazky byly vykázány v konsolidované účetní závěrce společnosti BDZ Holding před přistoupením a/nebo vyplývaly ze smluv, které byly neodvolatelně uzavřeny před tímto dnem.

(39) Za druhé, veškeré závazky, u nichž se plánuje vyrovnání, byly přímo spojeny s činností osobní a nákladní železniční dopravy a vznikly převážně jako úvěry na nákup dieselových a elektrických vícevozových jednotek a na opravu a modernizaci nákladních vagonů ve vlastnictví společnosti a k uhrazení nesplacených závazků souvisejících s poskytováním služeb železniční dopravy, například závazků vůči společnosti pro železniční infrastrukturu.

(40) Za třetí, v roce 2016 byla společnost BDZ Holding nadměrně zadlužená a splňovala všechna kritéria stanovená v bulharských právních předpisech pro zahájení insolvenčního řízení. Nadměrná zadluženost bránila společnosti ve fungování na stabilním finančním základě. Společnost nebyla kvůli nahromaděným nesplaceným závazkům schopna uspokojovat své kapitálové potřeby z vlastních činností. Mezinárodní věřitelé společnosti odmítli schválit restrukturalizaci dluhů bez státní záruky, která by podle Bulharska pravděpodobně vedla k dalším obavám ohledně existence státní podpory. Obchodní plán společnosti BDZ Holding prokazuje, že vyrovnání dluhů, které vznikly před přistoupením, je nezbytné k zlepšení jejích finančních ukazatelů.

(41) Za čtvrté, jediným cílem vyrovnání dluhů je zbavit společnost BDZ Holding dluhů, které vznikly před přistoupením Bulharska k Unii, a normalizovat finanční situaci společnosti. Vyrovnání těchto dluhů nepřesáhne přiměřenou míru nezbytnou k obnovení finanční životaschopnosti společnosti.

([10]) Bulharský úřední věstník č. 93/2002.

(42) Za páté, vyrovnání závazků neposkytne společnosti BDZ Holding konkurenční výhodu, která by bránila vývoji účinné hospodářské soutěže na trhu. Vyrovnání závazků nezvýší kapacitu společnosti BDZ Holding ani nezmění její postavení na trhu či jí neumožní vstoupit na nové trhy v ostatních členských státech. Od vstupu na trh nebyly mimoto odrazeny nové hospodářské subjekty, jelikož v současnosti působí na bulharském trhu železniční dopravy kromě společnosti BDZ Cargo osm subjektů ([11]).

(43) Bulharsko mimoto uvedlo, že složitá finanční situace společnosti omezovala její investiční možnosti. Kvůli nedostatečným zdrojům byly prováděny pouze základní opravy (běžné nebo havarijní) a větší opravy byly odkládány. Stáří 94 % osobních vozů činí více než 15 let a stáří 90 % nákladních vagonů činí více než 29 let. Stáří 90 % dieselových vícevozových jednotek a 45 % elektrických vícevozových jednotek činí více než 30 let. Produktivita vozového parku a lokomotiv, které patří společnosti, je podstatně nižší, než je průměr v Unii. Omezené opravy mají za následek trvalé zhoršování služeb železniční dopravy a rušení vlaků.

(44) Bulharsko rovněž uvedlo, že společnosti BDZ Holding hrozilo donucovací opatření za účelem vymáhání dluhů, například prodej majetku nebo pozastavení bankovních účtů ze strany mezinárodních věřitelů, poté, co High Court of Justice v Londýně nařídil uhrazení pohledávek.

4.3. *OPATŘENÍ č. 3: NEUHRAZENÍ DLUŽNÝCH ČÁSTEK SPRÁVCI INFRASTRUKTURY (SPOLEČNOSTI PRO ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU) ZE STRANY SPOLEČNOSTI BDZ HOLDING A JEJÍCH DCEŘINÝCH SPOLEČNOSTÍ*

Přehled dluhů společnosti BDZ Holding vůči společnosti pro železniční infrastrukturu

(45) V reakci na výzvu v rozhodnutí o zahájení řízení k poskytnutí informací ohledně toho, zda a jak vymáhala společnost pro železniční infrastrukturu dřívější dluhy a zda a jak zamýšlela získat zpět nebo vymáhat nesplacené pohledávky, Bulharsko tvrdilo, že společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti své dluhy vůči společnosti pro železniční infrastrukturu pravidelně splácely a stále splácejí. K doložení svého tvrzení poskytlo Bulharsko informace o vývoji částek, které společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti dlužily společnosti pro železniční infrastrukturu v souvislosti s poplatky za infrastrukturu, dodávkami elektřiny a jinými doplňkovými službami, jež byly vypočteny na základě ceníku poplatků společnosti pro železniční infrastrukturu, který platil pro všechny provozovatele železnic.

(46) Bulharsko uvedlo, že po vydání rozhodnutí o zahájení řízení, v období od listopadu 2011 do srpna 2016, uhradila společnost BDZ Holding společnosti pro železniční infrastrukturu celkovou částku ve výši 503,2 milionu BGN (257 milionů EUR). Platba se uskutečnila prostřednictvím bankovních převodů, započtení pohledávek společnosti pro železniční infrastrukturu vůči společnosti BDZ Holding a swapů dluhů za aktiva.

Opatření, která přijala společnost pro železniční infrastrukturu k vymáhání a/nebo zpětnému získání dlužných částek od společnosti BDZ Holding

(47) Bulharsko tvrdí, že společnost pro železniční infrastrukturu podnikla veškeré potřebné kroky k vymáhání nesplacených závazků od společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností, aniž však zahájila soudní řízení. Bulharsko uvedlo, že se mezi společností pro železniční infrastrukturu a společností BDZ Holding pravidelně konaly schůzky, na nichž bylo projednáváno uhrazení nesplacených závazků. Společnost pro železniční infrastrukturu obdobně zasílala pravidelně dopisy, včetně notářsky ověřené upomínky ([12]), v nichž byla společnost BDZ Holding požádána o uhrazení nesplacených závazků a zaplacení úroků z prodlení ([13]).

(48) Společnost pro železniční infrastrukturu účtovala u nesplacených závazků úroky z prodlení v souladu s nařízením Rady ministrů č. 100 o výpočtu zákonných úroků z prodlení v národní a zahraniční měně ([14]) (dále jen „nařízení č. 100“) ze dne 29. září 2012. Bulharsko uvedlo, že podle nařízení č. 100 sestává roční zákonný úrok z prodlení v BGN ze základní úrokové sazby Bulharské národní banky platné od 1. ledna nebo 1. července příslušného roku s připočtením rizikové prémie ve výši 10 %. V září 2016 činily splatné úroky 23,3 milionu BGN (12 milionů EUR).

(49) Bulharsko tvrdí, že společnost pro železniční infrastrukturu jednala jako věřitel v tržním hospodářství, jelikož z ekonomického hlediska bylo rozumnější vymáhat nesplacené závazky uznané oběma stranami než zahájit konkurzní řízení a riskovat, že činnost dlužníka bude ukončena. Bulharsko uvedlo, že by společnost pro

([11]) Například společnost DB Schenker Rail Bulgaria obdržela licenci v květnu 2010 a společnost Port Rail v dubnu 2012.
([12]) Podle § 569 odst. 3 občanského soudního řádu představují notářsky ověřené upomínky prostředek dobrovolného, mimosoudního finančního vypořádání vztahů mezi stranami před tím, než jsou tyto vyřešeny soudní cestou.
([13]) Například zápis ze schůze správní rady společnosti pro železniční infrastrukturu č. 109 ze dne 25. září 2009 nebo zápis ze schůze správní rady této společnosti č. 145 ze dne 3. června 2010.
([14]) Bulharský úřední věstník č. 42/2012.

železniční infrastrukturu musela nést náklady soudního řízení ve výši 4 % požadované částky ve formě kolkovného. Pokud by bylo zahájeno soudní řízení, nemohla by společnost pro železniční infrastrukturu vymáhat svou pohledávku v plné výši, jelikož společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti by musely splatit veškeré své závazky bez přednostního pořadí určitého věřitele. Podle Bulharska jsou společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti významnými zákazníky společnosti pro železniční infrastrukturu, jak dokládá skutečnost, že v roce 2015 bylo možno 77 % příjmů společnosti pro železniční infrastrukturu přičíst společnosti BDZ Holding a jejím dceřiným společnostem, proto by úpadek společnosti BDZ Holding měl negativní dopad na ziskovost společnosti pro železniční infrastrukturu a její schopnost náležitě udržovat vnitrostátní železniční síť.

Dluhy společnosti pro železniční infrastrukturu vůči společnosti BDZ Holding

(50) Společnost pro železniční infrastrukturu dlužila finanční prostředky společnosti BDZ Holding za služby mimo jiné v souvislosti s cestovními průkazy a jízdenkami poskytovanými zaměstnancům společnosti pro železniční infrastrukturu a jejich rodinám zdarma či za sníženou cenu, pronájmem venkovních a vnitřních zařízení a prostor, které představovaly majetek společnosti BDZ Holding, dodávkami trakční energie, přepravou zboží po železnici, překládkou a obsluhou pracovních vlaků. Bulharsko uvedlo, že v období od roku 2008 do roku 2011 vznikly společnosti pro železniční infrastrukturu dluhy vůči společnosti BDZ Holding a jejím dceřiným společnostem za poskytované služby v celkové výši 45 532 415 BGN (23,8 milionu EUR), jak je shrnuto v tabulce 3. V srpnu 2016 činily neuhrazené pohledávky společnosti pro železniční infrastrukturu vůči společnosti BDZ Holding 1 094 367 BGN (0,6 milionu EUR).

Tabulka 3

Dluhy společnosti pro železniční infrastrukturu vůči společnosti BDZ Holding za období 2008–2011

Pohledávky společnosti pro železniční infrastrukturu v BGN	2008	2009	2010	2011	Celkem
BDZ Holding	15 695 566	4 364 383	12 907 606	13 564 860	46 532 415

Swapy dluhů za aktiva

(51) V reakci na výzvu v rozhodnutí o zahájení řízení k poskytnutí informací ohledně toho, zda a jak zamýšlela společnost pro železniční infrastrukturu získat zpět nebo vymáhat nesplacené dluhy, Bulharsko uvedlo, že společnost pro železniční infrastrukturu a společnost BDZ Holding uzavřely dne 1. prosince 2012 a 31. května 2013 dohody, v nichž obě společnosti uznaly určité vzájemné pohledávky a rozhodly se uhradit nesplacené závazky částečně prostřednictvím swapu dluhů za aktiva. Cílem swapu dluhů za aktiva bylo vyrovnání uznaných závazků společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností vůči společnosti pro železniční infrastrukturu poskytnutím majetku, který by byl pro společnost pro železniční infrastrukturu užitečný a měl náležitou úroveň likvidity. Tato transakce byla přípustná podle vnitrostátních právních předpisů, konkrétně podle § 65 odst. 2 zákona o smlouvách a závazcích, a jejím právním základem byla rozhodnutí Rady ministrů.

(52) Bulharsko ve svém podání ze dne 7. listopadu 2016 zdůraznilo, že v období 2013–2016 činila celková výše vyměněných aktiv včetně DPH 25,9 milionu BGN (13,3 milionu EUR). První fáze swapu v hodnotě 23 milionů BGN (11,8 milionu EUR) byla provedena v prosinci 2013 na základě rozhodnutí Rady ministrů č. 481/12.8.2013. V prosinci 2015 a srpnu 2016 byly mimoto na základě rozhodnutí Rady ministrů č. 965/10.12.2015 a č. 626/29.7.2016 vyměněny nemovitosti za částky ve výši 1,1 milionu BGN (0,58 milionu EUR) resp. 1,8 milionu BGN (0,9 milionu EUR). Konkrétní aktiva, která byla předmětem swapů, byla stanovena předem podle potřeb stran s ohledem na jejich následné použití. Bulharsko uvedlo, že na tomto základě získala společnost pro železniční infrastrukturu šestnáct nemovitostí, k nimž patřila zařízení v trajektovém terminálu ve Varně a kancelářská budova ve Staré Zagoře.

(53) Bulharsko také uvedlo, že společnost pro železniční infrastrukturu rozhodovala o aktivech, o něž měla z obchodního hlediska zájem, nezávisle. K doložení tohoto tvrzení Bulharsko uvedlo, že v srpnu 2016 společnost pro železniční infrastrukturu odmítla navrhovanou kapitalizaci dluhu v souvislosti s určitými aktivy, a společnost BDZ proto vyměnila aktiva v hodnotě 1,8 milionu BGN (0,9 milionu EUR) namísto 10 milionů BGN (5,1 milionu EUR). Tento proces byl transparentní. Vyměněná aktiva byla oceněna nezávislými odhadci, kteří jsou držiteli osvědčení vydaných bulharskou Komorou nezávislých odhadců. Stanovení hodnoty aktiv se zakládalo na tržních zásadách a metodách v souladu s mezinárodními a evropskými normami oceňování stanovenými v bulharských právních předpisech. Podle Bulharska bylo možno tato aktiva prodat na trhu nemovitostí za orientační cenu stanovenou nezávislými odhadci. Konečné ceny schválené společností BDZ Holding a společností pro železniční infrastrukturu byly v podobné výši jako ceny stanovené v ocenění.

(54) Bulharsko se tudíž domnívá, že společnost pro železniční infrastrukturu jednala jako věřitel v tržním hospodářství a že swapy dluhů za aktiva byly dohodnuty a provedeny za běžných tržních podmínek.

4.4. *OPATŘENÍ č. 4: VRÁCENÍ CHYBNĚ VYÚČTOVANÉ DPH SPOLEČNOSTI BDZ HOLDING STÁTEM*

(55) Bulharsko uvedlo, že kvůli nesprávnému výkladu a použití platných vnitrostátních právních předpisů ze strany společnosti BDZ Holding odvedla společnost chybně DPH ve výši 72 milionů BGN (36,8 milionu EUR) u vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby za období od 1. prosince 2004 do 29. února 2008. Chyba byla zjištěna ve zprávě o auditu, který Národní agentura pro příjmy provedla v roce 2009. Bulharsko objasnilo, že společnost BDZ Holding podnikla potřebné právní kroky podle zákona o daních a pojištění (dále jen „DOPK“) za účelem zpětného získání nesprávně odvedené DPH prostřednictvím jejího vrácení. Výše nesprávně odvedené daně byla stanovena ve výnosech vydaných vnitrostátní daňovou správou.

(56) Bulharsko dále uvedlo, že společnost byla plněním závazku veřejné služby pověřena prostřednictvím smlouvy o závazku veřejné služby ze dne 29. června 2004, která byla mezi bulharským ministerstvem dopravy a spojů a společností BDZ Holding podepsána v září 2004. Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby podle smlouvy o závazku veřejné služby byla poskytnuta za účelem náhrady ztrát vzniklých při poskytování dopravních služeb. Podle smluvních podmínek mimoto poskytování služby a vyrovnávací platba podléhaly splnění požadavků týkajících se počtů vlaků, sedadel a hodin. Vyrovnávací platbu bylo navíc možno snížit, pokud by nebyly splněny stanovené požadavky týkající se kilometrů, sedadel a hodin.

(57) Bulharsko objasnilo, že podle § 29 zákona o dani z přidané hodnoty (dále jen „ZDDS“), který platil do 31. prosince 2006, zahrnuje základ daně v případě poskytování služeb rovněž veškeré finanční prostředky, které poskytovatel služeb obdržel a absorboval a které přímo souvisejí s poskytováním těchto služeb, včetně dotací. Bulharsko dále objasnilo, že podle § 20 odst. 6 zákona ZDDS je třeba veškeré finanční prostředky (např. dotace) přímo související s dodávkami zboží nebo poskytováním služeb považovat za granty ze státního rozpočtu nebo od jiného subjektu, které představují dodatečnou platbu za zboží nebo služby. Na základě výkazů Národní agentury pro příjmy ([15]) Bulharsko uvedlo, že dotace, které byly obdrženy na pokrytí ztrát nebo nákladů či na pořízení aktiv, nespadají do oblasti působnosti zákona ZDDS, což platí i pro smlouvu o závazku veřejné služby. Bulharsko v této souvislosti objasnilo, že vnitrostátní předpisy umožňovaly vrácení DPH na základě platebního výměru DPH vydaného daňovými orgány po následném ověření a revizi. Bulharsko rovněž tvrdilo, že před přistoupením Bulharska k Unii nemělo povinnost harmonizovat plně své právní předpisy v oblasti DPH.

(58) Podle Bulharska byly od 1. ledna 2007, kdy vstoupil v platnost nový zákon ZDDS, bulharské právní předpisy v oblasti DPH plně harmonizovány se směrnicí 2006/112/ES. Bulharsko dále uvedlo, že podle § 26 odst. 3 nového zákona ZDDS zahrnuje základ daně v případě poskytování služeb rovněž veškeré finanční prostředky (např. dotace), které poskytovatel služeb obdržel a absorboval a které přímo souvisejí s poskytováním těchto služeb. Bulharsko dále objasnilo, že podle nového zákona ZDDS je třeba veškeré finanční prostředky (např. dotace) přímo související s dodávkami zboží nebo poskytováním služeb považovat za granty ze státního rozpočtu nebo od jiného subjektu, které představují dodatečnou platbu za zboží nebo služby. Podle Bulharska však dotace obdržené k pokrytí ztrát nebo výdajů, včetně pořízení či likvidace aktiv, do oblasti působnosti nového zákona ZDDS nespadají.

(59) Podle Bulharska byla chyba spočívající v nesprávném vyúčtování DPH u příjmů plynoucích z poskytování služeb představujících závazek veřejné služby za období od 1. prosince 2004 do 29. února 2008 odhalena příslušnými daňovými orgány v průběhu kontroly. Bulharsko v této souvislosti objasnilo, že tato zjištění příslušných daňových orgánů vedla k rozhodnutím nařizujícím vrácení a zprávě o daňovém auditu č. 29010038 ze dne 7. února 2011 v souladu s bulharským zákonem o daních a pojištění ([16]). Bulharsko také objasnilo, že postupy vrácení DPH byly stanoveny v § 128 a § 129 bulharského zákona o daních a pojištění.

([15]) Dopis Národní agentury pro příjmy s č. jedn. 24-34-350/20.07.2007 a 24-00-39/17.08.2007.

([16]) Rozhodnutí o vrácení daně č. 100337 ze dne 12. srpna 2010 a daňové rozhodnutí č. 290100380 z února 2011 týkající se částky ve výši 36 877 000 BGN za období od prosince 2004 do dubna 2007; rozhodnutí o vrácení daně č. 2900180 ze dne 14. ledna 2009 týkající se částky ve výši 19 167 000 BGN za období od května 2007 do února 2008; rozhodnutí o vrácení daně č. 290900153 ze dne 8. července 2009 týkající se částky ve výši 16 000 000 BGN za období od března 2008 do října 2008.

(60) Podle Bulharska proto vrácení chybně vyúčtované DPH nepředstavuje státní podporu.

5. **ZPĚTVZETÍ OZNÁMENÍ**

(61) Jak je uvedeno v 32. a 34. bodě odůvodnění, Bulharsko vzalo své oznámení týkající se podpory na restrukturalizaci společnosti BDZ Holding (opatření č. 1) zpět. Bulharsko uvedlo, že místo toho zamýšlí vyrovnat dluhy, které společnosti BDZ Holding vznikly před přistoupením Bulharska k Unii dne 1. ledna 2007 (opatření č. 2).

(62) Podle článku 10 nařízení Rady (EU) 2015/1589 může dotčený členský stát vzít oznámení v přiměřené době před rozhodnutím Komise o podpoře zpět. Podle čl. 10 odst. 2 nařízení (EU) 2015/1589 musí Komise v případech, kdy již zahájila formální vyšetřovací řízení, toto řízení ukončit, je-li oznámení vzato zpět.

(63) Komise bere na vědomí, že podpora na restrukturalizaci nebyla dosud poskytnuta. Jelikož Bulharsko vzalo své oznámení zpět a neposkytne podporu na restrukturalizaci společnosti BDZ Holding ve výši 550 milionů BGN, formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy by s ohledem na oznámené opatření týkající se podpory na restrukturalizaci mělo být ukončeno.

6. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ**

(64) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy je stanoveno, že „podpory 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...".

(65) Kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy jsou kumulativní. Aby bylo proto možno určit, zda opatření státu představuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí být splněny všechny tyto podmínky:

a) příjemce je podnikem ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, což znamená, že vykonává hospodářskou činnost;

b) opatření je financováno ze státních prostředků a lze je přičíst státu;

c) poskytuje hospodářskou výhodu;

d) tato výhoda je selektivní;

e) předmětné opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

6.1. *OPATŘENÍ č. 2: VYROVNÁNÍ DLUHŮ VZNIKLÝCH PŘED ROKEM 2007*

6.1.1. EXISTENCE PODPORY VE SMYSLU ČL. 107 ODST. 1 SMLOUVY O FUNGOVÁNÍ EVROPSKÉ UNIE (DÁLE JEN „SMLOUVA")

6.1.1.1. ***Hospodářská činnost a pojem podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy***

(66) Podle ustálené judikatury musí Komise nejprve zjistit, kdo bude příjemcem či příjemci opatření č. 2. V čl. 107 odst. 1 Smlouvy se v definici příjemce podpory odkazuje na pojem podnik. Soudy Unie potvrdily, že podnikem ve smyslu tohoto ustanovení nemusí být nutně jedna právnická osoba, nýbrž že může zahrnovat skupinu podniků ([17]). Rozhodujícím kritériem při určování, zda se jedná o podnik ve smyslu zmíněného ustanovení, je to, zda je zúčastněna nějaká „*hospodářská jednotka*". Hospodářskou jednotku může tvořit více právnických osob. Tato hospodářská jednotka se pak považuje za relevantní podnik. Soudy Unie v této souvislosti považují za relevantní existenci kontrolního podílu a jiných funkčních, ekonomických a organických vazeb ([18]).

([17]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. listopadu 1984 ve věci Intermills v. Komise, C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, bod 11 a následující body.

([18]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. prosince 2010 ve věci AceaElectrabel Produzione SpA v. Komise, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, body 47 až 55; rozsudek Soudního dvora ze dne 10. ledna 2006 ve věci Cassa di Risparmio di Firenze SpA a další, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, bod 112.

(67) V daném případě Bulharsko uvedlo, že právním subjektem, jehož dluhy vzniklé před rokem 2007 budou vyrovnány, je společnost BZD Holding. Jak je uvedeno v 34., 35. a 36. bodě odůvodnění, Bulharsko se domnívá, že společnost BDZ Holding je jediným příjemcem opatření č. 2. Řada prvků však naznačuje, že příslušný podnik není omezen na právnickou osobu samotné společnosti BDZ Holding.

(68) Za prvé, pokud jde o vlastnické vztahy, je třeba uvést, že společnost BDZ Holding vlastní ve společnostech BDZ Passenger a BDZ Cargo veškeré podíly. Společnost BDZ Holding proto kontroluje veškeré podnikatelské činnosti společností BDZ Passenger a BDZ Cargo, stanoví společnou strategii řízení a určuje cíle pro obě dceřiné společnosti.

(69) Za druhé, hlavním účelem prvotních úvěrů byl nákup a oprava majetku používaného společnostmi BDZ Cargo i BDZ Passenger, například lokomotiv, nákladních vagonů a osobních vozů. Vyrovnání dluhů se proto týká služeb železniční dopravy, které poskytují obě dceřiné společnosti. Zatímco po reorganizaci v roce 2007 vlastnila vozový park společnost BDZ Holding a pronajímala jej společnostem BDZ Cargo a BDZ Passenger, po reorganizaci v roce 2011 byl vozový park převeden na dceřiné společnosti BDZ Cargo a BDZ Passenger (viz 12. a 13. bod odůvodnění). Opatření č. 2, které bylo provedeno za účelem vyrovnání dluhů v souvislosti s financováním vozového parku, ve skutečnosti zvýhodňuje společnosti BDZ Cargo a BDZ Passenger.

(70) Na základě těchto úvah je třeba za příjemce opatření k vyrovnání dluhů považovat kromě společnosti BDZ Holding i dceřiné společnosti BDZ Passenger a BDZ Cargo. Z popisu činností společností BDZ Passenger a BDZ Cargo v oddíle 2.1 vyplývá, že obě společnosti jsou jedinou hospodářskou jednotkou, kterou ovládá společnost BDZ Holding, a obě společnosti poskytují v Bulharsku služby za úplatu. Komise se tudíž domnívá, že v důsledku poskytování služeb osobní a nákladní dopravy a řízení a koordinace těchto činností vykonávají společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti BDZ Passenger a BDZ Cargo hospodářskou činnost, a představují proto podniky ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

6.1.1.2. ***Státní prostředky a přičitatelnost státu***

(71) Aby dotyčné opatření představovalo státní podporu, musí být financováno ze státních prostředků a rozhodnutí o provedení opatření musí být přičitatelné státu ([19]).

(72) Vyrovnání dluhů bude financováno přímo z bulharského státního rozpočtu a bude provedeno ústředními orgány zmíněného členského státu.

(73) Vyrovnání dluhů proto zahrnuje využití státních prostředků, o němž rozhodl stát a které je přičitatelné státu.

6.1.1.3. ***Hospodářská výhoda***

(74) Výhodou ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nebyl schopen získat za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu ([20]). Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, nikoli důvod ani cíl státního zásahu ([21]).

(75) V tomto případě vyrovná Bulharsko dluhy ve výši 223,45 milionu BGN (114,25 milionu EUR), které jsou přímo spojeny s činností společnosti BDZ Holding v oblasti železniční dopravy. Žádný obezřetný subjekt v tržním hospodářství by nevyrovnal závazky v této výši bez jakéhokoli protiplnění. Opatření mimoto osvobodí společnost BDZ Holding od jejích povinností týkajících se splácení dluhů, čímž uvolní finanční prostředky, které mohou společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti využít k rozvoji svých činností a zlepšení finančních ukazatelů.

(76) Vyvozuje se proto závěr, že rozhodnutí Bulharska o vyrovnání závazků společnosti BDZ Holding poskytne společnostem BDZ Holding, BDZ Passenger a BDZ Cargo hospodářskou výhodu, kterou by nezískaly za běžných tržních podmínek.

([19]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002 ve věci Francie v. Komise („Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([20]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 1996 ve věci Syndicat français de l'Express international (SFEI) a další v. La Poste a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999 ve věci Španělské království v. Komise Evropských společenství, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41; rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002 ve věci Francie v. Komise („Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 69.

([21]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. července 1974 ve věci Italská republika v. Komise Evropských společenství, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 13.

6.1.1.4. ***Selektivita***

(77) Aby určité opatření státu spadalo do oblasti působnosti čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí zvýhodňovat „určité podniky nebo určitá odvětví výroby“. Pojem státní podpora se tudíž vztahuje pouze na opatření, která selektivně zvýhodňují určité podniky. Vyrovnání dluhů zvýhodní pouze společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti, a je proto selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

Závěr

(78) Vyvozuje se závěr, že plánované vyrovnání dluhů poskytne společnosti BDZ Holding a jejím dceřiným společnostem BDZ Passenger a BDZ Cargo selektivní hospodářskou výhodu.

6.1.1.5. ***Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu***

Narušení hospodářské soutěže

(79) Předpokládá se, že narušení hospodářské soutěže ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy existuje tehdy, poskytne-li stát finanční výhodu určitému podniku v liberalizovaném odvětví, v němž existuje nebo může existovat hospodářská soutěž ([22]).

(80) Bulharsko otevřelo trh železniční nákladní dopravy ostatním vnitrostátním subjektům usazeným v Bulharsku v roce 2002. Trh železniční nákladní dopravy v Unii byl poprvé otevřen hospodářské soutěži v transevropské železniční síti nákladní dopravy dne 15. března 2003 prostřednictvím prvního železničního balíčku ([23]). Druhý železniční balíček liberalizoval dne 1. ledna 2006 veškerou mezinárodní nákladní dopravu a od 1. ledna 2007 vnitrostátní železniční nákladní dopravu ([24]). Řada členských států však liberalizovala jednostranně své vnitrostátní trhy před tímto dnem.

(81) Podíl společnosti BDZ Cargo na bulharském trhu železniční nákladní dopravy v roce 2016 činil 43 %. Společnost BDZ Cargo na tomto trhu přímo soutěží s ostatními provozovateli nákladní železniční dopravy, jak je uvedeno v 15. bodě odůvodnění.

(82) Co se týká osobní dopravy, od 1. ledna 2010 otevřel třetí železniční balíček trh mezinárodní osobní dopravy ([25]). Jelikož se týká pouze mezinárodní dopravy, nezahrnuje činnosti příjemců na těchto tratích. Jak stanovil Soudní dvůr ve svém rozsudku ve věci Altmark Trans, skutečnost, že dopravní podnik působí pouze v jednom členském

([22]) Rozsudek Tribunálu ze dne 15. června 2000 ve věci Alzetta a další v. Komise, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151, body 141 až 147.

([23]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29).

([24]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164).

([25]) Třetí balíček byl přijat v roce 2007 a zahrnuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1), nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14), směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44), a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 51).

státě, nevylučuje možnost toho, že podpora naruší obchod uvnitř Unie ([26]). V této souvislosti je třeba uvést, že od roku 1995 otevřela řada členských států jednostranně trh železniční osobní dopravy a že jakákoli výhoda poskytnutá společnosti působící v oblasti železniční dopravy v jednom členském státě může omezit možnost konkurenta z jiného členského státu obchodovat na tomto zeměpisném trhu.

(83) Komise proto vyvozuje závěr, že opatření naruší nebo může narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu.

Ovlivnění obchodu mezi členskými státy

(84) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitých podniků oproti jiným konkurenčním podnikům v rámci obchodu uvnitř Unie, je třeba mít za to, že tento obchod je podporou ovlivněn ([27]). Postačuje skutečnost, že příjemce podpory soutěží s ostatními podniky na trzích, které jsou otevřeny hospodářské soutěži ([28]).

(85) V tomto případě soutěží příjemce při poskytování služeb s ostatními podniky poskytujícími dopravní služby na vnitřním trhu a některé tyto služby mají přeshraniční povahu. Selektivní hospodářská výhoda poskytnutá společnosti BDZ Holding a jejím dceřiným společnostem prostřednictvím plánovaného vyrovnání dluhů proto posiluje jejich hospodářské postavení, jelikož zbaví provozovatele železniční dopravy dluhů, které vznikly před rokem 2007. Společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti budou proto poskytovat služby železniční dopravy na vnitřním trhu, aniž by nesly veškeré investiční a provozní náklady, které jim vznikly.

(86) Komise tudíž vyvozuje závěr, že plánované vyrovnání dluhů může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

6.1.1.6. ***Závěr***

(87) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že vyrovnání dluhů, které Bulharsko zamýšlí provést, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

6.1.2. ZÁKONNOST PODPORY

(88) Podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy musí členské státy informovat o svých záměrech poskytnout nebo upravit podpory a nesmí provést zamýšlená opatření, dokud není v tomto řízení přijato konečné rozhodnutí.

(89) Jelikož vyrovnání dluhů ve prospěch společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností nebylo dosud provedeno, má Komise za to, že Bulharsko dodrželo své povinnosti podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy ([29]).

6.1.3. SLUČITELNOST PODPORY

(90) Jelikož vyrovnání dluhů představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí Komise posoudit, zda lze dotyčnou podporu považovat za slučitelnou s vnitřním trhem.

(91) V čl. 107 odst. 3 Smlouvy jsou povoleny určité výjimky z obecného pravidla stanoveného v čl. 107 odst. 1 Smlouvy, že státní podpory nejsou slučitelné s vnitřním trhem. V čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy se stanoví: „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“, lze považovat za slučitelné s vnitřním trhem.

(92) Oddíl 4 pokynů pro železnice poskytuje v tomto ohledu rámec pro posouzení toho, zda by měla Komise prohlásit podporu pro železniční podniky na vyrovnání dluhů za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

([26]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003 ve věci Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdenburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, body 77–81.

([27]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 17. září 1980 ve věci Philip Morris v. Komise, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, bod 11; rozsudek Soudního dvora ze dne 22. listopadu 2001 ve věci Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, bod 21; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 2004 ve věci Itálie v. Komise, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, bod 44.

([28]) Rozsudek Tribunálu ze dne 30. dubna 1998 ve věci Het Vlaamse Gewest v. Komise, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([29]) Rozsudek Tribunálu ze dne 14. ledna 2004 ve věci Fleuren Compost v. Komise, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

(93) Komise je s Bulharskem zajedno, pokud jde o použitelnost oddílu 4 pokynů pro železnice při posuzování slučitelnosti vyrovnání dluhů. V bodě 54 pokynů pro železnice je uvedeno, že „v souvislosti s článkem 9 směrnice [Rady] 91/440/EHS ([30]) 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 [státem] navzdory chybějící finanční restrukturalizaci“. Podle bodu 56 pokynů pro železnice by se v případě členských států, které přistoupily k Unii po vstupu směrnice 2001/12/ES v platnost, mělo datum přistoupení považovat za den, od něhož se na tyto členské státy vztahuje zmíněná směrnice. Referenčním datem pro účely určení dluhů vzniklých před přistoupením, jež lze v souladu s pokyny pro železnice vyrovnat, je tudíž 1. leden 2007.

(94) Bulharsko tvrdí, že plánované vyrovnání dluhů splňuje všechny podmínky slučitelnosti stanovené v pokynech pro železnice. Komise musí tudíž toto tvrzení posoudit. Podle bodů 55 až 61 pokynů pro železnice lze podporu na vyrovnání dluhů, které vznikly před přistoupením Bulharska k Unii, považovat za slučitelnou s vnitřním trhem v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, je-li splněno těchto pět kumulativních podmínek:

a) Za prvé musí být podpora určena na vyrovnání jasně stanovených a individualizovaných dluhů vzniklých přede dnem 15. března 2001, kdy vstoupila v platnost směrnice 2001/12/ES. Podpora nesmí v žádném případě překročit výši těchto dluhů. V případě členských států, které k Unii přistoupily po 15. březnu 2001, je referenčním datem den přistoupení k Unii. Logikou článku 9 směrnice 91/440/EHS přejímanou v následných směrnicích bylo totiž snížit zadluženost nahromaděnou za podmínek, kdy o otevření trhu na úrovni Společenství ještě nebylo rozhodnuto.

b) Za druhé musí dotčené dluhy být přímo spojeny s činností železniční dopravy nebo s řídícími činnostmi, výstavbou či využíváním železničních infrastruktur. […]

c) Za třetí se vyrovnání dluhů musí uskutečnit ve prospěch podniků potýkajících se s nadměrnou zadlužeností, která brání jejich zdravému finančnímu řízení. Podpora musí být potřebná pro ozdravění této situace v tom smyslu, že by předvídatelný vývoj hospodářské soutěže na trhu tomuto podniku v dohledném časovém rámci neumožnil ozdravit jeho finanční situaci. […]

d) Za čtvrté nesmí podpora v tomto smyslu přesáhnout nezbytnou míru. […]

e) Za páté nesmí podnik vyrovnáním dluhů získat takovou konkurenční výhodu, která by bránila vývoji účinné hospodářské soutěže na trhu např. odrazováním jiných podniků či nových hospodářských subjektů od vstupu na vnitrostátní či regionální trh.

a) **Podpora musí být určena na vyrovnání jasně stanovených a individualizovaných dluhů vzniklých před přistoupením Bulharska k Unii**

(95) V pokynech pro železnice se vyžaduje, aby byly dluhy, které mají být vyrovnány, jasně stanoveny a individualizovány a aby v případě Bulharska vznikly před jeho přistoupením k EU. Z pokynů pro železnice vyplývá, že vyrovnat nelze souhrnné dluhy či dluhy, které nebyly stanoveny. Vyrovnání by nebylo přípustné například v případě plánovaného vyrovnání dluhů obecně, například „dluhů vůči všem dodavatelům“. Vyrovnání by nebylo obdobně přípustné v případě, že by se plánovalo vyrovnání veškerých dluhů vůči jednomu věřiteli, například „veškerých závazků vůči určité bance“, které vyplývají z různých prvků, jako je přečerpání, záruky či dlouhodobé půjčky, a to bez rozlišení.

(96) Bulharsko zamýšlí vyrovnat dluhy společnosti BDZ Holding ve výši 223,45 milionu BGN (114,25 milionu EUR). Jak je popsáno v 35. bodě odůvodnění a tabulce 2, částka ve výši 223,45 milionu BGN, která má být vyrovnána, vyplývá z finančních závazků vzniklých před přistoupením Bulharska k Unii, které nebyly splaceny ke dni přistoupení, nebo z následných dluhů, které vznikly společnosti BDZ Holding a které nahradily nebo refinancovaly dluhy vzniklé před přistoupením Bulharska k Unii, jak dokládá konsolidovaná účetní závěrka společnosti BDZ Holding za rok 2006 a/nebo informace o splátkách příslušných úvěrů. Veškeré dluhy, které mají být vyrovnány, lze individualizovat jako dluhy vyplývající z úvěrových smluv (finanční věřitelé KfW IPEX Bank, EBRD, IBRD) nebo z běžných smluvních vztahů s konkrétními poskytovateli služeb železniční infrastruktury (společnost pro železniční infrastrukturu) nebo dodavateli elektřiny (NEC AD), jež vznikly před přistoupením.

([30]) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25).

(97) Totéž platí, pokud jde o individualizované dluhy společnosti BDZ Holding vůči držitelům dluhopisů z emise ISIN BG2100032072 ze dne 19. listopadu 2007 a ministerstvu financí poté, co se stalo věřitelem společnosti BDZ Holding (viz 35. a 36. bod odůvodnění a tabulka 2). Dluhy byly náležitě individualizovány a výnosy byly použity k refinancování jasně stanoveného dluhu vzniklého před přistoupením, který nemohla společnost BDZ Holding splatit a vyrovnat z vlastních zdrojů. Z toho vyplývá, že částky, které nejsou v současnosti uhrazeny, představují z ekonomického hlediska pouhý převod dřívějších dluhů.

(98) Jelikož dlužná částka ve výši 223,45 milionu BGN, jejíž vyrovnání se plánuje, vyplývá z jasně stanovených a individualizovaných dluhů, které vznikly před přistoupením Bulharska k EU, není nutné zaujmout stanovisko ohledně toho, zda lze podle pokynů pro železnice vyrovnat v souladu s právními předpisy i ostatní dluhy včetně rezerv a obchodních závazků společnosti BDZ Holding, které Bulharsko rovněž určilo jako dluhy vzniklé před přistoupením (tabulka č. 1 a 35. a 20. bod odůvodnění) a které odpovídají rozdílu mezi částkou ve výši 806,7 milionu BGN a částkou ve výši 223,45 milionu BGN. Dluhy odpovídající tomuto rozdílu jsou z oblasti působnosti tohoto rozhodnutí vyloučeny.

(99) Vyvozuje se proto závěr, že cílem dotyčného opatření je vyrovnání jasně stanovených a individualizovaných dluhů ve výši 223,45 milionu BGN, které vznikly před přistoupením Bulharska k Unii.

b) **Dotčené dluhy musí být přímo spojeny s činností železniční dopravy nebo s řídícími činnostmi, výstavbou či využíváním železničních infrastruktur**

(100) Bulharsko uvedlo, že veškeré dluhy, které vznikly společnosti BDZ Holding, byly přímo spojeny s činnostmi osobní a nákladní železniční dopravy (viz 39. bod odůvodnění).

(101) Komise podotýká, že dluhy, které mají být vyrovnány, vznikly v souvislosti s financováním obnovy a oprav vozového parku, jako je nákup dieselových a elektrických vícevozových jednotek nebo modernizace nákladních vagonů ve vlastnictví společnosti. Dluhy, jako jsou nesplacené závazky vůči společnosti pro železniční infrastrukturu, rovněž financovaly poskytování služeb společnosti BDZ Holding v oblasti železniční dopravy. Tyto činnosti představují hlavní podnikání společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností, které je přímo spojeno s činností železniční dopravy.

(102) Komise se proto domnívá, že dotyčné dluhy jsou přímo spojeny s činností železniční dopravy.

c) **Vyrovnání dluhů se musí uskutečnit ve prospěch podniků potýkajících se s nadměrnou zadlužeností, která brání jejich zdravému finančnímu řízení. Podpora musí být potřebná pro ozdravění této situace v tom smyslu, že by předvídatelný vývoj hospodářské soutěže na trhu tomuto podniku v dohledném časovém rámci neumožnil ozdravit jeho finanční situaci**

Nadměrná zadluženost společnosti BDZ Holding, která brání jejímu zdravému finančnímu řízení

(103) Bulharsko tvrdilo, že se společnost BDZ Holding považovala podle platných bulharských právních předpisů za insolventní a nadměrně zadluženou a že splňovala všechna kritéria stanovená v bulharských právních předpisech pro zahájení insolvenčního řízení. To představuje přesvědčivý důkaz nadměrné zadluženosti. Bulharsko dále uvedlo, že společnost nebyla kvůli své zadluženosti schopna plnit své finanční závazky.

(104) Celkové dluhy společnosti BDZ Holding ke dni 31. prosince 2006 činily 806,7 milionu BGN a představovaly 78 % celkového kapitálu společnosti BDZ Holding (vlastní kapitál a dluhy) s poměrem dluhu k vlastnímu kapitálu rovnajícímu se čtyřem. Finanční situace společnosti BDZ Holding se významně zhoršovala od roku 2007. V roce 2011 se poměr dluhu společnosti BDZ Holding k vlastnímu kapitálu zvýšil na více než 7,5 (9) a v roce 2012 dosáhl 14, v roce 2013 pak 15, v roce 2013 představoval −209 a v říjnu 2015 činil −33 ([31]). V říjnu 2015 představovaly mimoto nesplacené závazky společnosti BDZ Holding ve výši 499,1 milionu BGN (255 milionů EUR) 86 % účetní hodnoty aktiv ve výši 582,4 milionu BGN (298 milionů EUR).

([31]) Podle bodu 20 písm. d) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích je poměr dluhu k vlastnímu kapitálu vyšší než 7,5 jedním z ukazatelů prokazujících skutečnost, že podnik je v obtížích.

(105) Komise dále podotýká, že navzdory skutečnosti, že v období od 1. ledna 2007 do 28. září 2016 uhradila společnost BDZ Holding nesplacené dluhy ve výši 724 milionů BGN (370 milionů EUR), nebyla schopna dostát plně svým finančním závazkům. Kvůli nesplaceným závazkům vůči mezinárodním věřitelům nařídil dne 20. července 2015 High Court of Justice v Londýně společnosti BDZ uhradit částku ve výši 66,7 milionu EUR (130,4 milionu BGN) s úrokem z prodlení ve výši 8 % ročně ([32]).

(106) Vzhledem k nadměrné zadluženosti společnosti BDZ Holding by tato společnost bez vyrovnání dluhů čelila vážným potížím při plnění svých závazků a nakonec by mohla být zlikvidována.

(107) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že společnost BDZ Holding čelí nadměrné zadluženosti, která brání jejímu zdravému finančnímu řízení.

Nezbytnost podpory

(108) Podpora musí být mimoto potřebná pro ozdravění situace nadměrné zadluženosti v tom smyslu, že by předvídatelný vývoj hospodářské soutěže na trhu společnosti BDZ Holding a jejím dceřiným společnostem v dohledném časovém rámci neumožnil ozdravit jejich finanční situaci.

(109) Kvůli své zadluženosti nebyla společnost BDZ Holding schopna dostát všem svým finančním závazkům a vykazovala výpadek investic do modernizace vozového parku. Vzhledem k výpadku investic do modernizace vozového parku a údržby je vozový park společnosti zastaralý a částečně nemoderní. Komise v tomto ohledu podotýká, že stáří 82 % vozů společnosti BDZ Passenger činí více než 20 let a stáří 74 % jejích lokomotiv činí více než 25 let. V roce 2015 bylo přibližně 50 % lokomotiv společnosti BDZ Cargo v opravě, nebo nebylo funkčních. Podobně nebylo v roce 2015 funkčních přibližně 51 % nákladních vagonů společnosti BDZ Cargo a vyžadovalo opravu.

(110) Bez podpory by společnost BDZ Holding nebyla schopna splácet dosud neuhrazené dluhy, které vznikly před přistoupením Bulharska k Unii, ani by nemohla použít vlastní zdroje k investicím do modernizace svého vozového parku.

(111) Pro ilustraci, na základě vykázaných příjmů společnosti v roce 2016 (336,2 milionu BGN) by bylo zapotřebí jednorázové zvýšení ceny a/nebo sazby v průměru o 66 %, pokud by všechny ostatní podmínky zůstaly stejné, k vytvoření provozních příjmů v krátkodobém horizontu ve výši 223,45 milionu EUR, jež jsou zapotřebí k splacení dluhů, které mají být vyrovnány. Dceřiné společnosti společnosti BDZ Holding však působí pouze v zeměpisné oblasti, která je celá způsobilá pro regionální podporu podle čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy. Značné zvýšení sazeb v těchto zeměpisných oblastech může mít silnější negativní sociální dopady než v bohatších regionech Unie. Hypotetické zvýšení sazeb na podporu příjmů společnosti BDZ Holding a k snížení jejích dluhů v potřebné míře, pokud by bylo vůbec možné z právního hlediska, co se týká služeb osobní dopravy, na něž se vztahuje závazek veřejné služby, a udržitelné z obchodního hlediska v konkurenčním prostředí, pokud jde o služby nákladní dopravy, by mohlo mít nepřiměřené sociální dopady na bulharské cestující v železniční dopravě nebo společnosti využívající služby nákladní dopravy poskytované společností BDZ.

(112) Žádné jiné věrohodné hypotetické politické opatření než plánované vyrovnání dluhů by proto společnosti neumožnilo pokračovat v činnosti. Z toho vyplývá, že dotyčné opatření je potřebné pro ozdravění nadměrné zadluženosti společnosti BDZ Holding v tom smyslu, že by předvídatelný vývoj hospodářské soutěže na trhu společnosti BDZ Holding a jejím dceřiným společnostem v dohledném časovém rámci neumožnil ozdravit jejich finanční situaci.

d) **Podpora nesmí v tomto smyslu přesáhnout nezbytnou míru**

(113) Komise uvádí, že vzhledem k finanční situaci společnosti BDZ Holding představuje výše dluhů, které mají být vyrovnány, nezbytné minimum k zajištění přežití společnosti a je předpokladem její finanční udržitelnosti. Tato částka je v zásadě zapotřebí pro uhrazení dlužných plateb věřitelům – mezinárodním finančním institucím a společnosti pro železniční infrastrukturu. Společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti mají dosud nesplacené závazky, které vznikly před 1. lednem 2007 a které by v případě, že by nebyly splaceny, mohly pro příjemce představovat hrozbu likvidace. Finanční ukazatele prokazují, že platby nelze v současnosti provést z vlastních zdrojů a že není možné reálně očekávat, že by společnost mohla zvýšit významně své sazby nebo ceny k dosažení vyšších příjmů v krátkodobém horizontu.

([32]) Příkazy ze dne 20. července 2015, CL-2015-000309 FMS Wertmanagement AöR v. BDZ Holding; CL-2015-000214 Dexia Credit Local v. BDZ Holding; CL-2015-000090 KA Finanz AG v. BDZ Holding.

(114) Komise mimoto bere na vědomí, že v době od přistoupení splatila společnost BDZ Holding závazky ve výši 166 milionů BGN, které vznikly před 1. lednem 2007, z vlastních zdrojů plynoucích především z prodeje aktiv. Jelikož tyto částky byly potenciálně způsobilé pro vyrovnání, lze přiměřeně usuzovat, že společnost BDZ Holding mohla použít tyto zdroje na rozvoj a modernizaci vozového parku a poskytovaných služeb. Společnost zaostávala za vývojem v odvětví železniční dopravy, pokud jde o technické vlastnosti a informační systémy. Jestliže společnost BDZ Holding využila při splacení části dluhů vzniklých před přistoupením i své vlastní zdroje, nelze mít za to, že vyrovnání dluhů přesahuje nezbytnou míru, a to i v případě, že společnost osvobozuje od povinností týkajících se splacení dluhů a poskytuje jí finanční prostor pro investice do modernizace nebo oprav.

(115) Vzhledem k těmto úvahám Komise konstatuje, že nelze mít za to, že provedené vyrovnání dluhů umožní společnosti BDZ Holding ocitnout se ve výhodnější situaci než řádně spravovaný průměrný podnik se stejným profilem činnosti.

e) **Podnik nesmí vyrovnáním dluhů získat takovou konkurenční výhodu, která by bránila vývoji účinné hospodářské soutěže na trhu např. odrazováním jiných podniků či nových hospodářských subjektů od vstupu na vnitrostátní či regionální trh**

(116) Navrhované vyrovnání dluhů společnosti BDZ Holding pouze umožní normalizovat financování provozních činností společnosti a společnosti BDZ Holding ani jejím dceřiným společnostem neumožní rozšířit činnost či vstoupit na nové trhy. V tomto smyslu nebude podpora bránit vývoji účinné hospodářské soutěže na trhu. Podpora neovlivní postavení konkurentů na trhu a tito budou moci i nadále soutěžit se společností BDZ Holding za stejných podmínek.

(117) Komise se rovněž domnívá, že vyrovnání dluhů nenaruší neúměrně hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy, jelikož společnosti BDZ Holding pouze umožní stabilizovat její finanční situaci, která byla narušena závazky, jež vznikly před liberalizací trhu. Komise taktéž konstatuje, že noví účastníci trhu nejsou odrazováni od vstupu na bulharský dopravní trh. Jak je popsáno v 15. a 42. bodě odůvodnění, kromě společnosti BDZ Cargo působí v současnosti na bulharském trhu železniční dopravy osm provozovatelů nákladní dopravy. Neexistují žádné důkazy, že by opatření k vyrovnání dluhů tuto situaci hospodářské soutěže změnilo.

Závěr

(118) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že státní podpora ve formě vyrovnání dluhů (opatření č. 2) ve výši 223,45 milionu BGN (114,25 milionu EUR), jež Bulharsko zamýšlí provést, splňuje podmínky slučitelnosti s vnitřním trhem, které jsou stanoveny v kapitole IV pokynů pro železnice.

6.2. *OPATŘENÍ č. 3: NEUHRAZENÍ DLUŽNÝCH ČÁSTEK SPRÁVCI INFRASTRUKTURY (SPOLEČNOSTI PRO ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU) ZE STRANY SPOLEČNOSTI BDZ HOLDING A JEJÍCH DCEŘINÝCH SPOLEČNOSTÍ*

(119) Jelikož Bulharsko neobjasnilo před vydáním rozhodnutí o zahájení řízení původ a vývoj nesplacených závazků společnosti BDZ Holding vůči společnosti pro železniční infrastrukturu, usuzovalo se, že nevymáhání těchto nesplacených závazků může zahrnovat státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(120) Podle informací, které Bulharsko poskytlo (viz oddíl 4.3), představovaly část nesplacených závazků společnosti BDZ Holding vůči společnosti pro železniční infrastrukturu závazky, jež společnosti vznikly před přistoupením Bulharska k Unii. Část těchto dluhů vzniklých před přistoupením (až do výše 26,3 milionu BGN) byla následně refinancována výnosy z emise dluhopisů dne 19. listopadu 2007, jež dosud představuje neuhrazený dluh, a proto podléhá posouzení v rámci „opatření č. 2: vyrovnání dluhů vzniklých před rokem 2007“ v oddíle 6.1. Jinými slovy, společnosti pro železniční infrastrukturu bylo zaplaceno.

(121) K vysvětlení situace v souvislosti s ostatními nesplacenými závazky Bulharsko mimoto poskytlo další informace o donucovacích opatřeních a krocích, které společnost pro železniční infrastrukturu podnikla (viz oddíl 4.3). Podle Bulharska učinila společnost pro železniční infrastrukturu veškeré kroky potřebné k vymáhání nesplacených závazků od společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností s cílem maximalizovat zpětné získání splatných částek, aniž však zahájila soudní řízení.

(122) V zájmu ověření, zda společnost pro železniční infrastrukturu společnost BDZ Holding nepatřičně nezvýhodnila, pokud jde o odklad a ujednání v souvislosti s uhrazením splatných závazků, musí Komise posoudit, zda by společnost mohla tato ujednání využít za běžných tržních podmínek ([33]). Za tímto účelem musí Komise posoudit, zda by se hypotetický věřitel v tržním hospodářství, který se nachází v podobné situaci jako společnost pro železniční infrastrukturu a který se snaží docílit splacení dlužných částek v maximální výši, souhlasil s odkladem platby a zahájil opětovná jednání o uhrazení nesplacených závazků za podobných podmínek ([34]). Jinými slovy, Komise musí posoudit, zda společnost pro železniční infrastrukturu jednala se stejnou náležitou péčí jako věřitel v tržním hospodářství, když se rozhodovala mezi individuálním a mimosoudním vymáháním svých pohledávek a zahájením kolektivního exekučního řízení, jež by případně vedlo k úpadku společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností.

(123) Komise uvádí, že k určení nejvhodnější alternativy by věřitel v tržním hospodářství postupující s náležitou péčí posoudil výhody a nevýhody jednotlivých alternativ, přičemž by přihlédl mimo jiné k zpětně získatelným částkám, své předchozí ekonomické expozici, době trvání exekučního řízení a nákladům ([35]).

(124) Komise za prvé podotýká, že dluhy vůči společnosti pro železniční infrastrukturu vznikly v rámci běžného a dlouhodobého obchodního vztahu mezi (státními) podniky: společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti byly klíčovými zákazníky společnosti pro železniční infrastrukturu a vytvářely více než 70 % jejích provozních příjmů. Rovněž původ částky ve výši 46,5 milionu BGN, kterou společnost pro železniční infrastrukturu dlužila společnosti BDZ Holding a která se nahromadila mezi roky 2008 a 2011 v souvislosti s různými službami poskytovanými společnosti pro železniční infrastrukturu (tabulka 3), poskytuje další důkazy, že mezi společností pro železniční infrastrukturu a společností BDZ Holding existuje trvalý vztah a vzájemná závislost. Možný odchod společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností z trhu v důsledku kolektivního insolvenčního řízení by proto měl vážný bezprostřední negativní dopad na finanční situaci společnosti pro železniční infrastrukturu. Úpadek společnosti BDZ Holding by snížil zisk společnosti pro železniční infrastrukturu a její schopnost náležitě udržovat vnitrostátní železniční síť, což by znamenalo riziko dalšího snížení obchodních příjmů pocházejících kromě dceřiných společností společnosti BDZ Holding i od ostatních zákazníků.

(125) Z toho vyplývá, že by věřitel v tržním hospodářství, který má stejně jako společnost pro železniční infrastrukturu obdobný obchodní vztah se svým dlužníkem či dlužníky, jako je společnost BDZ Holding, by tudíž přistoupil uvážlivě k hypotetickému exekučnímu řízení vedoucímu k tomu, že by jeho hlavní zákazník odešel z trhu, na rozdíl od věřitele s jednorázovými pohledávkami, který není obchodně a finančně závislý na tom, zda bude po vymožení pohledávek jeho dlužník na trhu působit i nadále.

(126) Za druhé, pohledávky společnosti pro železniční infrastrukturu vůči společnosti BDZ Holding a jejím dceřiným společnostem nebylo možno vymáhat jako přednostní pohledávky v hypotetickém kolektivním insolvenčním řízení, v jehož rámci by při splacení dluhu společnosti pro železniční infrastrukturu nebylo možno uplatnit zvláštní přednostní pořadí mezi ostatními věřiteli (viz 49. bod odůvodnění). Dluhy určené v rozhodnutí o zahájení řízení, které byly splatné společnosti pro železniční infrastrukturu (45 milionů BGN), byly mimoto nižší než dluhy vůči ostatním věřitelům (viz tabulka 1). Účetní hodnotu aktiv společnosti BDZ Holding by bylo navíc nutno snížit o slevu při likvidaci v rámci nuceného prodeje v kolektivním insolvenčním řízení. Podle druhu aktiv by sleva při likvidaci mohla činit až 75 % hodnoty daného aktiva. Je proto velmi pravděpodobné, že by likvidační hodnota aktiv společnosti BDZ Holding nepostačovala k uhrazení nákladů na likvidaci, mezd jejích zaměstnanců a veškerých nesplacených závazků. Vezme-li se jako příklad rok 2011, náklady na likvidaci, mzdy zaměstnanců a veškeré nesplacené závazky dosáhly výše 778 milionů BGN, zatímco účetní hodnota aktiv společnosti BDZ Holding činila 933 milionů BGN. Společnost pro železniční infrastrukturu proto mohla reálně očekávat, že získá zpět pouze menší část svých nesplacených pohledávek, pokud by bylo zahájeno kolektivní insolvenční řízení.

(127) Komise se mimoto v souladu s ustálenou judikaturou domnívá, že rozhodnutí věřitele ohledně toho, zda přistoupí k likvidaci společnosti, mohou ovlivnit náklady spolu s délkou soudního řízení ([36]). Komise v tomto ohledu souhlasí s tím, že společnost pro železniční infrastrukturu měla obzvláštní zájem na zachování spolupráce se společností BDZ Holding a jejími dceřinými společnostmi, a to nejen z důvodu budoucích obchodních příjmů vytvořených společností BDZ Holding, nýbrž také v zájmu maximalizace zpětného získání neuhrazených nepřednostních pohledávek nahromaděných do listopadu 2011, místo zahájení likvidace společnosti. Komise vyvozuje

([33]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 1996 ve věci SFEI a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999 ve věci Španělsko v. Komise, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.

([34]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (2016/C 262/01), bod 74; rozsudek Soudního dvora ze dne 22. listopadu 2007 ve věci Španělsko v. Komise, C-525/04 P, ECLI:EU:C:2007:698; rozsudek Soudního dvora ze dne 24. ledna 2013 ve věci Frucona v. Komise, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, bod 78; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. června 1999 ve věci DMTransport, C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332; rozsudek ze dne 30. dubna 1998 ve věci Cityflyer, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, bod 51; rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 2013 ve věci Komise v. Buczek Automotive a Polsko C-405/2011, ECLI:EU:C:2013:186, body 54–60.

([35]) Věc Frucona v. Komise, C-73/11 P, bod 78, ECLI:EU:C:2013:32; věc Komise v. Buczek Automotive a Polsko C-405/2011, ECLI:EU:C:2013:186, body 54–60; věc Evropská komise v. Électricité de France (EDF), C-124/10P, ECLI:EU:C:2012:318, bod 85.

([36]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 2013 ve věci Komise v. Buczek Automotive, C-405/11 P, ECLI:EU:C:2013:186, bod 59.

závěr, že zahájení zdlouhavého kolektivního insolvenčního řízení vedoucího k nucené likvidaci skupiny s neurčitou a velmi nízkou mírou zpětného získání nepředstavovalo pro společnost pro železniční infrastrukturu platnou a reálnou možnost s ohledem na maximalizaci zpětného získání dlužných částek.

(128) Komise podotýká, že společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti své dluhy vůči společnosti pro železniční infrastrukturu pravidelně splácely a že se společností pro železniční infrastrukturu nebylo v porovnání s ostatními soukromými věřiteli skupiny zacházeno rozdílně. Pokud došlo k pozdním platbám, nebyla společnost BDZ Holding odkladem platby zvýhodněna, jelikož pozdní platby pro společnost pro železniční infrastrukturu znamenaly kromě základní úrokové sazby Bulharské národní banky značné rozpětí ve výši 1 000 bazických bodů (viz 48. bod odůvodnění). Pro ilustraci, Komise se domnívá, že sazba ve výši 1 000 bazických bodů představuje v případě úvěru s nízkou kvalitou kolaterálu poskytnutého společnosti ve finančních obtížích, jako je společnost BDZ Holding, zástupný indikátor úrokového rozpětí v obvyklé tržní výši ([37]). Nesplacené závazky byly uhrazeny prostřednictvím přímých bankovních převodů, započtení pohledávek společnosti pro železniční infrastrukturu vůči společnosti BDZ Holding a jejím dceřiným společnostem a swapů dluhů za aktiva. Například mezi roky 2011 a 2016 uhradily společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti částku ve výši 503 milionů BGN (257 milionů EUR) za služby poskytnuté společností pro dopravní infrastrukturu. V porovnání s nízkou pravděpodobností zpětného získání části (která by byla každopádně malá) pohledávek společnosti pro železniční infrastrukturu v případě, že by společnost BDZ Holding byla zlikvidována, výše dluhů splacených společnosti pro železniční infrastrukturu od roku 2011 dodatečně potvrzuje, že rozhodnutí společnosti pro železniční infrastrukturu nevymáhat pohledávky bylo racionální.

(129) Ačkoliv se informace netýkají konkrétně dluhů vzniklých před přistoupením, které jsou uvedeny v rozhodnutí o zahájení řízení, Komise například s ohledem na uhrazení závazků prostřednictvím swapů dluhů za aktiva, jež byly provedeny po vydání rozhodnutí o zahájení řízení, uvádí, že společnost pro železniční infrastrukturu uzavřela se společností BDZ Holding a jejími dceřinými společnostmi dohody za obvyklých tržních podmínek (jak je popsáno v 51., 52. a 53. bodě odůvodnění), v nichž byly uznány neuhrazené dluhy, a tyto dohody tudíž usnadnily jejich splacení.

(130) Na základě doplňkových informací a podkladů, které poskytlo Bulharsko, a vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že společnost pro železniční infrastrukturu jednala jako věřitel v tržním hospodářství, a že tudíž odklad splácení dluhů a ujednání mezi společností pro železniční infrastrukturu a společností BDZ Holding a jejími dceřinými společnostmi neposkytly posledně zmíněným společnostem nepatřičnou hospodářskou výhodu, kterou by nebyly schopny získat za běžných tržních podmínek.

(131) Komise proto vyvozuje závěr, že způsob, jakým společnost BDZ Holding a její dceřiné společnosti nakládaly se svými nesplacenými dluhy vůči správci infrastruktury (společnosti pro železniční infrastrukturu) před listopadem 2011, nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(132) Jelikož jsou podmínky nezbytné pro určení existence státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 kumulativní, příslušná ustanovení se nepoužijí, není-li splněna jedna z nich. Není proto třeba posoudit, zda neuhrazení splatných dluhů vůči společnosti pro železniční infrastrukturu ze strany společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností v minulosti splňuje ostatní podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

6.3. *OPATŘENÍ č. 4: VRÁCENÍ DPH SPOLEČNOSTI BDZ HOLDING EAD STÁTEM*

(133) Komise zahájila šetření týkající se opatření č. 4, jelikož Bulharsko neobjasnilo důvody vrácení DPH a to, zda je toto vrácení v souladu se směrnicí 2006/112/ES. Komise se tudíž domnívala, že vrácení DPH mohlo zahrnovat státní podporu podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Komise proto Bulharsko vyzvala, aby poskytlo další informace o důvodech vrácení DPH společnosti BDZ Holding.

(134) Po vydání rozhodnutí o zahájení řízení Bulharsko objasnilo, že se opatření č. 4 týkalo vrácení nesprávně vyúčtované a odvedené DPH ve výši 72 milionů BGN (36,7 milionu EUR) u vyrovnávacích plateb, které byly obdrženy od ministerstva dopravy za období od 1. prosince 2004 do 29. února 2008 (viz 55. až 59. bod odůvodnění). Bulharsko uvedlo, že administrativní chyba byla příslušnými vnitrostátními daňovými orgány odhalena během revize v souladu s platnými ustanoveními vnitrostátních právních předpisů. Chyba byla opravena rozhodnutími o vrácení daně č. 2900180 ze dne 14. ledna 2009, č. 290900153 ze dne 8. července 2009, č. 100337 ze dne 12. srpna 2010 a č. 290100380 z února 2011.

([37]) Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb (Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6).

(135) Komise podotýká, že pro pojem státní podpora není důležité jen poskytnutí pozitivních hospodářských výhod. Výhodu může představovat i osvobození od hospodářské zátěže, jako jsou daňové výhody. Je proto třeba přezkoumat, zda vrácení DPH u vyrovnávacích plateb za závazek veřejné služby, které byly obdrženy od ministerstva dopravy, poskytlo společnosti BDZ Holding hospodářskou výhodu, a to snížením poplatků, které obvykle zatěžují rozpočet podniku ([38]), nebo zda nebyla DPH z vyrovnávací platby za závazek veřejné služby skutečně vybrána řádně. Existence výhody je vyloučena v případě vracení nezákonně vybraných daní ([39]).

(136) Podle článku 73 směrnice 2006/112/ES podléhá poskytování služeb, včetně služeb osobní přepravy, DPH a základ daně zahrnuje vše, co tvoří protiplnění, které poskytovatel získal nebo má získat od pořizovatele, příjemce nebo třetí osoby za poskytnutí služby, včetně náhrad nebo dotací přímo vázaných k ceně těchto plnění. Podle článku 132 zmíněné směrnice se na podniky pověřené závazkem veřejné služby osvobození od DPH nevztahuje.

(137) Je proto třeba posoudit, zda vyrovnávací platba za závazek veřejné služby, kterou obdržela společnost BDZ Holding, byla přímo vázána k ceně poskytnutých služeb. Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby měla nahradit ztráty plynoucí z poskytování služeb osobní dopravy za zvláštních podmínek, jako je počet kilometrů a sedadel, četnost a jiná kvalitativní kritéria. Vyrovnávací platba za závazek veřejné služby by byla snížena v případě odchylek mimo jiné od počtu kilometrů, sedadel a hodin a jiných kvalitativních kritérií, která byla pro poskytované služby stanovena. Nelze tudíž usuzovat, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby je přímo vázána k ceně poskytnutých dopravních služeb, nýbrž představuje spíše náhradu za ztráty plynoucí z plnění závazku veřejné služby.

(138) Bulharské právní předpisy v oblasti DPH mimoto nestanoví, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby v souvislosti s pokrytím ztrát podléhá DPH. Chybu odhalily příslušné daňové orgány při kontrole a tato chyba vedla k řadě rozhodnutí daňových orgánů (viz 59. bod odůvodnění), která jsou v souladu s bulharským zákonem o daních a pojištění.

(139) DPH byla tudíž u vyrovnávací platby za závazek veřejné služby poskytnuté společnosti BDZ Holding za období od 1. prosince 2004 do 29. února 2008 vyúčtována nesprávně. Komise se proto domnívá, že vrácení nesprávně vybrané DPH neposkytuje společnosti BDZ Holding hospodářskou výhodu.

(140) Vzhledem ke skutečnosti, že podmínky nezbytné pro určení existence státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy jsou kumulativní, je rozhodující nesplnění jedné z nich. Není tudíž třeba posoudit, zda opatření č. 4 splňuje ostatní podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

(141) Komise proto dospěla k závěru, že opatření č. 4 nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7. **ZÁVĚR**

(142) Vzhledem k zpětvzetí oznámení týkajícího se podpory na restrukturalizaci společnosti BDZ Holding (viz opatření č. 1, oddíl 5) by formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy s ohledem na oznámené opatření týkající se podpory na restrukturalizaci mělo být ukončeno.

(143) Co se týká vyrovnání dluhů společnosti BDZ Holding a jejích dceřiných společností ve výši 223,45 milionu BGN (114,25 milionu EUR), (opatření č. 2, oddíl 6.1), toto vyrovnání představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy a splňuje podmínky slučitelnosti uvedené v pokynech pro železnice. Opatření č. 2 by proto mělo být prohlášeno za slučitelné s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy.

([38]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 15. března 1994 ve věci Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, bod 13; rozsudek Soudního dvora ze dne 19. září 2000 ve věci Německo v. Komise, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, bod 25; rozsudek Soudního dvora ze dne 19. května 1999 ve věci Itálie v. Komise, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, bod 15; rozsudek Soudního dvora ze dne 3. března 2005 ve věci Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, bod 36.

([39]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 27. března 1980 ve věci Amministrazione delle finanze dello Stato, 61/79, ECLI:EU:C:1980:100, body 29 až 32.

(144) Co se týká neuhrazení splatných dluhů ve výši 45 milionů BGN vůči společnosti pro železniční infrastrukturu (opatření č. 3, oddíl 6.2), společnost pro železniční infrastrukturu jednala jako věřitel v tržním hospodářství. Opatření č. 3 proto nepředstavuje státní podporu.

(145) Pokud jde o vrácení chybně odvedené DPH (opatření č. 4, oddíl 6.3), jelikož DPH byla vyúčtována nesprávně, její vrácení nepředstavuje státní podporu,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Po zpětvzetí oznámení týkajícího se podpory na restrukturalizaci ze strany Bulharska se formální vyšetřovací řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy s ohledem na oznámenou plánovanou podporu na restrukturalizaci ve prospěch společnosti BDZ Holding EAD SA stalo bezpředmětným a je ukončeno.

Článek 2

1. Státní podpora ve prospěch společnosti BDZ Holding EAD SA ve formě vyrovnání dluhů ve výši 223 448 801 BGN, které Bulharsko zamýšlí provést, je slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Vyrovnání dluhů je proto povoleno.

2. Způsob, jakým Národní společnost pro železniční infrastrukturu zacházela před listopadem 2011 s nesplacenými dluhy společností BDZ Holding EAD SA, BDZ Passenger EOOD a BDZ Cargo EOOD ve výši 45 milionů BGN, nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

3. Vrácení chybně odvedené daně z přidané hodnoty ve výši 72 milionů BGN nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Bulharské republice.

V Bruselu dne 16. června 2017.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise