A BIZOTTSÁG (EU) 2017/2372 HATÁROZATA

(2017. június 16.)

a Bulgária által a BDZ Holding EAD SA, a BDZ Passenger EOOD és a BDZ Cargo EOOD javára nyújtani tervezett SA.31250 (2011/C, korábbi 2011/N) számú állami támogatásról és egyéb intézkedésekről

(az értesítés a C(2017) 4051. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ([1]), és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) Bulgária 2011. május 18-i levelében bejelentett a Bizottságnak bizonyos, a BDZ Holding EAD SA ([2]) (a továbbiakban: BDZ Holding) és annak leányvállalatai a BDZ Passenger EOOD (a továbbiakban: BDZ Passenger) és a BDZ Cargo EOOD (a továbbiakban: BDZ Cargo) javára végrehajtandó intézkedéseket.

(2) 2011. május 20-i levelével Bulgária bővebb tájékoztatást küldött a Bizottságnak. 2011. július 15-i és 2011. szeptember 28-i levelében a Bizottság további információkat kért. Bulgária 2011. szeptember 5-i és 2011. október 7-i levelében további információkat közölt.

(3) 2011. november 9-i levelében a Bizottság tájékoztatta Bulgáriát arról a határozatáról, amely szerint az intézkedések tekintetében megindítja a Szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat). 2012. január 12-i levelében Bulgária észrevételeket nyújtott be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban.

(4) Az eljárás megindításáról szóló határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([3]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy az intézkedéssel kapcsolatban nyújtsák be észrevételeiket.

(5) A Bizottság egy érdekelt féltől kapott észrevételeket. A Bizottság 2012. május 16-i levelével továbbította ezeket Bulgáriának, és lehetőséget adott arra, hogy Bulgária válaszoljon rájuk. Bulgária észrevételeit 2012. június 13-i levelében kapta meg a Bizottság. 2012. december 10-i levelében a Bizottság tájékoztatta az érdekelt felet, hogy észrevételeinek betekinthető változatát továbbította Bulgáriának.

(6) 2012. április 12-i, 2012. július 24-i, 2012. december 10-i, 2013. május 7-i, 2013. november 5-i, 2014. május 6-i, 2014. június 6-i, 2014. július 29-i, 2015. április 29-i, 2015. december 14-i, 2016. április 26-i, 2016. szeptember 15-i, 2016. október 20-i és 2017. április 3-i levelében a Bizottság további tájékoztatást kért.

(7) Bulgária a kért további tájékoztatást 2012. június 7-i, 2012. szeptember 28-i, 2013. január 31-i, 2013. február 1-jei, 2013. május 30-i, 2013. október 2-i, 2013. október 15-i, 2013. december 2-i, 2014. január 3-i, 2014. február 6-i, 2014. április 22-i, 2014. május 14-i, 2014. június 23-i, 2014. augusztus 4-i, 2014. augusztus 20-i, 2014. szeptember 1-jei, 2014. szeptember 13-i, 2014. szeptember 23-i, 2015. június 1-jei, 2015. december 9-i, 2016. január 20-i, 2016. május 31-i, 2016. október 12-i és 2016. november 7-i levelében adta meg a Bizottságnak.

([1]) HL C 10., 2012.1.12., 9. o.

([2]) A továbbiakban e határozat alkalmazásában a „BDZ Holding” kifejezés alatt mind az üzleti név 2011. október 22-i megváltoztatása előtti „BDZ EAD”, mind az az utáni „BDZ Holding EAD SA” is értendő. Lásd a 4. lábjegyzetet.

([3]) Lásd a 2. lábjegyzetet.

(8) 2014. április 22-i és 2016. október 12-i levelével Bulgária visszavonta az (1) preambulumbekezdésben említett intézkedések részeként a BDZ Holding részére nyújtandó szerkezetátalakítási támogatásról szóló bejelentését. 2017. április 5-i levelével Bulgária módosította bejelentését azzal, hogy csökkentette az (1) preambulumbekezdésben említett intézkedések részeként tervezett adósságelengedéssel érintett adósság összegét.

(9) 2016. november 7-i levelével Bulgária kivételesen beleegyezett, hogy a Bizottság kizárólag angol nyelven fogadja el és jelentse be ezt a határozatot.

2. AZ INTÉZKEDÉSEK ISMERTETÉSE

2.1. *A KEDVEZMÉNYEZETT*

(10) Az intézkedések kedvezményezettje a BDZ Holding és annak két leányvállalata, a BDZ Passenger és a BDZ Cargo. Ezek a 100 %-ban állami tulajdonú társaságok díjazás ellenében vasúti személy- és áruszállítási szolgáltatásokat nyújtanak Bulgáriában.

(11) A BDZ Holding ([4]) részvénytársaság 2001-ben jött létre, amikor a Bolgár Államvasutakat felosztották vasúti pályahálózat-működtető társaságra (Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság), valamint szállítási szolgáltató társaságra (BDZ Holding).

(12) 2007-ben a BDZ Holdingot szerkezetátalakítás keretében holdingtársasággá szervezték át, és létrehozták három, áruszállítással, személyszállítással, illetve vontatással foglalkozó leányvállalatát. A BDZ Holding anyavállalat tulajdonába kerültek a személy- és teherkocsik, valamint a mozdonyok, amelyeket bérbe adott leányvállalatainak. Ez utóbbiak feleltek a vasúti járművek karbantartásáért. A BDZ Holding feladata volt továbbá az átszervezés előtt keletkezett adósságok törlesztése. Mivel az így kialakított szerkezet nem bizonyult hatékonynak, ezért a vontatási szolgáltató 2010-ben egyesült a BDZ Holdinggal.

(13) 2011-ben a személy- és teherkocsik, valamint a mozdonyok tulajdonjoga átkerült a BDZ Holdingtól a BDZ Passenger és a BDZ Cargo leányvállalathoz. A működéshez nem szükséges eszközök a BDZ Holding tulajdonában maradtak.

(14) A BDZ Holding Szófiában (Bulgáriában) rendelkezik létesítő okirat szerinti székhellyel, Bulgária területén végez áru- és személyszállítást, így a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerint teljes mértékben jogosult regionális támogatásra.

(15) A BDZ Cargo korlátolt felelősségű társaság a nemzetközi és a belföldi vasúti áruszállítási piacon egyaránt jelen van. Bulgária 2007-ben liberalizálta vasúti áruszállítási piacát. Azóta több magánszereplő is megjelent a piacon. A BDZ Cargo (nettó tonnakilométerben kifejezett) piaci részesedése 2016-ban 43 % volt, fő versenytársai pedig a Bolgár Vasúttársaság (25 %), a DB Schenker Rail Bulgaria (18 %), a Bulmarket (6 %) és a Rail Cargo (4 %) voltak.

(16) A BDZ Passenger korlátolt felelősségű társaság Bulgáriában egyedüliként nyújt belföldi személyszállítási szolgáltatásokat. A BDZ Passenger közszolgáltatási kötelezettséget teljesít, amellyel lefedi a vasúti személyszállítási piac hozzávetőlegesen 90 %-át. A BDZ Passenger 2009-ben kötött közszolgáltatási szerződést 15 év időtartamra (2010–2025).

2.2. *AZ INTÉZKEDÉSEK ISMERTETÉSE ÉS AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKOLÁSA*

(17) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság négy intézkedést jelölt meg, amely a BDZ Holding és leányvállalatai, a BDZ Passenger és a BDZ Cargo részére nyújtandó állami támogatásnak minősülhet:

a) 1. intézkedés: a BDZ Holdingnál végrehajtandó hat, összesen 550 millió BGN (281 millió EUR ([5])) értékű tőkeemelésből álló szerkezetátalakítási támogatás;

b) 2. intézkedés: a 2007 előtt keletkezett adósságok elengedése;

c) 3. intézkedés: a BDZ Holding részéről pályahálózat-működtető (Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság) felé fennálló késedelmes adósságok fizetésének nemteljesítése;

d) 4. intézkedés: a hozzáadottérték-adó (a továbbiakban: héa) visszatérítése az állam részéről a BDZ Holdingnak.

([4]) A bolgár közlekedési, információtechnológiai és hírközlési miniszter 2011. október 22-én kiadott 151. számú határozatával a társaság nevét BDZ EAD-ról Bolgár Államvasutak (BDZ) Holding EAD-ra (BDZ Holding) módosította.

([5]) Az ebben a határozatban használt átváltási árfolyam: 1 EUR = 1,9558 BGN (HL C 304., 2016.8.20., 2. o.).

2.2.1. 1. INTÉZKEDÉS: SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TÁMOGATÁS

(18) Bulgária azt tervezte, hogy szerkezetátalakítási támogatást nyújt a BDZ Holding részére hat, összesen 550 millió BGN (281 millió EUR) értékű tőkeemelés formájában 2011 és 2016 között, és ezt a szerkezetátalakítási támogatást 2011-ben bejelentette a Bizottságnak. Ugyanakkor az illetékes hatóságok ez idáig nem hoztak jogerős határozatot a támogatás odaítéléséről, és Bulgária sem folyósította a pénzeszközöket.

(19) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a szerkezetátalakítási támogatás a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülne, és kétségbe vonta, hogy a támogatás összeegyeztethető lenne a belső piaccal.

2.2.2. 2. INTÉZKEDÉS: A 2007 ELŐTT KELETKEZETT ADÓSSÁGOK ELENGEDÉSE

(20) A Bulgária által közölt adatok szerint Bulgária 2007. január 1-jei uniós csatlakozását megelőzően a BDZ Holding és leányvállalatai 2006. december 31-én 806 729 558 BGN (412 millió EUR) összegű fennálló kötelezettséggel és tartalékkal rendelkeztek.

(21) A BDZ Holding kötelezettségeit és tartalékait egyrészt pénzügyi intézmények, például a Kreditanstalt für Wiederaufbau (a továbbiakban: KfW), az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (a továbbiakban: EBRD) és a Nemzetközi Újjáépítési és Fejlesztési Bank (a továbbiakban: IBRD) által elsősorban járműfelújításra nyújtott kölcsönök, másrészt kereskedelmi vonatkozású, többek között a bolgár vasúti pályahálózat-üzemeltető Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló kötelezettségek, az alkalmazottak és a biztosítók felé fennálló tartalékok és kötelezettségek, köztük a BDZ Holding, a Siemens és a KfW között 2005-ben létrejött járművásárlási szerződésből eredő kötelezettségek tették ki. A kötelezettségeket és a tartalékokat az alábbi 1. táblázat ismerteti összegszerű bontásban.

1. táblázat

A BDZ Holding és leányvállalatai kötelezettségeinek és tartalékainak áttekintése a 2006. december 31-i állapot szerint

(Összegek millió BGN-ben)

	A BDZ Holding és leányvállalatai összes kötelezettsége 2006. december 31-én
Pénzügyi intézmények felé fennálló kötelezettségek	201,1
A Siemensszel és a KfW-vel kötött szerződés	307,5
Kereskedelmi kötelezettségek	244,5
Az alkalmazottak és biztosítók felé fennálló kötelezettségek	26,4
Egyéb kötelezettségek, ideértve az adókat és a tartalékokat	27,2
Kötelezettségek összesen	**806,7**

(22) Bulgária azt tervezte, hogy a BDZ Holdingnál és leányvállalatainál 2007. január 1. előtt keletkezett kötelezettségek egy részét vagy egészét átvállalja.

(23) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a kötelezettségek elengedése a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülne, és kétségbe vonta, hogy a támogatás összeegyeztethető lenne a belső piaccal. Bulgária nem hivatkozott a vasúti iránymutatás alkalmazására, és nem indokolta, hogy az intézkedés összhangban van az iránymutatás vonatkozó követelményeivel ([6]). A Bizottság ezért nem tudott a rendelkezésre álló információk alapján nem tudott állást foglalni e támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségéről.

([6]) Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról (HL C 184., 2008.7.22., 13. o.).

2.2.3. 3. INTÉZKEDÉS: A BDZ HOLDING ÉS LEÁNYVÁLLALATAI RÉSZÉRŐL A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐ (NEMZETI VASÚTI INFRASTRUKTÚRA TÁRSASÁG) FELÉ FENNÁLLÓ KÉSEDELMES ADÓSSÁGOK FIZETÉSÉNEK NEMTELJESÍTÉSE

(24) A Bulgária által nyújtott tájékoztatás szerint a BDZ Holding és leányvállalatai nem fizették a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaságot megillető összes pályahasználati díjat. Következésképpen az eljárás megindításáról szóló határozat rögzítette, hogy 45 millió BGN összegű kereskedelmi kötelezettség áll fenn a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé.

(25) mivel Bulgária nem ismertette e kereskedelmi kötelezettségek eredetét és alakulását, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában úgy ítélte meg, hogy az említett adósságok érvényesítésének mellőzése a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülhet. Ezzel összefüggésben a Bizottság rámutatott arra, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint a kötelezettségek érvényesítésének közvállalkozások általi mellőzése ([7]) állami támogatásnak minősülhet, ha egy feltételezett piacgazdasági szereplő ugyanebben a helyzetben nem úgy járt volna el, ahogy a közvállalkozások, és érvényesítette volna a kötelezettségeket ([8]). Mindazonáltal a Bizottság előtt nem voltak ismertek olyan pontos, tényszerű jelek, amelyek arra utaltak volna, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság nem tette meg azokat az intézkedéseket, amelyeket egy gondos hitelező ugyanabban a helyzetben végrehajtott volna. A Bizottság ezért felkérte Bulgáriát, hogy nyújtson tájékoztatást arról, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság megpróbálta-e érvényesíteni a kötelezettségeket, és ha igen, hogyan.

(26) Amennyiben megállapítást nyert, hogy az intézkedés állami támogatásnak minősül, a Bizottság az akkor bejelentett szerkezetátalakítási támogatásra és az azt kísérő szerkezetátalakítási tervre tekintettel az intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségét is kétségbe vonta. Ezzel összefüggésben a Bizottság felkérte Bulgáriát, hogy egészítse ki a szerkezetátalakítási tervet az említett, Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló adósságok rendezésének módjára vonatkozó információkkal.

2.2.4. 4. INTÉZKEDÉS: A TÉVESEN FELSZÁMÍTOTT HÉA VISSZATÉRÍTÉSE AZ ÁLLAM RÉSZÉRŐL A BDZ HOLDINGNAK

(27) Bulgária az általa nyújtott tájékoztatás szerint korábban 72 millió BGN (36,7 millió EUR) összegben térített vissza hozzáadottérték-adót (héa) a BDZ Holding részére.

(28) mivel az eljárás megindításáról szóló határozat meghozatala idején Bulgária nem tisztázta, milyen okokból hajtotta végre a héa-visszatérítést, és hogy ez az intézkedés összhangban volt-e a 2006/112/EK tanácsi irányelvvel ([9]), a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a héa-visszatérítés a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülhet. Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyezte, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint a támogatás fogalma nemcsak a pozitív juttatásokat foglalja magában, hanem azokat az intézkedéseket is, amelyek különböző formában enyhítik a rendes körülmények között a vállalkozások költségvetésében megjelenő terheket. Ezért a Bizottság felkérte Bulgáriát, hogy nyújtson bővebb tájékoztatást a héa BDZ Holding részére történő visszatérítésének okairól.

3. **AZ ÉRDEKELT FÉL ÉSZREVÉTELEI**

(29) A BDZ Cargo egyik, vasúti árufuvarozással foglalkozó versenytársa, aki nem kívánta felfedni kilétét, észrevételeket nyújtott be az eljárás megindításáról szóló határozatban megjelölt két intézkedéssel kapcsolatosan.

(30) A tervezett szerkezetátalakítási támogatást (az 1. intézkedést) illetően a versenytárs azt javasolta, hogy kompenzációs intézkedésként értékesíteni kellene a BDZ Holding és leányvállalatai, a BDZ Passenger és a BDZ Cargo használaton kívüli mozdonyait. A versenytárs előadta, hogy a BDZ Holding nem bocsátotta használaton kívüli járműállományát a versenytársak rendelkezésére, akik így semmilyen egyéb forrásból nem tudtak mozdonyokat beszerezni vagy bérelni.

(31) A BDZ Holding és leányvállalatai részéről a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló késedelmes adósságok fizetésének nemteljesítését (a 3. intézkedést) illetően a versenytárs kifejtette, hogy minden áruszállító ugyanazokat a díjakat köteles fizetni, a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé felhalmozódott kötelezettségek érvényesítésének mellőzése azonban versenyelőnyhöz juttatja a BDZ Holdingot és leányvállalatait. Ezenkívül a versenytárs kérte, hogy a BDZ-re a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló iránymutatást alkalmazzák, a BDZ Cargót pedig piaci feltételek mellett privatizálják.

([7]) A Bizottság 2006/111/EK irányelve (2006. november 16.) a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról (HL L 318., 2006.11.17., 17. o.).

([8]) A Bíróság C-256/97. sz., *Déménagements-Manutention Transport SA (DMT)* ügyben 1999. június 29-én hozott ítéletének (EU:C:1999:332) 25–28. pontja.

([9]) A Tanács 2006/112/EK irányelve (2006. november 28.) a közös hozzáadottértékadó-rendszerről (HL L 347., 2006.12.11., 1. o.).

4. BULGÁRIA ÉSZREVÉTELEI

(32) Bulgária az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában és azt követően nyújtott tájékoztatásokban észrevételeket és pontosításokat fogalmazott meg az eljárás megindításáról szóló határozatban említett tényekkel kapcsolatosan.

4.1. *1. INTÉZKEDÉS: SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TÁMOGATÁS – A BEJELENTÉS VISSZAVONÁSA*

(33) 2014. április 22-i levelében Bulgária visszavonta a szerkezetátalakítási támogatás bejelentését. Ugyanakkor későbbi beadványaiban is említést tett a szerkezetátalakítási támogatásról, és csak 2016. november 7-i levelében vonta vissza jogerősen.

(34) Bulgária jelezte, hogy a BDZ Holdingnak nyújtani tervezett szerkezetátalakítási támogatás helyett refinanszírozni kívánja a BDZ Holding kötelezettségeit oly módon, hogy elengedi az adósságok Bulgária uniós csatlakozása előtt keletkezett és még fennálló részét.

4.2. *2. INTÉZKEDÉS: A 2007 ELŐTT KELETKEZETT ADÓSSÁGOK ELENGEDÉSE*

(35) Bulgária előadta, hogy uniós csatlakozása előtt egy nappal, azaz 2006. december 31-én a BDZ Holding kötelezettségeinek és tartalékainak teljes összege 806,7 millió BGN (412 millió EUR) volt, ahogy azt az 1. táblázat is mutatja. A BDZ Holding pénzügyi szükségleteire és az általa visszafizetett kötelezettségekre figyelemmel Bulgária összesen 601,9 millió BGN-t (307,1 millió EUR-t) tervezett elengedni a BDZ Holding kötelezettségeiből. Bulgária azonban 2017. április 5-i levelével módosította bejelentését, és arra kérte a Bizottságot, hogy 223,45 millió BGN (114,25 millió EUR) összegű adósságelengedést hagyjon jóvá. A bejelentés módosítását követően a késedelmi kamatokkal együtt elengedni tervezett adósságok közé egyrészt az uniós csatlakozás előtt keletkezett, a KfW IPEX Bank felé még fennálló adósság, másrészt a 2007. november 19-i, BG2100032072 ISIN azonosító számú kötvénykibocsátás keretében kötvényt vásárló kötvénytulajdonosok, valamint az uniós csatlakozás előtt a KfW IPEX Bank, az EBRD, az IBRD, a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság és a NEC AD felé fennállt adósságok refinanszírozásával összefüggésben a Pénzügyminisztérium felé keletkezett adósságok tartoztak. Bulgária az alábbiak szerint közölte a Bizottsággal a még kint levő összegeket, és magyarázatokkal szolgált (lásd a 2. táblázatot).

2. táblázat

A BDZ Holding 2006. december 31-én fennálló, elengedni tervezett kötelezettségei

Hitelezői kategória/BGN-ben kifejezett összegek a 2017. március 31-i állapot szerint	A BDZ 2006. december 31-én fennálló adósságainak (az uniós csatlakozás előtti adósságok) összege			Az uniós csatlakozás előtti adósságok refinanszírozásához igénybe vett kölcsön vagy egyéb, hitelviszonyt megtestesítő instrumentum
	Még fennálló, uniós csatlakozás előtti adósságok	A BDZ uniós csatlakozás előtti adósságainak refinanszírozásakor keletkezett, még fennálló adósságok	Késedelmi kamat	
a) **Nemzetközi pénzügyi hitelezők**	**30 967 919**	**105 642 950**	**24 901 981**	
KfW IPEX Bank, 80 %, dízel motorvonatok	0	76 529 380		A BG2100032072 ISIN azonosító számú, második kötvénykibocsátás a 2007. októberi kötvényvisszavásárlási ajánlat szerint
EBRD	0	20 980 115		Adósságtörlesztésre aktivált állami kezességvállalás, amelynek következtében adósság keletkezett a BDZ-nél a Pénzügyminisztérium felé.
IBRD	0	8 133 455		Adósságtörlesztésre aktivált állami kezességvállalás, amelynek következtében adósság keletkezett a BDZ-nél a Pénzügyminisztérium felé.
KfW IPEX Bank, 85 %, villamos motorvonatok	30 967 919	0		

Hitelezői kategória/BGN-ben kifejezett összegek a 2017. március 31-i állapot szerint	A BDZ 2006. december 31-én fennálló adósságainak (az uniós csatlakozás előtti adósságok) összege			Az uniós csatlakozás előtti adósságok refinanszírozásához igénybe vett kölcsön vagy egyéb, hitelviszonyt megtestesítő instrumentum
	Még fennálló, uniós csatlakozás előtti adósságok	A BDZ uniós csatlakozás előtti adósságainak refinanszírozásakor keletkezett, még fennálló adósságok	Késedelmi kamat	
b) **Beszállítók**	**0**	**53 884 257**	**8 051 694**	
Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság	0	26 292 761	3 928 815	A BG2100032072 ISIN azonosító számú, második kötvénykibocsátás a 2007. októberi kötvény-visszavásárlási ajánlat szerint
NEC AD	0	27 591 496	4 122 879	A BG2100032072 ISIN azonosító számú, második kötvénykibocsátás a 2007. októberi kötvény-visszavásárlási ajánlat szerint
Összesen	**30 967 919**	**159 527 207**	**32 953 675**	

Forrás: Bulgária 2017. április 5-i beadványa

(36) Az IBRD és az EBRD felé fennálló kötelezettségeket illetően Bulgária előadta, hogy ezeket az 1995-ben felvett kölcsönöket 100 %-os állami kezességvállalással fedezték. Mivel a BDZ Holding nem tudta teljesíteni az esedékes kifizetéseket, aktiválták az állami kezességvállalást, és a Pénzügyminisztériumnak kellett törlesztenie az adósságokat. Következésképpen az államadósságról szóló törvény ([10]) értelmében az állami kezességvállalás alapján teljesített kifizetések időpontjától az állam a kifizetések összegének mértékéig megszerezte a hitelmegállapodásokban rögzített hitelezői jogokat a BDZ Holdinggal szemben. A BDZ Holding köteles az állam által az IBRD és az EBRD részére kifizetett összegeket késedelmi kamattal együtt visszatéríteni. A 2007. november 19-i, BG2100032072 ISIN azonosító számú kötvénykibocsátással refinanszírozott többi adósságot illetően Bulgária bizonyítékokat szolgáltatott a KfW IPEX Bank, a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság és a NEC AD felé teljesített adósságtörlesztésre.

(37) Bulgária nem vitatja, hogy az adósságelengedés a BDZ Holding javára nyújtott állami támogatásnak minősülne. Azonban Bulgária úgy véli, hogy az adósságok elengedése a vasúti iránymutatás 56–60. pontja értelmében összeegyeztethető lenne a belső piaccal, ennek alátámasztására pedig az alábbi indokokat hozta fel.

(38) Először is, mindegyik kötelezettséget egyértelműen és egyedileg meghatározták, és azok Bulgária uniós csatlakozása előtt keletkeztek. A kötelezettségek az uniós csatlakozás előtt szerepeltek a BDZ Holding összevont pénzügyi beszámolójában, illetve azt megelőzően visszavonhatatlanul kötött szerződésekből eredtek.

(39) Másodszor, az összes elengedni tervezett kötelezettség közvetlenül kapcsolódott a vasúti személy- és áruszállítási tevékenységhez, és főként dízel és villamos motorvonatok beszerzésére és a társaság tulajdonában lévő teherkocsik javítására és korszerűsítésére, valamint a vasúti szolgáltatások nyújtásával összefüggésben – például a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé – fennálló kötelezettségek fedezésére fordított kölcsönök formájában keletkeztek.

(40) Harmadszor, a BDZ Holding 2016-ban túlzott mértékben eladósodott, és emiatt megfelelt minden olyan, a bolgár jogszabályokban rögzített feltételnek, amely alapján fizetésképtelenségi eljárást lehetett indítani ellene. A túlzott eladósodottság következtében a társaság nem rendelkezett a működéshez szükséges szilárd pénzügyi alapokkal. A társaság felhalmozódott lejárt kötelezettségei miatt saját tevékenységeiből nem tudta kielégíteni tőkeszükségletét. A társaság nemzetközi hitelezői visszautasították az adósságok átütemezését állami kezességvállalás nélkül, amely Bulgária álláspontja szerint valószínűleg állami támogatással kapcsolatos aggályokat vetett volna fel. A BDZ Holding üzleti tervéből kiderül, hogy az uniós csatlakozás előtt keletkezett adósságok elengedésére a társaság pénzügyi mutatóinak javítása céljából lenne szükség.

(41) Negyedszer, az adósságelengedésnek kizárólag az a célja, hogy megszüntesse a BDZ Holdingnál Bulgária uniós csatlakozása előtt keletkezett adósságokat, és rendezze a társaság pénzügyi helyzetét. Az adósságok elengedése nem lépheti túl a társaság pénzügyi életképességének helyreállításához észszerűen szükséges mértéket.

([10]) A Bolgár Közlöny 2002. évi 93. száma.

(42) Ötödször, a kötelezettségek elengedése nem juttatná a BDZ Holdingot olyan versenyelőnyhöz, amely meggátolná a hatékony verseny kialakulását a piacon. Nem növelné BDZ Holding kapacitását, nem változtatna a piaci helyzetén, és nem tenné lehetővé, hogy a társaság új piacokat szerezzen más tagállamokban. Emellett új szereplőket sem tartana vissza a piacra lépéstől, tekintettel arra, hogy a BDZ Cargo mellett jelenleg nyolc szereplő tevékenykedik a bolgár vasúti szállítási piacon ([11]).

(43) Bulgária ezenkívül kifejtette, hogy a társaság nehéz pénzügyi helyzete korlátozta a beruházási lehetőségeit. Forráshiány miatt csak az elengedhetetlen (rendszeres vagy sürgős) javításokat végezték el, a nagyjavításokat elhalasztották. A személykocsik 94 %-a 15 évnél, a teherkocsik 90 %-a pedig 29 évnél öregebb. A dízel motorvonatok 90 %-a és a villamos motorvonat 45 %-a 30 évnél öregebb. A társaság tulajdonában lévő vasúti járművek és mozdonyok működési hatékonysága jelentősen elmarad az uniós átlagtól. A korlátozott mértékben elvégzett javítások miatt folyamatos romlik a vasúti szolgáltatások színvonala és járatok szűnnek meg.

(44) Bulgária arra is felhívta a figyelmet, hogy a BDZ Holdingot kényszerítő erejű behajtási intézkedések fenyegették például azáltal, hogy nemzetközi hitelezői értékesíthették volna eszközeit, és befagyaszthatták volna bankszámláját, miután a londoni High Court of Justice elrendelte követeléseik kifizetését.

4.3. *3. INTÉZKEDÉS: A BDZ HOLDING ÉS LEÁNYVÁLLALATAI RÉSZÉRŐL A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐ (NEMZETI VASÚTI INFRASTRUKTÚRA TÁRSASÁG) FELÉ FENNÁLLÓ KÉSEDELMES ADÓSSÁGOK FIZETÉSÉNEK NEMTELJESÍTÉSE*

A BDZ Holding Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló tartozásainak áttekintése

(45) Miután a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában felkérte, nyújtson tájékoztatást arról, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság érvényesítette-e a korábbi adósságokat, illetve szándékozik-e behajtani vagy érvényesíteni a még fennálló adósságokat, és ha igen, hogyan, Bulgária válaszul előadta, hogy a BDZ Holding és leányvállalatai a korábbiakhoz hasonlóan továbbra is rendszeresen törlesztik a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló adósságaikat. Állításának alátámasztásaképpen Bulgária ismertette a BDZ Holding és leányvállalatai által a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaságnak pályahasználati díjként, villamos-energia-szolgáltatásért és egyéb kísérő szolgáltatásokért fizetendő összegek alakulásáról, amelyet a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság összes vasúti szolgáltatóra alkalmazott díjszabása alapján számítottak ki.

(46) Bulgária megjegyezte, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat után, 2011 novembere és 2016 augusztusa között a BDZ Holding összesen 503,2 millió BGN-t (257 millió EUR-t) fizetett a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaságnak. A fizetést banki átutalással, a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság BDZ Holding felé fennálló adósságainak beszámításával és adósság-eszköz cserékkel teljesítette.

A Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság által a BDZ Holding adósságainak érvényesítésére, illetve behajtására tett intézkedések

(47) Bulgária állítása szerint a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság minden szükséges intézkedést megtett, hogy a BDZ Holding és leányvállalatai lejárt kötelezettségeit bírósági eljárás indítása nélkül behajtsa. Bulgária megjegyezte, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság és a BDZ Holding rendszeresen tartott megbeszéléseket, hogy a lejárt kötelezettségek törlesztéséről egyeztessen. Hasonlóképpen a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság rendszeresen küldött leveleket – köztük közjegyző által hitelesített felszólítást ([12]) –, amelyekben a lejárt kötelezettségek és azok kamatai törlesztésére szólította fel a BDZ Holdingot ([13]).

(48) A Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság a késedelmes fizetésekre vonatkozó törvényi kamat belföldi és külföldi pénznemben való kiszámításáról szóló, 2012. szeptember 29-i 100. minisztertanácsi rendelet ([14]) (a továbbiakban: a 100. rendelet) értelmében késedelmi kamatot számított fel a lejárt kötelezettségekre. Bulgária előadta, hogy a 100. rendelet szerint a BGN-ben kifejezett kötelezettségek késedelmes fizetésére vonatkozó éves törvényi kamatláb a Bolgár Nemzeti Bank által megállapított, az adott év január 1-jétől vagy július 1-jétől hatályos jegybanki alapkamat 10 %-os kockázati felárral növelt értéke. 2016 szeptemberében a fizetendő kamatterhek összege 23,3 millió BGN (12 millió EUR) volt.

(49) Bulgária állítása szerint a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság piacgazdasági hitelezőként járt el, ugyanis gazdaságilag észszerűbb volt a mindkét fél által elismert lejárt tartozásokat behajtani, mint csődeljárást kezdeményezni, és vállalni azt a kockázatot, hogy a kötelezett esetleg beszünteti a tevékenységét. Bulgária közölte, hogy

([11]) Például a DB Schenker Rail Bulgaria 2010 májusában, a Port Rail pedig 2012 áprilisában kapott működési engedélyt.
([12]) A polgári perrendtartás 569. szakaszának (3) bekezdése értelmében a közjegyző által hitelesített felszólítás a két fél közötti pénzügyi kapcsolatok önkéntes, peren kívüli rendezésére szolgál azt megelőzően, hogy bíróság határozna az ügyben.
([13]) Például a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság 2009. szeptember 25-én tartott 109. igazgatósági ülésének jegyzőkönyve vagy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság 2010. június 3-án tartott 145. igazgatósági ülésének jegyzőkönyve.
([14]) A Bolgár Közlöny 2012. évi 42. száma.

a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság kellene viselnie a bírósági eljárás költségeit illeték formájában, amelynek értéke a követelt összeg 4 %-át tenné ki. Ezenkívül bírósági eljárás indítása esetén a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság nem tudta volna teljes mértékben érvényesíteni követelését, mivel a BDZ Holdingnak és leányvállalatainak úgy kellett volna visszafizetniük kötelezettségeiket, hogy bármely hitelezőjüket előnyben részesítették volna. Bulgária szerint tekintettel arra, hogy a BDZ Holding és leányvállalatai a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság legjelentősebb ügyfelei, amit az a tény is alátámaszt, hogy 2015-ben a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság bevételének 77 %-a a BDZ Holdingtól és leányvállalataitól származott, a BDZ Holding csődje kedvezőtlenül érintette volna a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság jövedelmezőségét, mely így kevésbé lett volna képes megfelelően fenntartani a belföldi vasúti pályahálózatot.

A Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság BDZ Holding felé fennálló adósságai

(50) A Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság egyebek mellett az alkalmazottai és azok családtagjai részére díjmentesen vagy kedvezményes áron biztosított utazási igazolványokkal, a BDZ Holding tulajdonát képező külés beltéri létesítmények és helyiségek bérletével, vontatás biztosításával, vasúti áruszállítással, átrakodással és munkaszerelvények szervizelésével összefüggésben nyújtott szolgáltatásokért tartozik pénzösszegekkel a BDZ Holdingnak. Bulgária jelezte, hogy a 2008 és 2011 közötti időszakban a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaságnak összesen 45 532 415 BGN (23,8 millió EUR) adóssága keletkezett a BDZ Holding és leányvállalatai felé az általuk nyújtott szolgáltatásokért, ahogy azt a táblázat is összefoglalja. 2016 augusztusában a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság BDZ Holding felé fennálló követelései 1 094 367 BGN-t (0,6 millió EUR-t) tettek ki.

3. táblázat

A Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság BDZ Holding felé fennálló adósságai a 2008 és 2011 közötti időszakban

Követelések a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társasággal szemben, BGN-ben	2008	2009	2010	2011	Összesen
BDZ Holding	15 695 566	4 364 383	12 907 606	13 564 860	46 532 415

Adósság-eszköz cserék

(51) Miután a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában felkérte, nyújtson tájékoztatást arról, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság szándékozik-e behajtani vagy érvényesíteni a még fennálló adósságokat, és ha igen, hogyan, Bulgária válaszul előadta, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság és a BDZ Holding 2012. december 1-jén és 2013. május 31-én szerződést kötött, amelynek értelmében a két társaság elismert bizonyos kölcsönös követeléseket, és úgy határozott, hogy a fennálló kötelezettségek egy részét adósság-eszköz csereügylet formájában fizeti vissza. Az adósság-eszköz csereügylet célja a BDZ Holding és leányvállalatai Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló, elismert kötelezettségeinek megszüntetése volt a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság számára hasznosnak ítélt, kellő likviditású eszközök átadásával. Ez a művelet a nemzeti jogszabályok – különösem a szerződésekről és kötelezettségekről szóló törvény 65. szakaszának (2) bekezdése – értelmében megengedett, jogalapját pedig a Minisztertanács határozatai képezik.

(52) Bulgária 2016. november 7-i beadványában kiemelte, hogy a 2013 és 2016 közötti időszakban kicserélt eszközök összértéke héával együtt 25,9 millió BGN (13,3 millió EUR). A csere első szakasza 2013 decemberében zajlott le a Minisztertanács 2013. augusztus 12-i 481. határozata alapján, 23 millió BGN (11,8 millió EUR) értékben. Ezt követően a Minisztertanács 2015. december 10-i 965. határozata alapján 2015 decemberében, illetve 2016. július 29-i 626. határozata alapján 2016 augusztusában ingatlancserékre került sor 1,1 millió BGN (0,58 millió EUR) és 1,8 millió BGN (0,9 millió EUR) összegben. A cserék tárgyát képező konkrét eszközöket a felek előre megjelölték attól függően, hogy további használatukra igényt tartanak-e. Bulgária közölte, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság ennek megfelelően 16 ingatlant, köztük a várnai komphajózási komplexumban található létesítményeket és a sztara zagorai irodaépületet szerezte meg.

(53) Bulgária azt is jelezte, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság önállóan döntött arról, mely eszközök bírnak üzleti jelentőséggel a számára. Állítása alátámasztása céljából Bulgária rámutatott, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság 2016 augusztusában visszautasította az egyik javasolt adósság-részvény cserét bizonyos eszközöket illetően, aminek következtében a BDZ 10 millió BGN (5,1 millió EUR) helyett mindössze 1,8 millió BGN (0,9 millió EUR) értékben cserélt eszközöket. Az eljárás átlátható volt. A kicserélt eszközöket a Bolgár Független Értékbecslői Kamara által kiállított oklevéllel rendelkező független értékbecslők értékelték. Az eszközök értékét piaci elvek és módszerek alapján, a bolgár jogszabályokban is rögzített nemzetközi és európai értékbecslési előírások alapján határozták meg. Bulgária szerint ezek az eszközök a független értékbecslők által megállapított irányáron értékesíthetők az ingatlanpiacon. A BDZ Holding és a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság által kialkudott végső árak az értékbecslésekben foglaltakkal azonos nagyságrendűek voltak.

(54) Következésképpen Bulgária úgy véli, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság piacgazdasági hitelezőként járt el, az adósság-eszköz cseréket pedig szokásos piaci feltételek mellett fogadták el és hajtották végre.

4.4. *4. INTÉZKEDÉS: A TÉVESEN FELSZÁMÍTOTT HÉA VISSZATÉRÍTÉSE AZ ÁLLAM RÉSZÉRŐL A BDZ HOLDINGNAK*

(55) Bulgária azt állítja, hogy a BDZ Holding helytelenül értelmezte és alkalmazta a hatályos tagállami jogszabályokat, emiatt pedig tévesen fizetett be 72 millió BGN (36,8 millió EUR) héát a közszolgáltatási kötelezettség ellentételezésének összege után a 2004. december 1. és 2008. február 29. közötti időszakra. A hibára a Nemzeti Adóhivatal által 2009-ben végzett ellenőrzésről készült jelentésből derült fény. Bulgária előadta, hogy a BDZ Holding megtette az adóügyi és biztosítási eljárási törvénykönyv alapján szükséges jogi lépéseket az indokolatlanul befizetett héa visszatérítés útján történő visszafizettetése érdekében. Az indokolatlanul befizetett adó összegét a nemzeti adóhatóságok által kiadott jogi aktusok határozták meg.

(56) Bulgária továbbá jelezte, hogy a BDZ Holdingot a bolgár Közlekedési és Hírközlési Minisztérium és a társaság között 2004. június 29-én létrejött és 2004 szeptemberében aláírt közszolgáltatási szerződés alapján bízták meg közszolgáltatási kötelezettség ellátásával. A közszolgáltatási kötelezettség közszolgáltatási szerződésben rögzített ellentételezése a szállítási szolgáltatások nyújtása során keletkező veszteségek fedezése céljából jár. Ezenfelül a szerződés rendelkezései értelmében a szolgáltatás nyújtása és az ellentételezés a járatok, ülőhelyek és üzemórák számával kapcsolatos feltételek teljesülésétől függ. Az ellentételezés mértéke továbbá csökkenthető, ha a megtett kilométerek, az ülőhelyek és az üzemórák számára vonatkozó követelmények nem teljesülnek.

(57) Bulgária előadta, hogy a 2006. december 31-ig hatályos, hozzáadottérték-adóról szóló törvény 29. szakasza értelmében a szolgáltatásnyújtás adóalapja a szolgáltató által kapott és felvett, a szolgáltatásnyújtáshoz közvetlenül kapcsolódó összes pénzügyi eszközt, így a szubvenciókat is tartalmazza. Bulgária emellett kifejtette, hogy a hozzáadottérték-adóról szóló törvény 20. szakaszának (6) bekezdése értelmében a termékértékesítéshez vagy szolgáltatásnyújtáshoz közvetlenül kapcsolódó összes pénzügyi eszköz (például szubvenció) az állami költségvetésből vagy más szerv által nyújtott támogatásnak minősül, így a termékek vagy szolgáltatások ellenében teljesített többletfizetésnek tekintendő. A Nemzeti Adóhivatal nyilatkozatai ([15]) alapján Bulgária előadta, hogy a veszteségek, költségek vagy eszközbeszerzések fedezése céljából kapott szubvenciók nem tartoznak a hozzáadottérték-adóról szóló törvény hatálya alá, ahogy ez a közszolgáltatási szerződés esetében is fennáll. Ezzel összefüggésben Bulgária egyértelművé tette, hogy a tagállami rendelkezések lehetővé teszik az adóhatóság által utólagos ellenőrzés és felülvizsgálat után kiadott héaértékelésen alapuló héa-visszatérítést. Bulgária továbbá előadta, hogy uniós csatlakozását megelőzően nem volt köteles teljes mértékben harmonizálnia héajogszabályát.

(58) Bulgária szerint a hozzáadottérték-adóról szóló új törvény 2007. január 1-jei hatálybalépésével a bolgár héajogszabály rendelkezései teljes mértékben összhangba kerültek a 2006/112/EK irányelvvel. Bulgária emellett közölte hogy a hozzáadottérték-adóról szóló új törvény 26. szakaszának (3) bekezdése értelmében a szolgáltatásnyújtás adóalapja a szolgáltató által kapott és felvett, a szolgáltatásnyújtáshoz közvetlenül kapcsolódó összes pénzügyi eszközt (például szubvenciót) is tartalmazza. Bulgária továbbá kifejtette, hogy a hozzáadottérték-adóról szóló új törvény szerint a termékértékesítéshez vagy szolgáltatásnyújtáshoz közvetlenül kapcsolódó összes pénzügyi eszköz (például szubvenció) az állami költségvetésből vagy más szerv által nyújtott támogatásnak minősül, így a termékek vagy szolgáltatások ellenében teljesített többletfizetésnek tekintendő. Bulgária azonban előadta, hogy a veszteségek vagy kiadások, így többek között az eszközbeszerzés vagy -értékesítés fedezése céljából kapott szubvenciók nem tartoznak a hozzáadottérték-adóról szóló új törvény hatálya alá.

(59) Bulgária szerint a közszolgáltatások nyújtásából származó bevétel után a 2004. december 1. és 2008. február 29. közötti időszakra tévesen felszámított héa okozta hibát az illetékes adóhatóság egyik ellenőrzése során felismerte. Erre figyelemmel Bulgária kifejtette, hogy az illetékes adóhatóság említett megállapításai alapján határozatok születtek a visszatérítésről, és elkészült a 2011. február 7-i 29010038. számú adóellenőrzési jelentés a bolgár adóügyi és biztosítási eljárási törvénykönyv szerint ([16]). Bulgária továbbá jelezte, hogy a héa-visszatérítési eljárásokat a bolgár adóügyi és biztosítási eljárási törvénykönyv 128. és 129. szakasza rögzíti.

([15]) A Nemzeti Adóhivatal 24-34-350/2007.7.20. és 24-00-39/2007.8.17. hivatkozási számú levele.

([16]) A 2010. augusztus 12-i 100337. számú adó-visszatérítési határozat és a 2011. februári 290100380. számú adóügyi határozat összesen 36 877 000 BGN visszafizetéséről rendelkezett a 2004. december és 2007. április közötti időszakra vonatkozóan. A 2009. január 14-i 2900180. számú adó-visszatérítési határozat 19 167 000BGN visszafizetéséről rendelkezett a 2007. május és 2008. február közötti időszakra vonatkozóan. A 2009. július 8-i 290900153. számú adó-visszatérítési határozat 16 000 000 BGN visszafizetéséről rendelkezett a 2008. március és 2008. október közötti időszakra vonatkozóan.

(60) Bulgária álláspontja szerint ezért a tévesen felszámított héa nem minősült állami támogatásnak.

5. A BEJELENTÉS VISSZAVONÁSA

(61) Bulgária a (32) és (34) preambulumbekezdésben leírtak szerint visszavonta a BDZ Holding részére nyújtandó szerkezetátalakítási támogatásról (az 1. intézkedés) szóló bejelentését. Bulgária jelezte, hogy ehelyett el kívánja engedni a 2007. január 1-jei uniós csatlakozását megelőzően a BDZ Holdingnál keletkezett adósságokat (a 2. intézkedés).

(62) Az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet 10. cikke értelmében az érintett tagállam bejelentését megfelelő határidőn belül visszavonhatja, mielőtt a Bizottság meghozná határozatát a támogatásról. Az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet 10. cikkének (2) bekezdése szerint abban az esetben, amikor a Bizottság a bejelentés visszavonásakor már megkezdte a hivatalos vizsgálati eljárást, az eljárást a Bizottságnak le is kell zárnia.

(63) A Bizottság rámutat arra, hogy a szerkezetátalakítási támogatást még nem ítélték oda. Mivel Bulgária visszavonta bejelentését, és nem nyújt 550 millió BGN összegű szerkezetátalakítási támogatást a BDZ Holdingnak, a Szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást a bejelentett szerkezetátalakítási támogatásra vonatkozóan le kell zárni.

6. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

(64) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerint „*[…] a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet*."

(65) A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok halmozottan értelmezendők. Ennélfogva az alábbi feltételek mindegyikének teljesülnie kell ahhoz, hogy az állami intézkedés a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatásnak minősüljön:

a) a kedvezményezett a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozás, ami azt jelenti, hogy gazdasági tevékenységet folytat;

b) az intézkedést állami forrásból finanszírozzák és az államnak tulajdonítható;

c) gazdasági előnyt biztosít;

d) ez az előny szelektív;

e) a szóban forgó intézkedés torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.1. *2. INTÉZKEDÉS: A 2007 ELŐTT KELETKEZETT ADÓSSÁGOK ELENGEDÉSE*

6.1.1. AZ EURÓPAI UNIÓ MŰKÖDÉSÉRŐL SZÓLÓ SZERZŐDÉS (A TOVÁBBIAKBAN: A SZERZŐDÉS) 107. CIKKE (1) BEKEZDÉSÉNEK ÉRTELMÉBEN VETT TÁMOGATÁS MEGLÉTE

6.1.1.1. ***Gazdasági tevékenység és a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett vállalkozás fogalma***

(66) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottságnak mindenekelőtt meg kell állapítania, ki(k) lesz(nek) a 2. intézkedés kedvezményezettje(i). A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése a vállalkozás fogalmára utal a támogatás kedvezményezettjének meghatározásakor. Az uniós bíróságok megerősítették, hogy e rendelkezés alkalmazásában a vállalkozás nem szükségszerűen egyetlen jogi személy, hanem vállalatcsoport is lehet ([17]). Annak megállapításához, hogy az érintett az e rendelkezés értelmében vett vállalkozás-e, mindenekelőtt azt kell megvizsgálni, hogy „*gazdasági egységről*" van-e szó. A gazdasági egység több jogi személyből is állhat. Ezt követően ez a gazdasági egység tekinthető érintett vállalkozásnak. E tekintetben az uniós bíróságok azt vizsgálják, hogy fennáll-e az irányítási jogokat biztosító részesedés, valamint léteznek-e egyéb működési, gazdasági és szervezeti kapcsolatok ([18]).

([17]) A Bíróság C-323/82. sz., *Intermills kontra Bizottság* ügyben 1984. november 14-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1984:345) 11. és azt követő pontjai.

([18]) A Bíróság C-480/09. P. sz., AceaElectrabel Produzione SpA kontra Bizottság ügyben 2010. december 16-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2010:787) 47–55. pontja; a Bíróság C-222/04. sz., Cassa di Risparmio di Firenze SpA és társai ügyben 2006. január 10-én hozott ítéletének (EU:C:2006:8) 112. pontja.

(67) A szóban forgó ügyben Bulgária közölte, hogy a BDZ Holding jogi személy, amelynek 2007 előtt keletkezett adósságait kívánják elengedni. Sőt, Bulgária a (34), (35) és (36) preambulumbekezdésben leírtak szerint a BDZ Holdingot tekinti a 2. intézkedés egyedüli kedvezményezettjének. Azonban bizonyos tényezők arra utalnak, hogy nem kizárólag a BDZ Holding jogi személye az érintett vállalkozás.

(68) Először, a tulajdonviszonyokat illetően megjegyzendő, hogy a BDZ Holding 100 %-os részesedéssel rendelkezik az BDZ Passenger és a BDZ Cargo társaságban egyaránt. A BDZ Holding ezért ellenőrzést gyakorol a BDZ Passenger és a BDZ Cargo összes üzleti tevékenysége felett, közös irányításpolitikát alakít ki, és célokat határoz meg mindkét leányvállalata számára.

(69) Másodszor, a kezdetben nyújtott kölcsönöket elsősorban a BDZ Cargo és a BDZ Passenger által egyaránt használt eszközök, így mozdonyok, teher- és személykocsik beszerzése és javítása céljából vették fel. Az adósságok elengedése tehát mindkét leányvállalat által nyújtott vasúti szállítási szolgáltatásokat érinti. Míg a 2007. évi átszervezés után a vasúti járművek tulajdonosa a BDZ Holding lett, és ez a társaság adta bérbe őket a BDZ Cargo és a BDZ Passenger részére, addig a 2011. évi átszervezést követően a járművek átkerültek leányvállalatai a BDZ Cargo és a BDZ Passenger tulajdonába (lásd a (12) és (13) preambulumbekezdést). Ezért a vasúti járművek finanszírozására felhasznált adósságok elengedése céljából végrehajtandó 2. intézkedés tulajdonképpen a BDZ Cargo és a BDZ Passenger javára történt.

(70) E megfontolások alapján nemcsak a BDZ Holdingot, de leányvállalatait, a BDZ Passengert és a BDZ Cargót is az adósságelengedés kedvezményezettjének kell tekinteni. A BDZ Passenger és a BDZ Cargo tevékenységeinek a 2.1. pontban szereplő leírásából következik, hogy a két társaság a BDZ Holding ellenőrzése alatt álló, egyetlen gazdasági egységet képez, és mindketten díjazás ellenében nyújtanak szolgáltatásokat Bulgáriában. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a személy- és áruszállítási szolgáltatások nyújtása, valamint e tevékenységek irányítása és összehangolása révén a BDZ Holding és leányvállalatai, a BDZ Passenger és a BDZ Cargo gazdasági tevékenységet végez, ezért pedig a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak minősül.

6.1.1.2. *Állami források és az államnak való felróhatóság*

(71) Ahhoz, hogy egy intézkedés állami támogatásnak minősüljön, a szóban forgó intézkedést állami forrásokból kell finanszírozni, és az intézkedés odaítélésére irányuló döntésnek az államnak betudhatónak kell lennie ([19]).

(72) Az adósságelengedést közvetlenül a bolgár állami költségvetésből finanszírozzák, és a tagállam központi hatóságai hajtják végre.

(73) Az adósságelengedés ezért állami források felhasználásával jár, amelyről az állam döntött, és amely az államnak tudható be.

6.1.1.3. *Gazdasági előny*

(74) A Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes piaci körülmények között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem szerzett volna meg ([20]). Csak az intézkedésnek az adott vállalkozásra gyakorolt hatása releváns, az állami beavatkozás oka és célja azonban nem ([21]).

(75) Ebben az esetben Bulgária 223,45 millió BGN (114,25 millió EUR) összegben enged majd el a BDZ Holding vasúti tevékenységeihez közvetlenül kapcsolódó adósságokat. Egyik észszerű piacgazdasági szereplő sem engedne el ilyen nagyságrendű kötelezettségeket ellentételezés nélkül. Ezenkívül az intézkedés felmenti a BDZ Holdingot az adósságtörlesztési kötelezettségei alól, az így felszabaduló pénzeszközöket pedig a BDZ Holding és leányvállalatai tevékenységeik fejlesztésére és pénzügyi mutatóik javítására fordíthatják.

(76) Ennélfogva megállapítható, hogy Bulgária a BDZ Holding kötelezettségeinek elengedésére irányuló döntésével olyan gazdasági előnyhöz juttatja a BDZ Holdingot, a BDZ Passengert és a BDZ Cargót amelyhez szokásos piaci feltételek mellett nem jutottak volna hozzá.

([19]) A Bíróság C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság („Stardust Marine")* ügyben 2002. május 16-án hozott ítélete (ECLI:EU:C:2002:294).

([20]) A Bíróság C-39/94. sz., *Syndicat français de l'Express international (SFEI) és társai kontra La Poste és társai* ügyben 1996. július 11-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1996:285) 60. pontja; a Bíróság C-342/96. sz., *Spanyol Királyság kontra Európai Közösségek Bizottsága* ügyben 1999. április 29-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1999:210) 41. pontja; a Bíróság C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság („Stardust Marine")* ügyben 2002. május 16-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2002:294) 69. pontja.

([21]) A Bíróság C-173/73. sz., *Olasz Köztársaság kontra Európai Közösségek Bizottsága* ügyben 1974. július 2-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1974:71) 13. pontja.

6.1.1.4. ***Szelektivitás***

(77) Az állami intézkedések akkor tartoznak a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, ha „*bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését*” előnyben részesítik. Ennek alapján az állami támogatás fogalma csak a vállalkozásokat előnyben részesítő olyan intézkedésekre terjed ki, amelyek szelektíven juttatják előnyhöz e vállalkozásokat. Az adósságelengedés csak a BDZ Holding és leányvállalatai számára előnyös, ezért a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában szelektív.

Következtetés

(78) Megállapítást nyert, hogy a tervezett adósságelengedés szelektív előnyhöz juttatná a BDZ Holdingot és leányvállalatait, a BDZ Passengert és a BDZ Cargót.

6.1.1.5. ***A verseny torzítása és a kereskedelemre gyakorolt hatás***

A verseny torzulása

(79) Feltételezhető, hogy a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerint értelmében torzul a verseny, amikor az állam pénzügyi előnyt biztosít egy olyan liberalizált ágazat valamely vállalkozásának, ahol verseny zajlik vagy verseny alakulhatna ki ([22]).

(80) Ezzel összefüggésben Bulgária 2002-ben megnyitotta a vasúti áruszállítási piacot más belföldi gazdasági szereplők előtt. Az uniós vasúti áruszállítási piacot kezdetben az első vasúti intézkedéscsomag nyitotta meg a verseny előtt 2003. március 15-én, a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózatban ([23]). A második vasúti csomag 2006. január 1-jével minden nemzetközi áruszállítást, 2007. január 1-jétől pedig a belföldi vasúti áruszállítást liberalizálta ([24]). Ugyanakkor ezt az időpontot megelőzően több tagállam is egyoldalúan liberalizálta belföldi piacát.

(81) A BDZ Cargo piaci részesedése a bolgár vasúti áruszállítási piacon 2016-ban 43 % volt. A (15) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a BDZ Cargo közvetlen versenyben áll a piacon más vasúti áruszállítókkal.

(82) A személyszállítás terén a harmadik vasúti csomag 2010. január 1-jével megnyitotta a nemzetközi személyszállítási piacot a verseny előtt ([25]). Ez csak a nemzetközi szolgáltatásokat érinti, ugyanakkor kiterjed a kedvezményezettek ilyen vonalakon folytatott tevékenységeire is. Mindenesetre, ahogy azt a Bíróság az *Altmark Trans* ügyben én hozott ítéletében megállapította, az a tény, hogy a szállítótársaság csak egy tagállamban tevékenykedik, nem zárja

([22]) A Törvényszék T-298/97. sz., *Alzetta és társai kontra Bizottság* ügyben 2000. június 15-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2000:151) 141–147. pontja.

([23]) Az Európai Parlament és a Tanács 2001/12/EK irányelve (2001. február 26.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 75., 2001.3.15., 1. o.); az Európai Parlament és a Tanács 2001/13/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 75., 2001.3.15., 26. o.); az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról (HL L 75., 2001.3.15., 29. o.).

([24]) az Európai Parlament és a Tanács 881/2004/EK rendelete (2004. április 29.) az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról (HL L 164., 2004.4.30., 1. o.); az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001/14/EK irányelv módosításáról (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.); az Európai Parlament és a Tanács 2004/50/EK irányelve (2004. április 29.) a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK tanácsi irányelv és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról (HL L 164., 2004.4.30., 114. o.); valamint az Európai Parlament és a Tanács 2004/51/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 164., 2004.4.30., 164. o.).

([25]) A 2007-ben elfogadott harmadik csomag a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletből (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.); a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletből (HL L 315., 2007.12.3., 14. o.); a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvből (HL L 315., 2007.12.3., 44. o.); valamint a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló, 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvből (HL L 315., 2007.12.3., 51. o.) áll.

ki annak a lehetőségét, hogy a támogatás torzítsa az Unión belüli kereskedelmet ([26]). E tekintetben megjegyzendő, hogy 1995 óta több tagállam egyoldalúan megnyitotta vasúti személyszállítási piacát, és az egyik tagállamban vasúti szállító társaságnak biztosított előny csökkentheti annak az esélyét, hogy másik tagállamból származó versenytárs jelenjen meg az adott földrajzi piacon.

(83) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az intézkedés torzítja a belső piacon folyó versenyt, vagy azzal fenyeget.

A tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

(84) Ha egy tagállam által nyújtott támogatás egy vállalkozás pozícióját az Unión belüli kereskedelemben részt vevő versenytársaival szemben erősíti, akkor azok versenyképességét a támogatás által korlátozottnak kell tekinteni ([27]). Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitott piacon más vállalkozásokkal verseng ([28]).

(85) Ebben az esetben a kedvezményezett más, szállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokkal versengve nyújt szolgáltatásokat a belföldi piacon, és e szolgáltatások egy része több tagállamot is érint. Ezért a tervezett adósságelengedéssel a BDZ Holdingnak és leányvállalatainak juttatott szelektív gazdasági előny erősíti e társaság gazdasági helyzetét azzal, hogy megszünteti a vasúti szolgáltató 2007 előtt keletkezett adósságait. Következésképpen a BDZ Holding és leányvállalatai anélkül nyújthatnának vasúti szállítási szolgáltatásokat a belföldi piacon, hogy viselniük kellene beruházásaik és működésük költségeit.

(86) Ezért a Bizottság megállapítja, hogy a tervezett adósságelengedés befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.1.1.6. ***Következtetés***

(87) Az előzőek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a Bulgária által tervezett adósságelengedés a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

6.1.2. A TÁMOGATÁSOK JOGSZERŰSÉGE

(88) A Szerződés 108. cikkének (3) bekezdése alapján a tagállamoknak értesíteniük kell a Bizottságot azokról a projektjeikről, amelyek támogatásokat nyújtanak vagy módosítanak, és e projekteket csak a végleges határozatot követően valósíthatják meg.

(89) mivel a BDZ Holding és leányvállalatai javára tervezett adósságelengedést még nem hajtották végre, a Bizottság úgy véli, hogy Bulgária eleget tett a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdéséből eredő kötelezettségeknek ([29]).

6.1.3. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

(90) mivel az adósságelengedés a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősül, a Bizottságnak értékelnie kell, hogy ez a támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető-e.

(91) Az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése bizonyos kivételeket állapít meg az (1) bekezdésben megfogalmazott azon általános szabály alól, hogy az állami támogatás a belső piaccal nem összeegyeztethető. A Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja a következőképpen rendelkezik: a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető *„az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben.*"

(92) Ebben az összefüggésben a vasúti iránymutatás 4. szakasza meghatározza a keretet annak értékeléséhez, hogy a Bizottságnak a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek kell-e a nyilvánítania a vasúttársaságoknak adósságelengedés formájában nyújtott támogatást.

([26]) A Bíróság C-280/00. sz. *Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdenburg* ügyben 2003. július 24-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2003:415) 77–81. pontja.

([27]) Lásd különösen a Bíróság C-730/79. sz., *Philip Morris kontra Bizottság* ügyben 1980. szeptember 17-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1980:209) 11. pontját; a Bíróság C-53/00. sz., *Ferring* ügyben 2001. november 22-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2001:627) 21. pontját; és a Bíróság C-372/97. sz., *Olaszország kontra Bizottság* ügyben 2004. április 29-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2004:234) 44. pontját.

([28]) A Törvényszék T-214/95. sz., *Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság* ügyben 1998. április 30-án hozott ítélete (ECLI:EU:T:1998:77).

([29]) A Törvényszék T-109/01. sz., *Fleuren Compost kontra Bizottság* ügyben 2004. január 14-én hozott ítélete (ECLI:EU:T:2004:4).

(93) A Bizottság egyetért Bulgáriával abban, hogy az adósságelengedés összeegyeztethetőségének értékelésére a vasúti iránymutatás 4. szakasza vonatkozik. Valóban, a vasúti iránymutatás 54. pontja értelében „*[a] 91/440/EGK tanácsi irányelv* ([30]) *9. cikkének fényében a Bizottság ezen túlmenően úgy ítéli meg, hogy bizonyos feltételek teljesülése esetén az [állami] támogatásokat a pénzügyi szerkezetátalakítás hiányában engedélyezni lehet abban az esetben, ha az adósság elengedése korábbi, az ágazat verseny előtti megnyitására vonatkozó feltételeket meghatározó 2001/12/EK irányelv hatálybalépése előtt keletkezett adósságokat érint.*" A vasúti iránymutatás 56. pontja szerint az Unióhoz a 2001/12/EK irányelv hatálybalépése után csatlakozott tagállamok esetében a csatlakozás időpontját kell figyelembe venni az irányelv tagállamra való alkalmazhatóságának kezdeteként. Következésképpen 2007. január 1. az az időpont, amelyet figyelembe kell venni annak meghatározása céljából, hogy a vasúti iránymutatással összhangban mely, uniós csatlakozás előtti adósságok engedhetők el.

(94) Bulgária állítása szerint a tervezett adósságelengedés megfelel a vasúti iránymutatásban rögzített valamennyi összeegyeztethetőségi feltételnek. Ennélfogva a Bizottságnak értékelnie ezt az állítást. A vasúti iránymutatás 55–61. pontja értelmében a Bulgária uniós csatlakozása előtt keletkezett adósságok elengedése formájában nyújtott támogatás a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint valóban összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal az alábbi öt feltétel együttes teljesülése esetén:

a) Először is a támogatásnak egyértelműen és egyedileg meghatározott adósságokat kell ellentételeznie, amelyek 2001. március 15-ét, azaz a 2001/12/EK irányelv hatálybalépését megelőzően keletkeztek. A támogatás semmilyen esetben sem haladhatja meg ezen adósságok összegét. Az Unióhoz 2001. március 15-e után csatlakozott tagállamok esetében a Közösséghez való csatlakozás időpontját kell figyelembe venni. Ugyanis a 91/440/EGK irányelv 9. cikkének logikája szerint, amelyet a későbbi irányelvek is követnek, olyan időpontban keletkezett adósság elengedéséről van szó, amikor a piac közösségi szinten történő megnyitásáról még nem született döntés.

b) Másodszor, az érintett adósságoknak közvetlenül a vasúti szállítási tevékenységhez vagy az infrastruktúraüzemeltetési, -kiépítési vagy -használati tevékenységekhez kell kapcsolódniuk. […]

c) Harmadszor, az adósságok elengedésének olyan magas szintű eladósodottsággal bíró vállalkozások javát kell szolgálnia, amely meggátolja eredményes pénzügyi igazgatásukat. A támogatásnak szükségesnek kell lennie e helyzet orvoslásához annyiban, hogy a piaci verseny várható alakulása nem tenné lehetővé a vállalkozás pénzügyi helyzetének rendezését belátható időn belül. […]

d) Negyedszer, a támogatás nem haladhatja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket. […]

e) Ötödször, az adósságok elengedése nem juttathatja olyan versenyelőnyhöz a vállalkozást, amely meggátolja a hatékony verseny kialakulását a piacon, és nem járhat például azzal a hatással, hogy az e piacokon kívüli vállalkozásokat vagy az új piaci szereplőket egyes nemzeti vagy regionális piacokon visszatartsa a piacra lépéstől.

a) **A támogatásnak a Bulgária uniós csatlakozása előtt keletkezett, egyértelműen és egyedileg meghatározott adósságok ellentételezésére kell szolgálnia.**

(95) A vasúti iránymutatás előírja, hogy az elengedni kívánt adósságokat egyértelműen és egyedileg meg kell határozni, és Bulgária esetében követelmény még, hogy az adósságoknak az ország uniós csatlakozása előtt kellett keletkezniük. A vasúti iránymutatásból következik, hogy összesített vagy meghatározatlan adósság nem ellentételezhető. Az ellentételezés nem megengedett például akkor, ha általános adósságtételeket (például „adósság az összes beszállító felé") terveznek elengedni. Az ellentételezés abban az esetben sem megengedett, ha egyetlen hitelező felé fennálló, összesített adósságtételeket (például különféle elemekből, például folyószámlahitelekből, kezességvállalásokból vagy hosszú lejáratú kölcsönökből eredő, „bizonyos bank felé fennálló összes kötelezettség") terveznek elengedni.

(96) Bulgária 223,45 millió BGN (114,25 millió EUR) összeget tervez elengedni a BDZ Holding adósságaiból. A (35) preambulumbekezdésben és a 2. táblázatban foglaltak szerint az elengedni kívánt 223,45 millió BGN Bulgária uniós csatlakozása előtt keletkezett és a csatlakozás időpontjában fennálló pénzügyi kötelezettségekből, valamint azt követően, a Bulgária uniós csatlakozása előtt keletkezett adósság helyettesítésével vagy refinanszírozásával a BDZ Holdingnál keletkezett adósságokból tevődik össze, ahogy azt a BDZ Holding 2006. évi összevont pénzügyi beszámolója, illetve az érintett adósságok törlesztésével kapcsolatos információk is alátámasztják. Mindegyik elengedni tervezett adósság egyedileg meghatározható úgy, hogy hitelszerződésekből (pénzügyi hitelezők: KfW IPEX Bank, EBRD, IBRD) vagy meghatározott pályahálózat-működtetési (Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság) vagy villamosenergia-szolgáltatókkal (NEC AD) meglévő rendes szerződéses jogviszonyból származik.

([30]) A Tanács irányelve (1991. július 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről (HL L 237., 1991.8.24., 25. o.).

(97) Ugyanez vonatkozik a BDZ Holding azon egyedileg meghatározott adósságtörlesztési kötelezettségeire, amelyek a 2007. november 19-i, BG2100032072 ISIN azonosító számú kötvénykibocsátás keretében kötvényt vásárló kötvénytulajdonosok és a Pénzügyminisztérium felé állnak fenn, amikor ez utóbbi a BDZ Holding hitelezőjévé vált (lásd a (35) és (36) preambulumbekezdést, valamint a 2. táblázatot). Az adósságok mindkét esetben kellően egyediek, az így szerzett bevételt pedig olyan, jól körülhatárolt, csatlakozás előtti adósság refinanszírozására használták fel, amelyet a BDZ Holding nem tudott saját forrásaiból törleszteni és rendezni. Következésképpen a jelenleg kint lévő összegek gazdasági szempontból mindössze a korábbról megmaradt adósság átvitelének tekinthetők.

(98) Végül pedig arra tekintettel, hogy az elengedni tervezett 223,45 millió BGN összegű adósság Bulgária uniós csatlakozása előtt keletkezett, egyértelműen és egyedileg meghatározott adósságokból származik, nem szükséges állást foglalni azzal kapcsolatosan, hogy a Bulgária által szintén csatlakozás előtti adósságként megjelölt, a 806,7 millió BGN és a 223,45 millió BGN közötti különbözetet kitevő többi adósság (lásd 1. táblázat, valamint a (35) és a (20) preambulumbekezdés) – többek között a BDZ Holding tartalékai és kereskedelmi kötelezettségei – is jogszerűen elengedhetők-e a vasúti iránymutatás alapján. A különbözetet kitevő adósságállományra nem terjed ki e határozat hatálya alá.

(99) Ezért megállapítást nyert, hogy a szóban forgó intézkedés a Bulgária uniós csatlakozása előtt keletkezett, egyértelműen és egyedileg meghatározott, 223,45 millió BGN összegű adósság elengedésére irányul.

b) **Az érintett adósságoknak közvetlenül a vasúti szállítási tevékenységhez vagy az infrastruktúraüzemeltetési, -kiépítési vagy -használati tevékenységekhez kell kapcsolódniuk.**

(100) Bulgária közölte, hogy a BDZ Holdingnál keletkezett összes adósság közvetlenül kapcsolódik a vasúti személy- és áruszállítási tevékenységhez (lásd a (39) preambulumbekezdést).

(101) A Bizottság megjegyezte, hogy az elengedni kívánt adósságok valóban vasúti járművek megújításának és javításának, például dízel és villamos motorvonatok beszerzésének, illetve a társaság tulajdonában lévő teherkocsik korszerűsítésének finanszírozásával összefüggésben merültek fel. Ezzel szemben bizonyos adósságokat, például a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló kötelezettségeket, a BDZ Holding szolgáltatásainak finanszírozására használtak fel. Ezek a szolgáltatások jelentik a BDZ Holding és leányvállalatai fő tevékenységét, és közvetlenül kapcsolódnak a vasúti szállítási tevékenységhez.

(102) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az érintett adósságok közvetlenül kapcsolódnak a vasúti szállítási tevékenységhez.

c) **Az adósságok elengedésének olyan magas szintű eladósodottsággal bíró vállalkozások javát kell szolgálnia, amely meggátolja eredményes pénzügyi igazgatásukat. A támogatásnak szükségesnek kell lennie e helyzet orvoslásához annyiban, hogy a piaci verseny várható alakulása nem tenné lehetővé a vállalkozás pénzügyi helyzetének rendezését belátható időn belül.**

A BDZ Holding hatékony és eredményes pénzgazdálkodást gátló, túlzott eladósodottsága

(103) Bulgária előadta, hogy a vonatkozó bolgár jogszabályok értelmében a BDZ Holding fizetésképtelen és túlzott mértékben eladósodott volt, és emiatt megfelelt minden olyan, a bolgár jogszabályokban rögzített feltételnek, amely alapján fizetésképtelenségi eljárást lehetett indítani ellene. Ez a tény hitelt érdemlően jelzi az eladósodottságot. Bulgária ezenfelül előadta, hogy a társaság eladósodottsága miatt nem tudta teljesíteni pénzügyi kötelezettségeit.

(104) A BDZ Holding teljes adósságállománya 2006. december 31-én 806,7 millió BGN volt, és össztőkéjének (saját tőke és adósságok) 78 %-át tette ki, következésképpen adósságának és saját tőkéjének aránya négy volt. A BDZ Holding pénzügyi helyzete 2007 óta jelentősen romlott. A BDZ Holding adósságának és saját tőkéjének aránya 2011-től 7,5 fölé emelkedett (9), 2012-ben elérte a 14-et, 2013-ban pedig a 15-öt, 2014-ben viszont -209, 2015 októberében pedig -33 volt ([31]). Ezenkívül a BDZ Holding 499,1 millió BGN (255 millió EUR) összértékű fennálló kötelezettségei 2015 októberében az eszközök könyv szerinti értékének (582,4 millió BGN [298 millió EUR]) a 86 %-át tették ki.

([31]) A nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló iránymutatás 20. pontjának d) alpontja szerint a vállalkozás nehéz helyzetére utaló jelek egyike, hogy az adósságok és a saját tőke aránya két egymást követő évben meghaladja a 7,5-öt.

(105) A Bizottság továbbá megjegyezte, hogy a BDZ Holding 2007. január 1. és 2016. szeptember 28. között ugyan 724 millió BGN-t (370 millió EUR-t) visszafizetett fennálló adósságaiból, mégsem tudott teljes egészében eleget tenni pénzügyi kötelezettségeinek. A társaság nemzetközi hitelezők felé fennálló lejárt kötelezettségei miatt a londoni High Court of Justice 2015. július 20-án 66,7 millió EUR (130,4 millió BGN) és évi 8 %-os késedelmi kamat fizetésére utasította a BDZ-t ([32]).

(106) Ezenkívül a BDZ Holding túlzott mértékű eladósodottságra tekintettel a társaság az adósságelengedés elmaradása esetén súlyos nehézségbe ütközne kötelezettségei teljesítését illetően, végeredményben pedig akár felszámolásra is kerülhet.

(107) A fentiek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a BDZ Holding túlzott mértékben eladósodott, amely meggátolja hatékony és eredményes pénzgazdálkodását.

A támogatás szükségessége

(108) Ezenkívül a támogatásnak szükségesnek kell lennie a túlzott eladósodottság orvoslásához annyiban, hogy a piaci verseny várható alakulása nem tenné lehetővé a BDZ Holding és leányvállalati pénzügyi helyzetének rendezését észszerű időn belül.

(109) Eladósodottsága miatt a BDZ Holding nem tudott eleget tenni az összes pénzügyi kötelezettségének, és jelentős elmaradása volt a vasúti járműveinek korszerűsítésével kapcsolatos beruházásokat illetően. A vasúti járművek korszerűsítésével és karbantartásával kapcsolatos beruházások terén fennálló elmaradása miatt a társaság járműállománya túlkoros és részben elavult volt. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a BDZ Passenger személykocsi-állományának 82 %-a 20 évnél, mozdonyainak 74 %-a pedig 25 évnél öregebb. 2015-ben a BDZ Cargo mozdonyainak mintegy 50 %-a javítás alatt állt vagy üzemképtelen volt. A BDZ Cargo teherkocsi-állományának nagyjából 51 %-a hasonlóképpen üzemképtelen volt és javításra szorult 2015-ben.

(110) A BDZ Holding a támogatás nélkül nem tudná sem a Bulgária uniós csatlakozása előtt keletkezett, még fennálló adósságait visszafizetni, sem vasúti járműveinek korszerűsítésébe saját forrásaiból beruházni.

(111) Szemléltetésképpen, a társaság 2016. évi elszámolt nyeresége (336,2 millió BGN) figyelembevételével, minden egyéb körülmény változatlansága esetén átlagosan 66 %-os egyszeri ár-, illetve díjemelést kellene végrehajtani, hogy a társaság rövid távon kitermelje azt a 223,45 millió BGN működési bevételt, amely az elengedni tervezett adósság visszafizetéséhez szükséges. A BDZ Holding leányvállalatai eközben viszont kizárólag olyan földrajzi területen tevékenykednek, amely a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerint teljes mértékben jogosult regionális támogatásra. A jelentős díjemelés ilyen földrajzi területeken súlyosabb társadalmi hatásokkal járhat, mint az Európai Unió gazdagabb térségeiben. Következésképpen a BDZ Holding bevételének növelését és adósságállományának szükséges mértékű csökkentését célzó, feltételezett díjemelés aránytalanul nagy társadalmi hatást gyakorolna a vasúti személyszállítást igénybe vevő bolgár utasokra vagy a BDZ áruszállítási szolgáltatásait igénybe vevő társaságokra, ha a közszolgáltatási kötelezettség tárgyát képező személyszállítási szolgáltatásokat illetően jogilag egyáltalán végrehajtható, az áruszállítási szolgáltatásokat illetően pedig üzletileg fenntartható lenne.

(112) Következésképpen a tervezett adósságelengedésen kívül nincs olyan egyéb, hitelt érdemlő feltételezett szakpolitikai intézkedés, amely lehetővé tenné a társaság további működését. Ebből következik, hogy a szóban forgó intézkedés szükséges a BDZ Holding eladósodottságának orvoslásához annyiban, hogy a piaci verseny várható alakulása nem tenné lehetővé a BDZ Holding és leányvállalati pénzügyi helyzetének rendezését belátható időn belül.

d) **A támogatás nem haladhatja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket**

(113) A Bizottság tudomásul veszi, hogy a BDZ Holding pénzügyi helyzetére tekintettel az adósságelengedés összege a társaság megmaradásához szükséges minimumra korlátozódik, és a pénzügyi stabilitás előfeltétele. Az összeg alapvetően a hitelezők – a nemzetközi pénzügyi szervezetek és a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság – felé fennálló fizetési kötelezettségek teljesítéséhez szükséges. A BDZ Holding és leányvállalatai még mindig rendelkeznek 2007. január 1. előtt keletkezett kötelezettségekkel, amelyek nemfizetése esetén felmerülne a felszámolás kockázata a kedvezményezettnél. A pénzügyi mutatók alapján a társaság jelenleg nem tudja saját forrásaiból teljesíteni a kifizetéseket, és észszerűen nem várható el tőle, hogy díjait vagy árait jelentős mértékben emelje azzal a céllal, hogy rövid távon nagyobb összegű bevételt termeljen.

([32]) 2015. július 20-i végzések: CL-2015-000309 FMS Wertmanagement AöR kontra BDZ Holding; CL-2015-000214 Dexia Credit Local kontra BDZ Holding; CL-2015-000090 KA Finanz AG kontra BDZ Holding.

(114) A Bizottság emellett megjegyezte, hogy az uniós csatlakozás óta eltelt időszakban a BDZ Holding elsősorban eszközértékesítésből származó saját forrásaira támaszkodva visszafizetett 166 millió BGN-t a 2007. január 1. előtt keletkezett kötelezettségeiből. Mivel ezek az összegeket el is lehetett volna engedni, észszerűen feltételezhető, hogy a BDZ Holding ezeket a forrásokat a vasúti járműveinek és az általa nyújtott szolgáltatásoknak a fejlesztésére és korszerűsítésére is fordíthatta volna. A társaság technikai jellemzők és információs rendszerek tekintetében elmaradt a vasúti ágazat fejlődési ütemétől. Ezért amennyiben a BDZ Holding az uniós csatlakozás előtt keletkezett adósság egy részének visszafizetésében saját forrásaira is támaszkodott, az adósságelengedés nem tekinthető úgy, hogy túllépne a szükséges mértéken, még akkor sem, ha mentesíti a társaságot a visszafizetési kötelezettségek alól, és pénzügyi mozgásteret biztosít számára a későbbi korszerűsítésekhez vagy javításokhoz szükséges beruházások végrehajtásához.

(115) E megfontolásokra tekintettel a Bizottság megállapította, hogy az adósságelengedés végrehajtása nem tekinthető úgy, hogy kedvezőbb helyzetbe hozná a BDZ Holdingot egy ugyanolyan tevékenységi körű, átlagos, megfelelően irányított vállalkozásnál.

e) **Az adósságok elengedése nem juttathatja olyan versenyelőnyhöz a vállalkozást, amely meggátolja a hatékony verseny kialakulását a piacon, és nem járhat például azzal a hatással, hogy az e piacokon kívüli vállalkozásokat vagy az új piaci szereplőket egyes nemzeti vagy regionális piacokon visszatartsa a piacra lépéstől.**

(116) Az adósságelengedés mindössze azt teszi lehetővé, hogy a BDZ Holding rendezze működési tevékenységeinek finanszírozási viszonyait, arra azonban nem kínál lehetőséget, hogy a BDZ Holding vagy leányvállalatai terjeszkedjenek, vagy új piacokon jelenjenek meg. Erre figyelemmel a támogatás nem gátolná a hatékony verseny kialakulását a piacon. Nem befolyásolná a versenytársak piaci helyzetét, továbbra is változatlan feltételek mellett versenghetnének a BDZ Holdinggal.

(117) A Bizottság emellett úgy véli, hogy az adósságok elengedése nemcsak indokolatlanul torzítaná a versenyt és a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel csak a BDZ Holding számára tenné lehetővé pénzügyi helyzete stabilizálását, amelyben akadályozták a piac liberalizálása előtt keletkezett kötelezettségei. A Bizottság továbbá megállapította, hogy semmi nem tartja vissza az új piaci szereplőket attól, hogy a bolgár szállítási piacon megjelenjenek. A (15) és a (42) preambulumbekezdésben leírtak szerint a BDZ Cargo mellett jelenleg nyolc áruszállító tevékenykedik a bolgár vasúti szállítási piacon. Nincs bizonyíték arra, hogy az adósságelengedés megváltoztatná ezt a versenyhelyzetet.

Következtetés

(118) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapította, hogy a Bulgária által végrehajtani tervezett adósságelengedés formájában nyújtott, 223,45 millió BGN (114,25 millió EUR) összegű állami támogatás (a 2. intézkedés) eleget tesz a vasúti iránymutatás 4. fejezetében a belső piaccal való összeegyeztethetőségre vonatkozóan rögzített feltételeknek.

6.2. *3. INTÉZKEDÉS: A BDZ HOLDING ÉS LEÁNYVÁLLALATAI RÉSZÉRŐL A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐ (NEMZETI VASÚTI INFRASTRUKTÚRA TÁRSASÁG) FELÉ FENNÁLLÓ KÉSEDELMES ADÓSSÁGOK FIZETÉSÉNEK NEMTELJESÍTÉSE*

(119) mivel Bulgária az eljárás megindításáról szóló határozat meghozatala előtt nem ismertette a BDZ Holding részéről a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló kötelezettségek eredetét és alakulását, a lejárt kötelezettségek érvényesítésének mellőzése a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülhetett.

(120) A Bulgária által közölt adatok szerint (lásd a 4.3. szakaszt) a BDZ Holding részéről a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló kötelezettségek egy részét a társaságnál Bulgária uniós csatlakozása előtt keletkezett kötelezettségek teszik ki. Ezeknek az uniós csatlakozás előtti adósságoknak egy részét (26,3 millió BGN összegig) később refinanszírozták a 2007. november 19-i kötvénykibocsátásból befolyt bevételekből. A kötvénykibocsátás még fennálló adósságnak minősül, ezért alá kell vetni a 6.1. szakaszban tárgyalt „2. intézkedés: a 2007 előtt keletkezett adósságok elengedése” tekintetében elvégzendő értékelésnek. A társaság tehát kifizette a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaságot.

(121) Bulgária ezen túlmenően a még fennálló követelésekkel kapcsolatos helyzet tisztázása érdekében további tájékoztatást nyújtott a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság által az adósságok érvényesítése céljából hozott rendelkezésekről és intézkedésekről (lásd a 4.3. szakaszt). Bulgária szerint a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság minden szükséges intézkedést megtett, hogy a BDZ Holding és leányvállalatai lejárt kötelezettségeit bírósági eljárás indítása nélkül behajtsa úgy, hogy közben az esedékes összegek lehető legnagyobb részét visszafizetteti.

(122) Annak ellenőrzése érdekében, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság a lejárt kötelezettségek kifizetésére vonatkozó haladék és megállapodás révén indokolatlanul előnyben részesítette-e a BDZ Holdingot, a Bizottságnak fel kell mérnie, hogy ilyen megállapodásból rendes piaci feltételek mellett is előnye származott-e volna ([33]). Ebből a célból a Bizottságnak értékelnie kell, hogy egy feltételezett piacgazdasági hitelező a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaságéhoz hasonló helyzetben, a felé fennálló adósságok lehető legnagyobb mértékű visszafizettetésére törekedve hozzájárult volna-e a haladékhoz, és hajlandó lett volna-e újratárgyalni a lejárt követelések kifizetését hasonló feltételek mellett ([34]). A Bizottságnak tehát azt kell megvizsgálnia, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság piacgazdasági hitelezőtől elvárható gondossággal járt-e el, mielőtt választott a követelései egyedi és békés úton történő érvényesítése, illetve a kollektív visszafizettetési eljárás indítása (amely végeredményben a BDZ Holding és leányvállalatai csődjéhez vezetett volna) közül.

(123) A Bizottság rámutatott arra, hogy a kellő gondossággal eljáró piacgazdasági hitelezőnek a legelőnyösebb alternatíva megtalálásához mindegyik alternatíva előnyeit és hátrányait értékelnie kell, figyelembe véve többek között a visszafizettethető összegeket, a társaság korábbi gazdasági kitettségét, a visszafizettetési eljárás időtartamát és a költségeket ([35]).

(124) A Bizottság először is azt állapította meg, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló adósságok az (állami tulajdonú) vállalkozások közötti rendszeres, hosszú távú üzleti kapcsolattal összefüggésben keletkeztek: a BDZ Holding és leányvállalatai a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság legfontosabb ügyfelei közé tartoznak, működési bevételének több mint 70 %-át generálják. A Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság részéről a BDZ Holding felé fennálló, a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság által igénybe vett különféle szolgáltatásokkal összefüggésben 2008 és 2011 között felhalmozódott, 46,5 millió BGN összegű adósság (3. táblázat) szintén alátámasztja, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság és a BDZ Holding folyamatos együttműködés és egymásrautaltság alakult ki. Ha a BDZ Holding és leányvállalatai kollektív fizetésképtelenségi eljárás következtében esetleg távoznának a piacról, az közvetlen, súlyos hatást gyakorolna a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság pénzügyi helyzetére. A BDZ Holding csődje miatt egyúttal csökkent volna a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság nyeresége, és romlott volna a belföldi vasúti pályahálózat megfelelő fenntartása iránti képessége, ami a BDZ Holding leányvállalatain kívüli egyéb ügyfeleitől származó üzleti bevételek további csökkenésének veszélyével járt volna.

(125) Ebből következik tehát, hogy egy piaci hitelező, amely olyan üzleti kapcsolatot ápol adósával (adósaival), mint a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság a BDZ Holdinggal, körültekintően közelített volna minden olyan feltételezett adósságérvényesítési intézkedéshez, amelynek következtében legnagyobb ügyfele eltűnt volna a piacról, szemben azzal a hitelezővel, amely egyszeri követelésekkel rendelkezik, és üzletileg vagy pénzügyileg nem függ attól, hogy adósa e követelések érvényesítése után a piacon marad-e.

(126) Másodszor, a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság BDZ Holding és leányvállalatai felé fennálló követeléseit nem lehetett volna elsőbbséget élvező követelésként érvényesíteni egy feltételezett kollektív fizetésképtelenségi eljárás keretében, amelyben a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság visszafizetése semmilyen előnyt nem élvezhetett volna más hitelezőkkel szemben (lásd a (49) preambulumbekezdést). Ezenkívül az eljárás megindításáról szóló határozatban megjelölt, a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló adósság (45 millió BGN) kevesebb volt, mint a más hitelezők felé fennálló adósság (lásd az 1. táblázatot). Sőt, a BDZ Holding eszközeinek könyv szerinti értékét a kollektív fizetésképtelenségi eljárás keretében végrehajtott kényszerértékesítés során felszámolási engedménnyel kellene csökkenteni. A felszámolási engedmény az eszközök fajtájától függően akár az eszközérték 75 %-át is elérheti. Ezért a BDZ Holding eszközeinek felszámolási értéke nagy valószínűséggel elegendő lett volna a felszámolási költségek, az alkalmazotti fizetések és az összes fennálló kötelezettség fedezésére. Példaként a 2011. éve véve, a felszámolási költségek, az alkalmazotti fizetések és minden fennálló kötelezettség összesen 778 millió BGN-t tett ki, míg a BDZ Holding eszközeinek könyv szerinti értéke 933 millió BGN volt. Következésképpen a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság ténylegesen csak fennálló követeléseinek elenyésző hányadát tudná visszafizettetni kollektív fizetésképtelenségi eljárás indítása esetén.

(127) Ezenkívül a Bizottság az állandó ítélkezési gyakorlattal összhangban úgy véli, hogy a költségek az elhúzódó bírósági eljárással együtt befolyásolhatják a hitelezőt a társaság felszámolására irányuló eljárás megindításával kapcsolatos döntésében ([36]). Ezzel összefüggésben a Bizottság egyetért azzal, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaságnak különleges érdeke fűződött a BDZ Holdinggal és leányvállalataival való együttműködés folytatásához,

([33]) A Bíróság C-39/94. sz., SFEI és társai ügyben 1996. július 11-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1996:285) 60. pontja; a Bíróság C-342/96. sz., Spanyolország kontra Bizottság ügyben 1999. április 29-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1999:210) 41. pontja.

([34]) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény (2016/C 262/01) 74. pontja; a Bíróság C-525/04. P. sz., Spanyolország kontra Bizottság ügyben 2007. november 22-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:2007:698); a Bíróság C-73/11. P. sz., Frucona kontra Bizottság ügyben 2013. január 24-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2013:32) 78. pontja; a Bíróság C-256/97. sz. DMTransport-ügyben 1999. június 29-én hozott ítélete (ECLI:EU:C:1999:332); a Törvényszék T-16/96. sz., Cityflyer ügyben 1998. április 30-án hozott ítéletének (ECLI:EU:T:1998:78) 51. pontja; a Bíróság C-405/11 P. sz., Bizottság kontra Buczek Automotive és Lengyelország ügyben 2013. március 21-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2013:186) 54–60. pontja.

([35]) A C-73/11. P. sz., Frucona kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:32) 78. pontja; A C-405/11 P. sz., Bizottság kontra Buczek Automotive és Lengyelország ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2013:186) 54–60. pontja; A C-124/10 P. sz., *Európai Bizottság kontra Électricité de France* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2012:318) 85. pontja.

([36]) A Bíróság C-405/11 P. sz., *Bizottság kontra Buczek Automotive* ügyben 2013. március 21-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2013:186) 59. pontja.

nemcsak a BDZ Holding által a jövőben termelendő üzleti bevételek miatt, de azért is, hogy a 2011 novemberéig felhalmozott, még fennálló, nem elsőbbségi kötelezettségek lehető legnagyobb részét behajtsa ahelyett, hogy a társaság felszámolását kezdeményezné. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a csoport kényszerfelszámolásához vezető, hosszadalmas kollektív fizetésképtelenségi eljárás bizonytalan és alacsony visszafizetési arány mellett nem lett volna helytálló és észszerű lehetőség a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság számára az adósságkövetelések lehető legnagyobb részének behajtása szempontjából.

(128) A Bizottság ezenfelül megállapította, hogy a BDZ Holding és leányvállalatai rendszeresen törlesztették adósságaikat a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé, és a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaságot nem kezelték megkülönböztetett módon a csoport többi magánhitelezőjéhez képest. Fizetési késedelem esetén a BDZ Holding nem jutott előnyhöz a törlesztés elhalasztásával, mivel a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság a késedelmes fizetés esetén jelentős felárat számít fel, amely a Bolgár Nemzeti Bank által megállapított jegybanki alapkamat 1 000 bázisponttal megnövelt értékének felel meg (lásd a (48) preambulumbekezdést). Szemléltetésképpen, a Bizottság álláspontja szerint az 1 000 bázispont a BDZ Holdinghoz hasonlóan pénzügyi nehézségekkel küzdő társaságnak gyenge fedezettel nyújtott kölcsönre vonatkozó, piacon érvényes kamatfelárnak felel meg ([37]). A lejárt kötelezettségeket rendszeres banki átutalással, a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság részéről a BDZ Holding és leányvállalatai felé fennálló kötelezettségeinek beszámításával és adósság-eszköz cserékkel fizették vissza. A BDZ Holding és leányvállalatai 2011 és 2016 között például 503 millió BGN (257 millió EUR) összeget fizettek a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság által nyújtott szolgáltatásokért. Tekintette arra, hogy a BDZ Holding felszámolása esetén nagyon csekély a valószínűsége a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság által támasztott követelések csekély – vagy egyáltalán bármekkora – részének visszaszerzésére, a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaságnak 2011 óta törlesztett adósság összege utólagosan megerősíti, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság részéről a legészszerűbb döntés az volt, hogy nem érvényesítette követeléseit.

(129) Ezenkívül ugyan nem állnak rendelkezésre konkrét adatok az eljárás megindításáról szóló határozatban említett, uniós csatlakozás előtti adósságról, a Bizottság mindazonáltal megjegyzi, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság például az eljárás megindításáról szóló határozat után végrehajtott adósság-eszköz cserék útján teljesített kötelezettségeket illetően szokásos piaci feltételeknek megfelelően megállapodásokat kötött a BDZ Holdinggal és leányvállalatival az (51), (52) és (53) preambulumbekezdésben leírtak szerint, elismerve a késedelmes adósságokat, és ezzel megkönnyítve visszafizetésüket.

(130) A Bulgária által közölt bővebb tájékoztatás és az azt alátámasztó bizonyítékok alapján és a fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság piacgazdasági hitelezőként járt el, ezért az adósságok törlesztésének elhalasztása és a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság, illetve a BDZ Holding és leányvállalatai között létrejött megállapodások nem juttatták ez utóbbiakat olyan, indokolatlan gazdasági előnyhöz, amelyben szokásos piaci feltételek mellett nem részesültek volna.

(131) A Bizottság ezek alapján arra a következtetésre jutott, hogy nem minősül a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak, ahogy a BDZ Holding és leányvállalatai a pályahálózat-működtető (Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság) felé 2011 novembere előtt is fennállt, késedelmes adósságaikat kezelték.

(132) mivel a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás meglétének megállapításához szükséges feltételeknek együttesen kell teljesülniük, rendelkezései nem alkalmazandók, ha a feltételek bármelyik nem teljesül. Ezért nem szükséges értékelni, hogy a BDZ Holding és leányvállalatai részéről a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló korábbi késedelmes adósságok fizetésének nemteljesítése megfelel-e a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében rögzített többi feltételnek.

6.3. *4. INTÉZKEDÉS: A HÉA VISSZATÉRÍTÉSE AZ ÁLLAM RÉSZÉRŐL A BDZ HOLDING EAD-NAK*

(133) A Bizottság azért vonta vizsgálat alá a 4. intézkedést, mivel Bulgária nem tisztázta, milyen okokból hajtotta végre a héa-visszatérítést, és hogy ez az intézkedés összhangban volt-e a 2006/112/EK irányelvvel. A Bizottság tehát úgy vélte, hogy a héa-visszatérítés a Szerződés 107. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülhet. Ezért a Bizottság felkérte Bulgáriát, hogy nyújtson bővebb tájékoztatást a héa BDZ Holding részére történő visszatérítésének okairól.

(134) Az eljárás megindításáról szóló határozat nyomán Bulgária leszögezte, hogy a 4. intézkedés a közszolgáltatási kötelezettség Közlekedési Minisztériumtól kapott ellentételezése után a 2004. december 1. és 2008. február 29. közötti időszakra indokolatlanul kivetett és befizetett, 72 millió BGN (36,7 millió EUR) összegű héát érinti (lásd az (55)–(59) preambulumbekezdést). Bulgária kifejtette, hogy az adminisztratív hibát az illetékes nemzeti adóhatóság észlelte a tagállami jogszabályok vonatkozó rendelkezései alapján végrehajtott felülvizsgálat során. A hibát a 2009. január 14-i 2900180. számú, a 2009. július 8-i 290900153. számú, a 2010. augusztus 12-i 100337. számú és a 2011. februári 290100380. számú adó-visszatérítési határozattal javították ki.

([37]) A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.).

(135) A Bizottság rámutatott arra, hogy az állami támogatás fogalmát illetően nem csak a pozitív gazdasági előny biztosítása bír jelentőséggel. A gazdasági terhek alóli mentesítés, például az adókedvezmény szintén előnynek minősülhet. Ezért meg kell vizsgálni, hogy a közszolgáltatási kötelezettség Közlekedési Minisztériumtól kapott ellentételezése után felszámított héa visszatérítése gazdasági előnyhöz juttatta-e a BDZ Holdingot a vállalkozások költségvetésébe rendszerint belefoglalt terhek enyhítésével ([38]), illetve hogy a közszolgáltatási kötelezettség ellentételezése után felszámított héát valóban indokolatlanul vetették-e ki. A jogellenesen kivetett adók visszatérítése esetén nem keletkezik előny ([39]).

(136) A 2006/112/EK irányelv 73. cikke értelmében a szolgáltatásnyújtás, így a személyszállítási szolgáltatások nyújtása is héaköteles, és az adóalap tartalmaz mindent, ami azon teljesítés ellenértékét képezi, amelyet a nyújtott szolgáltatásért a szolgáltatás megrendelőjétől vagy harmadik személytől a szolgáltatás nyújtója kap, vagy amelyet e személyeknek kapniuk kell, beleértve az ezen értékesítés árát közvetlenül befolyásoló ellentételezést vagy támogatásokat. Továbbá az irányelv 132. cikk értelmében a közszolgáltatási kötelezettség ellátásával megbízott vállalkozások nem mentesülnek a héafizetés alól.

(137) Ezért meg kell vizsgálni, hogy a közszolgáltatási kötelezettség BDZ Holdingnak nyújtott ellentételezése közvetlenül befolyásolja-e a nyújtott szolgáltatások árát. A közszolgáltatási kötelezettség ellentételezésének célja a személyszállítási szolgáltatásokból eredő veszteségek kompenzálása meghatározott feltételek teljesülése esetén, például a vonatok által megtett kilométerek száma, az ülőhelyek száma, a járatsűrűség vagy egyéb minőségi szempontok alapján. A közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért nyújtott ellentételezés összege különösen akkor csökken, ha eltérések mutatkoznak többek között a megtett kilométerek, az ülőhelyek és az üzemórák számában, illetve az adott szolgáltatásra vonatkozóan meghatározott egyéb minőségi szempontokban. A közszolgáltatási kötelezettség ellentételezése ezért nem tekinthető úgy, hogy közvetlenül befolyásolná a szállítási szolgáltatások árát, ehelyett inkább a közszolgáltatási kötelezettség ellátásából eredő veszteségeket kompenzálja.

(138) A bolgár héajogszabály nem rendelkezik úgy, hogy a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért a veszteségek fedezésével összefüggésben nyújtott ellentételezés héaköteles lenne. A hibát az illetékes hatóság észlelte egy ellenőrzés során, aminek nyomán több határozatot is hozott (lásd az (59) preambulumbekezdést) a bolgár adóügyi és biztosítási eljárási törvénykönyv rendelkezéseivel összhangban.

(139) Következésképpen a héát indokolatlanul vetették ki a BDZ Holdingnak a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért nyújtott ellentételezés után a 2004. december 1. és 2008. február 29. közötti időszakra. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az indokolatlanul kivetett héa visszatérítése nem juttatja gazdasági előnyhöz a BDZ Holdingot.

(140) Tekintettel arra, hogy a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás meglétének megállapításához szükséges feltételeknek együttesen kell teljesülniük, bármelyikük nem teljesülése döntő jelentőségű. Ezért nem szükséges értékelni, hogy a 4. intézkedés megfelel-e a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében rögzített többi feltételnek.

(141) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a 4. intézkedés a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének értelmében nem minősül állami támogatásnak.

7. **KÖVETKEZTETÉS**

(142) A BDZ Holdingnak nyújtandó szerkezetátalakítási támogatással (1. intézkedés, 5. szakasz) kapcsolatos bejelentés visszavonására tekintettel a Szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást a bejelentett szerkezetátalakítási támogatásra vonatkozóan le kell zárni.

(143) Ami a BDZ Holding és leányvállalatai 223,45 millió BGN (114,25 millió EUR) összegű adósságának elengedését (2. intézkedés, 6.1. szakasz) illeti, ez az intézkedés a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, és eleget tesz a vasúti iránymutatás összeegyeztethetőségi feltételeinek. A 2. intézkedést ezért a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján a belső piaccal összeegyeztethetőnek kell nyilvánítani.

([38]) a Bíróság C-387/92. sz. Banco Exterior de Españaügyben 1994. március 15-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1994:100) 13. pontját; a Bíróság C-156/98. sz., Németország kontra Bizottság ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2000:467) 25. pontja; a Bíróság C-6/97. sz., Olaszország kontra Bizottság ügyben 1999. május 19-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1999:251) 15. pontja; A Bíróság C-172/03. sz. Heiser-ügyben 2005. március 3-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2005:130) 36. pontja.

([39]) A Bíróság 61/79. sz. Amministrazione delle finanze dello Stato ügyben 1980. március 27-én hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1980:100) 29–32. pontja.

(144) A Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság felé fennálló, 45 millió BGN összegű, késedelmes adósságok fizetésének nemteljesítését (3. intézkedés, 6.2. szakasz) illetően a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság piacgazdasági hitelezőként járt el. A 3. intézkedés tehát nem minősül állami támogatásnak.

(145) Ami a tévesen befizetett héa visszatérítését (4. intézkedés, 6.3. szakasz) illeti, mivel a héát indokolatlanul vetették ki, visszatérítése nem minősült állami támogatásnak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Miután Bulgária visszavonta a szerkezetátalakítási támogatás bejelentését, a Szerződés 108. cikkének (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárás a bejelentett, BDZ Holding EAD SA részére nyújtani tervezett szerkezetátalakítási támogatás tekintetében tárgytalanná vált, és ezennel lezárul.

2. cikk

(1) A Bulgária által a BDZ Holding EAD SA javára a 223 448 801 BGN összegű adósságok elengedése útján nyújtani tervezett állami támogatás a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján a belső piaccal összeegyeztethető. Az adósságok elengedésének végrehajtása ennek megfelelően engedélyezett.

(2) Nem minősül a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak, ahogy a Nemzeti Vasúti Infrastruktúra Társaság a BDZ Holding EAD SA, a BDZ Passenger EOOD és a BDZ Cargo EOOD részéről fennálló, 45 millió BGN összegű késedelmes adósságot 2011 novembere előtt kezelte.

(3) A tévesen befizetett, 72 millió BGN összegű hozzáadottérték-adó visszatérítése nem minősül a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Bolgár Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2017. június 16-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja