DECISIONE (UE) 2017/2372 DELLA COMMISSIONE

del 16 giugno 2017

relativa all'aiuto di Stato SA.31250 — 2011/C (ex2011/N) al quale la Bulgaria intende dare esecuzione in favore di BDZ Holding EAD SA, BDZ Passenger EOOD e BDZ Cargo EOOD e ad altre misure

[notificata con il numero C(2017) 4051]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni a norma dei suddetti articoli ([1]) e viste le osservazioni trasmesse,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Con lettera del 18 maggio 2011 la Bulgaria ha notificato alla Commissione determinate misure a favore di BDZ Holding EAD SA ([2]) («BDZ Holding») e delle sue controllate, BDZ Passenger EOOD («BDZ Passenger») e BDZ Cargo EOOD («BDZ Cargo»).

(2) Con lettera del 20 maggio 2011, la Bulgaria ha trasmesso ulteriori informazioni alla Commissione. Con lettere del 15 luglio 2011 e del 28 settembre 2011, la Commissione ha chiesto informazioni aggiuntive, fornite dalla Bulgaria con lettere del 5 settembre 2011 e del 7 ottobre 2011.

(3) Con lettera del 9 novembre 2011, la Commissione ha comunicato alla Bulgaria la decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato in relazione alle misure («decisione di avvio»). Con lettera del 12 gennaio 2012, la Bulgaria ha presentato i suoi commenti sulla decisione di avvio.

(4) La decisione di avvio del procedimento è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([3]). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni.

(5) La Commissione ha ricevuto le osservazioni di una parte interessata e le ha trasmesse alla Bulgaria con lettera del 16 maggio 2012, offrendole l'opportunità di replicare. I commenti della Bulgaria sono pervenuti con lettera del 13 giugno 2012. Con lettera del 10 dicembre 2012, la Commissione ha comunicato alla parte interessata che la versione non riservata delle sue osservazioni era stata trasmessa alla Bulgaria.

(6) Con lettere del 12 aprile 2012, 24 luglio 2012, 10 dicembre 2012, 7 maggio 2013, 5 novembre 2013, 6 maggio 2014, 6 giugno 2014, 29 luglio 2014, 29 aprile 2015, 14 dicembre 2015, 26 aprile 2016, 15 settembre 2016, 20 ottobre 2016 e 3 aprile 2017, la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni alla Bulgaria.

(7) Con lettere del 7 giugno 2012, 28 settembre 2012, 31 gennaio 2013, 1º febbraio 2013, 30 maggio 2013, 2 ottobre 2013, 15 ottobre 2013, 2 dicembre 2013, 3 gennaio 2014, 6 febbraio 2014, 22 aprile 2014, 14 maggio 2014, 23 giugno 2014, 4 agosto 2014, 20 agosto 2014, 1º settembre 2014, 13 settembre 2014, 23 settembre 2014, 1º giugno 2015, 9 dicembre 2015, 20 gennaio 2016, 31 maggio 2016, 12 ottobre 2016 e 7 novembre 2016, la Bulgaria ha trasmesso informazioni aggiuntive alla Commissione.

([1]) GU C 10 del 12.1.2012, pag. 9.
([2]) Nel prosieguo della presente decisione il termine «BDZ Holding» è utilizzato per indicare sia «BDZ EAD» prima della modifica della ragione sociale il 22 ottobre 2011, sia «BDZ Holding EAD SA» successivamente. Cfr. nota 4.
([3]) Cfr. nota 2.

(8) Con lettere del 22 aprile 2014 e del 12 ottobre 2016, la Bulgaria ha ritirato la notifica concernente l'aiuto alla ristrutturazione a favore di BDZ Holding, rientrante nelle misure di cui al punto (1). Con lettera del 5 aprile 2017, la Bulgaria ha modificato la propria notifica, riducendo l'ammontare del debito che intendeva annullare mediante la misura di cancellazione dei debiti rientrante nelle misure di cui al punto (1).

(9) Con lettera del 7 novembre 2016, la Bulgaria ha accettato in via eccezionale che la presente decisione fosse adottata e notificata esclusivamente in lingua inglese.

2. **DESCRIZIONE DELLE MISURE**

2.1. *BENEFICIARIO*

(10) I beneficiari delle misure sono BDZ Holding e le sue controllate, BDZ Passenger e BDZ Cargo, società di proprietà statale al 100 % che forniscono servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci dietro compenso in Bulgaria.

(11) BDZ Holding ([4]), una società per azioni, è stata creata nel 2001, quando le Ferrovie nazionali bulgare sono state suddivise in una società di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, la National Railway Infrastructure Company («NRIC»), e un fornitore di servizi di trasporto («BDZ Holding»).

(12) Nel 2007, BDZ Holding è stata riorganizzata in una holding, con l'istituzione di tre controllate operanti nei servizi di trasporto di merci e passeggeri e nei servizi di trazione. La controllante BDZ Holding era proprietaria di vagoni per il trasporto di passeggeri e merci e di locomotori, che affittava alle sue controllate, responsabili della manutenzione del materiale rotabile. BDZ Holding era responsabile anche del servizio dei debiti sorti prima della riorganizzazione. Poiché questa struttura si è rivelata inefficiente, nel 2010 i servizi di trazione sono stati fusi nella BDZ Holding.

(13) Nel 2011 BDZ Holding ha trasferito la proprietà di vagoni per il trasporto di passeggeri e merci e locomotori alle controllate BDZ Passenger e BDZ Cargo, mantenendo la proprietà di tutte le attività non operative.

(14) BDZ Holding ha la propria sede sociale a Sofia, Bulgaria, e offre servizi di trasporto di merci e passeggeri in tutto il territorio della Bulgaria, interamente ammissibile agli aiuti a finalità regionale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del trattato.

(15) BDZ Cargo, una società a responsabilità limitata, opera nel mercato del trasporto ferroviario di merci a livello nazionale e internazionale. Nel 2007 la Bulgaria ha liberalizzato il mercato del trasporto ferroviario di merci, che da allora ha visto l'ingresso di diversi operatori privati. Nel 2016, la quota di mercato di BDZ Cargo (in tonnellate-chilometro nette) ammontava al 43 % e i suoi principali concorrenti erano Bulgarian Railway Company (25 %), DB Schenker Rail Bulgaria (18 %), Bulmarket (6 %) e Rail Cargo (4 %).

(16) BDZ Passenger, una società a responsabilità limitata, è l'unico fornitore di servizi di trasporto passeggeri a livello nazionale in Bulgaria. BDZ Passenger assolve un obbligo di servizio pubblico («OSP») che copre circa il 90 % del mercato del trasporto ferroviario di passeggeri. Il contratto relativo all'OSP di BDZ Passenger è stato firmato nel 2009 per un periodo di 15 anni (2010 – 2025).

2.2. *DESCRIZIONE DELLE MISURE E MOTIVAZIONI PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO*

(17) Nella decisione di avvio, la Commissione ha individuato quattro misure che configurano potenziali aiuti di Stato a favore di BDZ Holding e delle sue controllate, BDZ Passenger e BDZ Cargo:

a) misura 1: aiuto alla ristrutturazione costituito da sei aumenti di capitale a favore di BDZ Holding, per un totale di 550 milioni di BGN (281 milioni di EUR ([5]));

b) misura 2: cancellazione dei debiti sorti prima del 2007;

c) misura 3: non pagamento dei debiti scaduti di BDZ Holding nei confronti del gestore dell'infrastruttura (NRIC);

d) misura 4: rimborso dell'imposta sul valore aggiunto («IVA») dallo Stato a BDZ Holding.

([4]) In virtù della decisione n. 151 del 22 ottobre 2011 emanata dal ministero dei Trasporti, delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni, la denominazione della società è stata modificata da BDZ EAD a Holding Bulgarian State Railways (BDZ) EAD («BDZ Holding»).

([5]) Il tasso di cambio applicato nella presente decisione è 1 EUR = 1,9558 BGN (GU C 304 del 20.8.2016, pag. 2).

2.2.1. MISURA 1: AIUTO ALLA RISTRUTTURAZIONE

(18) La Bulgaria ha previsto la concessione di un aiuto alla ristrutturazione sotto forma di sei aumenti di capitale a favore di BDZ Holding per un totale di 550 milioni di BGN (281 milioni di EUR) nel periodo 2011-2016 e l'ha notificato alla Commissione nel 2011. Tuttavia, finora le autorità pubbliche competenti non hanno ancora preso una decisione definitiva in merito alla concessione dell'aiuto e i fondi non sono stati versati a BDZ Holding.

(19) Nella decisione di avvio, la Commissione ha rilevato che l'aiuto alla ristrutturazione configurerebbe un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, e ha espresso dubbi in merito alla compatibilità dell'aiuto con il mercato interno.

2.2.2. MISURA 2: CANCELLAZIONE DEI DEBITI SORTI PRIMA DEL 2007

(20) In base alle informazioni presentate dalla Bulgaria, le passività correnti e gli accantonamenti di BDZ Holding e delle sue controllate ammontavano a 806 729 558 BGN (412 milioni di EUR) al 31 dicembre 2006, prima dell'adesione della Bulgaria all'Unione il 1º gennaio 2007.

(21) Le passività e gli accantonamenti di BDZ Holding riguardavano i) prestiti da istituti finanziari quali Kreditanstalt für Wiederaufbau («KfW»), Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo («BERS») e Banca internazionale per la ricostruzione e lo sviluppo («BIRS»), destinati principalmente al risanamento del materiale rotabile, ma anche ii) obblighi commerciali, anche nei confronti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria bulgara NRIC, accantonamenti e obblighi nei confronti di personale e assicurazioni, nonché altri debiti, ivi compresi quelli derivanti da un accordo per l'acquisto di materiale rotabile concluso tra BDZ Holding, Siemens e KfW nel 2005. Gli importi di tali passività e accantonamenti sono ripartiti come indicato nella tabella 1.

Tabella 1

Riepilogo di passività e accantonamenti di BDZ Holding e delle sue controllate al 31 dicembre 2006

(in milioni di BGN)

	Passività totali di BDZ Holding e delle sue controllate al 31 dicembre 2006
Debiti nei confronti di istituti finanziari	201,1
Accordo SIEMENS/KfW	307,5
Obblighi commerciali	244,5
Obblighi nei confronti di personale e assicurazioni	26,4
Altre passività, compresi imposte e accantonamenti	27,2
Passività totali	**806,7**

(22) La Bulgaria prevedeva di assumere in tutto o in parte i debiti contratti prima del 1º gennaio 2007 da BDZ Holding e dalle sue controllate.

(23) Nella decisione di avvio, la Commissione ha rilevato che la cancellazione dei debiti configurerebbe un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, e ha espresso dubbi in merito alla compatibilità dell'aiuto con il mercato interno. La Bulgaria non ha invocato l'applicazione dei criteri pertinenti delle linee guida sugli aiuti alle ferrovie ([6]), né dimostrato che la misura fosse in linea con gli stessi. Di conseguenza, la Commissione non è stata in grado di assumere una posizione sulla compatibilità dell'aiuto con il mercato interno.

([6]) Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13).

2.2.3. MISURA 3: NON PAGAMENTO DEI DEBITI SCADUTI DI BDZ HOLDING E DELLE SUE CONTROLLATE NEI CONFRONTI DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (NRIC)

(24) Secondo le informazioni fornite dalla Bulgaria, BDZ Holding e le sue controllate non avevano provveduto a pagare tutti gli oneri d'infrastruttura dovuti a NRIC. Di conseguenza, la decisione di avvio indicava un importo di debiti commerciali correnti nei confronti di NRIC pari a 45 milioni di BGN.

(25) Poiché la Bulgaria non ha chiarito l'origine, né l'evoluzione di tali debiti commerciali, nella decisione di avvio la Commissione ha concluso che la mancata esecuzione degli stessi potrebbe potenzialmente comportare un aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. A tale proposito, la Commissione ha rilevato che, secondo la giurisprudenza, la mancata riscossione di debiti di imprese pubbliche ([7]) potrebbe comportare un aiuto di Stato se un ipotetico operatore in un'economia di mercato nella stessa situazione non si sarebbe comportato come le imprese pubbliche e li avrebbe riscossi ([8]). Tuttavia, la Commissione non disponeva di precise indicazioni del fatto che NRIC non avesse preso le misure che un creditore diligente avrebbe adottato nella stessa situazione. Di conseguenza, la Commissione ha invitato la Bulgaria a fornire informazioni circa le eventuali modalità con cui NRIC avesse tentato di riscuotere i crediti in essere.

(26) Nella misura in cui si è constatato che la misura comportava un aiuto di Stato, la Commissione ha anche espresso dei dubbi in merito alla sua compatibilità con il mercato interno nel contesto dell'aiuto alla ristrutturazione allora notificato e del relativo piano di ristrutturazione. A tale proposito, la Commissione ha invitato la Bulgaria a integrare il piano di ristrutturazione con informazioni circa le modalità con cui verrebbero saldati questi debiti nei confronti di NRIC.

2.2.4. MISURA 4: RIMBORSO DELL'IVA ERRONEAMENTE APPLICATA DALLO STATO A BDZ HOLDING

(27) Secondo le informazioni fornite dalla Bulgaria, in passato a BDZ Holding era stata rimborsata l'imposta sul valore aggiunto («IVA») per un importo di 72 milioni di BGN (36,7 milioni di EUR).

(28) Poiché al momento della decisione di avvio la Bulgaria non ha chiarito i motivi del rimborso dell'IVA e se fosse conforme alla direttiva 2006/112/CE del Consiglio ([9]), la Commissione ha ritenuto che il rimborso dell'IVA potesse potenzialmente comportare un aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato. A tale proposito, la Commissione ha rilevato che secondo la giurisprudenza, il concetto di aiuto vale a designare non soltanto prestazioni positive, ma anche interventi che in varie forme alleviano gli oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa. Di conseguenza, la Commissione ha invitato la Bulgaria a fornire ulteriori informazioni sui motivi del rimborso dell'IVA a BDZ Holding.

3. **OSSERVAZIONI PERVENUTE DA UNA PARTE INTERESSATA**

(29) Un concorrente di BDZ Cargo operante nei servizi di trasporto ferroviario di merci, che non ha voluto rivelare la propria identità, ha presentato osservazioni su due misure individuate nella decisione di avvio.

(30) Per quanto riguarda il previsto aiuto alla ristrutturazione (misura 1), il concorrente ha suggerito che i locomotori inutilizzati di BDZ Holding e delle sue controllate, BDZ Passenger e BDZ Cargo, debbano essere venduti a titolo di misura compensativa. Il concorrente ha affermato che BDZ Holding non concedeva l'accesso alla propria flotta inutilizzata ai concorrenti, che non disponevano di altre fonti dalle quali acquistare o noleggiare locomotori.

(31) Per quanto riguarda il non pagamento dei debiti scaduti di BDZ Holding e delle sue controllate nei confronti di NRIC (misura 3), il concorrente ha affermato che, benché tutti i vettori del trasporto merci siano obbligati a pagare gli stessi canoni, la mancata esecuzione dei debiti accumulati nei confronti di NRIC genera un vantaggio competitivo per BDZ Holding e le sue controllate. Inoltre, il concorrente ha chiesto che a BDZ siano imposte misure di compensazione ai sensi degli Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà e delle linee guida sugli aiuti alle ferrovie e che BDZ Cargo sia privatizzata a condizioni di mercato.

([7]) Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17).

([8]) Sentenza della Corte di giustizia del 29 giugno 1999, Déménagements-Manutention Transport SA (DMT), C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332, punti 25-28.

([9]) Direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto (GU L 347 dell'11.12.2006, pag. 1).

4. **COMMENTI DELLA BULGARIA**

(32) Nella sua replica alla decisione di avvio e nelle successive informazioni, la Bulgaria ha formulato commenti e fornito ulteriori chiarimenti sui fatti ai quali si fa riferimento nella decisione di avvio.

4.1. *MISURA 1: AIUTO ALLA RISTRUTTURAZIONE – RITIRO DELLA NOTIFICA*

(33) Con lettera del 22 aprile 2014, la Bulgaria ha ritirato la notifica dell'aiuto alla ristrutturazione. Tuttavia, tale aiuto è citato in comunicazioni successive e infine è stato revocato con lettera del 7 novembre 2016.

(34) La Bulgaria ha precisato che, invece di concedere a BDZ Holding l'aiuto alla ristrutturazione, intendeva rifinanziare le passività di BDZ Holding, cancellando una parte dei debiti sorti e in essere prima dell'adesione della Bulgaria.

4.2. *MISURA 2: CANCELLAZIONE DEI DEBITI SORTI PRIMA DEL 2007*

(35) La Bulgaria ha spiegato che, al 31 dicembre 2006, un giorno prima del suo ingresso nell'Unione, l'importo complessivo delle passività e degli accantonamenti di BDZ Holding ammontava a 806,7 milioni di BGN (412 milioni di EUR), come illustrato nella tabella 1. Tenendo conto delle passività rimborsate da BDZ Holding e del suo fabbisogno finanziario, la Bulgaria intendeva cancellare i debiti di BDZ Holding per un importo di 601,9 milioni di BGN (307,1 milioni di EUR). Tuttavia, con lettera del 5 aprile 2017, la Bulgaria ha modificato la propria notifica, chiedendo alla Commissione di approvare una misura di cancellazione dei debiti per un importo di 223,45 milioni di BGN (114,25 milioni di EUR). A seguito della modifica della notifica, i debiti destinati alla cancellazione, compresi interessi di mora, riguardano i) debiti preadesione ancora in essere nei confronti di KfW IPEX Bank e ii) debiti contratti verso i detentori di obbligazioni relative all'emissione ISIN BG2100032072 del 19 novembre 2007 e verso il ministero delle Finanze per il rifinanziamento dei debiti preadesione nei confronti di KfW IPEX Bank, BERS, BIRS, NRIC e NEC AD. La Bulgaria ha comunicato alla Commissione gli importi ancora dovuti e le relative spiegazioni, come segue (cfr. tabella 2).

Tabella 2

Debiti di BDZ Holding al 31 dicembre 2006 destinati alla cancellazione

Categoria di creditore/Importi in BGN al 31 marzo 2017	Importo di debiti di BDZ in BGN in essere al 31 dicembre 2006 (debiti preadesione)			Prestiti o altri strumenti di debito utilizzati per il rifinanziamento dei debiti preadesione
	Debiti preadesione in essere	Debiti in essere per il rifinanziamento di debiti preadesione di BDZ	Interessi di mora	
a) **Creditori finanziari internazionali**	**30 967 919**	**105 642 950**	**24 901 981**	
KfW IPEX Bank 80 % UMD	0	76 529 380		Seconda emissione obbligazionaria ISIN: BG2100032072, in conformità dell'offerta di acquisto del debito dell'ottobre 2007
BERS	0	20 980 115		Garanzia statale attivata per il rimborso del debito per cui BDZ ha contratto un debito verso il ministero delle Finanze.
BIRS	0	8 133 455		Garanzia statale attivata per il rimborso del debito per cui BDZ ha contratto un debito verso il ministero delle Finanze.
KfW IPEX Bank 85 % UME	30 967 919	0		

Categoria di creditore/Importi in BGN al 31 marzo 2017	Importo di debiti di BDZ in BGN in essere al 31 dicembre 2006 (debiti preadesione)			Prestiti o altri strumenti di debito utilizzati per il rifinanziamento dei debiti preadesione
	Debiti preadesione in essere	Debiti in essere per il rifinanziamento di debiti preadesione di BDZ	Interessi di mora	
b) **Fornitori**	**0**	**53 884 257**	**8 051 694**	
NRIC	0	26 292 761	3 928 815	Seconda emissione obbligazionaria ISIN: BG2100032072, in conformità dell'offerta di acquisto del debito dell'ottobre 2007
NEC AD	0	27 591 496	4 122 879	Seconda emissione obbligazionaria ISIN: BG2100032072, in conformità dell'offerta di acquisto del debito dell'ottobre 2007
Totale	**30 967 919**	**159 527 207**	**32 953 675**	

Fonte: comunicazione della Bulgaria del 5 aprile 2017.

(36) Per quanto concerne i debiti nei confronti di BIRS e BERS, la Bulgaria ha spiegato che questi prestiti, assunti nel 1995, erano coperti al 100 % da una garanzia statale. Poiché BDZ Holding era inadempiente rispetto ai pagamenti dovuti, è stata attivata la garanzia statale e il ministero delle Finanze ha provveduto al servizio del debito. Di conseguenza, ai sensi della legge sul debito pubblico ([10]), a partire dalla data dei pagamenti coperti dalla garanzia dello Stato, il governo ha assunto i diritti dei creditori previsti dagli accordi di prestito nei confronti di BDZ Holding fino all'ammontare dei pagamenti effettuati. BDZ Holding è tenuta a rimborsare interamente gli importi pagati dallo Stato a BIRS e BERS, compresi gli interessi di mora. Per quanto riguarda gli altri debiti rifinanziati mediante l'emissione obbligazionaria ISIN BG2100032072 del 19 novembre 2007, la Bulgaria ha fornito prova dei pagamenti effettuati a KfW IPEX Bank, NRIC e NEC AD.

(37) La Bulgaria non contesta il fatto che la misura di cancellazione dei debiti comporterebbe un aiuto di Stato a vantaggio di BDZ Holding. Tuttavia, ritiene che la cancellazione dei debiti sarebbe compatibile con il mercato interno, in virtù dei punti da 56 a 60 delle linee guida sugli aiuti alle ferrovie, come segue.

(38) Primo, tutti i debiti erano chiaramente determinati e individuati e sorti prima dell'adesione della Bulgaria all'Unione, in quanto registrati nel bilancio finanziario consolidato di BDZ Holding prima della data di adesione e/o derivanti da contratti conclusi a titolo irrevocabile prima di tale data.

(39) Secondo, tutti i debiti per i quali è prevista la cancellazione erano direttamente connessi all'attività di trasporto ferroviario di passeggeri e merci e contratti prevalentemente a titolo di prestiti per l'acquisto di unità multiple diesel ed elettriche e per la riparazione e l'ammodernamento di carri merci di proprietà della società e per coprire obblighi in essere relativi alla fornitura di servizi ferroviari, come gli obblighi nei confronti di NRIC.

(40) Terzo, nel 2016 BDZ Holding registrava un indebitamento eccessivo e rispondeva a tutti i criteri previsti dalla legislazione bulgara per l'avvio di un procedimento di insolvenza nei suoi confronti. L'indebitamento eccessivo impediva alla società di operare su una base finanziaria stabile. La società non era in grado di coprire autonomamente il proprio fabbisogno di capitale a causa dell'accumulo di debiti scaduti. I creditori internazionali si rifiutavano di approvare una ristrutturazione del debito in assenza di una garanzia statale, che secondo la Bulgaria avrebbe sollevato ulteriori problemi in materia di aiuti di Stato. Dal piano aziendale di BDZ Holding risulta che la cancellazione dei debiti sorti prima dell'adesione sarebbe necessaria per migliorare gli indicatori finanziari.

(41) Quarto, l'unico obiettivo della misura di cancellazione è quello di sollevare BDZ Holding dai debiti contratti prima dell'adesione all'Unione della Bulgaria e di normalizzare la situazione finanziaria della società. La cancellazione dei debiti non eccede quanto è ragionevolmente necessario per ripristinare la sostenibilità finanziaria della società.

([10]) Gazzetta bulgara n. 93/2002.

(42) Quinto, la cancellazione dei debiti non conferirebbe a BDZ Holding un vantaggio competitivo tale da impedire lo sviluppo di una concorrenza effettiva sul mercato; non aumenterebbe la capacità di BDZ Holding, né modificherebbe la sua posizione di mercato o le consentirebbe di entrare in nuovi mercati in altri Stati membri. Inoltre, non si sono dissuasi nuovi operatori dall'entrare nel mercato, poiché attualmente otto operatori, oltre a BDZ Cargo, sono attivi sul mercato del trasporto ferroviario in Bulgaria ([11]).

(43) La Bulgaria ha spiegato inoltre che la difficile situazione finanziaria della società limitava le sue possibilità di investimento. A causa della mancanza di risorse, sono state effettuate solo le riparazioni essenziali (di routine o di emergenza) mentre sono stati posticipati interventi rilevanti. Il 94 % delle carrozze passeggeri ha oltre 15 anni e il 90 % dei carri merci supera i 29 anni. Il 90 % delle unità multiple diesel e il 45 % delle unità multiple elettriche hanno oltre 30 anni. La produttività del materiale rotabile e dei locomotori di proprietà della società è notevolmente inferiore alla media dell'Unione. La limitazione degli interventi di riparazione ha provocato un costante deterioramento dei servizi ferroviari e la cancellazione di treni.

(44) La Bulgaria ha anche rilevato che BDZ Holding rischiava azioni coercitive di risanamento, quali la vendita delle sue attività o la sospensione dei conti bancari da parte dei creditori internazionali a seguito dell'ingiunzione di pagamento dei loro crediti emessa dall'Alta Corte di giustizia di Londra.

4.3. *MISURA 3: NON PAGAMENTO DEI DEBITI SCADUTI DI BDZ HOLDING E DELLE SUE CONTROLLATE NEI CONFRONTI DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (NRIC)*

Riepilogo dei debiti di BDZ Holding nei confronti di NRIC

(45) In risposta all'invito contenuto nella decisione di avvio a fornire informazioni circa le eventuali modalità con cui NRIC aveva riscosso i debiti precedenti e intendeva recuperare o ottenere il pagamento dei debiti in essere, la Bulgaria ha affermato che BDZ Holding e le sue controllate avevano provveduto e stavano ancora provvedendo al servizio dei propri debiti nei confronti di NRIC su una base regolare. A sostegno della propria affermazione, la Bulgaria ha fornito informazioni sull'evoluzione degli importi dovuti a NRIC da BDZ Holding e dalle sue controllate per gli oneri d'infrastruttura, la fornitura di elettricità e altri servizi accessori, calcolati sulla base del piano tariffario di NRIC applicato a tutti gli operatori ferroviari.

(46) La Bulgaria ha rilevato che, dopo la decisione di avvio, tra novembre 2011 e agosto 2016, BDZ Holding ha pagato a NRIC un importo totale di 503,2 milioni di BGN (257 milioni di EUR). Il pagamento è stato effettuato mediante bonifici bancari, compensazioni di debiti di NRIC nei confronti di BDZ Holding e operazioni di conversione del debito in attività.

Misure prese da NRIC per riscuotere e/o recuperare i debiti da BDZ Holding

(47) La Bulgaria afferma che NRIC ha preso tutte le misure necessarie per riscuotere i debiti dovuti da BDZ Holding e dalle sue controllate, senza avviare procedimenti legali. La Bulgaria rileva che si erano tenuti incontri regolari tra NRIC e BDZ Holding, per discutere del pagamento degli obblighi in essere. Allo stesso modo, NRIC ha inviato regolarmente lettere a BDZ Holding, ivi compreso un avviso notarile ([12]), per richiedere il pagamento degli obblighi in essere e degli interessi per gli obblighi scaduti ([13]).

(48) NRIC ha applicato gli interessi di mora sui debiti scaduti a norma del decreto n. 100 sul calcolo degli interessi legali su ritardati pagamenti in valuta nazionale ed estera ([14]) («decreto n. 100») del consiglio dei ministri del 29 settembre 2012. La Bulgaria ha dichiarato che ai sensi del decreto n. 100, il tasso di interesse legale annuo per il ritardato pagamento di debiti in BGN corrisponde al tasso di interesse di base della Banca nazionale bulgara in vigore dal 1º gennaio o dal 1º luglio del rispettivo esercizio, maggiorato di un premio di rischio del 10 %. Con effetto da settembre 2016, gli interessi dovuti ammontano a 23,3 milioni di BGN (12 milioni di EUR).

(49) Secondo la Bulgaria, NRIC avrebbe agito come un creditore in un'economia di mercato, in quanto sul piano economico era più sensato riscuotere i debiti in essere riconosciuti da entrambe le parti, invece di avviare una

([11]) A titolo di esempio, DB Schenker Rail Bulgaria ha ottenuto una licenza nel maggio 2010 e Port Rail nell'aprile 2012.
([12]) Ai sensi dell'articolo 569, paragrafo 3, del codice di procedura civile, gli avvisi notarili costituiscono uno strumento per la composizione volontaria, prima dell'intervento del tribunale.
([13]) A titolo di esempio, verbale della riunione del consiglio di amministrazione di NRIC n. 109 del 25 settembre 2009 o verbale del consiglio di amministrazione di NRIC n. 145 del 3 giugno 2010.
([14]) Gazzetta bulgara n. 42/2012.

procedura di fallimento e rischiare la cessazione dell'attività del debitore. La Bulgaria ha affermato che NRIC avrebbe dovuto sostenere i costi del procedimento legale, pari a un'imposta di bollo del 4 % dell'importo richiesto. Inoltre, nel caso di un procedimento legale, NRIC non sarebbe stata in grado di riscuotere completamente il proprio credito, perché BDZ Holding e le sue controllate avrebbero dovuto rimborsare tutti i debiti, senza privilegiare un particolare creditore. Secondo la Bulgaria, poiché BDZ Holding e le sue controllate sono i principali clienti di NRIC, come risulta evidente dal fatto che il 77 % delle entrate di NRIC nel 2015 si potrebbe attribuire a BDZ Holding e alle sue controllate, il fallimento di BDZ Holding avrebbe avuto un impatto negativo sulla redditività di NRIC e sulla sua capacità di mantenere in condizioni adeguate la rete ferroviaria nazionale.

Debiti dovuti da NRIC a BDZ Holding

(50) NRIC doveva pagare BDZ Holding per i servizi forniti, concernenti tra l'altro abbonamenti e biglietti gratuiti e ridotti per i dipendenti di NRIC e le relative famiglie, l'affitto di strutture interne ed esterne e locali di proprietà di BDZ Holding, la fornitura di corrente di trazione, il trasporto di merci su rotaia, le operazioni di trasbordo e manutenzione di treni di servizio. La Bulgaria ha dichiarato che, nel periodo dal 2008 al 2011, i debiti contratti da NRIC nei confronti di BDZ Holding e delle sue controllate per i servizi forniti ammontavano in totale a 45 532 415 BGN (23,8 milioni di EUR), come sintetizzato nella tabella 3. Ad agosto 2016, i crediti in essere di NRIC verso BDZ Holding ammontavano a 1 094 367 BGN (0,6 milioni di EUR).

Tabella 3

Debiti dovuti da NRIC a BDZ Holding (2008-2011)

Crediti verso NRIC in BGN	2008	2009	2010	2011	Totale
BDZ Holding	15 695 566	4 364 383	12 907 606	13 564 860	46 532 415

Operazioni di conversione del debito in attività

(51) In risposta all'invito contenuto nella decisione di avvio a fornire informazioni circa le eventuali modalità con cui NRIC intendeva recuperare o riscuotere i debiti in essere, la Bulgaria ha affermato che, in base ad accordi conclusi il 1º dicembre 2012 e il 31 maggio 2013, NRIC e BDZ Holding hanno riconosciuto determinati obblighi reciproci e hanno deciso di rimborsare parzialmente i debiti in essere mediante un'operazione di conversione del debito in attività. L'obiettivo dell'operazione era quello di estinguere gli obblighi riconosciuti di BDZ Holding e delle sue controllate nei confronti di NRIC tramite la cessione di attività che sarebbero state utili a NRIC e presentavano un buon livello di liquidità. L'operazione era consentita dalla legislazione nazionale, in particolare l'articolo 65, paragrafo 2, della legge su contratti e obbligazioni, e il suo fondamento giuridico era costituito dalle delibere del consiglio dei ministri.

(52) Nella sua comunicazione del 7 novembre 2016, la Bulgaria ha sottolineato che, nel periodo 2013-2016, le attività oggetto della conversione, IVA compresa, ammontavano nel complesso a 25,9 milioni di BGN (13,3 milioni di EUR). La prima fase della conversione, per un importo di 23 milioni di BGN (11,8 milioni di EUR), è stata attuata nel dicembre 2013 sulla base della delibera n. 481/12.08.2013 del consiglio dei ministri. In seguito, nel dicembre 2015 e nell'agosto 2016, sulla base delle delibere n. 965/10.12.2015 e n. 626/29.07.2016 del consiglio dei ministri, sono stati convertiti beni rispettivamente per 1,1 milioni di BGN (0,58 milioni di EUR) e 1,8 milioni di BGN (0,9 milioni di EUR). Le particolari attività oggetto della conversione erano state specificate in anticipo, a seconda delle esigenze delle parti in merito al loro successivo utilizzo. La Bulgaria ha dichiarato che su questa base NRIC aveva acquisito 16 proprietà, tra cui le strutture presso il complesso per traghetti di Varna e l'immobile per uffici di Stara Zagora.

(53) La Bulgaria ha dichiarato inoltre che NRIC aveva scelto autonomamente le attività che a suo parere presentavano un interesse commerciale. A sostegno di questa affermazione, la Bulgaria ha precisato che nell'agosto 2016 NRIC ha respinto la proposta di una capitalizzazione del debito in relazione a determinate attività e di conseguenza BDZ ha scambiato attività per un importo di 1,8 milioni di BGN (0,9 milioni di EUR) invece di 10 milioni di BGN (5,1 milioni di EUR). La procedura era trasparente. Le attività erano soggette alla valutazione di esperti indipendenti muniti di certificati rilasciati dalla camera dei valutatori indipendenti in Bulgaria. La determinazione del valore delle attività si basava su principi e metodi di mercato, in conformità delle norme di valutazione internazionali ed europee contenute nella legislazione bulgara. Secondo la Bulgaria, tali attività possono essere vendute sul mercato immobiliare al prezzo indicativo stabilito dai valutatori indipendenti. I prezzi finali concordati da BDZ Holding e NRIC erano di entità analoga a quelli indicati nelle valutazioni.

(54) La Bulgaria ritiene quindi che NRIC abbia agito come un creditore in un'economia di mercato e che le operazioni di conversione del debito in attività siano state concordate e attuate a normali condizioni di mercato.

4.4. *MISURA 4: RIMBORSO DELL'IVA APPLICATA ERRONEAMENTE DALLO STATO A BDZ HOLDING*

(55) La Bulgaria comunica che, a causa dell'interpretazione e dell'applicazione non corrette della legislazione nazionale in vigore, BDZ Holding aveva versato erroneamente l'IVA, pari a 72 milioni di BGN (36,8 milioni di EUR), sull'ammontare delle compensazioni per OSP nel periodo dal 1º dicembre 2004 al 29 febbraio 2008. L'errore è stato individuato nella relazione di audit eseguita dall'Agenzia nazionale delle entrate nel 2009. La Bulgaria spiega che BDZ Holding ha adottato le misure legali necessarie ai sensi del codice di procedura tributaria e assicurativa («DOPK») per il recupero dell'IVA indebitamente versata tramite rimborso. L'importo dell'imposta versata indebitamente è stato determinato con atti emessi dall'amministrazione nazionale delle entrate e tributaria.

(56) La Bulgaria afferma inoltre che alla società è stato conferito un OSP ai sensi del contratto del 29 giugno 2004, firmato nel settembre 2004, tra il ministero bulgaro dei Trasporti e delle Comunicazioni e BDZ Holding. La compensazione per l'OSP a norma del contratto era concessa per coprire le perdite sostenute nel fornire i servizi di trasporto. Inoltre, secondo i termini del contratto, la prestazione del servizio e la compensazione erano soggette alla conformità a condizioni relative a numero di treni, posti e orari e la compensazione poteva essere ridotta se non erano soddisfatti i requisiti specifici concernenti chilometri, posti e orari.

(57) La Bulgaria spiega che, ai sensi dell'articolo 29 della legge sull'imposta sul valore aggiunto («ZDDS») in vigore fino al 31 dicembre 2006, l'ammontare imponibile relativo alla fornitura di servizi comprende anche tutti i mezzi finanziari ricevuti e assorbiti dal fornitore dei servizi e direttamente connessi alla prestazione degli stessi, ivi comprese le sovvenzioni. La Bulgaria ha dichiarato inoltre che, ai sensi dell'articolo 20, paragrafo 6, della ZDDS, tutti i mezzi finanziari (come le sovvenzioni) direttamente connessi alla fornitura di beni o servizi si devono considerare contributi a carico del bilancio dello Stato o di un'altra entità, e costituiscono un pagamento aggiuntivo per beni o servizi. Sulla base di dichiarazioni dell'Agenzia nazionale delle entrate ([15]) la Bulgaria ha comunicato che le sovvenzioni ricevute per coprire le perdite, i costi o l'acquisto di beni non rientrano nell'ambito di applicazione della ZDDS, così come il contratto per l'OSP. In tale contesto, la Bulgaria ha chiarito che le disposizioni nazionali consentivano il rimborso dell'IVA sulla base di un accertamento emesso dalle autorità fiscali a seguito di una verifica e revisione ex post. Inoltre, la Bulgaria ha affermato che prima della sua adesione all'Unione non era soggetta all'obbligo della piena armonizzazione della legislazione sull'IVA.

(58) Secondo la Bulgaria, dal 1º gennaio 2007, con l'entrata in vigore della nuova ZDDS, le disposizioni di legge bulgare sull'IVA sono state pienamente armonizzate con la direttiva 2006/112/CE. La Bulgaria ha dichiarato inoltre che, ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 3, della nuova ZDDS, l'ammontare imponibile relativo alla fornitura di servizi comprende anche tutti i mezzi finanziari (come le sovvenzioni) ricevuti e assorbiti dal fornitore dei servizi e direttamente connessi alla prestazione degli stessi. La Bulgaria ha spiegato inoltre che, ai sensi della nuova ZDDS, tutti i mezzi finanziari (come le sovvenzioni) direttamente connessi alla fornitura di beni o servizi si devono ritenere contributi a carico del bilancio dello Stato o di un'altra entità, e costituiscono un pagamento aggiuntivo per beni o servizi. Tuttavia, secondo la Bulgaria le sovvenzioni ricevute per coprire le perdite o lo spese, compreso l'acquisto o la liquidazione di beni, non rientrano nell'ambito di applicazione della nuova ZDDS.

(59) Secondo la Bulgaria, l'errore, costituito dall'errata applicazione dell'IVA sulle entrate derivanti dalla fornitura dei servizi soggetti a OSP nel periodo dal 1º dicembre 2004 al 29 febbraio 2008, era stato individuato dalle autorità fiscali competenti nel corso di un'ispezione. A tale proposito, la Bulgaria ha spiegato che alle conclusioni delle autorità fiscali competenti hanno fatto seguito le decisioni che ordinano il rimborso e la relazione di audit fiscale numero 29010038 del 7 febbraio 2011, conformemente al codice bulgaro di procedura tributaria e assicurativa ([16]). La Bulgaria ha spiegato inoltre che le procedure per il rimborso dell'IVA sono indicate negli articoli 128 e 129 del codice bulgaro di procedura tributaria e assicurativa.

([15]) Lettera dell'Agenzia nazionale delle entrate, numero di riferimento 24-34-350/20.07.2007 e 24-00-39/17.08.2007

([16]) Decisione di rimborso d'imposta numero 100337 del 12 agosto 2010 e decisione fiscale numero 290100380 del febbraio 2011 per un ammontare di 36 877 000 BGN per il periodo da dicembre 2004 ad aprile 2007; decisione di rimborso d'imposta numero 2900180 del 14 gennaio 2009 per un ammontare di 19 167 000 BGN per il periodo da maggio 2007 a febbraio 2008; decisione di rimborso d'imposta numero 290900153 dell'8 luglio 2009 per un ammontare di 16 000 000 BGN per il periodo da marzo 2008 a ottobre 2008.

(60) Di conseguenza, secondo la Bulgaria, il rimborso dell'IVA applicata erroneamente non costituisce un aiuto di Stato.

5. **RITIRO DELLA NOTIFICA**

(61) Come indicato ai considerando 32 e 34, la Bulgaria ha ritirato la notifica concernente l'aiuto alla ristrutturazione a favore di BDZ Holding (misura 1), precisando di volerlo sostituire con la cancellazione dei debiti contratti da BDZ Holding prima dell'adesione della Bulgaria all'Unione il 1º gennaio 2007 (misura 2).

(62) Ai sensi dell'articolo 10 del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, lo Stato membro interessato può ritirare la notifica prima che la Commissione abbia adottato una decisione sull'aiuto. Ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2015/1589, nei casi in cui la Commissione abbia già avviato il procedimento d'indagine formale all'atto del ritiro di una notifica, essa provvede a dichiararlo chiuso.

(63) La Commissione rileva che l'aiuto alla ristrutturazione non è stato ancora concesso. Poiché la Bulgaria ha ritirato la notifica e non concederà l'aiuto alla ristrutturazione di 550 milioni di BGN a favore di BDZ Holding, il procedimento d'indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato s'intende chiuso rispetto alla misura di aiuto alla ristrutturazione notificata.

6. **VALUTAZIONE DELLE MISURE**

(64) In virtù dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, «[…] *sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza*».

(65) I criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sono cumulativi. Pertanto, per determinare se la misura in questione costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, tutte le seguenti condizioni devono essere soddisfatte:

a) il beneficiario è un'impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, per cui svolge un'attività economica;

b) la misura è finanziata da risorse statali e imputabile allo Stato;

c) conferisce un vantaggio economico;

d) il vantaggio è selettivo;

e) la misura in questione falsa o minaccia di falsare la concorrenza e può incidere sugli scambi tra Stati membri.

6.1. *MISURA 2: CANCELLAZIONE DEI DEBITI SORTI PRIMA DEL 2007*

6.1.1. ESISTENZA DI UN AIUTO AI SENSI DELL'ARTICOLO 107, PARAGRAFO 1, DEL TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA (IL «TRATTATO»)

6.1.1.1. ***Attività economica e nozione di impresa ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato***

(66) In applicazione della giurisprudenza consolidata, la Commissione deve innanzitutto stabilire chi sarà il beneficiario della misura 2. L'articolo 107, paragrafo 1, del trattato si riferisce al concetto di impresa nel definire il beneficiario dell'aiuto. Come confermato dagli organi giurisdizionali dell'Unione, un'impresa ai fini di tale disposizione non deve necessariamente essere un'entità singola, ma può comprendere un gruppo di società ([17]). Il criterio principale per determinare l'esistenza di un'impresa ai sensi di tale disposizione è la presenza di una «*unità economica*», che può essere composta da diverse persone giuridiche. Tale unità economica corrisponde quindi all'impresa interessata. A tale riguardo, gli organi giurisdizionali dell'Unione considerano rilevante l'esistenza di una quota di controllo e di altri legami funzionali, economici e organici ([18]).

([17]) Sentenza della Corte di giustizia del 14 novembre 1984, Intermills/Commissione, C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, punti 11 e seguenti.
([18]) Sentenza della Corte di giustizia del 16 dicembre 2010, AceaElectrabel Produzione SpA/Commissione, C-480/09 P, ECLI:EU: C:2010:787, punti da 47 a 55; sentenza della Corte di giustizia del 10 gennaio 2006, Cassa di Risparmio di Firenze SpA e altri, C-222/04, ECLI: EU:C:2006:8, punto 112.

(67) Nel caso in esame, la Bulgaria ha dichiarato che BDZ Holding è l'entità giuridica i cui debiti sorti prima del 2007 saranno cancellati. In effetti, come indicato ai punti (34), (35) e (36), la Bulgaria ritiene che BDZ Holding sia l'unica beneficiaria della misura 2. Tuttavia, numerosi elementi indicano che l'impresa interessata non si limita alla sola persona giuridica di BDZ Holding.

(68) In primo luogo, in termini di assetto proprietario, va notato che BDZ Holding detiene il 100 % delle azioni di BDZ Passenger e BDZ Cargo. BDZ Holding controlla pertanto tutte le attività commerciali di BDZ Passenger e BDZ Cargo, formula una politica di gestione comune e stabilisce obiettivi per entrambe le controllate.

(69) In secondo luogo, lo scopo principale dei prestiti iniziali era l'acquisto e la riparazione di beni utilizzati da BDZ Cargo e BDZ Passenger, quali locomotori, carri merci e carrozze passeggeri. La cancellazione dei debiti si riferisce quindi a servizi di trasporto ferroviario forniti da entrambe le controllate. Dopo la riorganizzazione del 2007, il materiale rotabile era di proprietà di BDZ Holding che lo affittava a BDZ Cargo e BDZ Passenger, mentre a seguito della riorganizzazione del 2011 il materiale rotabile è stato trasferito alle controllate BDZ Cargo e BDZ Passenger (cfr. considerando 12 e 13). Di conseguenza, la misura 2, concessa per la cancellazione dei debiti per il finanziamento del materiale rotabile, va effettivamente a vantaggio di BDZ Cargo e BDZ Passenger.

(70) Alla luce di queste considerazioni, oltre a BDZ Holding, anche le sue controllate BDZ Passenger e BDZ Cargo si devono considerare beneficiarie della cancellazione dei debiti. Dalla descrizione delle attività di BDZ Passenger e BDZ Cargo, nella sezione 2.1, si deduce che le due società costituiscono una singola unità economica sotto il controllo di BDZ Holding ed entrambe forniscono servizi dietro compenso in Bulgaria. La Commissione ritiene pertanto che, fornendo servizi di trasporto di passeggeri e merci, e provvedendo alla gestione e al coordinamento di tali attività, BDZ Holding e le sue controllate BDZ Passenger e BDZ Cargo svolgono un'attività economica e perciò costituiscono imprese ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

6.1.1.2. ***Risorse statali e imputabilità allo Stato***

(71) Per costituire un aiuto di Stato, la misura in questione deve essere finanziata con risorse statali e la decisione di concedere la misura deve essere imputabile allo Stato ([19]).

(72) La cancellazione dei debiti sarà finanziata direttamente dal bilancio dello Stato bulgaro e concessa dalle autorità centrali di tale Stato membro.

(73) Di conseguenza, la cancellazione dei debiti comporta l'impiego di risorse statali, è decisa dallo Stato e ad esso imputabile.

6.1.1.3. ***Vantaggio economico***

(74) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, per vantaggio si intende qualsiasi vantaggio economico che l'impresa non avrebbe ottenuto in condizioni normali di mercato, ossia in assenza di intervento statale ([20]). Non sono considerati rilevanti né la causa né lo scopo dell'intervento dello Stato, ma solo gli effetti della misura sull'impresa ([21]).

(75) Nella fattispecie, la Bulgaria intende annullare 223,45 milioni di BGN (114,25 milioni di EUR) di debiti direttamente connessi alle attività ferroviarie di BDZ Holding. Un operatore ragionevole in un'economia di mercato non cancellerebbe un importo di debiti di una tale entità senza una remunerazione. Inoltre, la misura solleva BDZ Holding dai suoi obblighi di pagamento dei debiti, liberando fondi che BDZ Holding e le sue controllate possono impiegare per sviluppare le rispettive attività e migliorare gli indicatori finanziari.

(76) Di conseguenza, si conclude che la decisione della Bulgaria di annullare i debiti di BDZ Holding conferisce a BDZ Holding, BDZ Passenger e BDZ Cargo un vantaggio economico che non avrebbero ottenuto in condizioni normali di mercato.

([19]) Sentenza della Corte di giustizia del 16 maggio 2002, Francia/Commissione («Stardust Marine»), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([20]) Sentenza della Corte di giustizia dell'11 luglio 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) e altri/La Poste e altri, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punto 60; sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 1999, Regno di Spagna/Commissione delle Comunità europee, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punto 41; sentenza della Corte di giustizia del 16 maggio 2002, Francia/Commissione («Stardust Marine»), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punto 69.

([21]) Sentenza della Corte del 2 luglio 1974, Repubblica Italiana/Commissione delle Comunità europee, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punto 13.

6.1.1.4. ***Selettività***

(77) Per rientrare nel campo di applicazione dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, una misura di Stato deve favorire «*talune imprese o talune produzioni*». Pertanto, solo le misure che favorendo talune imprese concedono un vantaggio selettivo rientrano nella nozione di aiuti di Stato. La cancellazione dei debiti avvantaggia solo BDZ Holding e le sue controllate e pertanto è selettiva ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

Conclusione

(78) Si conclude che la cancellazione dei debiti prevista conferisce un vantaggio economico selettivo a BDZ Holding e alle sue controllate BDZ Passenger e BDZ Cargo.

6.1.1.5. ***Distorsione della concorrenza e incidenza sugli scambi***

Distorsione della concorrenza

(79) Si presume l'esistenza di una distorsione della concorrenza ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato ogniqualvolta lo Stato concede un vantaggio finanziario a un'impresa in un settore liberalizzato dove esiste, o potrebbe esistere, una situazione di concorrenza ([22]).

(80) A tale proposito, nel 2002 la Bulgaria ha aperto il mercato del trasporto merci per ferrovia ad altri operatori nazionali stabiliti in Bulgaria. Il mercato del trasporto ferroviario di merci nell'Unione è stato aperto per la prima volta alla concorrenza sulla rete transeuropea del trasporto merci per ferrovia il 15 marzo 2003, con il primo pacchetto ferroviario ([23]). Il secondo pacchetto ferroviario ha liberalizzato tutto il trasporto internazionale di merci il 1º gennaio 2006 e il trasporto nazionale di merci per ferrovia a partire dal 1º gennaio 2007 ([24]). Tuttavia, numerosi Stati membri avevano liberalizzato unilateralmente i rispettivi mercati nazionali prima di tale data.

(81) La quota di mercato di BDZ Cargo sul mercato bulgaro del trasporto merci per ferrovia ammontava al 43 % nel 2016. In tale mercato, BDZ Cargo compete direttamente con altri operatori del trasporto ferroviario di merci, come precisato al considerando 15.

(82) Per quanto concerne il trasporto di passeggeri, con effetto dal 1º gennaio 2010 il terzo pacchetto ferroviario ha aperto il mercato del trasporto internazionale di passeggeri ([25]). Pur riguardando esclusivamente i servizi internazionali, il pacchetto comprende le attività dei beneficiari sulle linee interessate. In ogni caso, come stabilito dalla Corte nella sentenza *Altmark Trans*, il fatto che una società di trasporti operi esclusivamente in uno Stato membro

([22]) Sentenza del Tribunale del 15 giugno 2000, Alzetta e altri/Commissione, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151, punti da 141 a 147.

([23]) Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2001 che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 1), direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 26), direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29).

([24]) Regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che istituisce un'Agenzia ferroviaria europea (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1), direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44), direttiva 2004/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che modifica la direttiva 96/48/CE del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità e la direttiva 2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 114) e direttiva 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che modifica la direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 164 del 30.4.2004, pag. 164).

([25]) Nel 2007 è stato adottato un terzo pacchetto, che comprende il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1), il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 14), la direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 44) e la direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51).

non esclude la possibilità che eventuali aiuti incidano sugli scambi all'interno dell'Unione ([26]). A tale proposito, va notato che dal 1995 diversi Stati membri hanno aperto unilateralmente i rispettivi mercati del trasporto ferroviario di passeggeri e che eventuali vantaggi concessi a una società di trasporto ferroviario in uno Stato membro possono ridurre la possibilità di un concorrente di un altro Stato membro di operare in quel mercato geografico.

(83) La Commissione conclude pertanto che la misura falsa o minaccia di falsare la concorrenza nel mercato interno.

Incidenza sugli scambi tra Stati membri.

(84) Quando un aiuto concesso da uno Stato membro rafforza la posizione di un'impresa rispetto ad altre imprese concorrenti che operano sul mercato dell'Unione, queste ultime sono da considerarsi influenzate dall'aiuto ([27]). È sufficiente che il destinatario dell'aiuto sia in concorrenza con altre imprese su mercati aperti alla concorrenza ([28]).

(85) Nella fattispecie, il beneficiario offre servizi, anche transfrontalieri, in concorrenza con altre imprese che forniscono servizi di trasporto nel mercato interno. Quindi, il vantaggio economico selettivo conferito a BDZ Holding e alle sue controllate mediante la prevista cancellazione dei debiti rafforza la sua posizione economica, sollevando l'operatore ferroviario dai debiti contratti prima del 2007. Di conseguenza, BDZ Holding e le sue controllate forniranno servizi di trasporto ferroviario nel mercato interno senza l'onere di tutti gli investimenti e i costi di esercizio sostenuti.

(86) La Commissione conclude pertanto che la prevista cancellazione dei debiti può incidere sugli scambi tra gli Stati membri.

6.1.1.6. ***Conclusione***

(87) Alla luce di quanto precede, la Commissione ritiene che la cancellazione dei debiti che la Bulgaria intende attuare costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

6.1.2. LEGITTIMITÀ DELL'AIUTO

(88) Ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, gli Stati membri sono tenuti a notificare eventuali progetti diretti a istituire o modificare aiuti e non possono dare esecuzione alle misure progettate prima che la procedura di notifica abbia condotto a una decisione finale.

(89) Poiché la cancellazione dei debiti a favore di BDZ Holding e delle sue controllate non è ancora stata attuata, la Commissione ritiene che la Bulgaria abbia rispettato gli obblighi derivanti dall'articolo 108, paragrafo 3, del trattato ([29]).

6.1.3. COMPATIBILITÀ DELL'AIUTO

(90) Avendo stabilito che la cancellazione dei debiti configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, la Commissione ora deve valutare se tale aiuto si possa considerare compatibile con il mercato interno.

(91) L'articolo 107, paragrafo 3, del trattato prevede una serie di eccezioni rispetto alla regola generale fissata dall'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, secondo cui l'aiuto di Stato non è compatibile con il mercato interno. L'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato stabilisce che: si possono considerare compatibili con il mercato interno «*gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.*»

(92) A tale riguardo, la sezione 4 delle linee guida sugli aiuti alle ferrovie fornisce un quadro di valutazione per stabilire se la Commissione possa dichiarare compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato, l'aiuto concesso alle imprese ferroviarie per la cancellazione dei debiti.

([26]) Sentenza della Corte di giustizia del 24 luglio 2003, Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdenburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punti 77-81.
([27]) Cfr. in particolare, la sentenza della Corte di giustizia del 17 settembre 1980, Philip Morris/Commissione, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punto 11; sentenza della Corte di giustizia del 22 novembre 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, punto 21; sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 2004, Italia/Commissione, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, punto 44.
([28]) Sentenza del Tribunale del 30 aprile 1998, Het Vlaamse Gewest/Commissione, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.
([29]) Sentenza del Tribunale del 14 gennaio 2004, Fleuren Compost/Commissione, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

(93) La Commissione concorda con la Bulgaria in merito all'applicabilità della sezione 4 delle linee guida sugli aiuti alle ferrovie per valutare la compatibilità della cancellazione dei debiti. In effetti, secondo il punto 54 delle linee guida sugli aiuti alle ferrovie, «Alla luce dell'articolo 9 della direttiva 91/440/CEE del Consiglio ([30]), la Commissione ritiene inoltre che, qualora ricorrano determinate condizioni, aiuti siffatti possano essere autorizzati in assenza di una ristrutturazione finanziaria, qualora l'annullamento riguardi debiti pregressi, contratti prima dell'entrata in vigore della direttiva 2001/12/CE, che stabilisce le condizioni dell'apertura del settore alla concorrenza». Secondo il punto 56 delle linee guida sugli aiuti alle ferrovie, nel caso degli Stati membri che hanno aderito all'Unione dopo l'entrata in vigore della direttiva 2001/12/CE, la data a partire dalla quale la direttiva si applica a tali Stati membri coincide con la data dell'adesione. La data pertinente al fine di stabilire quali debiti preadesione si possono cancellare in conformità delle linee guida sugli aiuti alle ferrovie è pertanto il 1º gennaio 2007.

(94) Poiché la Bulgaria sostiene che la prevista cancellazione dei debiti è conforme a tutte le condizioni di compatibilità indicate nelle linee guida sugli aiuti alle ferrovie, la Commissione è tenuta a verificare questa affermazione. In effetti, secondo i punti da 55 a 61 delle linee guida sugli aiuti alle ferrovie, gli aiuti per la cancellazione di debiti sorti prima dell'adesione della Bulgaria all'Unione si possono considerare compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato purché siano soddisfatte le cinque condizioni cumulative che seguono:

a) In primo luogo, l'aiuto deve servire a compensare debiti chiaramente determinati ed individuati e sorti prima del 15 marzo 2001, data di entrata in vigore della direttiva 2001/12/CE. In nessun caso l'aiuto può superare l'importo di questi debiti. Nel caso degli Stati membri che hanno aderito alla Comunità dopo il 15 marzo 2001, la data pertinente coincide con la data dell'adesione alla Comunità. Infatti, la ratio dell'articolo 9 della direttiva 91/440/CEE, che le direttive successive hanno fatto propria, consisteva nel rimediare ad un livello di debiti accumulati in un contesto in cui l'apertura del mercato a livello comunitario non era ancora stata decisa.

b) In secondo luogo, i debiti in questione devono essere direttamente connessi all'attività di trasporto ferroviario o all'attività di gestione, costruzione o utilizzazione di infrastrutture ferroviarie. […]

c) In terzo luogo, la cancellazione dei debiti può aver luogo a favore di imprese che registrano un indebitamento eccessivo, tale da impedire una sana gestione finanziaria. L'aiuto deve essere necessario per rimediare alla situazione, nel senso che la prevedibile evoluzione della concorrenza sul mercato non consentirebbe all'impresa di risanare la propria situazione finanziaria in un futuro prossimo. […]

d) In quarto luogo, l'aiuto non deve eccedere quanto è necessario per raggiungere l'obbiettivo. […]

e) In quinto luogo, la cancellazione dei debiti non deve conferire all'impresa un vantaggio nella concorrenza tale da impedire lo sviluppo di una concorrenza effettiva sul mercato, ad esempio dissuadendo imprese operanti su altri mercati o nuovi attori dall'entrare in alcuni mercati nazionali o regionali.

a) **L'aiuto deve servire a compensare debiti chiaramente determinati e individuati, contratti prima dell'adesione della Bulgaria all'Unione.**

(95) Le linee guida sugli aiuti alle ferrovie prevedono che i debiti da cancellare debbano essere chiaramente determinati, individuati e, nel caso della Bulgaria, contratti prima della sua adesione all'UE. Ne consegue che i debiti aggregati o indeterminati non possono essere compensati. La compensazione non sarebbe permessa, ad esempio, se si prevedesse di cancellare debiti generici, quali «debiti verso tutti i fornitori». Allo stesso modo, la compensazione non sarebbe permessa se si prevedesse di cancellare completamente, senza distinzioni, i debiti aggregati nei confronti di un singolo creditore, come le «passività totali nei confronti di una particolare banca» derivanti da varie componenti, quali scoperti, garanzie o prestiti a lungo termine.

(96) La Bulgaria prevede di cancellare 223,45 milioni di BGN (114,25 milioni di EUR) di debiti di BDZ Holding. Come descritto al considerando 35 e nella tabella 2, l'importo di 223,45 milioni di BGN oggetto della cancellazione deriva da obblighi finanziari assunti prima dell'adesione della Bulgaria all'Unione e in essere alla data dell'adesione, o da debiti successivi contratti da BDZ Holding che hanno sostituito o rifinanziato debiti sorti prima dell'adesione della Bulgaria all'Unione, come documentato dal bilancio finanziario consolidato di BDZ Holding per il 2006, e/o informazioni sui pagamenti di prestiti pertinenti. Ciascuno dei debiti di cui è prevista la cancellazione si può ricondurre a un contratto di prestito (creditori finanziari KfW IPEX Bank, BERS, BIRS) o a regolari rapporti contrattuali con specifici fornitori di servizi relativi a infrastrutture ferroviarie (NRIC) o servizi di energia elettrica (NEC AD) prima dell'adesione.

([30]) Direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25).

(97) Lo stesso vale per quanto riguarda i debiti di BDZ Holding individuati nei confronti dei detentori di obbligazioni dell'emissione ISIN BG2100032072 del 19 novembre 2007 e del ministero delle Finanze, quando quest'ultimo è diventato creditore di BDZ Holding (cfr. considerando 35, 36 e tabella 2). In entrambi i casi i debiti sono ben individuati e inoltre i proventi sono stati utilizzati per rifinanziare debiti preadesione ben specificati che BDZ Holding non era in grado di coprire e saldare con risorse proprie. Ne consegue che gli importi attualmente in essere costituiscono, in termini economici, un mero riporto di debiti ereditati dal passato.

(98) Infine, poiché il debito di 223,45 milioni di BGN di cui è prevista la cancellazione deriva da debiti chiaramente determinati e individuati, contratti prima dell'adesione della Bulgaria all'UE, non occorre prendere posizione sul fatto che anche altri debiti, ivi compresi accantonamenti e obblighi commerciali di BDZ Holding, individuati anch'essi dalla Bulgaria come debiti preadesione (tabella 1 e considerando 35 e 20), pari alla differenza tra 806,7 milioni di BGN e 223,45 milioni di BGN, si possano legittimamente cancellare ai sensi delle linee guida sugli aiuti alle ferrovie. L'importo del debito corrispondente a tale differenza è escluso dall'ambito di applicazione della presente decisione.

(99) Si conclude pertanto che la misura in esame è intesa a cancellare un importo di 223,45 milioni di BGN di debiti chiaramente determinati e individuati, contratti prima dell'adesione della Bulgaria all'Unione.

b) **I debiti in questione devono essere direttamente connessi all'attività di trasporto ferroviario o all'attività di gestione, costruzione o utilizzazione di infrastrutture ferroviarie.**

(100) La Bulgaria ha dichiarato che tutti i debiti contratti da BDZ Holding erano direttamente connessi all'attività di trasporto ferroviario di passeggeri e merci (cfr. considerando 39).

(101) La Commissione osserva che i debiti da cancellare in effetti sono stati contratti per finanziare il rinnovo e la riparazione di materiale rotabile, nonché per l'acquisto di unità multiple a trazione diesel ed elettrica o l'ammodernamento di carri merci di proprietà della società. In alternativa, anche i debiti quali le obbligazioni in essere nei confronti di NRIC hanno finanziato la fornitura dei servizi ferroviari di BDZ Holding. Si tratta delle attività principali di BDZ Holding e delle sue controllate, direttamente connesse al trasporto ferroviario.

(102) La Commissione ritiene pertanto che i debiti interessati siano direttamente connessi all'attività di trasporto ferroviario.

c) **La cancellazione dei debiti può aver luogo a favore di imprese che registrano un indebitamento eccessivo, tale da impedire una sana gestione finanziaria. L'aiuto deve essere necessario per rimediare alla situazione, nel senso che la prevedibile evoluzione della concorrenza sul mercato non consentirebbe all'impresa di risanare la propria situazione finanziaria in un futuro prossimo.**

Indebitamento eccessivo di BDZ Holding tale da impedire una sana gestione finanziaria

(103) La Bulgaria ha asserito che BDZ Holding si qualificava come impresa insolvente ed eccessivamente indebitata a norma della legislazione vigente in Bulgaria e rispondeva a tutti i criteri previsti dalla legislazione bulgara per avviare un procedimento di insolvenza nei suoi confronti. Si tratta di una valida indicazione di indebitamento eccessivo. Inoltre, la Bulgaria ha dichiarato che la società non era stata in grado di rispettare i propri obblighi finanziari a causa del suo indebitamento.

(104) I debiti di BDZ Holding ammontavano in totale a 806,7 milioni di BGN al 31 dicembre 2006 e rappresentavano il 78 % del capitale complessivo (patrimonio netto e passività) della società, con un indice di indebitamento pari a quattro. La situazione finanziaria di BDZ Holding si è notevolmente deteriorata dal 2007. A partire dal 2011, l'indice di indebitamento di BDZ Holding ha superato 7,5 (9), per arrivare a 14 nel 2012, 15 nel 2013, – 209 nel 2014 e – 33 nell'ottobre 2015 ([31]). Sempre nell'ottobre 2015, gli obblighi in essere di BDZ Holding, ossia 499,1 milioni di BGN (255 milioni di EUR) rappresentavano l'86 % del valore contabile delle attività, pari a 582,4 milioni di BGN (298 milioni di EUR).

([31]) Ai sensi del punto 20, lettera d), degli Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà, uno degli indicatori del fatto che un'impresa è in difficoltà è un rapporto debito/patrimonio netto contabile dell'impresa superiore a 7,5 per due anni consecutivi.

(105) La Commissione osserva inoltre che, pur avendo provveduto a rimborsare 724 milioni di BGN (370 milioni di EUR) di debiti in essere nel periodo dal 1º gennaio 2007 al 28 settembre 2016, BDZ Holding non è stata in grado di rispettare pienamente i propri obblighi finanziari. A causa dell'inadempienza nei confronti di creditori internazionali, il 20 luglio 2015 l'Alta corte di giustizia di Londra ha ordinato a BDZ di versare 66,7 milioni di EUR (130,4 milioni di BGN) con un interesse di mora dell'8 % annuo ([32]).

(106) Inoltre, considerando il livello di indebitamento eccessivo di BDZ Holding, in assenza della cancellazione dei debiti la società avrebbe gravi difficoltà a rispettare i propri obblighi e potrebbe finire in liquidazione.

(107) Sulla base di quanto precede, la Commissione ritiene che BDZ Holding registri un livello di indebitamento eccessivo, tale da impedire una sana gestione finanziaria.

Necessità dell'aiuto

(108) Inoltre, l'aiuto deve essere necessario per rimediare alla situazione di indebitamento eccessivo, nel senso che la prevedibile evoluzione della concorrenza sul mercato non consentirebbe a BDZ Holding e alle sue controllate di risanare la propria situazione finanziaria entro un periodo ragionevole.

(109) A causa del suo indebitamento, BDZ Holding non è stata in grado di rispettare tutti i suoi obblighi finanziari e presenta un arretrato di investimenti nell'ammodernamento del proprio materiale rotabile. A causa dell'arretrato di investimenti nell'ammodernamento e nella manutenzione del materiale rotabile, la flotta della società è troppo vecchia e in parte obsoleta. A questo riguardo, la Commissione osserva che l'82 % delle carrozze di BDZ Passenger ha oltre 20 anni e il 74 % dei locomotori supera i 25 anni. Nel 2015, all'incirca il 50 % dei locomotori di BDZ Cargo era in riparazione o non operativo. Allo stesso modo, nel 2015 circa il 51 % dei carri merci di BDZ Cargo non era operativo e richiedeva interventi di riparazione.

(110) In assenza dell'aiuto, BDZ Holding non sarebbe in grado di rimborsare i debiti ancora in essere assunti prima dell'adesione della Bulgaria all'Unione, né sarebbe in grado di utilizzare le proprie risorse per investire nell'ammodernamento del materiale rotabile.

(111) A titolo illustrativo, sulla base del reddito dichiarato dalla società nel 2016 (336,2 milioni di BGN), sarebbe necessario un aumento una tantum di prezzo e/o tariffa in media del 66 %, a parità di condizioni, per generare nel breve termine il reddito operativo di 223,45 milioni di BGN necessario per rimborsare i debiti di cui è prevista la cancellazione. Tuttavia, nel contempo, le controllate di BDZ Holding operano esclusivamente in un'area geografica interamente ammissibile agli aiuti a finalità regionale ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del trattato. In queste aree geografiche, aumenti tariffari di entità considerevole potrebbero avere effetti sociali negativi più forti che in regioni più ricche dell'Unione. Di conseguenza, ipotetici aumenti tariffari intesi a rafforzare le entrate di BDZ Holding e ad alleviare i suoi debiti nella misura necessaria, anche laddove siano legalmente possibili per quanto concerne i servizi di trasporto passeggeri soggetti a OSP e commercialmente sostenibili in un ambiente competitivo per quanto concerne i servizi di trasporto merci, potrebbero avere un impatto sociale sproporzionato sul trasporto ferroviario di passeggeri bulgaro o sulle società che si avvalgono dei servizi di trasporto merci di BDZ.

(112) Quindi, non esistono altre ipotetiche misure politiche credibili oltre alla cancellazione dei debiti che consentirebbero alla società di continuare ad operare. Ne consegue che la misura in esame è necessaria per rimediare alla situazione di indebitamento di BDZ Holding, nel senso che la prevedibile evoluzione della concorrenza sul mercato non consentirebbe a BDZ Holding e alle sue controllate di risanare la propria situazione finanziaria in un futuro prossimo.

d) **L'aiuto non deve eccedere quanto è necessario per raggiungere l'obbiettivo.**

(113) La Commissione rileva che, in considerazione della situazione finanziaria di BDZ Holding, l'importo della cancellazione dei debiti è il minimo necessario per garantire la sopravvivenza della società, nonché una precondizione per la sua sostenibilità finanziaria. Sostanzialmente si tratta dell'importo necessario per i pagamenti in essere nei confronti dei creditori – istituzioni finanziarie internazionali e NRIC. BDZ Holding e le sue controllate hanno ancora debiti in essere sorti prima del 1º gennaio 2007 che, se non saldati, metterebbero il beneficiario a rischio di liquidazione. Dagli indicatori finanziari emerge che attualmente i pagamenti non possono essere effettuati attingendo a risorse proprie e sarebbe irrealistico attendersi che la società possa aumentare in misura significativa le tariffe o i prezzi per generare un aumento delle entrate nel breve termine.

([32]) Ingiunzioni del 20 luglio 2015, CL-2015-000309 FMS Wertmanagement AöR/BDZ Holding; CL-2015-000214 Dexia Credit Local/BDZ Holding; CL-2015-000090 KA Finanz AG/BDZ Holding.

(114) Inoltre, la Commissione rileva che nel periodo trascorso dall'adesione, BDZ Holding ha rimborsato 166 milioni di BGN di debiti sorti prima del 1º gennaio 2007 mediante risorse proprie derivanti principalmente dalla vendita di attività. Poiché tali importi erano potenzialmente ammissibili alla cancellazione, è ragionevole ritenere che BDZ Holding avrebbe potuto utilizzare tali risorse per lo sviluppo e l'ammodernamento del materiale rotabile e dei servizi forniti. La società era in ritardo rispetto allo sviluppo del settore ferroviario per quanto concerne caratteristiche tecniche e sistemi informativi. Di conseguenza, nella misura in cui BDZ Holding ha utilizzato anche risorse proprie per rimborsare una parte del debito preadesione, non si può ritenere che la cancellazione dei debiti ecceda quanto è necessario, anche se solleva la società da obblighi di rimborso e consente un margine di manovra finanziario per investire in future attività di ammodernamento o riparazione.

(115) Alla luce di queste considerazioni, la Commissione constata che non si può ritenere che l'attuazione della misura di cancellazione dei debiti metta BDZ Holding in una situazione più favorevole rispetto a quella di un'impresa media ben amministrata avente lo stesso profilo di attività.

e) **La cancellazione dei debiti non deve conferire all'impresa un vantaggio nella concorrenza tale da impedire lo sviluppo di una concorrenza effettiva sul mercato, ad esempio dissuadendo imprese operanti su altri mercati o nuovi attori dall'entrare in alcuni mercati nazionali o regionali.**

(116) La cancellazione dei debiti proposta consentirà a BDZ Holding solo di normalizzare il finanziamento delle attività operative della società e non servirà a BDZ Holding o alle sue controllate per espandere l'attività o entrare in nuovi mercati. In questo senso, l'aiuto non impedirà lo sviluppo di una concorrenza effettiva sul mercato, né inciderà sulla posizione di mercato dei concorrenti, che potranno continuare a competere con BDZ Holding alle medesime condizioni.

(117) La Commissione ritiene altresì che la cancellazione dei debiti non provocherà una distorsione indebita della concorrenza e degli scambi tra Stati membri, in quanto consentirà esclusivamente a BDZ Holding di stabilizzare la propria situazione finanziaria, ostacolata da debiti assunti prima della liberalizzazione del mercato. Inoltre, secondo la Commissione la misura non dissuade nuovi operatori dall'entrare nel mercato bulgaro dei trasporti. Come descritto ai considerando 15 e 42, sul mercato bulgaro del trasporto ferroviario attualmente sono attivi otto operatori di trasporto merci, oltre a BDZ Cargo. Non vi sono elementi che comprovino che la cancellazione dei debiti modifichi questa situazione concorrenziale.

Conclusione

(118) Alla luce di quanto precede, la Commissione conclude che l'aiuto di Stato sotto forma di cancellazione dei debiti (misura 2) per un ammontare di 223,45 milioni di BGN (114,25 milioni di EUR) che la Bulgaria intende attuare soddisfa le condizioni per la compatibilità con il mercato interno di cui al capitolo IV delle linee guida sugli aiuti alle ferrovie.

6.2. *MISURA 3: NON PAGAMENTO DEI DEBITI SCADUTI DI BDZ HOLDING E DELLE SUE CONTROLLATE NEI CONFRONTI DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA (NRIC)*

(119) Poiché la Bulgaria non ha chiarito l'origine, né l'evoluzione dei debiti in essere di BZD Holding nei confronti di NRIC prima della decisione di avvio, si è ritenuto che il mancato pagamento di tali debiti scaduti comporti un potenziale aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

(120) Secondo le informazioni fornite dalla Bulgaria (cfr. sezione 4.3), una parte dei debiti in essere di BDZ Holding verso NRIC era costituita da debiti contratti dalla società prima dell'adesione della Bulgaria all'Unione. Una parte di questi debiti preadesione (fino a 26,3 milioni di BGN) è stata successivamente rifinanziata con i proventi derivanti dall'emissione obbligazionaria del 19 novembre 2007, che è un debito ancora in essere e pertanto soggetto a valutazione nel quadro della «misura 2: cancellazione dei debiti sorti prima del 2007» di cui alla sezione 6.1. In altre parole, NRIC è stata pagata.

(121) Inoltre, e nell'intento di spiegare la situazione relativa ai rimanenti debiti in essere, la Bulgaria ha fornito ulteriori informazioni sulle disposizioni di esecuzione e sulle misure prese da NRIC (cfr. sezione 4.3). Secondo la Bulgaria, NRIC aveva preso tutte le misure necessarie per riscuotere i debiti scaduti di BDZ Holding e delle sue controllate e ottenere il massimo recupero degli importi dovuti, senza tuttavia avviare procedimenti legali.

(122) Al fine di verificare se NRIC avesse indebitamente favorito BDZ Holding per quanto concerne il ritardo e le modalità di pagamento dei debiti scaduti, la Commissione deve valutare se la società avrebbe potuto beneficiare di simili disposizioni in condizioni normali di mercato ([33]). A tale riguardo, la Commissione deve valutare se un ipotetico creditore in un'economia di mercato in una situazione simile a quella di NRIC, nel tentativo di ottenere il massimo pagamento degli importi che gli sono dovuti, avrebbe accettato il ritardo e avviato la rinegoziazione del pagamento dei debiti scaduti a termini e condizioni analoghi ([34]). In altre parole, la Commissione deve valutare se NRIC abbia agito con la debita diligenza di un creditore in un'economia di mercato, prima di scegliere tra un'esecuzione individuale e in via amichevole dei propri crediti o l'avvio di un procedimento di recupero collettivo che alla fine avrebbe portato al fallimento di BDZ Holding e delle sue controllate.

(123) La Commissione rileva che, al fine di individuare l'alternativa più vantaggiosa, un creditore diligente in un'economia di mercato valuterebbe i vantaggi e gli svantaggi di ciascuna opzione, tenendo conto, tra l'altro, degli importi recuperabili, della sua precedente esposizione economica, della durata del procedimento di recupero e dei costi ([35]).

(124) La Commissione osserva innanzi tutto che i debiti nei confronti di NRIC sono sorti nel contesto di un rapporto commerciale regolare e di lungo periodo tra imprese (di proprietà dello Stato): BDZ Holding e le sue controllate erano importanti clienti di NRIC e producevano oltre il 70 % del suo reddito operativo. Anche l'origine del debito di 46,5 milioni di BGN dovuti da NRIC a BDZ Holding accumulato tra il 2008 e il 2011 per vari servizi forniti a NRIC (tabella 3) costituisce una prova ulteriore della costante interazione e interdipendenza tra NRIC e BDZ Holding. La possibile uscita dal mercato di BDZ Holding e delle sue controllate a seguito di una procedura concorsuale per insolvenza avrebbe quindi esercitato un immediato impatto negativo sulla situazione finanziaria di NRIC. A sua volta, il fallimento di BDZ Holding avrebbe contribuito a ridurre gli utili di NRIC e la sua capacità di mantenere in condizioni adeguate la rete ferroviaria nazionale, con il conseguente rischio di ulteriori riduzioni delle entrate commerciali derivanti da altri clienti, in aggiunta alle controllate di BDZ Holding.

(125) Ne consegue che un creditore in un'economia di mercato impegnato come NRIC in un simile rapporto commerciale con un debitore come BDZ Holding avrebbe considerato con circospezione un'ipotetica azione coercitiva, che avrebbe determinato la scomparsa dal mercato del suo principale cliente, diversamente da un creditore che rivendichi un credito una tantum e non sia commercialmente e finanziariamente dipendente dalla permanenza in attività sul mercato del proprio debitore dopo la riscossione del credito.

(126) In secondo luogo, i crediti di NRIC nei confronti di BDZ Holding e delle sue controllate non avrebbero potuto essere riscossi come crediti privilegiati nell'ambito di un'ipotetica procedura concorsuale per insolvenza, nella quale non si sarebbe potuto applicare un particolare privilegio per il rimborso di NRIC rispetto ad altri creditori (cfr. punto (49)]. Inoltre, il debito dovuto a NRIC (45 milioni di BGN) individuato nella decisione di avvio era inferiore agli importi dovuti ad altri creditori (cfr. tabella 1). Per di più, nell'ambito di una procedura concorsuale per insolvenza, il valore contabile delle attività di BDZ Holding avrebbe dovuto essere ridotto mediante uno sconto di liquidazione in una vendita forzata. A seconda del tipo di attività, lo sconto di liquidazione può ammontare fino al 75 % del suo valore. Di conseguenza, è molto probabile che il valore di liquidazione delle attività di BDZ Holding non sarebbe stato sufficiente per coprire i costi di liquidazione, gli stipendi dei dipendenti e tutta l'esposizione debitoria. Prendendo il 2011 a titolo di esempio, i costi di liquidazione, gli stipendi dei dipendenti e l'esposizione debitoria ammontavano a 778 milioni di BGN, mentre il valore contabile delle attività di BDZ Holding era di 933 milioni di BGN. Quindi, NRIC avrebbe potuto aspettarsi realisticamente di recuperare solo una piccola parte dei propri crediti se fosse stata avviata una procedura concorsuale per insolvenza.

(127) Inoltre, la Commissione ritiene, in linea con la giurisprudenza consolidata, che i costi, unitamente alla durata del procedimento giudiziario, possano influenzare il creditore nel decidere se procedere con la liquidazione di una società ([36]). In tale contesto, la Commissione conviene che NRIC aveva un interesse particolare a proseguire la collaborazione con BDZ Holding e le sue controllate, non soltanto in considerazione di futuri introiti commerciali prodotti da BDZ Holding, ma anche nell'intento di massimizzare il recupero dei crediti non privilegiati in essere accumulati fino a novembre 2011, invece di avviare la liquidazione della società. La

([33]) Sentenza della Corte di giustizia dell'11 luglio 1996, SFEI e altri, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punto 60; sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 1999, Spagna/Commissione, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punto 41.

([34]) Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (2016/C 262/01), punto 74; sentenza della Corte di giustizia del 22 novembre 2007, Spagna/Commissione, C-525/04 P, ECLI:EU:C:2007:698; sentenza della Corte di giustizia del 24 gennaio 2013, Frucona/Commissione, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, punto 78; sentenza della Corte di giustizia del 29 giugno 1999, DMTransport, C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332; sentenza del 30 aprile 1998,Cityflyer, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punto 51; sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 2013, Commissione/Buczek Automotive e Polonia, C-405/2011, ECLI:EU:C:2013:186, punti 54-60.

([35]) Frucona/Commissione, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, punto 78; Commissione/Buczek Automotive e Polonia, C-405/11, ECLI:EU:C:2013:186, punti 54-60; causa C-124/10P Commissione europea/Électricité de France (EDF), ECLI:EU:C:2012:318, punto 85.

([36]) Sentenza della Corte di giustizia del 21 marzo 2013, Commissione/Buczek Automotive, C-405/11 P, ECLI:EU:C:2013:186, punto 59.

Commissione conclude che l'avvio di lunghe procedure concorsuali per insolvenza, con la conseguenza di una liquidazione forzata del gruppo con un tasso di recupero incerto e comunque basso, non sarebbe stata un'opzione valida e realistica per NRIC nell'intento di massimizzare il recupero dei propri crediti.

(128) In effetti, la Commissione osserva che BDZ Holding e le sue controllate hanno provveduto regolarmente al servizio del debito nei confronti di NRIC, che non ha mai ricevuto un trattamento diverso rispetto ad altri creditori privati del gruppo. In caso di ritardi nei pagamenti, BDZ Holding non è stata avvantaggiata dal differimento del rimborso, poiché i ritardati pagamenti a NRIC hanno comportato un margine considerevole di 1 000 punti base in aggiunta al tasso di interesse di base della Banca nazionale bulgara (cfr. considerando 48). A titolo illustrativo, la Commissione ritiene che 1 000 punti base siano un'approssimazione di un margine di interesse conforme al mercato su un prestito con una garanzia di bassa qualità a una società in difficoltà finanziarie, come BDZ Holding ([37]). I debiti scaduti sono stati rimborsati mediante regolari bonifici bancari diretti, compensazioni di debiti di NRIC nei confronti di BDZ Holding e delle sue controllate e operazioni di conversione del debito in attività. A titolo di esempio, tra il 2011 e il 2016 BDZ Holding e le sue controllate hanno pagato un importo di 503 milioni di BGN (257 milioni di EUR) per i servizi forniti da NRIC. Rispetto a una bassa probabilità di recuperare una quota, comunque minima, dei crediti di NRIC in caso di liquidazione di BDZ Holding, l'importo del debito rimborsato a NRIC a partire dal 2011 conferma a posteriori che la scelta di NRIC di non procedere all'esecuzione dei crediti è stata quella più razionale.

(129) Inoltre, benché non si tratti di informazioni specifiche relative al debito preadesione citato nella decisione di avvio, la Commissione rileva ad esempio, per quanto concerne il pagamento dei debiti mediante le conversioni del debito in attività attuate dopo la decisione di avvio, che NRIC ha concluso accordi con BDZ Holding e le sue controllate a condizioni di mercato, come descritto ai considerando 51, 52 e 53, che riconoscevano i debiti scaduti agevolandone pertanto il rimborso.

(130) Sulla base delle informazioni aggiuntive e della documentazione di supporto fornita dalla Bulgaria e in considerazione di quanto precede, la Commissione ritiene che NRIC abbia agito come un creditore in un'economia di mercato e, pertanto, il differimento del rimborso dei debiti e le disposizioni concordate tra NRIC e BDZ Holding e le sue controllate, non abbiano fornito a queste ultime alcun vantaggio economico indebito di cui non avrebbero beneficiato in normali condizioni di mercato.

(131) Di conseguenza, la Commissione conclude che il modo in cui BDZ Holding e le sue controllate hanno trattato i propri debiti scaduti nei confronti del gestore dell'infrastruttura (NRIC) prima del novembre 2011 non configura un aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

(132) Poiché le condizioni necessarie per determinare l'esistenza di un aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato, sono cumulative, le sue disposizioni non si applicano se una di esse non è soddisfatta. Non è pertanto necessario valutare se il mancato pagamento dei debiti scaduti di BDZ Holding e delle sue controllate nei confronti di NRIC in passato soddisfi le altre condizioni dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

6.3. *MISURA 4: RIMBORSO DELL'IVA DA PARTE DELLO STATO A BDZ HOLDING*

(133) La Commissione ha avviato l'indagine sulla misura 4 perché la Bulgaria non ha chiarito i motivi del rimborso dell'IVA e se fosse conforme alla direttiva 2006/112/CE. La Commissione ha pertanto ritenuto che il rimborso dell'IVA potesse comportare un aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, lettera b), del trattato. Di conseguenza, la Commissione ha invitato la Bulgaria a fornire ulteriori informazioni sui motivi del rimborso dell'IVA a BDZ Holding.

(134) A seguito della decisione di avvio, la Bulgaria ha chiarito che la misura 4 riguardava il rimborso di un importo di IVA indebitamente applicato e versato, pari a 72 milioni di BGN (36,7 milioni di EUR), su compensazioni per OSP ricevute dal ministero dei Trasporti per il periodo dal 1º dicembre 2004 al 29 febbraio 2008 (cfr. considerando da 55 a 59). La Bulgaria ha chiarito inoltre che l'errore amministrativo è stato individuato nel corso di una revisione effettuata dalle autorità fiscali nazionali competenti, conformemente alle vigenti disposizioni della legislazione nazionale. L'errore è stato corretto mediante le decisioni di rimborso fiscale numero 2900180 del 14 gennaio 2009, 290900153 dell'8 luglio 2009, 100337 del 12 agosto 2010 e 290100380 del febbraio 2011.

([37]) Comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6).

(135) La Commissione rileva che ai fini della nozione di aiuto di Stato non è rilevante solo la concessione di vantaggi economici positivi, ma può costituire un vantaggio anche qualsiasi intervento che allevii gli oneri economici, come le agevolazioni fiscali. Occorre pertanto esaminare se il rimborso dell'IVA sulle compensazioni per OSP ricevute dal ministero dei Trasporti abbia fornito un vantaggio economico a BDZ Holding grazie alla riduzione di oneri che normalmente gravano sul bilancio di un'impresa ([38]), o se effettivamente l'IVA sulle compensazioni per OSP fosse stata indebitamente riscossa. Si esclude l'esistenza di un vantaggio nel caso della restituzione di tasse indebitamente riscosse ([39]).

(136) Ai sensi dell'articolo 73 della direttiva 2006/112/CE, le prestazioni di servizi, ivi compreso il trasporto di passeggeri, sono soggette all'IVA e la base imponibile comprende tutto ciò che costituisce il corrispettivo versato o da versare al fornitore o al prestatore per tali operazioni da parte del cliente o di un terzo, comprese le compensazioni o le sovvenzioni direttamente connesse con il prezzo di tali operazioni. Inoltre, ai sensi dell'articolo 132 della stessa direttiva, le imprese alle quali è conferito un OSP non rientrano nelle esenzioni dall'IVA.

(137) Di conseguenza, occorre valutare se la compensazione per OSP ricevuta da BDZ Holding fosse direttamente collegata al prezzo dei servizi forniti. La compensazione per OSP era intesa a compensare le perdite derivanti dalla prestazione di servizi di trasporto di passeggeri a specifiche condizioni, quali chilometri-treno, posti, frequenza e altri criteri qualitativi. In particolare, la compensazione sarebbe stata ridotta in caso di scostamenti rispetto, tra l'altro, a chilometri, posti e orari e altri criteri qualitativi stabiliti per i servizi forniti. Quindi la compensazione per OSP non si può considerare direttamente collegata al prezzo della prestazione dei servizi di trasporto, ma piuttosto come una compensazione per le perdite derivanti dall'adempimento di un OSP.

(138) Inoltre, la normativa bulgara sull'IVA non prevede che le compensazioni per OSP relative alla copertura delle perdite siano soggette a IVA. L'errore è stato individuato dalle autorità fiscali competenti a seguito di un'ispezione e ha determinato diverse decisioni delle autorità fiscali (cfr. considerando 59), in conformità del codice bulgaro di procedura tributaria e assicurativa.

(139) Di conseguenza, l'IVA è stata indebitamente applicata sulle compensazioni per OSP di BDZ Holding nel periodo dal 1º dicembre 2004 al 29 febbraio 2008. La Commissione ritiene pertanto che il rimborso dell'IVA indebitamente riscossa non fornisca un vantaggio economico a BDZ Holding.

(140) In considerazione del fatto che le condizioni necessarie per determinare l'esistenza di un aiuto di Stato a norma dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sono cumulative, l'assenza di una di esse è decisiva. Non è pertanto necessario valutare se la misura 4 soddisfa le altre condizioni dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

(141) La Commissione conclude quindi che la misura 4 non configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

7. **CONCLUSIONE**

(142) In considerazione del ritiro della notifica concernente l'aiuto alla ristrutturazione a favore di BDZ Holding (cfr. misura 1, sezione 5), il procedimento d'indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato s'intende chiuso rispetto alla misura di aiuto alla ristrutturazione notificata.

(143) Con riguardo alla cancellazione dei debiti di BDZ Holding e delle sue controllate per un importo di 223,45 milioni di BGN (114,25 milioni di EUR), (misura 2, sezione 6.1)., si configura un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del trattato e sono soddisfatte le condizioni di compatibilità indicate nelle linee guida sugli aiuti alle ferrovie. Di conseguenza, la misura 2 si dovrebbe dichiarare compatibile con il mercato interno in applicazione dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

([38]) Sentenza della Corte di giustizia del 15 marzo 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, punto 13; sentenza della Corte di giustizia del 19 settembre 2000, Germania/Commissione, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, punto 25; sentenza della Corte di giustizia del 19 maggio 1999, Italia/Commissione, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, punto 15; sentenza della Corte di giustizia del 3 marzo 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punto 36.

([39]) Sentenza della Corte di giustizia del 27 marzo 1980, Amministrazione delle finanze dello Stato, 61/79, ECLI:EU:C:1980:100, punti da 29 a 32.

(144) Con riguardo al mancato pagamento di 45 milioni di BGN di debiti scaduti nei confronti di NRIC (misura 3, sezione 6.2), NRIC ha agito come un creditore in un'economia di mercato. Quindi, la misura 3 non costituisce un aiuto di Stato.

(145) Con riguardo al rimborso dell'IVA erroneamente versata (misura 4, sezione 6.3), poiché l'IVA è stata indebitamente riscossa, la sua restituzione non costituisce un aiuto di Stato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

A seguito del ritiro della notifica dell'aiuto alla ristrutturazione da parte della Bulgaria, il procedimento di indagine formale a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato rispetto alla misura di aiuto alla ristrutturazione notificata in favore di BDZ Holding EAD SA è divenuto privo di oggetto e s'intende chiuso.

Articolo 2

1. L'aiuto di Stato in favore di BDZ Holding EAD SA sotto forma di cancellazione dei debiti per un importo di 223 448 801 BGN, che la Bulgaria intende attuare, è compatibile con il mercato interno sulla base dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato. L'attuazione della misura di cancellazione dei debiti è di conseguenza autorizzata.

2. Le modalità con cui la National Railway Infrastructure Company (NRIC) ha trattato, prima del novembre 2011, il debito scaduto di 45 milioni di BGN dovuto da BDZ Holding EAD SA, BDZ Passenger EOOD e BDZ Cargo EOOD non configurano un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

3. Il rimborso di 72 milioni di BGN di imposta sul valore aggiunto versata erroneamente non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato.

Articolo 3

La repubblica di Bulgaria è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 giugno 2017

Per la Commissione
Margrethe VESTAGER
Membro della Commissione