KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2017/2372

(2017. gada 16. jūnijs)

par valsts atbalstu SA.31250 – 2011/C (ex 2011/N), ko Bulgārija plāno īstenot par labu *BDZ Holding EAD SA*, *BDZ Passenger EOOD* un *BDZ Cargo EOOD*, un citiem pasākumiem

(izziņots ar dokumenta numuru C(2017) 4051)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes atbilstoši minētajiem nosacījumiem ([1]), un ņemot vērā to iesniegtās piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Bulgārija 2011. gada 18. maija vēstulē paziņoja Komisijai par konkrētiem pasākumiem par labu *BDZ Holding EAD SA* ([2]) ("*BDZ Holding*") un tā meitasuzņēmumiem *BDZ Passenger EOOD* ("*BDZ Passenger*") un *BDZ Cargo EOOD* ("*BDZ Cargo*").

(2) Bulgārija 2011. gada 20. maija vēstulē iesniedza Komisijai papildu informāciju. Komisija 2011. gada 15. jūlija un 28. septembra vēstulē pieprasīja papildu informāciju. Bulgārija iesniedza Komisijai papildu informāciju 2011. gada 5. septembra un 7. oktobra vēstulē.

(3) Komisija 2011. gada 9. novembra vēstulē informēja Bulgāriju par savu lēmumu attiecībā uz minētajiem pasākumiem uzsākt Līguma 108. panta 2. punktā noteikto procedūru ("lēmums sākt procedūru"). Bulgārija 2012. gada 12. janvāra vēstulē iesniedza piezīmes par lēmumu sākt procedūru.

(4) Lēmums sākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([3]). Komisija uzaicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes.

(5) Komisija saņēma piezīmes no vienas ieinteresētās personas. Komisija 2012. gada 16. maija vēstulē pārsūtīja šīs piezīmes Bulgārijai, dodot tai iespēju atbildēt. Bulgārijas piezīmes tika saņemtas 2012. gada 13. jūnija vēstulē. Komisija 2012. gada 10. decembra vēstulē informēja ieinteresēto personu par to, ka tās apsvērumu nekonfidenciālā versija ir pārsūtīta Bulgārijai.

(6) Komisija 2012. gada 12. aprīļa, 24. jūlija un 10. decembra, 2013. gada 7. maija un 5. novembra, 2014. gada 6. maija, 6. jūnija un 29. jūlija, 2015. gada 29. aprīļa un 14. decembra, 2016. gada 26. aprīļa. 15. septembra un 20. oktobra un 2017. gada 3. aprīļa vēstulē pieprasīja no Bulgārijas papildu informāciju.

(7) Bulgārija iesniedza Komisijai papildu informāciju 2012. gada 7. jūlija un 28. septembra, 2013. gada 31. janvāra, 1. februāra, 30. maija, 2. un 15. oktobra un 2. decembra, 2014. gada 3. janvāra, 6. februāra, 22. aprīļa, 14. maija, 23. jūnija, 4. augusta, 20. augusta, 1., 13. un 23. septembra, 2015. gada 1. jūnija un 9. decembra, 2016. gada 20. janvāra, 31. maija, 12. oktobra un 7. novembra vēstulē.

([1]) OV C 10, 12.1.2012., 9. lpp.
([2]) Turpmāk šajā lēmumā termins "*BDZ Holding*" nozīmē gan "*BDZ EAD*" pirms uzņēmuma nosaukuma maiņas 2011. gada 22. oktobrī, gan "*BDZ Holding EAD SA*" pēc tam. Sk. 4. zemsvītras piezīmi.
([3]) Sk. 2. zemsvītras piezīmi.

(8) Bulgārija 2014. gada 22. aprīļa un 2016. gada 12. oktobra vēstulē atsauca savu paziņojumu par pārstrukturēšanas atbalstu *BDZ Holding*, kas bija 1. apsvērumā minēto pasākumu daļa. Bulgārija 2017. gada 5. aprīļa vēstulē pārveidoja savu paziņojumu, samazinot tā parāda apmēru, kuru Bulgārija plānoja dzēst ar parāda dzēšanas pasākumu, kas bija 1. apsvērumā minēto pasākumu daļa.

(9) Bulgārija 2016. gada 7. novembra vēstulē izņēmuma kārtā piekrita tam, ka šo lēmumu pieņem un paziņo tikai angļu valodā.

2. **PASĀKUMU APRAKSTS**

2.1. *SAŅĒMĒJS*

(10) Pasākumu saņēmējs ir *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi *BDZ Passenger* un *BDZ Cargo*, kas ir 100 % apmērā valstij piederoši uzņēmumi un sniedz dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumus par atlīdzību Bulgārijā.

(11) Akciju sabiedrība *BDZ Holding* ([4]) tika izveidota 2001. gadā, kad Bulgārijas valsts dzelzceļa uzņēmums tika sadalīts divās daļās – dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumā "Valsts dzelzceļa infrastruktūras uzņēmums" ("VDIU") un transporta pakalpojumu uzņēmumā ("*BDZ Holding*").

(12) *BDZ Holding* 2007. gadā tika reorganizēts par kontrolakciju struktūru un izveidoja trīs meitasuzņēmumus, kas nodarbojas attiecīgi ar kravu pārvadājumiem, pasažieru pārvadājumiem un vilces pakalpojumiem. Mātesuzņēmumam *BDZ Holding* piederēja pasažieru un kravas vagoni, kā arī lokomotīves, ko tas iznomāja saviem meitasuzņēmumiem. Pēdējie minētie bija atbildīgi par ritošā sastāva apkopi. *BDZ Holding* bija atbildīgs arī par to parādu apkalpošanu, kas bija radušies pirms reorganizācijas. Kad izrādījās, ka šī struktūra ir neefektīva, 2010. gadā vilces pakalpojumu uzņēmums tika pievienots *BDZ Holding*.

(13) Pasažieru un kravas vagonu un lokomotīvju īpašumtiesības 2011. gadā tika nodotas no *BDZ Holding* tā meitasuzņēmumiem *BDZ Passengers* un *BDZ Cargo*. *BDZ Holding* palika visu to aktīvu īpašnieks, kas nav saistīti ar darbību.

(14) *BDZ Holding*, kura juridiskā adrese ir Sofijā, Bulgārijā, sniedz kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumus visā Bulgārijā, un tāpēc tam ir visas tiesības pieteikties reģionālā atbalsta saņemšanai saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta a) apakšpunktu.

(15) Sabiedrība ar ierobežotu atbildību *BDZ Cargo* darbojas starptautiskajā un valsts mēroga dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū. Bulgārija liberalizēja dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgu 2007. gadā. Kopš tā laika tirgū ir ienākuši vairāki privāti uzņēmumi. *BDZ Cargo* tirgus daļa (neto tonnkilometros) 2016. gadā bija 43 %, un tā galvenie konkurenti bija uzņēmumi *Bulgarian Railway Company* (25 %), *DB Schenker Rail Bulgaria* (18 %), *Bulmarket* (6 %) un *Rail Cargo* (4 %).

(16) Sabiedrība ar ierobežotu atbildību *BDZ Passenger* ir vienīgais valsts pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedzējs Bulgārijā. *BDZ Passenger* pilda sabiedrisko pakalpojumu saistības (SPS), aptverot aptuveni 90 % no dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus. *BDZ Passenger* SPS līgums tika parakstīts 2009. gadā uz 15 gadiem (2010.–2025. gads).

2.2. *PASĀKUMU APRAKSTS UN PROCEDŪRAS SĀKŠANAS IEMESLI*

(17) Lēmumā sākt procedūru Komisija konstatēja četrus pasākumus, kas varētu būt valsts atbalsts uzņēmumam *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem *BDZ Passenger* un *BDZ Cargo*:

a) 1. pasākums: pārstrukturēšanas atbalsts, ko veido *BDZ Holding* kapitāla palielināšana sešas reizes, kopumā BGN 550 miljonu (EUR 281 miljona ([5])) apmērā;

b) 2. pasākums: to parādu dzēšana, kas radušies pirms 2007. gada;

c) 3. pasākums: *BDZ Holding* atbrīvošana no nesamaksāto parādu nomaksas infrastruktūras pārvaldniekam (VDIU);

d) 4. pasākums: pievienotās vērtības nodokļa ("PVN") atlīdzināšana *BDZ Holding*, ko veic valsts.

([4]) Ar Transporta, informācijas tehnoloģiju un sakaru ministrijas 2011. gada 22. oktobra protokola lēmumu Nr. 151 šā uzņēmuma nosaukumu nomainīja no *BDZ EAD* uz *Holding Bulgarian State Railways (BDZ) EAD* ("*BDZ Holding*").

([5]) Šajā lēmumā izmantotais valūtas kurss ir EUR 1 = BGN 1,9558 (OV C 304, 20.8.2016., 2. lpp.).

2.2.1. 1. PASĀKUMS: PĀRSTRUKTURĒŠANAS ATBALSTS

(18) Bulgārija plānoja piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu *BDZ Holding* kapitāla palielināšanai 2011.–2016. gadā – sešas reizes kopumā BGN 550 miljonu (EUR 281 miljona) apmērā – un 2011. gadā paziņoja par to Komisijai. Tomēr līdz šim attiecīgās valsts iestādes nav pieņēmušas galīgo lēmumu par atbalsta piešķiršanu un līdzekļi uzņēmumam *BDZ Holding* nav samaksāti.

(19) Lēmumā sākt procedūru Komisija norādīja, ka minētais pārstrukturēšanas atbalsts būtu uzskatāms par valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, un pauda šaubas par to, vai šis atbalsts būtu saderīgs ar iekšējo tirgu.

2.2.2. 2. PASĀKUMS: TO PARĀDU DZĒŠANA, KAS RADUŠIES PIRMS 2007. GADA

(20) Saskaņā ar Bulgārijas iesniegto informāciju pirms Bulgārijas iestāšanās Eiropas Savienībā 2007. gada 1. janvārī *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem 2006. gada 31. decembrī bija nenokārtotas saistības un nodrošinājumi BGN 806 729 558 (EUR 412 miljonu) apmērā.

(21) *BDZ Holding* saistības un nodrošinājumi bija saistīti ar i) tādu finanšu iestāžu aizdevumiem kā *Kreditanstalt für Wiederaufbau* (“*KfW*”), Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka (“ERAB”) un Starptautiskā Rekonstrukcijas un attīstības banka (“*IBRD*”), kas galvenokārt bija paredzēti ritošā sastāva atjaunošanai, kā arī ii) pienākumiem saistībā ar tirdzniecību, tostarp attiecībā uz Bulgārijas dzelzceļa infrastruktūras operatoru VDIU, nodrošinājumiem un pienākumiem pret darbiniekiem un apdrošinātājiem, kā arī citiem pienākumiem, tostarp pienākumiem saskaņā ar 2005. gadā noslēgto nolīgumu starp *BDZ Holding*, *Siemens* un *KfW* par ritošā sastāva iegādi. Šo saistību un nodrošinājumu summu sadalījums ir norādīts 1. tabulā.

1. tabula

Pārskats par *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumu saistībām un nodrošinājumiem 2006. gada 31. decembrī

(BGN miljonos)

	Visas *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumu saistības 2006. gada 31. decembrī
Saistības pret finanšu iestādēm	201,1
SIEMENS/*KfW* nolīgums	307,5
Pienākumi saistībā ar tirdzniecību	244,5
Pienākumi pret darbiniekiem un apdrošinātājiem	26,4
Citas saistības, tostarp nodokļi un nodrošinājumi	27,2
Saistības kopā	**806,7**

(22) Bulgārija plānoja daļēji vai pilnā apmērā pārņemt *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumu saistības, kas bija radušās pirms 2007. gada 1. janvāra.

(23) Lēmumā sākt procedūru Komisija norādīja, ka saistību dzēšana būtu valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, un pauda šaubas par to, vai šis atbalsts būtu saderīgs ar iekšējo tirgu. Bulgārija nelūdza atļaut piemērošanu un nepamatoja, vai pasākums atbilst attiecīgajām prasībām, kas izklāstītas Dzelzceļa vadlīnijās ([6]). Tāpēc Komisija nevarēja spriest par šā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu.

([6]) Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem (OV C 184, 22.7.2008., 13. lpp.).

2.2.3. 3. PASĀKUMS: *BDZ HOLDING* UN TĀ MEITASUZŅĒMUMU ATBRĪVOŠANA NO NESAMAKSĀTO PARĀDU NOMAKSAS INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDNIEKAM (VDIU)

(24) Saskaņā ar Bulgārijas iesniegto informāciju *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi nebija veikuši visus maksājumus par infrastruktūru, kas viņiem bija jāmaksā uzņēmumam VDIU. Attiecīgi lēmumā sākt procedūru bija norādīti uzņēmumam VDIU nenomaksātie parādi saistībā ar tirdzniecību BGN 45 miljonu apmērā.

(25) Tā kā Bulgārija neprecizēja šo ar tirdzniecību saistīto parādu izcelsmi un attīstību, Komisija lēmumā sākt procedūru apsvēra iespēju, ka tas, ka netiek prasīta šo parādu nomaksa, iespējams, varētu būt valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Šajā saistībā Komisija norādīja, ka saskaņā ar judikatūru valsts uzņēmumu saistību neizpilde ([7]) var būt valsts atbalsts, ja hipotētisks tirgus ekonomikas dalībnieks tādā pašā situācijā nebūtu varējis rīkojies tā, kā rīkojās valsts uzņēmums, un viņam minētās saistības būtu jāizpilda ([8]). Tomēr Komisijas rīcībā nebija precīzu faktisko norāžu par to, ka VDIU nebija veicis darbības, kādas šādā situācijā būtu veicis rūpīgs kreditors. Tāpēc Komisija aicināja Bulgāriju iesniegt informāciju, vai un kā VDIU mēģināja panākt, lai tiktu izpildītas nesamaksātās saistības.

(26) Tiktāl, cik bija konstatēts, ka pasākums ir valsts atbalsts, Komisija arī pauda bažas par tā saderību ar iekšējo tirgu saistībā ar tajā laikā paziņoto pārstrukturēšanas atbalstu un attiecīgo pārstrukturēšanas plānu. Šajā saistībā Komisija aicināja Bulgāriju papildināt pārstrukturēšanas plānu ar informāciju par to, kā šie parādi uzņēmumam VDIU tiks nokārtoti.

2.2.4. 4. PASĀKUMS: NEPAREIZI PIEMĒROTĀ PVN ATLĪDZINĀŠANA *BDZ HOLDING*, KO VEIC VALSTS

(27) Saskaņā ar Bulgārijas iesniegto informāciju Bulgārija iepriekš uzņēmumam *BDZ Holding* bija atmaksājusi pievienotās vērtības nodokli ("PVN") BGN 72 miljonu (EUR 36,7 miljonu) apmērā.

(28) Tā kā lēmuma sākt procedūru pieņemšanas laikā Bulgārija neprecizēja PVN atmaksas iemeslus un to, vai šāda atmaksa atbilda Padomes Direktīvai 2006/112/EK ([9]), Komisija uzskatīja, ka minētā PVN atmaksa, iespējams, varētu būt valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē. Šajā saistībā Komisija norādīja, ka saskaņā ar judikatūru atbalsta jēdziens ietver ne tikai pozitīvus ieguvumus, bet arī pasākumus, kas dažādos veidos mazina maksājumus, kuri parasti tiek iekļauti uzņēmuma budžetā. Tāpēc Komisija aicināja Bulgāriju sniegt papildu informāciju par iemesliem, kāpēc uzņēmumam *BDZ Holding* tika veikta PVN atmaksa.

3. **IEINTERESĒTĀS PERSONAS PIEZĪMES**

(29) *BDZ Cargo* konkurents, kas arī darbojas dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā un nevēlējās atklāt savu identitāti, iesniedza apsvērumus par diviem pasākumiem, kas minēti lēmumā sākt procedūru.

(30) Attiecībā uz plānoto pārstrukturēšanas atbalstu (1. pasākums) konkurents ieteica, ka lokomotīves, kuras *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi *BDZ Passenger* un *BDZ Cargo* neizmanto, ir jāpārdod un tas būtu kompensācijas pasākums. Konkurents norādīja, ka *BDZ Holding* savu neizmantoto parku nedarīja pieejamu konkurentiem, kuriem nebija pieejami citi avoti, kur iegūt vai iznomāt lokomotīves.

(31) Attiecībā uz *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumu nokavēto parādu nemaksāšanu uzņēmumam VDIU (3. pasākums) konkurents norādīja, ka, lai gan visiem kravu pārvadātājiem ir jāmaksā vienādas nodevas, tas, ka no *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem netika piedzīti uzkrātie maksājumi, kurus tie bija parādā uzņēmumam VDIU, rada minētajiem uzņēmumiem konkurences priekšrocību. Turklāt konkurents pieprasīja, lai attiecībā uz *BDZ* tiktu piemēroti kompensācijas pasākumi saskaņā ar Pamatnostādnēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai un Dzelzceļa vadlīnijām un lai *BDZ Cargo* tiktu privatizēts atbilstoši tirgus nosacījumiem.

([7]) Komisijas 2006. gada 16. novembra Direktīva 2006/111/EK par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību (OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp.).

([8]) Tiesas 1999. gada 29. jūnija spriedums, *Déménagements-Manutention Transport SA (DMT)*, C-256/97, ECLI:EU:C:1999:332, 25.–28. punkts.

([9]) Padomes 2006. gada 28. novembra Direktīva 2006/112/EK par kopējo pievienotās vērtības nodokļa sistēmu (OV L 347, 11.12.2006., 1. lpp.).

4. BULGĀRIJAS PIEZĪMES

(32) Atbildē uz lēmumu sākt procedūru un turpmākajā informācijā Bulgārija iesniedza piezīmes un precizējumus par lēmumā sākt procedūru minētajiem faktiem.

4.1. *1. PASĀKUMS: PĀRSTRUKTURĒŠANAS ATBALSTS – PAZIŅOJUMA ATSAUKŠANA*

(33) Bulgārija 2014. gada 22. aprīļa vēstulē atsauca paziņojumu par pārstrukturēšanas atbalstu. Tomēr pārstrukturēšanas atbalsts bija minēts turpmāk iesniegtajos dokumentos un galīgi tika atsaukts 2016. gada 7. novembra vēstulē.

(34) Bulgārija norādīja, ka tā nevis piešķirs pārstrukturēšanas atbalstu *BDZ Holding*, bet gan plāno pārfinansēt *BDZ Holding* saistības, dzēšot daļu parādu, kas bija radušies un nebija samaksāti pirms Bulgārijas iestāšanās ES.

4.2. *2. PASĀKUMS: TO PARĀDU DZĒŠANA, KAS RADUŠIES PIRMS 2007. GADA*

(35) Bulgārija paskaidroja, ka 2006. gada 31. decembrī, dienu pirms tās iestāšanās Savienībā, *BDZ Holding* kopējais saistību un nodrošinājumu apjoms bija BGN 806,7 miljoni (EUR 412 miljoni), kā parādīts 1. tabulā. Ņemot vērā *BDZ Holding* atmaksātās saistības un tā finanšu vajadzības, Bulgārija plānoja dzēst *BDZ Holding* saistības BGN 601,9 miljonu (EUR 307,1 miljona) apmērā. Tomēr 2017. gada 5. aprīļa vēstulē Bulgārija grozīja savu paziņojumu un lūdza Komisiju apstiprināt parāda dzēšanu BGN 223,45 miljonu (EUR 114,25 miljonu) apmērā. Pēc paziņojuma grozījuma parādi, kurus plānots dzēst, tostarp soda procenti, ietver i) joprojām nesamaksāto pirmsiestāšanās parādu uzņēmumam *KfW IPEX Bank* un ii) parādus obligāciju īpašniekiem saistībā ar obligāciju emisiju ISIN BG2100032072 2007. gada 19. novembrī un Finanšu ministrijai, lai pārfinansētu pirmsiestāšanās parādus uzņēmumiem *KfW IPEX Bank*, ERAB, *IBRD*, VDUI un *NEC AD*. Bulgārija iesniedza Komisijai informāciju par joprojām nesamaksātajām summām un paskaidrojumus, kā norādīts turpmāk (sk. 2. tabulu).

2. tabula

Tās *BDZ Holding* saistības 2006. gada 31. decembrī, kuras plānots dzēst

Kreditora kategorija/summas 2017. gada 31. martā, BGN	*BDZ* nesamaksātie parādi 2006. gada 31. decembrī (pirmsiestāšanās parādi), BGN			Aizdevums vai cits parāda instruments, ar ko tika pārfinansēti pirmsiestāšanās parādi
	Nesamaksātie pirmsiestāšanās parādi	Nesamaksātie parādi – *BDZ* pirmsiestāšanās parādu pārfinansēšanas rezultātā	Soda procenti	
a) **Starptautiskie finanšu kreditori**	**30 967 919**	**105 642 950**	**24 901 981**	
KfW IPEX Bank 80 % *DMU*	0	76 529 380		Otrā obligāciju emisija ar ISIN BG2100032072 saskaņā ar 2007. gada oktobra parāda izsoles piedāvājumu
ERAB	0	20 980 115		Aktivēta valsts garantija parāda atmaksai, kas radīja *BDZ* parādu Finanšu ministrijai
IBRD	0	8 133 455		Aktivēta valsts garantija parāda atmaksai, kas radīja *BDZ* parādu Finanšu ministrijai
KfW IPEX Bank 85 % *EMU*	30 967 919	0		

Kreditora kategorija/summas 2017. gada 31. martā, BGN	*BDZ* nesamaksātie parādi 2006. gada 31. decembrī (pirmsiestāšanās parādi), BGN			Aizdevums vai cits parāda instruments, ar ko tika pārfinansēti pirmsiestāšanās parādi
	Nesamaksātie pirmsiestāšanās parādi	Nesamaksātie parādi – *BDZ* pirmsiestāšanās parādu pārfinansēšanas rezultātā	Soda procenti	
b) **piegādātāji**	**0**	**53 884 257**	**8 051 694**	
VDUI	0	26 292 761	3 928 815	Otrā obligāciju emisija ar ISIN BG2100032072 saskaņā ar 2007. gada oktobra parāda izsoles piedāvājumu
NEC AD	0	27 591 496	4 122 879	Otrā obligāciju emisija ar ISIN BG2100032072 saskaņā ar 2007. gada oktobra parāda izsoles piedāvājumu
Kopā	**30 967 919**	**159 527 207**	**32 953 675**	

Avots: informācija, ko Bulgārija iesniedza 2017. gada 5. aprīlī.

(36) Attiecībā uz saistībām pret *IBRD* un ERAB Bulgārija paskaidroja, ka šie 1995. gada aizdevumi bija nodrošināti ar 100 % valsts garantiju. Tā kā *BDZ Holding* nemaksāja maksājumus, kas tam bija jāmaksā, tika aktivēta valsts garantija un Finanšu ministrijai bija jāapkalpo parādi. Attiecīgi saskaņā ar Valsts parāda likumu ([10]) no datuma, kad bija jāveic maksājumi, uz kuriem attiecās valsts garantija, valdība izmantoja kreditora tiesības, kas tai bija piešķirtas aizdevuma nolīgumos *vis-à-vis BDZ Holding* veikto maksājumu apmērā. *BDZ Holding* ir pienākums pilnā apmērā atlīdzināt summas, ko valsts samaksāja *IBRD* un ERAB, tostarp soda procentus. Attiecībā uz citiem parādiem, kurus pārfinansēja ar 2007. gada 19. novembra obligāciju emisiju ISIN BG2100032072, Bulgārija iesniedza pierādījumus par parāda maksājumiem, kas tika veikti uzņēmumiem *KfW IPEX Bank*, VDUI un *NEC AD*.

(37) Bulgārija neapstrīd to, ka parāda dzēšana būtu valsts atbalsts par labu *BDZ Holding*. Tomēr Bulgārija uzskata, ka parādu dzēšana būtu saderīga ar iekšējo tirgu saskaņā ar Dzelzceļa vadlīniju 56. līdz 60. punktu, kā paskaidrots turpmāk.

(38) Pirmkārt, visas minētās saistības bija skaidri noteiktas un individualizētas un radās pirms Bulgārijas iestāšanās Savienībā. Tās bija iekļautas vai nu *BDZ Holding* konsolidētajā finanšu pārskatā pirms iestāšanās datuma, un/vai radās saskaņā ar līgumiem, kuri bija neatgriezeniski noslēgti pirms minētā datuma.

(39) Otrkārt, visas saistības, kuras ir plānots dzēst, bija tieši saistītas ar pasažieru un kravu dzelzceļa pārvadājumiem un galvenokārt radās tādu aizdevumu dēļ, kuri bija paredzēti vairāku dīzeļa un elektrisko iekārtu iegādei, uzņēmumam piederošo kravas vagonu remontam un modernizācijai, kā arī ar dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu saistīto saistību, piemēram, saistību pret VDUI, samaksai.

(40) Treškārt, 2016. gadā *BDZ Holding* parādsaistības bija pārmērīgas un tas atbilda visiem Bulgārijas tiesību aktos noteiktajiem kritērijiem, lai pret to varētu sākt maksātnespējas procesu. Pārmērīgās parādsaistības neļāva uzņēmumam darboties uz stabila finanšu pamata. Uzņēmums ar savu darbību nespēja segt savas kapitāla vajadzības uzkrāto nesamaksāto parādsaistību dēļ. Uzņēmuma starptautiskie kreditori atteicās apstiprināt parādu pārskatīšanu bez valsts garantijas, kas saskaņā ar Bulgārijas iesniegto informāciju varēja radīt papildu bažas par valsts atbalstu. *BDZ Holding* uzņēmējdarbības plāns liecina, ka pirms iestāšanās radušos parādu dzēšana ir vajadzīga, lai uzlabotu uzņēmuma finanšu rādītājus.

(41) Ceturtkārt, parāda dzēšanas vienīgais mērķis ir atbrīvot *BDZ Holding* no parādiem, kuri bija radušies pirms Bulgārijas iestāšanās Savienībā, un normalizēt uzņēmuma finanšu stāvokli. Šo parādu dzēšana nepārsniedz to, kas ir pamatoti nepieciešams, lai atjaunotu uzņēmuma finansiālo dzīvotspēju.

([10]) *Bulgārijas Vēstnesis* Nr. 93/2002.

(42) Piektkārt, saistību atcelšana nedotu *BDZ Holding* konkurences priekšrocību, kas kaitētu efektīvas konkurences attīstībai tirgū. Tas nepalielinātu *BDZ Holding* jaudu, kā arī nemainītu tā tirgus pozīciju un neļautu tam ieiet jaunos tirgos citās dalībvalstīs. Turklāt netika kavēta jaunu dalībnieku iekļūšana tirgū, jo pašlaik Bulgārijas dzelzceļa pārvadājumu tirgū papildus *BDZ Cargo* aktīvi darbojas astoņi tirgus dalībnieki ([11]).

(43) Turklāt Bulgārija paskaidroja, ka uzņēmuma smagais finansiālais stāvoklis ierobežoja tā ieguldījumu iespējas. Nepietiekamo līdzekļu dēļ ir veikti tikai svarīgākie (kārtējie vai ārkārtējie) remontdarbi, un lieli remontdarbi tika atlikti. Konkrētāk, 94 % pasažieru vagonu ir vecāki par 15 gadiem, un 90 % kravas vagonu ir vecāki par 29 gadiem; 90 % dīzeļa iekārtu un 45 % elektrisko iekārtu ir vecākas par 30 gadiem. Uzņēmumam piederošā ritošā sastāva un lokomotīvju produktivitāte ir daudz zemāka nekā vidēji Savienībā. Ierobežoto remontdarbu dēļ pakāpeniski pasliktinājās dzelzceļa pakalpojumi un tika atcelti vilcieni.

(44) Bulgārija arī norādīja, ka *BDZ Holding* draudēja piespiedu atgūšanas darbība, piemēram, tā aktīvu pārdošana vai bankas kontu slēgšana, ko īstenotu starptautiskie kreditori pēc tam, kad Londonas Augstā tiesa izdeva rīkojumu samaksāt prasījumus.

4.3. *3. PASĀKUMS: BDZ HOLDING UN TĀ MEITASUZŅĒMUMU ATBRĪVOŠANA NO NESAMAKSĀTO PARĀDU NOMAKSAS INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDNIEKAM (VDIU)*

Pārskats par BDZ Holding parādiem VDIU

(45) Atbildot uz lēmumā sākt procedūru minēto uzaicinājumu iesniegt informāciju par to, vai un kā VDIU piedzina iepriekšējos parādus un paredzēja atgūt vai piedzīt nesamaksātos parādus, Bulgārija apgalvoja, ka *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi regulāri apkalpoja savus parādus uzņēmumam VDIU. Lai pamatotu savu apgalvojumu, Bulgārija iesniedza informāciju par to, kā izveidojās summas, ko *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi ir parādā VDIU par infrastruktūras maksājumiem, elektroenerģijas piegādi un citiem pavadošajiem pakalpojumiem, kas aprēķinātas, pamatojoties uz VDIU izstrādāto maksājumu grafiku, kurš tika piemērots visiem dzelzceļa operatoriem.

(46) Bulgārija norādīja, ka pēc lēmuma sākt procedūru pieņemšanas laikposmā no 2011. gada novembra līdz 2016. gada augustam *BDZ Holding* samaksāja VDIU kopumā BGN 503,2 miljonus (EUR 257 miljonus). Maksājums tika veikts ar bankas pārskaitījumiem, kompensējot VDIU parādus uzņēmumam *BDZ Holding* un ar parāda–aktīvu mijmaiņas darījumiem.

VDIU veiktās darbības, lai piedzītu un/vai atgūtu parādus no BDZ Holding

(47) Bulgārija apgalvo, ka VDIU ir veicis visus vajadzīgos pasākumus, lai piedzītu no *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem laikā nesamaksātās saistības, nesākot tiesvedību. Bulgārija norāda, ka regulāri ir notikušas VDIU un *BDZ Holding* tikšanās, lai apspriestu laikā nesamaksāto saistību samaksu. VDIU arī regulāri sūtīja uzņēmumam *BDZ Holding* vēstules, tostarp notariāli apliecinātu paziņojumu ([12]), pieprasot samaksāt laikā nesamaksātās saistības un procentus par laikā nesamaksātajām saistībām ([13]).

(48) VDIU ir piemērojusi kavējuma procentus laikā nesamaksātajām saistībām saskaņā ar Ministru padomes 2012. gada 29. septembra rīkojumu Nr. 100 par likumā noteikto procentu piemērošanu kavētiem maksājumiem valsts un ārvalstu valūtā ([14]) ("Rīkojums Nr. 100"). Bulgārija norādīja, ka saskaņā ar Rīkojumu Nr. 100 likumā noteikto gada procentu likmi kavētiem saistību maksājumiem BGN valūtā veido Bulgārijas valsts bankas pamata procentu likme, kas ir spēkā no attiecīgā gada 1. janvāra vai 1. jūlija, plus riska prēmija 10 % apmērā. 2016. gada septembrī nesamaksāto procentu apmērs bija BGN 23,3 miljoni (EUR 12 miljoni).

(49) Bulgārija apgalvo, ka VDIU rīkojās kā tirgus ekonomikas kreditors, jo piedzīt abu pušu atzītās nesamaksātās saistības bija ekonomiski saprātīgāk nekā sākt bankrota procedūru un riskēt pārtraukt parādnieka darbību.

([11]) Piemēram, *DB Schenker Rail Bulgaria* saņēma licenci 2010. gada maijā, *Port Rail* – 2012. gada aprīlī.
([12]) Saskaņā ar Civilprocesa kodeksa 569. panta 3. punktu notariāli apliecinājumi nozīmē divu pušu finansiālo attiecību brīvprātīgu, ārpustiesas sakārtošanu, pirms tās tiek risinātas tiesā.
([13]) Piemēram, VDIU valdes 2009. gada 25. septembra sanāksmes protokols Nr. 109 vai VDIU valdes 2010. gada 3. jūnija sanāksmes protokols Nr. 145.
([14]) *Bulgārijas Vēstnesis* Nr. 42/2012.

Bulgārija norādīja, ka uzņēmumam VDIU būtu jāmaksā tiesvedības izmaksas 4 % apmērā no prasītās summas kā zīmognodeva. Turklāt, ja tiesvedība būtu ierosināta, VDIU nevarētu piedzīt savu prasījumu pilnībā, jo *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem būtu jāatmaksā visas savas saistības, nedodot priekšroku kādam konkrētam kreditoram. Kā norādīja Bulgārija, tā kā *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi ir lielākie VDIU klienti, un to pierāda tas, ka 2015. gadā 77 % no VDIU ieņēmumiem bija attiecināmi uz *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem, *BDZ Holding* bankrots negatīvi ietekmētu VDIU ienesīgumu un spēju pienācīgi uzturēt valsts dzelzceļa tīklu.

VDIU nesamaksātie parādi uzņēmumam BDZ Holding

(50) VDIU bija parādā naudu *BDZ Holding* par sniegtajiem pakalpojumiem – cita starpā par bezmaksas un samazinātas maksas braukšanas kartēm un biļetēm VDIU darbiniekiem un viņu ģimenes locekļiem, par āra un iekštelpu aprīkojuma īri, kā arī par *BDZ Holding* piederošo telpu īri, par vilces pakalpojumu sniegšanu, preču dzelzceļa pārvadājumiem un pārkraušanas pakalpojumiem un par darba vilcienu apkalpošanu. Bulgārija norādīja, ka laikposmā no 2008. līdz 2011. gadam VDIU bija izveidojušies parādi *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem par sniegtajiem pakalpojumiem BGN 45 532 415 (EUR 23,8 miljonu) apmērā, kā parādīts 3. tabulā. 2016. gada augustā VDIU nesamaksātie debitora parādi uzņēmumam *BDZ Holding* bija BGN 1 094 367 (EUR 0,6 miljoni).

3. tabula

VDIU nesamaksātie parādi uzņēmumam *BDZ Holding* 2008.–2011. gadā

VDIU debitora parādi, BGN	2008. gads	2009. gads	2010. gads	2011. gads	Kopā
BDZ Holding	15 695 566	4 364 383	12 907 606	13 564 860	46 532 415

Parāda–aktīvu mijmaiņas darījumi

(51) Atbildot uz lēmumā sākt procedūru minēto uzaicinājumu iesniegt informāciju par to, vai un kā VDIU plānoja atgūt vai piedzīt nesamaksātos parādus, Bulgārija norādīja, ka VDIU un *BDZ Holding* noslēdza vienošanās 2012. gada 1. decembrī un 2013. gada 31. maijā, saskaņā ar kurām VDIU un *BDZ Holding* atzina dažus abpusējus prasījumus un nolēma daļēji atmaksāt nesamaksātās saistības, izmantojot parāda–aktīvu mijmaiņas darījumu. Parāda–aktīvu mijmaiņas darījuma mērķis bija dzēst *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumu atzītās saistības pret VDIU, nodrošinot aktīvus, kas būtu lietderīgi VDIU un ar labu likviditāti. Šī darbība tika atļauta saskaņā ar valsts tiesību aktiem, jo īpaši Līgumu un saistību līguma 65. panta 2. punktu, un tās juridiskais pamats bija Ministru padomes lēmumi.

(52) Dokumentā, ko Bulgārija iesniedza 2016. gada 7. novembrī, tā uzsvēra, ka 2013.–2016. gadā kopējā mijmaiņas aktīvu summa, tostarp PVN, bija BGN 25,9 miljoni (EUR 13,3 miljoni). Pirmais mijmaiņas darījuma posms BGN 23 miljonu (EUR 11,8 miljonu) apmērā tika īstenots 2013. gada decembrī, pamatojoties uz Ministru padomes Lēmumu Nr. 481/12.08.2013. Turklāt 2015. gada decembrī un 2016. gada augustā, pamatojoties uz Ministru padomes Lēmumiem Nr. 965/10.12.2015. un Nr. 626/29.07.2016., tika apmainīti īpašumi attiecīgi BGN 1,1 miljona (EUR 0,58 miljonu) un BGN 1,8 miljonu (EUR 0,9 miljonu) apmērā. Konkrētie aktīvi, uz kuriem attiecās mijmaiņas darījumi, bija noteikti iepriekš atkarībā no pušu vajadzībām tos izmantot turpmāk. Bulgārija norādīja, ka tādējādi VDIU ieguva 16 īpašumus, tostarp telpas Varnas prāmju kompleksā un biroju ēku Stara Zagorā.

(53) Bulgārija arī norādīja, ka VDIU neatkarīgi pieņēma lēmumu par aktīviem, attiecībā uz kuriem tam bija komerciāla interese. Lai atbalstītu šo apgalvojumu, Bulgārija norādīja, ka 2016. gada augustā VDIU noraidīja piedāvāto parāda–aktīvu mijmaiņas darījumu attiecībā uz konkrētiem aktīviem un tāpēc *BDZ* apmainīja aktīvus BGN 1,8 miljonu (EUR 0,9 miljonu) apmērā nevis BGN 10 miljonu (EUR 5,1 miljona) apmērā. Minētais process bija pārredzams. Apmainītos aktīvus novērtēja neatkarīgi novērtētāji, kuriem bija Bulgārijas Neatkarīgo vērtētāju kameras izdoti sertifikāti. Aktīvu vērtību noteica, pamatojoties uz tirgus principiem un metodēm saskaņā ar starptautiskiem un Eiropas vērtēšanas standartiem, kas noteikti Bulgārijas tiesību aktos. Saskaņā ar Bulgārijas iesniegto informāciju šos aktīvus var pārdot nekustamā īpašuma tirgū par indikatīvu cenu, ko noteikuši neatkarīgie vērtētāji. *BDZ Holding* un VDIU apstiprinātās galīgās cenas bija līdzīgas novērtējumos noteiktajām.

(54) Attiecīgi Bulgārija uzskata, ka uzņēmums VDIU ir rīkojies kā tirgus ekonomikas kreditors un parāda–aktīvu mijmaiņas darījumi tika saskaņoti un tika veikti atbilstoši parastiem tirgus nosacījumiem.

4.4. *4. PASĀKUMS: NEPAREIZI PIEMĒROTĀ PVN ATLĪDZINĀŠANA BDZ HOLDING, KO VEIC VALSTS*

(55) Bulgārija norādīja, ka, tā kā *BDZ Holding* nepareizi interpretēja un piemēroja spēkā esošos valsts tiesību aktus, uzņēmums kļūdaini samaksāja PVN BGN 72 miljonu (EUR 36,8 miljonu) apmērā par kompensācijām par SPS laikposmā no 2004. gada 1. decembra līdz 2008. gada 29. februārim. Šī kļūda tika konstatēta Valsts ieņēmumu aģentūras 2009. gadā veiktās revīzijas ziņojumā. Bulgārija paskaidro, ka *BDZ Holding* veica Nodokļu apdrošināšanas procedūras kodeksā ("NAPK") noteiktās vajadzīgās tiesiskās darbības, lai atgūtu nepareizi samaksāto PVN ar atmaksu. Nepareizi samaksātā nodokļa summa tika noteikta, pamatojoties uz valsts ieņēmumu un nodokļu administrācijas izdotiem aktiem.

(56) Bulgārija arī norādīja, ka uzņēmumam tika uzticētas SPS ar 2004. gada 29. jūnija SPS līgumu, ko 2004. gada septembrī parakstīja Bulgārijas Transporta un sakaru ministrija un *BDZ Holding*. Saskaņā SPS līgumu tika piešķirta kompensācija par SPS, lai atlīdzinātu zaudējumus, kas radās, sniedzot pārvadājumu pakalpojumus. Turklāt saskaņā ar līguma noteikumiem minētā pakalpojuma sniegšanai un kompensācijai bija jāatbilst nosacījumiem attiecībā uz vilcienu, sēdvietu un stundu skaitu. Turklāt šo kompensāciju varēja samazināt, ja netika izpildītas norādītās prasības attiecībā uz kilometriem, sēdvietām un stundām.

(57) Bulgārija paskaidro, ka saskaņā ar 29. pantu Pievienotās vērtības nodokļa likumā ("*ZDDS*"), kas bija spēkā līdz 2006. gada 31. decembrim, pakalpojumu sniegšanas summa, kas apliekama ar nodokli, ietver arī visus pakalpojumu sniedzēja saņemtos un apgūtos finanšu līdzekļus, kas ir tieši saistīti ar šo pakalpojumu sniegšanu, tostarp subsīdijas. Bulgārija arī paskaidroja, ka saskaņā ar *ZDDS* 20. panta 6. punktu ir uzskatāms, ka visi finanšu līdzekļi (piem., subsīdijas), kas ir tieši saistīti ar preču vai pakalpojumu nodrošināšanu, ir piešķirti no valsts vai citas struktūras budžeta un ir papildu maksājums par precēm vai pakalpojumiem. Pamatojoties uz Valsts ieņēmumu aģentūras apgalvojumiem ([15]), Bulgārija norādīja, ka subsīdijas, kas tika saņemtas zaudējumu, izmaksu vai aktīvu iegādes atlīdzināšanai, ir ārpus *ZDDS* darbības jomas, un tas ir spēkā SPS līguma gadījumā. Šajā saistībā Bulgārija precizēja, ka valsts noteikumi ļāva atmaksāt PVN, pamatojoties uz PVN novērtējumu, ko izdeva ieņēmumu iestādes pēc *ex post* pārbaudes un pārskatīšanas. Turklāt Bulgārija apgalvo, ka pirms tās iestāšanās Savienībā tai nebija pienākuma pilnīgi saskaņot savus PVN tiesību aktus.

(58) Kā apgalvo Bulgārija, kopš 2007. gada 1. janvāra, kad stājās spēkā jaunais *ZDDS*, Bulgārijas PVN likuma noteikumi ir pilnīgi saskaņoti ar Direktīvu 2006/112/EK. Bulgārija arī norāda, ka saskaņā ar *ZDDS* 26. panta 3. punktu pakalpojumu sniegšanas summa, kas apliekama ar nodokli, ietver arī visus pakalpojumu sniedzēja saņemtos un apgūtos finanšu līdzekļus (piem., subsīdijas), kas ir tieši saistīti ar šo pakalpojumu sniegšanu. Bulgārija arī paskaidroja, ka saskaņā ar jauno *ZDDS* ir uzskatāms, ka visi finanšu līdzekļi (piem., subsīdijas), kas ir tieši saistīti ar preču vai pakalpojumu nodrošināšanu, ir piešķirti no valsts vai citas struktūras budžeta un ir papildu maksājums par precēm vai pakalpojumiem. Tomēr, kā apgalvo Bulgārija, subsīdijas, kas tika saņemtas, lai atlīdzinātu zaudējumus vai izdevumus, tostarp aktīvu iegādi vai likvidāciju, ir ārpus jaunā *ZDDS* darbības jomas.

(59) Kā norādīja Bulgārija, kļūdu, kas bija nepareiza PVN piemērošana ieņēmumiem no SPS pakalpojumu sniegšanas laikposmā no 2004. gada 1. decembra līdz 2008. gada 29. februārim, bija atklājušas attiecīgās nodokļu iestādes pārbaudes laikā. Šajā saistībā Bulgārija paskaidroja, ka šo attiecīgo nodokļu iestāžu konstatējumu rezultātā tika pieņemti lēmumi, kuros tika dots rīkojums par atmaksāšanu, un 2011. gada 7. februāra nodokļu revīzijas pārskats Nr. 29010038 saskaņā ar Bulgārijas Nodokļu apdrošināšanas procedūras kodeksu ([16]). Bulgārijas vēl paskaidroja, ka PVN atmaksāšanas procedūras ir noteiktas Bulgārijas Nodokļu apdrošināšanas procedūras kodeksa 128. un 129. pantā.

([15]) Valsts ieņēmumu aģentūras vēstules ar atsauces numuru 24-34-350/20.07.2007. un 24-00-39/17.08.2007.

([16]) 2010. gada 12. augusta Lēmums Nr. 100337 par nodokļa atmaksāšanu un 2011. gada februāra Lēmums Nr. 290100380 par nodokli – kopumā BGN 36 877 000 apmērā par laikposmu no 2004. gada decembra līdz 2007. gada aprīlim; 2009. gada 14. janvāra Lēmums Nr. 2900180 par nodokļa atmaksāšanu – kopumā BGN 19 167 000 apmērā par laikposmu no 2007. gada maija līdz 2008. gada februārim; 2009. gada 8. jūlija Lēmums Nr. 290900153 par nodokļa atmaksāšanu – kopumā BGN 16 000 000 apmērā par laikposmu no 2008. gada marta līdz 2008. gada oktobrim.

(60) Tāpēc, kā norāda Bulgārija, nepareizi iekasēta PVN atmaksāšana nebija valsts atbalsts.

5. **PAZIŅOJUMA ATSAUKŠANA**

(61) Kā norādīts 32. un 34. apsvērumā, Bulgārija atsauca savu paziņojumu par pārstrukturēšanas atbalstu uzņēmumam *BDZ Holding* (1. pasākums). Bulgārija norādīja, ka tā vietā tika plānots dzēst parādus, kas uzņēmumam *BDZ Holding* radās pirms Bulgārijas iestāšanās Savienībā 2007. gada 1. janvārī (2. pasākums).

(62) Saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2015/1589 10. pantu attiecīgā dalībvalsts var atsaukt paziņojumu noteiktā laikā, pirms Komisija pieņem lēmumu par atbalstu. Saskaņā ar Regulas (ES) 2015/1589 10. panta 2. punktu gadījumos, kad Komisija jau ir ierosinājusi oficiālu izmeklēšanas procedūru, kad paziņojums tiek atsaukts, Komisijai ir jāpārtrauc procedūra.

(63) Komisija norāda, ka pārstrukturēšanas atbalsts vēl nav piešķirts. Tā kā Bulgārija ir atsaukusi savu paziņojumu un nepiešķirs pārstrukturēšanas atbalstu *BDZ Holding* BGN 550 miljonu apmērā, oficiālā izmeklēšanas procedūra saskaņā ar Līguma 108. panta 2. punktu ir jāpārtrauc attiecībā uz paziņoto pārstrukturēšanas atbalsta pasākumu.

6. **PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS**

(64) Saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(65) Līguma 107. panta 1. punktā noteiktie kritēriji ir kumulatīvi. Tāpēc, lai noteiktu, vai valsts pasākums ir atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, ir jābūt izpildītiem visiem turpmāk minētajiem nosacījumiem:

a) labuma guvējs ir uzņēmums Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, un tas nozīmē, ka uzņēmums veic saimniecisko darbību;

b) pasākumu finansē no valsts līdzekļiem, un tas ir attiecināms uz valsti;

c) tas dod ekonomisku priekšrocību;

d) šī priekšrocība ir selektīva;

e) attiecīgais pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.1. *2. PASĀKUMS: TO PARĀDU DZĒŠANA, KAS RADUŠIES PIRMS 2007. GADA*

6.1.1. ATBALSTA ESĪBA LĪGUMA PAR EIROPAS SAVIENĪBAS DARBĪBU ("LĪGUMS") 107. PANTA 1. PUNKTA IZPRATNĒ

6.1.1.1. ***Saimnieciskā darbība un uzņēmuma jēdziens Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē***

(66) Saskaņā ar iedibināto judikatūru Komisijai vispirms ir jānosaka, kurš(-i) būs labuma guvējs(-i) 2. pasākuma īstenošanas rezultātā. Līguma 107. panta 1. punkts atsaucas uz uzņēmuma jēdzienu, definējot atbalsta labuma guvēju. Kā apstiprina Savienības tiesas, saskaņā ar šo nosacījumu uzņēmumam nav jābūt atsevišķai juridiskai vienībai, bet tas var ietvert uzņēmumu grupu ([17]). Galvenais kritērijs, nosakot, vai pastāv uzņēmums šā nosacījuma izpratnē, ir "saimnieciskas vienības" iesaiste. Saimniecisku vienību var veidot vairākas juridiskas personas. Minētā saimnieciskā vienība tad ir uzskatāma par attiecīgo uzņēmumu. Šajā saistībā Savienības tiesas uzskata, ka ir svarīga kontrolpaketes esība un citas funkcionālas, ekonomiskas un dabīgas saites ([18]).

([17]) Tiesas 1984. gada 14. novembra spriedums, *Intermills*/Komisija, C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, 11. punkts un nākamie punkti.
([18]) Tiesas 2010. gada 16. decembra spriedums, *AceaElectrabel Produzione SpA*/Komisija, C-480/09 P, ECLI:EU:C:2010:787, 47.–55. punkts. Tiesas 2006. gada 10. janvāra spriedums, *Cassa di Risparmio di Firenze SpA* un citi, C-222/04, ECLI:EU:C:2006:8, 112. punkts.

(67) Šajā gadījumā Bulgārija norāda, ka *BZD Holding* ir juridiska vienība, kuras parādi, kas izveidojās pirms 2007. gada, tiks dzēsti. Patiesībā, kā norādīts 34., 35. un 36. apsvērumā, Bulgārija uzskata, ka *BDZ Holding* ir vienīgais labuma guvējs 2. pasākuma īstenošanas rezultātā. Tomēr vairāki elementi liecina, ka attiecīgais uzņēmums neaprobežojas tikai ar juridisko personu *BDZ Holding*.

(68) Pirmkārt, attiecībā uz īpašuma tiesībām jānorāda, ka *BDZ Holding* pieder 100 % akciju gan *BDZ Passenger*, gan *BDZ Cargo*. Tāpēc *BDZ Holding* kontrolē visas *BDZ Passenger* un *BDZ Cargo* saimnieciskās darbības, formulē kopējo pārvaldes politiku un nosaka mērķus abiem meitasuzņēmumiem.

(69) Otrkārt, sākotnējo aizdevumu galvenais mērķis bija iegādāties un remontēt aktīvus, ko izmantoja gan *BDZ Cargo*, gan *BDZ Passenger*, piemēram, lokomotīves, kravas vagonus un pasažieru vagonus. Tāpēc parādu dzēšana attiecas uz abu meitasuzņēmumu sniegtajiem dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem. Lai gan pēc 2007. gadā veiktās reorganizācijas uzņēmumam *BDZ Holding* piederēja ritošais sastāvs, kuru tas iznomāja *BDZ Cargo* un *BDZ Passenger*, pēc 2011. gadā veiktās reorganizācijas ritošais sastāvs tika nodots meitasuzņēmumiem *BDZ Cargo* un *BDZ Passenger* (sk. 12. un 13. apsvērumu). Tāpēc 2. pasākums, kas tika īstenots, lai dzēstu parādus, kas radās ritošā sastāva finansēšanas dēļ, patiesībā dod labumu *BDZ Cargo* un *BDZ Passenger*.

(70) Ņemot vērā šos apsvērumus, papildus *BDZ Holding*, arī tā meitasuzņēmumi *BDZ Passenger* un *BDZ Cargo* arī ir jāuzskata par labuma guvējiem parāda dzēšanas rezultātā. Saskaņā ar *BDZ Passenger* un *BDZ Cargo* veikto darbību aprakstu, kas dots 2.1. iedaļā, abi uzņēmumi ir viena saimnieciska vienība, ko kontrolē *BDZ Holding*, un abi sniedz pakalpojumus pret atlīdzību Bulgārijā. Tāpēc Komisija uzskata, ka, sniedzot pasažieru un kravas pārvadājumu pakalpojumus, kā arī pārvaldot un saskaņojot šīs darbības, *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi *BDZ Passenger* un *BDZ Cargo* veic saimniecisko darbību un tādējādi ir uzņēmumi Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

6.1.1.2. ***Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti***

(71) Lai attiecīgais pasākums būtu valsts atbalsts, tam ir jābūt finansētam no valsts līdzekļiem un lēmumam īstenot pasākumu ir jābūt attiecināmam uz valsti ([19]).

(72) Parāda dzēšanu finansēs tieši no Bulgārijas valsts budžeta, un to piešķirs šīs dalībvalsts centrālās iestādes.

(73) Tādējādi parādu dzēšana ietver valsts līdzekļu izmantošanu, par ko valsts ir arī pieņēmusi lēmumu un kas attiecas uz valsti.

6.1.1.3. ***Ekonomiska priekšrocība***

(74) Priekšrocība Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē ir ikviens ekonomisks labums, ko uzņēmums nebūtu guvis parastos tirgus apstākļos, proti, bez valsts iejaukšanās ([20]). Svarīga ir tikai pasākuma ietekme uz uzņēmumu, nevis valsts iejaukšanās iemesls vai mērķis ([21]).

(75) Šajā gadījumā Bulgārija dzēsīs parādus BGN 223,45 miljonu (EUR 114,25 miljonu) apmērā, kas ir tieši saistīti ar *BDZ Holding* dzelzceļa darbībām. Neviens saprātīgs tirgus ekonomikas dalībnieks nedzēstu šāda apmēra saistības bez atlīdzības. Turklāt pasākums atbrīvotu *BDZ Holding* no parāda maksājumu saistībām, tādējādi atbrīvojot līdzekļus, kurus *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi var izmantot, lai attīstītu savas darbības un uzlabotu savus finanšu rādītājus.

(76) Tāpēc tiek secināts, ka Bulgārijas lēmums dzēst *BDZ Holding* saistības dos *BDZ Holding*, *BDZ Passenger* un *BDZ Cargo* tādu ekonomisku priekšrocību, kādu tie nebūtu guvuši parastos tirgus apstākļos.

([19]) Tiesas 2002. gada 16. maija spriedums, Francija/Komisija (*Stardust Marine*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

([20]) Tiesas 1996. gada 11. jūlija spriedums, *Syndicat français de l'Express international (SFEI)* un citi/*La Poste* un citi, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. punkts; Tiesas 1999. gada 29. aprīļa spriedums, Spānijas Karaliste/Eiropas Kopienu Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punkts; Tiesas 2002. gada 16. maija spriedums, Francija/Komisija (*Stardust Marine*), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 69. punkts.

([21]) Tiesas 1974. gada 2. jūlija spriedums, Itālijas Republika/Eiropas Kopienu Komisija, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, 13. punkts.

6.1.1.4. ***Selektivitāte***

(77) Lai valsts pasākums iekļautos Līguma 107. panta 1. punkta piemērošanas jomā, tam jārada labvēlīgi apstākļi "noteiktiem uzņēmumiem vai noteiktiem ražojumiem". Tādējādi jēdziens "valsts atbalsts" ietver tikai tos pasākumus uzņēmumu labā, kas nodrošina priekšrocību selektīvā veidā. Parāda dzēšana dos labumu tikai *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem, un tāpēc tas ir selektīvs pasākums Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

Secinājums

(78) Ir secināts, ka plānotā parādu dzēšana dos selektīvu ekonomisku priekšrocību uzņēmumam *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem *BDZ Passenger* un *BDZ Cargo*.

6.1.1.5. ***Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību***

Konkurences izkropļojumi

(79) Ir pieņēmums, ka pastāv konkurences izkropļojumi Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, ja valsts piešķir finansiālu priekšrocību uzņēmumam liberalizētā nozarē, kur pastāv vai varētu pastāvēt konkurence ([22]).

(80) Šajā saistībā Bulgārija 2002. gadā atvēra dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgu citiem Bulgārijā dibinātiem iekšzemes uzņēmumiem. Savienības dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus tika pirmo reizi atvērts konkurencei Eiropas dzelzceļa kravu tīklā 2003. gada 15. martā, pieņemot pirmo dzelzceļa tiesību aktu paketi ([23]). Ar otro dzelzceļa tiesību aktu paketi 2006. gada 1. janvārī liberalizēja visus starptautiskos kravu pārvadājumus un no 2007. gada 1. janvāra – valsts dzelzceļa kravu pārvadājumus ([24]). Tomēr vairākas dalībvalstis vienpusēji liberalizēja savu valsts tirgu pirms šā datuma.

(81) *BDZ Cargo* tirgus daļa Bulgārijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū 2016. gadā bija 43 %. *BDZ Cargo* tieši konkurē ar citiem dzelzceļa kravu pārvadātājiem šajā tirgū, kā norādīts 15. apsvērumā.

(82) Attiecībā uz pasažieru transportu no 2010. gada 1. janvāra ar trešo dzelzceļa tiesību aktu paketi tika atvērts starptautisko pasažieru pārvadājumu tirgus ([25]). Tā kā tas attiecas tikai uz starptautiskiem pakalpojumiem, tas neietver labuma guvēju darbības šajos maršrutos. Pie jebkuras likmes, kā noteikusi Tiesa *Altmark Trans* spriedumā, tas, ka pārvadājumu uzņēmums darbojas tikai vienā dalībvalstī, neizslēdz iespēju, ka atbalsts varētu izkropļot

([22]) Vispārējās tiesas 2000. gada 15. jūnija spriedums, *Alzetta* un citi/Komisija, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151, 141.–147. punkts.

([23]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/12/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 75, 15.3.2001., 1. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/13/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu (OV L 75, 15.3.2001., 26. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.).

([24]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regula (EK) Nr. 881/2004, ar ko izveido Eiropas Dzelzceļa aģentūru (OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/50/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 96/48/EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (OV L 164, 30.4.2004., 114. lpp.) un Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/51/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 164, 30.4.2004., 164. lpp.).

([25]) Trešo tiesību aktu paketi pieņēma 2007. gadā, un to veido Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 3.12.2007., 14. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīva 2007/58/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu (OV L 315, 3.12.2007., 44. lpp.), un Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīva 2007/59/EK par to vilcienu vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā (OV L 315, 3.12.2007., 51. lpp.).

tirdzniecību Savienībā ([26]). Šajā saistībā ir jānorāda, ka kopš 1995. gada vairākas dalībvalstis ir vienpusēji atvērušas savu dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu un ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam piešķirta priekšrocība vienā dalībvalstī var samazināt konkurenta no citas dalībvalsts iespēju tirgoties šajā ģeogrāfiskajā tirgū.

(83) Tāpēc Komisija secina, ka minētais pasākums radīs vai draud radīt konkurences izkropļojumus iekšējā tirgū.

Ietekme uz tirdzniecību starp dalībvalstīm

(84) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts nostiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kas konkurē Savienības iekšējā tirgū, ir jāuzskata, ka šāds atbalsts ir ietekmējis tirdzniecību ([27]). Ir pietiekami, ka atbalsta saņēmējs konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kuri ir atvērti konkurencei ([28]).

(85) Šajā gadījumā labuma guvējs sniedz pakalpojumus, konkurējot ar citiem uzņēmumiem, kuri sniedz pārvadājumu pakalpojumus iekšējā tirgū, un daži no šiem pakalpojumiem ir pārrobežu. Tāpēc selektīvā ekonomiskā priekšrocība, kas piešķirta *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem ar plānoto parādu dzēšanu, nostiprina šo uzņēmumu ekonomisko stāvokli, jo tā rezultātā dzelzceļa operators atbrīvosies no parādiem, kas bija radušies pirms 2007. gada. Attiecīgi *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi sniegs dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus iekšējā tirgū, neatlīdzinot visas savas ieguldījumu un ekspluatācijas izmaksas.

(86) Tāpēc Komisija secina, ka plānotā parādu dzēšana var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.1.1.6. ***Secinājums***

(87) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka parādu dzēšana, ko plāno īstenot Bulgārija, ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

6.1.2. ATBALSTA LIKUMĪBA

(88) Saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu dalībvalstīm ir jāpaziņo par plāniem piešķirt vai grozīt atbalstu un tās nedrīkst īstenot ierosināto pasākumu, kamēr paziņošanas procedūrā nav pieņemts galīgais lēmums.

(89) Tā kā parāda dzēšana par labu *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem vēl nav īstenota, Komisija uzskata, ka Bulgārija ir izpildījusi saistības saskaņā ar Līguma 108. panta 3. punktu ([29]).

6.1.3. ATBALSTA SADERĪBA

(90) Tā kā parādu dzēšana ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, Komisijai ir jānovērtē, vai var uzskatīt, ka atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

(91) Līguma 107. panta 3. punktā ir noteikti daži izņēmumi no vispārējā noteikuma Līguma 107. panta 1. punktā par to, ka valsts atbalsts nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā ir noteikts, ka "atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm", var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

(92) Šajā saistībā Dzelzceļa vadlīniju 4. iedaļā ir noteikts ietvars, lai novērtētu, vai Komisijai ir jāpaziņo, ka atbalsts dzelzceļa uzņēmumiem parādu dzēšanai ir saderīgs ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

([26]) Tiesas 2003. gada 24. jūlija spriedums, *Altmark Trans un Regierungspräsidium Magdenburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 77.–81. punkts.

([27]) Jo īpaši sk. Tiesas 1980. gada 17. septembra spriedumu, *Philip Morris*/Komisija, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11. punkts; Tiesas 2001. gada 22. novembra spriedumu, *Ferring*, C-53/00, ECLI: EU:C:2001:627, 21. punkts; Tiesas 2004. gada 29. aprīļa spriedumu, Itālija/Komisija, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, 44. punkts.

([28]) Vispārējās tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedums, *Het Vlaamse Gewest*/Komisija, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([29]) Vispārējās tiesas 2004. gada 14. janvāra spriedums, *Fleuren Compost*/Komisija, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

(93) Komisija piekrīt Bulgārijai par Dzelzceļa vadlīniju 4. iedaļas piemērojamību parādu dzēšanas saderības novērtēšanai. Patiesi, saskaņā ar Dzelzceļa vadlīniju 54. punktu, "ievērojot [Padomes] Direktīvas 91/440/EEK ([30]) 9. pantu, Komisija cita starpā uzskata, ka atsevišķos gadījumos šāds atbalsts ir jāatļauj, neveicot finanšu pārstrukturēšanu, ja dzēsti tiek iepriekšēji parādi, kas radās, pirms stājās spēkā Direktīva 2001/12/EK, ar kuru paredz nosacījumus nozares atvēršanai konkurencei". Saskaņā ar Dzelzceļa vadlīniju 56. punktu tādu dalībvalstu gadījumā, kuras iestājās Savienībā pēc tam, kad stājās spēkā Direktīva 2001/12/EK, par iestāšanās datumu uzskata datumu, no kura šo direktīvu sāka piemērot šīm dalībvalstīm. Tāpēc attiecīgais datums, lai noteiktu, kuru pirmsiestāšanās parādu var dzēst saskaņā ar Dzelzceļa vadlīnijām, ir 2007. gada 1. janvāris.

(94) Bulgārija apgalvo, ka plānotā parādu dzēšana atbilst visiem saderības nosacījumiem, kas noteikti Dzelzceļa vadlīnijās. Tādējādi Komisijai ir jānovērtē šis prasījums. Patiesi, saskaņā ar Dzelzceļa vadlīniju 55.–61. punktu atbalstu pirms Bulgārijas iestāšanās Savienībā radušos parādu dzēšanai var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ja ir izpildīti šādi pieci kumulatīvi nosacījumi:

a) Pirmkārt, šāds atbalsts ir jāizmanto, lai segtu skaidri formulētus un individualizētus parādus, kas radušies pirms 2001. gada 15. marta, kad stājās spēkā Direktīva 2001/12/EK. Šāds atbalsts nekādā gadījumā nedrīkst pārsniegt šo parādu apjomu. Tām dalībvalstīm, kas Eiropas Kopienai pievienojās pēc 2001. gada 15. marta, attiecīgais datums ir to pievienošanās datums. Direktīvas 91/440/EEK 9. panta nolūks (kas ir iestrādāts arī turpmākajās direktīvās) bija risināt uzkrāto parādu problēmu laikā, kad lēmums par Kopienas tirgus atvēršanu vēl nebija pieņemts.

b) Otrkārt, konkrētajiem parādiem ir jābūt tieši saistītiem ar dzelzceļa transporta vai pārvaldības darbībām, dzelzceļa infrastruktūras būvi vai izmantošanu. (…)

c) Treškārt, dzēst parādus var tiem dzelzceļa uzņēmumiem, kam ir pārāk daudz parādsaistību, kā rezultātā ir apgrūtināta to sekmīga finanšu vadība. Atbalsts ir saderīgs, ja tas vajadzīgs, lai novērstu šādu situāciju apstākļos, kad atbilstoši prognozēm tuvākajā nākotnē šā tirgus konkurences dēļ uzņēmums nevarēs finansiāli atveseļoties. (…)

d) Ceturtkārt, atbalsts nedrīkst pārsniegt apjomu, kas šim nolūkam vajadzīgs. (…)

e) Piektkārt, parādu dzēšana uzņēmumam nevar radīt priekšrocības konkurences ziņā, kuru rezultātā tirgū tiktu traucēta faktiska konkurence, piemēram, dažos valsts vai reģionu tirgos radot šķēršļus ārējo uzņēmumu vai jaunu tirgus dalībnieku ienākšanai tirgū.

a) **Atbalsts ir jāizmanto, lai segtu skaidri formulētus un individualizētus parādus, kas radušies pirms Bulgārijas iestāšanās Savienībā**

(95) Dzelzceļa vadlīnijās ir noteikts, ka dzēšamajam(-iem) parādam(-iem) ir jābūt skaidri noteiktam(-iem), individualizētam(-iem) un Bulgārijas gadījumā tādam(-iem), kas radies(-ušies) pirms tās iestāšanās ES. Saskaņā ar Dzelzceļa vadlīnijām uzkrātos vai nenoteiktos parādus nedrīkst kompensēt. Kompensācija nebūtu pieļaujama, piemēram, ja būtu plānots dzēst parāda vispārējas vienības, piemēram, "parādus visiem piegādātājiem". Līdzīgi kompensācija nebūtu pieļaujama arī tad, ja ir plānots dzēst visas kreditora parāda uzkrātās vienības, piemēram, "visas saistības *vis-à-vis* konkrētu banku", kas radušās no dažādiem komponentiem, piemēram, virslimita kredītiem, garantijām vai ilgtermiņa aizdevumiem.

(96) Bulgārija plāno dzēst *BDZ Holding* parādu BGN 223,45 miljonu (EUR 114,25 miljonu) apmērā. Kā paskaidrots 35. apsvērumā un 2. tabulā, summa BGN 223,45 miljonu apmērā, uz ko attiecas dzēšana, ir finanšu saistības, kas tika uzņemtas pirms Bulgārijas iestāšanās Savienībā un kas nebija samaksātas līdz iestāšanās dienai, vai turpmākais parāds, kas radās *BDZ Holding*, aizstājot vai pārfinansējot parādu, kas bija radies pirms Bulgārijas iestāšanās Savienībā, kā dokumentēts *BDZ Holding* 2006. gada konsolidētajā finanšu pārskatā un/vai informācijā par attiecīgajiem aizdevuma maksājumiem. Katru parādu, ko plāno dzēst, var individualizēt kā izrietošu no aizdevuma līgumiem (finanšu kreditori *KfW IPEX Bank*, ERAB, *IBRD*) vai no parastām līgumattiecībām ar konkrētiem dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu sniedzējiem (VDIU) vai elektroenerģijas pakalpojumu sniedzējiem (*NEC AD*) pirms iestāšanās.

([30]) Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīva 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.).

(97) Tas pats attiecas uz *BDZ Holding* individualizētām parādsaistībām pret to obligāciju īpašniekiem, kuras emitēja 2007. gada 19. novembra obligāciju emisijā ISIN BG2100032072, un Finanšu ministriju, kad tā kļuva par *BDZ Holding* kreditoru (sk. 35. un 36. apsvērumu un 2. tabulu). Abi parādi ir labi individualizēti, un arī ieņēmumi tika izmantoti, lai pārfinansētu konkrēti noteiktu pirmsiestāšanās parādu, ko *BDZ Holding* nevarētu atmaksāt un nokārtot no saviem līdzekļiem. Tas nozīmē, ka pašlaik nesamaksātās summas ekonomiskā ziņā ir tikai uzkrātais mantotais parāds.

(98) Visbeidzot, tā kā parāds BGN 223,45 miljonu apmērā, ko ir plānots dzēst, izriet no skaidri noteiktiem un individualizētiem parādiem, kas radušies pirms Bulgārijas iestāšanās ES, nav jāpauž nostāja par to, vai saskaņā ar Dzelzceļa vadlīnijām var likumīgi dzēst citus parādus, kas ietver *BDZ Holding* nodrošinājumus un tirdzniecības saistības, kurus Bulgārija arī noteica kā pirmsiestāšanās parādu (1. tabula un 35. un 20. apsvērums) un kuru apmērs ir starpība starp BGN 806,7 miljoniem un BGN 223,45 miljoniem. Parāds šīs starpības apmērā ir izslēgts no šā lēmuma darbības jomas.

(99) Tāpēc ir secināts, ka attiecīgā pasākuma mērķis ir dzēst skaidri noteiktus un individualizētus parādus BGN 223,45 miljonu apmērā, kas radušies pirms Bulgārijas iestāšanās Savienībā.

b) **Konkrētajiem parādiem ir jābūt tieši saistītiem ar dzelzceļa transporta vai pārvaldības darbībām, dzelzceļa infrastruktūras būvi vai izmantošanu**

(100) Bulgārija norādīja, ka visi *BDZ Holding* parādi bija tieši saistīti ar pasažieru un kravu dzelzceļa pārvadājumiem (sk. 39. apsvērumu).

(101) Komisija secina, ka dzēšamie parādi patiešām radās, lai finansētu ritošā sastāva atjaunošanu un remontu, piemēram, iegādātos dīzeļa un elektriskās iekārtas vai modernizētu uzņēmumam piederošos kravas vagonus. Alternatīvi tādi parādi kā uzņēmumam VDIU nesamaksātās saistības arī finansēja *BDZ Holding* dzelzceļa pakalpojumu sniegšanu. Šīs darbības ir *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumu pamatdarbība un ir tieši saistītas ar dzelzceļa pārvadājumiem.

(102) Tāpēc Komisija uzskata, ka attiecīgie parādi ir tieši saistīti ar dzelzceļa pārvadājumiem.

c) **Dzēst parādus var tiem dzelzceļa uzņēmumiem, kam ir pārāk daudz parādsaistību, kā rezultātā ir apgrūtināta to sekmīga finanšu vadība. Atbalsts ir saderīgs, ja tas vajadzīgs, lai novērstu šādu situāciju apstākļos, kad atbilstoši prognozēm tuvākajā nākotnē šā tirgus konkurences dēļ uzņēmums nevarēs finansiāli atveseļoties**

Pārāk daudz BDZ Holding parādsaistību, kas apgrūtina tā saprātīgu finanšu vadību

(103) Bulgārija apgalvoja, ka *BDZ Holding* bija maksātnespējīgs un ar pārmērīgām parādsaistībām saskaņā ar attiecīgajiem Bulgārijas tiesību aktiem un atbilda visiem Bulgārijas tiesību aktos noteiktajiem kritērijiem, lai pret to varētu sākt maksātnespējas procesu. Tā ir pamatota norāde par pārmērīgām parādsaistībām. Turklāt Bulgārija apgalvoja, ka uzņēmums nespēja izpildīt savas finanšu saistības parādsaistību dēļ.

(104) *BDZ Holding* kopējais parādsaistību apmērs 2006. gada 31. decembrī bija BGN 806,7 miljoni un veidoja 78 % no *BDZ Holding* kopējā kapitāla (pašu kapitāls un parādi) ar parāda–aktīvu attiecību četri. *BDZ Holding* finanšu stāvoklis būtiski pasliktinājās kopš 2007. gadā. *BDZ Holding* parāda–aktīvu attiecība no 2011. gada palielinājās virs 7,5 (9) un sasniedza 14 (2012. gadā), 15 (2013. gadā), –209 (2014. gadā) un –33 (2015. gada oktobrī) ([31]). Turklāt 2015. gada oktobrī *BDZ Holding* nesamaksātās saistības, proti, BGN 499,1 miljona (EUR 255 miljonu) apmērā, veidoja 86 % no aktīvu bilances vērtības, kas bija BGN 582,4 miljoni (EUR 298 miljoni).

([31]) Saskaņā ar Kopienas Pamatnostādņu par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai 20. punkta d) apakšpunktu parāda–aktīvu attiecība, kas lielāka par 7,5 divus gadus pēc kārtas, ir viens no rādītājiem, ka uzņēmums ir nonācis grūtībās.

(105) Komisija arī secina, ka, lai gan *BDZ Holding* atmaksāja nesamaksāto parādus BGN 724 miljonu (EUR 370 miljonu) apmērā laikposmā no 2007. gada 1. janvāra līdz 2016. gada 28. septembrim, uzņēmums nav varējis pilnībā izpildīt savas finanšu saistības. Uzņēmuma nesamaksāto saistību pret starptautiskajiem kreditoriem dēļ 2015. gada 20. jūlijā Londonas Augstā tiesa noteica, ka *BDZ* ir jāsamaksā EUR 66,7 miljoni (BGN 130,4 miljoni), piemērojot kavējuma procentus gadā 8 % apmērā ([32]).

(106) Turklāt, ņemot vērā *BDZ Holding* pārmērīgās parādsaistības, bez parādu dzēšanas uzņēmumam būtu ļoti grūti izpildīt savas saistības un galu galā tas varētu tikt likvidēts.

(107) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka *BDZ Holding* ir pārmērīgas parādsaistības, kas apgrūtina tā saprātīgu finanšu vadību.

Atbalsta nepieciešamība

(108) Turklāt minētais atbalsts ir vajadzīgs, lai novērstu šādu pārmērīgu parādsaistību situāciju, kad atbilstoši prognozēm tuvākajā nākotnē šā tirgus konkurences dēļ *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi nevarēs finansiāli atveseļoties saprātīgā laikposmā.

(109) Savu parādsaistību dēļ *BDZ Holding* nespēja izpildīt visas savas finanšu saistības un neveica ieguldījumus sava ritošā sastāva modernizācijā. Tā kā netika veikti ieguldījumi ritošā sastāva modernizācijā un uzturēšanā, uzņēmuma parks ir kļuvis pārāk vecs un daļēji novecojis. Šajā saistībā Komisija secina, ka 82 % no *BDZ Passenger* pasažieru vagoniem ir vecāki par 20 gadiem, bet 74 % no tā lokomotīvēm ir vecākas par 25 gadiem. 2015. gadā aptuveni 50 % no *BDZ Cargo* lokomotīvēm bija vai nu remontā, vai nebija lietojamas. Līdzīgi 2015. gadā aptuveni 51 % no *BDZ Cargo* kravas vagoniem nebija lietojami un bija jāremontē.

(110) Bez atbalsta *BDZ Holding* nespētu samaksāt joprojām nesamaksātos parādus, kas bija radušies pirms Bulgārijas iestāšanās Savienībā, kā arī tas nespētu izmantot savus līdzekļus, lai veiktu ieguldījumus sava ritošā sastāva modernizācijā.

(111) Ilustratīvi, pamatojoties uz uzņēmuma deklarētajiem ieņēmumiem 2016. gadā (BGN 336,2 miljoni), ja nemainītos pārējie apstākļi, būtu vajadzīga vienreizēja cenu un/vai tarifu palielināšana vidēji par 66 %, lai īsā termiņā gūtu ekspluatācijas ieņēmumus BGN 223,45 miljonu apmērā, kas ir vajadzīgi, lai atmaksātu parādus, kurus ir plānots dzēst. Tomēr *BDZ Holding* meitasuzņēmumi darbojas tikai tādā ģeogrāfiskajā zonā, kas pilnībā atbilst reģionālā atbalsta saņemšanas nosacījumiem saskaņā ar Līguma 107. panta 3. punkta a) apakšpunktu. Lielam tarifu palielinājumam šādās ģeogrāfiskajās zonās varētu būt lielāka negatīvā sociālā ietekme nekā bagātākās Savienības zonās. Attiecīgi hipotētiskam cenu palielinājumam, kura mērķis ir palielināt *BDZ Holding* ieņēmumus un mazināt tā parādus līdz vajadzīgajam apmēram, ja vien tas vispār ir juridiski iespējams attiecībā uz pasažieru pakalpojumiem, uz kuriem attiecas SPS, un komerciāli ilgtspējīgi konkurētspējīgā vidē attiecībā uz kravu pakalpojumiem, varētu būt nesamērīga sociālā ietekme attiecībā uz Bulgārijas dzelzceļa pasažieriem vai uzņēmumiem, kuri izmanto *BDZ* kravu pārvadājumu pakalpojumus.

(112) Attiecīgi neviens cits ticams hipotētisks politikas pasākums, izņemot plānoto parādu dzēšanu, neļautu uzņēmumam turpināt savu darbību. Tādējādi attiecīgais pasākums ir vajadzīgs, lai novērstu *BDZ Holding* pārmērīgu parādsaistību situāciju, kad atbilstoši prognozēm tuvākajā nākotnē šā tirgus konkurences dēļ *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi nevarēs finansiāli atveseļoties.

d) **Atbalsts nedrīkst pārsniegt apjomu, kas šim nolūkam vajadzīgs**

(113) Komisija norāda, ka, ņemot vērā *BDZ Holding* finanšu stāvokli, parādu dzēšanas apjoms ir tik minimāls, cik nepieciešams, lai nodrošinātu uzņēmuma izdzīvošanu, un ir priekšnoteikums uzņēmuma finansiālai ilgtspējai. Minētais apjoms ir noteikti nepieciešams, lai veiktu nesamaksātos maksājumus kreditoriem – starptautiskajām finanšu iestādēm un VDIU. *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi joprojām nav samaksājuši saistības, kuras radās pirms 2007. gada 1. janvāra un kuras, ja netiks samaksātas, radīs labuma guvējam likvidācijas risku. Finanšu rādītāji liecina, ka maksājumus nevar veikt no pašreizējiem pašu līdzekļiem un būtu nereāli domāt, ka uzņēmums varētu būtiski palielināt savus tarifus vai cenas, lai gūtu lielākus ieņēmumus īsā termiņā.

([32]) 2015. gada 20. jūlija rīkojumi, CL-2015-000309 *FMS Wertmanagement AöR* pret *BDZ Holding*; CL-2015-000214 *Dexia Credit Local* pret *BDZ Holding*; CL-2015-000090 *KA Finanz AG* pret *BDZ Holding*.

(114) Turklāt Komisija norāda, ka laikposmā kopš iestāšanās *BDZ Holding* no saviem līdzekļiem, kuri iegūti galvenokārt no aktīvu pārdošanas, ir atmaksājis saistības, kas radušās pirms 2007. gada 1. janvāra, BGN 166 miljonu apmērā. Tā kā šīs summas, iespējams, varētu dzēst, ir saprātīgi uzskatīt, ka *BDZ Holding* varētu izmantot šos līdzekļus ritošā sastāva un sniegto pakalpojumu attīstīšanai un modernizēšanai. Uzņēmums bija atpalicis no attīstības dzelzceļa nozarē tehnisko raksturlielumu un informācijas sistēmu ziņā. Tāpēc, ciktāl *BDZ Holding* ir paļāvies arī uz pašu līdzekļiem, lai atmaksātu daļu no pirmsiestāšanās parāda, parādu dzēšana nav uzskatāma par tādu, kas pārsniegtu vajadzīgo apjomu, pat ja tas atbrīvo uzņēmumu no atmaksas saistībām un dod finansiālas iespējas ieguldīt turpmākā modernizācijā vai remonta pasākumos.

(115) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija secina, ka parādu dzēšanu nevar uzskatīt par tādu pasākumu, kas nostādītu *BDZ Holding* labvēlīgākā stāvoklī nekā vidēja, pienācīgi pārvaldīta uzņēmuma stāvoklis, kuram ir tāds pats darbības profils.

e) **Parādu dzēšana uzņēmumam nevar radīt priekšrocības konkurences ziņā, kuru rezultātā tirgū tiktu traucēta faktiska konkurence, piemēram, dažos valsts vai reģionu tirgos radot šķēršļus ārējo uzņēmumu vai jaunu tirgus dalībnieku ienākšanai tirgū**

(116) Piedāvātā parādu dzēšana ļaus *BDZ Holding* tikai normalizēt uzņēmuma ekspluatācijas darbību finansēšanu un neļaus *BDZ Holding* vai tā meitasuzņēmumiem paplašināties vai ieiet jaunos tirgos. Šajā ziņā atbalsts netraucēs attīstīt efektīvu konkurenci tirgū. Tas neietekmēs konkurentu pozīciju tirgū, un tie spēs turpināt konkurēt ar *BDZ Holding* uz tādiem pašiem nosacījumiem.

(117) Komisija arī uzskata, ka parādu dzēšana neradīs pārmērīgus konkurences un tirdzniecības izkropļojumus starp dalībvalstīm, jo tas tikai ļaus *BDZ Holding* stabilizēt savu finanšu stāvokli, ko izdarīt traucēja saistības, kuras tika uzņemtas pirms tirgus liberalizācijas. Turklāt Komisija secina, ka jauniem tirgus dalībniekiem nav traucēta iekļūšana Bulgārijas pārvadājumu tirgū. Kā paskaidrots 15. un 42. apsvērumā, papildus *BDZ Cargo* Bulgārijas dzelzceļa pārvadājumu tirgū pašlaik darbojas vēl astoņi kravu operatori. Nav pierādījumu, ka parādu dzēšana mainīs šo konkurences situāciju.

Secinājums

(118) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka valsts atbalsts parādu dzēšanas veidā (2. pasākums) BGN 223,45 miljonu (EUR 114,25 miljonu) apmērā, ko Bulgārija plāno īstenot, atbilst nosacījumiem par atbilstību iekšējam tirgum, kas noteikti Dzelzceļa vadlīniju IV nodaļā.

6.2. *3. PASĀKUMS: BDZ HOLDING UN TĀ MEITASUZŅĒMUMU ATBRĪVOŠANA NO NESAMAKSĀTO PARĀDU NOMAKSAS INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDNIEKAM (VDIU)*

(119) Tā kā Bulgārija nepaskaidroja *BDZ Holding* nesamaksāto saistību pret VDIU izcelsmi un attīstību pirms lēmuma sākt procedūru pieņemšanas, šo nokavēto saistību nepiedzīšanu varētu uzskatīt par iespējamu valsts atbalstu saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu.

(120) Saskaņā ar Bulgārijas iesniegto informāciju (sk. 4.3. iedaļu) daļa no *BDZ Holding* saistībām, kas nav samaksātas uzņēmumam VDIU, ir saistības, kuras uzņēmums uzņēmās pirms Bulgārijas iestāšanās Savienībā. Šis pirmsiestāšanās parāds daļēji (līdz BGN 26,3 miljoniem) pēc tam tika pārfinansēts ar ieņēmumiem no obligāciju emisijas 2007. gada 19. novembrī, un tas joprojām ir nesamaksāts parāds, un tāpēc uz to attiecas novērtējums saistībā ar "2. pasākumu: to parādu dzēšana, kas radušies pirms 2007. gada" 6.1. iedaļā. Citiem vārdiem sakot, uzņēmumam VDIU tika maksāts.

(121) Turklāt, lai paskaidrotu situāciju saistībā ar atlikušajām nesamaksātajām saistībām, Bulgārija iesniedza papildu informāciju par maksāšanas kārtību un VDIU veiktajiem pasākumiem (sk. 4.3. iedaļu). Kā apgalvo Bulgārija, VDIU ir veicis visus vajadzīgos pasākumus, lai piedzītu no *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem laikā nesamaksātās saistības un lai maksimāli palielinātu nesamaksāto summu atgūšanu, nesākot tiesvedību.

(122) Lai pārliecinātos, vai VDIU nebija pārmērīgi labvēlīgs pret *BDZ Holding* attiecībā uz kavēšanos un laikā nesamaksāto saistību maksājumu kārtību, Komisijai ir jānovērtē, vai tas gūtu labumu no šādas kārtības parastos tirgus apstākļos ([33]). Šajā saistībā Komisijai ir jānovērtē, vai hipotētisks tirgus ekonomikas kreditors VDIU situācijai līdzīgā situācijā, lai saņemtu maksimālo maksājumu par summām, kas tam pienākas, piekristu kavējumam un piedalītos atkārtotās sarunās par laikā nesamaksāto saistību samaksu uz līdzīgiem nosacījumiem ([34]). Citiem vārdiem sakot, Komisijai ir jānovērtē, vai VDIU rīkojās tikpat rūpīgi kā tirgus ekonomikas kreditors, pirms izvēlēties starp savu prasījumu individuālu izpildi uz vienošanās pamata un kolektīvas atgūšanas procedūras uzsākšanu, kas, iespējams, izraisītu *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumu bankrotu.

(123) Komisija norāda, ka, lai noteiktu labvēlīgāko alternatīvu, rūpīgs tirgus ekonomikas kreditors izvērtētu katras alternatīvas priekšrocības un trūkumus, ņemot vērā cita starpā atgūstamās summas, iepriekšējo ekonomisko ietekmi, atgūšanas procesa ilgumu un izmaksas ([35]).

(124) Vispirms Komisija secina, ka parādi uzņēmumam VDIU radās saistībā ar parastām un ilgtermiņa komerciālām attiecībām starp (valstij piederošiem) uzņēmumiem: *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi bija VDIU galvenie klienti un radīja vairāk nekā 70 % no tā darbības ieņēmumiem. Papildu pierādījumus tam, ka VDIU un *BDZ Holding* pastāvīgi mijiedarbojas un ir savstarpēji atkarīgi, sniedz arī *BDZ Holding* parāda izcelsme – uzņēmuma parāds VDIU bija BGN 46,5 miljoni, kas uzkrājās laikposmā no 2008. līdz 2011. gadam par dažādiem VDIU sniegtajiem pakalpojumiem (sk. 3. tabulu). Tāpēc *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumu iespējamā izstāšanās no tirgus kolektīva maksātnespējas procesa rezultātā nekavējoties būtiski negatīvi ietekmētu VDIU finanšu stāvokli. Savukārt *BDZ Holding* bankrots samazinātu VDIU peļņu un spēju pienācīgi uzturēt valsts dzelzceļa tīklu, tādējādi riskējot vēl vairāk samazināt komerciālos ieņēmumus, kurus rada citi klienti papildus *BDZ Holding* meitasuzņēmumiem.

(125) Tādējādi tirgus kreditors, kas tāpat kā VDIU būtu līdzīgās komerciālās attiecībās ar tādu savu debitoru kā *BDZ Holding*, piesardzīgi izturētos pret jebkādu hipotētisku piedzīšanas darbību, kas izraisītu tā galvenā klienta izstāšanos no tirgus, pretēji kreditoram, kuram ir vienreizēji parāda prasījumi un kurš komerciāli un finansiāli nav atkarīgs no tā, vai tā debitors turpina darboties tirgū pēc tā prasījumu piedzīšanas.

(126) Otrkārt, VDIU prasījumus pret *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem nevarētu piedzīt kā preferenciālus prasījumus hipotētiskā kolektīvā maksātnespējas procesā, kur attiecībā uz maksājumiem uzņēmumam VDIU nevarētu dot priekšroku salīdzinājumā ar citiem kreditoriem (sk. 49. apsvērumu). Turklāt lēmumā sākt procedūru noteiktais parāds uzņēmumam VDIU (BGN 45 miljonu apmērā) bija mazāks nekā parāds citiem kreditoriem (sk. 1. tabulu). Pie tam *BDZ Holding* aktīvu bilances vērtība būtu jāsamazina par likvidācijas diskontu, ja notiktu piespiedu pārdošana kolektīvā maksātnespējas procesa ietvaros. Atkarībā no aktīvu veida likvidācijas diskonts var būt līdz pat 75 % no aktīva vērtības. Tāpēc ir ļoti iespējams, ka *BDZ Holding* aktīvu likvidēšanas vērtība nebūtu pietiekama, lai segtu likvidācijas izmaksas, algas uzņēmuma darbiniekiem un visas nesamaksātās saistības, pieņemot, ka, piemēram, 2011. gadā likvidācijas izmaksas, algas darbiniekiem un visas nesamaksātās saistības bija BGN 778 miljoni, savukārt *BDZ Holding* aktīvu bilances vērtība bija BGN 933 miljoni. Attiecīgi VDIU varētu reāli sagaidīt, ka tiek atmaksāta tikai maza daļa no tam nesamaksātajiem prasījumiem, ja būtu sākts kolektīvais maksātnespējas process.

(127) Turklāt Komisija saskaņā ar iedibināto judikatūru uzskata. ka izmaksas kopā ar tiesas procesu ilgumu var ietekmēt kreditora lēmumu par to, vai turpināt uzņēmuma likvidāciju ([36]). Šajā saistībā Komisija piekrīt, ka VDIU bija īpaši ieinteresēts nevis sākt uzņēmuma likvidāciju, bet gan turpināt sadarbību ar *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem, ne tikai tāpēc, ka ņēma vērā turpmākos komerciālos ieņēmumus, kurus radītu uzņēmums *BDZ Holding*, bet arī tāpēc, lai maksimāli palielinātu iespējas atgūt nesamaksātās nepreferenciālās saistības, kas bija

([33]) Tiesas 1996. gada 11. jūlija spriedums, *SFEI* un citi, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. punkts; Tiesas 1999. gada 29. aprīļa spriedums, Spānija/Komisija, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punkts.

([34]) Komisijas paziņojums par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punktā minēto valsts atbalsta jēdzienu (2016/C 262/01), 74. punkts; Tiesas 2007. gada 22. novembra spriedums, Spānija/Komisija, C-525/04 P, ECLI:EU:C:2007:698; Tiesas 2013. gada 24. janvāra spriedums, *Frucona*/Komisija, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, 78. punkts; Tiesas 1999. gada 29. jūnija spriedums, *DMTransport*, C-256/97,ECLI:EU:C:1999:332; Tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedums, *Cityflyer*, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, 51. punkts; Tiesas 2013. gada 21. marta spriedums, Komisija/*Buczek Automotive* un Polija, C-405/2011, ECLI:EU:C:2013:186, 54.–60. punkts.

([35]) Spriedums, *Frucona*/Komisiju, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, 78. punkts; spriedums, Komisija/*Buczek Automotive* un Polija, C-405/2011, ECLI:EU:C:2013:186, 54.–60. punkts; spriedums, Eiropas Komisija/*Électricité de France (EDF)*, C-124/10P, ECLI:EU:C:2012:318, 85. punkts.

([36]) Tiesas 2013. gada 21. marta spriedums, Komisija/*Buczek Automotive*, C-405/11 P, ECLI:EU:C:2013:186, 59. punkts.

uzkrājušās līdz 2011. gada novembrim. Komisija secina, ka ilgstoša kolektīva maksātnespējas procesa sākšana izraisa grupas piespiedu likvidāciju un neskaidrs un zems atgūšanas koeficients nebūtu derīga un reāla VDIU iespēja, lai maksimāli palielinātu tā parāda prasījumu atmaksu.

(128) Patiešām, Komisija secināja, ka *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi ir regulāri apkalpojuši savus parādus uzņēmumam VDIU un attieksme pret VDIU nav bijusi atšķirīga no attieksmes pret citiem grupas privātajiem kreditoriem. Kad radās maksājumu kavējumi, *BDZ Holding* neguva labumu no atmaksas atlikšanas, jo nokavētie maksājumi uzņēmumam VDIU bija būtiski pārsniegti par 1 000 bāzes punktiem papildus Bulgārijas valsts bankas pamata procentu likmei (sk. 48. apsvērumu). Ilustratīvi Komisija uzskata, ka 1 000 bāzes punkti ir tirgum atbilstoša aizdevuma ar sliktas kvalitātes garantiju bāzes procentu starpība uzņēmumam, kas nonācis finanšu grūtībās, piemēram, *BDZ Holding* ([37]). Nesamaksātās saistības tika atmaksātas ar regulāriem tiešiem bankas pārskaitījumiem, kompensējot VDIU saistības pret *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem, kā arī ar parāda–aktīvu mijmaiņas darījumiem. Piemēram, laikposmā no 2011. līdz 2016. gadam *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi par VDIU sniegtajiem pakalpojumiem samaksāja BGN 503 miljonus (EUR 257 miljonus). Salīdzinājumā ar mazo varbūtību, ka tiks atgūta vismaz neliela daļa no VDIU prasījumiem, ja uzņēmums *BDZ Holding* tiktu likvidēts, tās parāda summas, kas tika atmaksātas VDIU līdz 2011. gadam, apstiprina *a posteriori*, ka VDIU lēmums nepiedzīt savus prasījumus bija vissaprātīgākais.

(129) Turklāt, lai gan informācija nav attiecināma tieši uz pirmsiestāšanās parādu, kas minēts lēmumā sākt procedūru, Komisija norāda, piemēram, attiecībā uz saistību maksājumu ar parāda–aktīvu mijmaiņas darījumiem, kas tika veikti pēc lēmuma sākt procedūru pieņemšanas, ka VDIU noslēdza nolīgumus ar *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem ar nesaistītu pušu darījuma nosacījumiem, kā paskaidrots 51., 52. un 53. apsvērumā, kuros bija atzīti nesamaksātie parādi, un tādējādi veicināja to atmaksu.

(130) Pamatojoties uz papildu informāciju un pierādījumiem, ko iesniedz Bulgārija, un ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka VDIU ir rīkojies kā tirgus ekonomikas kreditors, un tāpēc parādu atmaksas atlikšana un nolīgumi starp VDIU un *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumiem nav pēdējiem minētajiem devusi nekādu nepamatotu ekonomisku priekšrocību, ko tie nebūtu ieguvuši parastos tirgus apstākļos.

(131) Attiecīgi Komisija secina, ka veids, kādā *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumi risināja situāciju ar saviem nesamaksātājiem parādiem infrastruktūras pārvaldniekam (VDIU) līdz 2011. gada novembrim, neietvēra valsts atbalstu Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

(132) Tā kā nosacījumi, atbilstoši kuriem tiek noteikta valsts atbalsta esība Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, ir kumulatīvi, tā noteikumi nav attiecināmi, ja kāds no tiem nav izpildīts. Tāpēc nav jāvērtē, vai *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumu iepriekš nesamaksāto parādu uzņēmumam VDIU nemaksāšana atbilst citiem Līguma 107. panta 1. punkta nosacījumiem.

6.3. *4. PASĀKUMS: PVN ATLĪDZINĀŠANA BDZ HOLDING, KO VEIC VALSTS*

(133) Komisija sāka izmeklēšanu par 4. pasākumu, jo Bulgārija nepaskaidroja PVN atmaksas iemeslus un to, vai tas atbilda Direktīvai 2006/112/EK. Tāpēc Komisija uzskatīja, ka PVN atmaksa varētu būt iespējams valsts atbalsts saskaņā ar Līguma 107. panta 1. punktu. Tāpēc Komisija aicināja Bulgāriju sniegt papildu informāciju par iemesliem, kāpēc uzņēmumam *BDZ Holding* tika veikta PVN atmaksa.

(134) Pēc lēmuma sākt procedūru pieņemšanas Bulgārija paskaidroja, ka 4. pasākums attiecās uz nepareizi piemērota un samaksāta PVN atmaksu, jo PVN BGN 72 miljonu (EUR 36,7 miljonu) apmērā bija nepareizi samaksāts no kompensācijas par SPS, kas saņemta no Transporta ministrijas par laikposmu no 2004. gada 1. decembra līdz 2008. gada 29. februārim (sk. 55.–59. apsvērumu). Bulgārija precizēja, ka administratīvo kļūdu kompetentā valsts nodokļu iestāde atklāja pārbaudē, ko veica saskaņā ar valsts tiesību aktu piemērojamajiem noteikumiem. Minētā kļūda tika izlabota ar 2009. gada 14. janvāra Lēmumu Nr. 2900180, 2009. gada 8. jūlija Lēmumu Nr. 290900153, 2010. gada 12. augusta Lēmumu Nr. 100337 un 2011. gada februāra Lēmumu Nr. 290100380 par nodokļu atmaksu.

([37]) Komisijas paziņojums par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.).

(135) Komisija norāda, ka saistībā ar valsts atbalsta jēdzienu ir svarīga ne tikai pozitīvu ekonomikas priekšrocību piešķiršana. Priekšrocība var būt arī ekonomiskā sloga samazināšana, piemēram, nodokļu priekšrocības. Tāpēc ir jāpārbauda, vai PVN atmaksa no kompensācijas par SPS, kas saņemta no Transporta ministrijas, deva ekonomisku priekšrocību *BDZ Holding*, mazinot maksājumus, kas parasti ir iekļauti uzņēmuma budžetā ([38]), un vai PVN no kompensācijas par SPS tiešām bija nepareizi iekasēts. Nelikumīgi iekasētu nodokļu atmaksas gadījumā priekšrocības nav ([39]).

(136) Saskaņā ar Direktīvas 2006/112/EK 73. pantu attiecībā uz pakalpojumu sniegšanu, tostarp pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, summa, kurai uzliek nodokli, ir visa summa, kas veido atlīdzību, kuru pakalpojumu sniedzējs par šiem pakalpojumiem ir saņēmis vai saņems no pircēja, pakalpojumu saņēmēja vai trešās personas, tostarp subsīdijas, kas tieši saistītas ar šo pakalpojumu sniegšanas cenām. Turklāt saskaņā ar minētās direktīvas 132. pantu uzņēmumiem, kuriem ir uzticētas SPS, nepiemēro PVN atbrīvojumus.

(137) Tāpēc ir jānovērtē, vai kompensācija par SPS, ko saņēma *BDZ Holding*, bija tieši saistīta ar sniegto pakalpojumu cenu. Kompensācija par SPS bija paredzēta tam, lai kompensētu zaudējumus, ko radīja pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšana konkrētos apstākļos, piemēram, atbilstoši vilcienkilometriem, sēdvietām, biežumam un citiem kvalitatīviem kritērijiem. Jo īpaši kompensācija par SPS tiktu samazināta, ja būtu novirzes cita starpā no kilometru, sēdvietu, stundu un citiem kvalitatīviem kritērijiem, kas bija noteikti attiecībā uz sniegtajiem pakalpojumiem. Tāpēc nevar uzskatīt, ka kompensācija par SPS ir tieši saistīta ar cenu par sniegtajiem pārvadājumu pakalpojumiem, bet drīzāk tā ir kompensācija par zaudējumiem, kas radušies, pildot SPS.

(138) Turklāt Bulgārijas PVN tiesību aktos nav noteikta kompensācija par SPS tādu zaudējumu atlīdzināšanai, kuriem piemēro PVN. Kļūdu atklāja attiecīgās nodokļu iestādes pārbaudē, un tās pieņēma vairākus lēmumus (sk. 59. apsvērumu), kas atbilst Bulgārijas Nodokļu apdrošināšanas procedūras kodeksam.

(139) Attiecīgi PVN bija nepamatoti piemērots *BDZ Holding* izmaksātajai kompensācijai par SPS laikposmā no 2004. gada 1. decembra līdz 2008. gada 29. februārim. Tāpēc Komisija uzskata, ka nepamatoti iekasēta PVN atmaksa nesniedz ekonomisku priekšrocību *BDZ Holding*.

(140) Ņemot vērā to, ka nosacījumi, atbilstoši kuriem nosaka valsts atbalsta esību Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē, ir kumulatīvi, neatbilstība kādam no šiem noteikumiem ir izšķiroša. Tāpēc nav jāvērtē, vai 4. pasākums atbilst citiem Līguma 107. panta 1. punkta nosacījumiem.

(141) Tāpēc Komisija secina, ka 4. pasākums nav valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

7. **SECINĀJUMS**

(142) Ņemot vērā to, ka tika atsaukts paziņojums par pārstrukturēšanas atbalstu *BDZ Holding* (sk. 1. pasākumu 5. iedaļā), oficiālās izmeklēšanas procedūra saskaņā ar Līguma 108. panta 2. punktu attiecībā uz paziņoto pārstrukturēšanas atbalsta pasākumu ir jāizbeidz.

(143) Attiecībā uz *BDZ Holding* un tā meitasuzņēmumu parādu dzēšanu BGN 223,45 miljonu (EUR 114,25 miljonu) apmērā (2. pasākums 6.1. iedaļā) – tas ir valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē un atbilst Dzelzceļa vadlīniju saderības nosacījumiem. Tāpēc ir jāatzīst, 2. pasākums ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

([38]) Tiesas 1994. gada 15. marta spriedums, *Banco Exterior de España*, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, 13. punkts; Tiesas 2000. gada 19. septembra spriedums, Vācija/Komisija, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, 25. punkts; Tiesas 1999. gada 19. maija spriedums, Itālija/Komisija, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, 15. punkts; Tiesas 2005. gada 3. marta spriedums, *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, 36. punkts.

([39]) Tiesas 1980. gada 27. marta spriedums, *Amministrazione delle finanze dello Stato*, 61/79, ECLI:EU:C:1980:100, 29.–32. punkts.

(144) Attiecībā uz uzņēmumam VDIU nesamaksāto parādu BGN 45 miljonu apmērā (3. pasākums 6.2. iedaļā) nemaksāšanu VDIU rīkojās kā tirgus ekonomikas kreditors. Tāpēc 3. pasākums nav valsts atbalsts.

(145) Attiecībā uz nepareizi samaksātā PVN atmaksu (4. pasākums 6.3. iedaļā) – tā kā PVN bija iekasēts nepamatoti, tā atmaksa nav valsts atbalsts,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Pēc tam, kad Bulgārija atsauca savu paziņojumu par pārstrukturēšanas atbalstu, oficiālajai izmeklēšanas procedūrai saskaņā ar Līguma 108. panta 2. punktu, kas tika sākta attiecībā uz paziņoto plānoto pārstrukturēšanas atbalstu par labu *BDZ Holding EAD SA*, vairs nav priekšmeta, un tāpēc tā ir jāizbeidz.

2. pants

1. Valsts atbalsts par labu *BDZ Holding EAD SA*, kas tiek īstenots kā parādu dzēšana BGN 223 448 801 apmērā, ko Bulgārija plāno īstenot, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz Līguma 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Tāpēc parādu dzēšana ir atļauta.

2. Veids, kādā Valsts dzelzceļa infrastruktūras uzņēmums līdz 2011. gada novembrim rīkojās attiecībā uz BGN 45 miljonu vērtiem parādiem, kurus nebija samaksājuši uzņēmumi *BDZ Holding EAD SA*, *BDZ Passenger EOOD* un *BDZ Cargo EOOD*, nav valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

3. Kļūdaini samaksātā pievienotās vērtības nodokļa atmaksa BGN 72 miljonu apmērā nav valsts atbalsts Līguma 107. panta 1. punkta izpratnē.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Bulgārijas Republikai.

Briselē, 2017. gada 16. jūnijā

Komisijas vārdā –

Komisijas locekle

Margrethe VESTAGER