



Брюксел, 15.12.2010 г.
С (2010) 9423 окончателен

Относно: Държавна помощ N 402/2010 — България
Помощ за оздравяване на „Български държавни железници“
ЕАД (БДЖ)

Уважаеми господин Министър,

1. ПРОЦЕДУРА

- (1) В съответствие с член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) и с електронно уведомление от 17 септември 2010 г.¹ българските органи уведомиха Комисията за намерението си да предоставят помощ за оздравяване на „Български държавни железници“ ЕАД („БДЖ“ ЕАД²), регистрирано под номер N 402/2010 (SA.31570).
- (2) На 20 октомври 2010 г. Комисията поиска допълнителна информация. Българските органи предоставиха поисканата информация на 1 ноември и 10 декември 2010 г.

2. ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА

2.1. Бенефициерът

- (3) Мярката е в полза на „БДЖ“ ЕАД, което е изцяло държавно еднолично акционерно дружество с дейност на пазарите на транспорт на пътници и товари.

¹ Регистрирано под номер SANI 4916.

² Съкращението ЕАД (еднолично акционерно дружество) означава акционерно дружество с един единствен участник съгласно българското законодателство.

Негово Превъзходителство господин Николай Младенов
Министър на външните работи
ул. „Ал. Жендов“ № 2
1040 СОФИЯ
BULGARIA – БЪЛГАРИЯ

- (4) Предприятието е създадено в резултат на правното разделяне на 1 януари 2002 г. на предишното интегрирано държавно дружество Национална компания „БДЖ“ на две независими предприятия — едното за железопътен транспорт, а другото за инфраструктурно управление³.
- (5) До 1 януари 2010 г. „БДЖ“ ЕАД действаше на пазарите за вътрешен и международен превоз на пътници и товари.
- (6) На 26 октомври 2007 г.⁴ бяха създадени следните три дъщерни дружества, като „БДЖ“ ЕАД остана холдингова компания на групата:
- „БДЖ — пътнически превози“ ЕООД⁵: това дъщерно дружество извършва международен пътнически превоз и вътрешен пътнически превоз (100 % пазарен дял). Дейността международен пътнически превоз му е възложена от „БДЖ“ ЕАД чрез договор срещу плащане; за дейността вътрешен пътнически превоз дружеството е сключило договор за задължение за обществена услуга (ЗОУ) с компетентния орган съгласно Регламент (ЕО) № 1370/07, считано от 1 януари 2010 г.;
 - „БДЖ — товарни превози“ ЕООД извършва вътрешен превоз на товари (заедно с „БДЖ“ ЕАД имат 80 % пазарен дял); тази дейност му е възложена от „БДЖ“ ЕАД чрез договор срещу плащане; и
 - „БДЖ — тягов подвижен състав (локомотиви)“ ЕООД, което в бъдеще отново ще се слее с „БДЖ“ ЕАД, предоставя локомотиви за всички видове железопътен транспорт, както и поддръжка и ремонт.
- (7) Въпреки реорганизацията през 2007 г. „БДЖ“ ЕАД продължи да извършва товарен и пътнически превоз до 31 декември 2009 г.

2.2. Финансово състояние на „БДЖ“ ЕАД

- (8) Световната икономическа и финансова криза доведе до значителен спад в стопанската активност и транспорта на пътници и товари на национално и международно равнище. През 2009 г. са превозени 31,4 млн. пътници, което е с 2,4 млн. по-малко от 2008 г. През 2009 г. в България са превозени 10,6 млн. тона товари, което е почти два пъти по-малко от 2007 г.
- (9) През 2009 г. се засили тенденцията за спад на товарните превози в резултат на намаленото производство на главните клиенти на железопътния транспорт (например металургичния комбинат „Кремиковци“ АД). По отношение на пътническия ж.п. превоз, той се използва главно от пенсионери, студенти и други категории социално уязвими граждани.

³ Новосъздаденото дружество за инфраструктурно управление се нарича Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ).

⁴ С решение на съвета на директорите на „БДЖ“ ЕАД, регистрирано в протокол № 145 от 27 юни 2007 г., и Решение № ПД-271 от 26 октомври 2007 г. на министъра на транспорта, действащ в качеството си на орган, който упражнява правата на държавата като собственик на капитала на дружеството.

⁵ Съкращението ЕООД (еднолично дружество с ограничена отговорност) означава дружество с ограничена отговорност с един единствен участник съгласно българското законодателство.

- (10) Освен това, задълженията за обществена услуга, наложени от държавата на „БДЖ“ ЕАД (старият договор за ЗОУ е изтекъл на 31 декември 2009 г.), като единствен превозвач, извършващ пътнически превози на територията на цялата страна на достъпни цени, доведоха до дефицит за предприятието от над 137 млн. лева за периода 2005—2009 г.
- (11) Всички тези фактори повлияха отрицателно на финансите на „БДЖ“ ЕАД. Общите приходи през 2009 г. спаднаха с 126 млн. лева в сравнение с 2008 г. (43 % спад за товарните превози и 7 % спад за пътническите превози). „БДЖ“ ЕАД понесе оперативна загуба от 20 млн. лева. Дългосрочният дълг по счетоводния баланс на „БДЖ“ ЕАД се увеличи от 151,2 млн. лева на 483,5 млн. лева през 2009 г. Тази финансова ситуация доведе до недостиг на парични потоци, поради което дружеството не можеше да се разплаща своевременно със своите кредитори, доставчици и персонал.
- (12) Хроничният недостиг на средства през годините наложи в миналото вземане на кредити за доставка на нов локомотивен и подвижен железопътен състав, рециклиране и модернизация на съществуващия парк. Обслужването на кредитите допълнително намали възможностите за редовно разплащане на текущите задължения.
- (13) Българските органи посочиха, че съгласно българското търговско право „БДЖ“ ЕАД е в несъстоятелност и свръхзадължнялост и затова изпълнява критериите на българското законодателство за прилагане на процедура по обявяване в несъстоятелност⁶. По-специално, от началото на 2010 г. „БДЖ“ ЕАД не успя да погаси задълженията си към банките кредитори. До юни 2011 г. тези задължения ще възлизат на 106,6 млн. лева. Тъй като банковите кредити са обезпечени с дълготрайни активи (новозакупен подвижен състав, локомотивно депо и други сгради), съществува реален риск банките да предприемат стъпки за започване на процедура по несъстоятелност срещу дружеството и да сезират тези активи, които са от основно значение за гарантиране на транспортните дейности на дружеството. В допълнение, до 22 ноември 2010 г. „БДЖ“ ЕАД натрупа около 150 млн. лева парични задължения към доставчиците си и към управителя на железопътната инфраструктура, които също могат да започнат процедура по несъстоятелност.
- (14) Българските органи посочват, че макар „БДЖ“ ЕАД да е част от група, понесените от холдинговата компания загуби не са резултат от произволно разпределение на разходите в групата. Отношенията между дружествата в групата БДЖ се основават на договори, което според българските органи не позволява на холдинга да покрива разходите на своите дъщерни дружества. По-специално тези споразумения гласят, че услугите⁷, извършени от „БДЖ“ ЕАД, се фактурират на дъщерните дружества по пазарни условия.
- (15) Освен това, подобно на холдинговата компания, дъщерните дружества също срещат финансови затруднения. За 2009 г. техните отчетени загуби са следните:

⁶ Съгласно българското законодателство свръхзадължнялостта е положение, при което активите на дружеството не са достатъчни за покриване на паричните му задължения.

⁷ Например наемане на локомотиви и подвижен състав.

- „БДЖ — пътнически превози“ ЕООД — 11 млн. лева;
 - „БДЖ — товарни превози“ ЕООД — 26 млн. лева;
 - „БДЖ — тягов подвижен състав (Локомотиви)“ ЕООД — 12 млн. лева.
- (16) Дъщерните дружества на „БДЖ“ ЕАД бяха създадени на 26 октомври 2007 г. с цел правно разделяне на дейностите по товарен и пътнически превоз, и по-специално тези, обхванати от задължението за обществена услуга. Те са само оперативни субекти, т.е. използваните от тях активи, като подвижен състав и локомотиви, остават собственост на „БДЖ“ ЕАД. Холдинговата компания дава под наем тези активи на своите дъщерни дружества чрез договори, които според българските органи са подписани при условия на равнопоставеност. От създаването си „БДЖ — товарни превози“ ЕООД и „БДЖ — пътнически превози“ ЕООД отчитат загуби⁸. Според българските органи над половината от регистрирания капитал на „БДЖ — товарни превози“ ЕООД е изчезнал и над една четвърт от него е загубен през последните 12 месеца.
- (17) Освен това „БДЖ“ ЕАД дължи просрочени банкови заеми, сключени преди 2007 г., а именно за закупуване на подвижен състав.
- (18) Следователно затрудненията на „БДЖ“ ЕАД са вътрешни за дружеството и не се дължат на произволно разпределение на разходите в рамките на групата. Освен това, тъй като всички дружества от групата също изпитват сериозни финансови затруднения, недостигът на парични потоци за „БДЖ“ ЕАД не може да бъде покрит от неговите дъщерни дружества.

2.3. Мярката, за която е постъпило уведомление

- (19) Мярката, за която е постъпило уведомление, ще бъде предоставена под формата на заем или държавна гаранция по заем⁹. Заемът, пряко предоставен от държавата или гарантиран от нея, ще бъде в общ размер 248,6 млн. лева (127,4 млн. EUR). Българските органи поеха ангажимент, че заемът ще бъде върнат или гаранцията ще бъде прекратена в срок до шест месеца след изплащането на първия транш на дружеството, освен ако те направят уведомление за план за реструктуриране на „БДЖ“ ЕАД в срок от 6 месеца от датата на предоставяне на разрешение за оздравителната помощ от Комисията.
- (20) Заемът или държавната гаранция ще бъдат с лихвен процент от 5,15 %, изчислен въз основа на референтния лихвен процент на Комисията за България на 23.9.2010 г. (4,15 %¹⁰) плюс 100 базисни пункта¹¹.

⁸ За 2007 г. отчетените оперативни резултати са съответно 8 млн. лева и 0,3 млн. лева. За 2008 г. те възлизат съответно на 13 млн. лева и 3 млн. лева. Що се отнася до „БДЖ — тягов подвижен състав (Локомотиви)“ ЕООД, дейностите на дружеството са вътрешни за „БДЖ“ ЕАД и то ще се слее отново с холдинга. Затова фактът, че неговите загуби не са покрити от помощта за оздравяване, само намалява размера на помощта.

⁹ В зависимост от наличните държавни ресурси мярката, за която е постъпило уведомление, може да приеме формата или на заем, предоставен от държавата, или на държавна гаранция.

¹⁰ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

- (21) Мярката има за цел да посрещне краткосрочните потребности от парични потоци на холдинговата компания „БДЖ“ ЕАД през следващите 6 месеца до въвеждането на план за реструктуриране. Помощта е насочена към покриване на следните разходи, планирани за 6-месечния оздравителен период:

Разходи	млн. лева	301,2
Погасяване на просрочени задължения към доставчици	млн. лева	87.7
Погасяване на заеми	млн. лева	106.6
Погасяване на просрочени задължения към Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ)	млн. лева	62.3
Ремонт на локомотиви и вагони	млн. лева	44.6

- (22) Част от тези разходи (52,6 млн. лева) ще бъдат покрити от очакваните приходи за същия период. Следователно останалите разходи, които ще бъдат покрити от оздравителната помощ, възлизат на 248,6 млн. лева, както е потвърдено от планирането на паричните потоци (вж. приложение I).
- (23) Що се отнася до ремонтите на локомотиви и вагони, българските органи поясниха, че поради липса на ресурси основните ремонти постоянно са били отлагани, като са били извършвани само текущи ремонти, както и ремонти при случаи на повреда. Това води до постоянно влошаване на железопътните услуги, анулиране на влакове и намаляване на броя на вагоните. Всъщност вагонният и локомотивен парк на „БДЖ“ ЕАД е много остарял: 94 % от пътническите вагони са на повече от 15 години, а 97,3 % от товарните вагони са на над 20 години. Що се отнася до локомотивите, 92 % от дизеловите мотриси и 45 % от електрическите мотриси са закупени преди повече от 30 години. В резултат производителността на подвижния състав и локомотивите, притежавани от холдинга, е значително по-ниска от средната за ЕС¹².
- (24) Затова ремонтите, които ще бъдат финансирани, се смятат за належащи от българските органи през 6-месечния период, за да бъдат избегнати произшествия, повреди, дерайлиране на влакове и други инциденти, застрашаващи сигурността на транспортните услуги.

3. ОЦЕНКА НА МЯРКАТА

3.1. Наличие на помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС

- (25) Според член 107, параграф 1 от ДФЕС „всяка помощ, предоставена от държава-членка или чрез ресурси на държава-членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията

¹¹ Съгласно Съобщението на Комисията за изменение на метода на установяване на референтни и сконтгови лихвени проценти (ОВ С 14, 19.1.2008 г., стр. 6).

¹² С 39 % по-ниска от средната за ЕС за пътническите вагони на „БДЖ“ ЕАД, с 50 % за товарните вагони и с 44 % за локомотивите.

чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите-членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

- (26) Критериите, посочени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, са кумулативни. По тази причина, за да се определи дали мярката, за която е постъпило уведомление, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва да бъдат изпълнени всички от посочените условия. По-конкретно, финансовата подкрепа трябва:
- а) да се предоставя от държавата и чрез ресурси на държавата,
 - б) да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки,
 - в) да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията; и
 - г) да засяга търговията между държавите-членки.
- (27) Първо, мярката — заем от 248,6 млн. лева (127,4 млн. EUR) или гаранция за заем на същата стойност, ще бъде финансирана от националния бюджет на България и ще бъде предоставена от централните органи на държавата-членка. Така критериите за публичните ресурси и участието на държавата са несъмнено изпълнени.
- (28) Второ, мярката осигурява на „БДЖ“ ЕАД селективно икономическо предимство, тъй като цели да предостави на бенефициера достъп до ликвидност. Следователно мярката облагодетелства едно предприятие на отворен пазар.
- (29) Трето, Комисията анализира дали мярката нарушава или застрашава да наруши конкуренцията. В това отношение Комисията първо отбелязва, че България отвори пазара за железопътен товарен превоз през 2002 г. за други национални оператори.
- (30) Пазарът на ЕС за железопътен товарен превоз бе отворен за конкуренция за първи път на 15 март 2003 г. в рамките на трансевропейската железопътна мрежа за товарни превози с първия железопътен пакет¹³. Вторият пакет либерализира целия международен товарен транспорт на 1 януари 2006 г. и националния железопътен товарен транспорт на 1 януари 2007 г.¹⁴

¹³ Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1), Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензиране на железопътните предприятия (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26), Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29, Директива, последно изменена с Директива 2007/58/ЕО (ОВ L 315, 3.12.2007 стр., стр. 44)).

¹⁴ Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1), Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на

- (31) Що се отнася до пътническия транспорт, от 1 януари 2010 г. третият пакет отвори пазара на международния пътнически транспорт и макар да се отнася само за международния превоз, това включва каботажна по тези линии¹⁵.
- (32) Освен това, по принцип товарният и пътническият железопътен транспорт са в конкуренция с други видове транспорт, по-специално с пътническия, но по някои маршрути се конкурират и с въздушния, речния и морския транспорт на къси разстояния.
- (33) Затова Комисията заключава, че мярката нарушава или застрашава да наруши конкуренцията на вътрешния пазар.
- (34) Четвърто, когато предоставена от държава-членка помощ засилва позициите на дадено предприятие в сравнение с други конкурентни предприятия в търговията в рамките на Съюза, търговията трябва да се разглежда като засегната от тази помощ¹⁶. Достатъчно е получателят на помощта да се конкурира с други предприятия на пазари, отворени за конкуренция¹⁷.
- (35) В настоящото дело бенефициерът се конкурира с други предприятия, предоставящи транспортни услуги в ЕС, както се посочва по-горе в точки 27—30.
- (36) Затова разглежданата мярка вероятно ще засегне търговията в ЕС.

Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44), Директива 2004/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 96/48/ЕО на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 114) и Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕО на Съвета относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164).

¹⁵ Третият пакет бе приет през 2007 г. и включваше Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕО) № 1191/69 и (ЕО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1), Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14), Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за изменение на Директива 91/440/ЕО на Съвета относно развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44) и Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51).

¹⁶ Вж., по-специално Решение по дело Philip Morris /Комисия [1980] ECR 2671, параграф 11; дело C-53/00, Ferring, [2001] ECR I-9067, параграф 21; Дело C-372/97, Италия срещу Комисията, [2004] ECR I-3679, параграф 44.

¹⁷ Дело T-214/95 Het Vlaamse Gewest срещу Комисията [1998] ECR II-717.

- (37) С оглед на посоченото Комисията смята, че мярката, за която е постъпило уведомление, в полза на „БДЖ“ ЕАД представлява държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС.

3.2. Съвместимост на помощта

- (38) Приложимата рамка на Съюза за вземане на решение относно съвместимостта са Насоките за оздравяване и реструктуриране¹⁸ (по-нататък наричани „Насоки за ОП“). Комисията може да разреши оздравителна помощ, която е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, ако тя отговаря на критериите от Насоките за ОП, в които се посочват правилата за допустимост на дружеството за помощта и условията за разрешаване на помощта за оздравяване.

3.2.1. Допустимост на помощта за оздравяване

- (39) От точна 12, буква а) и точка 14 от Насоките за ОП следва, че само предприятията в затруднение са допустими за помощ за оздравяване.
- (40) Съгласно точка 9 от Насоките за ОП Комисията приема, че дадено предприятие е в затруднено положение, когато то е неспособно, било чрез свои собствени ресурси или чрез средства, които може да получи от своите собственици/акционери или кредитори, да се справи със загуби, които без външна намеса от страна на публичните власти почти сигурно го обричат да се оттегли от бизнеса в кратък или средносрочен период от време.
- (41) Според точка 10 от Насоките за ОП едно предприятие се смята, че се намира в затруднение, когато:
- а) в случай на дружество с ограничена отговорност, когато първоначално регистрираният му капитал е намалял с повече от половината и повече от една четвърт от този капитал, е бил загубен през предходните 12 месеца;
 - б) в случай на дружество, при което част от членовете носят неограничена отговорност за дълговете на дружеството, когато повече от половината капитал, посочен в баланса на предприятието, е изразходван и повече от една четвърт от този капитал, е бил загубен през предходните 12 месеца;
 - в) каквото и да е по вид предприятие, което отговаря на критериите на вътрешното право за прилагане на процедура по обявяване в несъстоятелност.
- (42) Както е обяснено по-горе¹⁹, „БДЖ“ ЕАД отговаря на критериите по националното законодателство за прилагане на процедура по обявяване в несъстоятелност. Затова то е предприятие в затруднение по смисъла на точна 10, буква в) от Насоките за ОП.

¹⁸ Съобщение на Комисията — Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение, ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2.

¹⁹ Виж параграф 11 по-горе.

- (43) Съгласно точка 13 от Насоките за ОП предприятие, принадлежащо на по-голяма икономическа група, обикновено не е приемливо за предоставяне на помощ за оздравяване или реструктуриране, освен когато може да се докаже, че затрудненията на предприятието са вътрешни, а не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата, като затрудненията са прекалено големи, за да може групата сама да се справи с тях.
- (44) В това отношение Комисията отбелязва, че отношенията между „БДЖ“ ЕАД и неговите дъщерни предприятия са уредени с договори, като съгласно тези договори дъщерните дружества заплащат на компанията-майка услугите, които тя им предоставя. Затова Комисията смята, че затрудненията на „БДЖ“ ЕАД са вътрешни и не произтичат от затрудненията на неговите дъщерни дружества.
- (45) Второ, Комисията направи оценка на финансовата сила на дъщерните дружества. Тя отбелязва, че те също изпитват финансови затруднения, техният капитал намалява и едно от тях, „БДЖ — товарни превози“ ЕООД, също отговаря на критериите за производство по несъстоятелност. Освен това Комисията отбелязва, че финансовата позиция на дъщерните дружества е слаба, тъй като те не притежават собствени активи.
- (46) Затова Комисията заключава, че дъщерните дружества не могат да подпомогнат компанията-майка със своите финансови ресурси. Следователно, условията по точка 13 от Насоките за ОП също са изпълнени.

3.2.2. Съвместимост на помощта за оздравяване

- (47) Насоките за ОП посочват пет условия²⁰, при които може да бъде предоставена помощ за оздравяване. Следователно, Комисията трябва да гарантира, че тези условия са изпълнени по отношение на настоящия случай.
- (48) Първо, *„заемът трябва да е заем с лихва, най-малкото сравнима с тези, наблюдавани при заемите за предприятия в добро състояние, и по-специално с референтните ставки, приети от Комисията; всеки заем трябва да бъде изплатен и всяка гаранция трябва да е издадена за период не по-дълъг от шест месеца, считано от изплащането на първия транш към предприятието“*²¹.
- (49) Бележка под линия 1 под таблицата за кредитните маржове в Съобщението на Комисията за референтните лихвени проценти²² (понататък наричано „Съобщение от 2008 г.“) гласи, че „в случаите на помощ за оздравяване се прилага едногодишният IBOR, увеличен най-малко с 100 базисни пункта“.

²⁰ Точка 25 от Насоките за ОП

²¹ Точка 25, буква а) от Насоките за ОП.

²² Съобщение на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти (ОВ С 14, 19.1.2008 г., стр. 6).

- (50) Заемът от 248,6 млн. лева или държавната гаранция за такъв заем със срок от 6 месеца, за които е получено уведомление, трябва да бъдат с лихвен процент от 5,15 %, изчислен като 4,15 % (референтен лихвен процент на Комисията за България на 23.9.2010 г.) плюс 100 базисни пункта. Затова мярката съответства на точка 25, буква а) от Насоките за ОП и на съобщението от 2008 г.
- (51) Второ, *„помощите трябва да са юридически обосновани на основание сериозни социални затруднения и да нямат прекомерно въздействие спрямо другите държави-членки“²³.*
- (52) Със своите 13 000 служители „БДЖ“ ЕАД е важен работодател. Служителите са тясно специализирани в железопътния транспорт и биха срещнали големи трудности за намиране на нова работа. Следователно, помощта е юридически обоснована на сериозни социални затруднения.
- (53) Що се отнася до възможното прекомерно въздействие спрямо другите държави-членки, Комисията отбелязва, че помощта за оздравяване е с определен срок и е ограничена до сумата, необходима за възстановяване на просрочените дългове на кредиторите и за осигуряване на нормалната поддръжка на подвижния състав. Вследствие на това помощта за оздравяване няма да позволи на „БДЖ“ ЕАД да увеличи наличния си капацитет. „БДЖ“ ЕАД не действа на националните пазари за железопътен товарен превоз и пътнически превоз в други държави-членки. Затова Комисията заключава, че помощта няма прекомерно въздействие спрямо другите държави-членки.
- (54) Следователно, Комисията смята, че е спазена точка 25, буква б) от Насоките за ОП.
- (55) Трето, според точка 25, буква в) от Насоките на ОП помощите за оздравяване трябва *„при уведомяването им да са придружени от ангажимент, поет от държавата-членка, да съобщи на Комисията, в срок не по-дълъг от шест месеца след разрешаването на мерките за оздравяване, плановете за реструктуриране или ликвидация или да представи доказателство, че заемът е бил изплатен изцяло, и/или че гаранцията е била отменена“.*
- (56) В настоящия случай това условие е изпълнено, тъй като в уведомлението за мярката българските органи поемат ангажимента да изпратят на Комисията всеобхватен план за реструктуриране на „БДЖ“ ЕАД в срок от шест месеца от датата на разрешаване на помощта за оздравяване. Българските органи посочват също, че имат намерение, в случай че мярката е заем, той да бъде погасен в края на шестте месеца, или в случай на държавна гаранция, да прекратят гаранцията в рамките на същия период.
- (57) Четвърто, съгласно точка 25, буква г) от Насоките за ОП помощите за оздравяване трябва *да бъдат ограничени до сумите, необходими за задържането на предприятието на пазара за периода, през който е разрешена помощта;* суми могат да включват помощ за спешни структурни мерки в съответствие с точка 16; необходимите суми се

²³

Точка 25, буква б) от Насоките за ОП.

определят според потребностите от ликвидни средства на дружеството, произтичащи от неговите загуби; при определяне на тези суми, ще се обръща внимание на крайния резултат от прилагането на формулата, описана в приложението; всяка помощ за оздравяване, надвишаваща резултата при изчислението, трябва да бъде съответно обяснена.

- (58) Комисията отбелязва, че заемът от 248,6 млн. лева или държавната гаранция за този заем от 248,6 млн. лева²⁴ надвишава сумата, която би се получила при прилагане на формулата от приложението към Насоките за ОП.
- (59) Затова Комисията трябва да провери дали сумата е ограничена до потребностите от ликвидни средства, произтичащи от загуби, включително спешните структурни мерки, и дали фактът, че помощта надхвърля сумата, която би се получила при прилагане на формулата, е надлежно обяснен от българските органи.
- (60) Комисията отбелязва, че от прегледа на данните, предоставени от българските органи, следва, че помощта цели възстановяване на най-спешните задължения към доставчици, банки и инфраструктурния оператор (НКЖИ), както и за покриване на разходите за важни и неотложни ремонти на подвижния състав и локомотивите, които не могат повече да бъдат отлагани²⁵.
- (61) Действително формулата от приложението към Насоките за ОП изчислява нуждата от парични средства за 6-месечния оздравителен период въз основа само на нуждата от парични средства през предходната година на извършване на дейност, т.е. 2009 г. Въпреки това, в настоящата ситуация БДЖ не само се нуждае да покрие дефицита от парични средства, получен от нейните операции през шестте месеца, но също и да се освободи от натрупаната досега тежест, т.е. от прекомерно големия просрочен дълг, натрупан преди или след 2009 г., и дефицита за ремонт на подвижния състав.
- (62) Комисията смята, че покриването чрез помощта за оздравяване на просрочените дългове към банки, доставчици и инфраструктурния оператор, натрупани преди 2009 г., представлява спешна структурна мярка. Всъщност размерът на годишно закупените активи (оперативни разходи с изключение на персонал и амортизации) е намалял от над 400 млн. лева през 2009 г. на под 190 млн. лева²⁶ през 2010 г. В резултат размерът на просрочените дългове към банки и доставчици в момента представлява 100 % от годишния размер на закупените активи. Краткосрочните задължения са нараснали от 28 % от общите активи през 2008 г. до 41 % през 2010 г. Периодът на плащане, който представлява очакваният среден брой дни, необходими на „БДЖ“ ЕАД за извършване на плащания към доставчиците, се е увеличил от 139 дни в края на 2009 г.

²⁴ Предвид тежкото финансово положение на „БДЖ“ ЕАД, цялата сума, покрита от гаранцията, ще трябва да се разглежда като държавна помощ съгласно точка 4.1 от Известието на Комисията за прилагане на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции (ОВ С 155, 20.6.2008 г., стр. 10).

²⁵ Трябва да се отбележи, че наскоро имаше няколко тежки инцидента с локомотиви и подвижен състав, някои от които с човешки жертви.

²⁶ Годишна база, получена с линейна екстраполация на данните от 30.9.2010 г.

до 328 на 30 септември 2010 г. При настоящите обстоятелства „БДЖ“ ЕАД изглежда е достигнало до граница, при която неплащането на просрочените дългове на кредиторите вече не може да бъде оправдано. Влошаването на перспективите за плащане на кредиторите също увеличава риска от отказ на доставчиците да предоставят стоки или услуги. Следователно, Комисията смята, че покриването на дълговете към банки, доставчици и инфраструктурния оператор чрез помощта за оздравяване съответства на условието помощта да бъде ограничена до сумата, необходима за задържането на предприятието на пазара.

- (63) Що се отнася до ремонта на подвижния състав и локомотивите, Комисията отбелязва факта, че „БДЖ“ ЕАД използва много стари вагони и локомотиви, като по-голямата част от тях са по-стари от 15 или 30 години, което ги прави много по-слабо ефективни от средното за ЕС. Следователно Комисията признава, че ремонтите също представляват спешна структурна мярка, необходима за гладкото и безопасно предоставяне на железопътни услуги.
- (64) Комисията отбелязва, че заемът или държавната гаранция в никакъв случай няма да доведат до увеличаване на капацитета на „БДЖ“ ЕАД, а ще направят дружеството способно да гарантира своите железопътни услуги съобразно с правилата за безопасност и сигурност. Следователно, условията по точка 25, буква г) от Насоките за ОП са спазени.
- (65) И накрая, съгласно точка 25, буква д) от Насоките за ОП помощите трябва да спазват условието „един път — последен път“. Според точка 75 от Насоките за ОП *„когато помощта за оздравяване или реструктуриране е получена от бизнес група, Комисията обикновено няма да разрешава по-нататъшна помощ за оздравяване или реструктуриране за самата група или за някой от субектите, принадлежащи към нея, освен ако не са изтекли 10 години от предоставянето на помощта за оздравяване или приключването на периода за реструктуриране, или прилагането на плана за реструктуриране е било спряно в зависимост от това кое от двете е настъпило последно.“*
- (66) В тази връзка Комисията отбелязва, че Комисия за защита на конкуренцията в България издаде на 14 април 2005 г. решение, с което разрешава публичната подкрепа за „БДЖ“ ЕАД съгласно член 7 от българския Закон за държавните помощи.
- (67) Комисията трябва да провери дали фактът, че Комисията за защита на конкуренцията в България е разрешила през 2005 г. публичната подкрепа за „БДЖ“ ЕАД, възпрепятства достъпа на „БДЖ“ ЕАД до помощ за оздравяване въз основа на принципа „един път — последен път“.
- (68) Комисията отбелязва, че „БДЖ“ ЕАД не е било компенсирано по подходящ начин за извършване на задълженията за обществена услуга, които са му били наложени. В резултат предприятието е натрупало значителни загуби. С разрешаването на публична подкрепа през 2005 г. държавата е покрила тези загуби преди присъединяването с оглед на подготовката на компанията за влизането в ЕС и отваряне на пазарите на ж.п. транспорта за конкуренция.

- (69) Следователно, Комисията заключава, че публичната подкрепа не представлява помощ за оздравяване или реструктуриране за целите на точка 72 от Насоките на ОП. Следователно, Комисията смята, че е спазена точка 25, буква д) от Насоките за ОП.

3.3. Решение

- (70) Имайки предвид горепосоченото, Европейската комисия реши да не повдига възражения спрямо въпросните мерки поради факта, че помощта е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

Ако това писмо съдържа поверителна информация, която не трябва да се предоставя на трети страни, моля уведомете Комисията за това в срок от петнадесет работни дни от датата на получаването му. Ако в рамките на посочения срок Комисията не получи мотивирано искане, ще се счита, че сте съгласни пълният текст на това писмо да бъде предоставен на трети страни и публикуван в автентичната езикова версия в интернет сайта:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_en.htm;

Искането трябва да бъде изпратено с препоръчано писмо или по факс до:

European Commission
Directorate-General for Competition
B-1049 Brussels
Факс: +0032 (0) 2 2961242

С уважение,
За Комисията

Joquín ALMUNIA
Заместник-председател на
Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„БДЖ“ЕАД

Паричен поток за периода дек. 2010 г. - юни 2011 г.

	ОБЩО
A. Паричен поток от основни дейности	
приходи	228.276
- приходи от превоз на пътници и товари	88.562
- приходи от даване под наем на подвижен състав	25.903
- приходи от даване под наем на локомотиви	110.591
- други приходи	3.220
плащания	325.609
- разходи за персонал	39.723
- гориво	16.943
- електроенергия	20.007
- материали и резервни части	3.990
- услуги	8.400
- други разходи	559
- организиране на транспорт	86.013
- просрочени задължения към доставчици	87.725
- просрочени задължения към НКЖИ	62.249
Нетен паричен поток от основни дейности (A)	(97.333)
B. Паричен поток от инвест. дейности	
Приходи	
- продажба на активи	
плащания	44.573
- ремонт и модернизация на:	
пътнически вагони	23.003
товарни вагони	8.726
локомотиви	12.844
Нетен паричен поток от инвестиционни дейности (B)	(44.573)
B. Паричен поток от финансови дейности	
Приходи	
заеми, временна финансова помощ	
Плащания	106.695
Просрочени плащания по заеми	38.384
капитал и лихви	68.311
Нетен паричен поток от финансови дейности (B)	(106.695)
Изменение за периода A+B+B	(248.601)
Наличен паричен поток в началото на периода	
Наличен паричен поток в края на периода	

Извънредни плащания за покриване
(1)+(2)+(3)+(4)= 301,2

Но помощта е до (5), т.е. реалната нужда = 248,6

Разликата от около 52,6 се очаква да бъде покрита от излишните средства от операциите на компанията за периода.

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)