

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 32



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

64. évfolyam

2021. január 29.

Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

HATÁROZATOK

★ A Bizottság (EU) 2021/69 határozata (2020. február 24.) a Románia által a CFR Marfă részére nyújtott SA.43549. (2017/C.) (korábbi 2017/FC., 2016/NN. és 2015/EO.) számú állami támogatásról (az értesítés a C(2020) 1115. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 1

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

AZ Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 2015. július 13-i (EU) 2015/1589 tanácsi rendeletnek a szolgálati titoktartási kötelezettség hatálya alá tartozó információ felfedésének tilalmára vonatkozó 30. és 31. cikke értelmében e határozat közzétett változatában nem szerepelnek bizonyos információk. A kihagyásokat [...] jelöli.	NYILVÁNOS VÁLTOZAT E dokumentum közzététele kizárólag tájékoztatási célokat szolgál.
---	--

A BIZOTTSÁG (EU) 2021/69 HATÁROZATA

(2020. február 24.)

a Románia által a CFR Marfă részére nyújtott SA.43549. (2017/C.) (korábbi 2017/FC., 2016/NN. és 2015/EO.) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2020) 1115. számú dokumentummal történt)

(Csak a román nyelvű szöveg hiteles.)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ⁽¹⁾, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

- (1) Románia 2015. szeptember 24-i levelében arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfa CFR S.A. állami tulajdonú vasúti árufuvarozó vállalat (a továbbiakban: CFR Marfă) részéről a CFR Infrastructură állami tulajdonú pályahálózat-működtető, valamint különféle társadalombiztosítási és adóigazgatási szervek felé fennálló 1 669 millió RON (megközelítőleg 363 millió EUR ⁽²⁾) köztartozást 2013 júniusában saját tőkévé alakította ⁽³⁾. A Romániától kapott tájékoztatás alapján a Bizottság úgy határozott, hogy hivatalból eljárást indít a CFR Marfă javára hozott intézkedések ügyében, amelyet az SA.43549 (2015/CP) állami támogatási ügyszámon vett nyilvántartásba.

⁽¹⁾ HL C 198., 2018.6.8., 16. o.

⁽²⁾ Az ebben a határozatban használt átváltási árfolyam megegyezik az eljárás megindításáról szóló határozatban használt és az Európai Központi Bank honlapján 2017. szeptember 13-án feltüntetett árfolyammal, tehát: 1 EUR = 4,6 RON. Az EUR-ban megadott összegek csak tájékoztatási célt szolgálnak, a hivatalos összegek RON-ban szerepelnek. https://www.ecb.europa.eu/stats/policy_and_exchange_rates/euro_reference_exchange_rates/html/eurofxref-graph-ron.en.html

⁽³⁾ 2013. június 12-i 61/2013. sz. sürgősségi rendelet bizonyos pénzügyi és adóintézkedések szabályozásáról, megjelent a Román Hivatalos Közlöny 2013. június 18-i 363. számában.

- (2) A Bizottság 2015. november 17-i, 2016. július 6-i és 2017. április 6-i levelében további felvilágosítást kért a CFR Marfă javára végrehajtott intézkedésekről. Románia 2015. december 24-i, 2016. augusztus 10–11-i és 2017. május 12-i levelében válaszolt. Románia emellett 2016. október 5-én előzetesen bejelentette a hitel-tőke konverziót, ezt az előzetes bejelentést pedig bevonták a fent említett, hivatalból megnyitott állami támogatási ügybe.
- (3) 2017. március 6-án hivatalos panasz (a továbbiakban: a panasz) érkezett a Bizottsághoz a *Romániai Vasúti Magánfuvarozók Szövetségétől* (a továbbiakban: a panaszos vagy OPSFPR, ami az *Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din Romania* rövidítése) ⁽⁴⁾, amely a Romániában a vasúti áru fuvarozás területén működő magánvállalatok érdekeit képviseli. A Bizottság 2017. április 6-án megküldte a panaszt Romániának, egyúttal további szakmai tájékoztatást kért. Románia 2017. május 12-én tette meg észrevételeit a panaszról.
- (4) A panaszos szeptember 19-én kiegészítést nyújtott be a panaszhoz a Bizottságnak. A kiegészítés nyilvános változatát a Bizottság észrevételezés céljából továbbította Romániának. Románia 2017. október 6-án válaszolt.
- (5) 2017. december 18-i levelében a Bizottság tájékoztatta Romániát arról a határozatról, hogy az említett támogatással kapcsolatban megindítja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti hivatalos vizsgálati eljárást.
- (6) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁵⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy tegyék meg a támogatásra/intézkedésre vonatkozó észrevételeiket.
- (7) A Bizottság 2018. február 20-án kapta meg Románia első észrevételeit az eljárás megindításáról szóló határozatról.
- (8) 2018. július 6-án más érdekelt felektől is érkeztek észrevételek a Bizottsághoz. A Bizottság 2018. július 16-án továbbította őket Romániának, hogy biztosítsa a tagállam számára a válaszadás lehetőségét. Románia 2018. augusztus 14-i levelében válaszolt a harmadik felek észrevételeire.
- (9) A Bizottság ezt követően több alkalommal, nevezetesen 2018. november 14-én és 2019. március 15-én tájékoztatást kért Romániától, a tagállam pedig 2018. december 19-én, illetve 2019. június 27-én, július 9-én, szeptember 13-án és november 6-án válaszolt.
- (10) A Bizottság több megbeszélést tartott a román hatóságokkal. A legutóbbira 2019. július 24-én került sor, amelyet követően a Románia 2019. szeptember 13-án kiegészítő tájékoztatást nyújtott.

2. A TÁMOGATÁS RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. A kedvezményezett

- (11) A CFR Marfă 100 %-ban állami tulajdonú részvénytársaság (a továbbiakban: állami tulajdonú vállalat), amely vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokat nyújt, és multimodális terminálokat üzemeltet. Románia egyedüli részvényesként a Közlekedési Minisztériumon keresztül végzi a vállalat igazgatását és felügyeletét (például az éves költségvetésre vonatkozóan).
- (12) A CFR Marfă részvénytársaságot 1998. október 1-jén jegyezték be a hagyományosan meglévő, vertikálisan integrált román állami vasúti társaság, a *Societatea Națională Căile Ferate Române* (a továbbiakban: SNCFR) ⁽⁶⁾ átszervezését követően, amelynek eredményeként a következő öt, egymástól független vállalat jött létre: a CFR Infrastructură (azaz a CFR SA, a 100 %-ban állami tulajdonú pályahálózat-működtető, a továbbiakban: CFR Infrastructură), a CFR Marfă, a CFR Călători (a 100 %-ban állami tulajdonú vasúti személyszállító), a CFR Gevaro (étkező- és hálókocsikhoz kapcsolódó szolgáltatásokat nyújt) és a *Societatea de Administrare Activă Feroviare* (azaz a SAAF, az eladásra, bérbeadásra vagy leselejtezésre szánt, felesleges vasúti járműveket kezelő vállalat).

⁽⁴⁾ A panasz benyújtásának időpontjában a Szövetségnek 16 tagja volt, közülük 13-an foglalkoznak vasúti áru fuvarozással (nem pedig vasúti személyszállítással). Ezek a tagok a Grup Feroviar Român S.A. (a továbbiakban: GFR), a Deutsche Bahn Cargo Romania (a továbbiakban: DB Cargo Romania), az Unicom Tranzit SA (a továbbiakban: Unicom Tranzit), a Cargo Trans Vagon S.A. (a továbbiakban: Cargo Trans Vagon), a Transferoviar Grup S.A. (a továbbiakban: Transferoviar Grup), a Vest Trans Rail S.R.L. (a továbbiakban: Vest Trans Rail), a Servtrans Invest S.A. (a továbbiakban: Servtrans Invest), a Tehnotrans Feroviar S.R.L. (a továbbiakban: Tehnotrans), a Via Terra Spedition, a Rail Cargo Carrier Romania (az osztrák Rail Cargo Group vállalatcsoport tagja), a Tim Rail Cargo, a Rail Force S.R.L. és a Trans Expedition Feroviar S.R.L.

⁽⁵⁾ Vö. az 1. lábjegyzettel.

⁽⁶⁾ 12/1998. sz. sürgősségi kormányrendelet az SNCFR átszervezéséről és a vasúti szállításról.

- (13) A CFR Marfă vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokat nyújt többek között szén, cement, vegyipari termékek, gabonafélék és olaj, fa, só és fémek belföldi szállítására vonatkozóan, emellett multimodális terminálokat üzemeltet, és kiegészítő szolgáltatásokat, köztük lerakat-, tüzelőanyag-ellátási és logisztikai szolgáltatásokat nyújt. A CFR Marfă ügyfélkörébe főként más állami tulajdonú vállalatok, például a CE Hunedoara, az egykori vegyipari gyártó Oltchim, a Salrom és távhőszolgáltató vállalatok tartoznak.
- (14) A vasúti áru fuvarozás 2017-ben a romániai áru fuvarozási piac 30,2 %-át tette ki, szemben a 2013. évi 30,7 %-kal és a 2007. évi mindössze 24,9 %-kal ⁽⁷⁾. Ehhez képest a közúti fuvarozás piaci részesedése nagyobb, 2007-ben 53,5 %, 2013-ban 40,3 %, 2017-ben pedig 42,4 % volt, a belvízi szállítás pedig 2007-ben 25,2 %-os, 2013-ban 29 %-os, 2017-ben pedig 27,4 %-os piaci részesedéssel rendelkezett ⁽⁸⁾.
- (15) Románia 1998-ban megnyitotta vasúti hálózatát a külföldi vasúti áru fuvarozók előtt ⁽⁹⁾. Románia 2007. évi uniós csatlakozása óta a CFR Marfă volumen (ezer tonna fuvarozott áru) alapján kifejezett piaci részesedése a vasúti áru fuvarozási ágazatban folyamatosan csökkent: 2007-ben [70–80] % volt, 2014-ben már csak [50–60] %, 2018-ban pedig csupán [40–50] %. A CFR Marfă fuvarozási távolság (tonnakilométer) alapján kifejezett piaci részesedése szintén visszaesett: míg 2007-ben [60–70] % volt, addig 2014-ben csak [40–50] %, 2018-ban pedig mindössze [30–40] % ⁽¹⁰⁾. Ez azt jelenti, hogy a CFR Marfă [5–10] %-os részesedéssel rendelkezett a teljes romániai áru fuvarozási piacon, ezzel szemben a vasúti magán fuvarozók együttes piaci részesedése [10–20] % volt ⁽¹¹⁾.

1. táblázat

A piaci CFR Marfă (vasúti áru fuvarozási) részesedésének alakulása, 2007–2018

Piaci részesedés (%)		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (*)
a fuvarozott áruk volumene alapján	CFR Marfă	[70–80]	[60–70]	[50–60]	[50–60]	[60–70]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[40–50]	[40–50]	[40–50]
	Más vasúti áru fuvarozók	[20–30]	[30–40]	[40–50]	[40–50]	[30–40]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]
fuvarozási távolság (tkm) alapján	CFR Marfă	[60–70]	[50–60]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[40–50]	[30–40]	[30–40]	[30–40]
	Más vasúti áru fuvarozók	[30–40]	[40–50]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[50–60]	[60–70]	[60–70]	[60–70]	[60–70]

(*) 2018 csak első kilenc hónapja.

Forrás: Románia 2015. december 24-i beadványa; Románia 2017. május 12-i válaszáának 2. melléklete; Románia 2019. június 27-i válaszáának 29.1. pontja.

⁽⁷⁾ Lásd Románia 2. kérdésre adott válaszáat, Románia 2017. május 12-i válaszáának 2. mellékletét és az Eurostat alábbi címen elérhető adatait: https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=t2020_rk320&language=en

⁽⁸⁾ Ugyanott.

⁽⁹⁾ A 12/1998. sz. sürgősségi kormányrendelet 15. cikkének (2) bekezdése.

⁽¹⁰⁾ Lásd Románia 2019. június 27-i válaszáának 49–51. pontját.

⁽¹¹⁾ Lásd Románia 2. kérdésre adott válaszáat, Románia 2017. május 12-i válaszáának 2. mellékletét és Románia 2018. június 27-i válaszáának 29.1. pontját.

- (16) Az eljárás megindításáról szóló határozat meghozatalának időpontjában megközelítőleg húsz vasúti árufuvarozó működött a román piacon. A CFR Marfă legnagyobb versenytársai kivétel nélkül magánszereplők, piaci részesedésük pedig a következő szerint alakul (tonnakilométer alapján): SC Group Feroviar Roman SA ⁽¹²⁾ (a továbbiakban: GFR; 20–30) % 2012-ben és [20–30] % 2016-ban), SC Unifertrans SA ([5–10] % 2012-ben és [5–10] % 2016-ban), SC Cargo Trans Vagon SA ([5–10] % 2012-ben és [0–5] % 2016-ban), SC DB Schenker Rail Romania ([5–10] % 2012-ben és [10–20] % 2016-ban), SC Transferoviar Grup SA ([0–5] % 2012-ben és [0–5] % 2016-ban), valamint Rail Cargo Carrier Romania ([0–5] % 2016-ban) ⁽¹³⁾. A román vasúti árufuvarozási piacon működő fuvarozók száma immár huszonnyolcra nőtt ⁽¹⁴⁾.

2.2. A CFR Marfă pénzügyi nehézségei a 2013-ban meghiúsult privatizáció előtt

- (17) Az elmúlt évtizedben a CFR Marfă üzleti tevékenysége fokozatosan szűkült. A CFR Marfă által fuvarozott teheráru volumene 2007 és 2016 között folyamatosan, [...] ezer tonnáról [...] ezer tonnára csökkent (lásd alább a 2. táblázatot).

2. táblázat

A CFR Marfă által fuvarozott teheráru volumene tonnában, árukategóriánként, 2007–2017

Ezer tonna	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fuvarozott teheráru-volumen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Forrás: Románia 2015. december 24-i beadványa; Románia 2017. május 12-i válaszána 1. melléklete; Románia 2018. december 19-i válasza E. szakaszának 13. pontja.

- (18) A CFR Marfă üzleti tevékenységének csökkenésével a személyi állományt is fokozatosan leépítették: a teljes munkaidős egyenértékben kifejezett létszám 2009-ben még 15 992 fő volt, 2014-ben már csupán 6 508 fő, 2016-ban 6 155 fő, 2018-ban pedig mindössze 5 717 fő (lásd a lenti 3. táblázatot).

3. táblázat

A CFR Marfă teljes munkaidős egyenértékben kifejezett alkalmazotti létszáma, 2009–2018

Teljes munkaidős egyenérték	1999	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Alkalmazotti létszám	29 289	15 992	10 813	8 257	9 053	8 767	6 508	6 454	6 155	5 995	5 717

Forrás: Románia 2015. december 24-i beadványa, Románia 2017. május 12-i válaszána 1. melléklete, a vállalat éves mérlegei ⁽¹⁾ és Románia 2019. június 27-i válaszána 49. pontja.

⁽¹⁾ Az éves beszámolók a CFR Marfă honlapján érhetők el (például: <http://www.cfrmarfa.cfr.ro/images/stories/financiar/indicatori%20financiar/indicatori%20financiar%20conform%20bilantului%20depus%20pe%20anul%202017.pdf>)

- (19) A fenti (15) és (16) preambulumbekkezdésben ismertetett tényezők hátrányosan befolyásolták a CFR Marfă pénzügyi helyzetét. A lenti 4. táblázatban szereplő adatok alapján a CFR Marfă éveken át pénzügyi nehézségekkel küzdött.

4. táblázat

A CFR Marfă fő pénzügyi mutatói, 2009–2016

Millió RON	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Teljes árbevétel	1 097,30	1 056,10	1 150,00	1 020,60	961,50	954,90	775,94	673,61

⁽¹²⁾ A GFR a Grampet Group tagja. Ez a vállalatcsoport tizennégy, Közép- és Délkelet-Európában működő vállalatból áll.

⁽¹³⁾ Lásd Románia bizottsági tájékoztatókérésre adott, 2017. május 12-i válaszána 1. mellékletét.

⁽¹⁴⁾ Románia 2019. június 27-i válaszána 51.2. pontja.

Millió RON	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
EBITDA	– 186,60	– 97,10	25,10	– 41,50	– 89,70	17,70	27,56	– 43,69
Kamatráfordítások	31,40	29,40	27,00	23,10	16,00	12,90	8,98	5,62
Összes tartozás	1 261,60	1 673,40	1 891,20	2 186,60	666,30	720,20	788,25	868,13
Saját tőke	93,60	– 343,50	– 471,90	– 904,60	566,20	540,50	405,21	302,00
Jegyzett tőke	247,33	248,15	251,60	263,96	1 987,54	1 988,35	2 012,12	2 012,12
Egyéb tőke	– 153,69	– 591,62	– 723,50	– 1 168,58	– 1 420,20	– 1 447,69	– 1 606,91	– 1 710,13
— Átértékelési tartalék	93,91	120,62	107,98	106,46	114,90	101,99	88,08	88,08
— Tartalékok	236,22	253,62	266,15	279,17	293,50	306,36	201,05	201,05
— Halmazott eredmény	– 141,84	– 430,59	– 1 004,18	– 1 149,12	– 1 565,68	– 1 828,88	– 1 736,85	– 1 844,48
— Éves eredmény	– 341,98	– 535,27	– 93,45	– 405,09	– 262,92	– 27,16	– 159,19	– 154,78
Elveszített részvénytőke (%)	– 62	– 238	– 288	– 443	– 71	– 73	– 20	– 15
Hitel-tőke arány	13,48	– 4,87	– 4,01	– 2,42	1,18	1,33	1,94	2,87
EBITDA/kamatfedezeti mutató	– 5,94	– 3,30	0,93	– 1,80	– 5,61	1,37	3,07	– 7,77

Forrás: Románia 2015. december 24-i beadványa; Románia 2017. május 12-i válaszáának 1. melléklete.

- (20) A CFR Marfă 2008 óta veszteséges volt ⁽¹⁵⁾. A 2009 és 2012 közötti éves veszteségek összesítve 1 149,12 millió RON-t (hozzávetőleg 250 millió EUR-t) tettek ki, és elsősorban ennek tudható be, hogy a 2009-ben még pozitív, 93,6 millió RON (hozzávetőleg 20 millió EUR) értékű saját tőke 2012-re negatívba fordult: – 904,6 millió RON (hozzávetőleg –197 millió EUR) lett. A saját tőke értéke 566,20 millió RON (hozzávetőleg 123 millió EUR) összeggel 2013-ban újra pozitív lett, ami főként az állam által elfogadott, 1 669 millió RON (hozzávetőleg 363 millió EUR) összegű hitel-tőke konverzió ⁽¹⁶⁾ volt köszönhető. A saját tőke 2013-ban (közvetlenül a 2013. évi hitel-tőke konverzió után) újra csökkent, és ez a csökkenés 2015-ben és 2016-ban is folytatódott.
- (21) Az 5. táblázatban összegzett adatok alapján a CFR Marfă már 2010-ben jelentős mértékű tartozással rendelkezett, amely teljes eszközállományának 126 %-át tette ki. A vállalat romló pénzügyi helyzetére tekintettel a CFR Marfă adósságállománya 2010 és 2012 között megközelítőleg 31 %-kal 2 186,56 millió RON-ra (hozzávetőleg 475 millió EUR-ra) nőtt, tehát az eszközállományának 171 %-át tette ki.

⁽¹⁵⁾ 2007-ben még 4,73 millió RON (hozzávetőleg 1,02 millió EUR) volt a nettó nyeresége, 2008-ban viszont már 169,45 millió RON (36,83 millió EUR) veszteséget könyvelt el. Forrás: a 2007. és 2008. évi mérlegből származó pénzügyi mutatók; a mérlegek a CFR Marfă honlapján érhetők el a következő internetcímeken: http://www.cfrmarfa.cfr.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=75%3Aindicatori-financiari-conform-bilantului-depus-pe-anul-2007-&catid=35&Itemid=194&lang=ro; és http://www.cfrmarfa.cfr.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=170%3Aindicatori-financiari-conform-bilantului-depus-pe-anul-2008-&catid=35&Itemid=194&lang=ro

⁽¹⁶⁾ Lásd a fenti (1) preambulumbekendést és a lenti 4.1.5.2. alpontot.

- (22) 2012-ben a CFR Marfă összes kötelezettségeinek 87 %-a rövid lejáratú (egy éven belül esedékes) kötelezettség, ezen belül szállítói kötelezettség, adófizetési kötelezettség és egyéb kötelezettség volt (lásd a lenti 5. táblázatot).

5. táblázat

A CFR Marfă tartozásainak áttekintése, 2010–2016

Millió RON	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Céltartalék	215,72	96,92	61,1	31,69	1,97	2,68	1,55
Hosszú lejáratú hitelek	324,74	272,82	223,77	169,95	113,23	57,15	—
Halasztott bevétel	2,24	2,49	2,23	2,49	1,61	1,73	1,4
Hosszú lejáratú kötelezettségek	542,7	372,23	287,1	204,13	116,81	61,56	2,95
Szállítói kötelezettségek*	556,36	709,55	841,85	301,12	448,10	604,60	731,54
Rövid lejáratú hitelek	97,38	89,06	83,02	67,23	77,55	83,50	81,46
Adók	310,86	487,48	631,57	52,15	69,00	14,07	30,79
Egyéb kötelezettségek	166,13	232,86	343,02	36,30	8,25	24,52	21,39
Rövid lejáratú kötelezettségek	1 130,73	1 518,95	1 899,46	456,80	602,90	726,69	865,18
Összes tartozás	1 673,43	1 891,18	2 186,56	660,93	719,71	788,25	868,13
Teljes eszközállomány (= saját tőke + tartozások)	1 329,96	1 419,28	1 281,94	1 227,16	1 260,21	1 193,47	1 170,12

Forrás: Románia 2015. december 24-i beadványa; a piacgazdasági befektető elvének alkalmazása (* szállítói kötelezettségek esetében), Deloitte, 2013. március 29.; Románia 2017. május 12-i válaszána 1. melléklete; a CFR Marfă honlapján közzétett pénzügyi beszámolók;

- (23) 2010 és 2012 között a CFR Marfă szállítói kötelezettségei 53 %-kal, 562,61 millió RON-ról (hozzávetőleg 122 millió EUR) 862,43 millió RON-ra (hozzávetőleg 187 millió EUR) nőttek. A kifizetetlen szállítói kötelezettségek túlnyomó része (2012-ben az összes szállítói kötelezettség [90-100] %-a) állami tulajdonú vállalatok, egyebek mellett a CFR Infrastructură, az Informatica Feroviara⁽¹⁷⁾ és a CFR Călători felé álltak fenn (lásd a lenti 6. táblázatot).

6. táblázat

A CFR Marfă szállítói kötelezettségeinek áttekintése, 2010–2016

Millió RON	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Szállítói kötelezettségek összesen	562,61	726,74	862,43	318,72	465,70	607,68	724,17	934,66	991,88
— ebből állami tulajdonú vállalatok felé	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁷⁾ Az Informatica Feroviara a CFR Infrastructură 100 %-os tulajdonában van, és vasúti informatikai szolgáltatásokat és szoftvereket biztosít.

Millió RON	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
— ebből a CFR Infrastructură felé	412,68	582,77	716,30	213,47	348,65	505,26	623,54	826,09	860,93
az összes szállítói kötelezettségből a CFR Infrastructură felé (%)	73,35	80,19	83,06	66,98	74,86	83,15	86,10	88,38	86,80

Forrás: Románia 2019. június 27-i beadványának 39. pontja és a Bizottság saját számításai ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Kisebbségi eltérések vannak a Románia 2019. június 27-i válaszában (39. oldal) a CFR Marfă rövid lejáratú tartozásaira és szállítói kötelezettségeire vonatkozóan (összesítve és kategóriákra bontva) megadott legutóbbi számadatok, illetve a Románia által közölt vagy a vállalat honlapján elérhető éves pénzügyi beszámolóknak közzétett előző számadatok között, ami magyarázatot ad arra, miért különböznek bizonyos számadatok az 5. és a 6. táblázatban. Ezek az eltérések azonban a nyújtott támogatás szempontjából nem jelentősek, ezért a Bizottság a CFR Marfă államháztartás és CFR Infrastructură felé fennálló tartozásainak értékeléséhez a rendelkezésre álló legutóbbi adatokra támaszkodik, amelyeket Románia a 2019. június 27-i válaszában közölt.

- (24) A Románia által nyújtott tájékoztatás szerint a CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló lejárt tartozásaira késedelmi kamatot és kötbért számítottak fel (lásd a lenti 7. táblázatot).

7. táblázat

Áttekintés a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé fennálló lejárt kötelezettségekről (kamatokkal és kötbérrel együtt)

Millió RON	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Lejárt összeg, ebből	347	515,66	663,96	182,6	314,28	460,57	557,57	777,33	950,08
Késedelmi kamat és (napi) kötbér (%)	0,05	0,05	0,05	0,05	0,06	0,05	0,05	0,03	0,03
Éven belül kiszámlázott kamat és kötbér	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
A CFR Infrastructură felé fennálló összes tartozás (%)	30,57	28,08	34,44	34,15	27,65	62,24	61,78	76,57	73,23

Forrás: Románia 2019. június 27-i válaszában 36. és 39. pontja.

- (25) A CFR Marfă államháztartás felé fennálló, adótartozásokból és befizetetlen szociális hozzájárulásokból (társadalombiztosítási járulékok, egészségbiztosítási járulékok, a munkanélküli alaphoz és a különbalaphoz való hozzájárulás) álló tartozása több mint kétszeresére, a 2010. évi 376,21 millió RON-ról (hozzávetőleg 82 millió EUR) 838,47 millió RON-ra (hozzávetőleg 183 millió EUR) nőtt 2012-re (lásd a lenti 8. táblázatot).
- (26) Ezzel egyidejűleg a CFR Marfă 2010-ben fennálló magánbanki hitelállománya [...] millió RON-ról (hozzávetőleg [...] millió EUR) [...] millió RON-ra (hozzávetőleg [...] millió EUR) bővült 2012-re (lásd még a lenti (191) preambulumbekendést, amelyből kiderül, hogy a CFR Marfă előnyben részesítette a magánbanki hitelek törlesztését, valamint a bérek és a nem állami beszállítók kifizetését, míg az államháztartásnak teljesítendő kifizetéseket elhalasztotta).
- (27) A román hatóságok szerint a CFR Marfă 2013 második felétől nem rendelkezett lejárt tartozásokkal az államháztartás felé (lásd a lenti 8. táblázatot).

8. táblázat

Áttekintés a CFR Marfă részéről az államháztartás (ezen belül az ANAF, a CNPP, az ANOFM és a CNAS [szociális hozzájárulás]) felé 2008 óta fennálló lejárt tartozásokról (kamattal és kötbérrel együtt)

Millió RON	2008	2009	2010	2011	2012 (*)	2013. június (**)	2013. június után	2014	2015	2016 (***)	2017 (****)	2018
Tőkeösszeg	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Késedelmi kamat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Késedelmi kötbér	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Az államháztartás felé fennálló lejárt tartozások ÖSSZESEN	130,2	309,41	376,21	627,4	838,47	1 001,2	0	0	0	0	0	19,9

(*) A CFR Marfă 2012. évi számadatai között a CFR Marfă által az SC Intreținere și Reparații Vagoane SA-val és az SC de Transport Maritim de Coastă Ferry Boat SA-val való összefonódás keretében 2012. június 28-án átvállalt további tartozások ([...] millió RON, illetve [...] millió RON) is szerepelnek. Lásd Románia 2019. június 27-i választát a 2019. március 12-i bizottsági tájékoztatókérésben szereplő 16. és 19. kérdésre.

(**) A CFR Marfă részéről az államháztartás felé fennálló lejárt tartozás, amelyet a 2013. júliusban, a hitel-tőke konverzió után teljes egészében leírtak. Ez a számadat nem tartalmazza a CFR Infrastructură 668 millió RON összegű kötelezettségeit, amelyeket a CFR Marfă a 32/2013. és 61/2013. sz. sürgősségi kormányrendelet alapján vállalt át – lásd Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek 4. mellékletét.

(***) A késedelmi kamat és kötbér együttes összege 2013 júniusában [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) volt – lásd Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek 4. mellékletét.

(****) A 2016. és a 2017. évről lásd a lenti (89)–(90) preambulumbekendést.

Forrás: Románia 2019. június 27-i választának 18., 19. és 21. pontja; emellett a Románia által az eljárás megindításáról szóló határozatról 2018. február 20-án benyújtott észrevételek (a továbbiakban: Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei) 4. melléklete.

2.3. A CFR Marfă korábbi megírsult privatizációs kísérletei és a 2013. évi hitel-tőke konverzió

- (28) A CFR Marfă szerepel a Nemzetközi Valutaalap (a továbbiakban: IMF) és a Világbank által nyomon követett állami tulajdonú vállalatok jegyzékében⁽¹⁸⁾, emellett az Európai Unió második és harmadik fizetésimérleg-támogatási programjában is részt vett⁽¹⁹⁾. A nemzetközi hitelezők 2010-ben azt javasolták Romániának, hogy privatizálja többségi részesedését több állami tulajdonú vállalatban, köztük a CFR Marfăban is, hogy ezzel mérsékelje a fennálló és hátralékos fizetések román államháztartásra gyakorolt kedvezőtlen hatását.
- (29) A nyilvánosan hozzáférhető információk szerint Románia legalább 2007 óta szándékozott privatizálni a CFR Marfăt⁽²⁰⁾. 2010. június 16-i szándéknyilatkozatában Románia rögzítette, hogy kitarat a CFR Marfă 2011-es privatizálása mellett⁽²¹⁾.
- (30) Az IMF-fel és egyidejűleg az EU-val kötött szándéknyilatkozatban és technikai egyetértési megállapodásban⁽²²⁾ Románia által tett kötelezettségvállalásokra figyelemmel Románia a 2013. február 13-i 46. sz. kormányhatározattal elfogadta a CFR Marfăban lévő többségi részesedésének (51 %) privatizálására vonatkozó stratégiát.

⁽¹⁸⁾ Lásd az IMF és Románia közötti, 2010. február 5-i szándéknyilatkozatot és technikai egyetértési megállapodást, az IMF és Románia közötti, 2010. június 16-i szándéknyilatkozatot és technikai egyetértési megállapodást, és a következő hivatkozásokon elérhető további dokumentumokat: <http://www.imf.org/external/country/rou/index.htm?type=9998#23> (legutóbbi hozzáférés: 2016. március 31.).

⁽¹⁹⁾ Lásd például a *Balance of Payments Assistance Programme: Romania, 2013–2015* (Fizetésimérleg-támogatási program: Románia, 2013–2015) című, 2015. novemberi 312. számú intézményi tanulmány (https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/ip012_en_2.pdf) 3., 28. és 30. oldalát.

A korábbi programokról lásd még: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/ip012_en_2.pdf

⁽²⁰⁾ Lásd például a következő hivatkozásokon hozzáférhető cikkeket: http://english.banknews.ro/article/2370_ministry_of_transport_wants_1_billion_euros_from_cfr_marfa_privatisation.html, 2016. december 13-i cikk; <https://www.railwaygazette.com/news/freight-for-sale/32838.article>, 2008. március 31-i cikk (hozzáférés 2016. március 17.).

⁽²¹⁾ IMF, 2010, Romania – *Staff Report for the 2010 Article IV Consultation, Fourth Review Under the Stand-By Arrangement, and Requests for Modification and Waiver of Non-observance of Performance Criteria* – *Staff Report* (Románia – személyzeti jelentés az IMF Alapokmányának IV. cikke szerinti, 2010. évi konzultációhoz, a készenléti hitelmegállapodás szerinti negyedik felülvizsgálat, valamint teljesítménykritériumok módosítására és nemteljesítésük alóli felmentésre irányuló kérelmek); *Staff Supplement* (személyzeti kiegészítés); *Public Information Notice and Press Release on the Executive Board Discussion* (nyilvános tájékoztató és sajtóközlemény az igazgatótanács megbeszéléséről); *Statement by the Executive Director for Romania* (az ügyvezető igazgató közleménye Romániának). Az IMF 2010. júliusi 10/227. sz. országhjelentésének 97. oldala.

⁽²²⁾ Lásd a *Balance of Payments Assistance Programme: Romania, 2013–2015* (Fizetésimérleg-támogatási program: Románia, 2013–2015) című, 2015. novemberi 312. számú intézményi tanulmány (https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/ip012_en_2.pdf) 4. mellékletét, különösen annak 57., 69., 71. és 81. oldalát.

- (31) A nyilvánosan hozzáférhető információk szerint a román Közlekedési Minisztérium 2013. április 5-én a CFR Marfában lévő 51 %-os részesedésének értékesítésére vonatkozó felhívást tett közzé, amelyben 797 millió RON (hozzávetőleg 173 millió EUR) kiindulási árat jelölt meg ⁽²³⁾. Románia 2013. május 8-ig három ajánlatot kapott a CFR Marfában lévő részesedésére: az egyesült államokbeli székhelyű OmniTRAX Inc.-től, a GFR-től, valamint a Transferoviar Grup és Donau-Finanz konzorciumától ⁽²⁴⁾. 2013. május 15-én Románia bejelentette, hogy mind a három ajánlatot elutasította, és előlről kezdi a privatizációs folyamatot ⁽²⁵⁾.
- (32) 2013. május 17-én Románia felhívást tett közzé a CFR Marfában lévő részesedésének értékesítéséről a nemzetközi, az országos és a helyi médiában, valamint a Közlekedési Minisztérium és a CFR Marfă honlapján. A lehetséges befektetőket arra kérte, hogy 2013. május 23-ig jelezzék érdeklődésüket a CFR Marfában lévő többségi részesedés (51 %) felvásárlása iránt.
- (33) 2013. május 23-án elbíralták az előminősítési dokumentumokat tartalmazó érdeklődésnyilvánításokat, és meghatározták az előzetesen minősített ajánlattevők szűkített körét. Az előminősített ajánlattevőket, nevezetesen a Transferoviar Grup és a Donau-Finanz konzorciumát, a GFR-t és az OmniTRAX Inc.-et 2013. május 23-án levélben értesítették.
- (34) Az előminősített ajánlattevők a 2013. május 24. és 2013. június 20. közötti időszakra hozzáférést kaptak az adatszobához, ahol átvilágítást végezhettek. Az előminősített ajánlattevőket arra is felhívták, hogy tegyenek nem kötelező erejű, előzetes ajánlatot 2013. június 5-ig és kötelező erejű árajánlatot 2013. június 20-ig. A nyilvánosan hozzáférhető információk alapján a GFR maradt az egyetlen ajánlattevő, miután a többi előminősített ajánlattevő a 2013. június 20-i határidőig visszalépett az ügylettől. A GFR hozzávetőleg 202 millió EUR-t ajánlott az 51 %-os részesedésért, emellett ígéretet tett további befektetések végrehajtására, összesen hozzávetőleg 201,4 millió EUR értékben ⁽²⁶⁾.
- (35) Időközben Románia 2013. június 12-én saját tőkévé alakította a CFR Marfă CFR Infrastructură és az államháztartás felé (társadalombiztosítási járulékok és adófizetési kötelezettségek formájában) fennálló, összesen 1 669 millió RON (hozzávetőleg 363 millió EUR) összegű tartozásait ⁽²⁷⁾.
- (36) Románia 2013. június 25. és augusztus 1. közé irányozta elő a részesedés-adásvételi megállapodás szerződés fő feltételeinek jóváhagyását, tehát arra törekedett, hogy az ügylet 2013 októberében lezáruljon. A GFR azonban a megadott határidőig nem fizette meg a vételárat, így a privatizáció meghiúsult.
- (37) A GFR mellett a CFR Marfă megvásárlása iránt 2013-ban érdeklődő másik két ajánlattevő, vagyis az OmniTRAX, valamint a Transferoviar Group és a Donau-Finanz konzorciuma visszalépett az ajánlattól. Ezt követően, ahogy az a kormány különféle sajtónyilatkozataiból is kiderül, más privatizációs terveket is felvázoltak, de végül egyiket sem hajtották végre (például 2015-ben bejelentették a tőzsdei bevezetés útján történő privatizációt, de ezt a tervet végül elvetették) ⁽²⁸⁾.

2.4. A CFR Marfă pénzügyi helyzete a meghiúsult privatizáció után

- (38) 2013-ban jelentősen csökkent a CFR Marfă teljes adósságállománya a hitel-tőke konverziónak köszönhetően, közvetlenül utána azonban ismét növekedésnek indult. A CFR Marfă privatizációjának meghiúsulását követően a teljes adósságállomány folyamatosan nőtt: 2014-ben és 2015-ben 9 %-kal 788,25 millió RON-ra (hozzávetőleg 171 millió EUR), 2016-ban pedig 10 %-kal 868,13 millió RON-ra (hozzávetőleg 189 millió EUR, lásd a fenti 4. táblázatot). Az ezt követő években is egyre növekedett a teljes adósságállomány: 2018-ban elérte az 1 214,66 millió RON-t (hozzávetőleg 264 millió EUR), tehát 20 %-kal lett több a 2017. évi 1 013,13 millió RON-hoz (hozzávetőleg 220 millió EUR) képest ⁽²⁹⁾.

⁽²³⁾ <http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/cfr-marfa-privatisation-bids-invited.html>; és <http://www.cfrmarfa.cfr.ro/images/stories/CFRMarfa/enANUNT.pdf> (hozzáférés: 2016. március 17.).

⁽²⁴⁾ <http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/cfr-marfa-privatisation-bids-in.html> (hozzáférés: 2016. március 17.).

⁽²⁵⁾ <http://www.railwaygazette.com/news/policy/single-view/view/all-cfr-marfa-privatisation-bids-rejected.html> (hozzáférés: 2016. március 17.).

⁽²⁶⁾ <http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/news-in-brief-74.html> (hozzáférés: 2016. március 17.).

⁽²⁷⁾ 2013. június 23-i 32/2013. sz. sürgősségi rendelet (Román Hivatalos Közlöny, I. rész, 245. sz., 2013. április 29.); és a 2013. június 12-i 61/2013. sz. sürgősségi rendelet. A konverziót 1 669 millió RON összegben hajtották végre, amely a következőket tartalmazta: i. a CFR Infrastructură ANAF felé fennálló 527,2 milli RON összegű tartozásai, amelyeket a CFR Marfă a 32/2013. sz. kormányrendelet alapján átvállalt; ii. a CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló, 140,78 millió RON összegű tartozása; iii. a CFR Marfă ANAF felé fennálló, 1 001,2 millió RON összegű tartozása.

⁽²⁸⁾ <http://www.ziare.com/dan-coman-sova/ministrul-transporturilor/sova-privatizarea-cfr-marfa-va-fi-reluata-in-acest-an-1289691> (a cikk megjelenésének időpontja: 2014. március 24.).

⁽²⁹⁾ Lásd a vállalat mérlege alapján a pénzügyi mutatókról készült jelentést. A mérlegek a CFR Marfă honlapján érhetők el a következő internetcímen: <http://www.cfrmarfa.cfr.ro/images/stories/financiar/indicatori%20financiar/Indicatori%20financiar%20conform%20bilantului%20depus%20pe%20anul%202018.pdf> (2018. évi); <http://www.cfrmarfa.cfr.ro/images/stories/financiar/indicatori%20financiar/indicatori%20financiar%20conform%20bilantului%20depus%20pe%20anul%202017.pdf> (2017. évi).

- (39) Ezenkívül a meghiúsult privatizációt követően a CFR Marfă rövid lejáratú kötelezettségei is tovább nőttek: 2014-ben 32 %-kal, 2015-ben 21 %-kal, 2016-ban pedig 19 %-kal, így már a tartozások túlnyomó részét tették ki (2015-ben 92 %-át, 2016-ban pedig 99,7 %-át, lásd a fenti 5. táblázatot). Egyúttal a CFR Marfă szállítói kötelezettségei is folyamatosan nőttek: míg 2013-ban 251,34 millió RON-t (hozzávetőleg 55 millió EUR) tettek ki, addig 2016-ban már elérték a 731,54 millió RON-t (hozzávetőleg 159 millió EUR). Ezeknek szállítói kötelezettségeknél a nagy része (2016-ban 90 %-a) szintén az állami tulajdonú vállalatok felé állt fenn. Kiemelendő, hogy a CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló szállítói kötelezettségei csaknem megháromszorozódtak: a 2013. évi 213,47 millió RON-ról (hozzávetőleg 46 millió EUR) 623,5 millió RON-ra (hozzávetőleg 135,5 millió EUR) nőttek 2016-ra (lásd a fenti 5. és 6. táblázatot).
- (40) 2014-ben csekély javulás következett be: a 2014. évi működési veszteség 27,16 millió RON (hozzávetőleg 6 millió EUR) volt, szemben a 2013. évi 262,92 millió RON (hozzávetőleg 57 millió EUR) veszteséggel. Ezután azonban a CFR Marfă pénzügyi helyzete tovább romlott: 2015-ben 159,19 millió RON (hozzávetőleg 35 millió EUR), 2016-ban pedig 154,78 millió RON (hozzávetőleg 34 millió EUR) éves veszteséget könyvelt el. A CFR Marfă saját tőkéje szintén csökkent, a 2013. évi 566,2 millió RON (hozzávetőleg 123 millió EUR) és a 2016. évi 302 millió RON (hozzávetőleg 66 millió EUR) között 47 %-os visszaesés mutatható ki (lásd a fenti 4. táblázatot).
- (41) A CFR Marfă pénzügyi nehézségeit a (belföldi és külföldi) vasúti magánfuvarozók és más szállítási módok hatására fokozott versenyen túl további befolyásoló tényezők tágabb összefüggésében kell szemlélni. A nyilvánosan hozzáférhető beszámolók alapján e további tényezők közé tartozik különösen a rossz gazdálkodás, az átláthatóság és az elszámoltathatóság hiánya, a hatalmas költségek, a más állami tulajdonú (részben szintén nehéz helyzetben lévő) vállalatokkal kötött szerződésekből eredő hátralékok, az elavult vasúti járművek, a vállalatnál a közvetlen versenytársakhoz távozó vezetők, valamint az állítólagosan a vállalat pénzügyi forrásaiból nagy összegeket (több millió eurót) felemésztő vagy fontos ügyfelekkel kötött szerződésekbe kerülő korrupció, amint arról a sajtó⁽³⁰⁾ ⁽³¹⁾ és az illetékes állami szervek különböző hivatalos közleményei⁽³²⁾ is tájékoztattak.

2.5. A hivatalos vizsgálati eljárás hatálya

- (42) 2018. december 18-án a Bizottság hivatalos eljárást indított az alábbi öt támogatási intézkedés vizsgálatára:
1. *intézkedés:* azon, egyre növekvő összegű tartozások (társadalombiztosítási és adótartozások) végrehajtásának mellőzése, amelyek legalább 2010-től álltak fenn az állam felé addig, amíg a 2013. évi hitel-tőke konverzióval (lásd a lenti 3. *intézkedést*) a CFR Marfă állam felé fennálló, lejárt tartozásait a CFR Marfă saját tőkéjévé nem alakították;
 2. *intézkedés:* azon, egyre növekvő összegű tartozások (társadalombiztosítási és adótartozások) végrehajtásának mellőzése, amelyek legalább 2010-től álltak fenn a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé addig, amíg a 2013. évi hitel-tőke konverzióval (lásd a lenti 3. *intézkedést*) a CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló, lejárt tartozásainak 85 %-át a CFR Marfă saját tőkéjévé nem alakították;
 3. *intézkedés:* 1 669 millió RON (hozzávetőleg 363 millió EUR) összegű hitel-tőke konverzió 2013-ban;
 4. *intézkedés:* a 2013. évi hitel-tőke konverzió után az állam felé fennálló tartozások (társadalombiztosítási és adótartozások) végrehajtásának folyamatos mellőzése;
 5. *intézkedés:* a 2013. évi hitel-tőke konverzió után a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé fennálló, egyre növekvő összegű tartozások (társadalombiztosítási és adótartozások) végrehajtásának folyamatos mellőzése.
- (43) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság azt az előzetes következtetést fogalmazta meg, hogy a fent leírt intézkedések állami forrásokat érintettek, és az államnak voltak betudhatók. Ezenfelül, mivel valószínűtlen, hogy bármely észszerűen eljáró magánszereplő végrehajtott volna a CFR Marfă javára ilyen intézkedéseket, a Bizottság előzetes álláspontja szerint az intézkedések jogtalan előnyhöz juttatták a CFR Marfă-t, ez az előny pedig szelektív, mivel a CFR Marfă volt az egyedüli kedvezményezettje.

⁽³⁰⁾ <https://www.romaniajournal.ro/society-people/law-crime/the-fight-against-corruption-still-on-searches-at-cfr-calatori-and-cfr-marfa/>, 2014. október 28-i cikk; <https://www.romania-insider.com/another-romanian-businessman-targeted-in-corruption-case>, 2014. október 30-i cikk;

<http://www.business-review.eu/news/former-cfr-marfa-director-mihut-craciun-investigated-in-eur-6-million-fraud-case-137031>, 2017. május 3-i cikk; <http://www.capital.ro/diicot-cfr-marfa-urma-sa-vanda-un-nou-lot-de-vagoane.html>, 2017. május 4-i cikk.

⁽³¹⁾ <http://www.capital.ro/examen-pentru-guvern-faliment-sau-privatizare-pentru-cfr-marfa.html>, 2017. február 3-i cikk.

⁽³²⁾ <https://www.diicot.ro/index.php/arhiva/1910-comunicat-de-presa2-19-10-2016>, az Országos Korruptióellenes Igazgatóság (Direcția Națională Anticorupție) 2016. október 19-i sajtóközleménye a CFR Marfă korábbi vezető tisztségviselőinek számáról; <http://www.pna.ro/comunicat.xhtml?id=6788>, az Országos Korruptióellenes Igazgatóság 2015. november 2-i sajtóközleménye a CFR Marfă Galați megyei fióktelepének korábbi vezérigazgatójáról; <http://www.pna.ro/comunicat.xhtml?id=8485>, az Országos Korruptióellenes Igazgatóság 2017. november 10-i sajtóközleménye a Közlekedési Minisztérium egyik volt államtitkáráról.

- (44) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az intézkedések valószínűleg érintették a tagállamok közötti kereskedelmet, mivel a CFR Marfă versenyben állt más tagállamok vasúti árufuvarozóival. Az intézkedések lehetővé tették a CFR Marfă számára, hogy tovább működjön, ezért más versenytársaktól eltérően nem kellett a gyenge pénzügyi eredményei szokásos következményeivel számolnia.
- (45) A fentiekre tekintettel a Bizottság előzetes álláspontja, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülhet.
- (46) A Bizottság kételyeit fejezte ki az intézkedések összeegyeztethetőségét illetően, különösen azért, mert a román hatóságok nem terjesztettek elő semmilyen lehetséges összeegyeztethetőségi indokot. A Bizottság előzetes álláspontja az volt, hogy a CFR Marfă nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak lehetett volna tekinteni a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló 2004. és 2014. évi iránymutatás (a továbbiakban: a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás)⁽³³⁾ értelmében, figyelemmel többek között arra, hogy a vállalat legalább 2010 óta eleget tett a fizetéseképtelenségi eljárás alá vonás feltételeinek.
- (47) Azonban az összeegyeztethető megmentési és szerkezetátalakítási támogatásra vonatkozóan a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban megállapított kritériumok egyik intézkedés esetében sem teljesültek. Kiemelendő, hogy bejelentett szerkezetátalakítási terv hiányában (a román hatóságok nem állították, hogy az intézkedések szerkezetátalakítási támogatásnak minősülhetnének), a Bizottság nem tudta értékelni sem a szerkezetátalakítás szükséges összetevőit, így a beruházási és korszerűsítési intézkedéseket, sem azt, hogy ilyen intézkedésekkel helyreállítható lenne-e a vállalat hosszú távú életképessége, hogy ezek az intézkedések a szükséges minimumra korlátozódnának-e, ezáltal pedig elkerülhetőek lennének-e a indokolatlan versenytorzulások. Végezetül a román hatóságok nem tettek javaslatot érdemi kompenzációs intézkedésekre.
- (48) Emellett, mivel az intézkedéseket az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében megállapított bejelentési és felfüggesztési kötelezettség megsértésével ítélték oda, a Bizottság megjegyzi, hogy azok jogellenes állami támogatásnak tűnnek. A szerkezetátalakítási terv bejelentésének hiányában és annak alapján, hogy az állami hitelezők magatartása nem felelt meg a piacgazdasági szereplő elvének, egyúttal pedig a vonatkozó 2004. és a 2014. megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás követelményei sem teljesültek, ez az öt intézkedés nem nyilvánítható összeegyeztethetőnek a belső piaccal.

3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

3.1. Az érdekelt felek észrevételei

- (49) A panaszos a jogszabályi határidőn belül benyújtotta észrevételeit az eljárás megindításáról szóló határozatról, és egyetértett a Bizottság eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt megállapításaival. A panaszos különösen két, az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett szemponthoz fűzött észrevételeket: az egyik Románia azon érve volt, hogy a CFR Marfă „stratégiai fontosságú” vállalat, a másik pedig Románia azon állításaihoz kapcsolódott, miszerint a CFR Infrastructură nem mentesítette a CFR Marfă-t a tartozásai alól, hanem 2013 és 2017 között valójában határozott intézkedéseket tett a CFR Marfăval szembeni követeléseinek érvényesítésre.
- (50) Először, a panaszos előadta, hogy Románia állításával ellentétben a CFR Marfă nem „stratégiai fontosságú” a romániai vasúti árufuvarozási ágazat szempontjából.
- (51) A vasúti árufuvarozók szövetségét képviselő panaszos megítélése szerint helytelen az az állítás, hogy a CFR Marfă az egyetlen olyan szereplő, amely rendelkezik a válsághelyzeti intézkedéshez szükséges erőforrásokkal és szervezeti kapacitással, példaként pedig legalább tíz olyan fuvarozót hozott fel, amely sokféle árut szállít⁽³⁴⁾, így erőforrások tekintetében hasonló a CFR Marfăhoz.
- (52) A katonai célú termékeket illetően a panaszos előadta, hogy bármely magánszereplő igényelhet olyan külön engedélyt, amellyel a CFR Marfă rendelkezik. A panaszos álláspontja szerint azért nincs érdeklődés erre az engedélyre, mert korlátozott a kereslet az ilyen jellegű fuvarozási szolgáltatások iránt.
- (53) Másodszor, a panaszos úgy véli, hogy Románia egyik állítása sem helytálló arra vonatkozóan, hogy az állam végrehajtotta a CFR Marfă tartozásait.

⁽³³⁾ A Közösség iránymutatása a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról (a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás; HL C 244., 2004.10.1., 2. o.). Iránymutatás a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról (a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás; HL C 249., 2014.7.31., 1. o.).

⁽³⁴⁾ Lásd az OPSFPR 2018. július 6-i beadványában szereplő 7. táblázatot.

- (54) Egyrészt a panaszos elismerte, hogy a CFR Infrastructură bizonyos eljárásokat indított a CFR Marfă pályahasználati díjtartozásának behajtása érdekében, ugyanakkor megjegyzi, hogy a teljes adósságállománynak csak egy részét hajtották végre. Konkrétan fogalmazva, a CFR Infrastructură ugyan [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összértékben rendelkezett végrehajtható jogcímekkel (letiltó végzések, vagyis a CFR Marfănak tartozó harmadik feleket a tartozásuk CFR Infrastructură részére történő kiegyenlítésére kötelező végzések), viszont mindössze [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összeget hajtottak végre ⁽³⁵⁾ a legalább [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegű teljes lejárt adósságállományból.
- (55) A panaszos emellett előadta, hogy a panasz Bizottsághoz való, 2017. márciusi benyújtása óta a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé fennálló pályahasználati díjtartozás összege folyamatosan nőtt, a CFR Marfă viszont ennek ellenére tovább használta a CFR Infrastructură vasúti árufuvarozási hálózatát.
- (56) A panaszos ennek az álláspontjának az alátámasztásához az alábbi két dokumentumra hivatkozik:
- a) a CFR Marfă igazgatóságának 2018. március 23-i közleménye, amely rögzíti, hogy a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé fennálló pályahasználati díjtartozás összege [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) volt, ebből [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) volt a tartozás tőkeösszege, és [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) a kötbér összege ⁽³⁶⁾.
- b) a CFR Infrastructură jogi osztályának CFR Marfăhoz intézett, 2018. március 26-i levele, amelyben a CFR Infrastructură [...] RON-ra (hozzávetőleg [...] millió EUR) becsülte a CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló tartozását, ebből [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) volt a lejárt tartozás összege ⁽³⁷⁾.
- (57) Ezek alapján a panaszos úgy ítélte meg, hogy a CFR Marfă a pályahasználati díjtartozásának folyamatos nemfizetése és halmozódása ellenére továbbra is akadálytalanul használta a CFR Infrastructură által működtetett vasúti árufuvarozási pályahálózatot, így további állami támogatásban részesült. Ezenkívül a panaszos azt is kifejtette, hogy a CFR Infrastructură kifejezetten megerősítette, hogy a CFR Marfă tovább folytathatja üzleti tevékenységeit, és nem tesz olyan intézkedést, amellyel akadályozná a CFR Marfă tevékenységeit ⁽³⁸⁾. A CFR Infrastructură a CFR Marfăhoz intézett levelében konkrétan így fogalmazott: „[a fentiekre figyelemmel bizonyítottnak tekintjük, hogy] ezeknek az eljárásoknak a folyamán a CNCF »CFR« SA figyelembe vette az adós helyzetét, és intézkedéseket tett annak érdekében, hogy a fennálló tartozásokat jogi keretek között, az SNTFM »CFR Marfă« SA üzleti tevékenységének akadályozása nélkül behajtsa”.
- (58) Másrészt a panaszos azt is előadta, hogy félrevezető és téves Romániának az eljárás megindításáról szóló határozatban idézett állítása, miszerint a CFR Marfănak 2017-től „nem volt tartozása az államháztartás felé”. A panaszos megjegyzi, hogy a CFR Marfă továbbra is működik a piacon, így folyamatosan keletkeznek tartozásai az államháztartás felé.
- (59) A panaszos emellett a CFR Marfă azon közleményére is hivatkozik, amelyben a vállalat elismerte, hogy „nem tudja kiegyenlíteni folyó tartozásait a munkavállalók, az államháztartás és a beszállítók felé és különösen nem tud részt venni 2018. március 29-én két jelentős szállítási pályázaton, hogy a vállalat tevékenységéhez szükséges bevételt megszerezze. A két pályázatot a [Complexul Energetic Oltenia], illetve a [Salrom, azaz a Societatea Națională a Sării] írta ki” ⁽³⁹⁾.
- (60) Végezetül a panaszos megismétli a támogatás negatív hatásairól a panasz 2017. szeptember 12-i kiegészítésében már előadott álláspontját, miszerint i. a támogatás súlyosan torzította a versenyt a liberalizált román vasúti árufuvarozási piacon azzal, hogy előnyben részesítette a CFR Marfă-t a versenytársaival szemben; ii. a támogatás a romániai vasúti pályahálózat állagának jelentős romlásához vezetett; valamint iii. az említett torzulásokat súlyosbítja, hogy a román állam megsértette a közbeszerzési jogot azzal, hogy diszkriminatív módon ítélte oda vasúti árufuvarozásra irányuló közbeszerzési szerződéseket a CFR Marfănak. Az utóbbi pontokat illetően a panaszos elismerte, hogy ezek a problémák nem képezik az állami támogatás Bizottság általi értékelésének tárgyát.

⁽³⁵⁾ A CFR Marfă igazgatóságának a 2018. március 23-i 29. sz. és a 2018. március 26-i 16. sz. közleményhez csatolt, 2018. március 23-i 90. sz. közleménye – a panaszos észrevételeinek 3. és 6. melléklete. E közlemények szerint a CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló teljes adósságállományának értéke [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) volt, ebből [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) volt a lejárt tartozások összege.

⁽³⁶⁾ A CFR Marfă igazgatóságának a 2018. március 23-i 29. sz. közleményhez csatolt, 2018. március 23-i 90. sz. közleménye (lásd a panaszos észrevételeinek 3. mellékletét).

⁽³⁷⁾ Lásd a panaszhoz fűzött kiegészítés 5. mellékletében kiemelt szöveget, amely a CFR Infrastructură által a CFR Marfănak küldött, 2018. március 26-i levelet.

⁽³⁸⁾ A panaszos észrevételeinek 17–19. pontja és a CFR Infrastructură jogi osztályának a CFR Marfăhoz intézett, 2018. március 26-i levelét tartalmazó 5. melléklet.

⁽³⁹⁾ A panaszos eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek 7. mellékletét képező és a CFR Marfă vezetése által jóváhagyott, 2018. március 23-i dokumentumhoz mellékelte, a CFR Marfă CNCF SA felé fennálló tartozásokról szóló közlemény.

- (61) Végezetül a panaszos az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiben hangsúlyozza, hogy a különböző támogatási intézkedések időtartama jóval hosszabb volt, és a támogatás a romániai vasúti magánfuvarozóra nézve különösen jelentős torzító hatást gyakorol. Ezért felfüggesztő rendelkezés meghozatalára kéri a Bizottságot, hogy a CFR Marfă a továbbiakban ne részesüljön állami támogatásban a pályahasználati díj és az államháztartás felé felhalmozott tartozások végrehajtásának mellőzése (vagyis a 4. és 5. intézkedés) formájában.

3.2. Románia észrevételei

- (62) Románia szerint a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatban meghatározott intézkedések egyike sem minősül összeegyeztethetetlen állami támogatásnak, és ezt az álláspontját több indokkal is alátámasztotta. Először általános észrevételként Románia azzal érvel, hogy a CFR Marfă által végzett tevékenységek az állam számára stratégiai fontosságúak. Másodszor Románia az eljárás megindításáról szóló határozat tárgyát képező intézkedések mindegyikéhez észrevételeket fűzött, amelyeket a lenti 3.2.3–3.2.5. pontban foglaltunk össze.

3.2.1. A Románia észrevételei a CFR Marfă stratégiai fontosságáról és az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásáról

- (63) Románia előadta, hogy a CFR Marfă az állam számára stratégiai fontosságú gazdasági társaság, amely mellett, hogy a vasúti árufuvarozási piacon vasúti magánfuvarozókkal versenyez, az ország honvédelmi szükségleteihez és NATO-tagságához kapcsolódó tevékenységeket is végez, valamint az ország gazdasága számára kiemelkedően fontos ágazatokban, vagyis az energiaágazatban és a szociális ágazatokban végzi stratégiai anyagok szállítását.
- (64) Románia kifejtette, hogy a CFR Marfănak az ország honvédelmi szükségleteivel kapcsolatosan az alábbi kötelezettségei vannak ⁽⁴⁰⁾:

- i. más illetékes érdekelttel együttes közreműködés a mozgósítási terv kidolgozásában és végrehajtásában;
- ii. a szükséges tartalékok és kapacitások (vasúti járművek, kompok, személyzet stb.) biztosítása a mozgósítási feladatok ellátásához. Ezek a tartalékok ugyan igénybe vehetők a CFR Marfă üzleti célú vasúti árufuvarozási tevékenységéhez, de a CFR Marfă köteles ezeket a tartalékokat az országos vasúti pályahálózat különböző pontjain létrehozni anélkül, hogy a hatóságok ezért bármilyen ellenszolgáltatást nyújtanának. Ezenkívül ezek a tartalékok ott sem szüntethetők meg, ahol a szállítás iránti kereslet megszűnése miatt üzleti célból már nincs szükség rájuk, hanem a CFR Marfă költségére meg kell őrizni és üzemben kell tartani őket. A vállalat a kapcsolódó költségeket az egyéb szolgáltatásokból származó bevételeiből fedezi. Az e tartalékok létrehozásához és üzemben tartásához kapcsolódó költségek becslését Románia csak az eljárás nagyon késői szakaszában közölte ⁽⁴¹⁾ amiatt, hogy a „hatóságok nem dolgoztak ki erre vonatkozó számítási módszereket”, és az ilyen jellegű információk államtitoknak minősülnek ⁽⁴²⁾. A Románia által nyújtott tájékoztatás alapján a honvédelmi célú tartalékok fenntartásának becsült összköltsége 2008 és 2018 között [...] millió RON ([...] millió EUR), 2010 és 2018 között pedig [...] millió RON ([...] millió EUR) volt.
- iii. a szükséges személyi állomány feltöltésével kapcsolatos dokumentumok kidolgozása;
- iv. saját személyzete, valamint a szállítás céljából rá bízott utasok és áruk polgári védelmének biztosítása különleges körülmények, többek között katasztrófa esetén;
- v. katonai szállítások végrehajtása (a NATO számára és országos szinten), a katonai csapatok és anyagok folyamatos szállításának biztosítása békeidőben és válsághelyzetben, katasztrófa esetén és háborúban vagy egyéb különleges körülmények között, valamint vasúti járművek, személyzet és egyéb erőforrások biztosítása a Honvédelmi Minisztérium kérésére. A CFR Marfă a Honvédelmi Minisztérium és a Közlekedési, Építőipari és Idegenforgalmi Minisztérium jegyzőkönyveinek, közös rendeleteinek és megállapodásainak ⁽⁴³⁾ rendelkezései

⁽⁴⁰⁾ Románia észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatról; Románia 2018. augusztus 14-i beadványának 1. melléklete; Románia 2018. december 19-i válasza. Lásd még Románia 2019. november 6-i beadványát, és a benne foglalt leveleket a Honvédelmi Minisztériumtól és az Állami Tartalékok és Különleges Ügyek Országos Hivatala (Administrația Națională a Rezervelor de Stat și Probleme Speciale, ANRSPS).

⁽⁴¹⁾ Románia 2019. szeptember 13-i beadványának 1. és 2. melléklete.

⁽⁴²⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 2.2. és 2.4. pontja.

⁽⁴³⁾ A Honvédelmi Minisztérium és a Közlekedési, Építőipari és Idegenforgalmi Minisztérium között a vasúti, tengeri és légi közlekedési útvonalakon történő szállítás összehangolásáról és végrehajtásáról szóló, 2003. július 2-i M-86. sz. tárcaközi jegyzőkönyv, e tárcaközi jegyzőkönyvnek a Honvédelmi Minisztérium és a Közlekedési, Építőipari és Idegenforgalmi Minisztérium M 163/1053/2003. sz. közös rendeletével elfogadott végrehajtási szabályai, valamint a Honvédelmi Minisztérium számára belföldi forgalomban nyújtandó vasúti szállítási szolgáltatásokról; valamint a katonai fuvarokmányok és fizetési módok meghatározásáról szóló, 2001. január 12-i A 220. sz. megállapodás, amelyet Románia bizottsági tájékoztatáskérésre adott, 2017. május 12-i válaszában 2. mellékleteként, illetve Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek 9. mellékleteként nyújtottak be.

alapján, valamint a Románia és a NATO közötti, vonatkozó megállapodások keretében teljesítette ezeket a kötelezettségeket. Románia becslése szerint a CFR Marfă éves forgalmának [...] %-át tették ki a katonai célú szállítások ⁽⁴⁴⁾, de a tagállam államtitokra hivatkozva nem nyújtott be részletes, indoklással ellátott számítást erre vonatkozóan;

- vi. a IV. páneurópai folyosó meghosszabbításaként tervezett, Európát és Ázsiát összekötő kompvonal fenntartása és fejlesztése. Románia előadta, hogy mivel az Európát és Ázsiát a konstancai kikötőn keresztül összekötő kompvonalak nem nyereségesek, és veszteséget termelnek ⁽⁴⁵⁾, a CFR Marfă tulajdonában lévő komphajók a konstancai tengeri kikötőben állomásoztak, és nem végeztek üzleti tevékenységet 2008 és 2018 között. Románia előadta, hogy a komphajók fenntartásának költségei (amelyeket tartalmaznak a fenti (64) preambulumbekzdés ii. pontjában megadott számadatok) 2008 és 2018 között [...] millió RON-t ([...] millió EUR), 2010 és 2018 között pedig [...] millió RON-t ([...] millió EUR) tettek ki ⁽⁴⁶⁾.

- (65) Ezenkívül Románia azzal érvelt, hogy a CFR Marfă nemcsak az ország honvédelmi szükségleteire tekintettel stratégiai fontosságú, hanem azért is, mert szén és egyéb stratégiai termékek fuvarozásával kapcsolatos szolgáltatásokat nyújt a legnagyobb ipari fogyasztóknak (főként olyan állami tulajdonú vállalatoknak, mint a Complexul Energetic Oltenia, Complexul Energetic Hunedoara, CET Govora és más szénerőművek), amelyek közüzemi termelés keretében többek között villamos energiát, hőt és meleg vizet állítanak elő. Románia szerint ezeket a szállításokat rendszerint olyan pályázatok után kötött szerződések alapján hajtja végre, amelyekben más magánszereplők is részt vesznek, és a CFR Marfával versenyeznek, de válsághelyzetben (például kedvezőtlen időjárási viszonyok, így havazás, hóvihár vagy aszály esetén) a hatóságok a mindenkori szerződéseken kívül is igényt tarthatnak ilyen szállításokra. Románia előadta, hogy a vízerőművek és a szélenergia-rendszerek nem rendelkeznek elegendő kapacitással a fő villamosenergia-forrásként szolgáló hőerőművek (csak a Complexul Energetic Oltenia romániai villamosenergia-termelés 20–30 %-át biztosítja) termelésének csökkenése miatt kialakuló villamosenergia-hiány fedezéséhez. Románia szerint tehát azért kell biztosítani ezeknek az ipari fogyasztóknak a stratégiai anyagokkal való folyamatos ellátását, mert így fenntartható a lakosság életszínvonala, és elkerülhetők a gazdasági szereplők tevékenységeit érintő kedvezőtlen hatások. Mindezekre tekintettel az ilyen szállítások nemzetbiztonsági szempontból fontosak, amit a román Alkotmánybíróság 2018. február 28-i 91. sz. ítéletében foglalt megállapítások is megerősítenek ⁽⁴⁷⁾.
- (66) Ezenkívül Románia állítása szerint a CFR Marfă által az ipari fogyasztóknak (főként állami tulajdonú vállalatok, lásd a (65) preambulumbekzdést) nyújtott stratégiai szállítási szolgáltatások tekintetében felhalmozódott tartozások miatt keletkeztek lejárt tartozások a CFR Marfă részéről az ANAF felé. Románia becslése szerint a CFR Marfă ANAF felé fennálló tartozásaihoz kapcsolódó kötbér és kamat összege megfelel az említett állami tulajdonú vállalatok részéről a stratégiai szállítási szolgáltatások tekintetében a CFR Marfă felé keletkezett tartozások összegének ⁽⁴⁸⁾.
- (67) Románia azt is megjegyzi, hogy a CFR Marfă és más állami szervezetek kötelesek (térítésmentesen) részt venni a hatóságok, például az Országos Katasztrófavédelmi Felügyelőség (Inspectoratul General pentru Situații de Urgență) által szervezett különféle műveletekben (például vasúti balesetek szimulációjában), a CFR Marfă pedig anyagi ellenszolgáltatás nélkül biztosított áru fuvarozási erőforrásokat bizonyos hatóságok vagy közintézmények javára/száma (például készletek megőrzése és tárolása többek között az Állami Tartalékok Országos Ügynöksége [Agenția Națională a Rezervelor de Stat] számára, valamint különleges felszerelések kölcsönadása bizonyos beavatkozásokhoz a Központi Téli Parancsnokság [Comandamentul Central de Iarnă] számára) ⁽⁴⁹⁾. Románia nem számszerűsítette a fenti tevékenységekkel összefüggésben felmerült költségeket.
- (68) Románia előadta, hogy a CFR Marfă az egyetlen szereplő, amely rendelkezik a fent említett honvédelmi és nemzetbiztonsági kötelezettségek megfelelő és időben történő teljesítéséhez szükséges kapacitásokkal. Következésképpen Románia nem tartja elfogadhatónak a CFR Marfă tartozásainak végrehajtási eljárás, azonnali felszámolás vagy fizetése képtelenségi eljárás útján történő behajtását, mivel emiatt előfordulhat, hogy huzamos ideig nem vehetők igénybe az ország nemzetbiztonsága és honvédelme szempontjából szükséges erőforrások ⁽⁵⁰⁾.
- (69) Ezért tekintettel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésére, az EUSZ 4. cikkére és az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról szóló 2016/C 262/01 bizottsági közlemény (a továbbiakban: az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény) 17. pontjára ⁽⁵¹⁾, Románia az alábbi érveket hozta fel:

⁽⁴⁴⁾ A Románia és a Bizottság közötti 2019. július 24-i találkozó jegyzőkönyve.

⁽⁴⁵⁾ Románia észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatról.

⁽⁴⁶⁾ Románia 2019. szeptember 13-i beadványának 1. és 2. melléklete.

⁽⁴⁷⁾ Románia 2018. december 19-i válasza; emellett Románia 2019. június 27-i válaszában 7.2. pontja.

⁽⁴⁸⁾ Románia 2019. szeptember 13-i beadványának 1. és 2. melléklete.

⁽⁴⁹⁾ Románia 2018. december 19-i válasza; emellett Románia 2019. június 27-i válaszában 8. és 9. pontja.

⁽⁵⁰⁾ Románia észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatról. Lásd még Románia 2018. augusztus 14-i beadványának 1. mellékletét.

⁽⁵¹⁾ HL C 262., 2016.7.19., 1. o.

- a) a román hatóságoknak a fent említett bármely körülmény fennállása esetén lehetőségük van meghozni minden szükséges intézkedést a területi integritás biztosítása, a közrend fenntartása és a nemzetbiztonság védelme érdekében, még abban az esetben is, ha az intézkedés bizonyos területen befolyásolja a versenyt;
- b) bármely, a nemzetbiztonság, a területi integritás és a közrend érdekében és annak biztosítása céljából hozott intézkedés attól függetlenül összeegyeztethető a közösségi szabályokkal, hogy állami támogatásnak minősül-e ⁽⁵²⁾.

- (70) Más szóval Románia úgy ítéli meg, hogy közhatalmat gyakorolt, amikor a katonai célú és a stratégiai anyag-szállítás folyamatosságának biztosítása, valamint egyéb, nemzetbiztonsági és honvédelmi vonatkozású kötelezettségek teljesítése érdekében elfogadta az 1–3. és 5. intézkedést a CFR Marfăra vonatkozóan, ezért pedig az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése az EUSZ 4. cikkének és az állami támogatás fogamáról szóló bizottsági közlemény 17. pontjának rendelkezései értelmében nem alkalmazandó.

3.2.2. Románia válasza panaszos által a CFR Marfă stratégiai fontosságáról benyújtott észrevételekre

- (71) Románia leszögezte, hogy a panaszos által előadottak nem bizonyítják, hogy magánszereplők képesek lennének a CFR Marfă helyébe lépni a stratégiai és a katonai célú szállítási piacon, mégpedig az alábbiakban kifejtett okok miatt.
- (72) Először, Románia álláspontja szerint a piaci realitás is alátámasztja azt, hogy a magánszereplőknek nem áll módjában a CFR Marfă tevékenységeit pótolni. Románia erre példaként a Complexul Energetic Oltenia által 2014-ben kiírt pályázatot hozta fel, amelynél a három magánszereplő (GFR, Unicom Transit és Servtrans Invest) konzorciumának ajánlatát azért utasították el, mert a konzorciumi tagok nem rendelkeztek a kiírási feltételekben előírt műszaki és üzemeltetési kapacitással, noha a konzorcium ajánlata pénzügyileg kedvezőbb volt. A nemzeti bíróság elutasította a konzorcium fellebbezését, ezzel pedig megerősítette annak a megállapításnak a helytállóságát, miszerint a konzorciumi tagok nem rendelkeztek a pályázati dokumentációban előírt műszaki és üzemeltetési kapacitással.
- (73) Románia továbbá előadta, hogy a magánszereplők katonai célú szolgáltatások nyújtása iránti érdeklődésének hiánya nemcsak az ilyen jellegű szállítási szolgáltatások iránti elenyésző keresletnek tudható be, hanem annak is, hogy a katonai célú szállítás és az ilyen jellegű – a magáncélú szállítással szemben elsőbbséget élvező – szállítási megrendelések gyors teljesítésére vonatkozó kötelezettség szükségessé teszi tartalékok képzését különféle erőforrásokból (például vasúti járművekből, kompokból stb.) az országos vasúti pályahálózat eltérő pontjain. Románia szerint ezzel csökken ezeknek az erőforrásoknak a kihasználtsága, ezt a csökkentést pedig nem ellentételezik a hatóságok, ami nem vonzó a magánszereplő számára. Ezenkívül Románia rámutatott, hogy az ország vasúti járműállományának hozzávetőleg 93 %-a a CFR Marfă tulajdonában van, így ez a vállalat az egyetlen olyan szereplő, amely teljesíteni tudja a mozgósítási tartalékok fenntartására vonatkozó kötelezettséget, a magánszereplők ellenben többnyire külföldi vállalatoktól bérelt vasúti járműveket használnak, amelyekből nem képezhető mozgósítási tartalék.
- (74) Ezért Románia megítélése szerint a magánszereplők nem léphetnek a CFR Marfă helyére a katonai célú szállítási piacon, amit a Legfelső Honvédelmi Tanács (Consiliul Suprem de Apărare a Țării) 2013. évi határozatának rendelkezései is alátámasztanak. E határozat értelmében a CFR Marfă privatizációs szerződésének tartalmaznia kell olyan kikötéseket, amelyek arra kötelezik a felvásárlót, hogy tegyen eleget a nemzetbiztonság és a honvédelem területén jelenleg a CFR Marfă terhelő összes stratégiai kötelezettségnek ⁽⁵³⁾.
- (75) Másodszor, Románia azt is állítja, hogy a honvédelmi érdekű szállítási szolgáltatások nyújtásához sok esetben eltérő mértékben titkosított információkat kell közölni, következésképpen az ilyen szállítási szolgáltatások nyújtása iránt érdeklődő magánszereplőknek rendelkezniük kell bizonyos iparbiztonsági tanúsítványokkal. Ugyanakkor a romániai piacon legnagyobb részesedéssel rendelkező vasúti magántársaságok (az OPSFPR tagjai) nagy valószínűséggel nem kapnának ilyen iparbiztonsági tanúsítványt stratégiai és honvédelmi szállítás tekintetében, mivel nem teljesítenék az ilyen tanúsítványok megszerzésének szigorú feltételeit. Románia több lehetséges indokot is felhoz, amiért az OPSFPR tagjai nem kaphatnának tanúsítványt:

⁽⁵²⁾ Románia észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatról. Lásd még Románia 2018. augusztus 14-i beadványának 1. mellékletét.

⁽⁵³⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek 9. melléklete.

a) a társaság bármely részvényese vagy a társaságban döntéshozatali jogkörrel rendelkező egyéb személy esetében az alábbiak bármelyike teljesül:

1. korrupció miatt jogerősen elítélték ⁽⁵⁴⁾;
2. korrupció miatt vád alá helyezték ⁽⁵⁵⁾;
3. bűnszervezet létrehozása, adókijátszás és pénzmosás miatt vád alá helyezték ⁽⁵⁶⁾;
4. külföldi állampolgár vagy vállalkozás;

b) a vizsgált társaságnak tartozásai vannak vagy jelentős vesztesége keletkezett;

c) a vizsgált társaság olyan államokban működő szervezetekkel folytat üzleti tevékenységet, amelyek Románia kormányhatározattal elfogadott honvédelmi stratégiai szerint biztonsági kockázatot jelentenek Romániára (nevezetesen a Szovjetunió utódállamai).

- (76) Ezért Románia azt állítja, hogy a CFR Marfă *de facto* az egyetlen olyan piaci szereplő, amely rendelkezik a stratégiai és katonai anyagok szállításához, valamint az egyéb nemzetbiztonsági és honvédelmi vonatkozású kötelezettségek teljesítéséhez szükséges kapacitással. Következésképpen a fenti körülményekre tekintettel és figyelembe véve azt a román határ közelében (Ukrajnában) zajlott közelmúltbeli konfliktust, amelynek következtében a CFR Marfă által végrehajtott katonai célú szállítások száma 2013-hoz képest az ötszörösére nőtt, Románia úgy ítéli meg, hogy jogosult az EUSZ 4. cikkére és az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 17. pontjára hivatkozva állítani, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése a CFR Marfă egyetlen tevékenységére sem alkalmazandó.

3.2.3. Románia észrevételei az 1. és 4. intézkedésről

- (77) Az 1. intézkedés kapcsán Románia előadta, hogy a fennálló adó- és járuléktartozások beszedése érdekében az ANAF végrehajtási eljárást indított. A 2004 óta hatályban lévő jogszabályok értelmében az Országos Nyugdíjpénztár (Casa Națională de Pensii Publice, CNPP), az Országos Munkaügyi Hivatal (Agenția Națională pentru Ocuparea Forței de Muncă, ANOFM) és az Országos Egészségbiztosítási Pénztár (Casa Națională de Asigurări de Sănătate, CNAS) nem szedheti be közvetlenül a román gazdasági szereplők és egyéb személyek járuléktartozásait; ez a feladat kizárólag az ANAF hatáskörébe tartozik, amely aztán elosztja a különböző hatóságok között a nevükben beszedett összegeket ⁽⁵⁷⁾.
- (78) Az 1. intézkedés alapján a CFR Marfă részéről államháztartás felé fennálló, fent ismertetett tartozást illetően (lásd a 8. táblázatot) Románia előadta, hogy az ANAF piacgazdasági magánszereplőként járt el, mivel kamatot és kötbért számított fel a CFR Marfă államháztartás felé fennálló lejárt tartozásaira. Románia kiemelte, hogy a következő kamatozatokat számították fel a CFR Marfă államháztartás felé fennálló lejárt tartozásaira: i. napi 0,1 % kamat a 2006. január 1. és 2010. június 30. közötti időszakban; ii. napi 0,05 % kamat a 2010. július 1. és 2010. szeptember 30. közötti időszakban; iii. napi 0,04 % kamat a 2010. október 1. és 2014. február 28. közötti időszakban ⁽⁵⁸⁾. Románia emellett kifejtette, hogy az adó- és járulékkötelezettségek késedelmes teljesítését késedelmi kötbérrel szankcionálják az alábbiak szerint: i. a lejárt adókötelezettségek esedékességi időponttól számított 30 napon túli, de 90 napnál nem későbbi teljesítése esetén az esedékes tőkeösszeg 5 %-ának megfelelő késedelmi kötbért számítanak fel; ii. az esedékességi időponttól számított 90 napon túli teljesítés esetén a tőkeösszeg 15 %-ának megfelelő késedelmi kötbért számítanak fel. A késedelmi kötbér megfizetése nem mentesít a kamatfizetési kötelezettség alól ⁽⁵⁹⁾.
- (79) Ezenkívül Románia előadta, hogy az ANAF aktívan törekedett arra, hogy végrehajtsa a CFR Marfă államháztartás felé fennálló tartozásait, és több végrehajtási intézkedést is hozott felszólítások, valamint a CFR Marfă bankszámláinak, ingóságainak és ingatlanjainak zár alá vétele formájában.
- (80) Románia kiemelte, hogy az ANAF 2009 tizenkét alkalommal küldött felszólítást a CFR Marfă összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) értékű fennálló tartozásainak végrehajtása érdekében. Románia előadta, hogy a felszólítás adókövetelésre vonatkozó, közvetlenül végrehajtható okirat, amelynek alapján az ANAF bíróság bevonása nélkül folytathatja a végrehajtási eljárást, amennyiben az adós a felszólításban megadott határidőn belül nem rendezi a fennálló tartozásait. Az ANAF különösen az adós eszközeinek és vagyontárgyainak zár alá vételével és ezen eszközök és vagyontárgyak eladásra bocsátásával kényszerítheti ki a fennálló tartozások teljesítését ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁴⁾ A Legfelsőbb Semmítő- és Ítélszék (Înalta Curte de Casație și Justiție) 856/2/2014. sz. büntetőügyben hozott, 2016. február 23-i 67. sz. ítélete.

⁽⁵⁵⁾ Lásd az Országos Korrupcióellenes Igazgatóság (Direcția Națională Anticorupție) Kolozs megyei törvényszék (Tribunalul Cluj) előtt folyamatban lévő 1036/117/2018. sz. ügyét.

⁽⁵⁶⁾ A Iași megyei törvényszék (Tribunalul Iași) 8056/99/2015. számú ügye.

⁽⁵⁷⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei II. fejezete 1. szakaszának D. pontja.

⁽⁵⁸⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 18. pontja.

⁽⁵⁹⁾ Ugyanaz.

⁽⁶⁰⁾ Románia bizottsági tájékoztatáskérésre válaszul benyújtott, 2016. augusztus 10-i beadványa 2. pontjának a) alpontja; emellett Románia 2019. június 27-i válaszában 14. pontja.

- (81) Az említett felszólításokat követően egy esetben [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összeget zároltak a CFR Marfă bankszámláin, ebből végrehajtás útján [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összeget hajtottak be ⁽⁶¹⁾, huszonkét alkalommal pedig a CFR Marfă ingatlan eszközeinek zár alá vételét rendelték el összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken ⁽⁶²⁾. Románia kifejtette, hogy az ingó és ingatlan eszközök zár alá vételével ezeken az eszközökön jelzálogjogot alapítottak, amely elsőbbséget élvező követelést jelent a zár alá vett eszközök eladásából származó bevételre, emellett azzal a következménnyel jár, hogy az adós a zár alá vett eszközöket nem adhatja el, és kizárólag az illetékes szerv (ebben az esetben az ANAF) engedélyével használhatja ⁽⁶³⁾.
- (82) Románia ezenkívül előadta, hogy az ANAF 2010-ben és 2011-ben összesen huszonnégyszáz felszólítást küldött a CFR Marfănak, a zár alá vételeket és a CFR Marfă adósaival (főként állami tulajdonú vállalatokkal) szembeni letiltásokat pedig azért nem rendelte el 2010-ben és 2011-ben, hogy elkerülje ezek jelentős társadalmi következményeit ⁽⁶⁴⁾. Románia továbbá azt is jelezte, hogy az ANAF 2013 júniusáig kétszáz alkalommal rendelte el a CFR Marfă ingó és ingatlan eszközeinek zár alá vételét összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken. Románia ezután kifejtette, hogy ebből a kétszáz alkalomból huszonöt esetben az SC de Transport Maritim și de Coastă CFR Ferryboat SA (a továbbiakban: CFR Ferryboat) ingó és ingatlan eszközeire vonatkozóan összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken, nyolcvannégy esetben pedig az SC Întreținere și Reparații Vagoane SA ingó és ingatlan eszközeire vonatkozóan összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken rendelték el zár alá vételt. Ez a két vállalat 2012. június beolvadt a CFR Marfăba (lásd a (27) preambulumbekendést) ⁽⁶⁵⁾.
- (83) A fennmaradó kilencvenegy alkalomból tíz esetben a CFR Infrastructură ingó és ingatlan eszközeire vonatkozóan összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken, nyolcvanegy esetben pedig a CFR Marfă ingó és ingatlan eszközeire vonatkozóan összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken rendelték el zár alá vételt (2012 novemberében és decemberében) ⁽⁶⁶⁾.
- (84) Románia ezenkívül előadta, hogy az ANAF összesen 1 440 alkalommal rendelt el letiltást a CFR Ferryboat SA, az SC Întreținere și Reparații Vagoane SA és a CFR Infrastructură bankszámláin rendelkezésre álló pénzeszközök terhére, 612 alkalommal pedig harmadik felek bankszámlájának terhére, összesen [...] millió RON hozzávetőleg [...] millió EUR) értékben ⁽⁶⁷⁾.
- (85) Románia emellett kifejtette, hogy a CFR Marfă ingó eszközeinek (vasúti kocsiknak és mozdonyoknak) összesen [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR, a 81 zár alá vétel összértékének 95 %-a) könyv szerinti értéken történő zár alá vételét csak 2012. november 28-án rendelték el. Azért nem korábban, mert ezek az ingó eszközök „vasúti kocsik és mozdonyok voltak, tehát olyan ingó eszközök, amelyeket a CFR Marfă a fő bevételszerző tevékenységeihez használt, és a CFR Marfă országosan folytat közérdekű tevékenységeket közforgalmú vasúti árufuvarozás végzése és a honvédelemhez szükséges szolgáltatások nyújtása érdekében” ⁽⁶⁸⁾.
- (86) Románia előadta, hogy a CFR Marfă eszközeinek zár alá vétele után az ANAF azok értékelését és az eszközértékesítési eljárás elindítását kérte. Az eszközértékesítés azonban nem kezdődött meg, mivel a CFR Marfă tartozásaira vonatkozó végrehajtási intézkedéseket a 2013. évi hitel-tőke konverzióval rendezték ⁽⁶⁹⁾. Románia továbbá kifejtette, hogy a CFR Marfă ANAF felé fennálló tartozásainak végrehajtási eljárás, azonnali felszámolás vagy fizetéseképtelenségi eljárás útján történő behajtása azért nem volt elfogadható megoldás, mert emiatt előfordulhatott volna, hogy huzamos ideig nem vehetők igénybe az ország nemzetbiztonsága és honvédelme szempontjából szükséges erőforrások, ami a térségben zajlott közelmúltbeli konfliktusok fényében az államra nézve fenyegetést jelenthetett volna („[a] román állam a területi integritásának biztosításával, a közrend fenntartásával és a nemzetbiztonság megővésével kapcsolatos szerepkörének és feladatainak ellátása érdekében nem tudja nélkülözni azt a fontos szereplőt és a jogi kötelezettség alapján általa biztosított erőforrásokat, amelyek a jelenlegi körülmények között nem pótolhatók”) ⁽⁷⁰⁾.
- (87) A 4. intézkedést illetően Románia előadta, hogy a CFR Marfă 2013 és 2017 között hiánytalanul megfizette hozzájárulásait az államháztartásnak, és az ANAF által ezen időszak alatt különböző időpontokban kiállított adóigazolásokat bizonyítják, hogy a CFR Marfănak ebben az időszakban nem keletkezett további tartozása az államháztartás felé ⁽⁷¹⁾.

⁽⁶¹⁾ Románia 2017. május 12-i válaszában 8. pontja.

⁽⁶²⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 14. pontja.

⁽⁶³⁾ Ugyanott, 14–15. pont.

⁽⁶⁴⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 17. pontja.

⁽⁶⁵⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek 4. melléklete; Románia 2019. június 27-i válaszában 16. pontja.

⁽⁶⁶⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek 4. melléklete.

⁽⁶⁷⁾ Ugyanott.

⁽⁶⁸⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 17.2. pontja.

⁽⁶⁹⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei II. fejezetének C. pontja.

⁽⁷⁰⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek IV. fejezete.

⁽⁷¹⁾ Románia 2018. december 19-i válaszában 21. pontja.

- (88) Románia különösen arra hivatkozott, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat 7. táblázata a 2013 és 2016 közötti időszakra vonatkozóan felsorolja azokat a közvetlenül a pénzügyi év vége előtt keletkezett adó- és járulékfizetési kötelezettségeket, amelyek a következő évben váltak esedékessé. Románia előadta, hogy a CFR Marfă 2013 júniusa után minden évben befizette a részéről esedékes összegeket a következő év elején, tehát a megadott határidőig. Románia jelezte, hogy a vonatkozó összegek a mérlegkészítési szabályoknak megfelelően, az adó- és járulékfizetési kötelezettségek keletkezésének és teljesítésének időpontjára figyelemmel szerepelnek az éves mérlegekben. Románia megítélése szerint pontatlan eredményhez vezet, ha mérlegadatokat alapján értékelik a CFR Marfă adó- és járulékfizetési kötelezettségeinek teljesítését, és ehelyett az ANAF által rendszeresen kiadott adóigazolásokat kellene figyelembe venni⁽⁷²⁾. Ennek megfelelően Románia az alábbi adatokat szolgáltatotta az államháztartás felé fennálló adó- és járulékfizetési kötelezettségekről és egyéb tartozásokról:

9. táblázat

A CFR Marfă államháztartás felé fennálló adó- és járulékfizetési kötelezettségei és egyéb tartozásai a 2013. évi hitel-tőke konverzió után (millió RON)

Millió RON	2013	2014	2015	2016	2017
Az államháztartás felé fennálló adó- és járulékfizetési kötelezettségek és egyéb tartozások	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Az ANAF által a CFR Marfă részére visszafizetendő/visszatérítendő összegek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Adóigazolás száma/kelte	1042215/ 2013.12.18.	1356231/ 2014.12.5.	107680/ 2015.12.16.	90817/ 2016.1.12.	78183/ 2017.12.14.

Forrás: Románia 2018. december 19-i válasza E. szakaszának 21. pontja.

- (89) Románia előadta, hogy a CFR Marfă 2016. és 2017. évi adó- és járulékfizetési kötelezettségei a CFR Marfă által a Bukaresti Ítéltáblához (Curtea de Apel București) benyújtott kereset tárgyát képezték. Keresetében a CFR Marfă arra kérte az Ítéltáblát, hogy semmisítse meg az ANAF azon határozatát, amelyben elutasította a CFR Marfă kérését arra vonatkozóan, hogy a CFR Marfă 2016. és 2017. évi fennálló tartozásaiba számítsák be azt az összeget ([...] millió RON, hozzávetőleg [...] millió EUR), amelyet az Ítéltábla által hozott és a Legfelsőbb Semmítő- és Ítélszék 998/2016.3.30. sz. határozatával helybenhagyott, 1011/2015. sz. polgári peres ítélet alapján az ANAF a CFR Marfă részére fizetni köteles⁽⁷³⁾.
- (90) A fentiek alapján Románia úgy véli, hogy a CFR Marfănak 2013 és 2017 között nem állt fenn tartozása az államháztartás felé, tekintettel arra, hogy az ANAF-nak [...] millió RON és [...] millió RON összeget kell beszámítania/visszatérítenie, amely alacsonyabb, mint az ANAF CFR Marfă felé fennálló tartozása.
- (91) Végezetül Románia tájékoztatott arról, hogy a CFR Marfă államháztartás felé fennálló lejárt tartozása (kamattal és kötbérrel együtt) 2018-ban [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) volt, 2019. március 28-ig pedig több mint a háromszorosára, [...] millió RON-ra (hozzávetőleg [...] millió EUR) nőtt⁽⁷⁴⁾. Románia kiemelte, hogy a tartozás tekintetében az ANAF a CFR Marfă tehermentes ingó eszközeire vonatkozóan tizenhat alkalommal összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken, a CFR Marfă tehermentes ingatlan eszközeire vonatkozóan pedig hatvanhat esetben összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken rendelt el zár alá vételt⁽⁷⁵⁾.

3.2.4. Románia észrevételei a 2. és 5. intézkedésről

- (92) A 2. és 5. intézkedést illetően Románia fenntartja azt az álláspontját, hogy a CFR Infrastructură nem mentesítette a CFR Marfăt a pályahasználati díjnak megfelelő tartozásának kiegyenlítése alól.
- (93) Románia előadta, hogy a román jog nem teszi lehetővé, hogy bármely vasúti társaság mentesüljön a pályahasználati díj fizetése alól, és a CFR Infrastructură a CFR Marfával sem tett kivételt.

⁽⁷²⁾ Ugyanaz.

⁽⁷³⁾ Ugyanaz.

⁽⁷⁴⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 21.3. pontja.

⁽⁷⁵⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 12. pontja.

- (94) Románia kifejtette, hogy az alábbi három módon szankcionálható, ha a fuvarozók nem fizetik meg a pályahasználati díjat:
1. a CFR Infrastructură mindegyik szolgáltatásról havi számlát állít ki, és amennyiben ezek a pénzügyi kötelezettségek nem teljesülnek a vasúti pályahálózat használatára vonatkozó (évente kötött) szerződés feltételeinek megfelelően, akkor a CFR Infrastructură a pályahasználati díj meg nem fizetésére vonatkozóan állandó jelleggel, minden késedelmes nap után kamatot és kötbért számít fel és számláz ki (a pályahasználati díj meg nem fizetésére vonatkozó szankciók első formája). A kamat és a kötbér mértékét a 7. táblázat tartalmazza ((24) preambulumbeközdés). Ugyanaz a kötbér vonatkozik minden vasúti áru fuvarozó (és személyszállító) társaságra, a tulajdoni viszonyoktól függetlenül;
 2. emellett a pályahasználati díj fizetésében bekövetkezett késedelmek miatt a CFR Infrastructură a CFR Marfă által a CFR hálózatán üzemeltetett vonatok esetében nem biztosítja azt a 33 %-os kedvezményt a pályahasználati díjból, amelyet egyébként magánszereplőknek nyújt (a szankciók második formája);
 3. ezenkívül a CFR Infrastructură a CFR Marfă és annak ügyfelei érdekkörébe tartozó vonatok számára nem fogad el és nem hoz létre további útvonalakat úgy, ahogy azt magánszereplők számára teszi (a szankciók harmadik formája).
- (95) Ezzel összefüggésben Románia azt állítja, hogy a CFR Infrastructură jogi lépéseket is tett a CFR Marfával szemben a CFR Marfă 2015 óta fennálló tartozásainak végrehajtása érdekében. Románia kiemelte, hogy a CFR Infrastructură az alábbi választott bírósági és peres eljárásokat kezdeményezte a CFR Marfă tartozásainak végrehajtása céljából: 2015. évi választott bírósági eljárás [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegről; 2016. évi választott bírósági és peres eljárás [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegről; 2017. évi választott bírósági és peres eljárás [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegről; 2018. évi választott bírósági és peres eljárás [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegről⁽⁷⁶⁾. Románia szerint a vonatkozó, jogerős bírósági és választott bírósági határozatokkal maradéktalanul megítélték ezeket az összegeket a CFR Infrastructură javára⁽⁷⁷⁾.
- (96) Románia szerint a CFR Infrastructură a javára hozott határozatok nyomán végrehajtottak bízott meg a számára megítélt tartozásösszegek behajtásával, többek között bankszámlákon lévő pénzeszközök befagyasztása és a CFR Marfă részére az ügyfelei által fizetendő összegek letiltása, valamint a CFR Marfă ingó és ingatlan vagyonának zár alá vétele útján⁽⁷⁸⁾.
- (97) Románia emellett előadta, hogy a CFR Infrastructură 2016-ban fizetésátütemezési megállapodást kötött a CFR Marfával (a továbbiakban: a 2016. évi fizetésátütemezési megállapodás) a 2015. és 2016. évi választott bírósági eljárásban a CFR Infrastructură javára megítélt tőkeösszegeből és kamatból álló [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összeg fizetésére vonatkozóan. Románia rámutatott arra, hogy [...] millió RON-t maradéktalanul behajtottak a tartozás kényszervégrehajtása útján, miután a CFR Marfă nem tett eleget a 2016. évi fizetésátütemezési megállapodás rendelkezéseinek⁽⁷⁹⁾.
- (98) Románia szerint a CFR Infrastructură bírósági és bíróságon kívüli intézkedések útján több mint [...] millió RON-t (hozzávetőleg [...] millió EUR) sikerült behajtania a CFR Marfától 2018 augusztusáig, ebből az összegből [...] millió RON-t (hozzávetőleg [...] millió EUR) 2018. március és július között. Ezenkívül a CFR Infrastructură 2018. december 6-án fizetésátütemezési megállapodást kötött a CFR Marfă által [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegben fizetendő kamatra és kötbérre vonatkozóan (a továbbiakban: a 2018. évi fizetésátütemezési megállapodás). Ez a megállapodás többek között rögzíti, hogy CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló lejárt tartozásának teljes összege 2018. december 4-én [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) volt, amelyből 2017-ben [...] millió RON-t (hozzávetőleg [...] millió EUR) ítélték meg a CFR Infrastructură javára hét, végrehajtás alatt álló polgári bírósági ítéletben. Ebből a [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegből [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) a kamat és a kötbér összege. A 2018. évi fizetésátütemezési megállapodás rendelkezései azt is rögzítik, hogy a [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) tőkeösszeg behajtása a CFR Marfă ingó és ingatlan vagyonának zár alá vétele útján folytatódik.
- (99) Románia előadta, hogy az eszközök zár alá vétele útján történő végrehajtását csak addig alkalmazták, amíg a CFR Marfă eleget nem tett az átütemezési megállapodásokban foglalt kötelezettségeknek, és hozzátette, hogy a CFR Marfă teljesíti a 2018. évi fizetésátütemezési megállapodást⁽⁸⁰⁾.

⁽⁷⁶⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 4. melléklete. Lásd még Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek 5. mellékletét.

⁽⁷⁷⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 4. melléklete.

⁽⁷⁸⁾ Konkrétan fogalmazva, Románia szerint a CFR Marfă 2016. december 31-én fennálló tartozásainak ([...] RON, hozzávetőleg [...] millió EUR) behajtása érdekében és a jogi eljárások céljaira összesen [...] RON-t (hozzávetőleg [...] millió EUR) szedtek be, 2017-ben (és Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek benyújtásáig) pedig a CFR Infrastructură további [...] RON-t (hozzávetőleg [...] millió EUR) hajtott be. Lásd a Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei II. fejezetének 2. szakaszát.

⁽⁷⁹⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 37. pontja.

⁽⁸⁰⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 37. pontja és 6. melléklete.

- (100) Románia álláspontja szerint a fentiek alátámasztják, hogy a CFR Infrastructură intézkedéseket tesz a tartozások behajtására, a CFR Marfă pedig nem mentesült a fizetési kötelezettség alól ⁽⁸¹⁾.
- (101) Románia megítélése szerint „a CFR Marfă nem részesült preferenciális elbánásban a CFR Infrastructurătól, és semmilyen jogi kötelezettség alól nem mentesült” ⁽⁸²⁾. Románia előadta, hogy „[a] CFR SA (CFR Infrastructură) ugyanazokat a pénzügyi szankciókat alkalmazta és alkalmazza, bármely vasúti társaság is mulasztja el a pályahasználati díj megfizetését”, és emlékeztet arra, hogy a „[p]énzügyi szankciók az esedékesség időpontjában fennálló díjak meg nem fizetése esetén azonos százalékos érték alapján kiszámított és megkülönböztetés nélkül alkalmazott késedelmi kötbérek” ⁽⁸³⁾. Románia továbbá hozzátette, hogy „a [CFR Infrastructură] ugyanazokat a bírósági és bíróságon kívüli intézkedéseket alkalmazza, bármely vasúti társaságtól is kell tartozásokat behajtania” ⁽⁸⁴⁾.
- (102) Románia emellett objektív körülménynek tekinti, hogy a CFR Infrastructură nem hajtotta be a CFR Marfától a pályahasználati díjat, ami annak a következménye, hogy más állami tulajdonú vállalatok vagy részben állami tulajdonú vállalkozások (amelyek közül sokan az energiaágazatban működnek) viszont a CFR Marfă felé nem rendezték a tartozásaikat. Románia kifejtette, hogy ezek a CFR Marfă felé fennálló tartozások azonos nagyságrendűek, mint a CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló tartozásai, és a CFR Marfă szállítási szolgáltatásainak bármilyen megszakadása zavart okozna ezeknek a vállalkozásoknak a tevékenységeiben, ami hátrányosan érintené a lakosság életszínvonalát és a gazdasági tevékenységeket számos területen. Románia előadta, hogy a CFR Marfă intézkedéseket hozott annak érdekében, hogy a vonatkozó jogi rendelkezésekkel összhangban behajtsa ezeket a tartozásokat ⁽⁸⁵⁾.
- (103) Ezenkívül Románia hozzátette, hogy nem lehet szigorúbb intézkedéseket hozni (például fizetésképtelenségi eljárást indítani) a CFR Marfával szemben, mivel a CFR Infrastructurănak és a román hatóságoknak figyelembe kell venniük, hogy a CFR Marfă és erőforrásai a honvédelmi rendszer, a nemzetbiztonság, a közbiztonság és a közrend, a stratégiai anyagok fuvarozása, a nemzetgazdaság és a lakosság szempontjából fontosak ⁽⁸⁶⁾ (lásd a fenti 3.2.1. és 3.2.2. alpontot).
- (104) Ezzel összefüggésben Románia emlékeztet arra, hogy a román hatóságoknak és a CFR Infrastructurănak a honvédelemre vonatkozó jogi keretek között kell eljárniuk ⁽⁸⁷⁾, és „olyan intézkedéseket kell hozniuk, amelyek nem veszélyeztetik bizonyos, a CFR Marfă tulajdonában lévő erőforrások rendelkezésre állását (kedvezőtlen hatás az „állami erőforrásnak” minősülő erőforrásokra), és nem befolyásolják az e stratégiai fontosságú vállalat által végzett katonai célú és stratégiaianyag-szállítást vagy a CFR Marfă válságelhárítási intézkedéseit (például 2016–2017 telén)” ⁽⁸⁸⁾.
- (105) Emellett a harmadik felek észrevételeire adott, 2018. augusztus 14-i válaszában Románia azzal érvel, hogy a CFR Infrastructură a honvédelemről szóló törvény 34. cikke ⁽⁸⁹⁾ alapján tartózkodni köteles olyan végrehajtási intézkedések meghozatalától, amelyek miatt leállhatnak a katonai célú szállítások, és gyengíthetik az ország honvédelmi képességeit. Románia a közlekedési minisztert idézi, aki szerint „nem szabad levágni a tojtyúkot”, arra utalva, miért nem hajthatja végre az állam a CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló összes tartozását.

⁽⁸¹⁾ Románia harmadik felek észrevételeire adott válaszában C. szakasza.

⁽⁸²⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei II. fejezetének 2. szakasza.

⁽⁸³⁾ Románia harmadik felek észrevételeire adott válaszában C. szakasza.

⁽⁸⁴⁾ Ugyanott.

⁽⁸⁵⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei II. fejezetének 2. pontja.

⁽⁸⁶⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek IV. fejezete.

⁽⁸⁷⁾ A Románia honvédelméről szóló, módosított 45/1994. sz. törvény 34. cikke, valamint a romániai vasúti közlekedésről szóló, a 2005. január 20-i 7. sz. kormányrendelettel elfogadott és a 2006. április 27-i 10. sz. törvénnyel módosított rendelet 1. cikkének (8) bekezdése.

⁽⁸⁸⁾ Románia harmadik felek észrevételeire adott válaszában C. szakasza, 8. oldal.

⁽⁸⁹⁾ A Románia honvédelméről szóló, módosított 45/1994. sz. törvény 34. cikke a következőképpen rendelkezik: „A minisztériumok, az állami hírszerző szolgálatok és egyéb központi közigazgatási szervek feladata, hogy a saját tevékenységi területükön a törvényben foglaltak szerint végrehajtsák az ország honvédelmi intézkedéseit; vezetőiknek évente vagy kérésre be kell számolniuk a honvédelmi vonatkozású feladatok ellátásáról a parlamentnek, a kormánynak vagy a Legfelső Honvédelmi Tanácsnak. Mozgósítás és hadiállapot kihirdetése esetén az illetékes miniszterek közvetlen feladata az erőforrások elosztása a nyersanyagok, az ipari termékek, az élelmiszerek, az energetika, a közlekedés, a közművek és a hírközlés területén. A honvédelmi erők igényeit előnyben kell részesíteni és ennek megfelelően kell teljesíteni”.

A romániai vasúti közlekedésről szóló, a 2005. január 20-i 7. sz. kormányrendelettel elfogadott és a 2006. április 27-i 10. sz. törvénnyel módosított rendelet 1. cikkének (8) bekezdése, amely a következőképpen rendelkezik:

„Amennyiben a nemzetbiztonság, a vasúti közlekedés biztonsága és a közérdek szükségessé teszi, a vasúti pályahálózat felügyelői/működtetői, illetve a vasúti társaság a törvény szerint, az illetékes hatóságok utasításainak megfelelően dönthet az alábbiakról:

a) a közlekedés és a szolgáltatások teljes vagy részleges felfüggesztése bizonyos útvonalakon;

b) bizonyos szállítmányok fuvarozásból való kizárása vagy csak előre meghatározott körülmények melletti fogadása; to exclude

certain shipments from transport or to receive them only under certain pre-established circumstances;

c) **bizonyos szállítások előnyben részesítése;**

d) **szükség esetén a katonai szállítások folyamatos végzésének engedélyezése**” (utólagos kiemelés).

3.2.5. Románia észrevételei a 3. intézkedésről

- (106) *Először*, Románia vitatja, hogy a 3. intézkedés állami forrásokból származott. Románia különösen arra hivatkozik, hogy „[az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt] három kumulatív feltétel nem teljesült, tehát a CFR Marfánál végrehajtott hitel-tőke konverzió nem minősülhet állami támogatásnak, ugyanis nem teljesült az a) pontban foglalt feltétel, hiszen nem használtak fel állami forrásokat, és az állami költségvetésből sem juttattak forrásokat (ami azt jelentette volna, hogy az államnak közvetlen költségvetési kiadása merül fel). Ezek az összegek valójában már nem jelentettek bevételt az államháztartás számára, ami túlmutat az EUMSZ szövegén.” Románia állítása szerint úgy járt el, hogy bármely egyszerű részvényes is eljárta volna, és arra törekedett, hogy saját érdekeltségeit konszolidálja, **nem** pedig arra, hogy egy bizonyos gazdasági szereplőt gazdasági előnyhöz juttassa ⁽⁹⁰⁾.
- (107) *Másodszor*, Románia azt állítja, hogy a hitel-tőke konverziót az Európai Unió Tanácsa is jóváhagyta a Romániának nyújtandó uniós középtávú elővigyázatossági pénzügyi támogatásról szóló. 2013. október 22-i határozatában ⁽⁹¹⁾ (a továbbiakban: a 2013. október 22-i tanácsi határozat), amit a román hatóságok által 2013. szeptember 12-én Bukarestben elfogadott és az IMF ügyvezető igazgatósága által a 2013. szeptember 27-i határozattal jóváhagyott, Románia és a Nemzetközi Valutaalap (a továbbiakban: IMF) közötti, 1 751,34 millió SDR összegű elővigyázatossági készenléti hitelmegállapodás rendelkezései is alátámasztanak ⁽⁹²⁾. Románia ezt az álláspontját a készenléti hitelmegállapodás I. mellékletére ⁽⁹³⁾ alapozza, amely a következőképpen rendelkezik:
- „Tavaly az állami tulajdonú vállalatokat érintő, fontos reformokat hajtottunk végre az energia- és a közlekedési ágazatban. Például, [...], néhány vállalat önkéntes fizetéseképtelenségi vagy felszámolási eljárás alá vonásával, **hitel-tőke konverziókat** és szerkezetátalakítási intézkedések útján”. (utólagos kiemelés) [...] Az energia- és a közlekedési ágazatban végrehajtott főbb reformok a következők voltak: [...] „Közlekedési ágazat: adásvételi szerződés kötését kezdeményeztük a [CFR Marfá] állami tulajdonú fuvarozó vállalatban lévő 51 %-os részesedés eladását 905 millió RON-ért, és kormányhatározattal jóváhagytuk az adásvételi szerződést. Emellett júniusban a hátralékok felszámolására irányuló programot hagyunk jóvá, amelynek keretében a CFR Marfá hátralékai 90 %-kal csökkenének az adásvétel lezárulása után [...]” ⁽⁹⁴⁾.
- „Emellett terveink között szerepel, hogy a pályahasználati és villamosenergia-díjak állami tulajdonú vasúti személyszállító vállalat és a CFR Marfá általi pontosabban fizetése érdekében reformokat hajtunk végre ezeknél a vállalatoknál, rendezzük és a három fő vasúti társaság között fennálló tartozásokat. Az e vállalatok működési és pénzügyi teljesítményének fokozására irányuló intézkedések közé a következők tartoznak: [...] – CFR Marfá: teljesítjük a CFR Marfá többségi részesedésének eladására vonatkozó adásvételi szerződés szerinti kötelezettségeinket, és 2013. október közepéig lezárjuk az ügyletet (fizetés teljesítése a részvények ellenében). Ezzel összefüggésben az összefonódás-ellenőrzés jóváhagyását kell kérni az illetékes szabályozó hatóságtól. Ha a privatizációs folyamat elháríthatatlan akadályba ütközik, a bevált nemzetközi módszereknek megfelelő eljárás szerint újra kiírjuk a CFR Marfá többségi részesedésének privatizálására irányuló pályázatot.**
- (108) Románia kifejtette, hogy a fenti (107) preambulumbekkezdésben idézett mellékletet tartalmazó, említett készenléti hitelmegállapodást jóváhagyta az Európai Unió Tanácsa a 2013. október 22-i határozata 1. cikkének (1) bekezdése szerint, amely egyebek mellett az egyetértési megállapodásban szereplő konkrét gazdaságpolitikai feltételekre is utal, és köztük szerepel „az állami vállalatok szerkezetátalakítása, többek között privatizáció révén, valamint az állami vállalatok vállalatirányításának megerősítése”.
- (109) Románia leszögezte, hogy a CFR Marfá privatizációját és a javára végrehajtott hitel-tőke konverziót nemcsak az Európai Unió Tanácsa hagyta jóvá, hanem az Európai Bizottság is folyamatosan figyelemmel kísérte a CFR Marfá privatizációjának folyamatát.
- (110) A bizottsági megfigyelés kapcsán Románia különösen a „Balance of Payments Assistance Programme: Romania, 2013–2015 (Fizetésimérleg-támogatási program: Románia, 2013–2015) című bizottsági jelentésre hivatkozik, amely többek között a CFR Marfá privatizációjának állásáról és ezen belül a hitel-tőke konverzióról is beszámol. Kiemelendő, hogy az idézett jelentés szerint „[a] privatizáció többek között enyhítene a 2013 októberében meghiúsult privatizáció előtt, 2013 júniusában végrehajtott hitel-tőke konverzióval kapcsolatos aggályokat” ⁽⁹⁵⁾.

⁽⁹⁰⁾ Románia 2018. augusztus 14-i válasza a harmadik felek észrevételeire.

⁽⁹¹⁾ HL L 286., 2013. 10. 29., 1. o. (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013D0531&from=HU>).

⁽⁹²⁾ Románia 2018. december 19-én adott válasza a Bizottság 2018. november 14-i tájékoztatókérésére (a továbbiakban: Románia 2018. december 19-i válasza). A. pont.

⁽⁹³⁾ A 2013. szeptember 12-i szándéknyilatkozat „Romania – Memorandum of Economic and Financial Policies” (Románia – gazdaság- és pénzügyi politikai jegyzék) című melléklete.

⁽⁹⁴⁾ Ugyanott, 36. pont.

⁽⁹⁵⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek II. fejezete.

- (111) *Harmadszor*, Románia kijelentette, hogy a hitel-tőke konverzió megfelelt a piacgazdasági szereplő teszten, és emlékeztetett az általa készített és a Bizottságnak benyújtott Deloitte-jelentés megállapításaira.
- (112) Románia megismételte, hogy a piacgazdasági szereplő teszt végrehajtása céljából vizsgálat elvégzésével bízta meg a Deloitte könyvvizsgáló és tanácsadó céget. A Deloitte elismert módszer szerint végezte a vizsgálatot, nevezetesen úgy, hogy a diszkontált cash flow módszerrel (a továbbiakban: a DCF-módszer) kiszámította az 51 %-os részesedés 2012. december 31-i piaci értékét, majd a CBIT- és EBITDA-szorzos értékelési módszer alkalmazásával külön kiszámította a fennmaradó részesedés (49 %) piaci értékét azzal a feltételezéssel, hogy ezt a részesedést 2015 és 2018 között értékesítik.
- (113) Románia kiemelte a 2019. március 29-i Deloitte-jelentés azon megállapításait, miszerint az állam mint részvényes és hitelező a hitel-tőke konverzió, majd a CFR Marfă privatizáció útján nagyobb összeget (átlagosan 1 079,9 millió RON-t vagy hozzávetőleg 235 millió EUR-t) szerezhethetett volna vissza, mint a vállalat azonnali felszámolásával (átlagosan 916,97 millió RON vagy hozzávetőleg 199 millió EUR).
- (114) Románia rámutatott arra, hogy a hitel-tőke konverziót csak a Deloitte-jelentésben megfogalmazott ajánlások szerinti határozat elfogadását követően hajtották végre a 2013. június 12-i 61/2013. sz. sürgősségi kormányrendelettel, tehát a piacgazdasági szereplő teszt elvégzése után.
- (115) Románia azt is leszögezte, hogy az említett 61/2013. sz. sürgősségi kormányrendeletet „az IMF és az EU véleményének és ajánlásainak megfelelő figyelembevételével” (lásd a fenti (107) és azt követő preambulumbekendéseket) hozták, mivel „az e nemzetközi szervezetekkel 2011 után kötött összes egyetértési megállapodás rendelkezik strukturális reformokról (köztük privatizációkról), amelyek számos állami tulajdonú vállalkozást érintenek különböző területeken”, többek között a „közlekedési ágazatban (CFR Infrastructură, CFR Marfă, TAROM)” ⁽⁹⁶⁾. Románia különösen az egyik ilyen, tanácsi határozattal jóváhagyott megállapodásban szereplő reformok egyikének leírását emeli ki, miszerint Románia „emellett júniusban a hátralékok felszámolására irányuló programot hagyott jóvá, amelynek keretében a CFR Marfă hátralékai 90 %-kal csökkennének az adásvétel lezárulása után [...]” ⁽⁹⁷⁾.
- (116) *Negyedszer*, Románia előadta, hogy a CFR Marfă javára végrehajtott 2013. évi hitel-tőke konverzió nagyon hasonló olyan egyéb, a hagyományosan meglévő vasúti árufuvarozó társaságokra vonatkozóan más tagállamokban végrehajtott intézkedésekhez, amelyek esetében a Bizottság megállapította, hogy nem áll fenn állami támogatás, vagy az állami támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül. Románia a következő példákat hozta fel a bizottsági gyakorlatból: a Görögország által a TRAINOSE S.A. görög vasúttársaság javára nyújtott SA.32544 (2011/C) számú állami támogatásról szóló, 2017. június 16-i határozat ⁽⁹⁸⁾, a Szlovák Köztársaság által a Železničná Spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. (ZSSK Cargo) számára nyújtott SA.29198 - (2010/C) (korábbi 2009/NN) számú állami kölcsönről szóló, 2018. július 20-i határozat ⁽⁹⁹⁾ és a Horvátország által a HŽ Cargo d. o. o. javára nyújtott SA.39877 (2017/NN) számú állami támogatás ügyében adósságelengedésről hozott, 2017. június 19-i határozat ⁽¹⁰⁰⁾.
- (117) Románia szerint „az a közös bennük, hogy az említett országokban működő vasúti társaságok és a CFR Marfă egyaránt nehéz pénzügyi helyzetbe kerültek és jelentős veszteségük keletkezett, a hatóságok pedig e vállalatok nemzetgazdasági jelentőségére tekintettel a beavatkozás mellett döntöttek. Ezért úgy véli, hogy Románia, Horvátország, Görögország és Szlovákia ugyanabban a szellemben járt el a kivétel nélkül pénzügyi nehézségekkel küzdő állami vasúti társaságokat illetően.” Románia álláspontja szerint a szóban forgó hitel-tőke konverzió (és a többi intézkedés) értékelésének eredménye a CFR Marfă esetében sem lehet más.
- (118) Románia főként a Görögország által a TRAINOSE S.A. görög vasúttársaság javára nyújtott SA.32544 (2011/C) számú állami támogatásról szóló bizottsági határozatra és különösen az állami költségvetési forrásokból 2009-ben végrehajtott, 60 millió EUR összegű tőkeemelésre hívta fel.
- (119) Románia megjegyzi, hogy a görög hatóságok megítélése szerint a vonatkozó intézkedés nem minősült állami támogatásnak, a Bizottság ugyanakkor támogatásnak minősítette, és a belső piaccal összeegyeztethetőnek találta ⁽¹⁰¹⁾ az alábbi okokból:

⁽⁹⁶⁾ Románia 2018. december 19-i válaszában C. szakasza.

⁽⁹⁷⁾ A román hatóságok által 2013. szeptember 12-én Bukarestben aláírt és az IMF ügyvezető igazgatóság által a 2013. szeptember 27-i határozattal jóváhagyott szándéknyilatkozat *Romania – Memorandum of Economic and Financial Policies* (Románia – gazdaság- és pénzügyi politikai jegyzék) című mellékletének 36. pontja.

⁽⁹⁸⁾ Lásd: SA.32544 – A TRAINOSE S.A. görög vasúttársaság szerkezetátalakítása (HL L 186., 2018.7.24., 25. o.).

⁽⁹⁹⁾ Lásd: SA.29198 – Szlovákia – A Szlovák Köztársaság által a Železničná Spoločnosť Cargo Slovakia, a.s. (ZSSK Cargo) számára nyújtott állami kölcsön (HL C 117., 2010.5.6., 13. o.).

⁽¹⁰⁰⁾ Lásd: SA.39877 – Horvátország – A HŽ Cargo javára nyújtott támogatás – Adósságelengedés (HL C 237., 2017.7.21., 3. o.).

⁽¹⁰¹⁾ Lásd Románia 2018. december 19-i válaszában B. szakasza.

- a) az intézkedés a görög gazdaság súlyos zavarainak megszüntetésére irányult. Ezzel összefüggésben Románia emlékeztetett arra, hogy „a Bizottság fenntartotta és elfogadta a Görögország gazdasági helyzetével (gazdasági válság) kapcsolatos érveket és azt, hogy a TRAINOSE alapvető szerepet tölt be az ország gazdaságában. Felszámolása nehézségeket okozott volna a pályahálózat-működtető, bizonyos leányvállalatai és a Görögországban működő fontos vállalkozások számára, valamint az ország külkereskedelmében. Ezenkívül közvetlenül vagy közvetve hozzájárult volna a munkanélküliség növekedéséhez a válság sújtotta országban;”
- b) az intézkedés megfelelő/helyénvaló, szükséges és arányos volt. E tekintetben Románia emlékeztetett arra, hogy „a Bizottság fenntartotta, hogy a TRAINOSE helyzetén és kedvezményein túlmenően az intézkedés összhangban volt a görög vasúti rendszert veszélyeztető kockázatok elkerülésének és a vasúti szállítási szolgáltatások megszüntetése által a görög gazdaságra és lakosságra gyakorolt következmények elkerülésének céljával; [...] időben korlátozott volt; [...] szükséges volt a TRAINOSE privatizálásához, [...] biztosította a vállalat ideiglenes fennmaradását a tényleges privatizációig; nem szolgált a vállalat kapacitásainak növelésére, ezért pedig nem befolyásolta az uniós tagállamok közötti versenyt és kereskedelmet”.
- (120) Románia emellett előadta, hogy „a hitel-tőke konverzióknak a 2013. évi meghíúsult privatizáció utáni visszavonása és a CFR Marfának a konverzióból származó összeg visszafizetésére való utasítása súlyos működési nehézségeket okozott volna a CFR Marfă számára, ami **azzal az elfogadhatatlan kockázattal járt volna, hogy a vállalat nem tudja teljesíteni a jogszabályok, megállapodások és egyezmények alapján fennálló vagy Románia NATO-tagságából eredő kötelezettségeit**, tekintettel a 2014-ben kirobbant ukrajnai konfliktusra, az ebben a politikai és katonai helyzetben hozott fontos válaszingedményekre és a katonai szállítás iránti kereslet 562,89 %-os növekedésére. **Mindezekre tekintettel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésén és az EUSZ 4. cikkén alapuló kivétel indokolt**” ⁽¹⁰²⁾.
- (121) Románia különösen azt emelte ki, hogy „a vállalat hatályos jogszabályok szerinti felszámolása keretében történő eszközértékesítés meglehetősen hosszadalmas lehet, aminek következtében előfordulhatnak olyan hosszabb időszakok, amikor az ország védelmi rendszeréhez és a stratégiai szállításokhoz szükséges erőforrások nem lennének használhatóak, és a kocsiszínpén tartás következtében romlana az állaguk. Ezekben az időszakokban, amikor a CFR Marfă nem tudna szállítási szolgáltatásokat nyújtani, az erőforrások pedig még nem kerülnének másik vasúti társaság tulajdonába, a 2008-ban és 2014-ben tapasztaltakhoz hasonlóan kitörhetnének vagy kiújulhatnának konfliktusok, ahogy az a honvédelmi stratégiában ⁽¹⁰³⁾ is szerepel [...]”. Ilyen körülmények között Románia attól tart, hogy szállítási kapacitás nélkül maradna, és nem tudna megfelelően reagálni az esetleges nehézségekre, ami elfogadhatatlan.

4. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

- (122) A Bizottság először azt vizsgálta, hogy a CFR Marfă javára végrehajtott 1–5. intézkedés tartalmazott-e állami támogatást az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében (lásd az alábbi 4.1. pontot), a CFR Marfă nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül-e (lásd a lenti 4.2. pontot), és a támogatást már végrehajtották-e (lásd a lenti 4.3. pontot). Végezetül a bizottság azt értékelte, hogy az ilyen jellegű támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal (lásd a lenti 4.4. pontot).

4.1. A támogatás megléte a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerint

- (123) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- (124) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok kumulatív jellegűek. Valamely intézkedés e rendelkezés szerinti állami támogatássá minősítése tehát szükségessé teszi a következő feltételek együttes teljesülését:
- a) az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie és azt állami forrásokból kell finanszírozni;
 - b) előnyhöz kell juttatnia a kedvezményezettet;
 - c) az előnynek szelektívnek kell lennie; és
 - d) az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

⁽¹⁰²⁾ Románia harmadik felek észrevételeire adott válasza F. szakaszának 8. pontja.

⁽¹⁰³⁾ A honvédelmi stratégia Románia elnökének irányítása alatt készült, és a 33/2015. sz. kormányhatározattal fogadták el.

4.1.1. Vállalkozás

- (125) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottságnak először meg kell határoznia a vizsgált intézkedés kedvezményezettjét. A Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése a vállalkozás fogalmára utal a támogatás kedvezményezettjének meghatározásakor. Az uniós bíróságok által alkalmazott fogalom meghatározás szerint a vállalkozás gazdasági tevékenységet folytató gazdálkodó egység, függetlenül jogállásától és finanszírozásának módjától ⁽¹⁰⁴⁾. Az egyetlen figyelembe veendő szempont az, hogy végez-e gazdasági tevékenységet, tehát kínál-e termékeket és/vagy szolgáltatásokat a piacon.
- (126) A CFR Marfă 100 %-ban állami tulajdonú részvénytársaság. 1998. október 1-jén jegyezték be részvénytársaságként a hagyományosan meglévő, vertikálisan integrált román állami vasúti társaság átszervezését követően, és vasúti áru fuvarozási és egyéb kapcsolódó szolgáltatásokat nyújt a piacon.
- (127) A CFR Marfă az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában vállalkozásnak minősül. A Bizottság ezután azt értékelte, hogy a CFR Marfă vasúti áru fuvarozási és egyéb kapcsolódó szolgáltatások piaci alapon történő nyújtására irányuló tevékenysége gazdasági tevékenységnek minősül-e.

4.1.2. Gazdasági tevékenység

- (128) A Bizottság mindenekelőtt azt értékelte, hogy alkalmazandó-e az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése Románia azon érveire tekintettel, miszerint a CFR Marfă közhatalmat gyakorol.
- (129) Románia azzal érvelt (lásd a fenti (63)–(76) preambulumbekendést), hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése az EUSZ 4. cikke (2) bekezdésének ⁽¹⁰⁵⁾ és az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 17. pontjának rendelkezései értelmében nem alkalmazandó a CFR Marfăra. A közlemény 17. pontja egyebek mellett úgy rendelkezik, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése nem alkalmazandó azokban az esetekben, amikor az állam „közhatalmat gyakorol”, vagy amikor közjogi jogalanyok „hatósági jogkörükben járnak el”. Románia állítása szerint közhatalmat gyakorolt, amikor elfogadta az 1–3. és 5. intézkedést, amely a CFR Marfăt a nemzetbiztonság és honvédelem területén terhelő kötelezettségek folyamatos teljesítésének biztosítására irányult.
- (130) A Bizottság szerint ez az érvelés az alábbi okokból téves.
- (131) Először, ez az érvelés az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 17. pontjában foglalt rendelkezések alkalmazásának téves értelmezésén alapul. Ezek a rendelkezések az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 2. fejezetében találhatók, amely a vállalkozás és a gazdasági tevékenység fogalmára vonatkozó szabályokat tartalmazza. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése azokra a jogalanyokra alkalmazandó, amelyek az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 2. fejezetében rögzített szabályok szerint gazdasági tevékenységet folytató vállalkozásnak minősülnek. Ezért az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése alkalmazandóságának vizsgálatához értékelni kell, hogy a CFR Marfă gazdasági tevékenységet folytató vállalkozás-e.
- (132) Ezzel szemben Románia azt állítja, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése azért nem alkalmazandó a CFR Marfăra, mert Románia közhatalmat gyakorolt, amikor a stratégiai- és katonai anyag-szállítás folyamatosságának biztosítása, valamint egyéb, nemzetbiztonsági és honvédelmi vonatkozású kötelezettségek teljesítése érdekében elfogadta az 1–3. és 5. intézkedést a CFR Marfă javára. Más szóval Románia szerint az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése csupán arra tekintettel nem alkalmazandó a CFR Marfăra, hogy a román állam milyen minőségében fogadta el az 1–3. és 5. intézkedést a CFR Marfă javára.
- (133) A Bizottság rámutatott arra, hogy ez az érvelés ahhoz a kérdéshez kapcsolódik, hogy alkalmazandó-e a piactelepítési szereplő teszt az 1–5. intézkedés Románia általi elfogadására, és ha alkalmazandó, akkor a lenti (179)–(181) preambulumbekendésben leírtak szerint ennek a tesztnek (az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 76–77. pontja) alkalmazásával is összefügg. A piactelepítési szereplő teszt alkalmazandósága és alkalmazása azonban semmiképpen sem teszi szükségessé annak értékelését, hogy az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazandósága szempontjából a CFR Marfă gazdasági tevékenységet folytató vállalkozásnak minősül-e. Románia érvelése tehát az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 2. szakasza céljának téves értelmezésén alapul.
- (134) Másodszor, Románia nem A vállalat semmilyen bizonyítékot nem szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy CFR Marfă tevékenysége nem gazdasági jellegű. Románia különösen azt nem bizonyította, hogy közhatalma gyakorlása érdekében kizárta a katonai célú szállításra és a stratégiai termékek szállítására irányuló tevékenységeket a gazdasági tevékenységek köréből, ami alátámasztotta volna, hogy ezek a tevékenységek valóban nem gazdasági jellegűek ⁽¹⁰⁶⁾.

⁽¹⁰⁴⁾ A Bíróság C-180/98–C-184/98. sz., *Pavlov és társai* egyesített ügyekben hozott, 2000. szeptember 12-i ítéletének (ECLI:EU:C:2000:428) 74. pontja; a Bíróság C-222/04. sz., *Cassa di Risparmio di Firenze SpA és társai* ügyben hozott, 2006. január 10-i ítéletének (ECLI:EU:C:2006:8) 107. pontja.

⁽¹⁰⁵⁾ Az Unió tiszteltetben tartja a tagállamoknak a Szerződések előtti egyenlőségét, valamint nemzeti identitását, amely elválaszthatatlan része azok alapvető politikai és alkotmányos berendezkedésének, ideértve a regionális és helyi önkormányzatokat is. Tiszteltetben tartja az alapvető állami funkciókat, köztük az állam területi integritásának biztosítását, a közrend fenntartását és a nemzeti biztonság védelmét. Így különösen a nemzeti biztonság az egyes tagállamok kizárólagos feladata marad.

⁽¹⁰⁶⁾ A Bíróság C-138/11. sz., *Compass-Datenbank GmbH kontra Ausustria* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2012:449) 43–44. pontja; lásd még: a Törvényszék T-138/15. sz., *Aanbestedingskalender és társai kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2017:675) 38–108. pontját.

- (135) Ennek éppen az ellenkezője derül ki Románia beadványaiból: a katonai szállítás a CFR Marfă éves szerződések alapján, ellentételezés fejében nyújtott szolgáltatás⁽¹⁰⁷⁾. Románia emellett elismeri, hogy a katonai szállítás és a kapcsolódó tevékenységek piaci minden, érvényes engedéllyel rendelkező vasúti magántársaság előtt nyitott, noha bizonyos biztonsági tanúsítványok beszerzéséhez kötött (lásd a fenti (75) preambulumbekendést). Ezt megerősítik a Honvédelmi Minisztérium és a Közlekedési, Építőipari és Idegenforgalmi Minisztérium jegyzőkönyveinek, közös rendeleteinek és megállapodásainak⁽¹⁰⁸⁾ rendelkezései is, amelyek kimondják, hogy a katonai szállítás folytonosságának béke, háború, természeti katasztrófák, válsághelyzetek idején vagy egyéb rendkívüli körülmények között történő biztosítására vonatkozó kötelezettségek nem csak a CFR Marfă terhelik, hanem más, engedéllyel rendelkező vasúti társaságokat is, amelyek szerződés alapján részesülnek ellentételezésben.
- (136) A fentiekből egyértelműen kiderül, hogy az állam nem zárta ki ezeket a katonai szállításokra irányuló szolgáltatásokat a gazdasági tevékenységek köréből, a CFR Marfă pedig piaci mechanizmusok alapján nyújtja őket, ezért gazdasági tevékenységnek minősülnek⁽¹⁰⁹⁾.
- (137) Az a tény, hogy vasúti magánfuvarozók nem kívántak katonai célú szállítást végezni a korlátozott kereslet vagy kapacitáshiány miatt, nem érinti ezt a következtetést; kizárólag az számít, hogy ezeknek a szereplőknek lehetőségük volt a CFR Marfával versenyezni ezekért a szerződésekért, ezt a lehetőséget pedig a román jogba a 2011. december 21-i 114/2011. sz. sürgősségi kormányrendelettel⁽¹¹⁰⁾ átültetett 2009/81/EK európai és tanácsi irányelv⁽¹¹¹⁾ szelleme és betűje is biztosítja.
- (138) Ezenkívül a vasúthálózat különböző pontjain történő tartalékképzésre, -fenntartásra és -megóvásra vonatkozó kötelezettség teljesítése az előfeltétele annak, hogy a CFR Marfă szerződés alapján, ellentételezés fejében katonai célú szállításokat tudjon nyújtani⁽¹¹²⁾, a Bizottság pedig ezért tekinti a katonai szállításra irányuló gazdasági tevékenység részének. Szintén ezt a következtetést támasztja alá, hogy a CFR Marfă a mozgósítási tartalékként megjelölt erőforrásokat rendes, üzleti célú vasúti áru fuvarozási tevékenységeihez (köztük katonai célú szállításhoz) is használhatják. Ezen a következtetésen az sem változtat, hogy a CFR Marfă nem feltétlenül részesül megfelelő ellentételezésben az e tartalékképzés, -fenntartás és -megóvás során felmerülő költségekért, ugyanis az állandó ítélkezési gyakorlat szerint bármely tevékenység, amelynek keretében valamely piacon árukat és szolgáltatásokat kínálnak, gazdasági tevékenységnek minősül, függetlenül attól, hogy nyereségérdekeltség nélkül vagy megfelelő ellentételezésért folytatják-e⁽¹¹³⁾. Ezért nem befolyásolhatja a szolgáltatások gazdasági tevékenységnek minősítését, hogy a CFR Marfă bizonyos szolgáltatásaiért nem feltétlenül részesült megfelelő ellentételezésben.
- (139) A Bizottság nem fogadja el Románia azon érvelését, miszerint az ország vasúti járműállományának hozzávetőleg 93 %-át tulajdonló CFR Marfă *de facto* az egyetlen olyan szereplő, amely teljesíteni tudja a mozgósítási tartalékok fenntartására vonatkozó kötelezettséget. Még ha ez az érv meg is változtatná a Bizottság (136) preambulumbekendésben foglalt következtetését (de nem ez a helyzet, mivel a katonai szállításokat elvben nem zárta ki a román állam a gazdasági tevékenységek köréből), Románia akkor sem támasztotta alá bizonyítékkal, miért ne tudnának más magánszereplők versenyezni a katonai szállításokért vagy teljesíteni a mozgósítási követelményeket a járműállomány fennmaradó 7 %-ával vagy a piacról (többek között a CFR Marfától rendes üzleti alapon vagy a CFR Marfă felszámolása során) e célra beszerzett további járművekkel. A Bizottság rámutatott arra, hogy Románia állítása szerint a mozgósítási tervekben szereplő tartalékokat a CFR Marfă nem idegenítheti el, és saját költségére üzemben kell tartania (lásd a (64) preambulumbekendés ii. pontját), ugyanakkor Románia nem tudta közölni a Bizottsággal a pontos jogszabályi rendelkezéseket ennek alátámasztására⁽¹¹⁴⁾.

⁽¹⁰⁷⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 1. és 2. pontja.

⁽¹⁰⁸⁾ A Honvédelmi Minisztérium és a Közlekedési, Építőipari és Idegenforgalmi Minisztérium között a vasúti, tengeri és légi közlekedési útvonalakon történő szállítás összehangolásáról és végrehajtásáról szóló, 2003. július 2-i M-86. sz. tárcaközi jegyzőkönyv, e tárcaközi jegyzőkönyvnek a Honvédelmi Minisztérium és a Közlekedési, Építőipari és Idegenforgalmi Minisztérium M 163/1053/2003. sz. közös rendeletével elfogadott végrehajtási szabályai, valamint a Honvédelmi Minisztérium számára belföldi forgalomban nyújtandó vasúti szállítási szolgáltatásokról; valamint a katonai fuvarokmányok és fizetési módok meghatározásáról szóló, 2001. január 12-i A 220. sz. megállapodás, amelyet Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek 9. mellékleteként nyújtottak be.

⁽¹⁰⁹⁾ Lásd értelemszerűen a Bíróság C-76/05. sz., *Schwarz és Gootjes-Schwarz* ügyben hozott, 2007. szeptember 11-i ítéletének (ECLI:EU:C:2007:492) 37. és 38. pontját és a hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

⁽¹¹⁰⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 1. pontja.

⁽¹¹¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/81/EK irányelve (2009. július 13.) a honvédelem és biztonság területén egyes építési beruházásra, árubeszerzésre és szolgáltatásnyújtásra irányuló, ajánlatkérő szervek vagy ajánlatkérők által odaítélt szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról, valamint a 2004/17/EK és 2004/18/EK irányelv módosításáról (HL L 216., 2009.8.20., 76. o.).

⁽¹¹²⁾ Románia észrevételei az eljárás megindításáról szóló határozatról; Románia 2018. augusztus 14-i beadványa.

⁽¹¹³⁾ A Bíróság 209/78–215/78. és 218/78. sz., *van Landewyck* egyesített ügyekben hozott, 1980. október 29-i ítéletének (ECLI:EU:C:1980:248) 88. pontja; A Bíróság C-244/94. sz., *FFSA és társai* ügyben hozott, 1995. november 16-i ítéletének (ECLI:EU:C:1995:392) 21. pontja; A Bíróság C-49/07. sz., *MOTOE* ügyben hozott, 2008. július 1-jei ítéletének (ECLI:EU:C:2008:376) 27. és 28. pontja.

⁽¹¹⁴⁾ A Románia által a 2019. június 27-i válaszában 2.1. pontjában hivatkozott rendelkezések nem támasztják alá a mozgósítási tervekben szereplő erőforrások CFR Marfă általi elidegenítésére vonatkozó tilalom és a saját költségére való üzemben tartásra vonatkozó kötelezettség meglétét.

- (140) A Bizottság Románia azon érvelését sem fogadja el, hogy egyetlen másik romániai vasúti árufuvarozó sem tudna eleget tenni a szükséges iparbiztonsági tanúsítványok megszerzésére vonatkozó feltételeknek. Még ha ez az érv meg is változtatná a Bizottság (136) preambulumbekkezdésben foglalt következtetését (de nem ez a helyzet, mivel a katonai szállításokat elvben nem zárta ki a román állam a gazdasági tevékenységek köréből), a Bizottság megállapítása szerint az érintett vasúti magántársaságok feladata végrehajtani az adott tanúsítványok megszerzéséhez szükséges változtatásokat. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy ezen felül az egyik volt közlekedési minisztert⁽¹¹⁵⁾ és a CFR Marfă egyik volt vezérigazgatóját is elítélték a román bíróságok korrupciónak minősülő bűncselekményekért (lásd a fenti (41) preambulumbekkezdést), ami szintén kizárná, hogy a CFR Marfă katonai szállítási szolgáltatásokat nyújtson.
- (141) Románia azon érvelését illetően, hogy a CFR Marfă komphajózási tevékenysége nem gazdasági jellegű, a Bizottság felhívja a figyelmet Románia azon érvére, miszerint ezeket a komphajókat azért nem használták üzleti célra, mert a konstancai tengeri kikötőn keresztül üzemelő más kompvonalak nem voltak gazdaságilag életképesek (a (64) preambulumbekkezdés vi. pontja). A Bizottság megítélése szerint ez egyértelműen mutatja, hogy a CFR Marfă komphajózási tevékenysége a gazdasági tevékenységek körébe tartozik, ugyanis az állandó ítélkezési gyakorlat szerint bármely tevékenység, amelynek keretében valamely piacon árukat és szolgáltatásokat kínálnak, gazdasági tevékenységnek minősül, függetlenül attól, hogy nyereségérdekeltség nélkül vagy megfelelő ellentételezésért folytatják-e⁽¹¹⁶⁾.
- (142) A stratégiai áruk szállítását illetően a Bizottság tudomásul vette, hogy a CFR Marfă rendszerint olyan pályázatok után kötött szerződések alapján teljesíti ezeket a szállításokat, amelyekben más magánszereplők is részt vesznek, és a CFR Marfával versenyeznek (lásd a fenti (65) preambulumbekkezdést). Az e szerződések alapján nyújtott szolgáltatásokat az adott szerződésben foglalt feltételek szerint ellentételezik ((66) preambulumbekkezdés). A stratégiai áruk szállítására vonatkozó szerződéseket tehát piaci feltételek mellett ítélték oda, és a tárgyakat képező szolgáltatásokat is egyértelműen piaci feltételek mellett nyújtották, így ezek a tevékenységek gazdasági jellegűek.
- (143) Románia azt állítja, hogy bizonyos válsághelyzetekben a hatóságoknak a hatályos szerződéseken kívül is szükségük lehet ezekre a szolgáltatásokra, ugyanakkor elismeri, hogy az ilyen szállításokat a kedvezőtlen időjárási viszonyok beállta előtt lebonyolított közbeszerzési eljárások alapján odaítélt szerződésekben rögzített árakon ellentételezik⁽¹¹⁷⁾.
- (144) A CFR Marfă különböző állami műveletekben való térítésmentes részvételét és az általa bizonyos hatóságok vagy közintézmények javára/száma anyagi ellenszolgáltatás nélkül biztosított árufuvarozási erőforrások nyújtását (a (67) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint) illetően a Bizottság számára nem világos, hogy mindez hogyan érinti a CFR Marfă által piaci feltételek mellett odaítélt szerződések alapján végzett stratégiai szállítás egyértelműen gazdasági tevékenységként történő meghatározását. Ezenkívül a Bizottság megjegyzi, hogy Románia semmilyen bizonyítékkal nem szolgált arra vonatkozóan, hogy a vonatkozó jogszabályok kötelezték a CFR Marfăt az erőforrásai anyagi ellenszolgáltatás nélküli biztosítására bizonyos hatóságok vagy közintézmények javára, és egyébként sem számszerűsítette az ilyen tevékenységek folytatása során keletkezett költségeit.
- (145) A CFR Marfă tehát az összes árufuvarozási tevékenységére tekintettel kétségtelenül gazdasági tevékenységet folytató vállalkozás, amelyre alkalmazandó az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése.
- (146) Harmadszor és kiegészítésként a Bizottság emlékeztet arra, hogy az a tény, hogy valamely jogalany a tevékenységek köré egy részének céljaira közhatalmi jogosítványokat gyakorol, önmagában véve nem zárja ki, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt, versenyszabályokkal kapcsolatos rendelkezések értelmében vállalkozásnak minősüljön a több gazdasági tevékenysége tekintetében⁽¹¹⁸⁾. Az ítélkezési gyakorlat szerint abban az esetben, ha a jogalany gazdasági tevékenysége elkülöníthető a közhatalmi jogosítványainak gyakorlásától, akkor a jogalanyt a tevékenységek köré adott része tekintetében vállalkozásnak kell minősíteni⁽¹¹⁹⁾.

⁽¹¹⁵⁾ <http://www.pna.ro/comunicat.xhtml?id=4618>, az Országos Korrupcióellenes Igazgatóság (Direcția Națională Anticorupție) 2014. január 30-i sajtóközleménye, amely a 2014. január 30-i 18. sz. büntetőbíróági határozatra hivatkozik.

⁽¹¹⁶⁾ A Bíróság 209/78–215/78. és 218/78. sz., *van Landewyck* egyesített ügyekben hozott, 1980. október 29-i ítéletének (ECLI:EU:C:1980:248) 88. pontja; A Bíróság C-244/94. sz., *FFSA és társai* ügyben hozott, 1995. november 16-i ítéletének (ECLI:EU:C:1995:392) 21. pontja; A Bíróság C-49/07. sz., *MOTOE* ügyben hozott, 2008. július 1-jei ítéletének (ECLI:EU:C:2008:376) 27. és 28. pontja.

⁽¹¹⁷⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 7.2. pontja.

⁽¹¹⁸⁾ A Bíróság C-82/01. P. sz. *Aéroports de Paris kontra Bizottság* ügyben hozott, 2002. október 24-i ítéletének (EU:C:2002:617) 74. pontja; A Bíróság C-49/07. sz., *MOTOE* ügyben hozott, 2008. július 1-jei ítéletének (ECLI:EU:C:2008:376) 25. pontja.

⁽¹¹⁹⁾ E tekintetben lásd a Bíróság C-74/16. sz. *Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania* ügyben hozott, 2017. június 27-i ítéletének (ECLI:EU:2017:496) 44–63. pontját.

- (147) A Bizottság megítélése szerint, még ha a CFR Marfă katonai szállítási szolgáltatások nyújtására és mozgósítási tartalékok fenntartására irányuló tevékenysége nem minősülne gazdasági tevékenységnek, Románia akkor sem támasztotta alá bizonyítékkal, hogy a CFR Marfă által végzett, üzleti célú vasúti árufuvarozás nem különíthető el a katonai területen meglévő közhatalmi jogosítványaitól. Önmagában az a tény, hogy e tevékenységek között gazdasági kapcsolat lehet, amennyiben a CFR Marfă gazdasági tevékenységei lehetővé teszik a CFR Marfă nem gazdasági jellegű tevékenységeinek teljes vagy részleges finanszírozását, nem elegendő annak bizonyításához, e tevékenységek az ítélkezési gyakorlat ⁽¹²⁰⁾ értelmében elkülöníthetetlenek.
- (148) A Bizottság továbbá úgy véli, hogy ugyan az EUMSZ 346. cikkének a fegyverek, lőszer és hadianyagok előállítására vagy kereskedelmére vonatkozó (2) bekezdése szállítási szolgálatok tekintetében nem alkalmazandó (Románia pedig nem is hivatkozik rá), de az EUMSZ 346. cikke (2) bekezdésének alkalmazásával kapcsolatos ítélkezési gyakorlatából következő elvek egy része értelemszerűen vonatkozik a gazdasági és nem gazdasági jellegű tevékenységek elkülönítésének kérdésére az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazása céljából. A Bizottság kiemeli, hogy a gazdasági és nem gazdasági tevékenységeket egyaránt folytató vállalkozások nem hivatkozhatnak az állami támogatás fogalmáról szóló bizottsági közlemény 18. pontjára azzal az érveléssel, hogy a gazdasági tevékenységek a katonai/védelmi tevékenység életképessége miatt szükségesek, azt állítva, hogy ez a két tevékenység elválaszthatatlanul összekapcsolódik ⁽¹²¹⁾.
- (149) Ezen túlmenően a CFR Marfă vasúti árufuvarozási ágazatban folytatott üzleti tevékenysége egyértelműen elkülöníthető az említett, nem gazdasági jellegű tevékenységek gyakorlásától, mindenekelőtt azért, mert a katonai célú szállításokra külön szabályok vonatkoznak, végrehajtásukra pedig külön szerződést köt a Honvédelmi Minisztérium és többek között a CFR Marfă, amint azt Románia is elismerte (lásd a fenti (64) preambulumbekendést).
- (150) Ezenkívül, Románia ugyan először nem volt hajlandó közölni a honvédelmi célokra fenntartott erőforrások százalékos arányaira vonatkozó adatokat (államtitokra hivatkozva), és azt állította, hogy nem lehet kifejezni az erőforrások fenntartása miatt a CFR Marfănál felmerült költségeket, mivel a hatóságok nem dolgoztak ki erre vonatkozó módszereket (lásd a fenti (64) preambulumbekendést), mindazonáltal rámutatott, hogy a katonai szállításokat nem folyamatos jelleggel rendelik meg, és „más szállítási tevékenységekhez képest jóval kisebb hányadot” képviselnek, továbbá közölte, hogy a CFR Marfă teljes árbevételének megközelítőleg 2 %-át teszik ki ⁽¹²²⁾. Románia továbbá a mozgósítási tartalékok képzése és fenntartása miatt a CFR Marfănál felmerült költségekre vonatkozó becslést is megadott (lásd a fenti (64) preambulumbekendést).
- (151) A Bizottság megítélése szerint ez szintén arra utal, hogy a CFR Marfă katonai szállítási tevékenysége és az ehhez kapcsolódó, mozgósítási tartalékok képzésére és fenntartására vonatkozó kötelezettsége – még ha nem is minősülne gazdasági tevékenységnek (de nem ez a helyzet, lásd a (145) preambulumbekendést) – valójában elkülöníthető a CFR Marfă gazdasági tevékenységeitől.
- (152) Azonban, nem érintve a (151) preambulumbekendésben megfogalmazott következtetést, a Bizottság úgy véli, hogy a mozgósítási tartalékok képzése és fenntartása miatt a CFR Marfănál felmerült költségekre vonatkozóan Románia által megadott becslés az alábbi okokból nem megalapozott.
- (153) Először, a Bizottság álláspontja szerint a mozgósítási tartalékok képzése és fenntartása miatt a CFR Marfănál felmerült költségekre vonatkozóan Románia által megadott becslés egyértelműen eltúlzott. Románia költségként tüntette fel a CFR Marfă összes álló mozdonyának és vasúti kocsijának teljes éves amortizációs kiadásait, valamint a járművek éves karbantartási és javítási kiadásait. A Bizottság úgy véli, hogy a mozgósítási tartalékok szükségességét nem a vasúti társaság tulajdonában lévő vasúti járművek száma és változatossága (a változatosság sokféle tényezőtől, például a hagyományosan meglévő vasúti társaság múltjától és üzleti döntéseitől függ) határozza (határozhatja) meg, hanem az e tartalékok iránti tényleges szükséglet, amelyről a Honvédelmi Minisztériumnak kell döntenie. Románia ugyanakkor nem támasztotta alá bizonyítékokkal, hogy a CFR Marfă összes álló vasúti járműve mozgósítási tartalék részét képezi.
- (154) Ugyanez igaz a CFR Marfă tulajdonában lévő komphajók karbantartási költségeire is. Románia egyszerűen az e komphajók összes karbantartási költségét és a hozzájuk kapcsolódó egyéb kiadásokat a CFR Marfănál a mozgósítási tartalék fenntartására vonatkozó kötelezettsége miatt felmerült költségként tüntette fel. Azonban Románia nem támasztotta alá, hogy ezek a komphajók valóban a mozgósítási tartalékokba tartoznak, és azt sem fejtette ki, hogy a Honvédelmi Minisztérium megtérítette-e ezeket a költségeket, különösen a CFR Marfă által honvédelmi célból, a Honvédelmi Minisztériummal között szerződés keretében nyújtott egyes katonai szállítási szolgáltatások esetében, amelyekhez komphajóval történő szállítást igényelte, és amelyekről a CFR Marfă a díjszabása szerint számlát állított ki.

⁽¹²⁰⁾ A Törvényszék T-747/17. sz., *Union des Ports de France – UPF kontra Bizottság* ügyben hozott, 2019. április 30-átétele (ECLI:EU:T:2019:271) 84. pontja.

⁽¹²¹⁾ A Bíróság C-246/12. P. sz., *Ellinika Nafpigeia kontra Bizottság* ügyben hozott ítélete (ECLI:EU:C:2013:133).

⁽¹²²⁾ Lásd Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit, valamint a Románia és a Bizottság között 2019. július 24-én tartott találkozó jegyzőkönyvének 2. oldalát.

- (155) *Másodszor*, Románia nem nyújtotta be a Bizottságnak azokat a dokumentumokat, amelyek alapján a Bizottság ellenőrizhette volna az álló vasúti járművek Románia által közölt amortizációs, karbantartási és javítási kiadásainak, valamint egyéb (személyzettel, üzemanyaggal, komphajókkal, a pályahasználati díjtól eltérő díjakkal stb. kapcsolatos) kiadásoknak a pontosságát.
- (156) *Harmadszor*, Románia az egyéb költségek (így például a személyzettel, valamint a mozgósítási tartalékokba tartozó vasúti járművek rendkívüli mozgatásához szükséges dízelüzemanyaggal kapcsolatos kiadások és az ilyen mozgások pályahasználati díjtól eltérő díjai) meghatározásához 2 %-os hányadot adott meg, de nem fejtette ki, mi alapján határozta meg ezt a tényezőt. Ez a százalékos érték megfelel a katonai célú szállításoknak a CFR Marfă teljes árbevételén belüli részarányának (lásd a (64) preambulumbekzdés v. pontját). Románia azonban nem fejtette ki, hogy valóban ez az oka annak, hogy a költségek meghatározásakor 2 %-ot választott. Mindenesetre rendkívül valószínűtlennek tűnik, hogy a CFR Marfă árbevételének 2 %-át kitevő tevékenységhez az eszközök és a személyzet pontosan ugyanakkor hányadára van szükség a mozgósítási tartalékok fenntartása esetében.
- (157) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Románia nem támasztotta alá kellőképpen a CFR Marfănál a mozgósítási feladatokhoz szükséges tartalékok és kapacitások képzése és fenntartása iránti kötelezettsége miatt felmerül költségekre vonatkozó becsléseket.
- (158) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a CFR Marfă az összes vasúti áru fuvarozási tevékenységére tekintettel gazdasági tevékenységet folytató vállalkozás, következésképpen az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése a CFR Marfă teljes tevékenységére alkalmazandó. Még ha a katonai szállítási tevékenység és a mozgósítási tartalékok fenntartása nem minősülne gazdasági tevékenységnek, akkor is egyértelműen elkülöníthető a CFR Marfă fő gazdasági tevékenységétől, amely esetben az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alkalmazandó a CFR Marfă gazdasági tevékenységére.

4.1.3. Állami eredet (források és az államnak való betudhatóság)

- (159) Amint az uniós bíróságok (a továbbiakban: a Bíróság) kimondták ⁽¹²³⁾, az intézkedéseket akkor lehet a Szerződés 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősíteni, ha a) azokat közvetlenül vagy a rá ruházott hatáskörében eljáró közvetítőn keresztül közvetve állami forrásokból finanszírozzák, és b) azok az államnak betudhatók. A tagállam fogalma a közigazgatási szervek összes szintjét magában foglalja függetlenül attól, hogy az országos, regionális vagy helyi szerv ⁽¹²⁴⁾.

4.1.3.1. 1. és 4. intézkedés – i. a legalább 2010 óta a 2013. évi hitel-tőke konverzióig és ii. a hitel-tőke konverzió után fennálló társadalombiztosítási és adótartozások végrehajtásának mellőzése

- (160) A (77) preambulumbekzdésben foglaltak szerint az ANAF, a CNPP, az ANOFM és a CNAS a közigazgatás része, amely a román kormánynak alárendelten működik. Ezért a lejárt tartozás (vagyis adófizetési kötelezettségek és szociális hozzájárulások kamatokkal és kötbérrel együtt) végrehajtásának e szervek általi mellőzése és a nekik szokásosan megfizetendő tartozások a további felhalmozása az államháztartást terheli, és állami forrásokat érint. Románia az említett állami hitelezők esetében nem vitatta az államnak való betudhatóságot.
- (161) A fenti (160) preambulumbekzdésben ismertetett szempontokra tekintettel a Bizottság megállapította, hogy az 1. és 4. intézkedés az államnak tudható be, és állami források átruházásával jár.

4.1.3.2. 2. és 5. intézkedés – i. a legalább 2010 óta a 2013. évi hitel-tőke konverzióig és ii. a hitel-tőke konverzió után a CFR Infrastructură felé fennálló tartozások végrehajtásának mellőzése és e tartozásoknak a folytatólagos szolgáltatásnyújtás miatti növekedése

- (162) A *Stardust Marine* ⁽¹²⁵⁾ ügygel kapcsolatos ítélezési gyakorlat alapján állami forrásnak minősülnek annak a magánjog szerint bejegyzett vállalkozásnak forrásai, amely részvényeinek többsége állami tulajdonban van, és így közvállalkozásnak tekintendő.
- (163) A 2006/111/EK bizottsági irányelv ⁽¹²⁶⁾ 2. cikkének b) pontja szerint a „közvállalkozás”: minden olyan vállalkozás, amelyre a hatóságok közvetlen vagy közvetett módon meghatározó befolyást gyakorolhatnak annak tulajdonosaként, a vállalkozásban fennálló pénzügyi részesedésükön keresztül vagy a vállalkozásra vonatkozó szabályok által. A hatóságok meghatározó befolyása vélemezhető abban az esetben, ha ezek a hatóságok, közvetlenül vagy közvetve, egy vállalkozással kapcsolatban:

⁽¹²³⁾ Lásd a Bíróság C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság (Stardust Marine)* ügyben hozott ítéletét (ECLI:EU:C:2002:294).

⁽¹²⁴⁾ Lásd a Bíróság C-248/84. sz., *Németország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1987:437) 17. pontját.

⁽¹²⁵⁾ A Bíróság C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság (Stardust Marine)* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2002:294) 34., 51. és azt követő pontjai. Lásd még a Bíróság C-278/00. sz., *Görögország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2004:239) 53. és 54. pontját; a Bíróság C-328/99. és C-399/00. sz., *Olaszország és SIM 2 Multimedia SpA kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2003:252) 33. és 34. pontját.

⁽¹²⁶⁾ A Bizottság 2006/111/EK irányelve (2006. november 16.) a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról (HL L 318., 2006.11.17., 17. o.).

- a) a vállalkozás jegyzett tőkéjének többségi tulajdonosai; vagy
- b) a vállalkozás által kibocsátott részvényekhez kötődő szavazati jogok többségével rendelkeznek; vagy
- c) a vállalkozás igazgatási, vezetői vagy felügyeleti testülete tagjainak több mint a felét kijelölhetik”.
- (164) A CFR Infrastructură 100 %-ban a román állam tulajdonában lévő pályahálózat-működtető. A Közlekedési Minisztérium rendelkezik a CFR Infrastructură által kibocsátott részvények által megtestesített összes szavazati joggal. Ezenkívül a Közlekedési Minisztérium az egyedüli szerv, amely a CFR Infrastructură igazgatási, vezetői és felügyeleti testületének tagjait kijelöli. Tehát a vagylagos feltételek közül legalább egy teljesül, így a CFR Infrastructură a 2006/111/EK irányelv 2. cikkének b) pontja értelmében egyértelműen közvállalkozásnak tekintendő. Továbbá a CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló tartozása állami forrásokat veszélyeztet, ugyanis közvetlenül érinti az államháztartást. Nevezetesen a CFR Infrastructură közvetlenül az állami költségvetésből részesül forrásokban pályahálózat-működtetés céljára, emellett a pályahálózat használatáért annak karbantartására beszedett díjakból származó forrásokkal gazdálkodik. Amennyiben a CFR Infrastructură saját forrásai nem elegendőek, további forrásokat kap az állami költségvetésből. Éppen ezért a CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló tartozása állami forrásokat érint.
- (165) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapította, hogy a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé fennálló tartozások végrehajtásának mellőzése és az ezen állami tulajdonú vállalat felé fennálló tartozásoknak a folytatólagos szolgáltatásnyújtás miatti növekedése (lásd a fenti 7. táblázatot) az állami forrásokat terheli.
- (166) Ami az államnak való betudhatóságot illeti, a *Stardust Marine* ügyben hozott ítéletében a Bíróság azt is kimondta, hogy annak megállapításához, hogy a forrását ruházás az állami részvényeseknek tudható be, nem elegendő az, hogy az adott vállalkozás egyetlen vagy többségi részvényese az állam vagy állami szerv⁽¹²⁷⁾. A Bíróság szerint, még ha az állam irányítási pozícióval is rendelkezik a közvállalkozásban, és döntő befolyást gyakorol annak ügyleteire, ezen irányítás tényleges gyakorlását adott esetben nem lehet automatikusan vélelmezni, mivel a közvállalkozás többé-kevésbé függetlenül is eljárhat, az állam által ráruházott autonómia fokától függően.
- (167) A Bíróság szerint az államnak való betudhatóság jelei⁽¹²⁸⁾ lehetnek a következők (a továbbiakban: a Stardust-jelek):
- a) az a tény, hogy az adott vállalkozás nem hozhatta meg a vitatott határozatot az állami hatóságok követelményeinek figyelembevétele nélkül;
- b) az a tény, hogy a vállalkozásnak figyelembe kellett vennie az állami hatóságok által adott utasításokat;
- c) a közvállalkozás a közigazgatási struktúrák szerves részét képezi;
- d) a közvállalkozás tevékenységeinek jellege, valamint az, hogy azokat rendes piaci körülmények között, magán-szereplőkkel versenyezve végzik;
- e) a vállalkozás jogállása;
- f) a hatóságok által a vállalkozás vezetése felett gyakorolt felügyelet erőssége;
- g) minden olyan további mutató, amely adott esetben a hatóságoknak az intézkedés elfogadásában való közreműködését vagy e közreműködés hiányának valószínűtlenségét jelzi, az intézkedés alkalmazási körére, tartalmára vagy a benne foglalt feltételekre is figyelemmel.
- (168) A CFR Infrastructurăt illetően a Bizottság megállapítja, hogy az állam egyedüli részvényesként a Közlekedési Minisztériumon keresztül jelöli ki a CFR Infrastructură vezetésének tagjait (lásd a fent felsorolt Stardust-jelek közül az f) pontot). Emellett, mivel a CFR Infrastructură közvállalkozásnak minősül, éves költségvetését a Közlekedési Minisztérium hagyja jóvá előzetesen⁽¹²⁹⁾, a Pénzügyminisztérium értesítése mellett (a fenti Stardust-jelek közül a c) pont). Szintén előzetes jóváhagyás szükséges a CFR Infrastructură éves költségvetésének minden módosításához. A költségvetés tartalmazza többek között a CFR Infrastructură ügyfeleivel, köztük a CFR Marfával szembeni vevőköveteléseket.

⁽¹²⁷⁾ A Bíróság C-482/99. sz., *Franciaország kontra Bizottság (Stardust Marine)* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2002:294) 34., 51. és azt követő pontjai.

⁽¹²⁸⁾ Ugyanott.

⁽¹²⁹⁾ Lásd Románia bizottsági tájékoztatókérésre adott, 2017. május 12-i válaszában 1. mellékletét.

- (169) Ezenkívül Románia megerősítette ⁽¹³⁰⁾, hogy a CFR Infrastructură nem tartózkodhatott a CFR Marfával szembeni követeléseinek érvényesítésétől a hatóságok követelményeinek figyelembevétele nélkül (a fent felsorolt Stardust-jelek közül az a), a b) és a g) pont). A sajtóban megjelent különböző cikkekből nyilvánvaló, hogy a kormány utasítására további intézkedéseket hoznak e követelések érvényesítésére ⁽¹³¹⁾.
- (170) Ráadásul Románia azt állítja, hogy a CFR Infrastructură állami hatóságként járt el a CFR Marfával szemben, mivel a Románia honvédelméről szóló, módosított 45/1994. sz. törvény ⁽¹³²⁾ 34. cikke értelmében köteles lehetővé tenni a CFR Marfá üzleti tevékenységeinek folytatását, és nem hozhat olyan intézkedéseket, amelyek akadályoznák ezeket a tevékenységeket (a fent felsorolt Stardust-jelek közül az a) és a b) pont).
- (171) Ezért a Bizottság szerint a fentiek alapján Románia egyértelműen kifejezte, hogy a CFR Infrastructură az államnak betudható módon fogadta el a 2. és 5. intézkedést.
- (172) Ezekre a körülményekre tekintettel a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy elegendő jel utal arra, hogy a CFR Marfá részéről a CFR Infrastructură felé legalább 2010 óta fennálló tartozások végrehajtásának mellőzése és az ezen állami tulajdonú vállalat felé fennálló tartozásoknak a CFR Marfá részére a 2013. évi hitel-tőke konverzió előtt és után történő folytatólagos szolgáltatásnyújtás miatti növekedése az államnak tudható be.

4.1.3.3. 3. intézkedés – az 1 669 millió RON (hozzávetőleg 363 millió EUR) összegű hitel-tőke konverzió

- (173) A CFR Marfá saját tőkéjévé alakított, 1 669 millió RON (hozzávetőleg 363 millió EUR) összegű tartozások állami forrásokból származtak, mivel – a 27. lábjegyzetben, valamint a (24), a (77) és a (86) preambulumbekkezdésben leírtak szerint – az átalakított tartozások közigazgatási szervek és a CFR Infrastructură felé merültek fel, ez utóbbi pedig a 2006/111/EK irányelv 2. cikkének b) pontja értelmében közvállalkozásnak tekintendő.
- (174) Az 1 669 millió RON (hozzávetőleg 363 millió EUR) összegű tartozások tőkévé alakítására vonatkozó döntést a román miniszterelnök által kiadott és a közlekedési miniszter, a miniszterelnök-helyettes és a pénzügyminiszter által ellenjegyzett 61/2013. sz. sürgősségi rendelettel született meg.
- (175) Románia nem hozott fel meggyőző érveket arra nézve, hogy a hitel-tőke konverzió nem állami forrásokból származott (lásd a (106) preambulumbekkezdést). Önmagában lényegtelen az, hogy a tartozásösszegek nem közvetlen költségvetési kiadások voltak, mivel az állami források átruházása számos formában, például bevételekről való lemondás formájában is történhet. A hitel-tőke konverzióval a román állam tulajdonképpen lemondott arról, hogy az állami hitelezők és CFR Infrastructură által követelt tartozások végrehajtása útján behajtsa azokat az összegeket, amelyeket a kedvezményezettől kellett volna kapnia. A Bizottság megjegyzi, hogy jelentős átfedés van az 1. és 2. intézkedéssel, illetve a 3. intézkedéssel érintett állami források között, ugyanis az 1. intézkedés alapján végre nem hajtott tartozások teljes összegét és a 2. intézkedés alapján végre nem hajtott tartozások 85 %-át a 3. intézkedés szerinti hitel-tőke konverzió útján leírták (lásd a 27. lábjegyzetet). Tehát a 3. intézkedéssel érintett állami források nem különböztek az 1. intézkedéssel érintett állami forrásoktól és a 2. intézkedéssel érintett források jelentős részétől.
- (176) A fentiekre tekintettel, Románia álláspontjával ellentétben a Bizottság arra következtet, hogy a hitel-tőke konverzió állami forrásokból származik és az államnak tudható be.

4.1.4. A végrehajtott intézkedések szelektív jellege

- (177) Az értékelt intézkedések egyértelműen szelektívek, mivel kizárólag a CFR Marfának szólnak. Ahogy a Bíróság kimondta, hogy egyedi támogatás esetén a gazdasági előny azonosítása főszabály szerint lehetővé teszi annak vélelmezését, hogy az intézkedés szelektív ⁽¹³³⁾. Ez attól függetlenül így van, hogy vannak-e hasonló helyzetben lévő szereplők az érintett piacokon. Mindenesetre más, az intézkedések által követett célt tekintve hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő vállalkozások a vasúti árufuvarozási vagy más közlekedési ágazatokban nem részesültek ugyanezen előnyben.

⁽¹³⁰⁾ Ugyanott, lásd a 3–5. kérdésre adott válaszokat.

⁽¹³¹⁾ Lásd a 2018. július 1-ji cikket (<https://www.capital.ro/cfr-marfa-se-pregateste-de-insolventa-ministrul-transporturilor.html>), amelyben a volt közlekedési miniszter elismeri, hogy a CFR Marfá nehéz helyzetben van, és néhány hónappal korábban határozott intézkedéseket hoztak a CFR Marfá részéről a CFR Infrastructură felé fennálló tartozások eszközértékesítés útján történő végrehajtására, a miniszter pedig felszólította a vállalatot, hogy rendezze a tartozásait. Lásd még azt a 2018. március 26-i cikket (<https://www.capital.ro/lucian-sova-la-conferinta-capital-despre-datoria-cfr-marfa-catr.html>), amelyben a volt közlekedési miniszter által a 2018. évi fővárosi közlekedési és infrastrukturális konferencián elmondottakat idézik: „a CFR Marfá hatalmas, túlságosan nagy tartozást halmozott fel a CFR Infrastructură felé. Úgy vélem, hogy ha magántársaságról lenne szó, nem kerültünk volna ilyen helyzetbe”.

⁽¹³²⁾ Lásd Romániának a panaszos eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeire adott 2018. augusztus 14-i választ.

⁽¹³³⁾ Lásd a Bíróság C-15/14 P. sz., Bizottság kontra MOL ügyben hozott, 2015. június 4-i ítéletének (ECLI:EU:C:2015:362) 60. pontját.

4.1.5. A végrehajtott intézkedések gazdasági előnye

- (178) A fenti (77)–(87), (95)–(102) és (111) preambulumbekzdésben foglaltak szerint Románia azt állítja, hogy az intézkedések – különösen a hitel-tőke konverzió – nem juttatták gazdasági előnyhöz a CFR Marfát, mivel megfeleltek a Deloitte-jelentésben ismertetett piacgazdasági szereplő teszten, a hatóságok és a CFR Infrastructură közvállalkozás pedig úgy járt el, mint bármely magánhitelező vagy befektető tette volna, hogy minimalizálja a veszteségét és maximalizálja a nyereségét.

4.1.5.1. A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatóságának hiánya a vizsgált ügyben

- (179) Először, a Bizottság megítélése szerint a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható a vizsgált intézkedésekre. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a Bíróság korábban úgy vélte, hogy a „piacgazdasági befektető elvének” alkalmazhatósága végső soron attól függ, hogy az állam közhatalmat gyakorló hatósági minőségében és nem hatósági minőségben gazdasági előnyt nyújt-e a tulajdonában lévő vállalkozásnak⁽¹³⁴⁾. Ugyanígy, a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható az államra a CFR Marfá hitelezőjekénti minőségében, amelyet az ANAF-on és más állami hitelezőkön, illetve a CFR Infrastructură pályahálózat-működtetőn keresztül gyakorol, mivel a „magánhitelezői teszt” nem alkalmazható azokra az intézkedésekre, amelyeket az állam mint közhatalmat gyakorló hatóság hozott, amikor a CFR Marfát olyan stratégiai fontosságú vállalatnak minősítette, amelynek felszámolása biztonsági és egyéb, nem gazdasági jellegű okokból nem kivitelezhető⁽¹³⁵⁾.
- (180) Ebben az esetben Románia éppen ellenkezőleg járt el, mint ahogy egy piacgazdasági befektető tette volna. Ahelyett, hogy határozott intézkedéseket hozott volna a halmozódó tartozások végrehajtására, a román állam közhatalmat gyakorló hatósági minőségében folyamatosan és egyértelműen a CFR Marfá csődtől való megmentése érdekében járt el, nem pedig hitelezőként vagy – mint a hitel-tőke konverzió esetében – a vállalatba befektető részvényesként. Ez annál is inkább igaz, mivel Románia többek között előadta, hogy az állami hitelezők azért nem hajtották végre a tartozásokat, hogy megóvják a CFR Marfát a fizetésektelenségtől, illetve működésének beszüntetésétől, tekintettel a CFR Marfá stratégiai fontosságára az ország nemzetbiztonsági és honvédelmi céljai szempontjából. Románia ezzel beismerte, hogy nem gazdasági okokból tartózkodott a CFR Marfá bírósági végrehajtás útján történő felszámolásától. Végezetül, de nem utolsó sorban, a Bizottság rámutatott arra, hogy a CFR Marfá részéről fennálló tartozások végrehajtásának mellőzéséről annak előzetes vizsgálata nélkül született döntés, hogy a végrehajtásban tanúsított engedékenység több bevételt eredményezett-e volna, mint a szigorú végrehajtás, ami szintén azt jelzi, hogy a román állam fő szándéka nem gazdasági jellegű volt. A Bizottság tehát úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható ebben az ügyben⁽¹³⁶⁾.
- (181) mivel a CFR Marfá tevékenysége gazdasági jellegű (lásd a (158) preambulumbekzdést), és az állam a (179) és (180) preambulumbekzdésben már leírtak szerint eltérően járt el a CFR Marfá irányában, mint ahogy más, nem stratégiai fontosságú fuvarozókkal szemben eljárta volna, ezért az intézkedések szelektívek és támogatásnak minősülnek.

4.1.5.2. A piacgazdasági szereplő teszt feltételezett alkalmazása a vizsgált ügyben

- (182) Ugyanakkor a Bizottság a teljesség kedvéért azt is ellenőrizte, milyen eredmény született volna a piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása esetén a vizsgált ügyben. E feltételezett módon alkalmazott teszt szerint az állam által közvetve vagy közvetlenül, a szokásos piaci feltételeknek megfelelő körülmények között valamely vállalat rendelkezésére bocsátott tőke nem tekintendő állami támogatásnak⁽¹³⁷⁾. Annak megállapításához, hogy valamely ügyletet a szokásos piaci feltételek mellett hajtottak-e végre, össze kell hasonlítani a közjogi szerv magatartását egy hasonló

⁽¹³⁴⁾ Lásd a Bíróság C-124/10. P. sz., *Európai Bizottság kontra Électricité de France (EDF)* ügyben hozott, 2012. június 5-i ítéletének (ECLI:EU:C:2012:318) 79–82. és 87. pontját.

⁽¹³⁵⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek IV. fejezete; Románia 2019. december 19-i válasza D. szakaszának 1. és 2. pontja.

⁽¹³⁶⁾ Lásd: a Törvényszék T-747/15. sz., *EDF kontra Bizottság* ügyben hozott, 2018. január 16-i ítéletét (EU:T:2018:6). Lásd még a Bíróság C-124/10. P. sz., *Európai Bizottság kontra Électricité de France (EDF)* ügyben hozott, 2012. június 5-i ítéletének (ECLI:EU:C:2012:318) 79–82. és 87. pontját.

⁽¹³⁷⁾ Az EKG-Szerződés 92. és 93. cikkének és a 80/723/EGK bizottsági irányelv 5. cikkének a feldolgozóipar közvállalkozásaira történő alkalmazásáról a tagállamoknak szóló bizottsági közlemény (HL C 307., 1993.11.13., 3. o.) 11. pontja. Ez a közlemény a feldolgozóiparral foglalkozik, de más gazdasági ágazatokra is alkalmazható. Lásd még a Bíróság T-16/96. sz., *Cityflyer Express Ltd kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:T:1998:78) 51. pontját.

helyzetű, feltételezett gazdasági magánszereplő magatartásával (piacgazdasági szereplő teszt). Az uniós bíróságok különböző jellegű gazdasági ügyletekre külön piacgazdasági szereplő tesztet dolgoztak ki. Közülük kiemelendő a „magánhitelezői teszt”, amely tartozást érintő ügyleteknél alkalmazandó ⁽¹³⁸⁾, és a „piacgazdasági befektető elve”, amely a gazdasági előny meglétének feltárására szolgál állami részesedésszerzés esetén ⁽¹³⁹⁾.

- (183) A bizottsági értékelés ezért egy feltételezett körülmények közötti magánhitelező vagy -befektető szempontjából vizsgálja az ügyletet ⁽¹⁴⁰⁾.
- (184) A vizsgált ügyben a Bizottság a piacgazdasági szereplő tesztet a magánhitelezői elv alapján végezte el külön-külön az 1., a 2., a 3. és az 5. intézkedésre vonatkozóan és állami befektetői teszt formájában a hitel-tőke konverzióra vonatkozóan, és további, az adott időszakra vonatkozó információt kért a román hatóságoktól az érintett szereplőkről és a döntéseikről, emellett információkat gyűjtött a rendelkezésre álló összes nyilvános forrásból, és saját értékelést végzett az értékelt intézkedések idejéből származó, rendelkezésre álló bizonyítékok alapján.
- 4.1.5.3. i. 1. és 4. intézkedés – a 2013. évi hitel-tőke konverzió előtt és után fennálló társadalombiztosítási és adótartozások végrehajtásának mellőzése
- (185) Először, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a különböző állami szervek felé fennálló tartozások végrehajtásáért felelős állami szerv, az ANAF piacgazdasági szereplőként járt el, amikor nem hajtotta végre a CFR Marfă részéről az adott állami szervek felé fennálló tartozásokat, és engedte növekedni őket. Ezáltal fizetési könnyítést biztosított a nehéz helyzetben lévő vállalkozás részére (lásd a lenti 4.2. szakaszt).
- (186) A vizsgálat során Románia kiigazított adatokat közölt a CFR Marfă államháztartás felé fennálló lejárt tartozásait illetően, így a tőkeösszegre, a kiszámlázott kamatra és a kapcsolódó kötbérekre vonatkozóan. Ezek a naprakészített adatok a fenti 8. táblázatban találhatók.
- (187) Annak megállapításához, hogy az 1. intézkedés jogtalan előnyhöz juttatta-e a CFR Marfăt, a Bizottság azt értékeli, hogy az érintett állami hitelező – ez esetben a tartozásbehajtásáért felelős állami szerv, az ANAF – ugyanolyan elszántan törekedett-e a követeléseiről érvényesítésére, mint azt egy magánhitelező tenné. A magánhitelező rendszerint a nehéz pénzügyi helyzetben lévő adós részéről felé fennálló tartozások lehető legnagyobb összegű rendezésére törekszik ⁽¹⁴¹⁾.
- (188) A fenti (78)–(86) preambulumbekzdésben foglaltak szerint Románia álláspontja szerint az ANAF piacgazdasági szereplőként járt el, mert meghozta a szükséges intézkedéseket a tartozás végrehajtására, nevezetesen azzal, hogy, kamatot és kötbért számított fel, elrendelte a CFR Marfă ingó és ingatlan eszközeinek zár alá vételét, és letiltást alkalmazott harmadik felekkel szemben. A Bizottság nem osztja ezt az álláspontot.
- (189) Először, Románia nem mutatott be olyan, az adott időszakra vonatkozó vizsgálatot vagy az ANAF olyan belső dokumentumát, amely megindokolta volna, miért nem hajtották végre már 2010 és 2012 között a CFR Marfă államháztartás felé felhalmozódott tartozásait.
- (190) A Bizottság megjegyzi, hogy a CFR Marfă már évek óta pénzügyi nehézségekkel küzdött (lásd a fenti 4. és 5. táblázatot, valamint (20)–(22) preambulumbekzdést, továbbá a lenti 4.2. szakaszt). A CFR Marfă teljes adósságállománya már 2010-ben a teljes eszközállományának 126 %-át tette ki (5. táblázat). A CFR Marfă államháztartás felé fennálló összes tartozása 376,21 millió RON (hozzávetőleg 81,78 millió EUR, 8. táblázat) volt, és a CFR Marfă teljes adósságállományának 22,5 %-át tette ki. A Bizottság megítélése szerint bármely magánhitelező legkésőbb ekkor értékelte volna a rendelkezésre álló lehetőségeket a lehető legnagyobb összeg behajtása érdekében. Ehelyett az ANAF engedte, hogy a CFR Marfă 2010 és 2012 között több mint 100 %-kal növelje az államháztartás felé fennálló tartozásait (a fenti 8. táblázat), ezzel pedig tovább rontsa a behajtásuk kilátásait.

⁽¹³⁸⁾ A Bíróság C-525/04. P. sz., *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben hozott, 2007. november 22-i ítélete (ECLI:EU:C:2007:698); a Bíróság C-73/11. P. sz., *Frucona* kontra *Bizottság* ügyben hozott, 2013. január 24-i ítélete (ECLI:EU:C:2013:32); a Bíróság C-256/97. sz., *DM Transport* ügyben hozott, 1999. június 29-i ítélete (ECLI:EU:C:1999:332).

⁽¹³⁹⁾ Lásd például a Bíróság C-142/87. sz., *Belgium* kontra *Bizottság* (*Tubemeuse*) ügyben hozott, 1990. március 21-i ítéletének (ECLI:EU:C:1990:125) 29. pontját; a Bíróság C-305/89. sz., *Olaszország* kontra *Bizottság* (*ALFA Romeo*) ügyben hozott, 1991. március 21-i ítéletének (ECLI:EU:C:1991:142) 18. és 19. pontját; a Bíróság T-16/96 sz., *Cityflyer Express* kontra *Bizottság* ügyben 1998. április 30-án hozott ítéletének (ECLI:EU:T:1998:78) 51. pontját; a Törvényszék T-129/95., T-2/96. és T-97/96. sz., *Neue Maxhütte Stahlwerke* és *Lech-Stahlwerke* kontra *Bizottság* egyesített ügyekben 1999. január 21-én hozott ítéletének (ECLI:EU:T:1999:7) 104. pontját; a Törvényszék T-228/99. és T-233/99. sz., *Westdeutsche Landesbank Girozentrale* és *Land Nordrhein-Westfalen* kontra *Bizottság* egyesített ügyekben 2003. március 6-án hozott ítéletét (ECLI:EU:T:2003:57).

⁽¹⁴⁰⁾ A Bíróság C-300/16. P. sz., *Európai Bizottság kontra Frucona Košice a.s.* ügyben hozott, 2017. szeptember 20-án hozott ítéletének (ECLI:EU:C:2017:706) 28. pontja.

⁽¹⁴¹⁾ E tekintetben lásd a Bíróság C-342/96. sz., *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1999:210) 46. pontját és a Bíróság C-256/97. sz., *DM Transport* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1999:332) 24. pontját.

- (191) Másodszor, a Bizottság azt is megjegyzi, hogy az ANAF (és az általa képviselt többi állami hitelező, így a CNPP, az ANOFM és a CNAS) a CFR Marfă magánhitelezőitől eltérő bánásmódban részesült. Kiemelendő, hogy 2010 és 2012 között a CFR Marfă bankhitelei 27 %-kal, magánvállalkozások felé fennálló szállítói kötelezettségei pedig 11 %-kal csökkentek, miközben az államháztartással szembeni kötelezettségei több mint 100 %-kal nőttek ⁽¹⁴²⁾. Emellett a Deloitte-jelentésben az szerepel, hogy a szállítói kötelezettségek nőttek: „2010. december 31. és 2012. december 31. között [...] a vállalat [CFR Marfă] elhalasztotta a beszállítóinak és az államháztartásának esedékes fizetéseket, hogy törleszteni tudja a bankhiteleit” ⁽¹⁴³⁾. Ezenkívül a Deloitte-jelentés arról is említést tesz, hogy „a vállalat [CFR Marfă] számára elsőbbséget élvezett a bankhitelek törlesztése, valamint a bérek és a nem állami beszállítók kifizetése” ⁽¹⁴⁴⁾. Ebből egyértelműen kiderül, hogy a CFR Marfănak nem állt érdekében vagy módjában rendezni társadalombiztosítási és adótartozásait. Tehát nem volt olyan megalapozott indok, amelynek alapján az ANAF azt feltételezhette, hogy a CFR Marfă rövid időn belül elkezd rendezni társadalombiztosítási és adótartozásait. A Bizottság megítélése szerint elfogadhatatlan, hogy állami hitelezők huzamosabb ideig engedjék felhalmozódni a tartozásokat anélkül, hogy a legcsekélyebb esély is lenne a helyzet javulására ⁽¹⁴⁵⁾. E tekintetben a Bizottság azt is megjegyzi, hogy az államháztartás felé fennálló tartozás végrehajtásának mellőzésére nem vonatkoznak ugyanazok a feltételek, mint a magánhitelezők, például a bankok, a magántulajdonban lévő beszállítók és a fent említett egyéb hitelezők felé fennálló tartozásokra.
- (192) Az ANAF a kilátásba helyezett privatizációval nem indokolhatta azon döntését, hogy nem kezdeményezte a felé fennálló tartozások rendezését a CFR Marfă felszámolása útján. Még ha Romániának éveken át szándékában is állt privatizálni a CFR Marfăt (lásd a fenti (28) és azt követő preambulumbekendéseket), 2010-ben akkor sem volt észszerű azt feltételezni, hogy a privatizáció megvalósul, legalábbis nem a CFR Marfă egészére vonatkozóan, és a vállalat többségi részesedésének eladása formájában sem. A privatizáció a későbbiekben is elmaradt.
- (193) A vizsgált ügyben az ANAF nagy valószínűséggel maradéktalanul érvényesíteni tudta volna az állami hitelezők (köztük maga az ANAF, továbbá a CNPP, az ANOFM és a CNAS) összes követelését, ha a CFR Marfă felszámolása útján a közös követelések érvényesítésére törekedett volna. Ennek oka, hogy ilyen esetben az ANAF követelései (a lenti 10. táblázat F. sora, amely a lejárt és a még nem esedékes tartozásokat egyaránt tartalmazza) elsőbbséget élveztek volna a CFR Marfă más, biztosítékkal nem rendelkező hitelezőivel szemben (a 10. táblázat H. és I. sora) ⁽¹⁴⁶⁾.

10. táblázat

Az ANAF, a CNPP, az ANOFM és a CNAS által behajtható összegek hozzávetőleges értéke 2010-ben

Millió RON	2010.12.31.
Eszközök könyv szerinti értéke (A)	[...]
Az eszközök felszámolási értéke (B)	[...]
— Felszámolási költségek (C)	[...]
— Bérek (D)	[...]
— Biztosítékkal fedezett adósság (bankhitelek) (E)	[...]
Részösszeg	[...]
— Az államháztartás felé fennálló tartozások (adófizetési kötelezettségek és szociális hozzájárulások) (F)	[...]
— Az államháztartás felé a felszámolásból eredően fennálló tartozások (G)	[...]
Részösszeg	[...]
— Állami tulajdonú vállalatok felé fennálló szállítói kötelezettségek (H)	[...]

⁽¹⁴²⁾ A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása, Deloitte, 2013. március 29., 12. oldal.

⁽¹⁴³⁾ A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása, Deloitte, 2013. március 29., 12–13. oldal.

⁽¹⁴⁴⁾ Ugyanott.

⁽¹⁴⁵⁾ Mischo főtanácsnok C-480/98. sz., *Magfesa* ügyre vonatkozó indítványának (ECLI:EU:C:2000:305) 37. pontja.

⁽¹⁴⁶⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 15. pontja.

Millió RON	2010.12.31.
— Egyéb hitelezők felé fennálló szállítói kötelezettségek (I)	[...]
Végösszeg (az eszköz felszámolási értéke és a felszámolás esetén különböző hitelezők felé fennálló tartozások különbözete) (J)	[...]

Forrás: (A) a CFR Marfă 2010. évi pénzügyi kimutatásai; (B) a CFR Marfă eszközeinek minimális felszámolási értéke 2012. december 31-én, a piacgazdasági befektető elvének alkalmazása alapján, Deloitte, 2013. március 29. ⁽¹⁾; (C) az eszközök minimális felszámolási értékének 5 %-a a piacgazdasági befektető elvének alkalmazásában használt módon, Deloitte, 2013. március 29.; (D) a piacgazdasági befektető elvének alkalmazása, Deloitte, 2013. március 29.; (E) a piacgazdasági befektető elvének alkalmazása, Deloitte, 2013. március 29.; (F) Románia 2019. június 27-i válaszában 39. pontja; (G) a piacgazdasági befektető elvének alkalmazása, Deloitte, 2013. március 29.; (H) Románia 2019. június 27-i válaszában 39. pontja; (I) Románia 2019. június 27-i válaszában 39. pontja; (J) a Bizottság számítása.

⁽¹⁾ Mivel a CFR Marfă eszközeinek könyv szerinti értéke 2012. december 31-én [...] millió RON volt (a CFR Marfă 2012. évi pénzügyi kimutatásai), tehát elmaradt a 2010. évitől, a Bizottság indokolt és óvatos megoldásnak tekintette ezen eszközök felszámolási értékének használatát a 2012. és a 2010. évre vonatkozóan egyaránt. Rendkívül valószínűtlen, hogy az eszközök felszámolási értéke számottevően nőtt volna 2012-ben 2010-hez képest. Éppen ellenkezőleg, a 2012. évi felszámolási érték az időközbeni értékcsökkenés miatt nagy valószínűséggel alacsonyabb volt a 2010. évinél.

- (194) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az ANAF-nak legkésőbb 2010-ben el kellett volna indítania a CFR Marfă részéről az államháztartás felé fennálló tartozások kényszervégrehajtását a CFR Marfă felszámolásának kezdeményezésével. Ez annál is inkább igaz, mivel az ANAF-nak még nemzeti bírósághoz sem kellett volna fordulnia a tartozások kényszervégrehajtásához, mivel ez az állami szerv jogosult saját felszólítással zár alá vételt elrendelni, majd az elrendelt zár alá vétel végrehajtása érdekében közvetlenül végrehajtókhoz fordulni (lásd a (80) preambulumbekendést).
- (195) A Bizottság nem ért egyet Románia azon álláspontjával, miszerint az ANAF magatartása megfelelt a piacgazdasági szereplő magatartásának, mert az ANAF felszólításokat küldött, és elrendelte a CFR Marfă ingó és ingatlan eszközeinek zár alá vételét. A Bizottság megjegyzi, hogy az ANAF végül egyetlen esetben sem értékesítette a zár alá vett eszközöket, miközben a CFR Marfă államháztartás felé fennálló lejárt tartozása 2009 és 2011 több mint a kétszeresére nőtt (8. táblázat). A Bizottság megítélése szerint ilyen körülmények között egyértelműen nem volt elegendő elrendelni a CFR Marfă eszközeinek zár alá vételét, piacgazdasági hitelező pedig legkésőbb 2010-ben elindította volna a CFR Marfă részéről az államháztartás felé fennálló tartozások kényszervégrehajtását a CFR Marfă felszámolásának kezdeményezésével. Románia azon érve, miszerint a CFR Marfă tartozásainak kényszervégrehajtása azért nem volt megvalósítható megoldás, mert a CFR Marfă az ország számára stratégiai fontosságú (lásd a (85) és a (86) preambulumbekendést), nem olyan indok, amelyet piacgazdasági magánhitelező figyelembe vett volna, ami jelzi, hogy az ANAF a CFR Marfă államháztartás felé fennálló tartozásait illetően nem piacgazdasági hitelezőként járt el.
- (196) Ezenkívül a Bizottság arra is rámutatott, hogy az ANAF 2012-ig mindössze huszonkét alkalommal rendelte el a CFR Marfă ingatlan eszközeinek zár alá vételét összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken (lásd a (81) preambulumbekendést), ami a CFR Marfă részéről az államháztartás felé 2009-ben fennálló lejárt tartozás mindössze 14 %-a (309,41 millió RON, hozzávetőleg 67,26 millió EUR) volt a huszonkét zár alá vétel elrendelésekor (lásd a 8. táblázatot). Sőt, annak ellenére, hogy a CFR Marfă államháztartás felé fennálló lejárt tartozása 2010 és 2011 folyamán több mint kétszeresére nőtt, és elérte a 627,4 millió RON-t (136,4 millió EUR, 8. táblázat), az ANAF nem rendelt el több alkalommal zár alá vételt vagy a CFR Marfă eszközeire vonatkozó egyéb intézkedést a követeléseinek védelme érdekében. Románia előadta, hogy a zár alá vételeket és a CFR Marfă adósaival (főként állami tulajdonú vállalatokkal) szembeni letiltásokat azért nem rendelték el 2010-ben és 2011-ben, hogy elkerülje ennek jelentős társadalmi következményeit ((82) preambulumbekendés). A Bizottság megjegyzi, hogy piacgazdasági magánhitelező nem ilyen szempontokat vett volna figyelembe az adósaival szembeni követeléseiről érvényesítésekor. Ez ismételtén azt mutatja, hogy az ANAF nem piacgazdasági hitelezőként járt el a CFR Marfă államháztartás felé fennálló lejárt tartozásai tekintetében.
- (197) Nem meggyőzőek Románia azon érvei ((82) preambulumbekendés) sem, miszerint az ANAF 2012-ben kétszáz alkalommal rendelte el a CFR Marfă ingó és ingatlan eszközeinek zár alá vételét összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken, hiszen ténylegesen egyetlen esetben sem hajtottak végre ilyen zár alá vételt. Románia állítása szerint az ANAF a zár alá vet eszközök értékelését kérte az eszközértékesítés elindítása céljából, ugyanakkor a CFR Marfă lejárt tartozásaira vonatkozó végrehajtási intézkedéseket a 2013. júniusi hitel-tőke konverzióval rendezték ((86) preambulumbekendés). A Bizottság úgy véli, hogy a zár alá vett eszközök ANAF általi értékesítése nem volt valószínűsíthető, mivel Románia elismerte, hogy CFR Marfă tartozásainak a CFR Marfă felszámolása és az eszközök értékesítése útján történő végrehajtása azért maradt el, hogy a CFR Marfă stratégiai fontosságú vállalatnak minősült (lásd a (85) és (86) preambulumbekendést).

- (198) A Bizottság Románia azon magyarázatát sem találta meggyőzőnek, hogy csak 2012 novemberében és decemberében nyolcvanegy alkalommal rendelték el a CFR Marfă ingó és ingatlan eszközeinek zár alá vételét, mivel a zár alá vett eszközök nagy részét vasúti kocsik és mozdonyok tették ki, tehát olyan ingó eszközök, amelyek a CFR Marfă fő bevételi forrását jelentő tevékenységek folytatásához szükségesek (lásd a (85) preambulumbekendést). A Bizottság számára nem világos, hogy az ANAF erre a szempontra figyelemmel miért tartózkodott attól, hogy korábban elrendelje a CFR Marfă ingó eszközeinek zár alá vételét, különösen azért, mert a CFR Marfă az ANAF engedélyével tovább használhatta volna a zár alá vett ingó eszközöket a tevékenységei folytatásához (lásd a (81) preambulumbekendést).
- (199) Végezetül a CFR Marfă lejárt tartozása a hitel-tőke konverzió előtt elérte az 1 001,2 millió RON-t (hozzávetőleg 217,65 millió EUR, 8. táblázat), miközben a kétszáz esetben elrendelt zár alá vétel tárgyát képező eszközök könyv szerinti értéke [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) volt. A kétszáz esetből tíz alkalommal a CFR Infrastructură eszközeinek zár alá vételét rendelték el összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken (lásd a (83) preambulumbekendést). Románia azzal érvelt, hogy ezeket a zár alá vételeket a CFR Marfă eszközeinek zár alá vételeként kell kezelni, mert a CFR Marfă a 2013. júniusi hitel-tőke konverzióval átvállalta a CFR Infrastructură mögöttes tartozását. A Bizottság nem ért ezzel egyet, és úgy véli, hogy ez a tíz zár alá vétel nyilvánvalóan nem kapcsolódik az 1. intézkedéshez, mivel az 1. intézkedés tárgyát kizárólag a CFR Marfánál felhalmozott tartozások végrehajtásának ANAF általi mellőzése képezi. Az, hogy a CFR Infrastructură államháztartás felé fennálló tartozásából bizonyos összeget ([...] millió RON) a 2013. évi hitel-tőke konverzió keretében a CFR Marfă államháztartás felé fennálló tartozásává alakították át, nem bír jelentőséggel annak értékeléséhez, hogy az ANAF CFR Marfă felé tanúsított magatartása megfelelt-e a piacgazdasági szereplő teszten.
- (200) Ugyanez igaz a CFR Infrastructură és annak adósai eszközeire vonatkozóan összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) értékben elrendelt letiltásokra ((84) preambulumbekendés) ⁽¹⁴⁷⁾, mivel ezek a CFR Infrastructură azon tartozásait érintik, amelyeket a CFR Marfă a hitel-tőke konverzió keretében átvállalt, és nem kapcsolódnak az 1. intézkedéshez.
- (201) Ennek megfelelően a CFR Marfă államháztartás felé fennálló, 2013-ban 1 001,2 millió RON (hozzávetőleg 217,65 millió EUR, 8. táblázat) összegű lejárt tartozásának csak egy részét – könyv szerinti értéken [...] millió RON-t (hozzávetőleg [...] millió EUR) – biztosítottak végrehajtási intézkedésekkel, amelyek keretében százkilencven alkalommal rendelték el a CFR Marfă eszközeinek zár alá vételét [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegben ⁽¹⁴⁸⁾, valamint a CFR Ferryboat SA és az SC Întreținere și Reparații Vagoane SA (és ezek adósai) bankszámláit terhelő letiltást [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegben ((84) preambulumbekendés) ⁽¹⁴⁹⁾. A Bizottság álláspontja szerint ez szintén arra utal, hogy az ANAF nem tanúsított piacgazdasági hitelezői magatartást a CFR Marfă tartozásainak végrehajtása tekintetében.
- (202) A fentiek fényében a Bizottság megállapította, hogy az 1. intézkedés támogatásnak minősül. A Bizottság kiemeli, hogy az ANAF-nak már 2010-ben végre kellett volna hajtania a CFR Marfă tartozásait a CFR Marfă felszámolása útján, de ennek mellőzésével az ANAF előnyhöz juttatta a CFR Marfă (amely nehéz helyzetben lévő vállalat volt, lásd a lenti 4.2. szakaszt), ez az előny pedig a 2013. júniusi hitel-tőke konverzióig állt fenn (lásd a (292) preambulumbekendést és a 14. táblázatot).
- (203) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a vállalat az 1. intézkedés kapcsán vizsgált években a pénzügyi helyzetére és múltjára tekintettel nem juthatott hosszú távú finanszírozáshoz a piacon a lejárt tartozásai rendezése céljából. A CFR Marfă legutoljára 2007. november 28-án vett fel hosszú lejáratú hitelt, amikor a vállalat tíz éves futamidejű, [...] millió EUR összegű szindikált hitelre kötött szerződést több bankkal ⁽¹⁵⁰⁾. A hitel induló éves kamatlába a hat hónapos Euribor + [...] % volt, amely 2009. július 1-től [...] %-ra emelkedett. A hitel biztosítékeként eredetileg a CFR Marfă 276 mozdonyára és bizonyos követeléseire alapítottak zálogjogot. Ezt követően a vállalat nem számolt el más hosszú távú finanszírozást. A Bizottság emellett arra is rámutatott, hogy 2007-ben, a szindikált hitel felvételének évében a CFR Marfă még nyereséges volt (lásd a 15. lábjegyzetet), és piaci részesedése is jóval nagyobb (a fuvarozott áru volumenét tekintve [70-80] %, tonnakiló méterben pedig [60-70] %) volt ⁽¹⁵¹⁾.

⁽¹⁴⁷⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek 4. melléklete.

⁽¹⁴⁸⁾ Ebből százkilenc alkalommal eredetileg a CFR Ferryboat SA és az SC Întreținere și Reparații Vagoane SA eszközeinek zár alá vételét rendelték el összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken, de ezek a vállalatok 2012 júniusában beolvadtak a CFR Marfăba ((27) preambulumbekendés).

⁽¹⁴⁹⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek 4. melléklete.

⁽¹⁵⁰⁾ Az osztriai Raiffeisen Zentralbank Österreich AG, Raiffeisenlandesbank Niederösterreich AG és Bank Austria Creditanstalt AG, az egyesült királyságbeli Alpha Bank AE, a franciaországi Ceylon, a magyarországi MKB Bank Zrt. és Commerzbank Zrt., a luxemburgi EFG Private Bank Luxembourg, valamint a romániai Raiffeisen Bank SA, MKB Romasterra Bank SA, Piraeus Bank Romania SA és Emporiki Bank Romania SA. Lásd a CFR Marfă nemzetközi pénzügyi beszámolósi standardok szerint készült, éves pénzügyi helyzetről szóló, 2016. évi jelentésének 41. oldalát a következő internetcímen: <http://www.cfrmarfa.cfr.ro/images/stories/financiar/Situatii%20financiare%20anuale%202016%20conform%20IFRS.pdf>

⁽¹⁵¹⁾ Románia 2015. augusztus 25-i válasza.

- (204) Tekintettel arra, hogy a CFR Marfă az 1. intézkedés kapcsán vizsgált években pénzügyi nehézségekkel küzdött, és nem juthatott hosszú távú finanszírozáshoz a piacon a lejárt tartozásainak fedezése céljából⁽¹⁵²⁾, a Bizottság úgy éli, hogy az előny értéke a CFR Marfănál a 2013. júniusi hitel-tőke konverzió előtt fennálló lejárt tartozás halmozott tőkeösszegének (437,68 millió RON, hozzávetőleg 95,15 millió EUR, 8. táblázat) és a hozzá tartozó, piaci kamatlábon alapuló kamatnak az összege.
- (205) A piaci kamatlábat a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról szóló bizottság közlemény (a továbbiakban: a 2008. évi közlemény)⁽¹⁵³⁾ szerint kell kiszámítani. A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy az ANAF már felszámított kamatot és kötbért a CFR Marfă lejárt tartozásaira ((78) preambulumbekzdés), amelyek összege a 2013. júniusi hitel-tőke konverzió előtt [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) volt⁽¹⁵⁴⁾. Ezért a Bizottság megítélése szerint akkor, ha az ANAF által a lejárt tartozás tőkeösszegére felszámított kamat és kötbér mértéke egyenlő vagy nagyobb, mint a piaci kamatláb, amelyet a 2008. évi közlemény alapján a CFR Marfă lejárt tartozásaira fel kellett volna számítani, az ANAF által ténylegesen felszámított kamat és kötbér összegét hozzá kell adni a tőkeösszeghez.
- (206) A (78) preambulumbekzdésben foglaltak szerint az ANAF a következő kamatozatokat számította fel a CFR Marfă államháztartás felé fennálló lejárt tartozásaira: i. napi 0,1 % kamat a 2006. január 1. és 2010. június 30. közötti időszakban; ii. napi 0,05 % kamat a 2010. július 1. és 2010. szeptember 30. közötti időszakban; iii. napi 0,04 % kamat a 2010. október 1. és 2014. február 28. közötti időszakban. Ezenfelül az ANAF késedelmi kötbért számított fel a következők szerint: i. a lejárt adókötelezettségek esedékességi időponttól számított 30 napon túli, de 90 napnál nem későbbi teljesítése esetén az esedékes tőkeösszeg 5 %-ának megfelelő késedelmi kötbér; ii. az esedékességi időponttól számított 90 napon túli teljesítés esetén a tőkeösszeg 15 %-ának megfelelő késedelmi kötbér.
- (207) Ennek megfelelően az ANAF által 2010. június 30-ig alkalmazott éves kamatláb 36 % (0,1 % napi kamatláb $\times$ 360), a 2010. július 1-től 2010. szeptember 30-ig alkalmazott kamatláb 18 % (0,05 % $\times$ 360), a 2010. október 1-től a 2013. júniusi hitel-tőke konverzióig alkalmazott kamatláb pedig 14,4 % (0,04 % $\times$ 360) volt. Emellett, ahogy a 8. táblázatból kiderül, az ANAF 2011-ben és 2012-ben a lejárt tőketartozásra vonatkozó kamaton felül késedelmi kötbért is felszámított, tehát az ezekben az években ténylegesen alkalmazott kamatláb még magasabb volt.
- (208) Ugyanakkor a CFR Marfă 2010 óta fennálló pénzügyi helyzetére tekintettel, a CFR Marfă 4. táblázatban bemutatott pénzügyi adatai alapján a CFR Marfă hitelképessége (minősítése) a 2008-as közleményben meghatározott öt lehetséges minősítés közül a legalacsonyabbnak tekintendő, azaz „rossz/pénzügyi nehézségek (CCC és ennél alacsonyabb)”⁽¹⁵⁵⁾. Ezenkívül a szóban forgó lejárt tartozásnak szinte semmilyen fedezete nem volt egészen 2012 legvégéig, amikor az ANAF nyolcvanegy esetben elrendelte a CFR Marfă eszközeinek zár alá vételét összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) könyv szerinti értéken ((84) preambulumbekzdés), ezért a 2008. évi közleményben meghatározott háromfokú skála szerint „alacsony mértékű biztosítékkal” rendelkezőként volt besorolható. A felhalmozott tartozás piaci kamatlábjának kiszámításához ezért a 2008. évi közleményben foglaltaknak megfelelően 1 000 bázispontot kell adni a kölcsön nyújtásakor hatályos egyéves ROBOR-hoz⁽¹⁵⁶⁾.
- (209) A Bizottság számításai szerint az említett ROBOR + 1 000 bázispont a 2010 és 2012 közötti években nem mindig volt a ANAF által alkalmazott kamatlábak alatt. Ezért az előny értéke a teljes késedelmes tőkeösszeg ([...] millió RON, hozzávetőleg [...] millió EUR, 8. táblázat) és az ANAF által felszámított kamatok és kötbérek összege azokban az időszakokban, amikor e kamatok és kötbérek mértéke ROBOR + 1 000 bázispont felett volt. Azokban az években, amikor az ANAF által felszámított kamat mértéke ROBOR + 1 000 bázispont alatt volt, az

⁽¹⁵²⁾ A piacgazdasági befektető elvének alkalmazása, Deloitte, 2013. március 29., 4.1. szakasz.

⁽¹⁵³⁾ HL C 14., 2008.1.19., 6. o.

⁽¹⁵⁴⁾ Az államháztartás felé fennálló, 1 001,2 millió RON (hozzávetőleg 217,65 millió EUR) összegű teljes lejárt tartozás és a [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) tőkeösszeg különbözete.

⁽¹⁵⁵⁾ Emellett a Deloitte-jelentésben ismertetett különböző forgatókönyvek és a pénzügyi modellek elemzése alapján, amely szerint a vállalat által a vizsgálat előrejelzési időszakában várhatóan bonyolítandó pénzforgalom egyáltalán nem volt elegendő a CFR Infrastructură és az államháztartás felé fennálló tartozások észszerű időn belüli rendezéséhez, a későbbi késedelmi kötbérek figyelembevétele nélkül. Ezért a Deloitte-jelentésben foglaltak szerint, a vállalat az (akkori) pénzügyi helyzetére tekintettel nem juthatott hosszú távú finanszírozáshoz bankoktól a lejárt tartozásai rendezése céljából (lásd a 4.1. szakaszt a Deloitte-jelentés 16. oldalán).

⁽¹⁵⁶⁾ Lásd a Romániára vonatkozó kamatlábakat az Európai Bizottság honlapján: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference.html

előny értéke a teljes késedelmes tőkeösszeg ([...] millió RON, hozzávetőleg [...] millió EUR, 8. táblázat) és a ROBOR + 1 000 bázispont kamatlábbal számított kamat. Mindenesetre **az 1. intézkedés mindösszesen legalább 1 001,2 millió RON (hozzávetőleg 217,65 millió EUR)** értékű támogatásnak felel meg, amely a tartozás [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) tőkeösszegéből és az ANAF által 2013. júniusában felszámított, legalább [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegű kamatból és kötbérből tevődik össze. A támogatás nyújtása 2010-ben kezdődött, a támogatás nyújtásának időpontjai pedig azok az időpontok, amikor az ANAF (és az ANAF által képviselt többi állami hitelező) által kiállított számlák CFR Marfă általi kifizetése esedékessé vált.

- (210) A 4. intézkedést illetően a Bizottság elismeri, hogy az államháztartás felé fennálló tartozás rendezésének határideje nem feltétlenül esik az adóév végére, így az államháztartás felé fennálló tartozás CFR Marfă mérlegében szereplő összege nem feltétlenül tükrözi pontosan a ténylegesen felhalmozott tartozást.
- (211) Ezzel összefüggésben a Bizottság úgy véli, hogy az ANAF adóigazolásai megbízható információforrást kínálnak, és pontosan bemutatják a CFR Marfă ANAF felé fennálló tartozásának (ezen belül a többi állami hitelezőnek megfelelő államháztartás felé fennálló lejárt tartozásnak) a helyzetét. Az ANAF adóigazolásaiban szereplő fizetési kötelezettségek különösen az esedékes adó- és járuléktartozásokhoz kapcsolódnak, tehát egyrészt i. a tőkeösszegre és a hozzá kapcsolódó esedékes összegekre (köztük a más illetékes szervek által megállapított és behajtás céljából az ANAF-nak átadott kötbérek és egyéb esedékes tartozásokra) vonatkozó fizetési kötelezettségek, másrészt ii. a CFR Marfănak visszatérítendő összegek.
- (212) A Bizottság megállapítja, hogy az ANAF-tól származó és a CFR Marfă államháztartás felé fennálló tartozások aktuális helyzetéről képet adó különféle dokumentumok (lásd a (88) preambulumbekendést és a 9. táblázatot) alapján 2015-ig bezárólag nem állt fenn tartozás az ANAF (lásd a (88) preambulumbekendést és a 9. táblázatot) ⁽¹⁵⁷⁾.
- (213) A CFR Marfă részéről az államháztartás felé 2016-ban és 2017-ben fennálló tartozásokat illetően a Bizottság úgy véli, hogy a CFR Marfă részéről az államháztartás felé fennálló ilyen tartozások kényszervégrehajtásának mellőzése olyan, amit egy piacgazdasági magánhitelező tett volna, mivel ezek a tartozások elszámolhatók lennének a CFR Marfă ANAF felé fennálló ellenköveteléseivel szemben (amelyek ügyében akkor még nem határoztak a román bíróságok, lásd a (89) preambulumbekendést).
- (214) A CFR Marfă részéről az államháztartás felé 2018-ban és 2019. március 28-ig fennálló, összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) értékű tartozásokat (lásd a (91) preambulumbekendést) illetően a Bizottság tudomásul veszi, hogy az ANAF által a követelések védelme érdekében eddig végrehajtott intézkedések (a CFR Marfă tehermentes ingó és ingatlan vagyontárgyainak zár alá vétele [...] millió RON – hozzávetőleg [...] millió EUR – könyv szerinti értéken) értéke közel kétszerese a lejárt tartozások összegének, ami azt jelzi, hogy az ANAF jobban törekszik a követelések érvényesítésére, mint 2013 júniusa előtt. Ezért és figyelemmel arra, hogy a CFR Marfă lejárt tartozásai viszonylag hosszú ideje (2013. június óta) állnak fenn az államháztartás felé, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ANAF magatartása a CFR Marfă fenti lejárt tartozásainak végrehajtása tekintetében megfelelt a piaci feltételeknek a vizsgált időszakban.
- (215) A fentiek alapján a Bizottság nem találta bizonyítottnak az államháztartás felé fennálló tartozások végrehajtásának a 2013. júniusi hitel-tőke konverziót és 2017 közötti mellőzését, az ANAF magatartása pedig a 2018-ban fennálló tartozások végrehajtását illetően megfelelt a piacgazdasági szereplő magatartásának. A Bizottság tehát megállapította, hogy a 4. intézkedés nem minősül támogatásnak.

4.1.5.4. ii. 2. és 5. intézkedés – i. a legalább 2010 óta a 2013. évi hitel-tőke konverzióig és ii. a hitel-tőke konverzió után a CFR Infrastructură felé fennálló tartozások végrehajtásának mellőzése és e tartozásoknak a folytatólagos szolgáltatásnyújtás miatti növekedése

- (216) Először, a 4.1.5.1. alpontban már részletesen kifejtettek szerint, továbbá a 2. és 5. intézkedésre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő teszt ebben az esetben nem alkalmazható.
- (217) Ez egyértelműen kiderül Románia beadványaiból, amelyek szerint „ahogy az a korábbi levelekből kiderült, nem lehet szigorúbb intézkedéseket hozni (például fizetéseket eljárást indítani), mivel a CFR Infrastructură és a román hatóságoknak figyelembe kell venniük, hogy a CFR Marfă és erőforrásai a honvédelmi rendszer, a nemzetbiztonság, a közbiztonság és a közrend, a stratégiai anyagok fuvarozása, a nemzetgazdaság és a lakosság szempontjából fontosak”. (utólagos kiemelés)

⁽¹⁵⁷⁾ Lásd Románia 2018. december 19-i válaszában 2. és 3. mellékletét, amely a CFR Marfă részére különböző időpontokban (2013. december 18., 2014. december 5., 2015. december 16., 2016. január 12. és 2018. április 25.) kiállított ANAF-igazolások másolati példányait tartalmazza.

- (218) A román hatóságok azon elhatározása, hogy életben tartják a CFR Marfát, és elkerülik a csődeljárás tartozások végrehajtása miatti elindítását, egyértelműen kitűnik különböző nyilvános nyilatkozatokból, például a közlekedési miniszter által a Közlekedési Minisztérium 2018. augusztus 2-i sajtótájékoztatóján elmondottakból:

„Természetesen lehetőség van a végrehajtásra, de csak azon eszközök esetében, amelyek nem érintik a CFR Marfa jelenlegi tevékenységét. Ne vágjuk le a tojótútkot, végrehajtásra csak méltányos és következetes feltételek mellett kerülhet sor”;

„A CFR Marfa tevékenysége folytatódhat és folytatódnia is kell még ilyen körülmények között is, mivel a vállalatnak fontos szerepe van az energiarendszer szempontjából”⁽¹⁵⁸⁾.

- (219) Ez még nyilvánvalóbb a volt közlekedési miniszter által a 2018. évi fővárosi közlekedési és infrastrukturális konferencián elmondottak alapján:

„A CFR Marfa hatalmas, túlságosan nagy tartozást halmozott fel a CFR Infrastructură felé. Úgy vélem, hogy ha magántársaságról lenne szó, nem kerülnénk volna ilyen helyzetbe”⁽¹⁵⁹⁾.

- (220) A (103) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint Románia fenntartotta, hogy nem lehetett szigorúbb intézkedéseket hozni (például fizetésektől való eltiltást indítani) a CFR Marfával szemben, mivel a CFR Infrastructurănak és a román hatóságoknak figyelembe kell venniük, hogy a CFR Marfa és erőforrásai a honvédelmi rendszer és a nemzetbiztonság szempontjából fontosak. E tekintetben a Bizottság megállapította, hogy az igazgatóság közgyűlésnek tett különböző beszámolóit/jelentéseit (és az e jelentésekben megfogalmazott különféle javaslatoknak a CFR Infrastructură egyedüli részvényese, a Közlekedési Minisztérium általi elfogadása) egyértelműen bizonyítja, hogy a CFR Infrastructură nem piaci szempontokat vett figyelembe, amikor a több mint 60 napja lejárt tartozás ellenére eltekintett attól, hogy lehetséges tartozás-végrehajtási intézkedésként korlátozza a pályahálózat használatát a CFR Marfa számára. A CFR Infrastructură annak ellenére tekintett el a végrehajtástól, hogy maga is elismerte (egyes említett beszámolóikban), hogy a korlátozások alkalmazása hatékonyabb módszer a fuvarozók lejárt tartozásainak behajtására⁽¹⁶⁰⁾.

- (221) A fentiek fényében a Bizottság megállapította, hogy a CFR Infrastructură a CFR Marfa honvédelmi és nemzetbiztonsági vonatkozású vasúti szállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalként betöltött stratégiai fontosságú szerepére tekintettel közhatalmat gyakorló hatóságként és nem piaci szereplőként járt el. Következésképpen a Bizottság megítélése szerint a CFR Infrastructură gazdasági előnyhöz juttatta a CFR Marfát azzal, hogy mellőzte a tartozásai végrehajtását.

- (222) A teljesség kedvéért azonban a Bizottság a piactudományi szereplő tesztet is elvégezte az alábbiak szerint.

A piactudományi szereplő teszt alkalmazása a 2. és 5. intézkedésre

- (223) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a CFR Infrastructură piactudományi szereplőként járt el, amikor nem hajtotta végre a CFR Marfa szállítói kötelezettségeit, és a CFR Marfa részére történő folytatódó szolgáltatásnyújtás révén engedte növekedni a tartozásokat. Ezáltal fizetési könnyítést biztosított a nehéz helyzetben lévő vállalkozás részére (lásd a 4.2. szakaszt).
- (224) A fenti (92)–(105) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint Románia előadta, hogy a CFR Infrastructură semmilyen módon nem részesítette előnyben a CFR Marfát más szereplőkkel szemben. Románia továbbá kifejtette, hogy a CFR Infrastructură piactudományi szereplőként járt el, ugyanis választottbíráskodás és bírósági eljárás útján igyekezett végrehajtani a CFR Marfa tartozásait.

A piactudományi szereplő teszt alkalmazása a 2. intézkedésre

- (225) Annak megállapításához, hogy a 2. intézkedés jogtalan előnyhöz juttatta-e a CFR Marfát, a Bizottság azt értékeli, hogy a CFR Infrastructură ugyanolyan elszántan törekedett-e a követeléseinek érvényesítésére, mint azt egy magán-hitelező tenné. A piactudományi szereplő rendszerint a nehéz pénzügyi helyzetben lévő adós részéről felé fennálló tartozások lehető legnagyobb összegű rendezésére törekszik⁽¹⁶¹⁾.
- (226) A piactudományi szereplő elvének alkalmazásakor a Bizottságnak azokat az adatokat és információkat kell figyelembe vennie, amelyek akkor álltak rendelkezésre, amikor a tartozások azonnali behajtásának mellőzésére és a CFR Marfának történő szolgáltatásnyújtás folytatására irányuló egyes döntéseket meghozták⁽¹⁶²⁾.

⁽¹⁵⁸⁾ Románia 2018. december 19-i válaszában A. szakasza.

⁽¹⁵⁹⁾ Lásd a 2018. március 26-i cikket a következő internetcímen: <https://www.capital.ro/lucian-sova-la-conferinta-capital-despre-datoria-cfr-marfa-catr.html>

⁽¹⁶⁰⁾ Lásd Románia 2017. május 12-i válaszában 1.2. mellékletét, amely a CFR Infrastructură belső dokumentumait, köztük az igazgatóság közgyűlésnek tett 2015. december 8-i, 2014. április 8-i és 2016. március 7-i beszámolóját tartalmazza.

⁽¹⁶¹⁾ E tekintetben lásd a Bíróság C-342/96. sz., *Spanyolország kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletét (ECLI:EU:C:1999:210).

⁽¹⁶²⁾ A C-124/10 P. sz., *Európai Bizottság kontra Électricité de France* ügyben hozott ítélet (ECLI:EU:C:2012:318) 85. pontja.

- (227) A fenti (20)–(22) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint a CFR Marfă évek óta pénzügyi nehézségekkel küzdött. A CFR Marfă teljes adósságállománya már 2010-ben a teljes eszközállományának 126 %-át tette ki. A CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló össze tartozása 412,67 millió RON (hozzávetőleg 90 millió EUR) volt, és a CFR Marfă teljes adósságállományának 25 %-át tette ki. A Bizottság megítélése szerint bármely magánhitelező legkésőbb ekkor, tehát 2010-ben értékelte volna a rendelkezésre álló lehetőségeket a lehető legnagyobb követelésösszeg behajtása érdekében. Ehelyett a CFR Infrastructură továbbra is nyújtott szolgáltatásokat a CFR Marfă részére, és engedte, hogy a CFR Marfă 2010 és 2012 74 %-kal növelje szállítói kötelezettségeit, ezzel pedig tovább rontsa a behajtásuk kilátásait.
- (228) *Először*, Románia nem mutatott be olyan vizsgálatot vagy az adott időszakra vonatkozó információt, amely alapján a CFR Infrastructură eltekintett attól, hogy már 2010-ben bíróság előtt kezdeményezze a CFR Marfă felszámolását. Tehát semmilyen jel nem utal arra, hogy a CFR Infrastructură értékelte volna a további intézkedésekre kínálkozó lehetőségeit és a CFR Marfă privatizációjának kilátásait, noha ezt már legkésőbb 2010-ben meg kellett volna tennie. A Románia által erre vonatkozóan benyújtott egyetlen dokumentum csak igazgatósági határozatokat tartalmazott, amelyek értelmében a CFR Infrastructură eltekintett attól, hogy alternatív szankciókat alkalmazzon a CFR Marfával szemben, például korlátozza vagy felfüggeszti a vasúti pályahálózat használatát a CFR Marfă bizonyos vonatai számára ⁽¹⁶³⁾, a CFR Marfă részéről fennálló tartozások hatékony végrehajtására lehetséges megoldást kínáló felszámolás különböző forgatókönyvei vagy értékelése azonban nem szerepel benne.
- (229) *Másodszor*, a Bizottság azt is megállapította, hogy a CFR Infrastructură a CFR Marfă magánhitelezőitől eltérő bánásmódban részesült. A CFR Marfă magánvállalkozások felé fennálló szállítói kötelezettségei 2010 és 2012 között 12 %-kal nőttek, míg a CFR Infrastructúrával szembeni szállítói kötelezettségei több mint 74 %-kal növekedtek (a 6. táblázatban ismertetett adatok alapján). Emellett a Deloitte-jelentésben azt is elismerték, hogy „2010. december 31. és 2012. december 31. között [...] a vállalat [CFR Marfă] elhalasztotta a beszállítóinak és az államháztartásának esedékes fizetéseket, hogy törleszteni tudja a bankhiteleit” ⁽¹⁶⁴⁾. Ez a Deloitte-jelentés Románia megbízásából készült 2013-ban a CFR Marfă-privatizáció kilátásainak értékelése céljából, tartalma tehát nem tekinthető „az adott időszakra vonatkozó” információnak a 2. intézkedés értékelése során. Azonban utólagos jelentőséggel bír, ugyanis bemutatja a CFR Marfă múltját és helyzetét a 2. intézkedéssel érintett időszakban. A 2010 és 2012 közötti időszak tárgyalásakor a Deloitte-jelentés rámutat arra, hogy „a vállalat [CFR Marfă] számára elsőbbséget élvezett a bankhitelek törlesztése, valamint a bérek és a nem állami beszállítók kifizetése” ⁽¹⁶⁵⁾. Ebből egyértelműen kiderül, hogy a CFR Marfának nem állt érdekében vagy módjában rendezni a CFR Infrastructură felé fennálló tartozásait. Mindenesetre nem volt olyan megalapozott indok, amelynek alapján a CFR Infrastructură azt feltételezhette, hogy a CFR Marfă rövid időn belül elkezd rendezni a tartozásait. A Bizottság megítélése szerint elfogadhatatlan, hogy állami hitelezők huzamosabb ideig engedjék felhalmozódni a tartozásokat anélkül, hogy a legcsekélyebb esély is lenne a helyzet javulására ⁽¹⁶⁶⁾.
- (230) *Harmadszor*, a Bizottság megítélése szerint a CFR Infrastructură a kilátásba helyezett privatizációval nem indokolta azon egyedi döntését, hogy nem kezdeményezte a felé fennálló tartozások rendezését a CFR Marfă felszámolása útján. A (192) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint 2010-ben nem volt egyértelmű, hogy a CFR Marfă rövid időn belül valóban privatizálják. Mindennek fényében a Bizottság úgy véli, hogy piaczgazdasági szereplő értékelte volna a további intézkedésekre kínálkozó lehetőségeit, így a CFR Marfă felszámolásának kilátásait is. Románia nem nyújtott be dokumentumot annak alátámasztására, hogy a CFR Infrastructură ilyen értékelést végzett 2010-ben.
- (231) Annak érdekében, hogy maga készítse el ezt az értékelést és a CFR Marfă 2010. évi felszámolási értékének becslését, a Bizottság kifejezetten kérte Romániát, hogy közölje a jogszabály szerinti felszámolás tényezőit az adott időszakra vonatkozóan. Románia elismerte, hogy jogszabály szerinti felszámolási tényezők nincsenek (lásd a (287) preambulumbekkezdést). Ezért a Bizottság a Deloitte-jelentésben szereplő felszámolási értékekre támaszkodott (lásd a (193) preambulumbekkezdést és a 10. táblázatot).
- (232) A Bizottság megítélése szerint a CFR Infrastructúrának a felé fennálló szállítói kötelezettségek azonnali teljesítését kellett volna kérnie legkésőbb 2010-ben. A vizsgált ügyben a CFR Infrastructură követelése mintegy 44,4 %-át érvényesíteni tudta volna (lásd a lenti 11. táblázatot), ha a CFR Marfă felszámolása útján a követelése érvényesítésére törekedett volna 2010-ben. Ezenkívül a felszámolással elérhette volna, hogy ne merüljön fel több tartozás.

⁽¹⁶³⁾ Románia 2017. május 12-i válaszában 1.2. és 1.3. melléklete. Lásd különösen a CFR Infrastructură igazgatóságának 2010. november 18-i 15. sz. határozatát és az alapjául szolgáló, 2010. november 9-i 11/1a/221. sz. javaslatot, valamint a 2010. július 8-i 11. sz. igazgatósági határozatot és az alapjául szolgáló, 2010. június 11/3a. sz. javaslatot. Konkrétan ez utóbbi belső dokumentumban szerepel, hogy „a korábbi tapasztalatok alapján a pályahálózat használatának felfüggesztése az egyetlen hatékony megoldás a pályahasználati díj hátralékos összegének fuvarozókkal való megfizetetésére”. Lásd még a 2010. június 10-i 47. sz. közgyűlési határozatot és a hozzá kapcsolódó 1/3205/2010. sz. igazgatósági beszámolót.

⁽¹⁶⁴⁾ A Deloitte-jelentés 12. oldala.

⁽¹⁶⁵⁾ Ugyanott.

⁽¹⁶⁶⁾ Mischo főtanácsnok C-480/98. sz., *Magfesa* ügyre vonatkozó indítványának (ECLI:EU:C:2000:305) 37. pontja.

11. táblázat

Áttekintés a CFR Marfă szállítói kötelezettségeiből 2010-ben behajtható összegek hozzávetőleges értékéről ⁽¹⁶⁷⁾

	2010-ben (millió RON)	Az összérték hányada (%)	A szállítói kötelezettségekből behajtható összegek hozzávetőleges értéke 2010-ben (millió RON)	Az összérték hányada (%)
Szállítói kötelezettségek a CFR Infrastructură felé	412,68	73,35	183,19	44,4
Szállítói kötelezettségek összesen	562,6	100	249,75 ⁽¹⁾	44,4

⁽¹⁾ A 2010-ben behajtható összegek fenti 10. táblázatban szereplő, azonos hozzávetőleges értékei alapján.

Forrás: Románia 2015. december 24-i beadványa; a piacgazdasági befektető elvének alkalmazása, Deloitte, 2013. március 29.; Románia 2019. június 27-i válaszában 39. pontja; a Bizottság számításai.

- (233) Negyedszer, Románia azzal az érvel, miszerint „a CFR Infrastructură által hozott [...] intézkedések az ország nemzetbiztonságára és honvédelmi rendszerére gyakorolt negatív hatások minimalizálására irányulnak [...]. Minden egyéb intézkedés (például a felszámolás vagy a fizetéseptelenségi eljárás) esetén jelentős erőforrások és kompetenciák elvesztésének veszélye állt volna fenn” ⁽¹⁶⁸⁾, elismerte, hogy a CFR Infrastructură valódi szándéka a tartozások végrehajtásának mellőzésével nem gazdasági jellegű volt (lásd a fenti (179)–(181) preambulumbekezdést).
- (234) Végezetül, a Bizottság megítélése szerint a CFR Infrastructură nem tekinthető a CFR Marfához kötött, tehát teljes mértékben a CFR Marfă – mint fő bevételi forrása – fennállásától függő beszállítónak. A lenti 12. táblázatból egyértelműen kitűnik, hogy a CFR Marfă vasúti árufuvarozási forgalom tekintetében ugyan a piac közel felét tudhatta magáénak a 2. intézkedés kapcsán értékelt időszakban, de a CFR Infrastructură bevételeinek csupán nagyjából egyötöde származott tőle. Emellett a piaci dinamikát illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a CFR Marfă által a teljes vasúti árufuvarozási forgalomra vonatkozóan elszámolt bevételek aránya folyamatosan csökkent, ahogy a CFR Infrastructură CFR Marfától származó bevételeinek hányada is. Ezért nehezen fenntartható, hogy a CFR Infrastructură jelentős mértékben függött volna a CFR Marfának nyújtott szolgáltatásoktól.

12. táblázat

A CFR Marfă viszonylagos fontossága a CFR Marfă tevékenységeinek a teljes vasúti forgalmon és a CFR Infrastructură bevételein belüli hányadaként 2009 és 2018 között (tonnakiló méterben kifejezett adatok alapján)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
A CFR Marfának betudható vasúti árufuvarozási forgalom hányada (%)	[50-60]	[40-50]	[40-50]	[40-50]	[40-50]	[40-50]	[30-40]	[30-40]	[30-40]	[30-40]
A CFR Infrastructură CFR Marfától származó bevételeinek hányada (%)	[10-20]	[10-20]	[20-30]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]	[10-20]

Forrás: Románia 2019. június 27-i válaszában 29. pontja.

- (235) Még ha 2010-ben fel is számolták volna a CFR Marfă a tartozásainak a CFR Infrastructură által indított peres eljárás útján történő végrehajtása után, nagyon valószínűtlen, hogy a CFR Marfă által bonyolított forgalom teljesen megszűnt volna, hiszen a szállítási szerződések és a CFR Marfă eszközei a piacon maradtak volna, és minden bizonnyal a versenytársaihoz kerültek volna, amelyek már ekkor is a piac több mint felét (tonnakiló méter alapján [60–70] %-át) kiszolgálták, a CFR Infrastructură bevételeinek pedig átlagosan [80–90] %-a származott tőlük a 2010-től a 2013. júniusi hitel-tőke konverzióig tartó időszakban.

⁽¹⁶⁷⁾ A 2010-ben behajtható összegek hozzávetőleges értékeinek számítását a fenti 10. táblázat tartalmazza.

⁽¹⁶⁸⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek 2. szakasza (6. oldal).

- (236) A fenti megfontolások alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 2. intézkedés a 2010-től a 2013. évi hitel-tőke konverzióig tartó időszakban szelektív előnyhöz juttatta a CFR Marfát a végrehajtás mellőzése és ezáltal a CFR Marfa számára biztosított fizetési könnyítés révén olyan feltételek mellett, amelyek egyébként nem álltak fenn a piacon.
- (237) A fenti (203) és (204) preambulumbekzdésben részletesen kifejtettek alapján és a Deloitte-jelentésben utólag elismert módon a CFR Marfa nem tudott hosszú távú finanszírozáshoz jutni a 2. intézkedés kapcsán értékelt időszakban. Ezért a Bizottság megítélése szerint az állami tulajdonú CFR Infrastructură által a CFR Marfánál felhalmozódott és végre nem hajtott tartozások formájában nyújtott finanszírozással összefüggő előny értéke a 2013. évi hitel-tőke konverzió időpontjában fennálló lejárt tőkeösszeg [...] millió RON, hozzávetőleg [...] millió EUR)⁽¹⁶⁹⁾, a 2013. évi hitel-tőke konverzióval le nem írt lejárt tartozás (lásd a 14. táblázatot) és a hozzájuk kapcsolódó piaci kamat összegének felel meg. A piaci kamatot a piaci kamatláb lejárt tőkeösszegre való alkalmazásával kell megállapítani. A támogatás nyújtása 2010-ben kezdődött, a támogatás nyújtásának időpontjai pedig azok az időpontok, amikor a CFR Infrastructură kiállított számlák CFR Marfa általi kifizetése esedékessé vált.
- (238) A Bizottság megjegyzi, hogy a CFR Infrastructură már felszámított kamatot és kötbért a CFR Marfa lejárt tartozásaira (lásd a fenti 7. táblázatot), amelyek összege a 2013. évi hitel-tőke konverzió időpontjában [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR, lásd a 14. táblázatot és a 179. lábjegyzetet) volt. A piaci kamatláb ezért i. a 2008. évi közlemény szerint a 2. intézkedéssel érintett idősakra kiszámított kamatláb és ii. a CFR Infrastructură által ugyanabban az időszakban alkalmazott és felszámított kamatláb és kötbér közül a nagyobb. Következésképpen akkor, ha a CFR Infrastructură által a lejárt tartozás tőkeösszegére felszámított kamat és kötbér mértéke egyenlő vagy nagyobb, mint a piaci kamatláb, amelyet a 2008. évi közlemény alapján a CFR Marfa lejárt tartozásaira fel kellett volna számítani, a CFR Infrastructură által ténylegesen felszámított kamat és kötbér összegét hozzá kell adni a tőkeösszeghez. Ha a CFR Infrastructură által a lejárt tartozás tőkeösszegére felszámított kamat és kötbér mértéke alacsonyabb, mint a 2008. évi közlemény szerinti piaci kamatláb, akkor a 2008. évi közlemény szerinti piaci kamatlábat kell alkalmazni.
- (239) Mindenesetre a 2. intézkedés legalább 783,78 millió RON (hozzávetőleg 170,39 millió EUR) értékű támogatásnak felel meg, amely a tartozás 2013 júniusában leírt [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) tőkeösszegéből, a 2013 júniusában le nem írt lejárt tartozásból (115,79 millió RON, hozzávetőleg 25,17 millió EUR) és a CFR Infrastructură által ténylegesen felszámított, legalább [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegű kamatból tevődik össze (lásd a lenti 14. táblázatot).

A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazása az 5. intézkedésre

- (240) A 2. intézkedéshez hasonlóan (lásd a (225) és azt követő preambulumbekzdéseket) annak megállapításához, hogy az 5. intézkedés jogtalan előnyhöz juttatta-e a CFR Marfát, a Bizottság azt értékeli, hogy a CFR Infrastructură a 2013. júniusi hitel-tőke konverziótól 2018-ig bezárólag ugyanolyan elszántan törekedett-e a követeléseit érvényesítésére, mint azt egy magánhitelező tenné. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a 2013. évi hitel-tőke konverzió többek között a CFR Infrastructură felé fennálló, 667,99 millió RON (hozzávetőleg 145,21 millió EUR) összegű lejárt kötelezettséget is érintette, amelyből [...] millió RON (hozzávetőleg [...] EUR) volt a tőkeösszeg, és [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) a kamat és a kötbér. A teljes összeg a CFR Marfa CFR Infrastructură felé fennálló lejárt kötelezettségeinek 85 %-át tette ki. Az 5. intézkedés tehát a CFR Marfa lejárt tartozásainak a 2013. évi hitel-tőke konverzió utáni folyamatos halmozódásához kapcsolódik, de nem érinti a CFR Marfa CFR Infrastructură felé fennálló tartozásának 15 %-át, azaz 115,79 millió RON-t (hozzávetőleg 25,17 millió EUR, lásd a (239) preambulumbekzdést), amelyet nem írtak le a 2013. évi hitel-tőke konverzióval, és amelyet a 2. intézkedés támogatási összege már magában foglal (lásd a fenti (239) preambulumbekzdést).
- (241) A Bizottság már kezdetben rámutatott arra, hogy a vállalat számláiban a 2013. júniusi hitel-tőke konverzióknak köszönhetően tőke szempontjából tapasztalható javulás ellenére továbbra is nehézségek voltak megfigyelhetők a CFR Marfa pénzügyi helyzetében: tovább halmozódtak a veszteségei, nőtték a tartozásai, és romlott a piaci helyzete (lásd az 1. és 4. táblázatot és a 2.4. szakaszt). A 2013. évi hitel-tőke konverzió után a CFR Marfa CFR Infrastructură felé fennálló szállítói kötelezettségei tovább halmozódtak, és csaknem megháromszorozódtak: a 2013 végi 213,47 millió RON-ról (hozzávetőleg 46 millió EUR) 622,03 millió RON-ra (hozzávetőleg 135 millió EUR) nőtték 2016-ra, 2018-ban pedig már elérték a 860,93 millió RON-t (hozzávetőleg 187 millió EUR, lásd a fenti 7. táblázatot). A CFR Marfa lejárt kötelezettségei a hitel-tőke konverzió után is folyamatosan nőtték (a 7. táblázatban szereplő adatok szerint 2014-ben 72 %-kal, 2015-ben 46 %-kal, 2016-ban 21 %-kal, 2017-ben pedig 39 %-kal).

⁽¹⁶⁹⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei 4. mellékletének 3. oldala.

- (242) mivel a Deloitte-jelentés alapfeltevése az volt, hogy a tervezett privatizáció megvalósul, Románia nem tudta indokolni, hogy a CFR Marfă a privatizáció 2013. októberi megghiúsulása után a továbbiakban miért részesült folyamatos támogatásban a részére a CFR Infrastructură által folyamatosan nyújtott pályahálózat-használati és egyéb kiegészítő szolgáltatások formájában.
- (243) Románia nem mutatott be olyan, a CFR Infrastructurătól származó vizsgálatot vagy belső jelentést, amely alapján a CFR Infrastructură eltekintett attól, hogy közvetlenül a privatizáció 2013. októberi megghiúsulása után bíróság előtt kezdeményezze a CFR Marfă felszámolását, vagy peres eljárás útján behajtsa a felé fennálló tartozásokat. A Bizottság ezért a 2. intézkedéshez hasonlóan elvégezte a CFR Marfă-felszámolás kilátásainak és a tartozások végrehajtásában a CFR Marfă felé tanúsított engedékenységek további fenntartásának az összehasonlító elemzését. Ennek érdekében a Bizottság kifejezetten kérte Romániát, hogy közölje a jogszabály szerinti felszámolás tényezőit az adott időszakra vonatkozóan, hogy maga készíthesse el a CFR Marfă 2014. évi felszámolási értékének becslését. Románia elismerte, hogy jogszabály szerinti felszámolási tényezők nincsenek (lásd a (287) preambulumbekendést). Ezért a Bizottság a Deloitte-jelentésben szereplő felszámolási értékekre támaszkodott (lásd a (193) preambulumbekendést és a 10. táblázatot).
- (244) Először, a Bizottság úgy véli, hogy egy körültekintő piaci szereplő a CFR Infrastructură helyzetében a felé fennálló tartozások végrehajtására törekedett volna rögtön a megghiúsult privatizáció után, amikor egyértelművé vált, hogy a vállalat egyben történő értékesítésére vagy bizonyos tulajdonrészének eladására rövid távon csekély esély van. Ráadásul a CFR Marfănak 2013 végén nem voltak lejárt kötelezettségei az államháztartás felé, ami főként a hitel-tőke konverzióknak tudható be. Továbbá a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé fennálló szállítói kötelezettségek összege 2013 végén kellően csekély volt ahhoz, hogy a felszámolásból származó bevételek fedezzék (lásd a lenti 13. táblázatot).

13. táblázat

Áttekintés a CFR Marfă szállítói kötelezettségeiből 2014-ben (az év elején) behajtható összegek hozzávetőleges értékéről

	2014. január 1. (millió RON)	Az összérték hányada (%)	A szállítói köte- lezettségekből behajtható összegek hozzá- vetőleges értéke 2014-ben (millió RON)	Az összérték hányada (%)
Szállítói kötelezettségek a CFR Infrastructură felé	213,47	67	213,47	100
Szállítói kötelezettségek összesen	318,72	100	318,72 ⁽¹⁾	100

⁽¹⁾ A behajtható összegek hozzávetőleges értékeinek számítása hasonló, mint a 2012. év esetében, a 11. táblázat szerint. Az ANAF és más állami hitelezők felé fennálló kötelezettségek összege nulla volt, mivel minden ilyen tartozást leírtak a hitel-tőke konverzió során, a következő évre vonatkozóan pedig nem számoltak be további lejárt tartozásokról. Az elsőbbségi hitelezők kielégítése után maradó összeg ([...] millió RON) még óvatos, az eszközök felszámolási értékének 10 %-os csökkenését (a könyv szerinti eszközérték 2012-höz viszonyítva 3,4 %-os csökkenésének figyelembevételéhez) megengedő és minden egyéb költséget (az alkalmazotti létszám és a banki tartozások csökkenése ellenére) változatlanul hagyó számítások szerint is nagyrészt elegendő lenne a szállítói kötelezettségek rendezéséhez.

Forrás: Románia 2015. december 24-i beadványa; a piactgazdasági befektető elvének alkalmazása, Deloitte, 2013. március 29.; Románia 2019. június 27-i válaszána 39. pontja; a Bizottság számításai.

- (245) A fenti 13. táblázatban foglaltak szerint a CFR Infrastructură eszközadás (egyenként vagy csomagokban, az eladásból származó bevételek maximalizálása céljából) formájában végrehajtott felszámolás útján maradéktalanul behajthatta volna a CFR Marfă kötelezettségeit. Ehelyett a várakozással engedte, hogy a tartozás még tovább halmozódjon, csökkentve az eredményes behajtás valószínűségét. A CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló lejárt tartozása 2013-ban 155,99 millió RON-t (hozzávetőleg 33,91 millió EUR) tettek ki, 2014-ben pedig 166,94 millió RON-t (hozzávetőleg 36,3 millió EUR). Ezzel szemben a CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló lejárt tartozása 2015-ben több mint a kétszeresére nőtt, ezzel elérte a 452,42 millió RON-t (hozzávetőleg 98,35 millió EUR).

- (246) Másodszor, Románia előadta, hogy a CFR Infrastructură 2013 és 2018 között bizonyos intézkedéseket hozott a CFR Marfával szembeni követeléseinek érvényesítésére, többek között fizetési felszólításokat küldött, illetve választott bírósági eljárást indított, 2016 után pedig bírósági végrehajtást kezdeményezett ⁽¹⁷⁰⁾. Azonban a Bizottság álláspontja szerint ezek az intézkedések csak a tartozás egy részét érintették, és egyértelműen elégtelenek voltak a tartozás maradéktalan behajtásához.
- (247) Pontosabban fogalmazva, a CFR Infrastructură nem hozott ilyen végrehajtási intézkedéseket 2014-ben, a 2013. évi hitel-tőke konverziót és megíúsult privatizációt követően. Az ezt követő években az összegek, amelyek behajtására a CFR Infrastructură a CFR Marfá tartozásainak végrehajtására irányuló határozott intézkedésként választott bírósági és peres eljárásokat kezdeményezett, csak elenyésző töredékét képezték a CFR Marfá összes szállítói kötelezettségének, és a következők voltak: a [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegre irányuló, 2015. évi választott bírósági eljárás a szállítói kötelezettségek mindössze 4,74 %-át tette ki; a [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegre irányuló, 2016. évi választott bírósági és peres eljárások a CFR Marfá összes szállítói kötelezettségének mindössze 15,5 %-át tette ki.
- (248) Később, 2017 második felében a CFR Infrastructură határozottabban lépett fel a végrehajtás érdekében: választott bírósági és peres eljárásokat indított. Az ezen eljárások tárgyát képező teljes összeg 2017-ben [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) volt, amely a szállítói kötelezettségek 49,34 %-át tette ki. A 2018. évi választott bírósági és peres eljárások összesen [...] millió RON-ra (hozzávetőleg [...] millió EUR) irányultak, amely a CFR Marfá CFR Infrastructură felé fennálló szállítói kötelezettségeinek 42,61 %-a. Románia állítása szerint az e választott bírósági és bírósági eljárások tárgyát képező összegeket a vonatkozó jogerős bírósági és választott bírósági határozatokkal maradéktalanul megítélték a CFR Infrastructură javára.
- (249) A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a Románia által közölt információk (lásd a (98) és azt követő preambulumbekendéseket) alapján a CFR Infrastructurának 2018 augusztusáig csak a tartozások egy részét (megközelítőleg [...] millió RON-t, hozzávetőleg [...] millió EUR-t) sikerült behajtania a CFR Marfától bírósági és bíróságon kívüli intézkedések útján, így változatlanul jelentős, megközelítőleg [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegű lejárt tartozás állt fenn a CFR Infrastructură felé (amint az a fenti 7. táblázatból kiderül). Ebből az összegből csak megközelítőleg [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) képezte bírósági ítéletek tárgyát (lásd a fenti (98) preambulumbekendést). Tehát a CFR Marfá lejárt tartozásának jelentősé részére nem terjedtek ki a CFR Infrastructură által kezdeményezett bírósági és bíróságon kívüli intézkedések, a ténylegesen behajtott összeg pedig még kevesebb volt (lásd a (96) preambulumbekendést).
- (250) Ezenkívül, ami lejárt tartozások bírósági ítéletek tárgyát képező részét illeti, a 2018. évi fizetésátütemezési megállapodás csak a CFR Marfá részéről fennálló tartozás tőkeösszegére felszámított kamat és kötbér fizetésének átütemezésére tért ki, Románia pedig nem nyújtott be bizonyítékot a tőkeösszeg behajtására irányuló intézkedésekre vonatkozóan. Noha a 2018. évi fizetésátütemezési megállapodás rendelkezései rögzítik, hogy a [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) tőkeösszeg behajtása a CFR Marfá ingó és ingatlan vagyonának zár alá vétele útján folytatódik, Románia a Bizottság kifejezett kérésére sem szolgáltatott bizonyítékkal a zár alá vétel számára és jellegére, a zár alá vett vagyontárgyak értékére, valamint az értékesítésük mértékére.
- (251) Harmadszor, Románia nem dokumentálta és nem indokolta, miért indultak meg a fentiek szerint a CFR Infrastructură által tett végrehajtási intézkedések olyan sokkal a 2013. évi megíúsult privatizáció után. Románia azt sem ismertette vagy dokumentálta, miért nem terjedtek ki a kezdeményezett választott bírósági és bírósági végrehajtási eljárások a CFR Marfá részéről a CFR Infrastructură felé még fennálló tartozás teljes összegére.
- (252) Ezért a Bizottság szerint ebből a CFR Marfá tartozásainak végrehajtásában tanúsított engedékenységből arra lehet következtetni, hogy a CFR Infrastructură jóval a CFR Infrastructură 2013-ban megíúsult privatizációja után, 2017-ben és 2018-ban sem piacgazdasági szereplőként járt el a CFR Marfá tartozásainak végrehajtása tekintetében.
- (253) Negyedszer, Románia előadta, hogy a CFR Infrastructură a CFR Marfá stratégiai jellegére tekintettel nem kérhetett olyan végrehajtást, amely a vállalat felszámolásához vezetett volna (lásd a fenti (233) preambulumbekendést). Ahogy a 2. intézkedés esetében, úgy az 5. intézkedésnél is azt ismeri el Románia ezzel az érveléssel, hogy a CFR SA valódi szándéka a tartozások végrehajtásának mellőzésével nem gazdasági jellegű volt (lásd a (179)–(181) preambulumbekendést).
- (254) A Bizottság a fenti érveken túlmenően az alábbi okok miatt is úgy véli, hogy körülményes piaci magánszereplő a CFR Infrastructură helyzetében nem szolgálta volna ki tovább a CFR Marfát évekig anélkül, hogy a tartozásai behajtására törekedett volna, és ahelyett egyszerűen csak kamatot és kötbért számolt volna fel éveket át.

⁽¹⁷⁰⁾ Lásd Románia 2017. május 12-i válaszában 2. mellékletét és Romániának a panasz 2017. szeptember 19-i kiegészítésére válaszul benyújtott, 2017. október 6-i beadványát.

- (255) *Először*, a Bizottság megjegyzi, hogy a CFR Marfă nehéz és folyamatosan romló pénzügyi helyzete 2010 óta jól ismert volt a CFR Infrastructură számára. A CFR Infrastructură tehát elég ideje volt felkészülni, belső értékeléseket végezni, és intézkedéseket hozni követeléseinek behajtására a 2013-ban ismételtlen megghiúsult privatizáció esetén. A CFR Infrastructură azonnali végrehajtási intézkedések meghozatala, többek között a CFR Marfă részéről felé fennálló tartozások bírósági úton történő behajtása helyett csak 2017-ben kezdeményezett ilyen jellegű eljárást jelentősebb tartozásösszegre vonatkozóan, tehát csak közvetlenül azelőtt, hogy a Bizottság hivatalos eljárást indított. Kiemelendő, hogy a versenypolitikáért felelős biztos 2017 májusában Romániába látogatott, és tájékoztatta a román hatóságokat, hogy a CFR Marfă ügyében előreláthatólag vizsgálati eljárás indításáról szóló határozat születik. A Bizottság ezért úgy véli, hogy körültekintő piaci magánszereplő nem várt volna ilyen hosszú ideig a tartozások behajtásával.
- (256) *Másodszor*, a Bizottság kérésére Románia benyújtott több belső dokumentumot, például a CFR Infrastructură vonatkozó közgyűléseinek jegyzőkönyveit és az alapul szolgáló igazgatósági beszámolókat/jelentéseket, amelyek alapján a CFR Infrastructură észlelte a CFR Marfă tartozásainak halmozódását, és úgy döntött, hogy nem hoz kényszervégrehajtási intézkedéseket, és nem korlátozza pályahálózata használatát a CFR Marfă számára⁽¹⁷¹⁾. Románia ugyanakkor nem mutatott be olyan (belsőleg vagy külső tanácsadók megbízásával készült) elemzéseket, amelyekből kiderült volna, hogy a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé fennálló tartozások végrehajtással, pontosabban végrehajtásának mellőzésével kapcsolatos döntések a 2013. évi hitel-tőke konverzió utáni időszakban születtek, és amelyek gazdasági szempontból alátámasztották volna a CFR Infrastructură által a CFR Marfă tartozásainak behajtása terén tanúsított engedékeny hozzáállást.
- (257) *Harmadszor*, ahogy arról a 2. *intézkedés* kapcsán a fentiekben szó esett (lásd a 12. táblázatot, valamint a (234) és (235) preambulumbekendést), a Bizottság megállapította, hogy a CFR Infrastructură a 2013. évi hitel-tőke konverzió utáni időszakban nem tekinthető a CFR Marfăhoz kötött, tehát a CFR Marfă – mint fő bevételi forrása – fennállásától függő beszállítónak. A CFR Marfă vasúti árufuvarozási forgalom tekintetében ugyan a piac közel felét tudhatta magáénak, a 2013. évi hitel-tőke konverzió után viszont a CFR Infrastructură bevételeinek kevesebb mint egyötöde származott tőle. Emellett, a piaci dinamikát illetően, a CFR Marfă által a teljes vasúti árufuvarozási forgalomra vonatkozóan elszámolt bevételek aránya a 2013. évi hitel-tőke konverzió után is folyamatosan csökkent. Végezetül, még ha a 2013. évi megghiúsult privatizáció utáni időszakban fel is számolták volna a CFR Marfă-t a tartozásainak a CFR Infrastructură által indított peres eljárás útján történő végrehajtása után, nagyon valószínűtlen, hogy a CFR Marfă által bonyolított forgalom teljesen megszűnt volna, hiszen a szállítási szerződések és a CFR Marfă eszközei a piacra kerültek volna, és minden bizonnyal a versenytársai szerezték volna meg őket.
- (258) A fenti megfontolások együttes figyelembevételével a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 5. *intézkedés* a 2013. évi hitel-tőke konverzió utáni időszakban és a támogatási intézkedés hatályban maradásáig szelektív előnyhöz juttatja a CFR Marfă-t a tartozásai végrehajtásának mellőzése és ezáltal a CFR Marfă számára olyan fizetési könnyítés formájában biztosított támogatás révén, amelyhez a piacon egyébként nem jutott volna hozzá.
- (259) Az állami tulajdonú CFR Infrastructură által a CFR Marfă részére a felhalmozódott és végre nem hajtott tartozások formájában nyújtott finanszírozással összefüggő előny értékének megállapítása érdekében a Bizottság emlékeztet arra, hogy a CFR Marfă nehéz helyzete már jóval a 2013. évi hitel-tőke konverzió előtt és az azt követően megghiúsult privatizáció után is jól ismert volt a magánbankok és más finanszírozási intézmények előtt. A pénzügyi helyzet ugyan a jelentős összegű tartozásleírás után rövid időre javult, a CFR Marfă azonban további tartozásokat halmozott fel, különösen fő beszállítója, a CFR Infrastructură felé, és az azt követő években is kivétel nélkül veszteséges volt (lásd a (241) preambulumbekendést). Tehát nem volt indokolt azt feltételezni, hogy a megghiúsult privatizációt követően a CFR Marfă hitelképessége változott volna. Éppen ellenkezőleg, meglehetősen biztos volt, hogy a vállalat nem tud hosszú távú finanszírozáshoz jutni a piacon.
- (260) Ezért az 1. és 2. *intézkedésnél* alkalmazott módszerhez hasonlóan (lásd a fenti (203)–(209) és (237)–(239) preambulumbekendést) a 2013. évi hitel-tőke konverzió után az állami tulajdonú CFR Infrastructură által az 5. *intézkedéssel* a CFR Marfă-nál felé felhalmozódott és végre nem hajtott tartozások formájában nyújtott finanszírozással összefüggő előny értéke a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé 2018-ig bezárólag fennálló lejárt tartozás 115,79 millió RON (hozzávetőleg 25,17 millió EUR) értékű, a 2. *intézkedés* 2013. évi hitel-tőke konverzió keretében le nem írt 15 %-ának megfelelő (lásd a (240) preambulumbekendést) tőkeösszegének és a 2018-ig bezárólag hozzá kapcsolódó piaci kamatnak az összege. A támogatás nyújtása közvetlenül a 2013. júniusi hitel-tőke konverzió után kezdődött, a támogatás nyújtásának időpontjai pedig azok az időpontok, amikor a CFR Infrastructură kiállított számlák CFR Marfă általi kifizetése esedékessé vált.

⁽¹⁷¹⁾ Lásd Románia 2017. május 12-i válaszában 1.2. mellékletét, amely a CFR Infrastructură belső dokumentumait, köztük az igazgatóság közgyűlésnek tett 2015. december 8-i, 2014. április 8-i és 2016. március 7-i beszámolóját tartalmazza.

- (261) A piaci kamatot a piaci kamatláb lejárt tőkeösszegre való alkalmazásával kell megállapítani.
- (262) A Bizottság megjegyzi, hogy a CFR Infrastructură már felszámított kamatot és kötbért a CFR Marfă lejárt tartozásaira (lásd a fenti 7. táblázatot), amelyek összege 2018-ban [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) volt. Ami a kamatot illeti, nem lehet a 2008. évi közlemény szerint kiszámított kamatnál kevesebb. A piaci kamatláb ezért i. a 2008. évi közlemény szerint az 5. intézkedéssel érintett időszakra kiszámított kamatláb és ii. a CFR Infrastructură által a 2013. évi hitel-tőke konverzió utáni időszakban 2018-ig bezárólag alkalmazott és felszámított kamatláb és kötbér közül a nagyobb. Következésképpen akkor, ha a CFR Infrastructură által a lejárt tartozás tőkeösszegére felszámított kamat és kötbér mértéke egyenlő vagy nagyobb, mint a piaci kamatláb, amelyet a 2008. évi közlemény alapján a CFR Marfă lejárt tartozásaira fel kellett volna számítani, a CFR Infrastructură által ténylegesen felszámított kamat és kötbér összegét hozzá kell adni a tőkeösszeghez. Ha a CFR Infrastructură által a lejárt tartozás tőkeösszegére felszámított kamat és kötbér mértéke alacsonyabb, mint a 2008. évi közlemény szerinti piaci kamatláb, akkor a 2008. évi közlemény szerinti piaci kamatlábat kell alkalmazni.
- (263) Mindenesetre az **5. intézkedéssel nyújtott támogatás összege legalább 834,29 millió RON (181,37 millió EUR)** ⁽¹⁷²⁾, amely a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé 2018 végén fennálló lejárt tartozás teljes összegének és a 2. intézkedés 2013. évi hitel-tőke konverzió keretében le nem írt 15 %-át kitevő 115,79 millió RON (hozzávetőleg 25,17 millió EUR) összegnek (lásd a (240) preambulumbekendést) a különbözete.

4.1.5.5. iii. 3. intézkedés – az 1 669 millió RON (hozzávetőleg 363 millió EUR) összegű hitel-tőke konverzió

Előzetes megfontolások a hitel-tőke konverzió Románia állítása szerinti jóváhagyásáról

- (264) Románia állítása szerint (lásd a fenti (107) preambulumbekendést) a hitel-tőke konverziót a Tanács a 2013. október 22-i határozatával jóváhagyta. Azonban a lenti (322) és azt követő preambulumbekendésekben foglaltak szerint a Bizottság úgy véli, hogy az említett tanácsi határozat önmagában nem helyettesíti az állami támogatás vizsgálatát. Éppen ellenkezőleg, a tanácsi határozattal jóváhagyott egyetértési megállapodás kifejezetten előírja, hogy Románia a szerkezetátalakítási intézkedések meghozatalakor tartsa tiszteltben az állami támogatási szabályokat ⁽¹⁷³⁾.
- (265) Erre tekintettel a Bizottság azt is megjegyzi, hogy a Romániával kötött egyetértési megállapodásban említett, több állami tulajdonú vállalatot érintő privatizációs folyamatot valóban figyelemmel kísérték, és több bizottsági jelentésben szerepel, egyebek mellett a „Balance of Payments Assistance Programme: Romania, 2013-2015” (Fizetésimérleg-támogatási program: Románia, 2013–2015) című jelentésben. Ugyanakkor Románia álláspontjával (lásd a (107)–(110) preambulumbekendést) ellentétben a Bizottság megállapította, hogy az idézett jelentés valójában éppen azt emelte ki, hogy a CFR Marfă javára végrehajtott, 2013. évi hitel-tőke konverzió állami támogatási szempontból aggályos. Ez abból is nyilvánvaló, hogy a Bizottság a jelentésben kifejti, hogy ezek az állami támogatással kapcsolatos aggályok „enyhíthetők lennének” az ígért és régóta várt privatizációval. Mindenesetre az Európai Unióval kötött különböző egyetértési megállapodásaiban Románia által tett ígérek ellenére a CFR Marfă privatizációjának folyamatát a 2013-ban meghiúsult privatizációs kísérlet után ténylegesen sosem indították el hivatalosan, tehát még hat évvel a 2013. évi hitel-tőke konverzió után sem tudták eredményesen lebonyolítani. A Bizottság különösen arra emlékeztet, hogy a tagállamok számára (adó)mentesség bevezetését engedélyező tanácsi határozatok ellenére a Bizottság nem köteles eltekinteni annak vizsgálatától, hogy az adott mentesség állami támogatásnak minősül-e ⁽¹⁷⁴⁾. Ennek megfelelően Románia nem hivatkozhat az általa említett tanácsi határozat meglétére a bizalomvédelem elve alapján (lásd még a lenti (323) preambulumbekendést).
- (266) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapította, hogy megalapozatlan Románia azon állítása, miszerint a hitel-tőke konverziót a Tanács a 2013. október 22-i határozatával állami támogatás céljából jóváhagyta.

⁽¹⁷²⁾ Lásd Románia 2019. június 27-i válaszában 36. és 37. pontját és a hozzá tartozó, a 2018. évi fizetésátütemezési megállapodást tartalmazó 6. mellékletet. A Bizottság rámutatott arra, hogy jelentős eltérés van a Románia által a 36. pontban bemutatott, a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé fennálló lejárt kötelezettségek és a lejárt tartozásra vonatkozóan a 39. pontban ismertetett adatok között. A Bizottság összevetette ezeket az adatokat a 2018. évi fizetésátütemezési megállapodásban szereplő adatokkal, és megállapította, hogy a Románia válaszában 36. pontjában ismertetett adatok tükrözik leginkább a kötelezettségek 2018 végi valós helyzetét.

⁽¹⁷³⁾ Lásd az egyetértési megállapodás 1. melléklete B. szakaszának 9. pontját.

⁽¹⁷⁴⁾ Lásd a Bíróság C-272/12. P. sz., Bizottság kontra Írország és társai ügyben hozott, 2013. december 10-i Eurallumina ítéletét (ECLI:EU:C:2013:812).

A piacgazdasági szereplő teszt alkalmazhatóságának hiánya

- (267) Ezenkívül a (179)–(181) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint és a 3. intézkedésre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a piacgazdasági szereplő teszt ebben az esetben nem alkalmazható.
- (268) Mindazonáltal a Bizottság emlékeztet arra, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat keretében elvégezte a piacgazdasági szereplő tesztet. A Bizottság különösen azt vonta kétségbe, hogy a CFR Marfă állami hitelezői (tehát az ANAF és a CFR Infrastructură) a 363 millió EUR összegű hitel-tőke konverzió jóváhagyásával úgy jártak el, ahogy piacgazdasági szereplő tette volna, tehát előnyhöz juttatták a CFR Marfă. Konkrétabban fogalmazva, a Bizottságnak azzal kapcsolatosan voltak kétségei, hogy a CFR Marfă tartozásaiból 1 669 millió RON (hozzávetőleg 363 millió EUR) tőkévé alakítására és ezáltal a CFR Marfă tartozásainak jelentős csökkentésére irányuló, 2013. júniusi 61/2013. sz. sürgősségi rendelet (a fenti 27. lábjegyzetben leírtak szerint) megfelelt a piacgazdasági szereplő teszten.
- (269) A fentiekre tekintettel és fenntartva, hogy a piacgazdasági szereplő teszt nem alkalmazható, a Bizottság a 3. intézkedés tekintetében is ellenőrzi a feltételezett a piacgazdasági szereplő teszt eredményét.

A piacgazdasági szereplő teszt feltételezett alkalmazása

- (270) Annak megállapításához, hogy a 3. intézkedés jogtalan előnyhöz juttatta-e a CFR Marfă, a Bizottság azt értékeli, hogy az ANAF – amely egyúttal a többi állami hitelező, vagyis a CNPP, az ANOFM, a CNAS és a CFR Infrastructură képviselője – ugyanolyan elszántan törekedett-e a köztartozás behajtására, mint azt mint azt egy, a vele szemben fennálló tartozás minél nagyobb arányú behajtására törekvő magánhitelező tette volna ⁽¹⁷⁵⁾.
- (271) Ezzel összefüggésben, amikor egy komolyan megromlott gazdasági helyzetben lévő vállalkozás a hitelezőinek adósságrendezési megállapodást vagy megállapodásokat javasol, hogy javítson a helyzetén, és elkerülje a felszámolást, minden hitelezőnek választania kell azon összeg között, amit a javasolt megállapodás keretei között kaphatna, és aközött, amihez megítélése szerint a vállalkozás felszámolása révén juthatna. A hitelező mérlegelését sok tényező befolyásolja, többek között a hitelező követeléseinek fajtája (biztosított, kedvezményes vagy közönséges követelés), a meglévő biztosíték jellege és kiterjedése, az összeg, amihez hozzájut felszámolás esetén, és az, hogyan látja a hitelező a vállalkozás esélyeit az újra jövedelmezővé válásra ⁽¹⁷⁶⁾. Emellett a piacgazdasági szereplő teszt megköveteli a csőd következményeinek a szerkezetátalakítással szembeni reális felmérését, tehát a szerkezetátalakítás esetén kapott összeget össze kell hasonlítani a cég jövedelmezőségnek helyreállítására mutató esély becslésével ⁽¹⁷⁷⁾.
- (272) A (116) és (117) preambulumbekkezdésben leírtak szerint Románia előadta, hogy jelentős hasonlóságok voltak a CFR Marfă javára végrehajtott intézkedések és azon, állami tulajdonú vasúti társaságokat érintő korábbi ügyek között, amelyekben a Bizottság piacgazdasági szereplő tesztet végzett, és megállapította, hogy az intézkedések nem minősülnek támogatásnak.
- (273) A Bizottság rámutat arra, hogy a Románia által idézett, ZSSK Cargo ügyében hozott határozat (lásd a (116) preambulumbekkezdést) a Szlovákia által a szlovák vasúti társaság, a Železničná Spoločnosť Cargo Slovakia vasúti áru fuvarozónak nyújtott, 166 millió EUR összegű kölcsönre vonatkozik. Ebben az ügyben a Bizottság a következő megállapításokat fogalmazta meg: 1. egyidejűleg bankok is tettek hasonló, tájékoztató jellegű ajánlatokat; 2. összehasonlító elemzés alapján a felszámított kamat nagyjából összhangban volt a hasonló pénzügyi helyzetben lévő vállalatok által fizetett kamatokkal; 3. a kölcsönt olyan vizsgálat alapján nyújtották, amely alátámasztotta, hogy a vállalat vissza tudja fizetni a kölcsönt.
- (274) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a piacgazdasági szereplő tesztet eseti alapon, egy egyes helyzetek sajátosságainak kellő figyelembevételével kell elvégezni. A szlovák ügyben elvégzett értékelés és a kölcsön piaci feltételeknek való megfelelésének megállapítása nagyban különbözik a CFR Marfă esetétől, amelyben az intézkedéseket a tartozások végrehajtásának éveken át tartó mellőzése és jelentős tartozásleírás formájában hajtották végre rendes üzleti tevékenységek tekintetében. Ezért a piacgazdasági szereplő teszt ebben az ügyben más körülményeken alapul, és nem feltétlenül vezet ugyanarra a következtetésre.
- (275) A Bizottság megjegyzi, hogy a hitel-tőke konverzió tárgyát a CFR Marfă ANAF ⁽¹⁷⁸⁾ és a CFR Infrastructură ⁽¹⁷⁹⁾ felé korábban felhalmozott kötelezettségei képezték, ahogy az a lenti táblázatból is kiderül.

⁽¹⁷⁵⁾ A Bíróság C-342/96. sz., *Tubacex* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1999:210) 46. pontja; a Bíróság C-256/97. sz., *DMT* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1999:332) 21. pontja; a Bíróság C-480/98. sz., *Magefa* ügyben hozott ítélete (ECLI:EU:C:2000:559); az Elsőfokú Bíróság T-152/99. sz., *HAMSA* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2002:188) 167. pontja.

⁽¹⁷⁶⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-152/99. sz., *HAMSA* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2002:188) 168. pontja.

⁽¹⁷⁷⁾ A Huta Częstochowa S.A. részére nyújtott C 20/04 (ex NN 25/04) számú állami támogatásról szóló 2005. július 5-i 2006/937/EK bizottsági határozat (HL L 366., 2006.12.21., 1. o.) (118) preambulumbekkezdése.

⁽¹⁷⁸⁾ [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) tőkeösszegekből és [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) kamatból és a kötbérből állt. Lásd Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei 4. mellékletének 3. oldalát.

⁽¹⁷⁹⁾ Összesen [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) tőkeösszegekből és [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) kamatból és a kötbérből állt. Lásd Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei 4. mellékletének 3. oldalát.

14. táblázat

A 2013. évi hitel-tőke konverzióval leírt tartozás összegeinek részletes bemutatása

A hitel-tőke konverzió tárgyát képező kötelezettségek	A 2013. júniusi hitel-tőke konverzió előtt		A 2013. júniusi hitel-tőke konverzió		
			A tőkévé alakított tartozás összege		A tőkévé alakított tartozás hányada (%)
	millió RON	millió EUR	millió RON	millió EUR	
I. Az állam felé fennálló kötelezettségek, amelyekből:	1 001,2	217,65	1 001,2	217,65	100
i. tőkeösszeg	[...]	[...]	[...]	[...]	
ii. kamat és kötbér	[...]	[...]	[...]	[...]	
II. A CFR Infrastructură felé fennálló szállítói kötelezettségek, amelyekből:	783,78	170,39	667,99	145,22	85
a 32/2013. sz. sürgősségi kormányrendelet szerint, ebből:			527,20	114,61	67
iii. tőkeösszeg			[...]	[...]	
iv. kamat és kötbér			[...]	[...]	
a 61/2013. sz. sürgősségi kormányrendelet szerint, ebből:			140,79	30,61	18
v. tőkeösszeg			[...]	[...]	
vi. kamat és kötbér			[...]	[...]	
ÖSSZESEN	1 784,98	388,04	1 669,19	362,87	94

Forrás: Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei 4. mellékletének 3. oldala és Románia 2017. májusi válaszában 17. pontja alapján készült bizottsági számítások.

- (276) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozat (132) preambulumbekzdésében foglalt kifejezett kérése ellenére Románia a vizsgálat során benyújtott beadványaiban nem közölt lényeges információkat a Deloitte-jelentésben foglaltakon túlmenően a 2013. évi hitel-tőke konverzió megfelelőségéről és végrehajtásának módjáról. Románia helyett megismételte a Deloitte-jelentés következtetéseit, amelyeket a Bizottság már az eljárás megindításáról szóló határozatban is bírált.
- (277) Románia emellett nem közölt olyan, azokat az időszakról rendelkezésre álló információkat, amelyek alapján jóváhagyta a 2013. évi hitel-tőke konverziót, így egyebek mellett az átvilágítási eljárás során rendelkezésre álló információkat és olyan, a CFR Marfă eszközeinek értékéről szóló jelentéseket, amelyek a 2013-ban megíusult privatizáció utáni privatizációhoz készültek, a Deloitte-jelentésben alkalmazott diszkontrátákat alátámasztó feltételezéseket és összehasonlító elemzéseket, a CFR Marfă eszközeinek csődeljárás keretében történő eladásából származó, lehető legnagyobb bevétel meghatározásához használt felszámolási tényezők értékét és indokolását, valamint bármilyen egyéb információt, amely alapján figyelembe vehette volna a további értékcsökkentést elhúzó csődeljárás esetén.

- (278) Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozat (132) preambulumbekzdésében foglalt kifejezett kérése ellenére Románia nem köztelt becslést arra vonatkozóan, milyen megtérülést várt a román állam attól, hogy még nagyobb befektetést hajtott végre olyan súlyosan eladósodott vállalatba, mint a CFR Marfă volt a 2013. évi hitel-tőke konverzió idején, és megfelelő indoklással sem szolgált erre vonatkozóan.
- (279) Mindenekelőtt a Bizottság úgy véli, hogy a hitel-tőke konverzió csak abban az esetben lehetett életképes forgatókönyv, ha a CFR Marfă rögtön utána privatizálják, ami azonban nem történt meg. A CFR Marfă nehéz pénzügyi helyzete évek óta ismert volt az állami hitelezők és a CFR Infrastructură előtt, a vállalat privatizációjának kilátásai pedig bizonytalanok voltak, többek között a korábbi meghiúsult privatizációs kísérletekre tekintettel. Ezenkívül a hitel-tőke konverziót közvetlenül megelőző időszakban egyértelművé vált, hogy nagyon kevés lehetséges vevő mutat érdeklődést a vállalat iránt, és nem volt indokolt azt feltételezni, hogy a privatizáció eredményes lesz. A Bizottság álláspontja szerint észszerűen gondolkodó piacgazdasági szereplő nem járult volna hozzá az akkoriban a CFR Marfához hasonlóan nehéz helyzetben lévő vállalat jelentős tartozásainak leírásához anélkül, hogy gondoskodott volna e tartozások visszaállításáról a privatizáció meghiúsulása esetére (például visszakövetelési mechanizmus útján és a CFR Marfă részéről felé fennálló tartozásokra vonatkozó biztosítékokkal a meghiúsult privatizációt követő felszámolás esetére). Ebben az ügyben a román hatóságok az ilyen óvintézkedések teljes mellőzésével hajtották végre a konverziót, ami alátámasztja, hogy a 2013. évi hitel-tőke konverzió nem felelt meg a piacgazdasági szereplő elvének.
- (280) Másodszor, a Bizottság arra is rámutatott, hogy az állam a hitel-tőke konverzió végrehajtására vonatkozó döntése meghozatalakor olyan szempontokat vett figyelembe, amelyek rendszerint nem meghatározóak egy piaci szereplő magatartásában. Ahogy Románia a vizsgálati időszak során benyújtott különböző beadványaiban elismerte, a vállalat felszámolása soha nem merült fel tényleges lehetőségként a különböző állami hitelezők részéről. Sőt, bármely, a CFR Marfă tevékenységének akadályozását eredményező végrehajtási intézkedésre úgy tekintettek, hogy aláásná a nemzetbiztonságot és a nemzetgazdaságot, és súlyos társadalmi következményekkel járna (lásd a fenti (78), (82), (169) és (170) preambulumbekzdést).
- (281) Harmadszor és az említett tartozások biztosíték nélküli leírásán túlmenően, a Bizottság úgy véli, hogy a Deloitte-jelentés ugyan 2013 márciusában, tehát néhány hónappal azelőtt készült, hogy Románia a CFR Marfă tartozásainak tőkévé alakításáról döntött döntés (vagyis 2013. június), maga a vizsgálat azonban nem szolgáltatott megfelelő alapot Románia döntéséhez.
- (282) Konkrétan fogalmazva, a Bizottság elsőként azt emeli ki, hogy a bevételbecslési módszerhez a fő adatokat valójában maga a CFR Marfă szolgáltatta, független tanácsadó azonban nem ellenőrizte őket. A közelmúltbeli ítélezési gyakorlatban foglaltak szerint a bizonyítási teher arra a tagállamra hárul, amely azt állítja, hogy magánbefektetőként járt el, tehát neki kell mindazokat a bizonyítékokat szolgáltatni, amelyek alátámasztják, hogy a hosszú távú nyereségesség érdekében, magánbefektetőként járt el. A magától a vállalkozástól származó, nem ellenőrzött becslések alapuló vizsgálatok erre tekintettel nem megbízhatóak⁽¹⁸⁰⁾. Ezenkívül a Bizottság azt is megjegyzi, hogy a román hatóságok az ilyen előrejelzések és becslések hiányosságainak ismerete ellenére nem végezték el az előrejelzések és a mögöttes feltételezések érzékenységi vizsgálatát, ahogy az eredmények és események valószínűségét sem értékelték. Például a privatizációs forgatókönyvben szereplő előrejelzések azon a túlzottan optimista feltételezésen alapultak, hogy a CFR Marfă üzemi eredménye 2013 és 2017 között [...] %-kal növekszik elsősorban a tonnakiló méterben kifejezett volumen [...] %-os bővülésének eredményeként. A múltbeli adatokból azonban egyértelműen kiderült, hogy a CFR Marfă tevékenysége a tervezett privatizáció előtti évtizedben folyamatosan szűkülte (lásd a CFR Marfă piaci részesedésének alakulását a fenti 1. táblázatban és a CFR Marfă bevételének folyamatos, jelentős mértékű csökkenését a fenti 4. táblázatban).
- (283) Ezzel összefüggésben a Bizottság azt is megállapította, hogy a Deloitte-jelentés hitel-tőke konverziót alátámasztó, kedvező eredménye azon az előfeltételezésen alapult, hogy a privatizáció eredményes lesz. A Deloitte-jelentés megerősíti, hogy „a vállalat [CFR Marfă] gazdasági helyzetére és a CFR Marfă államháztartás felé fennálló tartozásainak alakulására figyelemmel azt eredményezné, hogy ezek a tartozások tovább nőnének, ha a CFR Marfă felszámolás vagy privatizáció hiányában tovább működne, és a jelenlegihez [2013] képest még tovább romlanának a behajtás kilátásai”.
- (284) A Deloitte-jelentés azonban nem tartalmaz értékelést a CFR Marfă kétlépcsős értékesítésének kilátásaira vonatkozóan (vagyis a 2013. évi 1. szakaszban 51 % többségi részesedés privatizálásával, a 2017. évi 2. szakaszban pedig 49 %-os kisebbségi részesedés privatizálásával). Abban az időpontban, amikor a hitel-tőke konverzióra vonatkozó döntést visszavonhatatlanul meghozták (azaz 2013. június 13-án), nem nyújtottak be kötelező erejű árajánlatot, és nem volt egyértelmű, hogy a privatizálás eredményes lesz-e. A nyilvánosan hozzáférhető információk alapján 2013-ban a CFR Marfă privatizálására vonatkozó első felhívást törölték, majd újra közzétették (lásd a fenti (31)–(33) preambulumbekzdést). Noha három előminősített ajánlattevő is volt, ők csak nem kötelező erejű érdeklődésnyilvánítást nyújtottak be, határozott kötelezettségvállalás nélkül. Továbbá a nyilvánosan hozzáférhető információk alapján a GFR kivételével mindegyik előminősített ajánlattevő visszalépett az ügylettől 2013 júniusában (lásd a fenti (37) preambulumbekzdést). Ezenkívül a privatizáció annak ellenére meghiúsult, hogy a GFR kötelező erejű árajánlatot nyújtott be.

⁽¹⁸⁰⁾ Lásd a Bíróóság T-93/17. sz., *Duferco Long Products SA kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:T:2018:558) 54-55. pontját. „54. Pris collectivement, il apparaît ainsi que ces documents sont, pour l'essentiel, des documents internes au groupe Duferco, se limitant à des études de l'activité du groupe ou à la présentation de chiffres, dont certains ne sont pas datés. S'agissant des rapports d'expertise externes, ceux-ci ont été réalisés, à la demande du groupe Duferco, sans aucun contrôle des comptes ni aucun audit de l'entreprise en cause et ne contiennent que des estimations fondées sur des documents communiqués par le groupe Duferco, dont la fiabilité n'est à aucun moment éprouvée par l'expert concerné”.

- (285) A Bizottság arra is felhívja a figyelmet, hogy az átlagos forgatókönyv szerint a CFR Marfă 51 %-os többségi részesedésének 2013-ban tervezett privatizálása esetén az állam [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) bevételre számíthatott, a fennmaradó [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) pedig előreláthatólag a privatizáció 2017. évi második lépcsőjéből folyt volna be (lásd a fenti (30)–(34) preambulumbekendést). Ezt a felszámolási forgatókönyv meglehetősen biztos eredményével kell összevetni, amely (a legjobb esetben) mindössze 88,22 millió RON-nal (hozzávetőleg 19 millió EUR) lett volna kevesebb, mint a nagyon bizonytalan kétféle privatizációs forgatókönyv⁽¹⁸¹⁾.
- (286) Emellett a felszámolási forgatókönyv az eszközök piaci értékének ([...] millió RON) átlagosan [...] % és [...] % közötti diszkontálását tartalmazta⁽¹⁸²⁾. Az eszközök piaci értékének kisebb mértékű diszkontálása esetén a felszámolási forgatókönyv eredménye még magasabb lett volna. Azonban Románia a fentiekben leírtak szerint semmilyen módon nem indokolta a felszámolási tényezők megválasztását, és olyan összehasonlító elemzést sem mutatott be, amelyet a könyvvizsgáló cégek ténylegesen használtak volna ilyen jellegű becslésekhez az érintett időszakban.
- (287) A Bizottság megismételte azt a kérését, hogy Románia közölje a vizsgált időszakban alkalmazott jogszabályi felszámolási tényezők értékét. Válaszul Románia előadta, hogy „[a]z adós eszközeinek a végrehajtási vagy a fizetéseképtelenségi eljárásban történő értékelését illetően a jogszabály sem az ingó, sem az ingatlan eszközök esetében nem rendelkezik kifejezetten a felszámolás során történő csökkentésről, ezt ugyanis különböző tényezők, köztük a következők határozzák meg: a hitelezők által jóváhagyott egyéni vagy csoportos értékelési módszer; az eszközök jellege; piaci vonzerő; az elhasználódás mértéke; a lehetséges ajánlattevők érdeklődése stb. Mindezekre tekintettel tehát ilyen feltételezés esetén sokféle változó tényező van, [...] nem lehet becslést adni az értékelési eredményére”⁽¹⁸³⁾.
- (288) Mindennek fényében a Bizottság úgy véli, hogy a felszámolási forgatókönyv esetén az eredmény meglehetősen biztosnak tűnik, mivel a felszámolási eljárás eredményessége nem függ attól, hogy van-e egyetlen vevő, és tekintettel az egyes eszközök eladási árára vonatkozóan a privatizációs forgatókönyvben szereplő korlátozó feltételezésekre.
- (289) Az ANAF (lásd más állami hitelezők, így a CNPP, az ANOFM és a CNAS) és a CFR Infrastructură CFR Marfával szembeni követeléseit illetően a Bizottság rámutat arra, hogy nem a 2013. évi hitel-tőke konverzió volt a lehető legjobb megoldás a hitelezők felé fennálló tartozások behajtására. A Deloitte-jelentésben szereplő felszámolási forgatókönyv szerint az ANAF az állami hitelezők követeléseinek [90–100] %-át érvényesíteni tudta volna, 2010-ben viszont maradéktalanul behajthatta volna az állami hitelezők követeléseit a felszámolási forgatókönyv alapján. Ugyanezen Deloitte-jelentés 2012. évi felszámolási forgatókönyve szerint a CFR Infrastructură számára kilátástalan lett volna a behajtás (lásd a lenti 15. táblázatot), míg a 2010. évi felszámolási forgatókönyv alapján a CFR Infrastructură a követeléseinek [40–50] %-át érvényesíthette volna (lásd a fenti 11. táblázatot). Azonban megjegyzendő, hogy az ANAF (más állami hitelezőkkel együtt) és a CFR Infrastructură 2010 és 2012 között engedte, hogy a CFR Marfă [90–100] %-kal növelje a felé fennálló tartozásait (lásd a fenti 7. táblázatot).
- (290) A Bizottság álláspontja szerint a hitel-tőke konverzió Deloitte-jelentésben ismertetett, 2013. évi piacgazdasági szereplő tesztje éppen ezért lett pozitív, mert a tartozás idővel növekedett⁽¹⁸⁴⁾, noha azon a valószerűtlen feltételezésen alapult, hogy a privatizáció rövid időn belül lezajlik. A CFR Marfă teljes államháztartás (tehát az ANAF, a CNPP, az ANOFM és a CNAS) és CFR Infrastructură felé 2013-ig fennálló nagyobb adósságállománya miatt a 2012. felszámolási forgatókönyvben alacsonyabb volt a behajtási arány, mint a hitel-tőke konverzió forgatókönyvében. Következésképpen ez a teljes államháztartás és a CFR Infrastructură felé fennálló nagyobb adósságállomány [...] millió RON-nal (hozzávetőleg [...] millió EUR) növelte a hitel-tőke konverzió, majd a Deloitte-jelentésben elvégzett piacgazdasági szereplő teszt szerinti privatizáció keretében behajtható összeget, mivel a forgatókönyv abból a feltételezésből indul ki, hogy a CFR Marfă az összes fennálló (tehát a hitel-tőke konverzióval nem érintett) tartozását maradéktalanul rendezi.

⁽¹⁸¹⁾ [...] millió RON (az átlagos privatizációs forgatókönyv eredménye) – [...] millió RON (a felszámolási forgatókönyv legjobb eredménye) = 88,22 millió RON.

⁽¹⁸²⁾ A Deloitte-jelentés 32–34. oldalán különböző felszámolási tényezők találhatók a különböző eszközkategóriákra vonatkozó minimális és maximális értékek formájában.

⁽¹⁸³⁾ Lásd Románia 2019. június 27-i válasza 45. pontjának a) és b) alpontját.

⁽¹⁸⁴⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-11/95. sz., *BP Chemicals Ltd kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:T:1998:199) 170–179. pontja; lásd még például a Lengyelország által a Huta Stalowa Wola S.A. javára nyújtott C 43/07 (korábbi N 64/07) és C 44/05 (korábbi NN 79/05 és N 439/04) számú állami támogatásokról szóló 2009. március 10-i 2010/174/EK bizottsági határozat (HL L 81., 2010.3.26., 1. o.) (105) preambulumbekendését.

15. táblázat

Áttekintés a Deloitte-jelentés szerinti felszámolási forgatókönyv alapján behajtható összegekről

Millió RON	2012.12.31.	A behajtható összegek hozzávetőleges értéke 2012-ben	Behajtás 2012-ben (%)
Az eszközök könyv szerinti értéke	[...]		
Az eszközök felszámolási értéke ⁽¹⁾	[...]		
— Felszámolási költségek	[...]	[...]	100
— Bérek	[...]	[...]	100
— Biztosítékkal fedezett adósság (bankhitelek)	[...]	[...]	100
Részösszeg	[...]	[...]	[...]
— Az államháztartás felé fennálló tartozások (adófizetési kötelezettségek és szociális hozzájárulások)	[...]	[...]	[90–100]
— Az államháztartás felé a felszámolásból eredően fennálló tartozások	[...]	[...]	[90–100]
Részösszeg	[...]	[...]	[...]
— Állami tulajdonú vállalatok felé fennálló szállítói kötelezettségek	[...]	[...]	[0–5]
— Egyéb hitelezők felé fennálló szállítói kötelezettségek	[...]	[...]	[0–5]
Az eszközök felszámolási értékébe bele nem számító tartozás összesen	[...]		

⁽¹⁾ A CFR Marfă eszközeinek minimális felszámolási értéke 2012. december 31-én, a Deloitte-jelentés szerint.

Forrás: Románia 2015. december 24-i beadványa; a piacgazdasági befektető elvének alkalmazása, Deloitte, 2013. március 29.

- (291) A fenti megfontolások alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 3. intézkedés előnyhöz juttatta a CFR Marfát a felhalmozódott tartozás végrehajtásának mellőzésével és a hitel-tőke konverzió időpontjában történő leírásával. E támogatás értéke megfelel a hitel-tőke konverzió útján leírt tartozás teljes összegének, amely 1 669 millió RON (hozzávetőleg 363 millió EUR) volt. A Bizottság megjegyzi, hogy a 3. intézkedéssel nyújtott támogatás az 1. intézkedésnek megfelelő forrásokból és a 2. intézkedésnek megfelelő források 85 %-ából származik, amelyet a teljes támogatási összeg megállapításához ennek megfelelően vettek számításba a kétszeri beszámítás elkerülése érdekében.

4.1.5.6. iv. Az 1., 2., 3. és 5. intézkedés gazdasági előnyének átfogó értékelése

- (292) Miután mindegyik intézkedés esetében külön-külön értékelte a gazdasági előny meglétét, a Bizottság általánosabban is értékeli, hogy az intézkedések tekinthetők-e a CFR Marfă működésébe való egyetlen, folyamatos állami beavatkozásnak.
- (293) A Bizottság megjegyzi, hogy a CFR Marfă 2008 óta nem volt nyereséges, a privatizálására tett kísérletek pedig meghiúsultak, és egy esetben sem vezettek a CFR Marfă felszámolásához annak ellenére, hogy a vállalat pénzügyi helyzet folyamatosan romlott. Ezenkívül a fentiekben ismertetett 1., 2., 3. és 5. intézkedés a jelek szerint szervesen kapcsolódik ugyanahhoz a fő célkitűzéshez és annak részét képezi, tehát a CFR Marfă támogatására és éveken át a piacon tartására, valamint a CFR Marfă által foglalkoztatott munkavállalók munkahelyének megtartására irányult a tartozások végrehajtásának mellőzése, a tartozásleírás és a pályahasználati szolgáltatások folyamatos nyújtása útján.

- (294) Ez az állam részéről a CFR Marfă feltétlen életben tartását célzó stratégia még egyértelműbben kirajzolódik, ha figyelembe vesszük i. az intézkedések biztosítóinak azonosságát: mindannyian állami hatóságok vagy szervek; ii. a vizsgált intézkedések időrendiségét (az 1. és 2. intézkedés a 2010 és 2013 közötti időszakban, míg a 3. intézkedést 2013 júniusában hajtották végre annak a döntésnek az egyszerű következményeként, hogy az előző időszakban hatalmas összegű tartozást engedtek felhalmozódni); iii. az intézkedések célját, azaz, hogy a CFR Marfát bármi áron életben tartsák, és elkerüljék a felszámolást; és iv. a vállalkozás (pénzügyi és kockázati) helyzetét e több mint nyolcéves időszak alatt.
- (295) Ezenkívül a 3. intézkedés az 1. és 2. intézkedés nélkül nem létezett volna. Az 1. intézkedés (közvetlen beavatkozás) következtében közvetlenül az államháztartás felé és a 2. intézkedéssel (közvetlen beavatkozás) biztosított folytatódó szolgáltatásnyújtás következtében a CFR Infrastructură felé felhalmozódott tartozásokat később a 3. intézkedéssel alakították át. A 3. intézkedés az 1. és 2. intézkedés által együttesen nyújtott előnyön felül további jelentős előnyhöz juttatja a CFR Marfát, amely nem választható el az 1. és 2. intézkedéssel nyújtott előnytől.
- (296) mivel a 3. intézkedés az 1. és 2. intézkedésből ered, az 5. intézkedés pedig mindössze a 2. intézkedés folytatása, mindezek az intézkedések egymás után végrehajtott, önálló beavatkozásoknak ⁽¹⁸⁵⁾ minősülnek, amelyeket az a közös cél kapcsol össze, hogy az állam életbe tartsa a CFR Marfát, tehát az államnak tudhatók be. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy 2013 után változás következett be, a CFR Marfának ugyanis már nem voltak tartozásai az államháztartás felé, ugyanakkor jelentősen nőtt a CFR Infrastructură felé fennálló tartozása. Erre az a magyarázat, hogy a bizonyos állami vállalatok számára nyújtandó szállítási szolgáltatásokra vonatkozó pályázatokon való részvételhez minden ajánlattevővel szemben elvárás volt, hogy ne legyen fennálló tartozása az ANAF felé.
- (297) Mindent összevetve, emellett a korábbi meghiúsult privatizációs kísérletekre tekintettel egy piacgazdasági szereplő az államéhoz legközelebb álló helyzetben először megkísérelte volna a tartozás lehető legnagyobb részét behajtani a CFR Marfától a rendelkezésére álló összes lehetőség kimerítésével, így különböző követeléseinek a kellő időben, bírósági úton történő érvényesítésével, majd a CFR Marfă felszámolásának kezdeményezésével.
- (298) Az állam által a CFR Marfă részére nyújtott támogatás teljes összege tehát a CFR Marfă 1., 2. és 5. intézkedés alapján fennálló teljes adósságának (tőkeösszeg, kamat és kötbér), valamint az ANAF és a CFR Infrastructură által felszámított kamat és kötbér, illetve a 2008. évi közlemény szerint kiszámított piaci kamat különbözetének az összege. A CFR Marfă részére a hozzávetőleg 363 millió EUR összegű, 2013. évi hitel-tőke konverzió formájában végrehajtott 3. intézkedéssel nyújtott támogatást már magában foglalja az 1. és 2. intézkedéssel nyújtott támogatás, ezért a kétszeri beszámítás elkerülése érdekében nem kell hozzáadni a behajtandó összeghez.

4.1.6. Versenytorzulás és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

- (299) Az állami támogatás várhatóan torzítja a versenyt, még akkor is, ha nem segíti elő, hogy a kedvezményezett vállalkozás tovább bővüljön és piaci részesedést szerezzen. Elég, ha a támogatás lehetővé teszi számára, hogy erősebb versenypozícióba kerüljön, mint amilyenben a támogatás hiányában lett volna. Ebben az összefüggésben ahhoz, hogy a támogatás versenytorzító hatásának minősüljön, rendszerint elegendő, ha előnyt biztosít a kedvezményezett számára azáltal, hogy mentesíti olyan költségek alól, amelyeket a mindennapos üzletvezetése során általában viselnie kellene ⁽¹⁸⁶⁾.
- (300) A vállalkozásoknak nyújtott állami támogatás csak akkor minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint állami támogatásnak, „amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”. E tekintetben nem azt kell megállapítani, hogy a támogatásnak tényleges hatása van a tagállamok közötti kereskedelemre, hanem csak azt, hogy e támogatás képes-e hatást gyakorolni a kereskedelemre. Az uniós bíróságok megállapították, hogy különösen, „ha az állam által nyújtott pénzügyi támogatás valamely vállalkozás helyzetét megerősíti a [z Unió] belüli kereskedelemben versenytársaival szemben, a támogatást olyannak kell tekinteni, mint amely érinti az utóbbiakat” ⁽¹⁸⁷⁾.

⁽¹⁸⁵⁾ Lásd az Elsőfokú Bíróság T-11/95. sz., *BP Chemicals Ltd kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:T:1998:199) 171. és azt követő pontjait.

Lásd még a Belgium által a Duferco javára folyósított SA.33926 2013/C (ex 2013/NN, 2011/CP) számú állami támogatásról szóló, 2016. január 20-i (EU) 2016/2041 bizottsági határozat (345)–(353) preambulumbekendését, elérhető a következő internetcímen: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/250264/250264_1739911_271_2.pdf

⁽¹⁸⁶⁾ A Bíróság C-172/03. sz., *Heiser* ügyben hozott 2005. március 3-i ítéletének (ECLI:EU:C:2005:130) 55. pontja.

⁽¹⁸⁷⁾ A Bíróság C-518/13. sz., *Eventech kontra The Parking Adjudicator* ügyben hozott, 2015. január 14-i ítéletének (ECLI:EU:C:2015:9) 65. pontja; a Bíróság C-197/11. és C-203/11. sz., *Libert és társai* egyesített ügyekben hozott, 2013. május 8-i ítéletének (ECLI:EU:C:2013:288) 76. pontja.

- (301) Az állami támogatás még akkor is úgy tekinthető, hogy hatással van a tagállamok közötti kereskedelemre, ha a kedvezményezett nem vesz részt közvetlenül határokon átnyúló kereskedelemben. A támogatás például a helyi kínálat fenntartása vagy növelése révén megnehezítheti a piacra lépést más tagállamok szolgáltatói számára⁽¹⁸⁸⁾.
- (302) A CFR Marfă vasúti árufuvarozással foglalkozik, tehát európai versenypiacokon tevékenykedik (lásd a fenti (13)–(16) preambulumbekendést). A Bizottság úgy véli, hogy a CFR Marfă lehetőséget kapott tevékenységeinek folytatására és hitel-tőke konverzió útján a köztartozásainak leírására, az 1., 2., 3. és 5. intézkedés alkalmas arra, hogy javítsa a CFR Marfă versenypozícióját a belső piacon meglévő belföldi és nemzetközi versenytársaihoz képest.
- (303) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az 1., 2., 3. és 5. intézkedés torzíthatja a versenyt, vagy azzal fenyegethet, és hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre.

4.1.7. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

- (304) Tekintettel arra, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás meglétének valamennyi feltétele (lásd a fenti 4.1.2–4.1.6. pontot) teljesül ötből négy intézkedés tekintetében, a Bizottság megállapítja, hogy:
1. Az 1. intézkedés állami támogatásnak minősül, amely a CFR Marfă részéről az ANAF (és más állami hitelezők) felé 2010-től a 2013. évi hitel-tőke konverzió időpontjáig fennálló lejárt tartozás tőkeösszegéből [...] millió RON, hozzávetőleg [...] millió EUR, lásd a 8. táblázatot) és a hozzá kapcsolódó piaci kamatból (és kötbérből) áll. Mindenesetre az 1. intézkedéssel **nyújtott támogatás értéke mindösszesen legalább 1 001,2 millió RON (hozzávetőleg 217,65 millió EUR)**, és a tartozás [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) tőkeösszegéből és az ANAF által 2013. júniusáig felszámított [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegű kamatból és kötbérből tevődik össze (lásd a (209) preambulumbekendést), amely a piaci kamatlábbal tovább növelhető ((209) preambulumbekendés). A támogatás nyújtása 2010-ben kezdődött, a támogatás nyújtásának időpontjai pedig azok az időpontok, amikor az ANAF (és az ANAF által képviselt többi állami hitelező) által kiállított számlák CFR Marfă általi kifizetése esedékessé vált, a 2013. júniusi hitel-tőke konverzió időpontjáig.
 2. A 2. intézkedés állami támogatásnak minősül, amely a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé a 2013. évi hitel-tőke konverzió időpontjáig fennálló lejárt tartozás tőkeösszegéből (hozzávetőleg [...] millió RON, hozzávetőleg [...] millió EUR, lásd a 179. lábjegyzetet, és a le nem írt lejárt tartozás tőkeösszege) és a hozzá kapcsolódó piaci kamatból (és kötbérből) áll. Mindenesetre a 2. intézkedés **legalább 783,78 millió RON (hozzávetőleg 170,39 millió EUR)** értékű támogatásnak felel meg, és a tartozás 2013. júniusában leírt [...] RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) tőkeösszegéből, a 2013. júniusában le nem írt lejárt tartozásból (115,79 millió RON, hozzávetőleg 25,17 millió EUR) és a CFR Infrastructură által ténylegesen felszámított, legalább [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR, lásd a (239) preambulumbekendést) összegű kamatból tevődik össze, amely a piaci kamatlábbal tovább növelhető (lásd a (238) preambulumbekendést). A támogatás nyújtása 2010-ben kezdődött, és a 2013. júniusi hitel-tőke konverzió időpontjáig tartott, a támogatás nyújtásának időpontjai pedig azok az időpontok, amikor a CFR Infrastructură kiállított számlák CFR Marfă általi kifizetése esedékessé vált, a 2013. júniusi hitel-tőke konverzió időpontjáig.
 3. A 3. intézkedés állami támogatásnak minősül, amely megfelel a 2013. évi, 1 669,19 millió RON (hozzávetőleg 363 millió EUR) összegű hitel-tőke konverzió teljes értékének; a fentiekben kifejtettek szerint (lásd a (291) preambulumbekendést) a 3. intézkedéssel nyújtott támogatást már magában foglalta az 1. intézkedéssel és a 2. intézkedéssel nyújtott támogatás, ezért a 3. intézkedéssel nyújtott támogatást az 1. és 2. intézkedéshez kapcsolódó és a 3. intézkedéssel leírt tőkeösszeg és kamat kétszeri beszámításának elkerülése érdekében nem kell hozzáadni a teljes támogatási összeghez.
 4. A 4. intézkedés a 2013. júniusi hitel-tőke konverzió időpontjától 2018-ig bezárólag nem minősül állami támogatásnak.
 5. Az 5. intézkedés állami támogatásnak minősül, amely a 2013. évi hitel-tőke konverzió időpontjától 2018. fennálló lejárt tartozás tőkeösszegének a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé fennálló, a 2013. évi hitel-tőke konverzióval nem érintett, fennmaradó összegével (összesen 115,79 millió RON, hozzávetőleg 25,17 millió EUR, amely a 2. intézkedés részét képezi) és a hozzá kapcsolódó piaci kamattal (és kötbérrel) növelt értéke. Mindenesetre az 5. intézkedéssel **nyújtott támogatás összege legalább 834,29 millió RON (181,37 millió EUR)**, és a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé 2018. végén fennálló lejárt tartozás

⁽¹⁸⁸⁾ A Bíróság C-518/13. sz., *Eventech kontra The Parking Adjudicator* ügyben hozott, 2015. január 14-i ítéletének (ECLI:EU:C:2015:9) 66. pontja; a Bíróság C-197/11. és C-203/11. sz., *Libert és társai* egyesített ügyekben hozott, 2013. május 8-i ítéletének (ECLI:EU:C:2013:288) 77. pontja; a Törvényszék T-288/97. sz., *Friulia Venezia Giulia kontra Bizottság* ügyben hozott, 2001. április 4-i ítéletének (ECLI:EU:T:2001:115) 41. pontja.

teljes összegének és a 2. intézkedés 2013. évi hitel-tőke konverzió keretében le nem írt 15 %-át kitevő 115,79 millió RON (hozzávetőleg 25,17 millió EUR) összegnek (lásd a (240) és a (263) preambulumbekendést) a különbözete, amely a piaci kamatlábbal tovább növelhető (lásd a (262) preambulumbekendést). A támogatás nyújtása közvetlenül a 2013. júniusi hitel-tőke konverzió után kezdődött, a támogatás nyújtásának időpontjai pedig azok az időpontok, amikor a CFR Infrastructură kiállított számlák CFR Marfă általi kifizetése esedékessé vált.

4.2. Nehéz helyzetben lévő vállalkozás

- (305) A 2004. és a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás⁽¹⁸⁹⁾ meghatározza a nehéz helyzetben lévő vállalkozás fogalmát, amely alapján értékelhető a megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott támogatásnak a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti összeegyeztethetősége.

4.2.1. A 2004. és a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alkalmazhatósága

- (306) A 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 137. pontja szerint „[m]inden olyan megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét, amelyet a Bizottság engedélye nélkül és ezáltal a Szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtottak, a Bizottság ezen iránymutatás alapján vizsgálja meg, amennyiben a támogatás **egy részét**, illetve egészét az iránymutatásnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzététele után nyújtották”. (utólagos kiemelés)
- (307) Továbbá a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 138. pontja szerint „[a] Bizottság minden egyéb esetben a támogatás nyújtásának időpontjában alkalmazandó iránymutatás alapján folytatja le a vizsgálatot”.
- (308) A 27. lábjegyzetben, valamint a (24), a (77) és a (86) preambulumbekendésben foglaltak szerint az 1. és 2. intézkedés összegének (a CFR Marfă államháztartás és CFR Infrastructură fel fennálló tartozásainak) nagy részét tőkévé alakították a 2013 júniusában végrehajtott 3. intézkedéssel. A Bizottság tehát megállapította, hogy az 1., 2. és 3. intézkedést a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás közzététele előtt hajtották végre. Az 5. intézkedést a 2013. évi 3. intézkedés után hajtották végre, és a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás közzététele (vagyis 2014. július 31.) után is folytatódott. Mivel az 1., 2., 3. és 5. intézkedés állami támogatásnak minősül, a támogatást a Bizottság nem hagyta jóvá. Ezért jogellenes támogatásnak minősül (lásd a (319)–(320) preambulumbekendést a 4.3. szakaszban).
- (309) A fenti szempontokra tekintettel a Bizottság megismétli az eljárás megindításáról szóló határozatban megfogalmazott következtetését, és úgy ítéli meg, hogy az 1., 2. és 3. intézkedés értékelésére a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás, az 5. intézkedés értékelésére pedig a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás vonatkozik.
- (310) Mindenesetre a 2004. és a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján egyaránt az a következtetés vonható le, hogy a CFR Marfă nehéz helyzetben lévő vállalkozás.

4.2.2. A CFR Marfă pénzügyi helyzetének értékelése a 2004. és a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján

- (311) A fentieknek alapján az 1., 2. és 3. intézkedésre a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás vonatkozik. A 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. pontjának a) alpontja szerint egy vállalkozás nehéz helyzetben lévőnek tekinthető, ha „korlátozott felelősségi alapon működő társaság esetén törzstőkéjének több mint a fele nincs meg, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el”.
- (312) A CFR Marfă korlátozott felelősségi alapon működő társaság⁽¹⁹⁰⁾ (lásd feljebb a (11) preambulumbekendést). A 4. táblázatban található összefoglalás szerint a CFR Marfă 2009 óta nem rendelkezett elegendő tartalékokkal a veszteségei viseléséhez. 2009-ben a CFR Marfă a 141,84 millió RON (hozzávetőleg 31 millió EUR) összegű felhalmozott veszteségei és a 341,98 millió RON (hozzávetőleg 74 millió EUR) összegű éves vesztesége miatt elveszítette jegyzett részvénytőkéjének 62 %-át. 2012-ben és 2013-ban a CFR Marfă az 1 149,12 millió RON (hozzávetőleg 250 millió EUR), illetve 1 565,68 millió RON (hozzávetőleg 340 millió EUR) összegű felhalmozott veszteségei és 405,09 millió RON (hozzávetőleg 88 millió EUR), illetve 262,92 millió RON (hozzávetőleg 57 millió EUR) összegű éves vesztesége miatt elveszítette jegyzett részvénytőkéjének 443 %-át, illetve 71 %-át.

⁽¹⁸⁹⁾ A Közösség iránymutatása a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról (a továbbiakban: a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás) (HL C 244., 2004.10.1., 2. o.); Iránymutatás a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról (a továbbiakban: a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás) (HL C 249., 2014.7.31., 1. o.).

⁽¹⁹⁰⁾ Lásd a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. pontjának a) alpontjához tartozó 1. lábjegyzetet. Lásd még a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 25. lábjegyzetét. Ez különösen a meghatározott típusú vállalkozások éves pénzügyi kimutatásairól, összevont (konszolidált) éves pénzügyi kimutatásairól és a kapcsolódó beszámolókról, a 2006/43/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 78/660/EGK és a 83/349/EGK tanácsi irányelv hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2013. június 26-i 2013/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 182., 2013.6.29., 19. o.) I. mellékletében felsorolt vállalkozástípusokra vonatkozik. Románia esetében a következő társasági formákat érinti: societate pe acțiuni, societate cu răspundere limitată, societate în comandită pe acțiuni.

- (313) Emellett a CFR Marfă nehéz helyzete a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 11. pontjában foglalt rendelkezések alapján is kitűnik. A fenti 4. táblázatban bemutatott módon a CFR Marfănak különösen: i. folyamatosan súlyos veszteségei voltak legalább 2009 óta (2009-ben RON 141,84 millió RON [hozzávetőleg 30,83 millió EUR], 2010-ben 535,27 millió RON [hozzávetőleg 116,36 millió EUR], 2012-ben 405 millió RON [hozzávetőleg 88,04 millió EUR], 2013-ban pedig 263 millió RON [hozzávetőleg 57,17 millió EUR] veszteség), aminek következtében saját tőkéje negatív lett (2010-ben – 343,5 millió RON [hozzávetőleg – 74,67 millió EUR], 2012-ben pedig – 904,6 millió RON [hozzávetőleg – 196,65 EUR]), (ii) nagy összegű adósságállománya (1 261,6 millió RON [hozzávetőleg 274,26 millió EUR] volt 2009-ben, amely folyamatosan nőtt, és 2012-re elérte a 2 186,6 millió RON-t (hozzávetőleg 475,35 millió EUR), és (iii) bevételei visszaestek (árbevétele folyamatosan csökkent, a 2009. évi 1 097,3 millió RON-ról [hozzávetőleg 238,54 millió EUR] a 2012. évi 1 020,6 millió RON-ra [hozzávetőleg 221,87 millió EUR]). Ezért a CFR Marfă a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. pontjának a) alpontja és 11. pontja szerint 2009 óta nehéz helyzetben volt.
- (314) A fentieknek alapján (lásd a (309) preambulumbekendést) vonatkozik az 5. intézkedésre a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás vonatkozásában. A 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a) alpontja szerint egy vállalkozás nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak tekintendő olyan „korlátozott felelősségű társaság” esetében, ahol a jegyzett részvénytőkéjének több mint a fele elveszett a felhalmozott veszteségek miatt. Ez az eset áll fenn a felhalmozott veszteségek tartalékokból történő levonásakor (és valamennyi egyéb elemről, amelyek általában a társaság saját forrásai részének minősülnek) negatív kumulatív összeg születik, amely meghaladja a jegyzett részvénytőke felét”. Emellett a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának c) alpontja szerint „valamely vállalkozás akkor nehéz valamely vállalkozás akkor nehéz helyzetben lévő vállalkozás, ha állami beavatkozás nélkül majdnem biztosra vehető, hogy rövid vagy középtávon üzleti tevékenységének feladására kényszerül”.
- (315) Románia előadta, hogy a CFR Marfă nem volt és jelenleg sem a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás (a 2014/C 249/01 közlemény) értelmében véve nehéz helyzetben lévő vállalkozás 2014 után ⁽¹⁹¹⁾.
- (316) A Bizottság ugyanakkor rámutat arra, hogy a CFR Marfă pénzügyi helyzete 2014-ben, tehát a 2013. évi hitel-tőke konverziót követő évben tovább romlott. A CFR Marfă az 1 828,88 millió RON (hozzávetőleg 398 millió EUR) összegű felhalmozott veszteségei és a 27,16 millió RON (hozzávetőleg 5,9 millió EUR) összegű éves vesztesége miatt elveszítette jegyzett részvénytőkéjének 73 %-át. Mindenesetre a CFR Marfă helyzete 2014-ben és az azt követő években sokkal rosszabb lett volna a 2013. évi hitel-tőke konverzió hiányában, amellyel a CFR Marfă tartozásainak túlnyomórészt leírták, és mesterségesen „javították” a pénzügyi helyzetét.
- (317) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy Románia szerint a CFR Marfă a hazai jog alapján megfelel azoknak a feltételeknek, amelyek a kollektív fizetéseképtelenségi eljárásnak a vállalkozás hitelezői kérésére történő elindítására vonatkoznak (vagyis lejárt tartozásai több mint hatvan napon át meghaladták a 40 000 RON-t) ⁽¹⁹²⁾. A Bizottság kiemeli, hogy a CFR Marfă valójában nemcsak legalább 2009 óta (lásd a (22)–(25) preambulumbekendést), hanem 2014-től kezdve is megfelelt a hazai jog alapján a kollektív fizetéseképtelenségi eljárásra vonatkozó feltételeknek. Románia álláspontjával ellentétben egy vállalkozásnak nem kell fizetéseképtelenné lennie ahhoz, hogy nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősüljön. Ellenkezőleg, elegendő, ha az adott vállalkozás megfelel a nemzeti jog alapján a fizetéseképtelenségre vonatkozó feltételeknek. Ez még a hitel-tőke konverzió után is biztosan igaz volt a CFR Marfăra. A CFR Marfă CFR Infrastructură felé fennálló, jelentős összegű lejárt tartozásai (lásd feljebb a (23) és a (24) preambulumbekendést és a kapcsolódó 7. táblázatot) alapján nagyrészt teljesült az a feltétel, hogy a tartozások több mint hatvan napig meghaladják a 40 000 RON (hozzávetőleg 8 695,7 EUR) küszöbértéket. Ezért a CFR Marfă a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a) és c) alpontja szerint 2014 óta nehéz helyzetben volt az 5. intézkedés tekintetében.
- (318) Következésképpen a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a CFR Marfă a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. pontjának a) alpontja és 11. pontja, valamint a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a) és c) alpontja szerint nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült. Kiemelendő, hogy a CFR Marfă legalább 2009 óta nehéz helyzetben volt, tehát a 2010 és 2013. június közötti időszakban is, amikor az 1., 2. és 3. intézkedést végrehajtották, és a 2013. júniusi hitel-tőke konverzió után is, amikor az 5. intézkedést végrehajtották. Az előzőekben leírtak szerint a román vasúti áru fuvarozási piacot 2008-ban liberalizálták ⁽¹⁹³⁾, így csak 2009-től volt tapasztalható, hogy új szereplők a CFR Marfă pozíciójára törek a nemzeti piacon.

⁽¹⁹¹⁾ Lásd Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei III. fejezetének 2. pontját.

⁽¹⁹²⁾ Románia fizetéseképtelenségről szóló, 2006. április 21-i 85. sz., 2014-ben módosított törvénye 5. cikke (1) bekezdésének 20. és 72. pontja. A küszöbérték 2014 előtt még alacsonyabb volt: 10 000 RON (hozzávetőleg 2 173,9 EUR) harminc napos időszakra.

⁽¹⁹³⁾ Lásd „A Közöségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról” című, 2008. július 22-i bizottsági közleményt a következő internetcímen: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:184:0013:0031:HU:PDF>

4.3. A támogatás jogszerűsége

- (319) A Bizottság megjegyzi, hogy az 1. és 2. intézkedést legalább 2010 óta, a 3. intézkedést 2013 júniusában, az 5. intézkedést pedig legalább 2014 óta hajtották végre, és mindegyik támogatásnak minősül. Ezt a támogatást a Bizottság nem hagyta jóvá, ezért Románia nem tett eleget a Szerződés 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt felfüggesztési kötelezettségének.
- (320) Az állami támogatást bejelentés nélkül ítélték oda és nyújtották 2010 óta, a teljes támogatás össze jelentős részét pedig a 2013. júniusi hitel-tőke konverzió keretében nyújtották, ezért jogellenes.

4.4. A támogatás összeegyeztethetősége és az értékelés jogalapja

4.4.1. Az összeegyeztethetőség értékelésével kapcsolatos előzetes szempontok

- (321) A fenti (107) preambulumbekkezdésben előadottak szerint Románia azt állítja, hogy a hitel-tőke konverziót az Európai Unió Tanácsa a 2013. október 22-i határozatával jóváhagyta.
- (322) A Bizottság ugyanakkor rámutat arra, hogy a 2013. október 22-i tanácsi határozat nem rendelkezik a Románia által az egyetértési megállapodás I. mellékletében javasolt intézkedések állami támogatási szabályok szerinti összeegyeztethetőségéről, tehát a 2013. évi hitel-tőke konverzió kapcsán sem döntött a CFR Marfă javára. A fenti (265)–(266) preambulumbekkezdésben már kifejtettek szerint a Bíróság ítélkezési gyakorlata az *Eurallumina* ügyben egyértelművé tette, hogy az adómentességről szóló tanácsi határozat nem minősül az állami támogatás engedélyezésének, következésképpen Románia sem hivatkozhat a 2013. október 22-i tanácsi határozatra bizalomvédelem elve alapján a hitel-tőke konverzió tekintetében⁽¹⁹⁴⁾.
- (323) Ráadásul a Bizottság azt is kiemeli, hogy a 2013. október 22-i tanácsi határozat alapjául szolgáló, Európai Unió és Románia közötti egyetértési megállapodás kifejezetten előírja, hogy Románia a szerkezetátalakítási intézkedések meghozatalakor tartsa tiszteltben az állami támogatási szabályokat. Konkrétan fogalmazva, az egyetértési megállapodás 1. melléklete (a B. szakasz 9. pontjában) egyéb konkrét gazdaságpolitikai intézkedések között említi a következőt: „az állami tulajdonban lévő vállalatokkal szembeni hátralekötések csökkentése **az uniós állami támogatási szabályokkal összhangban végrehajtandó szerkezetátalakítás és a további veszteségek megelőzése** útján [...]” (utólagos kiemelés). A Bizottság álláspontja szerint ez a rendelkezés kifejezetten az olyan esetekre vonatkozik, mint a CFR Marfă szerkezetátalakítása.
- (324) Ezért a Bizottság megállapította, hogy megalapozatlan Románia azon állítása, miszerint a Tanács a 2013. október 22-i határozatával jóváhagyta a hitel-tőke konverziót.

4.4.2. A 2004. és a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás összeegyeztethetősége

- (325) A fenti 4.2.1. pontban kifejtettek szerint a CFR Marfă minden kétséget kizáróan nehéz helyzetben lévő vállalat volt, ezért a Bizottság által a jelen határozatban feltárt támogatás összeegyeztethetőségét a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban foglalt feltételek alapján kell értékelni.
- (326) Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében ahhoz, hogy egy tagállam engedélyt kapjon arra, hogy a Szerződéstől eltérve támogatást nyújtson, együtt kell működnie a Bizottsággal. E kötelezettség teljesítése érdekében különösen biztosítani kell minden információt, hogy lehetővé tegye a Bizottság számára annak ellenőrzését, hogy a kért eltérés feltételei teljesülnek⁽¹⁹⁵⁾.
- (327) Ebben az esetben a román hatóságok nem hivatkoztak kifejezetten semmilyen jogalapra az összeegyeztethetőség értékeléséhez, mivel álláspontjuk szerint az értékelt intézkedések nem minősülnek támogatásnak. Románia mindazonáltal arra hivatkozott, hogy hasonlóságok fedezhetők fel olyan korábbi ügyekkel, amelyekben a Bizottság összeegyeztethetőnek találta a támogatást, különösen a TRAINOSE görög vasúti társaság javára hitel-tőke konverzió formájában nyújtott szerkezetátalakítási támogatást, amelyet a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján engedélyezett (lásd a (116)–(121) preambulumbekkezdést). E jogalap alkalmazhatóságát a lenti (332) preambulumbekkezdésben tárgyaljuk.
- (328) Tekintettel arra, hogy a CFR Marfă nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül (lásd a fenti (318) preambulumbekkezdést), az eljárás megindításáról szóló határozatában⁽¹⁹⁶⁾ a Bizottság az 1., 2. és 3. intézkedés tekintetében a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatáson, az 5. intézkedés tekintetében pedig a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatáson alapuló megmentési és szerkezetátalakítási támogatást jelölte meg az összeegyeztethetőség egyetlen jogalapjaként. A 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 137. pontja szerint „[m]inden olyan megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét, amelyet a Bizottság engedélye nélkül és ezáltal a Szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtottak, a Bizottság ezen iránymutatás alapján vizsgálja meg, amennyiben a támogatás egy részét, illetve egészét az iránymutatásnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzététele után nyújtották”. Továbbá a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 138. pontja szerint „[a] Bizottság minden egyéb esetben a támogatás nyújtásának időpontjában alkalmazandó iránymutatás alapján folytatja le a vizsgálatot”.

⁽¹⁹⁴⁾ Lásd a Bíróság C-272/12. P. sz., *Bizottság kontra Írország és társa* ügyben hozott, 2013. december 10-i ítéletének (ECLI:EU:C:2013:812) 53. pontját.

⁽¹⁹⁵⁾ Lásd a Bíróság C-364/90. sz., *Olasz Köztársaság kontra az Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítéletének (ECLI:EU:C:1993:157) 20. pontját.

⁽¹⁹⁶⁾ Lásd az SA 43549. számú – Románia – A CFR Marfának nyújtott feltételezett támogatás – ügyben az eljárás megindításáról szóló határozat (154)–(159) preambulumbekkezdését a következő internetcímen: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/272427/272427_1987287_50_2.pdf

- (329) A (275) preambulumbekzdésben és a 27. lbjegyzetben leírtak szerint az 1. és 2. intézkedés összegének (a CFR Marfá államháztartás és CFR Infrastrukturá fel fennálló tartozásainak) nagy részét tőkévé alakították a 2013 júniusában végrehajtott 3. intézkedéssel. A Bizottság tehát megállapította, hogy az 1., 2. és 3. intézkedést a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás közzététele előtt hajtották végre. Az 5. intézkedést a 2013. évi 3. intézkedés után hajtották végre, és a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás közzététele (vagyis 2014. július 31.) után is folytatódott. Végezetül, mivel a 4. intézkedésről megállapítást nyert, hogy nem minősül állami támogatásnak (lásd a fenti (215) és (304) preambulumbekzdést), ezért e 4. intézkedés összeegyeztethetőségét nem szükséges értékelni.
- (330) Románia állítása szerint jelentős hasonlóságok vannak a CFR Marfá javára végrehajtott intézkedések és olyan, az Unióban működő más vasúti fuvarozók szerkezetátalakítását érintő ügyek között, amelyekben a Bizottság összeegyeztethetőnek találta a támogatást (lásd a fenti (117) és azt követő preambulumbekzdéseket).
- (331) Ezzel összefüggésben viszont a Bizottság úgy véli, hogy több jelentős különbség van a CFR Marfá, illetve a görög és a szlovák vasúti társaság helyzete között, így a támogatás összeegyeztethetősége nem garantált, mint a hagyományosan meglévő görög és szlovák vasúti társaságok esetében. Az alábbiakban összefoglaljuk az egyes ügyek sajátosságait.
- (332) A Bizottság 2017. június 16-án hozta meg azt a határozatait, amelyekkel jóváhagyta az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján a TRAINOSE és az OSE részére 15 milliárd EUR összegben nyújtott szerkezetátalakítási támogatást. Mindkét precedenst a Görögországban zajló makrogazdasági helyreállítási programmal összefüggésben kell vizsgálni, amelyben megállapították, hogy az OSE (a pályahálózat-működtető) és a TRAINOSE (vasúti társaság) is szerkezetátalakításra szorul. A görög gazdasági kiigazítási program keretében Görögországnak végre kellett hajtania az állami tulajdonú pályahálózat-működtető, az OSE szerkezetátalakítását. Görögország 2011 februárjában három az OSE javára végrehajtott intézkedést jelentett be. Ami a TRAINOSE-t illeti, a trojkával kötött egyetértési megállapodás 2010 óta előírta a TRAINOSE privatizálását. Görögország azért hajtotta végre a TRAINOSE szerkezetátalakítását és átszervezését, hogy növelje annak hatékonyságát. Mivel a CFR Marfával ellentétben a TRAINOSE az egyetlen vasúti társaság és az OSE az egyetlen vasúti pályahálózat-működtető, ha a TRAINOSE nem tudja tovább biztosítani a vasúti szállítási szolgáltatásokat, Görögországban veszélybe kerül a vasúti személy- és áruszállítási szolgáltatások folytonossága, ezzel pedig az OSE képessége a vasúti infrastruktúra fenntartására.
- (333) A TRAINOSE-nak a TRENITALIA számára történő privatizálásával Görögország ténylegesen megszüntette a kapcsolatot a vasúti pályahálózat-működtető és a vasútüzemeltető között. Ezenkívül a Bizottság megítélése szerint a görög vasúti ágazatot érintő rendkívüli és sajátos körülmények fényében a TRAINOSE támogatása megfelelő eszköz volt a görög gazdaság súlyos nehézségének leküzdésére. Nevezetesen a TRAINOSE nagyon jelentős közvetlen és közvetett munkáltató Görögországban, ahol a vállalatoknak több mint 99 %-a kkv. A munkanélküliségi ráták történelmi csúcsponton voltak Görögországban, ami a legbonyolultabb megoldandó problémát képezte (2011 és 2013 között 17,9 %-ról 27,5 %-ra nőtt, 2010 és 2017 között pedig folyamatosan meghaladta a 20 %-ot) ⁽¹⁹⁷⁾. A görög kkv-k az ország instabil gazdasági környezete és különösen ennek a kkv-k számára alapvetően fontos finanszírozáshoz való hozzáférésre gyakorolt hatása miatt rendkívüli szintű gazdasági bizonytalansági kockázatnak vannak kitéve.
- (334) A görög gazdaság helyzete és a Görögországban hagyományosan meglévő vasúti áru fuvarozó társaság szerepe a TRAINOSE-ügyben leírtak szerint több okból is teljesen eltér Románia gazdasági helyzetétől és a CFR Marfának az ország gazdaságában betöltött szerepétől, amely a jelen ügy tárgyát képezi. Ahogy a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése b) pontjának a görög helyzet kezelését célzó intézkedésekre való alkalmazása kapcsán kimondta, Görögország sokkal súlyosabb és hosszabban tartó gazdasági visszaesést él át, mint amelyet a tagállamok gazdaságai rendes üzleti ciklusuk során megtapasztalnak, ahol a gazdaság lassulása a normál növekedési és fejlődési folyamat része. A Bizottság elismerte, hogy a válság kivételes hatást gyakorolt a különböző gazdasági ágazatokra. Ezzel összefüggésben a Bizottság szükségesnek tartotta 2017. június 30-ig meghosszabbítani a görög pénzügyi ágazatnak nyújtott állami támogatási programot a görög gazdaság súlyos zavarának megszüntetéséhez, az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése b) pontjának alkalmazásában. Ezek a görög gazdaság helyzetére vonatkozó 2011. decemberi következtetések érvényben maradtak az állami támogatási szabályok alkalmazásának vonatkozásában. Ez a helyzet kihatott a görög vasúti ágazatra, és zavarokat okozott a tagállamban, többek között abból adódóan, hogy bizonyos vállalkozások megszűntek, a gazdasági aktivitás visszaesett (például Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság vagy az EBZ), és bizonyos vállalkozások képtelenek voltak fizetni a számláikat, emiatt pedig likviditási problémák merültek fel a TRAINOSE-nál. A Bizottság megállapította, hogy 2008 és 2012 között az utaskilométer-szám 49 %-kal csökkent, az áru fuvarozási tonnakilométer-szám pedig 64 %-kal zuhant.

⁽¹⁹⁷⁾ Ugyanott.

- (335) Romániában viszont a vasúti árufuvarozási piac több mint felét (tonnakilométerben hozzávetőleg 64 %-át) már a versenytársak szolgálták ki. A munkanélküliség nagyon eltérően alakult Romániában, mint Görögországban: a munkanélküliségi ráta az elmúlt tíz évben kivétel nélkül az uniós átlag alatt voltak (Romániában 2009 óta a legmagasabb munkanélküliségi ráta a 2011. évi 7,2 % volt, majd folyamatosan csökkent, előbb 4,9 % 2017-ben, majd 4,2 %-ra 2018-ban) ⁽¹⁹⁸⁾. Mindezekre tekintettel a CFR Marfă sem a közvetlen, sem a közvetett foglalkoztatás szempontjából nem volt nélkülözhetetlen Romániában. Ezenkívül az is rendkívül valószínűtlen, hogy a gazdasági szereplők külön kategóriáját alkotó kkv-kat különösen rosszul érintené a CFR Marfă piacról való esetleges kivonulása, mivel a piac több mint 50 %-át már a CFR Marfă versenytársai szolgálják ki, a CFR Marfă ügyfélkörének jelentős részét pedig állami tulajdonú nagyvállalatok teszik ki.
- (336) A Románia által felhozott (lásd a (116) preambulumbekendést) másik ügy tárgyát a HŽ Cargo d. o. o. állami vasúti társaság részére 975 millió HRK összegű adósságelengedés és kapcsolódó tőkekonverzió formájában 2015-ben nyújtott támogatás képezi, amely egyúttal a HŽ Cargo tőkeemelésével is járt. Románia emlékeztetett arra, hogy a HŽ Cargo ügyében az állami támogatást jogellenesnek, de az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek találták, ezért a HŽ Cargónak nem kellett visszafizetnie a támogatási összeget. A HŽ Cargo azonban teljesen más helyzetben volt, mint a CFR Marfă. Kiemelendő, hogy a HŽ Cargo javára végrehajtott intézkedés a Horvátország európai uniós csatlakozásának időpontja (vagyis 2013. július 1.) előtt keletkezett, egyértelműen és egyedileg meghatározott adósságok ellentételezésére szolgált, a CFR Marfă esetében viszont egyértelműen más a helyzet: Románia 2007-ben, tehát három évvel az ezen ügyben érintett időszak kezdete előtt csatlakozott az Európai Unióhoz.
- (337) A teljesség kedvéért a Bizottság emlékeztet arra, hogy volt még egy olyan ügy, amely hagyományosan meglévő vasúti társaságnak nyújtott támogatás jóváhagyásához kapcsolódott, ebben a hagyományosan meglévő, 100 %-ban állami tulajdonú szlovák vasúti társaság 96,5 millió EUR összegű támogatásban részesült a személyvonatok kisebb karbantartási munkálatainak (például járműtisztítás, víztartályok feltöltése és egyéb kisebb javítások) elvégzésére szolgáló új műhelyek építéséhez. Ebben az ügyben a Bizottság megállapította, hogy a pénzügyi támogatásnak minősül, ugyanakkor összeegyeztethetőnek nyilvánította azzal az indoklással, hogy az intézkedés hozzájárul az Unió közös érdekű céljainak eléréséhez, különös tekintettel a közúti szállításról a vasúti szállításra való átállásra, ezzel előmozdítva a környezet védelmét és a közutak tehermentesítését. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a Szlovákia által felajánlott kötelezettségvállalásoknak (különösen a nyitott és megkülönböztetésmentes hozzáféréseknek) a támogatás uniós közérdekű célok eléréséhez való hozzájárulásával együtt döntő szerepük volt annak a következtetésnek a levonásában, hogy az intézkedés nem okoz indokolatlan versenytorzulást, ezért az EUMSZ 93. cikke alapján engedélyezhető.
- (338) Nyilvánvaló, hogy a fenti ügyek jelentősen eltérnek ettől a CFR Marfăt érintő ügytől.
- (339) Románia nem jelentett be a *megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban* foglalt előírásoknak megfelelő, érdemi szerkezetátalakítási tervet.
- (340) Románia csupán utólag, 2017 májusában hivatkozott különböző, a CFR Marfă pénzügyi helyzetének javítására irányuló „szerkezetátalakítási intézkedésekre”, és ekkor nyújtott be a 2017 és 2020 közötti időszakban végrehajtott intézkedéseket tartalmazó jegyzéket. Ezenkívül Románia az eljárás megindításáról szóló határozathoz fűzött észrevételei között a CFR Marfăra vonatkozóan szerepel a vállalat közgyűlése által 2014 júniusában elfogadott, „Szerkezetátalakítási és átszervezési terv” című dokumentum ⁽¹⁹⁹⁾ és az azt kísérő éves jegyzék, amely a bevételek növelésére és a költségek csökkentésére irányuló intézkedéseket tartalmazza a 2014 és 2017 közötti évekre vonatkozóan ⁽²⁰⁰⁾. Ezek a dokumentumok azonban együttesen sem felelnek meg a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban foglalt előírásoknak ahhoz, hogy „megvalósítható, koherens és messze nyúló szerkezetátalakítási tervnek” minősüljenek. Sőt, a jövőbeli nyereségessegre és megtérülési rátára vonatkozó mutatók, a következő 3–5 évre vonatkozó előrejelzések, a jövőbeli keresletre vonatkozó becslések, a különböző szerkezetátalakítási forgatókönyvek (alapforgatókönyv, pesszimista forgatókönyv), a SWOT-elemzés, valamint az igénybe vett állami támogatásra, az önrészre stb. vonatkozó részletes információk mind hiányoznak. Végül, de nem utolsósorban, a 2014. évi dokumentumban foglalt különféle (végrehajtott és elmaradt) szerkezetátalakítási intézkedésekkel 2018-ra sem sikerült visszaállítani a vállalat stabilitását, illetve nyereségeségét, hiszen a vállalat még ebben az évben is tovább halmozta tartozásait a CFR Infrastructură felé, és vesztséget jelentett.
- (341) Konkrétabban fogalmazva 2018-ban a CFR Marfă 158,05 millió RON (hozzávetőleg 34 millió EUR) veszteséget könyvelt el, és összességében véve jelentős, [...] millió RON (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegű (rövid lejáratú) tartozásai voltak. Ennek több mint 70 %-át a CFR Infrastructură felé fennálló tartozás tette ki (az év végi teljes tartozás 884,3 millió RON [hozzávetőleg 192 millió EUR] volt, ebből 792,33 millió RON [hozzávetőleg 172 millió EUR] volt a fennálló tartozás) ⁽²⁰¹⁾.

⁽¹⁹⁸⁾ Az Eurostat adatai, elérhetők a következő internetcímen: https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=une_rt_a&lang=en

⁽¹⁹⁹⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei III. fejezetének 4. szakasza és 10. melléklete.

⁽²⁰⁰⁾ Románia eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételei III. fejezetének 4. szakasza és 12. melléklete.

⁽²⁰¹⁾ Románia 2019. június 27-i válaszában 39. pontja.

- (342) Románia tehát nem szolgáltatott érdemi és meggyőző információkat arra vonatkozóan, hogy a szerkezetátalakítási intézkedéseket a vállalat életképességének helyreállítása céljából hozták. A román hatóságok az eljárás nagyon késői szakaszában (a bizottsági szolgálatokkal 2019. július 24-én tartott megbeszélés során) említették, hogy a vállalatnál a CFR Marfă fejlesztési stratégiájáról szóló jelentésen dolgoznak. Mindenesetre az esetlegesen az eljárás megindításáról szóló határozat után kidolgozott, feltételezett intézkedések alapértelmezés szerint a jövőre vonatkoznának, a határozat viszont a legalább 2010 óta hozott, múltbeli állami intézkedéseket értékeli.
- (343) Tekintettel arra a körülményre, hogy a CFR Marfă 2009 óta veszteséges volt, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás összeegyeztethetőségi feltételei nem teljesültek. Kiemelendő, hogy a támogatás jelentős, legalább 2 619,27 millió RON (hozzávetőleg 569,41 millió EUR) összegű, a vállalatnak pedig a jelenlegi pénzügyi helyzetében legalább 792 millió RON (hozzávetőleg 172 millió EUR) ⁽²⁰²⁾ tartozása van a CFR Infrastructură felé, így nincs kilátás arra, hogy a CFR Marfă valós és tényleges önrészt biztosítson, ahogy arra sem, hogy további állami támogatás nélkül életképes maradjon.
- (344) Végezetül, tekintettel arra, hogy a CFR Marfă vezető szerepet tölt be a román vasúti árufuvarozási ágazatban, továbbá jelentős részesedéssel rendelkezik a tevékenysége szerinti különböző termékpiacokon, valamint a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.6.2. pontja értelmében, a CFR Marfának intézkedéseket kellett volna hoznia, hogy korlátozza a támogatás okozta versenytorzulást. Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy Románia nem tett javaslatot sem strukturális, sem magatartási jellegű kompenzációs intézkedésekre.
- (345) A fentiekre figyelemmel ezért a Bizottság a vizsgálati szakaszt követően azt állapította meg, hogy az összeegyeztethető megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásra vonatkozóan a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban megállapított kritériumai nem teljesülnek egyik intézkedés esetében sem.
- (346) Ami az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontját illeti, a Bizottság az alábbiakban kifejtettek szerint nem tud olyan, a 107. cikk (3) bekezdésének az alkalmazását érintő keretről vagy iránymutatásról, amely alkalmazandó lehet az értékelt intézkedésekre.
- (347) A Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja a következőképpen rendelkezik: a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető „az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben”. Ebben az összefüggésben a vasúti iránymutatás ⁽²⁰³⁾ 4. szakasza határozza meg a keretet annak értékeléséhez, hogy a Szerződés állami támogatásra vonatkozó szabályaival összeegyeztethetőnek tekinthető-e a vasúti társaságoknak adósságelengedés formájában nyújtott támogatás. A vasúti iránymutatás 53. pontja szerint egyedi esetekben (amikor az elengedett adósság kizárólag a közlekedés összehangolásával, a közszolgáltatásért járó ellentételezésekkel vagy az elszámolások normalizálásával kapcsolatos) a támogatás összeegyeztethetőségét a Szerződés 93. cikke alapján kell értékelni.
- (348) A vasúti iránymutatás 54. pontja értelmében „[a] 91/440/EGK irányelv 9. cikkének fényében a Bizottság ezen túlmenően úgy ítéli meg, hogy bizonyos feltételek teljesülése esetén az ilyen támogatásokat a pénzügyi szerkezetátalakítás hiányában engedélyezni lehet abban az esetben, ha az adósság elengedése korábbi, az ágazat verseny előtti megnyitására vonatkozó feltételeket meghatározó 2001/12/EK irányelv hatálybalépése előtt keletkezett adósságokat érint”.
- (349) A Bizottság megjegyzi, hogy a vasúti iránymutatás 56. pontja szerint az Unióhoz a 2001/12/EK irányelv 2001. március 15-i hatálybalépése után csatlakozott tagállamok esetében a csatlakozás időpontját kell figyelembe venni. Erre tekintettel ebben a határozatban ez Románia uniós csatlakozásának időpontja, azaz 2007. január 1.
- (350) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy nincs szükség a vasúti iránymutatás 55–60. pontjában rögzített kumulatív feltételek teljesülésének értékelésére ahhoz, hogy a CFR Marfának nyújtott támogatás a szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethetőnek minősüljön, mivel az e határozatban értékelt összes intézkedést a csatlakozás időpontja után hajtották végre.
- (351) A fentiek fényében a Bizottság megállapította, hogy a CFR Marfának nyújtott állami támogatási intézkedések nem egyeztethetők össze a belső piaccal.

⁽²⁰²⁾ Lásd a legutóbbi adatokat Románia 2019. június 27-i válaszában 39. pontjában.

⁽²⁰³⁾ Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról (HL C 184., 2008.7.22., 13. o.).

5. VISSZAFIZETTETÉS

- (352) Az EUMSZ és az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság hatáskörébe tartozik annak eldöntése, hogy az érintett államnak módosítania kell-e vagy meg kell-e szüntetnie azt a támogatást, amely a Bizottság álláspontja szerint nem egyeztethető össze a belső piaccal⁽²⁰⁴⁾. Szintén az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata következetesen azt mutatja, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás eltörlése vonatkozásában a tagállamra kirótt kötelezettség célja a támogatás nyújtása előtti helyzet visszaállítása⁽²⁰⁵⁾.
- (353) Az uniós bíróságok e tekintetben kimondták, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket azok kamataival együtt, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a piacon⁽²⁰⁶⁾.
- (354) Az ítélkezési gyakorlatnak megfelelően az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet⁽²⁰⁷⁾ 16. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „[a]mennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére”.
- (355) mivel az 1., 2., 3. és 5. intézkedés végrehajtása ellentétes volt az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdésével, valamint jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül, a támogatás nyújtását megelőző belső piaci helyzet visszaállítása érdekében vissza kell fizettetni. A visszafizettetés a támogatás kedvezményezett rendelkezésére bocsátásától a tényleges visszafizetés időpontjáig tartó időszakra terjed ki. A visszafizettendő összegre a tényleges visszafizetés időpontjáig kamatot kell felszámítani.
- (356) A (326)–(351) preambulumbekkezdésben kifejtettek szerint a CFR Marfă részére a négy *intézkedéssel* (1., 2., 3. és 5. *intézkedés*) együttesen legalább 2 619,27 millió RON (hozzávetőleg 569,41 millió EUR) összegben – tételesen az 1. *intézkedéssel* legalább 1 001,2 millió RON (hozzávetőleg 217,65 millió EUR), a 2. *intézkedéssel* legalább 783,78 millió RON (hozzávetőleg 170,39 millió EUR), az 5. *intézkedéssel* legalább 834,29 millió RON (hozzávetőleg 181,37 millió EUR) összegben, az összes lejárt tartozás tekintetében a kamatkülönbözet legfeljebb a piaci kamatnak megfelelő (a fenti (204)–(209), (237)–(238) és (260)–(262) preambulumbekkezdésben ismertetett módszer szerint kiszámított) összegével együtt – nyújtott támogatás ellentétes volt az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésével, valamint jogellenes és a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül, így a támogatás nyújtását megelőző belső piaci helyzet visszaállítása érdekében vissza kell fizettetni.
- (357) Az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a kedvezményezett fizetéseképtelensége, valamint az, hogy nem képes a támogatás visszafizetésére, nem minősül olyan érvényes indoknak, amelyre tekintettel a kedvezményezett mentesülhet a támogatás visszafizetésére vonatkozó kötelezettsége alól⁽²⁰⁸⁾. Ebben az esetben a támogatás folyósítása előtti helyzet visszaállítása és a versenytorzulás megszüntetése főszabály szerint a támogatás visszafizettetésére vonatkozó követelésnek a hitelezői követelések jegyzékébe bírósági felszámolási eljárás keretében történő felvételével érhető el. Amennyiben a tagállam nem képes visszafizettetni a támogatás teljes összegét, a kötelezettség bejegyzése révén csak akkor teljesülhet a visszafizetési kötelezettség, ha a fizetéseképtelenségi eljárás a jogellenes támogatásban részesült vállalkozás felszámolásához, vagyis tevékenységei végleges megszüntetéséhez vezet⁽²⁰⁹⁾.

6. KÖVETKEZTETÉS

- (358) A Bizottság megállapította, hogy az 1., 2., 3. és 5. *intézkedés* együtt és külön-külön a CFR Marfă részére nyújtott állami támogatásnak minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.
- (359) A Bizottság megállapította, hogy a 4. *intézkedés* nem minősül a CFR Marfă részére nyújtott állami támogatásnak.
- (360) A Bizottság megállapította, hogy Románia az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdését megsértve, jogellenesen hajtotta végre az 1., 2., 3. és 5. *intézkedést*.
- (361) A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 1., 2., 3. és 5. intézkedés szerinti támogatástartalom összeegyeztethetetlen a belső piaccal, mivel a 2004. és a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás vonatkozó feltételei nem teljesültek, és más összeegyeztethetőségi jogalapot nem azonosítottak. A jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatást kamatokkal együtt vissza kell fizettetni a kedvezményezettel,

⁽²⁰⁴⁾ A Bíróság C-70/72. sz., *Bizottság kontra Németország* ügyben hozott, 1973. július 12-i ítéletének (ECLI:EU:C:1973:87) 13. pontja.

⁽²⁰⁵⁾ A Bíróság C-142/87. sz., *Belgium kontra Bizottság* ügyben hozott, 1990. március 21-i ítéletének (ECLI:EU:C:1990:125) 66. pontja.

⁽²⁰⁶⁾ A Bíróság C-75/97. sz., *Belgium kontra Bizottság* ügyben hozott, 1999. június 17-i ítéletének (ECLI:EU:C:1999:311) 64. és 65. pontja.

⁽²⁰⁷⁾ A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

⁽²⁰⁸⁾ A Bíróság C-277/00. sz. *Németország kontra Bizottság* ügyben hozott, 2004. április 29-i ítéletének (ECLI:EU:C:2004:238) 85. pontja; a Bíróság C-52/84. sz., *Bizottság kontra Belgium* ügyben hozott, 1986. január 15-i ítéletének (ECLI:EU:C:1986:3) 14. pontja; a Bíróság C-142/87. sz., *Belgium kontra Bizottság* ügyben hozott, 1990. március 21-i ítéletének (ECLI:EU:C:1990:125) 60–62. pontja.

⁽²⁰⁹⁾ A Bíróság C-610/10. sz., *Bizottság kontra Spanyolország* ügyben hozott, 2012. december 11-i ítéletének (ECLI:EU:C:2012:781) 104. pontja.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az e határozat tárgyát képező alábbi intézkedéseket Románia az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének megsértésével hajtotta végre, és azok együtt és külön-külön állami támogatásnak minősülnek:

- a) a CFR Marfă részéről az államháztartás felé fennálló tartozások végrehajtásának mellőzése és további felhalmozódásának engedése 2010 és a 2013. évi hitel-tőke konverzió között;
- b) a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé fennálló tartozások végrehajtásának mellőzése és további felhalmozódásának engedése 2010 és a 2013. évi hitel-tőke konverzió között;
- c) a 2013. évi hitel-tőke konverzió;
- d) a CFR Marfă részéről a CFR Infrastructură felé fennálló tartozások végrehajtásának mellőzése és további felhalmozódásának engedése a 2013. évi hitel-tőke konverzió után, 2018-ig bezárólag.

2. cikk

Az e határozat tárgyát képező alábbi intézkedés nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak:

- a) a CFR Marfă részéről az államháztartás felé fennálló tartozások végrehajtásának mellőzése és további felhalmozódásának engedése a 2013. évi hitel-tőke konverzió után, 2018-ig bezárólag.

3. cikk

A 3. intézkedéssel nyújtott állami támogatást már magában foglalta az 1. intézkedéssel és a 2. intézkedéssel nyújtott támogatás, ezért a 3. intézkedéssel nyújtott támogatást a támogatás kétszeri beszámításának elkerülése érdekében nem kell hozzáadni a teljes támogatási összeghez. A Románia által a CFR Marfă javára teljes egészében jogtalanul, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével, legalább 2 619,27 millió RON (hozzávetőleg 569,41 millió EUR) összegben – tételesen az 1. intézkedéssel legalább 1 001,2 millió RON (hozzávetőleg 217,65 millió EUR), a 2. intézkedéssel legalább 783,78 millió RON (hozzávetőleg 170,39 millió EUR), az 5. intézkedéssel legalább 834,29 millió RON (hozzávetőleg 181,37 millió EUR) összegben, az 1., 2. és 5. intézkedéssel érintett mindegyik lejárt tartozás tekintetében a hozzá tartozó (az ismertetett számítási módszerrel meghatározandó) piaci kamattal együtt – nyújtott támogatás összegegyeztetetlen a belső piacon.

4. cikk

- (1) Románia visszafizetteti a kedvezményezett az 1. cikkben említett támogatást.
- (2) A visszafizettendő összegeket a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásának időpontjától a visszafizettetés tényleges időpontjáig tartó időszakra vonatkozóan kamat terheli.
- (3) A kamatot a 794/2004/EK bizottsági rendelet⁽²¹⁰⁾ V. fejezetével és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK bizottsági rendelettel⁽²¹¹⁾ összhangban, kamatos kamatként kell kiszámítani.
- (4) Románia e határozat elfogadásának napjától kezdődő hatállyal nem mellőzi tovább az 1. cikkben említett tartozások végrehajtását.

5. cikk

- (1) Az 1. cikkben említett támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell fizettetni.
- (2) Románia biztosítja e határozatnak az arról szóló értesítéstől számított hat hónapon belüli végrehajtását.

6. cikk

- (1) Az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül Románia benyújtja a Bizottságnak a következő információkat:
 - a) a kedvezményezett által visszafizettendő teljes összeg (tőke és visszafizettetési kamat);

⁽²¹⁰⁾ A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).

⁽²¹¹⁾ A Bizottság 271/2008/EK rendelete (2008. január 30.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló 794/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 82., 2008.3.25., 1. o.).

- b) az e határozat teljesítése érdekében elfogadott és tervezett intézkedések részletes leírása;
- c) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettet felszólították a támogatás visszafizetésére.

(2) Románia folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében elfogadott nemzeti intézkedések előrehaladásáról az 1. cikkben említett támogatás visszavételének teljesítéséig. A Bizottság egyszerű kérésére azonnali tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Továbbá részletes adatokat szolgáltat a kedvezményezett által már visszafizetett támogatási összegekről és kamatokról.

7. cikk

Ennek a határozatnak Románia a címzettje.

A Bizottság közzéteheti az e határozat alkalmazásában visszafizetett támogatás és kamatok összegét, az (EU) 2015/1589 rendelet 30. cikkének sérelme nélkül.

Kelt Brüsszelben, 2020. február 24-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
ügyvezető alelnök

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU