

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2009. július 13.)

a COMBUS AS számára nyújtott szerkezetátalakítási támogatásról

(az értesítés a C(2009) 4538. számú dokumentummal történt)

(Csak a dán nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2009/973/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

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

miután felkérték az érdekelt feleket, hogy a fent említett rendelkezések értelmében tegyék meg észrevételeiket ⁽¹⁾, és észrevételeikre való tekintettel,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) 2000. november 30-án kelt levelükben a dán hatóságok értesítést küldtek azon szándékukról, hogy pénzügyi támogatást kívánnak nyújtani a Combust A/S állami tulajdonban lévő autóbuszvállalat (a továbbiakban: „Combust”) számára, annak az Arriva Denmark A/S (a továbbiakban: „Arriva”) részére történő értékesítésével összefüggésben.
- (2) Az értesítést megelőzően a Bizottsághoz egy 1999. június 25-én kelt levél, valamint egy 1999. november 11-én kelt panasz érkezett a *Danske Busvognmaend* ⁽²⁾ szakmai szövetségtől: ezekben a szövetség bírálja a Combust számára a múltban nyújtott, illetve várhatóan a közeljövőben nyújtandó új pénzügyi támogatást.
- (3) A Bizottság 2000. december 15-én kelt levelében további információkat kért a dán hatóságoktól, a dán hatóságok pedig 2000. december 18-án kelt levelükben válaszoltak. A dán versenyhivatal szintén szolgáltatott információkat 2000. december 20-án kelt levelében. A dán hatóságok 2001. január 8-i levelükben további információkat is közöltek. A Bizottság 2001. január 9-én ismét információkat kért: a kérésre a dán hatóságok még ugyanazon a napon válaszoltak. A dán hatóságok ezenfelül 2001. január 23-án és 2001. február 26-án kelt leveleikben ismét további információkat közöltek a Bizottsággal.

- (4) A dán hatóságok és a bizottsági szolgálatok közötti találkozókra 2000. november 23-án és 2000. december 19-én Brüsszelben, valamint 2001. január 4-én és 2001. január 15-én Koppenhágában került sor.
- (5) A 2001. március 28-i SG(2001) D/287297 határozattal (a továbbiakban: „az eredeti határozat”) a Bizottság az előzetes értékelést követően úgy határozott, hogy nem emel kifogást az értesítés tárgyát képező intézkedések ellen, figyelembe véve, hogy azok
- nem minősültek állami támogatásnak (a nyugdíjterhekre kifizetett 100 millió DKK összegű kompenzáció tekintetében), vagy
 - 162 millió DKK ⁽³⁾ összeg tekintetében mind az EK-Szerződés 73. cikke, mind az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében, valamint a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás ⁽⁴⁾ (a továbbiakban: „az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás”) alapján összeegyeztethetők voltak a közös piaccal, vagy
 - 328 millió DKK ⁽⁵⁾ összeg tekintetében a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet ⁽⁶⁾ értelmében összeegyeztethetők voltak a közös piaccal.
- (6) A határozatot a Hivatalos Lapban 2001. május 5-én tették közzé ⁽⁷⁾. 2001. május 8-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta a „*Danske Busvognmaend*”-t az eredeti határozatról.
- (7) 2002. november 6-án kelt, a Bizottsághoz 2002. november 12-én beérkezett, valamint 2004. január 19-én kelt, a Bizottsághoz 2004. január 20-án beérkezett levelükben a dán hatóságok jelentést tettek a Bizottságnak a Combust szerkezetátalakítási tervének végrehajtásáról.
- (8) 2001. július 11-én a „*Danske Busvognmaend*” keresetet nyújtott be az Elsőfokú Bírósághoz az eredeti határozat megsemmisítése céljából.

(1) HL C 233., 2005.9.22., 28. o.

(2) Ez a szövetség (a vállalatok számát tekintve) a dániai regionális autóbusz-tömegközlekedési vállalatok több mint 90 %-át képviseli.

(3) Lásd az eredeti határozat 7. táblázatát; az összeg 2001. évi nettó jelenértékben van kifejezve.

(4) HL C 288., 1999.10.9., 2. o.

(5) Lásd az 3. lábjegyzetet.

(6) HL L 156., 1969.6.28., 1. o.

(7) HL C 133., 2001.5.5., 21. o.

- (9) 2004. március 16-i ítéletével (a továbbiakban: „a Combust-ítélet”) az Elsőfokú Bíróság megsemmisítette az eredeti határozatot, „amennyiben az kimondja, hogy a dán hatóságok által a Combust A/S-nek tőkeinjekció formájában nyújtott, 162 millió DKK és 328 millió DKK összegű támogatás összeegyeztethető a közös piaccal”⁽⁸⁾.
- (10) A 328 millió DKK összegű tőkeinjekció tekintetében az Elsőfokú Bíróság egyrészt arra a következtetésre jutott, hogy az eredeti határozat „téves, amennyiben a 328 millió DKK összegű kifizetést az 1191/69/EGK rendelet 2. és 10–13. cikkének értelmezése szerinti közszolgáltatási kötelezettségek címén nyújtott ellentételezésnek tekinti. [...] Ennek megfelelően a vitatott határozatot meg kell semmisíteni, amennyiben a 328 millió DKK összegű kifizetést e rendelet alapján engedélyezi; emellett nem szükséges az e kérdésben benyújtott egyéb előterjesztések elbírálása”⁽⁹⁾.
- (11) Szintén a 328 millió DKK összegű tőkeinjekció tekintetében az Elsőfokú Bíróság másrészt arra a következtetésre jutott, hogy az EK-Szerződés 73. cikkét illetően „azon helyzetek tekintetében, amelyekre nem terjed ki a másodlagos közösségi jog hatálya, a tagállamok ezentúl nem támaszkodhatnak közvetlenül az EK-Szerződés 73. cikkére. Ezért mindaddig, amíg az 1191/69/EGK rendelet a jelen esetben nem alkalmazandó és a 328 millió DKK összegű kifizetés az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik, a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló 1970. június 4-i 1107/70/EGK tanácsi rendelet (HL magyar kiadás, 1970., 7. kötet, 360. o.) kimerítően felsorolja azokat a helyzeteket, amelyekben a tagállamok hatóságai az EK-Szerződés 73. cikke értelmében támogatást nyújthatnak (*). Következésképpen támogatjuk a vitatott határozat ellen benyújtott előterjesztést, amennyiben a határozat az EK-Szerződés 73. cikke értelmében engedélyezi a 328 millió DKK összeg kifizetését.”
- (*) A C-280/00. sz. ügy (Altmark Trans kontra Regierungspräsidium Magdeburg), EBHT 2003., I-7747. o., 107. és 108. pont (a továbbiakban: „az Altmark-ítélet”).⁽¹⁰⁾
- (12) Az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja, valamint az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás alkalmazásában engedélyezett 162 millió DKK összegű tőkeinjekció tekintetében az Elsőfokú Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy „a vitatott határozatot nem lehet úgy értelmezni, hogy aszerint a biztosok testülete a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja és az iránymutatások alapján egyértelmű, feltétlen és végleges engedélyt adott volna a 162 millió DKK összegű kifizetésre. Ellenkezőleg, a Bizottság érvelését úgy kell értelmezni, hogy az komoly kétségeinek ad hangot a Combustnak az említett cikk és az
- iránymutatások értelmezésében vett életképességével kapcsolatban, azonban a Bizottság nem ítélte szükségesnek a kétségek kifejtését, mivel az EK-Szerződés 73. cikke elegendő jogalapnak tűnt számára a szóban forgó támogatás engedélyezéséhez. Mivel ez utóbbi rendelkezés nem tekinthető ilyen szilárd alapnak (lásd a fenti 100. és 101. bekezdést), a 328 millió DKK összegű kifizetésnek a vitatott határozat általi engedélyezése már nem érvényes. A fentiekből következik, hogy a 162 millió DKK összegű kifizetés engedélyezését teljes egészében meg kell semmisíteni; emellett nem szükséges az e kérdésben benyújtott egyéb jogi előterjesztések elbírálása”⁽¹¹⁾.
- (13) Az Elsőfokú Bíróság ítéletét követően a Bizottság újabb határozatot készített. 2005. január 11-én a bizottsági szolgálatok találkoztak a dán hatóságokkal, hogy további információkat szerezzenek az Arriva/Combust ügyel kapcsolatban, az eredeti határozat óta eltelt időben bekövetkezett fejleményekről. 2005. március 1-jén a dán hatóságok a dán közlekedési minisztérium (Trafikstyrelse) által kidolgozott feljegyzést küldték a Bizottságnak a dán autóbusszpiac fejleményeiről.
- (14) 2005. március 3-án kelt levelében (SG (2005) D/200926) a Bizottság tájékoztatta Dániát azon határozatáról, hogy az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése értelmében eljárást indít ezen intézkedések tekintetében (a továbbiakban: „az eljárás megindításáról szóló határozat”), és felkérte Dániát észrevételei megtételére. A dán kormány kétszer kérte az észrevételei benyújtására rendelkezésre álló határidő meghosszabbítását, amelyet a Bizottság 2005. április 5-én (TREN D (2005) 106964) és 2005. június 24-én (TREN D (2005) 113062) kelt leveleiben engedélyezett. 2005. június 21-én találkozóra került sor a Bizottság és a dán kormány között. 2005. június 30-án a dán hatóságok elküldték a hivatalos eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiket.
- (15) Az eljárást megindító határozatot 2005. szeptember 22-én tették közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában⁽¹²⁾. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket a határozat tárgyát képező intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiknek a közzététel napjától számított egy hónapon belül, azaz 2005. október 23-ig történő megtételére.
- (16) A Bizottság 2005. május 12-én kelt levelében (TREN (2005) D 109473) tájékoztatta a Danske Busvognmaend-t az eljárás megindításával kapcsolatos határozatáról. A Danske Busvognmaend kérésére a Bizottság kétszer meghosszabbította az észrevételek benyújtására kijelölt határidőt (a 2005. július 15-i TREN (2005) D 115786 és a 2005. augusztus 16-i TREN (2005) D 117806 levél).

(8) Lásd a T-157/01. sz. ügyet (Danske Busvognmaend kontra az Európai Községek Bizottsága), EBHT 2004., II-917. o. (a továbbiakban: „a Combust-ítélet”).

(9) A Combust-ítélet, 83. és 99. pont.

(10) A Combust-ítélet, 100. és 101. pont.

(11) A Combust-ítélet, a 114. és az azt követő pontok.

(12) Lásd az 1. lábjegyzetet.

- (17) 2005. június 17-én kelt levelében (TREN (2005) A 15223) a *Danske Busvognmaend* arra kérte a Bizottságot, hogy küldje el részére az eljárás megindításáról szóló határozat egy példányát, amely tartalmazza a Dánia kérésére abból eltávolított információkat is. 2005. július 15-én kelt levelében a Bizottság azt válaszolta, hogy az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet ⁽¹³⁾ 24. cikke értelmében a Bizottság nem fedhet fel olyan információt, amelyhez e rendelet alkalmazása során jutott, és amely szolgálati titoktartási kötelezettség hatálya alá tartozik. A Bizottság kifejtette továbbá, hogy mivel a határozat *Danske Busvognmaend*-nek elküldött példányából törölt információk a szolgálati titoktartási kötelezettség hatálya alá tartoznak, a Bizottság azokat nem hozhatja tudomására.
- (18) Ugyanebben a 2005. június 17-én kelt levelében a *Danske Busvognmaend* megkérte a Bizottságtól a dán kormány által a hivatalos eljárást megindító határozathoz fűzött észrevételek egy példányát is. A Bizottság azt válaszolta, hogy a 659/1999/EK tanácsi rendeletnek az érdekelt felek jogairól rendelkező 20. cikke nem rendelkezik a tagállamok válaszána a panaszos részére történő továbbításáról, ezért a Bizottságnak nincsen lehetősége a dán kormány észrevételeinek a *Danske Busvognmaend* részére történő továbbítására.
- (19) A *Danske Busvognmaend* 2005. szeptember 23-i levelében megtette észrevételeit. A Bizottság ezeket az észrevételeket 2005. október 25-én kelt levelével (TREN D (2005) 122503) továbbította a dán hatóságoknak, lehetőséget biztosítva Dániának arra, hogy egy hónapon belül megválaszolja azokat. A Bizottság egy 2005. december 23-án kelt levélben (SG (2006) A 80) kapta kézhez Dánia ezen észrevételekre adott válaszait, miután a dán kormány kérésére egy hónappal meghosszabbította a válaszadás határidejét.
- (20) A Bizottság egy 2005. október 21-én kelt levélben (TREN (2005) A 27196) egy érdekelt féltől, az Arriva Denmark A/S-től is kapott észrevételeket. Ezeket az észrevételeket 2005. november 24-én kelt levelében továbbította Dánia részére, lehetőséget biztosítva Dániának arra, hogy egy hónapon belül megválaszolja azokat. A Bizottság Dániának az Arriva észrevételeire adott válaszait szintén a fent említett 2005. december 23-i levélben kapta kézhez.
- (21) A dán hatóságok 2007. február 22-én és 2007. április 2-án kelt leveleikben (TREN (2007) A 28850) további tényszerű információkat szolgáltatottak.
- az autóbuszpiac bemutatása annak a jelen ügy szempontjából legfontosabb jellemzőire, valamint a dán kormány és az érdekelt felek által benyújtott kiegészítő tényszerű információkra korlátozódik.
- (23) 1990-től kezdve Dánia – a hatóságok által a dániai autóbusz-üzemeltetőkkel kötött közszolgáltatási szerződésekhez kapcsolódó közbeszerzési pályázatok kiírásával – fokozatosan megnyitotta autóbuszpiacát a verseny előtt. 1994 óta a közbeszerzéssel kapcsolatos hatályos közösségi jogszabályok (a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló 1992. június 18-i 92/50/EGK tanácsi irányelv ⁽¹⁴⁾) értelmében Dánia köteles közbeszerzési pályázatot kiírni az autóbusz-közlekedési szolgáltatások nyújtása tekintetében, kivéve a „házon belül” ⁽¹⁵⁾ nyújtott szolgáltatásokat.
- (24) 1999-ben – abban az évben, amikor a Combust először részesült pénzügyi támogatásban a dán állam részéről – a 12 dán megyéből 9 vonalai 100 %-át közbeszerzési eljárás útján üzemeltette. A három fennmaradó megye vonalainak 96 %-át (Koppenhága), 35 %-át (Ribe), illetve 21 %-át (Vyborg) üzemeltette ilyen módon ⁽¹⁶⁾. Dániában a közszolgáltatási szerződések időtartama 5 év; egyes esetekben rendelkeznek a szerződés további 3 évre történő meghosszabbításának lehetőségéről.
- (25) A dán autóbuszpiacot folyamatos koncentráció jellemzi. 1988-ban több mint 400 vállalkozás nyújtott autóbuszszolgáltatásokat, míg 2004-re csak mintegy 100 üzemeltető maradt az ágazatban. Leányvállalatán keresztül hagyományosan a Dán Államvasutak volt az egyedüli legjelentősebb üzemeltető. 1995 júniusában a Dán Államvasutak megvált autóbusz-üzemeltető leányvállalatától, amelyet DSB Busser a/s néven részvénytársaságként alakított újjá. A társaság nevét 1997-ben Combust a/s-re változtatták. A dán állam megtartotta a Combust részvényeinek 100 %-át. A Combust és jogelődje az 1990-es évek során folyamatosan 20 % körüli piaci részesedéssel bírt Dániában.
- (26) 1997-ben az Arriva Denmark a/s (a továbbiakban: „Arriva”), a brit Arriva plc társaság leányvállalata, valamint a Connex Denmark a/s (a továbbiakban: „Connex”), a francia Veolia társaság leányvállalata, akvizíciók útján belépett a dán autóbuszpiacra ⁽¹⁷⁾. 1999-ben és 2004-ben (ez az utolsó év, amely tekintetében az adatok rendelkezésre állnak) e három társaság piaci részesedése az alábbiak szerint alakult:

2. TÉNYEK

2.1. A DÁN AUTÓBUSZPIAC

2.1.1. A PIAC ÁLTALÁNOS BEMUTATÁSA

- (22) Az eljárás megindításáról szóló határozat ((13)–(22) bekezdés) részletesen bemutatja a dán autóbuszpiacot. Ezért itt

⁽¹³⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o.

⁽¹⁴⁾ HL L 209., 1992.7.24., 1. o.

⁽¹⁵⁾ Lásd a Dán Közlekedési Minisztérium által kiadott *Trafikrederegorelse* 2004 című kiadvány 121. oldalát, valamint a Bíróság házon belüli beszerzéssel kapcsolatos ítélezési gyakorlatát.

⁽¹⁶⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat 16. pontját és 1. táblázatát.

⁽¹⁷⁾ Az Arriva az Unibus Rutetrafik a/s és a Bus Danmark a/s társaságot, a Connex pedig a Liniebus a/s-t vásárolta fel.

1. táblázat

A Combust, az Arriva és a Connex piaci részesedése 1999-ben és 2004-ben

(%)

	Combust 1999	Combust 2004	Arriva 1999	Arriva 2004	Connex 1999	Connex 2004
Nordjylland	64,85	0	0	18,64	7,17	24,72
Viborg	17,27	0	0	17,40	0	0,33
Århus	54,24	0	0	10,15	9,11	41,07
Ringkjøbing	38,18	0	0	27,38	0	0
Vejle	56,96	0	21,68	13,29	0	17,22
Ribe	0	0	0	0	0	39,23
Sønderjylland	32,41	0	0	0	0	0
Fyn	97,80	0	0	100,00	0	0
Vestsjælland	25,20	0	24,00	33,86	32,60	35,26
Storstrøm	19,78	0	1,80	28,51	64,49	33,00
Bornholm	28,00	0	0	0	50,67	81,02
Dánia kontinentális része	22,26	0	50,47	46,73	8,60	27,95
A teljes ország	33,98	0	26,59	34,46	10,99	25,14
A teljes ország, kivéve Dánia kontinentális részét	56,06	0	5,82	23,94	13,06	22,73

(27) E számadatok értelmezéséhez szükség van a következő információkra: Az Arriva 2001-ben felvásárolta a Combust. Ugyanazon évben később a Connex megszerezte az Arrivatól az eredetileg a Combust által üzemeltetett vonalak 50 %-át. 2004-ben az Arriva tovább erősítette pozícióját, amikor felvásárolta a Wulff Bus a/s társaságot, amely Jutland tartományban 10 %-os piaci részesedéssel rendelkezett.

(28) A dán autóbuszpiac összesen mintegy évi 5,5 milliárd DKK forgalmat képvisel.

2.1.2. A COMBUS PÉNZÜGYI NEHÉZSÉGEI

(29) Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat (34. és következő pontok) kifejti, a Dán Államvasutakról való leválasztás után a Combust ambiciózus terjeszkedési politikát kezdett folytatni. A vállalat számos új szerződést nyert el, különösen Koppenhága térségében, és 1995 és 1999 között több mint 40 %-kal növelte forgalmát. Ezen új szerződések túlnyomó többsége azonban veszteségesnek bizonyult.

(30) Ennek eredményeképpen 1998-tól kezdve a Combust súlyos pénzügyi nehézségekkel szembesült. Az alábbi két táblázat abszolút számadatok és százalékos arányok formájában szemlélteti ezeket a nehézségeket.

2. táblázat

A Combust A/S kulcsfontosságú számadatai, 1995–2000

(abszolút számadatok)

1 000 DKK	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nettó forgalom	625 392	686 123	763 432	1 049 489	1 097 535	1 091 253
Bruttó eredmény	84 172	100 003	81 776	11 910	– 17 230	68 206
Kamatfizetés és adózás előtti eredmény	30 870	37 423	12 227	– 105 029	– 134 812	– 50 035
Éves eredmény	31 184	28 546	7 684	– 139 128	– 168 267	– 82 249

3. táblázat

A Combust A/S kulcsfontosságú számadatai, 1995–2000

(százalékos adatok)

1 000 DKK	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Üzemi nyereség és nettó árbevétel aránya	4,9	5,5	1,6	neg.	neg.	neg.
Saját tőke-arányos nyereség	4,0	5,5	1,3	neg.	neg.	neg.
Bruttó nyereség	13,5	14,6	10,7	6,3	– 1,6	1,1
Részvényhozam	23,5	18,2	2,5	neg.	neg.	neg.

A Combust privatizációja

- (31) A Combust privatizációs folyamatában három időszakot különböztethetünk meg. Az 1995-től 1998-ig tartó időszakban a dán állam célja csak 25 %-os kisebbségi részesedés értékesítése volt, de ez nem történt meg a gyakorlatban. 1998 végén tett először kísérletet a részvények 100 %-ának értékesítésére. Ez a kísérlet 1999 júliusában megghiúsult. A dán kormány ekkor úgy döntött, hogy először szerkezetátalakítást végez a vállalatnál, csak azután értékesíti azt. E terv eredményeképpen adták el a Combust 2001 elején az Arrivának.

Kisebbségi részesedés értékesítésével kapcsolatos lehetőség vizsgálata (1995–1998)

- (32) A DSB Busser A/S-ről szóló 1995. évi 232. törvény, amely a Combust a/s vállalatot önálló formájában létrehozta, úgy rendelkezett, hogy a dán állam 1998 végéig eladja a vállalat részvényeinek legfeljebb 25 %-át. E célból irányító testületet hoztak létre a pénzügyminisztérium, a közlekedési minisztérium és a Combust képviselői, valamint külső jogi és pénzügyi tanácsadók részvételével. Az irányítóbizottság összesen 7 ülést tartott, majd munkáját 1997 közepén felfüggesztették.

A teljes privatizációra tett első kísérlet (1998–1999)

- (33) 1998 novemberének elején az irányító testület folytatta munkáját: feladata most az volt, hogy készítse elő a Combust legalább többségi részesedésének eladását. A testület először is felmérte a vállalat pénzügyi helyzetét.
- (34) Az értékelés alapjaként a Combust 1998 novemberének közepén benyújtotta 1998. évi várható számviteli eredményeit, valamint az 1999–2001. időszakra vonatkozó költségvetési előrejelzését. E dokumentumok alapján a kormány pénzügyi tanácsadója, az Alfred Berg Corporate Finance koppenhágai irodája (a továbbiakban: „Alfred Berg”) a következőket állapította meg:

„... levonható az a következtetés, hogy a Combust teljes részvénytőkéje több száz millió dán korona negatív piaci értéket képvisel. Azon túlmenően, hogy az elsődleges üzleti tevékenység jövedelmezősége az utóbbi években jelentősen visszaesett, a becsült értéket tovább csökkenti a társaság által ugyanazon időszakban felhalmozott nagymértékű kamatköteles nettó adósság. Mindamellett a legtöbb potenciális vásárló tudatában van annak, hogy a Combusthoz hasonlóan pénzügyileg és gazdaságilag igen gyenge vállalatokkal nem ezeken a hatalmas negatív értékeken kereskednek, hiszen ebben az esetben az eladó számára célszerűbb lenne felszámolni a vállalatot.

Ebben a helyzetben azt javasoljuk, hogy az eladási folyamat, valamint az ahhoz kapcsolódó információs dokumentáció összeállítása során lehetőség szerint azt a forgatókönyvet kellene követni, hogy a Combust árát a vállalat jelenlegi részvénytőkéje alapján határozzák meg, és abból kedvezményt adnak. Ilyen alapon, továbbá

- a működési fejlesztésekkel kapcsolatos potenciálra,
- a szinergiákkal kapcsolatos potenciálra,
- valamint a vállalatnak – a dán autóbusz-ágazatban birtokolt jelentős piaci részesedése okán meglévő – stratégiai értékére is figyelemmel,

feltehetőleg még mindig elképzelhető, hogy a társaság pénzügyi és gazdasági helyzetének folyamatos romlása ellenére sikerülhet vevőt találni a Combustra, így a dán állam (»az állam«) hitelezői teljes kielégítésével válhat meg a társaságtól.

Várható továbbá, hogy a potenciális vásárlók legnagyobb része figyelembe fogja venni, hogy a Combust igen gyenge tőkeszerkezete és alacsony jövedelmezősége fényében olyan nagy mértékű tőke injektálására lenne szükség a társaságba, hogy nem lenne számukra nyereséges a Combust teljes részvénytőkéjének pozitív összegért történő megvásárlása.

A Combust állam általi értékesítésének feltételeit kísérő jelentős mértékű bizonytalanság azonban csak úgy küzdhető le, ha folytatódik a megkezdett eladási folyamat.”

- (35) Az Alfred Berg a Combust A/S gyors eladásának alternatívájaként a következő lehetőségeket sorolta fel:

„– a társaság ellenőrzött felszámolása, amely többek között azt jelentené, hogy az állam, illetve a DSB átvenné a DSB által a Combust rendelkezési állományába helyezett összes jelenlegi közalkalmazottat és az ezzel járó pénzügyi kötelezettségeket. A tőke és tartalékok pozitív könyvértéke ellenére kétséges, hogy a Combust fel lehetne-e oly módon számolni, hogy a társaság minden hitelezőjét ki lehessen elégíteni, ennél fogva fennáll annak a kockázata, hogy a hitelezők, a sajtó stb. negatív képet alakít ki arról a módról, ahogy az állam eljár az ügyben,

- a tulajdonosi viszony fenntartása és a Combust mélyreható ésszerűsítése és szerkezetátalakítása, miáltal biztosítható, hogy a társaság 2–3 éven belül nyereséges, és így jobban eladható legyen. A társaság igen gyenge tőkeszerkezete és jelentős adósságterhe miatt ez valószínűleg azt jelentené, hogy az államnak rövid távon kilenc számjegyű tőkeinjekciót kellene végrehajtania, új részvénytőke formájában. A Combust »talpra állításába« történő beruházás jelentős kockázattal jár, és nincsen garancia az állami beruházás pozitív megtérülésére.”

- (36) A fenti értékelés alapján a pénzügyi tanácsadó a következő ajánlást tette:

„A két említett lehetőség egyike sem tűnik igazán vonzó-
nak, és a választás függ attól is, hogyan viszonyul az állam
további részvénytőke Combusha történő injektálásához, és
hogyan vállalja-e a felelősséget a társaság mélyreható
szerkezetátalakításáért.

Az Alfred Berg ezért azt javasolja, hogy az állam vigye
tovább a Combust értékesítési folyamatát, hogy pontosabb
képet kapjon arról, hogy a potenciális vásárlók milyen
módon és melyik lényeges szempontokra (például az eredmé-
nyek terén érvényesülő tendenciák, tőkeszerkezet, piaci
részesedés, rendelésállomány, az autóbuszflotta állapota,
vezetői erőforrások, működési fejlesztésekkel és sinergiák-
kal kapcsolatos lehetőségek stb.) helyeznek nagyobb súlyt
a társaság átfogó értékelése során.

Amennyiben e folyamat eredményeképpen nem sikerül a
két fent említett alternatíva feltételeinek fényében vonzó-
nak tartható potenciális vevőt találni, az állam azt a lehe-
tőséget válassza, amely az adott pillanatban számára
pénzügyileg vonzóbbnak és politikailag elfogadhatóbbnak
tűnik.”

- (37) Ezt a tanácsot követően a dán parlament 1998 decembe-
rben elfogadta azt a törvényt, amely lehetővé tette, hogy
az állam a Combust teljes részvényhányadát (100 %) értékesítse ⁽¹⁸⁾.
- (38) Az Alfred Berg ezután öt kritérium alapján átvilágította a
piacot: eszerint a potenciális vásárlónak
- közszolgáltatást kell végeznie,
 - erős pénzügyi pozícióval kell rendelkeznie,
 - rendelkeznie kell egy bizonyos mérettel (a meghatáro-
zás szerint „több mint 1 000 autóbust üzemeltet”),
 - jelentős árbevétellel kell rendelkeznie (a meghatározás
szerint ez „több mint egymilliárd DKK”),
 - a Combushoz hasonló piacokon kell tevékenykednie.
- (39) Az Alfred Berg piaci átvilágításának eredményeképpen
kialakult egy 12 potenciális vásárlót tartalmazó lista.
- (40) Az irányító testület ekkor a következő ütemtervet állapí-
totta meg: A 12 előválogatott potenciális vásárló vezető-
ségének 1999. február 9. és 18. között előadásokat tartanak.
Az „érdeklődés jelzésének” határideje 1999. februa-
r vége, és a jelentkezések értékelésére 1999 márciusá-
nak elején kerül sor. A kiválasztott vásárlók az 1999.
március 10. és 24. közötti időszakban kapnak hozzáférést
az adatszobához, majd április 1-jén kell benyújtaniuk vég-
leges ajánlatukat, és az irányító testületnek április 8-án kell
kiválasztania a végleges vevőt.

- (41) A 12 potenciális vevő közül 7 vett részt a Combust vezetői
előadásain. Az előadáson a potenciális vásárlók kézhez
kaptak egy, a küszöbönálló akvizíciós folyamatot bemu-
tató levelet. E levelek útján tájékoztatták a potenciális
vásárlókat arról, hogy hozzáférést kapnak a Combust ada-
taihoz, ezenkívül ha igénylik, további találkozókat tarthat-
nak a Combust vezetőségével. Ahhoz, hogy
kihasználhassák ezeket a lehetőségeket, a potenciális vásá-
rlóknak 1999. február végéig jelezniük kellett
érdeklődésüket.

- (42) Az Alfred Bergnél 1999 februárjában az előválogatott
potenciális vásárlók közül hat jelezte érdeklődését. 1999
márciusában ezek közül kettőt választottak ki arra, hogy
hozzáférést kapjanak az adatszobához. Az adatszoba vizs-
gálatát követően mindkét potenciális vásárló olyan jelen-
tős mértékben leszállította árajánlatát, hogy azok többszáz
millió DKK negatív piaci értéknek feleltek meg.

- (43) Az Alfred Berg 1999. április 9-én feljegyzést nyújtott be az
irányítóbizottságnak, amelyben leszögezte, hogy a Com-
bus A/S-t aligha lehetséges pozitív értéken eladni. Ebben a
helyzetben az Alfred Berg három alternatívát jelölt meg, a
társaság értékesítése helyett:

„1. lehetőség: Az állam fenntartja a tulajdonosi jogvi-
szonyt és mélyreható ésszerűsítést és szerkezetátalakítást
végez a Combuson, miáltal biztosítható, hogy a társaság
2–3 éven belül nyereséges, s így eladhatóbb legyen. A tár-
saság igen gyenge tőkeszerkezete és jelentős adósságtérhe
miatt ez valószínűleg azt jelentené, hogy az államnak rövid
távon kilenc számjegyű tőkeinjekciót kellene végrehajtania,
új részvénytőke formájában. A Combust »talpra állításába«
történő beruházás jelentős kockázattal jár, és nincsen
garancia az állami beruházás pozitív megtérülésére.

2. lehetőség: A társaság ellenőrzött felszámolásra kerül
és/vagy »átadja a kulcsot« hitelezőinek. A tőke és tartalé-
kok pozitív könyvértéke ellenére kétséges, hogy a Combust
fel lehetne-e oly módon számolni, hogy a társaság minden
hitelezőjét ki lehessen elégíteni, ennélfogva fennáll annak a
kockázata, hogy a hitelezők, a sajtó stb. negatív képet ala-
kít ki arról a módról, ahogy az állam eljár az ügyben.

3. lehetőség: A Combust független leányvállalatba választja
le a napi autóbusz-üzemeltetést. Másképpen fogalmazva, a
jelenlegi vagyoni eszközök (autóbuszok stb.) és kötelezett-
ségek (kölsönök stb.) a jelenlegi formájában fennmaradó
Combustnál maradnának, míg az autóbusz-szerződésekhez
való jogokat stb. egy [független] új leányvállalat kapná
meg, amely ezután lízingelné az érintett vagyoni eszközö-
ket (autóbuszokat stb.) a Combustól. Kísérlet történne az új
leányvállalat értékesítésére, és az ebből származó jövedel-
met a –továbbra is 100 %-ban állami tulajdonban maradó
– Combust adósságállományának csökkentésére használ-
nák fel. Ezután meg lehetne kísérelni a Combust fennma-
radó adósságállományának további csökkentését a
forgóeszközöknek az új leányvállalat részére történő lízing-
eléséből származó bérleti díj felhasználásával. Ez a modell

⁽¹⁸⁾ Az 1998. december 23-i 1046. törvény.

nem nyújt közvetlen biztosítékot arra, hogy a társaság hitelezői veszteségek nélkül zárják a Combustnak tett kötelezettségvállalásait. Ennélfogva a hitelezők valószínűleg valamiféle állami garanciát fognak igényelni stb.”

- (44) Az Alfred Berg ezen értékelése alapján a dán kormány úgy határozott, hogy megtartja a Combust tulajdonjogát, és szerkezetátalakítási folyamatnak veti alá a társaságot, egy későbbi értékesítés reményében (az Alfred Berg által javasolt 1. lehetőség). A szerkezetátalakítási folyamatot a következő alszakasz mutatja be részletesen.
- (45) 1999. április 23-án az Alfred Berg arról tájékoztatta a kormányt, hogy egy új társaság, az Arriva jelezte érdeklődését, és felajánlotta, hogy 35 millió DKK ellenében átveszi a Combust A/S részvénytőkéjének 100 %-át. Az ajánlathoz csatolták a részvénytőke mennyiségére és a vállalat eredményeire vonatkozó feltételeket is és „koronát koronáért” csökkentési záradékot kötöttek ki minden esetlegesen bekövetkező eltérésre. Az ajánlatot 131 millió DKK értékű részvénytőkére alapozták, míg az Alfred Berg becslése szerint a részvénytőke az adott pillanatban ennél mintegy 10 millió DKK-val kevesebb volt. Az Alfred Berg azt javasolta, hogy vigyék tovább az értékesítési folyamatot ezzel a vásárlóval, és ezzel párhuzamosan hajtják végre a szerkezetátalakítással kapcsolatos opciót is. Az Alfred Berg rámutatott, hogy még rendkívül bonyolult ügyeket kell megvitatni, ami megnehezítheti a mindkét fél számára kielégítő megállapodás elérését.
- (46) 1999. április 27-én a közlekedési minisztérium és az Arriva szándéknyilatkozatot írt alá a Combust 45 millió DKK ellenében történő átvételéről, azzal a feltétellel, hogy a társaság részvénytőkéje az átruházás időpontjában eléri a 131 millió DKK-t.
- (47) Június elejére az Arrivával folytatott tárgyalások olyannyira előrehaladtak, hogy a tanácsadók úgy ítélték meg, hogy 1999 júliusának első felében reális lehetőség állhat fenn a végleges adásvételi szerződés megkötésére. 1999 júniusának fennmaradó részében azonban a sajtó igen kimerítően foglalkozott a Combust ügyével, különös tekintettel a különböző politikai pártok azon állásfoglalásaira, miszerint szükség van a dániai autóbusz-üzemeltetés jelentős piaci részesedés tekintetében történő jogi szabályozására. A piackorlátozó intézkedésekkel kapcsolatos spekulációk fényében az Arriva elveszítette a Combust felvásárlásához fűződő érdekét. Ugyanakkor hangsúlyozta, hogy az esetleges piaci korlátozások bevezetésének függvényében hosszú távon továbbra is érdekelné a Combust akvizíciója.

A Combust értékesítésének előkészítését célzó szerkezetátalakítás: az 1999. májusi tőkeinjekció

- (48) 1999 áprilisában a Combust szerkezetátalakítása igen sürgetővé vált, mivel a dán éves számviteli törvény értelmében a Combustnak 1999 májusának vége előtt meg kellett tartania rendes éves közgyűlést („a közgyűlés”) és be kellett nyújtania 1998. évi auditált beszámolóját. Az éves mérleget legkésőbb 14 nappal a közgyűlés előtt a sajtó és a köz előtt nyilvánosságra kellett hozni.

- (49) A vállalat pénzügyi helyzete olyannyira feszült volt, hogy a könyvelők kijelentették, hogy az éves beszámolót nem lehet a vállalkozás folyamatosságára vonatkozó elvvel kapcsolatos fenntartások nélkül közzétenni. A könyvelők megvizsgálták a vállalat szerződéseit, és azok alapján megközelítőleg 65 millió DKK injektálására lett volna szükség a veszteséges szerződések fedezésére: ennek alapján a társaság tekintetében vagyongfelügyelő kirendelésére lett volna szükség, ha nem kerül sor további tőke-befecskendezésre. Ezen túlmenően küszöbön állt a kockázat, hogy kötelező jelleggel meg kell váltani több, pénzügyi intézményekkel meglévő hitelszerződést, amelyek mindegyike tartalmazott egy, a mérleg összege 10 %-ának, de legalább 125 millió DKK-nak megfelelő összegű minimális alapvető tőkével kapcsolatos szerződéses követelményt.
- (50) 1999 áprilisában a dán közlekedési minisztérium jogi tanácsadót jelölt ki a Kromann és Münter személyében, hogy segítsen a Combust pénzügyi problémáinak megoldásában. A jogi tanácsadó 1999 májusának közepén kiadott feljegyzésében 300 millió DKK értékű tőkeinjekciót javasolt. E feljegyzés alapján a közlekedési minisztérium 1999. május 21-én bizalmas törvényjavaslatot terjesztett a dán parlament pénzügyi bizottsága elé, amelyben 300 millió DKK összegű tőkeinjekciót javasolt. A törvényjavaslatot a pénzügyi bizottság többsége 1999. május 27-én jóváhagyta ⁽¹⁹⁾.
- (51) A Combust pénzügyi helyzetét illetően a törvényjavaslat kijelentette, hogy a vállalatnak 1998-ban több alkalommal is ki kellett igazítania az 1998. évi eredményekkel kapcsolatos várakozásait. A legutóbbi időszakban, a Combust összes részvényének eladásáról szóló törvény 1998. decemberi elfogadását követően jelentős romlás következett be a társaság pénzügyeiben.
- (52) A törvényjavaslat ezenkívül kijelentette, hogy a Combust esetében küszöbön áll a vagyongfelügyelő kirendelése vagy a fizetéseképtelenség nyilvánítás, de a tőkeinjekció biztosítaná a társaság fennmaradását egy későbbi értékesítés céljából. A becslések szerint a társaság hitelszerződéseiben kikötött stabilitási követelmény, valamint az adósság és a saját tőke megfelelő arányával kapcsolatos szükséglet fényében nagyságrendileg 300 millió DKK összegű tőkeinjekcióra volt szükség.
- (53) A törvényjavaslat kijelentette továbbá, hogy folytatni kell a Combust értékesítésével kapcsolatos lehetőség vizsgálatát. Valószínűtlennek ítélték, hogy az államnak rövidtávon megtérülhetne a befektetett tőke. A tőkeinjekció célja a társaság jövőbeni működésének, valamint a rendelkezésre álló tőke elégséges szintjének biztosítása volt.
- (54) A törvényjavaslatot a pénzügyi bizottság többsége 1999. május 27-én jóváhagyta.

⁽¹⁹⁾ A 300 millió DKK összegű tőkeinjekcióról szóló 1999. május 21-i törvényjavaslat. A pénzügyi bizottság 1999. május 27-én fogadta el.

A Combust eladására tett második, sikeres kísérlet**A második piacvizsgálat**

- (55) Miután 2000 májusában a közgyűlés jóváhagyta a Combust 1999. évi éves beszámolóját, 2000 tavaszán újrakezdődött az értékesítési folyamat. Az Alfred Berg továbbra is pénzügyi tanácsadóként, a Kromann és Münter pedig jogi tanácsadóként működött közre az értékesítési tárgyalásokban.
- (56) 2000 júliusának közepén az Alfred Berg elkészítette a Combust indikatív értékelését. Az Alfred Berg úgy ítélte

meg, hogy a hagyományos értékelési módszerek a nagymértékű bizonytalanság miatt a Combust esetében nem alkalmazhatók. A tanácsadók értékelésüket a társaság eredményeinek – az árbevételek alakulásával és a szerkezetátalakítási intézkedésekkel kapcsolatos súlyozott feltételezések alapján – 2004-ig történő kivetítésére alapozták. Kiszámították a társaság jövőbeni értékét. Figyelembe vették a köztes időszakban jelentkező esetleges nyereségeket/hiányokat és a vállalat jövőbeni negatív nettó mérlegének hatását is. A tényleges forgalmi értéket a számított jövőbeni forgalmi érték visszaszámításával határozták meg. A következő táblázat megmutatja ezen értékelés eredményét.

4. táblázat

A Combust Alfred Berg általi értékelésének összefoglalása

	Forgatókönyv			
	Legkedvezőtlenebb	Semleges/negatív	Semleges/pozitív	Legkedvezőbb
Feltevés:				
Forgalom	Változatlan	Változatlan	Növekvő	Növekvő
Bruttó nyereség	Változatlan	Változatlan	Változatlan	Növekvő
Javító intézkedések	Nincs	Van	Van	Van
A saját tőke értéke millió DKK-ban (2005. július)	÷ 1 116,2	÷ 431,9	6,0	674,2
A saját tőke jelenlegi értéke millió DKK-ban (10 % leszámítolás)	÷ 693,1	÷ 268,2	3,7	418,6

Forrás: A pénzügyi tanácsadók indikatív értékelése.

- (57) A következő kiegészítő észrevételek szükségesek az értékelés megértéséhez: A „változatlan forgalom” azt feltételezi, hogy a koppenhágai térségbeli szerződéseket azok lejártakor nem váltják fel új szerződések, míg a megyékben meglévő szerződések változatlanok maradnak. A „növekvő forgalom” azt feltételezi, hogy a koppenhágai térségben meglévő szerződések lejártával egyidejűleg a megyékben nő a forgalom. Az új vezetés által elfogadott javító intézkedések hatásainak eredménye a feltevés szerint 2002-től évente 48,7 millió DKK. A táblázat azt mutatja, hogy a Combust értékét igen negatívként kellett értékelni, különösen mivel a növekvő forgalommal és bruttó nyereséggel, valamint a javító intézkedések ilyen rövid időn belüli végrehajtásával kapcsolatos feltevéseket nehezen megvalósíthatónak kellett tekinteni.

- (58) A privatizációs folyamat során fontos kérdés volt az autóbussz-üzemeltetőkre vonatkozó piackorlátozó intézkedések bevezetésével kapcsolatos politikai vita. A dán parlament közlekedési bizottsága jelentést kért a dán autóbusszpiacra végbemenő koncentrációról és a versenyről: ezt 1999 őszén a dán versenyhivatal, pénzügyminisztérium és közlekedési minisztérium képviselőiből álló munkacsoport készítette el. A jelentés szerint a regionális

és helyi autóbussz-szolgáltatások többsége közbeszerzési szerződés tárgyát képezte, a piacot a folyamatos koncentrációs folyamat ellenére a vállalkozók közötti éles verseny jellemezte, és nem volt jele annak, hogy egyetlen vagy egy bizonyos vállalkozó a verseny kárára uralná a piacot. A munkacsoport arra a következtetésre jutott, hogy a dán autóbusszpiacról készített értékelésük alapján nem szükséges piackorlátozó intézkedések bevezetése. A jelentésre reagálva a közlekedési bizottság 1999 őszén nyilatkozatot tett közzé, amelyben jóváhagyta a jelentés következtetéseit, és megismételte, hogy nem volna helyénvaló piackorlátozó intézkedések bevezetése.

- (59) Ekkor a dán kormány ismét felvette a kapcsolatot több potenciális vásárlóval. A Combust pénzügyi helyzetének bemutatása után két potenciális vevő nyilatkozott úgy, hogy érdekelné a Combust részvényei 100 %-ának megvásárlása. Egy harmadik vevő óvatosabb érdeklődésének adott hangot.
- (60) Az egyik érdeklődő vásárló az Arriva volt, amelynek indikatív ajánlata 200–250 millió DKK összegű negatív eladási érték volt.

- (61) A másik érdeklődő vásárló a Metroline volt. Ajánlata első pillantásra vonzóbbnak tűnt, mivel 10–24 millió DKK nagyságrendű pozitív ajánlatot tett a részvények megvásárlására. A Metroline azonban hozzátette, hogy a vállalat pénzügyi bemutatása során tudomásukra jutott több olyan szempont, amelyet szeretnének részletesebben megvizsgálni.
- (62) Az Alfred Berg 2000. október 18-án arról tájékoztatta a dán kormányt, hogy megkapta a Metroline felülvizsgált ajánlatát, amely a Combust felvásárlására most 500 millió DKK negatív ár ellenében tett ajánlatot. Ezen túlmenően a Metroline több garanciát is kért.
- (63) Ezen ajánlat benyújtása után az Alfred Berg javasolta a harmadik érdeklődő vásárlóval folyamatban lévő általános megbeszélések felfüggesztését, mert érdeklődését nem ítélte elégségesnek. Az irányító testület felkérte az Alfred Berget, hogy az értékesítési lehetőségek megvizsgálása céljából vegye fel a kapcsolatot az Arrivával, amely indikatív ajánlata immár egyértelműen kedvezőbb volt a Metroline-énál.

Az Arrivával folytatott tárgyalások

- (64) 2000. november 3-án az Arriva Alfred Bergnek írt levelében bejelentette, hogy a társaság befejezte az átvilágítást és most már javaslatot tud tenni a folyamat továbbvitelére. Az Arriva a levélben rámutatott, hogy az értékelés során együttműködött a Connexszel. Az Arriva előzőleg értesítette a pénzügyi tanácsadókat a két autóbuszvállalat együttes érdeklődéséről.
- (65) A javaslat szerint az Arriva felajánlotta, hogy 100 DKK-t fizet a Combust összes részvényéért. Az ajánlatnak feltétele volt, hogy a közlekedési minisztérium által 1999-ben injektált 100 millió DKK összegű kölcsöntőkéket saját tőkévé

konvertálják és a Combustba további 290 millió DKK összegű tőkét fecskendezzenek be. Az ajánlat feltétele volt továbbá, hogy tőkeinjekcióval fedezzék a társaság mérlege minden, az utólagos átvilágítás során tévesnek bizonyuló tételének szükséges korrekcióját. Az Arriva idézett néhány példát ezekre a kiigazításokra, amelyek összege máris elérte a mintegy 109 millió DKK-t. Az Arriva 2000. november 8-át tűzte ki a dán kormánnyal való megállapodás határidejeként.

- (66) Amikor a pénzügyi tanácsadók megvizsgálták az Arriva ajánlatát, abból kiderült, hogy ahhoz további 399 millió DKK-t kellene befecskendezni a Combustba, ezenfelül a közlekedési minisztériumnak saját tőkévé kellene alakítania a 100 millió DKK összegű alárendelt kölcsönt, így az állam vesztesége összesen 499 millió DKK lenne. Ezen túlmenően elveszítették volna a Combust saját tőkéjének fennmaradó részét, amelyet 2000. szeptember 30-án 38 millió DKK-ra becsültek.
- (67) A közlekedési minisztérium és a pénzügyminisztérium túl alacsonynak találta az Arriva ajánlatát. Másfelől egyetlen korábbi komoly ajánlat sem volt jobb az Arriváénál. A Metroline ugyanazt a negatív árat kérte, mint az Arriva (azaz mintegy 500 millió DKK-t), a harmadik érdeklődő vevő pedig csak körülbelüli és nem kötelező jellegű ajánlatot tett mintegy 350 millió DKK összegű negatív árra.
- (68) Úgy határoztak, hogy első lépésben a közlekedési minisztérium felveszi a kapcsolatot az Arrivával és megpróbálja felemelni a társaság által a Combust felvásárlására ajánlott árat. A minisztérium ugyanakkor több forgatókönyvet is kidolgozott a Combust felszámolására, illetve továbbfejlesztésére. A forgatókönyvek nem a társaság közvetlen értékelésére irányultak, hanem a társaság likviditási szükségleteinek kiszámítására különféle körülmények között, összevetve az Arriva ajánlatával. A kalkulációnak a Combust, valamint a társaság könyvvizsgálói és jogszabályi által jóváhagyott eredménye az alábbi táblázatban látható.

5. táblázat

A Combust felszámolásával/továbbfejlesztésével kapcsolatos forgatókönyvek

Forgatókönyv	Likviditás az időszak végén (millió DKK)	Megjegyzés
Fokozatos felszámolás 5 év alatt	– 331	Bizonytalan forgatókönyv
Fenntartás újabb és kedvezőbb szerződésekkel, 6 évig	– 315	Még bizonytalanabb forgatókönyv
Fenntartás 1 évig, az esedékes adósság újrafinanszírozása nélkül	71	Ehhez többek között 107 millió DKK értékű új bankhitelre volna szükség. Időnyerésre alkalmas, de az értékesítési helyzet utána várhatóan változatlan maradna.
Csődeljárás	– 649	Összes veszteség, osztalék 35–40 %. A hitelezők 280–300 millió DKK-t veszítenének.
Az Arriva ajánlata	– 399	

Forrás: Közlekedési Minisztérium

- (69) Egy belső feljegyzés szerint a minisztérium úgy ítélte meg, hogy a forgatókönyvekből az derül ki, hogy a hitelezők semmit sem nyerhetnek a társaság fenntartásából, függetlenül attól, hogy annak a célja a fokozatos felszámolás vagy a működés továbbvitele, mivel egyik forgatókönyv sem jelentősen kedvezőbb az Arriva ajánlatánál. A jövőt illető bizonytalanság miatt a hitelezők valószínűleg a gyors értékesítést részesítene előnyben.
- (70) Ezenkívül a forgatókönyvek a minisztérium véleménye szerint azt is szemléltették, hogy az Arriva ajánlata valószínűleg a Combust rövid távú pénzügyi helyzetén, semmint a társaság tényleges értékelésén alapul. Összességében ebben a helyzetben valószínűleg nehéz lenne meggyőzni az Arrivát arról, hogy a minisztériumnak kedvezőbb alternatívák állnak rendelkezésére a fokozatos felszámolás vagy a működtetés fenntartása formájában.
- (71) A feljegyzésben hangsúlyozták, hogy nem teljes mértékben kizárható, hogy a fokozatos felszámolás, valamint az autóbusz-szolgáltatási szerződések kisebb (földrajzi jellegű) csomagokban a helyi autóbustársaságoknak történő, fokozatos értékesítése együttesen tényleges alternatívát jelenthet a felvázolt forgatókönyvek mellett. Ezt a forgatókönyvet nem vizsgálták meg részletesen, de szintén igen bizonytalan kimenetelű volt, mivel a Combust szerint valószínűleg több helyi autóbustársaság is érdeklődne, de a legjobb esetben is csak néhány rendelkezne a kellő pénzügyi erővel még a kisebb részletek átvételéhez is.
- (72) A minisztérium arra a következtetésre jutott, hogy ha az Arriva ajánlatát sikerül 290 millió DKK negatív ár alá csökkenteni, egyértelműen ez jelentené a legjobb alternatívát a hitelezők szempontjából.
- (73) E tárgyalások eredményeképpen 2000. november 21-én megállapodás született: szándéknyilatkozatot írtak alá a Combust Arrivának történő értékesítéséről, amelyet a dán közlekedési minisztérium mint a Combust eladója, az Arriva mint a Combust vevője, valamint a Combust kereskedelmi magánhitelezői írtak alá.
- (74) A szándéknyilatkozat a következő fő elemeket tartalmazta:
- Az állam 100 DKK-t kap a Combust összes részvényének (100 %) átadásáért.
 - Előzőleg az állam a 100 millió DKK összegű alárendelt kölcsöntőkéit saját tőkévé konvertálja.
 - A Combust alapvető tőkéjét további 240 millió DKK-val erősítik fel akár új saját tőke injektálása, akár banki adósság leírása vagy konverziója formájában.
- Az állam ezenfelül összesen 57,5 millió DKK összegű korlátozott garanciát nyújt egyrészt i) egy 22,5 millió DKK összegű, az esetleges környezeti költségekre nyújtott garancia formájában, amelyet olyan mértékben hívnának le, amennyivel ezek a költségek meghaladnák a társaság által környezeti költségekre már elkülönített 10 millió DKK-t, másrészt ii) egy legfeljebb 35 millió DKK összegű, mindenre kiterjedő garancia formájában, ideértve a társaság saját tőkéjének a vezetőség által 2000 szeptemberében közzétett mérleghez képest történő kiigazítását, valamint más kötelezettségvállalásokat.
 - Az állam korlátlan garanciát nyújt az Arrivának az átruházás előtti időszakból eredő minden adókövetelés tekintetében, a volt munkavállalók követeléseivel és a Combust International vállalat Combust általi előzetes eladásával összefüggő minden veszteség tekintetében, valamint minden olyan pénzügyi veszteség tekintetében, amelyet az Arriva bizonyíthatóan a hamarosan esedékes könyvvizsgálói jelentésből eredően szenved el.
 - Az átruházást 2001. január 1-jei hatállyal hajtják végre.
 - A megállapodás feltétele, hogy mind a közlekedési vállalatok, mind a dániai Közúti Biztonsági és Közlekedési Ügynökség jóváhagyja a Combust autóbusz-szolgáltatásainak az új tulajdonos általi átvételét, valamint a versenyjogi hatóságok jóváhagyása.
- (75) A szándéknyilatkozatban közös megegyezéssel rögzített folyamat úgy folytatódott, hogy a dán parlament pénzügyi bizottságának és az Arriva vezetésének jóváhagyását követően a közlekedési minisztérium és az Arriva végső megállapodást köt a fenti iránymutatásokkal összhangban. Az üzletet csak akkor kötnék meg, ha minden szükséges külső jóváhagyást megszereztek, de legkésőbb február 1-jén.
- (76) A szándéknyilatkozat kiterjesztéseként a közlekedési minisztérium a hitelezőkkel is tárgyalta a 240 millió DKK összegű tőkeinjekció megosztásáról. Megállapodtak abban, hogy a dán kormány 140 millió DKK összegű új saját tőkét fecskendez a társaságba, a hitelezők pedig vagy 100 millió DKK összegnek megfelelő értékű saját tőkévé konvertálják az adósságokat, vagy ezen összeget leírják az adósságból.
- (77) A feljegyzésben a dán kormány vállalta, hogy a vételárát kiigazítja (legfeljebb 35 millió DKK összegben), ha a társaság mérlege 2000. december 31-én 31,8 millió DKK-nál kevesebb tőketartalékot mutat, márpedig a vezetőség a szándéknyilatkozat aláírásakor ezt valószínűnek tartotta. A 2000. december 31-i állapot szerint a tőketartalék végül 10,3 millió DKK lett. Ezért a dán kormánynak 20,5 millió DKK-t kellett kifizetnie az e garancia keretében vállalt kötelezettségei teljesítése céljából.

- (78) Az Arriva átvette a Combust fennmaradó kötelezettségeit, amelyek értéke akkor 208 millió DKK volt. Az Arriva e kötelezettségeket a Combust megvásárlása után azonnal kifizette és az anyavállalatától, az Arriva plc-től felvett hitellel váltotta ki.
- (79) A tárgyalások során az Arriva eredeti ajánlatához képest a dán kormány az alábbi jelentős változtatásokat érte el:
- A Combust hitelezői beleegyeztek a szerkezetátalakítási folyamatban való részvételbe adósságuk részleges leírásával (összesen 100 millió DKK).
 - A 290 millió DKK összegű tőkeinjekció-szükséglet 240 millió DKK-ra csökkent.
 - A megállapodás tartalmazott összesen 57,5 millió DKK összegű korlátozott, illetve több korlátlan garanciát.
 - A dán kormány garantálta, hogy a Combust nettó vagyona 2000. december 31-én, a leírások stb. utáni kiigazítások után, elérje a 31,8 millió DKK-t.
 - Az Arriva elismerte, hogy az összesen 109 millió DKK összegű kiigazítással kapcsolatos (a 2000. november 3-i ajánlatban említett) igény már nem érvényes.
- (80) Összességében a közlekedési minisztérium sikeresen járt el a szándéknyilatkozat tartalmával kapcsolatos tárgyalások során, amennyiben a 2000. november 3-i ajánlathoz képest jelentős mértékben csökkentette az Arriva által igényelt árat.

A dán parlament pénzügyi bizottságának jóváhagyása és értékesítés az Arrivának

- (81) Egy 2000. december 13-i bizalmas törvényjavaslatban a közlekedési minisztérium a pénzügyi bizottság jóváhagyását kérte ahhoz, hogy az állam eladhassa a Combust minden részvényét. A pénzügyi bizottság ugyanazon a napon többséggel jóváhagyta a bizalmas törvényjavaslatot.
- (82) A „részvényeladási megállapodást” 2001. január 15-én írták alá; a Combust 2001. április 2-án átruházták az Arrivára, miután az eredeti bizottsági határozatot 2001. január 1-jei visszamenőleges hatállyal elfogadták. A „lezárásra” 2001. április 2-án került sor a közlekedési minisztérium és az Arriva között.
- (83) A részvényeladási megállapodás korábbi változata, amelyet a dán kormány 2000. december 18-án megküldött a Bizottságnak, tartalmazott egy olyan záradékot, amely szerint a dán kormány az Arriva helyett garanciát vállal a közintézményektől (például a versenyhivataltól vagy az EU Bizottságtól) érkező reklamációkra. A dán kormány

2001. január 23-án kelt levelében tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy ezt a záradékot a végleges részvényeladási megállapodásba nem foglalták bele. A változtatás oka az volt, hogy „a dán kormány úgy döntött, hogy a lezárás előtt kéri az illetékes hatóságok jóváhagyását”.

A dán Számvevőszék értékelése

- (84) Az értékesítési folyamatról a dán Számvevőszék különjelentést készített ⁽²⁰⁾.
- (85) A jelentés következtetései között (60. oldal) a következő kijelentést teszik:

„A dán Számvevőszék vizsgálata azt mutatta ki, hogy az Arriva ajánlata alacsony volt, de nem volt egyetlen jobb komoly ajánlat sem.

A dán Számvevőszék megállapította, hogy a közlekedési minisztérium vizsgálódásai szerint a Combust részvényeinek teljes eladása kedvezőbb volt, mint a társaság fokozatos felszámolása vagy vagyonfelügyelő kirendelése.

A dán Számvevőszék megállapította, hogy a közlekedési minisztérium által a részvények eladásának előkészítése és végrehajtása során tett megfontolások megalapozottak voltak. A közlekedési minisztériumnak tárgyalások útján sikerült csökkentenie az Arriva által a részvények átvételéért kért árat, és szintén tárgyalásos úton sikerült bevonnia a társaság hitelezőit a részvényekkel kapcsolatos megállapodásba. A rendelkezésre álló értékelések és információk alapján a dán Számvevőszék arra a következtetésre jutott, hogy a megállapodás kielégítőnek tekinthető. Ezért szükséges volt, hogy az állam az adásvételi megállapodással összefüggésben 140 millió DKK-t injektáljon a Combustba, és mintegy 58 millió DKK összegben garanciát vállaljon a társaság nevében.”

A Combust 50 %-ának továbbértékesítése a Connex részére

- (86) Az eljárás megindításáról szóló határozat (66) preambulumbekezdésében a Bizottság kétségeinek adott hangot azt illetően, hogy a Combust valóban piaci áron értékesítették-e az Arrivának. Ezeket a kétségeket különösen arra az észrevételre alapozták, hogy a dán sajtó szerint 2001. május 1-jén, kevesebb mint egy hónappal a dán kormány és az Arriva közötti adásvételi szerződés aláírása után a Combust 50 %-át 223 millió DKK-ért adták el a Connexnek.

⁽²⁰⁾ A 10/01. sz. jelentés: A Combust A/S, 1995–2001. A jelentés 49–60. oldalán részletes beszámoló olvasható az értékesítési folyamatról, az Arriva ajánlatáról és az ezzel kapcsolatban nyújtott garanciákról.

- (87) A dán kormány és az Arriva további tényadatokat közölt ezzel kapcsolatban a Bizottsággal.
- (88) Az Arriva és a Connex közötti tárgyalási folyamat 2000-ben kezdődött el. Az Arriva és a Connex 2000. október 10-én európai vezetői szintű „egyetértési megállapodást” írt alá, amely meghatározta a felek közötti együttműködés elveit a Combust átvételének előkészítése során. A kezdeti elgondolás az volt, hogy a két vállalat együttes ajánlatot nyújt be.
- (89) E szándéknyilatkozat aláírását megelőzően az Arrivához hasonlóan a Connex is részt vett az Alfred Berg által folytatott szűrési folyamatban, de a társaság úgy döntött, hogy egyedül nem megy tovább. Az „egyetértési megállapodással” összhangban mindkét fél hozzáférést kapott az adatszobához, a társaság értékének felbecslése és a vásárlással járó kockázatok felmérése érdekében.
- (90) Az Arriva és a Connex kicserélte az adatszobával kapcsolatos tapasztalatait és nyilvánvalóvá vált, hogy jelentős különbségek vannak a két vállalat Combusszal kapcsolatos várakozásai és értékelése között. Az Arriva mintegy 300 millió DKK negatív értékre, a Connex pedig mintegy 700–1 000 millió DKK negatív értékre becsülte a Combust.
- (91) Mivel a vásárlással összefüggő kockázatok tekintetében ilyenformán alapvetően eltért a felek véleménye, megszakadtak a társaság felosztásával kapcsolatos tárgyalások, és az Arriva egyedül folytatta a tárgyalásokat a dán állammal. Amint fent olvasható, e tárgyalások eredményeképpen 2001 májusában végül sikerült a Combust eladni az Arrivának.
- (92) 2000 decemberének végén újrakezdődtek az Arriva és a Connex közötti tárgyalások, ezúttal a Combust egyes vagyoni eszközei (azaz szerződések és autóbuszok) Connexnek történő értékesítése kapcsán. A Connex teljes körű hozzáférést kapott az összeállított átvilágítási anyaghoz, és az Arriva beavatta a Connexet az Arriva által kidolgozott üzleti megfontoláscsomag részleteibe. Ebben a helyzetben a felek 230 millió DKK összegű „Head of Terms” megállapodást kötöttek, amelyet 2001. február 21-én írtak alá. Ez az érték az érintett aktívák (autóbuszok és infrastruktúra, valamint a meglévő veszteséges közszolgáltatási szerződések, különösen a koppenhágai térségben) könyvvértékének felelt meg.
- (93) További tárgyalások után, amelyek során elkészítettek egy részletes pénzforgalom-elemzést is, a 2001. április 30-án aláírt adásvételi szerződésben foglalt végleges ár 113,9 millió DKK volt. Az adásvételi ár lefelé történő kiigazításának az az oka, hogy a pénzforgalom-elemzés szerint a folyamatban lévő közszolgáltatási szerződésekből eredő veszteségek jóval magasabbak voltak az eredeti várakozásoknál.

Következésképpen az Arrivának teljes mértékben fel kellett használnia a Combust könyveiben a veszteséges közszolgáltatási szerződésekre elkülönített tartalékokat.

- (94) Az eljárás megindításáról szóló határozat (118) preambulumbekezdésére válaszul – amelyben a Bizottság azt a kérdést feszegeti, jogosan adta-e el az Arriva a szerződéseket, amikor jogi záradékok akadályozták a szerződések felbontását – a dán kormány kifejtette, hogy a szerződések eladása egyértelműen szolgáltatóváltást von maga után, amihez szükség van a szolgáltatást igénybe vevő fél (a települések és a megyék) beleegyezésére, amellyel az autóbuszszolgáltatást az előzőleg rögzített árakon és feltételek mellett kell nyújtani. A szerződések Arriváról Connexre történő átruházása esetén az érintett települések és megyék hozzájárulásukat adták a művelethez.

2.1.3. AZ 1999. ÉS 2001. ÉVI SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

- (95) Az 1999. és 2001. évi tőkeinjekciókat szerkezetátalakítási intézkedések kísérték. Ezeket a következő szakaszok írják le részletesen.

Az 1999. évi szerkezetátalakítási intézkedések

- (96) A dán hatóságok 2007 áprilisában négy külön feljegyzést nyújtottak be a Bizottságnak. Közülük hármat – az 1999. április 26-án, 1999. május 15-én és 1999. május 18-án kelteket – a Kromann és Münter, egyet – egy szintén 1999. május 18-án kelt feljegyzést – a KPMG készített. A dán hatóságok úgy ítélik meg, hogy a KPMG feljegyzése írja le az 1999. évi tőkeinjekcióhoz kapcsolódó megvalósult szerkezetátalakítási tervet, a Kromann és Münter három feljegyzése pedig a pénzügyi szerkezetátalakítási tervet.

A KPMG feljegyzése

- (97) A KPMG, a Combust egyik könyvelőcége, 1999 májusában megvizsgálta egyes kiválasztott autóbussz-szerződések jövedelmezőségét. Eredményeit egy 1999. május 18-án kelt feljegyzésben (címe: „Egyes kiválasztott közlekedési szolgáltatási szerződések jövedelmezősége az 1999 és 2001 közötti időszakban”) bocsátotta rendelkezésre.
- (98) A vizsgálat a Combustnak – az 1999 és 2001 közötti időszakra a Combust igazgatósága által 1998 novemberében jóváhagyott, majd a vezetőség által 1999 áprilisában kidolgozott becsült költségvetés szerint kiigazított – működési költségvetéseire alapult. A könyvelők a feljegyzésben kijelentették, hogy az elvégzett munka nem költségvetési vizsgálat volt. A feljegyzés szerint ez azt jelentette, hogy a könyvelők nem értékelték, hogy a költségvetések egészében véve tartalmaztak-e minden, a Combust várható fejlődésének független értékeléséhez szükséges információt, illetve hogy a költségvetések a legvalószínűbb fejlődést tükrözték-e.

(99) A könyvelők feljegyzésükben kijelentették, hogy a jövedelmezőséget szerződésenként nem, hanem inkább autóbusz-szolgáltatási térségként lehet értékelni. Ilyen módon az autóbusz-szolgáltatási terület értékelése egyidejűleg az ahhoz kapcsolódó autóbusz-szolgáltatási szerződések

közvetett értékelését is jelentette. A könyvelők öt autóbusz-szolgáltatási terület tekintetében vizsgálták meg a működési költségvetést.

(100) A vizsgálat összefoglalását a 6. táblázat tartalmazza.

6. táblázat

Az 1999 és 2001 közötti időszak halmozott költségvetése

millió DKK

	Nettó forgalom	Ellensúlyozó tartalékok előtti eredmény	Bevétel (1998)	Adózás előtti eredmény
Koppenhágai szolgáltatási terület	927,1	– 90,0	60,0 ⁽¹⁾	– 30,0
Sjælland-i szolgáltatási terület	230,4	4,8		4,8
Århusi szolgáltatási terület	353,3	19,8		19,8
Vejlei szolgáltatási terület	351,0	0,5		0,5
Fyni szolgáltatási terület	371,6	4,7		4,7
Kiválasztott szolgáltatási területek összesen	2 233,4	– 60,2		– 0,2
Más szolgáltatási területek összesen	725,2	34,4		34,4
Általános költségek		– 77,4		– 77,4
Szolgáltatási területek és általános költségek összesen	2 958,6	– 103,2	60	43,2
Korszerűsítés és ésszerűsítés		105,9		105,9
Várható következő eredmény	2 958,6	2,7	60	62,7

⁽¹⁾ lábjegyzet: 2002-ben további 5 millió EUR értékű tőkebevitel szükséges.

Forrás: Az „Egyes kiválasztott közlekedési szolgáltatási szerződések jövedelmezősége az 1999. és 2001. közötti időszakban” című feljegyzés.

(101) A táblázatból kiderül, hogy a Combus igazgatóságának várakozásai szerint az 1999 és 2001 közötti időszak teljes eredménye 62,7 millió DKK nyereség lett volna.

(102) A táblázat azt mutatja, hogy az autóbusz-szolgáltatási területek működési költségvetései és általános költségei 103,2 millió DKK veszteséget mutattak. A vezetőség 1999 áprilisában a megvalósított és tervezett korszerűsítési és ésszerűsítési intézkedések fényében úgy becsülte, hogy 1999 és 2001 között mintegy 105,9 millió DKK összeg takarítható meg. Ezek a költségtakarékossági intézkedések a következők voltak:

- a közalkalmazottakkal összefüggő megtakarítások, a jogviszonyuk közalkalmazottiról rendes alkalmazottira történő megváltoztatása folytán,
- a táppénz csökkentése,
- a közalkalmazottak közötti logisztika javítása,
- a feladattervezés javítása,
- az igazgatási személyzet létszámának csökkentése,
- a fenntartási költségek csökkentése,
- a beszerzési költségek csökkentése,
- a társaság központi irodájának átszervezése.

(103) A becsült megtakarításokat nem osztályozták autóbusz-szolgáltatási területenként, de a feljegyzés szerint az igazgatóság úgy ítélte meg, hogy annak igen jelentős része a koppenhágai szolgáltatási területen keletkezhet.

A Kromann és Münter feljegyzései

(104) A Kromann és Münter három feljegyzése megállapítja, hogy a jogi tanácsadó cég és a könyvelők megvizsgálták a társaság szerződéseit egy kiválasztott, reprezentatív részének jövedelmezőségét a vállalat működésének értékelése céljából, és hogy e vizsgálat után további mintegy 65 millió DKK tőke bevitelét ítélték szükségesnek a veszteséges szerződések azok lejártáig történő fedezésére. A társaság saját tőkéje ennek megfelelően 47 millió DKK-ra nőtt. Így nyilvánvalóvá lett, hogy a társaság nem képes a hitelszerződéseiben vállalt feltételek teljesítésére, és hogy az éves beszámolókat a könyvelők csak a vállalkozás folyamatoságára vonatkozó elvvel kapcsolatos fenntartásokkal tudják közzétenni, hacsak a helyzet nem változik jelentős mértékben.

(105) A tanácsadó véleménye szerint a társaság rekonstrukciójához nagyságrendileg 300 millió DKK összegű tőkeinjekcióra lenne szükség. Ezt az összeget a következők indokolják:

- A különböző bankhitelek stabilitási követelményei 1999. december 31-én 10 %-ról 20 %-ra nőnek, ami a tőke megnövelését teszi szükségessé ⁽²¹⁾,
 - Egy ilyen összegű tőkenövelés megfelelő adósság/saját tőke arányt eredményezne.
- (106) Az említett összegű tőkeinjekció a tanácsadó szerint lehetővé tenné a társaság pénzügyi helyzetének megoldását.

A 2001. évi szerkezetátalakítási intézkedések

- (107) A Combis Arrivának történő értékesítésének előkészítésével párhuzamosan a dán kormány felszólította az Arrivát, hogy készítse el a Combis üzleti és szerkezetátalakítási tervét. A dán kormány 2001. januárjában benyújtotta ezt a szerkezetátalakítási tervet a Bizottságnak. A dokumentum benyújtására két lépésben, 2001. január 8-án és 23-án került sor. A két benyújtott irat a folyamatban lévő NN 127/00. sz. ügy részét képezte, amely végül a Bizottság eredeti határozatához vezetett.
- (108) Ez a szerkezetátalakítási terv a következő elemekből állt:
- piactanulmány,
 - a Combis súlyos pénzügyi nehézségeihez vezető összes körülmény részletes ismertetése.
 - az annak biztosítása érdekében tervezett összes változtatás részletes ismertetése, hogy a társaság önállóan képes legyen minden költségének – így többek között a törlesztési és pénzügyi költségeinek – fedezésére, és a szerkezetátalakítási folyamat lezárása után képes legyen szembenézni a versenyhelyezettel.
 - a szerkezetátalakítás finanszírozásának részletes ismertetése.

Piactanulmány

- (109) A piactanulmány kijelenti, hogy a dán autóbuszpiac stabilizálódott az 1990-ben kezdődött dereguláció után.

⁽²¹⁾ Ezek a követelmények arról rendelkeztek, hogy a társaság saját tőkéjének 1998-ig legalább a mérleg 10 %-ának, 1999-től kezdve pedig legalább 20 %-ának kell lennie. 1998 végén a vállalat mérlege 1,24 milliárd DKK volt, és abban az évben (1999) a mérleg növekedésére lehetett számítani. Az 1999-re várható mintegy 25 millió DKK hiány mellett a saját tőke 1999 végére 20 millió DKK-ra csökkenne. Ha 1999 végén elkészül a mérleg, és annak összegét például 1,3 milliárd DKK-ban állapítják meg, a 20 %-os stabilitási követelmény legalább 260 millió DKK összegű saját tőkének felelne meg. A 300 millió DKK összegű tőkeinjekció után 60 millió DKK tartalék lenne, amely a tanácsadó szerint a társasággal kapcsolatos bizonytalanságokkal együtt aligha tekinthető túl nagyknak.

- (110) 1990 és 1997 között állandóan csökkentek az autóbuszszolgáltatások nyújtásához kapcsolódó árak. Ez a folyamat valószínűleg az 1990-es évek eleji piacmegnyitás következménye volt. Az árak a legalacsonyabb szintet 1997-ben érték el: azóta megállapodtak és mérsékelten, de rendszeresen emelkednek.

- (111) A teljes dán autóbusz-közszolgáltatási piacot 1999-ben négy nagy üzemeltető uralta. Ez a négy üzemeltető együttesen a közbeszerzési szerződések mintegy kétharmadát birtokolta ⁽²²⁾.

- (112) A Dán Versenyhivatal 2000-ben készített jelentése szerint, amelyre a piactanulmány hivatkozik, a dán autóbuszpiacot aligha fogja többletkapacitás jellemezni. Mivel a regionális és helyi hatóságok több mint 50 %-os arányban támogatják az autóbuszjáratokat, az autóbuszszolgáltatók csak akkor nyújtanak autóbuszszolgáltatást, ha megnyernek egy pályázatot. Ezért az üzemeltető csak akkor köt megállapodást az autóbusz-közlekedés megvalósításához szükséges autóbuszok és autóbuszvezetők számáról, ha egy közbeszerzési eljárás során közszolgáltatási szerződést nyer el.

- (113) A Dán Versenyhivatal jelentése azt is leszögezi, hogy alacsonyok a belépési küszöbök, mégpedig két tényező miatt:

- egyrészt a közszolgáltatási szerződésekre ötévenként írnak ki pályázatot, így minden egyes évben a piac mintegy 20 %-át próbálhatják megszerezni az új belépők,
- másrészt az autóbuszok és az alkalmazottak nem túl költségesek és a dán piacon könnyen fellelhetők.

- (114) Következésképpen a Dán Versenyhivatal megállapította, hogy a piacot a vásárlói kereslet határozza meg, amit az áraknak a dán autóbuszpiac deregulációját követő alakulása is szemléltet.

A pénzügyi nehézségekhez vezető körülmények részletes ismertetése

- (115) A Combis súlyos pénzügyi nehézségeihez vezető összes körülmény részletes leírásából kiderül, hogy a társaság pénzügyi nehézségeinek oka a Combis agresszív terjeszkedési politikája a dán autóbuszpiacon, különösen a koppenhágai térségben. A Combis rendkívül alacsony áron nyert el szerződéseket, ami pénzügyi problémákhoz vezetett. A terjeszkedési politika eredményeképpen a Combis nagyszámú veszteséges autóbuszszolgáltatást működtetett ⁽²³⁾.

⁽²²⁾ Combis 28 %, Arriva 25 %, City-Trafik 7 %, Linjebus 10 %.

⁽²³⁾ Lásd még a Combis-ítélet 87. pontját.

A tervezett változtatások részletes ismertetése

- (116) A 2001. január 8-i beadvány többek között ismerteti az Arriva által a Combust felvásárlása kapcsán teendő intézkedéseket és hozzájárulásokat.
- (117) A tervezett változtatások részletes ismertetése keretében a szerkezetátalakítási terv 6 költségtakarékossági intézkedést vázol fel, amelyeket az Arriva a Combust felvásárlása után meg kíván tenni. A szerkezetátalakítási terv figyelembe veszi a fenntartási és üzemanyagköltségek emelkedését, valamint néhány, a Combust szerkezetátalakításával összefüggő rendkívüli költséget is.
- (118) A felvázolt változtatások tekintetében a költségeket a Combust szerkezetátalakítása szempontjából működési, pénzügyi és rendkívüli költségként osztályozták.

A működési költségekben bekövetkező változások

- (119) A 7. táblázat röviden áttekinti a működési költségekkel kapcsolatos változásokat (növekedéseket és csökkenéseket).

7. táblázat

A várható működési költségek emelkedése, illetve csökkenése (DKK/év)

	millió DKK
Költségnövekedések	
A fenntartási költségek növekedése	– 28,0
Az üzemanyagárak emelkedése	– 3,0
	– 31,0
Költségcsökkentések	
A táppénz csökkentése	3,5
A javítási költségek csökkentése	7,0
A biztosítási költségek csökkentése	2,0
Üzleti létesítmények bezárása és értékesítése	3,0
A társaságok központjainak összevonása	39,0
	+ 54,5
Évi nettó hatás	+ 23,5

Forrás: Arriva

- (121) Ami a táppénzt illeti, a szerkezetátalakítási terv megerősíti, hogy a Combust alkalmazottai gyakrabban betegek, mint az Arriváéi. Az Arriva be kívánja vezetni saját módszereit a sok táppénzes napot igénybe vevő alkalmazottak ellenőrzésére. Ezáltal várakozásai szerint az Arriva akár 3,5 millió DKK összegű költséget takaríthat meg.
- (122) Az autóbusz-javítási és biztosítási költségek tekintetében az Arriva saját módszereit és biztosítási szerződéseit szándékozik bevezetni, hogy ezáltal csökkentse a Combust ilyen irányú költségeit. Az Arriva az alkalmazottak biztosításán várhatóan mintegy 2 millió DKK-t, a járműveken pedig mintegy 7 millió DKK-t takaríthatna meg.
- (123) Az igazgatási költségek csökkentését illetően az Arriva úgy véli, hogy a két társaság központi irodájának összevonása 2002-től mintegy 39 millió DKK összegű költségmegtakarítást eredményezhet.
- (124) Végül az Arriva eladna négy, az összeolvadás után feleslegessé váló autóbusz-telephelyet. Ezáltal várakozásai szerint évente 3 millió DKK költséget takarítana meg. Az Arriva által tervezett költségmegtakarítások összesen elérik az évi 54,5 millió DKK-t.
- (125) Az Arriva azonban a fenntartási költségek növekedésével is számol. A Combustól kapott információk szerint annak fenntartási költsége 2000-ben autóbuszonként 70 000 DKK volt. Az Arriva városi autóbuszonként akár 120 000 DKK, regionális buszonként 80 000 DKK költségre számít, így a fenntartási költségek növekedése elérheti a 28 millió DKK-t. Ezen túlmenően az Arriva várakozásai szerint az üzemanyagárak emelkedése is évente mintegy 3 millió DKK többletköltséget jelenthet.

A pénzügyi költségekben bekövetkező változások

- (120) A 7. táblázatban foglaltak szerint a működési költségeket a munkavállalók táppénzének, az autóbuszok javítási költségeinek, valamint a biztosítási és igazgatási költségeknek a csökkentésével, illetve a felesleges infrastruktúra értékesítésével kívánták csökkenteni.

- (126) A pénzügyi költségek várható csökkenését illetően az Arrivának szerződéses kötelezettsége a Combust teljes esedékes adósságának törlesztése a magánhitelezők részére.
- (127) Ilyen tekintetben az adásvételi szerződés kiköti, hogy a dán állam és a Combust kereskedelmi magánbefektetői részben leírják a Combust adósságát az Arrivának történő eladása előtt, így a társaságnak 208 millió DKK összegű tartozása marad fenn. Az Arrivának a társaság megvásárlását követően azonnal ki kell fizetnie ezt az esedékes tartozást.
- (128) A szerkezetátalakítási terv úgy rendelkezik, hogy az Arriva a magánhitelezői kölcsönöket csoporton belüli hitellel váltja ki. Ennek a csoporton belüli hitelnek az éves kamatfizetési kötelezettsége 13,5 millió DKK.

A rendkívüli költségekben bekövetkező változások

(129) A Combust szerkezetátalakításával összefüggő rendkívüli költségek az Arriva becslése szerint 35,6 millió DKK körül alakulnak a 2001/2002-es időszakban. Mintegy 15 millió DKK-t fordítanak az általános kiadások csökkentése miatt szükséges elbocsátásokra ⁽²⁴⁾. A fennmaradó összeg a két társaság IT-rendszereinek integrációját (5 millió DKK), az új autóbuszvezető-egyenruhák beszerzését (7,2 millió DKK), az összeolvadással és a szerkezetátalakítással összefüggő ügyvédi és gazdasági kiadásokat (7 millió DKK), valamint a szükséges kisebb kiadásokat (2,5 millió DKK) fedezi.

(130) Az Arriva oly módon is igyekszik költséget megtakarítani, hogy folyamatosan megszünteti a Combust veszteséges szerződéseit. Ezen túlmenően az Arriva javasolja tartalékok elkülönítését a koppenhágai és aalborgi szerződések lejáratával összefüggésben, mivel fennáll a kockázat, hogy ezek a városi autóbuszok nem használhatók más útvonalakon való közlekedésre, mivel vagy korszerűtlenek (Koppenhága esetében a tartalék összege 45 millió DKK lesz), vagy túlságosan sajtáságosak ahhoz, hogy más városban is használhatók legyenek (Aalborg esetében a tartalék összege 18 millió DKK lesz).

(131) A szerkezetátalakítási terv szerint az Arriva intézkedései eredményeképpen a Combust 2006-tól újra gazdaságilag életképes lesz. A 8. táblázat bemutatja a Combust forgalmával, valamint nyereségével/veszteségével kapcsolatos előrejelzéseket a 2000 és 2007 közötti időszakra.

8. táblázat

A forgalommal, valamint nyereséggel/veszteséggel kapcsolatos előrejelzések a 2000 és 2007 közötti időszakra

(millió DKK)

Év	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Forgalom	1 089	1 055	934	824	696	440	206	60
Nyeresség/ veszteség	- 118	- 66	- 59	- 53	- 43	- 21	+ 6	+ 2

A szerkezetátalakítás finanszírozásának ismertetése

(132) A szerkezetátalakítással összefüggő költségek finanszírozását az alábbiak segítségével biztosítják:

- a dán kormány által nyújtott szerkezetátalakítási támogatás,
- a Combust adósságának átszervezése, és

⁽²⁴⁾ E költségek a következőképpen oszlanak meg: vezetőségi elbocsátások költsége: 5,2 millió DKK, egyéb központi irodai elbocsátások költsége: 6,7 millió DKK, egyéb elbocsátási költségek: 2,0 millió DKK.

- a Combust és az Arriva saját hozzájárulása.

(133) A dán kormány hozzájárulását a privatizációs folyamat fenti leírása tárgyalja részletesen. A hozzájárulásokat összefoglaló táblázat a következő szakaszban található.

(134) A Combust magánhitelezőinek hozzájárulása 100 millió DKK összegű adósság leírásából állt.

(135) A Combust és az Arriva saját hozzájárulása az alábbi elemekből tevődött össze:

Arriva

- a fennmaradó hitel kifizetése, a társaság megvásárlása után azonnal,
- a szerkezetátalakítás költségeihez való 33,6 millió DKK összegű közvetlen hozzájárulás,
- a Combust 50 %-ának 113,9 millió DKK áron a Connex részére történő értékesítése az Arriva által,
- A 100 DKK összegű vételár.

Combust

- A szerkezetátalakítási tervben fent ismertetett megtakarítások.

2.1.4. A DÁN ÁLLAM ÁLTAL A COMBUSNAK NYÚJTOTT PÉNZÜGYI TÁMOGATÁS ÖSSZEFOGLALÁSA

(136) Az eredeti határozat 11. táblázatában, valamint az eljárás megindításáról szóló határozat (68) preambulumbeközdésében és 8. táblázatában a Bizottság összefoglalta a dán állam által a Combustnak kifizetett szerkezetátalakítási intézkedéseket. A számok látszólag nem egyeznek, ami azzal magyarázható, hogy az eredeti határozatban található 7. táblázat 2001-ben nettó jelenértéken, míg az eljárás megindításáról szóló határozat 8. táblázata reálértéken fejezi ki az összegeket.

(137) A dán kormány észrevételeiben felhívta a Bizottság figyelmét arra, hogy félrevezető a 100 millió DKK kétszeri szerepeltetése az eljárás megindításáról szóló határozat 8. táblázatában, mivel a Combust ezt az összeget csak egyszer kapta meg ⁽²⁵⁾. A Bizottság a dán kormány ezen észrevételének fényében az alábbi 9. táblázatnak megfelelően kiigazította a táblázatot.

⁽²⁵⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat 8. táblázata 5. sorának 3. oszlopát és 6. sorának 3. oszlopát.

9. táblázat

A dán állam által a Combustnak nyújtott pénzügyi támogatás helyesbített összefoglalása reálértéken

Támogatás típusa	Év	Összeg millió DKK
A nyitómérlegben a közalkalmazottakkal összefüggésben tett hozzájárulás (ezt a kifizetést az eredeti határozatnak az Elsőfokú Bíróság által támogatott része engedélyezte)	1995	140
A közalkalmazottak jogállásának megváltoztatásához nyújtott egyszeri kifizetés (ezt a kifizetést az eredeti határozatnak az Elsőfokú Bíróság által támogatott része engedélyezte)	1999	100
Tőkeemelés	1999	200
Alárendelt kölcsön	1999	100
(Ezt az alárendelt kölcsönt írták le 2001-ben)		
Tőkeemelés	2001	140
Garanciák (a részletekért lásd az alábbi 9. táblázatot)	2001 és utána	37,1
Összesen	1995–2001	717,1

(138) Az eljárás megindításáról szóló határozat 8. táblázatában a Bizottság megállapította a 2001-ben, az Arrivával kötött adásvételi szerződéssel összefüggésben nyújtott garanciák legnagyobb összegét.

(139) Az alábbi 10. táblázatban a maximális fedezeten túlmenően a Bizottság tájékoztatásul szerepelteti a garanciák kapcsán 2005. februárig valóban kifizetett összegeket is.

10. táblázat

A nyújtott garanciákhoz kapcsolódó igények és kifizetések.

Garancia	Maximális fedezet	Kifizetett összeg
Környezeti költségek	22,5 millió DKK	Kifizetés nem történt
Sajáttőke-csökkenés	35,5 millió DKK	20,5 millió DKK
A saját tőkével kapcsolatos garanciával összefüggő egyéb kötelezettségvállalások	0,9 millió DKK	0,9 millió DKK

Garancia	Maximális fedezet	Kifizetett összeg
A Combust átruházását megelőző időszakból fennmaradó adókövetelések	Korlátlan	6,2 millió DKK összeg kifizetésére nyújtottak be igényt (az ügy jelenleg a Nemzeti Adóügyi Bíróság előtt van)
Az előzőleg alkalmazott közalkalmazottakkal kapcsolatos veszteségek	Korlátlan	Igény nem érkezett, kifizetés nem történt
A Combust International (Comfort Bus Danmark A/S) értékesítéséhez kapcsolódó veszteségek	Korlátlan	9,5 millió DKK (a Comfort Bus Danmark A/S u/k osztalékfizetésének részleges visszafizetése)
A Combust A/S-szel kapcsolatos ellenőrzéssel összefüggő veszteségek	Korlátlan	Igény nem érkezett, kifizetés nem történt.
Összesen		37,1 millió DKK

(140) A két előző táblázat a következőképpen foglalható össze:

11. táblázat

Az állami támogatás összefoglalása.

Intézkedés és év	Összeg millió DKK	Megjegyzés
Tőkeemelés, 1999	200	
Alárendelt kölcsön, 1999	100	2001-ben leírták
Tőkeemelés, 2001	140	
Garancia címén kifizetett teljes összeg, 2001	37,1	A korlátozott garanciák felső összeghatára 58,9 millió DKK volt, ebből 21,4 millió DKK-t, a korlátlan garanciákból pedig 15,7 millió DKK-t hívtak le.
Összesen, 1999	300	1999. évi reálértéken kifejezve
Összesen, 2001	177,1	2001. évi reálértéken kifejezve

(141) A fenti számadatok kismértékben különböznek mind az eredeti határozat 7. táblázatában, mind az eljárás megindításáról szóló határozatban közöltektől. Az eltérések azzal magyarázhatók, hogy az eredeti határozat 2001. évi nettó jelenértékre konvertálta az adatokat, illetve sem az eredeti határozat, sem az eljárás megindításáról szóló határozat nem járt el következetesen a garanciák monetáris értékek kiszámítása során.

2.1.5. AZ ARRIVÁVAL/COMBUSSZAL KAPCSOLATOS FEJLEMÉNYEK A PRIVATIZÁCIÓ UTÁN

(142) Miután 2001. április 2-án megkötötték a részvényeladási megállapodást ⁽²⁶⁾, az Arriva a következőképpen járt el:

- A Combus 100 %-ban az Arriva leányvállalata lett.
- Egy 2001. április 11-i megállapodás útján az Arriva Scandinavia a/s, szintén az Arriva leányvállalata, egy 1 000 DKK névértékű Arriva Scandinavia részvényért különböző vagyoni eszközöket és pénzügyi kötelezettségeket szerzett meg a Combustól. A megállapodás tárgyát képező eszközöket és kötelezettségeket az adásvételi szerződés sorolja fel és határozza meg. Ezek kiterjednek a Combus könyveiben azon a napon nyilvántartott aktívák és passzívák összességére.
- 2001. május 1-jén az Arriva Scandinavia A/S 113,9 millió DKK készpénzáron átruházta a Connexre a társaság Arrivának történő eladásakor a Combus tulajdonában lévő vagyoni eszközök 50 %-át (azaz szerződéseket, autóbuszokat és infrastruktúrát) (a részletes magyarázatot lásd fent).

3. A BIZOTTSÁG KÉTSÉGEI

(143) Az eljárás megindításáról szóló határozat (121) preambulumbekzdésében a Bizottság öt kétségének adott hangot. Az első azzal függ össze, hogy az 1999. és 2001. évi szerkezetátalakítási intézkedések két külön intézkedést képeznek-e, vagy egyetlen intézkedésként kell azokat értékelni. A másik négy kétség tárgya a magánbefektető-teszt és annak értékelése, hogy a szerkezetátalakítási intézkedések az 1994. és/vagy 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás szerint állami támogatásnak minősülnek-e.

4. DÁNIA ÉS AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

4.1. A DÁN KORMÁNY VÁLASZA

(144) A dán kormány észrevételei a Combus közszolgáltatási szerződésai felbontásának lehetőségéhez, a magánbefektető elvéhez, valamint a támogatásnak az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatással való összeegyeztethetőségéhez kapcsolódtak.

4.1.1. A COMBUS KÖZSZOLGÁLTATÁSI SZERZŐDÉSEINEK FELBONTÁSA

(145) A dán kormány úgy ítéli meg, hogy ellentétben a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban tett kijelentésével, az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke értelmében kötött közszolgáltatási szerződéseket azok lejárata előtt nem lehet felbontani.

(146) Ebben a tekintetben a dán kormány rámutat arra, hogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában nyilvánvalóan rosszul értelmezte az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (4) bekezdését. Felhívja továbbá a Bizottság figyelmét arra, hogy amint azt a rendelkezés kifejezetten kimondja, a szállítási szolgáltatás csak akkor szüntethető meg a 14. cikk (4) bekezdésével összhangban, ha az nem tartozik a szerződéses rendszer vagy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá. A Combus által kötött szerződések a szerződéses rendszer hatálya alá tartoztak, mivel közbeszerzési eljárás során elnyert általános szerződések voltak. Ezt az Elsőfokú Bíróság a Combus-ítélet 78. és következő bekezdéseiben megerősítette. Ezért a szerződéseket a 14. cikk (4) bekezdése alapján nem lehetett felbontani.

(147) Ha azonban a Combus felfüggesztette, megszakította vagy bármilyen más módon megszüntette volna a megkötött szállítási szerződéseket anélkül, hogy erre a szerződésekben bármiféle jogalapja lett volna, a társaság a dán polgári jog szerint szerződésszegésben lett volna vétkes.

4.1.2. A PIACI MAGÁNBEFETŐ ELVÉNEK ALKALMAZÁSA

(148) A dán kormány úgy ítéli meg, hogy az általa a jelen ügyben tett intézkedéseket a piaci magánbefektető elvével összhangban eszközölt beruházásoknak kell tekinteni.

(149) Az eljárás megindításáról szóló határozat (89) preambulumbekzdésére válaszul, amelyben a Bizottság kijelenti, hogy egy magánbefektető akkor viselkedhetett volna úgy, ahogy a dán állam, ha kevésbé lett volna költséges a vállalat eladási céllal történő szerkezetátalakítása, mint annak csődbe vitele, a dán kormány elismeri, hogy a szóban forgó esetben a csődeljárás közvetlen költségei nem haladták volna meg az értékesítés során elszenvedett veszteséget.

(150) Mindamelllett annak ellenére, hogy látszólag az értékesítés így „drágább” volt, mint a csődeljárás, a dán kormány mégis a vállalat eladását részesítette előnyben. Valójában a dán kormány a tanácsadói által készített elemzés alapján úgy vélte, hogy a mögöttes közvetett veszteségek és a jövőbeni privatizációkra gyakorolt kedvezőtlen hatás miatt hosszú távon valószínűleg többé került volna hagyni, hogy a Combus csődbe menjen, mint eladni azt. E megfontolások alátámasztásaként a dán kormány közzétette a Combus privatizációjával kapcsolatos döntés „csoportos értékelését”, és úgy érvel, hogy a jövőbeni privatizációkat szem előtt tartva fontos volt az állam jó hírnevének megőrzése.

⁽²⁶⁾ Lásd a (83) preambulumbekzdést.

A „csoportos értékelés”

- (151) A dán kormány szerint a tagállamok beruházásait nem lehet egyszerűen összehasonlítani a rendes magánbefektetőkével, mivel ez utóbbiak általában jóval rövidebb időn belül várják beruházásaik megtérülését. Ilyen összefüggésben úgy véli, hogy a Bíróság számos esetben elfogadta, hogy a befektetőként eljáró állam nagyobb valószínűséggel a globális vagy ágazati vállalati stratégia figyelembevételével hosszabb távú befektetési politikát követő vagyongazdálkodó vállalatokhoz vagy magántulajdonban lévő üzleti csoportokhoz hasonlóan jár el ⁽²⁷⁾. A dán kormány különösen a C-305/89. sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügyet ⁽²⁸⁾ idézi:

„Ha a gazdaságpolitikai célkitűzések szerint eljáró állami befektető beavatkozását valamely magánbefektetői magatartáshoz kell hasonlítani, annak nem feltétlenül a többé-kevésbé rövid távú megtérülés céljával tőkét elhelyező hagyományos befektető magatartásának kell lennie, de legalábbis valamely olyan strukturális – globális vagy ágazati – politikát folytató magán vagyongazdálkodó vállalaté vagy vállalkozáscsoporté, amelyet hosszabb távú jövedelmezőségi kilátások vezérelnék.”

- (152) A dán kormány úgy érvel, hogy ugyanezt a megközelítést alkalmazta, amikor a Combust csődbe menetelének lehetőségét értékelte.

Az állam jó hírneve

- (153) A dán kormány fenntartja az eljárás megindításáról szóló határozat (86) és (87) preambulumbekkezdésében hangoztatott, az állam jó hírnevének figyelembevételével és a C-303/88. sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügyben ezzel összefüggésben tett kijelentésekre való hivatkozással kapcsolatos álláspontját.
- (154) A dán kormány emlékeztet arra, hogy a Bizottság előzőleg – például az Elsőfokú Bíróságon tett, a Combust-ítélet 106. bekezdésének utolsó pontjában idézett hozzászólásában – már megjegyezte, hogy „a közsféra beavatkozásának visszaszorítása rendszerint elősegíti a szabad kereskedelmet”.
- (155) Ezért a dán kormány számára nyilvánvaló az állam mint cégtulajdonos arculata és az állami vállalatok privatizációja közötti összefüggés: az EU-szerte fokozott versenyhez és a piaci szereplők számára a piaci helyzet javulásához vezető jövőbeni privatizáció csak úgy biztosítható, ha az állam lehetőséget kap cégtulajdonosi és komoly, felelős befektetői jó hírnevének megővására.

- (156) A dán kormány szerint a Combust szerkezetátalakításához és privatizációjához kapcsolódó támogatási intézkedések nagymértékben azon a megfontoláson alapultak, hogy óvni kell az állam mint munkáltató, befektető és cégtulajdonos jó hírnevét. Ha az állam engedte volna, hogy a Combust csődbe menjen, ennek valószínűleg úgy Dániában, mint külföldön kedvezőtlen hatása lett volna a pénzügyi intézmények által az állami tulajdonú vállalatoknak biztosított kamatlábakra és általános hitelfeltételekre.

- (157) Ebben a tekintetben a dán kormány kifejti, hogy az elmúlt néhány évben Dánia több állami tulajdonú vállalatot is privatizált, és további privatizációkat tervez. A Combust privatizációja után privatizációs céllal részvénytársasággá alakított vállalatok egyike a Post Danmark A/S ⁽²⁹⁾. A dán állam éppen a közelmúltban kötött feltételes megállapodást a társaság részvényei 25 %-ának értékesítésére. A Post Investnek (a CVC csoport tagja) eladott részvények 22 %-ának (a fennmaradó 3 %-ot az alkalmazottaknak kínálják fel) eladási ára 1,27 milliárd DKK volt.

- (158) A részvénytársasággá történő átalakítás és részleges privatizáció előtt, 2001-ben kivásárolták a vállalatnál dolgozó közalkalmazottakat. Ekkoriban a Post Danmarknak összesen mintegy 30 000 alkalmazottja volt, ebből megközelítőleg 11 800 közalkalmazott. A közalkalmazottaknak felajánlották, hogy szerződéses munkaviszony alapján folytassák a munkavégzést, miközben megtarthatják a közalkalmazotti nyugdíjra való jogosultságot. Ezt a 96 %-os túlnyomó többség elfogadta. Ilyen módon több mint 10 500 közalkalmazott választotta a szerződéses munkaviszonyt egy olyan modell keretében, amely a Post Danmarknak 50 000 DKK adózás előtti átalányösszegbe került. Ugyanakkor az alkalmazottak elfogadták, hogy munkaköri kötelezettségeiket a jövőben tágabban értelmezhetik. A fennmaradó mintegy 650 közalkalmazott olyan módon kívánt áttérni a szerződéses munkaviszonyra, hogy minden tekintetben azonos feltételek illessék meg őket, mint közalkalmazotti jogviszonyuk során. Ez a modell nem igényelt átalányösszeget. A közalkalmazottak kis része (mintegy 480 fő) kívánta fenntartani állami közalkalmazotti jogállását. Amikor létrehozták a Post Danmark A/S-t, őket az állam kihelyezte a részvénytársasághoz.

- (159) A Post Danmark A/S megalapításakor egy mintegy 1,7 milliárd DKK (adózás után 1,190 milliárd DKK) összegű nyitóegyenleget különítettek el arra a célra, hogy abból fedezzék azt az aktuárius által kiszámított átalányösszeget, amelyet az állam részére kellett kifizetni azért, hogy munkabéruk 20 %-áról 12 %-ára lehessen leszállítani azon régebbi és meglévő közalkalmazottak jövőbeni éves nyugdíjárulékát, akik után a társaságnak még nyugdíjárulékot stb. kellett fizetnie. Ezt az összeget 2002-ben kifizették. Így sikerült a nyugdíjak szempontjából azonos bánásmódot elérni a régebbi közalkalmazottak és a szerződéses munkaviszonyban lévők tekintetében.

⁽²⁷⁾ A C-278/92. sz. Spanyolország kontra Bizottság ügy (EBHT 1994., I. kötet, 4103. o., 13 és 14. pont), valamint a T-126/96. és a T-127/96. sz. Breda Fucine Meridionali egyesített ügyek (EBHT 1998., II-3437. o., 79. pont).

⁽²⁸⁾ A C-305/89 sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügy (EBHT 1991., I-1603. o., 20. pont).

⁽²⁹⁾ A Post Danmark Dánia egyik legnagyobb munkáltatója, árbevétele 2004-ben 11 227 millió DKK (1 509 millió EUR), adózás előtti eredménye 836 millió DKK (112 millió EUR), kamatfizetés, adózás, értékcsökkenés és amortizáció előtti eredménye (EBITDA) pedig 1 115 millió DKK (244 millió EUR) volt.

- (160) A dán kormány szerint rendkívül rossz tárgyalási pozícióban lett volna a Post Danmarknál dolgozó közalkalmazottakkal szemben, és e tárgyalások kimenetele jóval költségesebb lett volna, ha a dán állam engedte volna, hogy a Combust csődbe menjen, ami a Combust privatizációja előtt közalkalmazotti jogállásukat feladó volt közalkalmazottak tömeges munkanélküliségét eredményezte volna.
- (161) Ebben a tekintetben a dán kormány rámutat arra, hogy a volt közalkalmazottak munkanélküliségét illetően tudnivaló, hogy a közalkalmazottaknak gyakorlatilag garantálják a nyugdíjkorhatárig történő foglalkoztatást és ezután az élet-hosszig tartó nyugdíjfolyósítást. A szerződéses munkaviszonyra átállók ezekről a jogokról lemondanak. Amikor az állami vállalatokat magánkézbe adják át, ezt a közalkalmazottak indokolatlan átruházásnak tekinthetik és kérhetik elbocsátásukat. Ebben az esetben rendkívül nagy összegű kompenzációt kell kifizetni az egyes közalkalmazottaknak.
- (162) Ezért Dánia számára pénzügyi szempontból is rendkívül fontos, hogy megállapodást sikerüljön elérni minden egyes olyan közalkalmazottal, akit szerződéses munkaviszonyba helyeznek át, ezért pedig az állami tulajdonban lévő vállalatok privatizációja előtt Dániának ésszerű mértékű kárpótlást kell fizetnie.
- (163) A dán kormány úgy véli, hogy a közalkalmazottak által igényelt kárpótlás összege nagymértékben függ attól, hogy ésszerű mértékben biztosnak érzik-e munkahelyüket, miután jogállásukat szerződésesre módosították. Ha az állam cserbenhagyta volna a volt közalkalmazottakat azáltal, hogy engedi csődbe menni a vállalatot röviddel azután, hogy megállapodott a közalkalmazottakkal a szerződéses munkaviszonyra való áttéréssel, ennek eredménye valószínűleg az lett volna, hogy a jövőben hasonló helyzetbe kerülő közalkalmazottak jóval magasabb összegű kárpótlást követelnének jogállásuk feladásáért.
- (164) Ezzel összefüggésben a dán kormány megemlíti a Banedanmark⁽³⁰⁾ bizonyos divíziói értékesítésének példáját is. A Banedanmark tanácsadói divízióját 2001. július 1-jén adták el a WS Atkins International Limitednek⁽³¹⁾. A tényleges vételár 70 millió DKK volt. A vételáron felül az állam mintegy 35 millió DKK összegű készpénzfizetésben is részesült.
- (165) A Banedanmark tanácsadói divíziója 326 főt foglalkoztatott, ebből 66 közalkalmazott volt. A tanácsadói divízió átruházása során a közalkalmazottak gyakorlatilag továbbra is megtartották jogállásukat a Banedanmarknál,
- mivel közalkalmazotti jogállásuk miatt nem voltak kötelesek átszerveződni az új munkáltatóhoz. A közalkalmazottak számára azonban felkínálták a lehetőséget, hogy önkéntesen kihelyezik őket a vásárlóhoz.
- (166) Azon közalkalmazottak, akik a vásárlóval szerződéses munkaviszonyba kívántak átlépni, végkielégítés címén 15 havi munkabérüket kapták meg a Banedanmarktól. Ez a kivásárlással kapcsolatos lehetőség az átruházás napjától számított egy évig élt. A közalkalmazottak kivásárlásának költségei (amelyeket az eladásból származó bevételből fedeztek volna) akár a 23 millió DKK-t is elérhették volna, ha minden közalkalmazott a szerződéses jogviszonyt vette volna igénybe.
- (167) Dánia célja jelenleg a Banedanmark magas- és mélyépítési divíziójának⁽³²⁾ teljes eladása. Ennek a divízióknak az árbevétele 2004-ben mintegy 1,3 millió DKK volt és az év végén körülbelül 1 470 főt, ezen belül 740 közalkalmazottat foglalkoztatott. A magas- és mélyépítési divízió eladása esetén a közalkalmazottak nem lennének kötelesek átlépni a vevővel kötött szerződéses munkaviszonyba, ezért – mint más privatizációk esetében is – megoldást kell találni a közalkalmazottakkal kapcsolatos problémára.
- (168) A kárpótlás ellenében történő privatizációra egy másik példa a DSB dán vasúttársaság eladása. A DSB független állami vállalat, amely tárgyalások eredményeképpen közszolgáltatásként utasszállítást végez a dán állammal kötött szállítási szerződés alapján. A társaság 8 500 alkalmazottjának mintegy fele közalkalmazott. A DSB privatizációja mindezeknek a közalkalmazottaknak a szerződéses munkaviszonyra való áttérését vonná maga után.
- (169) Dánia úgy ítéli meg, hogy ha az állam engedte volna, hogy a Combust csődbe menjen, miután a közalkalmazottak kárpótlás fejében szerződéses munkaviszonyba kerültek, a későbbi privatizációk során már nem lehetett volna meggyőzni a közalkalmazottakat arról, hogy régi státusukat szerződéses munkaviszonyra cseréljék.
- (170) Ezáltal az állam számára lehetetlenné válna a közalkalmazottakat foglalkoztató állami tulajdonú vállalatok privatizációja, de legalábbis erősen leszűkülne az ezzel kapcsolatos lehetőségei. Dánia úgy véli, hogy a Combust csődjé legjobb esetben is aláasta volna az állam szavahihe-tőségét, következésképpen a közalkalmazottak – jóval magasabb összegű kárpótlás formájában – jobb feltételeket követeltek volna a szerződéses munkaviszonyba történő átvitelükért és közalkalmazotti jogaik feladásáért. A Post Danmark példájával élve, az egyes közalkalmazottaknak kifizetett kárpótlás összegének megkértszerzése csupán annak az egyetlen vállalatnak az esetében további 500 millió DKK kiadást jelentett volna a dán államnak.

⁽³⁰⁾ 2004. március 1-ig a Banedanmark neve Banestyrelsen volt. A Banedanmark kezeli az állami vasúti infrastruktúrát és a vasúti hálózat egyes más részein infrastruktúra-igazgatási feladatokat is ellát.

⁽³¹⁾ A 2001. június 27-i 273. törvényjavaslat.

⁽³²⁾ Az „Enterprise” néven ismert részleg jelenleg a Banedanmark független szervezeti egysége. A részleg kulcsrakész típusú, fővállalkozói, szakértői és alvállalkozói szerződések révén nyújt vasútépitési szolgáltatásokat.

(171) A dán kormány ezzel összefüggésben azt is kijelenti, hogy előzőleg már engedett csődbe menni egy röviddel azelőtt részvénytársasággá alakított vállalatot, nevezetesen az 1992-ben részvénytársasággá alakított Statens Konfektion. Az átalakítás előtt minden közalkalmazottnak pénzügyi kompenzáció ellenében felajánlották a szerződéses munkaviszonyra való áttérést. Amikor később a vállalat legnagyobb megrendelője – a fegyveres erők – úgy döntött, hogy megpályáztatja beszállítói szerződéseit, megszűnt a vállalat üzleti bázisa. Emiatt a társaság még 1992-ben csődbe ment, ami kapcsán többen – köztük a szerződéses munkaviszonyra áttért munkavállalók – élesen bírálták a dán kormányt.

(172) A dán kormány úgy véli, hogy a Statens Konfektion ügyében szerzett tapasztalatok fényében gyakorlatilag nem volt választása a Combust értékesítését illetően, mivel egy újabb csőd katasztrofális következményekkel járt volna a jövőbeni privatizációk kapcsán a közalkalmazottakkal folytatandó tárgyalások tekintetében.

(173) A dán kormány ezen túlmenően kifejti, hogy ha a privatizáció során nem lehetséges a közalkalmazottak szerződéses munkaviszonyba történő átvitele, gyakran a közalkalmazottak elbocsátása az egyetlen tényleges alternatíva, mert nem tudnának munkaterületükön másik olyan munkát felajánlani nekik, amelyet kötelesek lennének elfogadni. A Post Danmark részvényeinek eladása kapcsán készített becslések szerint egy közalkalmazott elbocsátása mintegy 2 millió DKK-ba kerül. Ha ezt az összeget a jövőbeni privatizációk során minden egyes közalkalmazott után meg kellene fizetni, az katasztrofális következményekkel járna az állam privatizációs terveire, és ezek a kiadások nagymértékben aláásnák a privatizáció pénzügyi jövedelmezőségét. Nyilvánvaló, hogy ezek a kiadások jócskán meghaladnák az államra a Combustba történő tőkeinjekció miatt háruló pénzügyi terhet.

(174) A társaságok privatizációjának előkészítése kapcsán a közalkalmazottak jogállása megváltoztatásának kérdésén túlmenően Dánia úgy véli, hogy a Combust csődjé az állam mint felelős befektető jó hírnevének is ártott volna, és kedvezőtlenül befolyásolta volna az állam összes pénzügyi tevékenységét és jövőbeni befektetési lehetőségeit. A dán kormány különösen úgy véli, hogy a csőd kedvezőtlenül hatott volna a többi állami tulajdonú vállalat számára elérhető kamatlábakra és általános hitelfeltételekre.

(175) Mindezekből következően a dán kormány álláspontja az, hogy – különösen a közalkalmazottakkal összefüggésben felmerült sajátos probléma fényében – az állam nem járt volna el felelős és lojális befektetőként, ha engedte volna, hogy a Combust csődbe menjen.

(176) Az eljárás megindításáról szóló határozat (88) preambulumbekezdése tekintetében, amelyben a Bizottság kijelentette, hogy az EB csak akkor fogadja el tőkeinjekció indokaként az állam jó hírnevére való hivatkozást, ha fennáll az esélye annak, hogy a társaság kellőképpen nyereségesse válhat ahhoz, hogy meggyőzőn arról egy magánbefektetőt, hogy ugyanilyen helyzetben hasonlóképpen járjon el, a dán kormány rámutat arra, hogy az Arriva valóban vállalta ezt a társasággal kapcsolatos kockázatot, amikor megvásárolta a Combust.

4.1.3. AZ 1999. ÉVI SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI IRÁNYMUTATÁSSAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG

(177) A dán kormány úgy véli, hogy a vitatott intézkedés megfelel az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás minden feltételének. A hivatalos eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság által kétségesnek tartott kérdésekkel kapcsolatban a dán kormány az alábbi észrevételeket teszi:

„Először és utoljára” támogatás

(178) Azzal a kérdéssel kapcsolatban, hogy az 1999. és 2001. évi támogatási intézkedések egyetlen vagy két külön intézkedésnek minősülnek, a dán kormány kijelenti, hogy ezek az intézkedések időben és célban annyira szorosan kapcsolódnak egymáshoz, hogy azokat egyetlen támogatási intézkedésnek kell tekinteni. Ennek eredményeképpen az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás alkalmazandó erre a támogatási intézkedésre. Dánia ezen álláspontját különféle érvekkel támasztja alá.

Az Elsőfokú Bíróság ítélete nem semmisíti meg az eredeti határozat 3.4.6. pontját

(179) A dán kormány ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy az eredeti határozat 3.4.6. pontjában a Bizottság az „először és utoljára” támogatásra vonatkozóan az alábbi kijelentést tette:

„A Combust esetében a dán kormány által végrehajtott tőkeinjekciók időrendje és célja, valamint a Combust helyzete arra utal, hogy a két intézkedést egyetlen folyamatos szerkezetátalakítási folyamat részének kell tekinteni. Az első, 1999. évi tőkeinjekció célja különösen az volt, hogy az előző évek súlyos veszteségei miatt a társaságot terhelő adósságokat csökkentsék. Erőfeszítéseket tettek az autóbuszvezetők szerződésének módosítására is. Mindezek mögött a szándék nyilvánvalóan a társaság privatizációja volt, amely a szerkezetátalakítási stratégia végső fázisát jelenti.”

(180) A Bizottság e véleményét az Elsőfokú Bírósághoz benyújtott válaszában 50. és 54. bekezdésében is fenntartotta. Ebben az összefüggésben a dán kormány rá kíván mutatni arra, hogy a Combust-ítéletben a jelek szerint nem emeltek kifogást az ellen, hogy a Bizottság „először és utoljára” támogatásként értékelte az intézkedéseket ⁽³³⁾.

A BP Chemicals ítélezési gyakorlatának alkalmazása arra utal, hogy a két intézkedést egyetlen támogatási intézkedésnek kell tekinteni

(181) A dán kormány emlékeztet arra, hogy a T-11/95. sz. BP Chemicals-ügyben ⁽³⁴⁾ az Elsőfokú Bíróság úgy találta, hogy annak értékelésénél, hogy ésszerű-e egy kifizetés különválasztása egy másiktól, a tőkeinjekciók időrendjét, célját, illetve azt kell figyelembe venni, milyen helyzetben volt a társaság az egyes injekciókkal kapcsolatos döntések időpontjában.

(182) **A két intézkedés célja azonos volt.** 1998. november 26-án, amikor a kormány és az ellenzék megállapodott az 1999. évi költségvetésről, politikai megállapodás született a Combust-szerkezetátalakításáról és részvényeinek eladásáról. Amint azt a pénzügyi bizottság 1999. május 27-i törvényjavaslata kifejezetten kijelenti, az 1999. évi tőkeinjekció célja a Combustnak a részvények eladását, azaz a társaság teljes privatizációját megelőző szerkezetátalakítása volt.

(183) A privatizáció érdekében azért volt szükség a szerkezetátalakításra, mert a társaság gazdasági helyzete jelentős mértékben leromlott. Ilyen módon megállapították, hogy a Combust saját tőkéje 1999. december 31-én mintegy 47 millió DKK lett volna, szemben a társaság hitelezőinek egy része által elvárt legalább 125 millió DKK összegű sajáttőke-követelménnyel.

(184) Ennélfogva a privatizációval kapcsolatos politikai megállapodást csak úgy lehetett megvalósítani, ha a dán kormány biztosítja, hogy a Combustnak elegendő alapvető tőke áll rendelkezésére ahhoz, hogy működését addig folytathassa, ameddig sikerül vevőt találni a társaságra.

(185) A 2001. évi támogatás célja pontosan megegyezett az 1999. évi tőkeinjekcióval. 2000-ben sikerült potenciális vevőt találni, és úgy tűnt, hogy az 1999. évi alárendelt kölcsön leírása és a nyújtandó garanciák jelentik az utolsó darabot ebben a gazdasági kirakóban, amely lehetővé tenné a Combust minden részvényének eladását. Ezért a 2001. évi intézkedés a vállalat eladhatóbbá tételének utolsó lépése volt.

(186) Így a két intézkedés célja pontosan azonos volt: a Combust eladhatóbbá tétele privatizáció céljából. Ennélfogva – jogi, pénzügyi és logikai szempontból – közvetlen és nyilvánvaló kapcsolat volt az 1999. és 2001. évi intézkedések között.

(187) **A két intézkedés között szoros időrendi összefüggés van.** A Combust privatizációjával kapcsolatos politikai megállapodás eredményeképpen elfogadták a pénzügyi bizottság 1999. május 27-i törvényjavaslátát. Ennek értelmében a dán kormány összesen 300 millió DKK összegű tőkét fecskendezett be, amelyből 100 millió DKK alárendelt kölcsöntőke volt. Az alárendelt kölcsöntőkét az 1999. május 30-i hitelmegállapodással hozták létre.

(188) A pénzügyi bizottság 2000. december 13-i törvényjavaslata felhatalmazta a közlekedési minisztériumot a dán állam kizárólagos tulajdonában lévő Combust részvénytársaság minden részvényének eladására.

(189) A közlekedési minisztérium arra is felhatalmazást nyert, hogy az adásvételi szerződés megkötésével összefüggésben bizonyos garanciákat nyújtson a vevőknek. Részben ezek a törvényjavaslatban említett garanciák képezték a 2001. január 15-én megkötött adásvételi szerződés alapját. A dán parlament pénzügyi bizottságát a 2002. június 25-i 190. sz. törvényjavaslatban tájékoztatták ezekről a garanciákról.

(190) Alig több mint 18 hónap telt el az első tőkeinjekció kifizetésével kapcsolatos határozat és a Combust eladása között. Tekintettel a társaság méretére, a dán állam számára való fontosságára, valamint az érdeklődő vevők pályázatainak bekérésével kapcsolatos bonyolult eljárásokra, a dán kormány úgy véli, hogy a két tőkeinjekció időrendileg olyan szorosan kapcsolódik egymáshoz, hogy kétségbevonhatatlanul egyetlen pénzügyi intézkedésről van szó.

(191) A dán kormány véleménye szerint fontos tény, hogy 2001-ben az intézkedés végrehajtásával kapcsolatos döntés időpontja kizárólag attól függött, mikor áll a dán kormány rendelkezésére elegendő alap a tőkeinjekció és garanciák stb. szükségességének értékeléséhez az értékesítéssel összefüggésben. Ezért a 2001. évi intézkedések időpontja teljes mértékben az eladási folyamat időtartamától és eredményétől függött.

(192) Ebben az összefüggésben a dán kormány felidézi a BP Chemicals-ügy részleteit is, ahol az első tőkeinjekcióra 1992. október 1-jén került sor, a másodikat 1993. december 2-án, a harmadikat pedig 1994. június 29-én hagyta jóvá az igazgatóság.

⁽³³⁾ A Combust-ítélet, 109. pont.

⁽³⁴⁾ A T-11/95. sz. BP Chemicals Ltd kontra Bizottság ügy (EBHT 1998., II- 3235. o., 171. pont).

- (193) Az ítélet 178. bekezdésében a Bíróság arra hivatkozott, hogy a három tőkeinjekcióra viszonylag rövid időn belül, 1992. október és 1994. július között került sor. A második és harmadik tőkeinjekció közötti időrendi összefüggést illetően a Bíróság azt az észrevételt tette, hogy ezek időrendileg nagyon közel álltak egymáshoz.
- (194) Ezzel összefüggésben a dán kormány rámutat arra, hogy a 2001. évi tőkeinjekciót nem lehetett volna hamarabb végrehajtani, mivel a vevővel folytatott tárgyalásoknak le kellett zárulniuk ahhoz, hogy meg lehessen határozni az adásvétellel összefüggésben szükséges tőkebevitel mértékét.
- (195) **A Combust helyzete a tőkeinjekciók időpontjában.** A dán kormány egyetért a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozat (75) preambulumbekkezdésében közzétett leírással, amely szerint a Combust 1999-ben és 2001-ben is súlyos pénzügyi nehézségekkel küzdött, aminek oka elsősorban az volt, hogy a társaság nem jövedelmező autóbusz-közlekedési szerződéseket kötött a megelőző években. A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy ilyen módon a Combust pénzügyi helyzete az említett időpontokban változatlan maradt.
- (196) Ezen túlmenően a dán kormány kifejti, hogy 1998 és 2000 között a Combust jelentős könyvelési hiánnyal rendelkezett, ami szinte kizárólag a koppenhágai térségben kötött veszteséges szerződéseknek tulajdonítható. 1998-ban és 1999-ben ráadásul jelentős összegeket (65 000 000, illetve 53 637 000 DKK) különítettek el a számlákon a veszteséges szerződésekkel összefüggő jövőbeni veszteségek fedezésére. A veszteséges szerződések fedezet elkülönítésére azért volt szükség, mert a társaság nem mondhatta fel az autóbusz-szolgáltatási szerződéseket azok lejártá előtt.
- (197) A dán kormány úgy ítéli meg, hogy amikor a Bíróság a BP Chemicals-ügyben kijelenti, hogy annak eldöntése érdekében, hogy egyetlen támogatási intézkedésről van-e szó, az „azon időpontban fennálló helyzetet [kell figyelembe venni], amikor meghozták az egyes injekciókkal kapcsolatos döntéseket”, ennek oka bizonyára az, hogy azt kell vizsgálni, hogy az egyes injekciók közötti időszakban történt-e a társaság pénzügyi helyzetében olyan változások, amelyek azt igazolnák, hogy az injekciók – bármiféle időrendi vagy viszonylagos összefüggés ellenére – valójában eltérő szükségleteket fedeztek. A dán kormány álláspontja szerint itt nem erről van szó, mégpedig a következők miatt:
- (198) Mind az 1999., mind a 2001. évi tőkeinjekció célja az amitt bekövetkezett tőkeszükséglet fedezése volt, hogy a társaság az 1999-et megelőző időszakban veszteséges szerződéseket kötött. Az intézkedés azért történt két szakaszban, mert csak az Arrivával mint vevővel folytatott tárgyalások lezárultakor vált nyilvánvalóvá, mekkora a tényleges tőkeigény mértéke, noha tárgyyszerűen nézve ez a szükséglet már az 1999. évi első tőkeinjekció időpontjában is fennállt.
- (199) **Következtetés:** Ennélfogva a dán kormány véleménye szerint teljesül minden olyan kritérium, amelyet a BP Chemicals-ügyben lényegesnek ítélték annak értékelése szempontjából, hogy több, időben elkülönülő tőkeinjekció egy és ugyanazon pénzügyi intézkedésnek minősül-e. Ezért az „elsőször és utoljára” támogatással kapcsolatos, a szerkezetátalakítási iránymutatásban előírt követelmény teljesül az 1999. és 2001. évi összes tőkeinjekció tekintetében.
- A Combust gazdasági életképessége**
- (200) A kormány úgy véli, hogy az 1999. és 2001. évi tőkeinjekciót követően a Combust gazdaságilag életképesse vált. 2006 előtt csak a Combust által közbeszerzési eljárás keretében kötött veszteséges szerződések miatt nem volt lehetséges nyereséget realizálni.
- (201) A dán kormány szerint az a tény, hogy a Combust összes részvényét eladták az Arrivának, önmagában is bizonyítja, hogy a Combust teljes mértékben életképes lett a szerkezetátalakítási támogatást követően. Egy, az Arrivához hasonló magánbefektető nem vállalta volna azt a jelentős pénzügyi kockázatot, hogy megvásárolja a Combust, ha a mélyreható átvilágítási folyamat eredményeképpen nem jut arra a következtetésre, hogy a Combust életképes társaság, amely a standard piacgazdasági fogalmak szerint kielégítő jövőbeni jövedelmezőségi potenciállal rendelkezik.
- (202) A kormány megjegyzi, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat (107) és (108) preambulumbekkezdésében a Bizottság felhozta egyrészt a szerződések megszüntetésének, másrészt a felhalmozott hiány és a kifizetett támogatás közötti különbségnek a kérdését.
- (203) A dán kormánynak a közszolgáltatási szerződések megszüntetésének lehetőségével kapcsolatos észrevételeit fent már vázoltuk.
- (204) A 2000 és 2005 között felhalmozódott 360 millió DKK hiány és a 2001-ben kifizetett összesen 291 millió DKK összegű támogatás közötti különbség kérdését illetően a kormány megjegyzi, hogy a Bizottság kijelentése bizonyára félreértésen alapul.
- (205) A 2000 és 2005 közötti időszak tekintetében a halmozott hiány közölt összege helyes, azonban a Combustnak 2001-ben a halmozott hiányt meghaladó összegben biztosítottak pénzeszközöket. A kormány által biztosított összeg valóban 291 millió DKK volt, azzal a fenntartással, hogy a kifizetett támogatás összegének kiszámításakor nyilvánvalóan a garancia címén valóban kifizetett összeget kell figyelembe venni.

- (206) Fontosabb szempont azonban, hogy a kormány által kifizetett összeghez hozzá kell adni a hitelezők 100 millió DKK összegű adósságleírását is. Ilyen módon a 2001-ben bevitt tőke meghaladta a halmozott hiány 2000 és 2005 közötti időszakra becsült mértékét.

A támogatás versenytársakra gyakorolt nemkívánatos hatásának lehetőség szerinti enyhítése érdekében tett intézkedések

- (207) A dán kormány először is úgy véli, hogy az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatást úgy kell értelmezni, hogy a támogatás versenytársakra gyakorolt versenytorzító hatásának enyhítését célzó intézkedések alkalmazása nem kötelező, és csak akkor lehet megkövetelni, amennyiben ilyen intézkedések szükségesek. Ezt az iránymutatás 35. pontjában a „kell” szó használata, valamint a 39. pont ii. szakaszának teljes szövege alátámasztja. Ezen túlmenően a dán kormány rámutat, hogy a Bizottság eredeti határozatában nem kérte vagy követelte, hogy az Arriva olyan engedményeket vagy intézkedéseket tegyen, amelyek enyhíthetnék az adásvétellel összefüggő esetleges versenytorzulást.
- (208) Másodszor a dán kormány jelzi, hogy az autóbusz-közlekedési ágazatban nincsen strukturális többletkapacitás. Emlékeztet továbbá arra, hogy a dán versenyhivatal kijelentése szerint a piacon rendkívül aktív és hatékony verseny tapasztalható, és hogy a piac a közbeszerzésekkel kapcsolatos európai uniós szabályok által garantált alacsony bekerülési küszöbök miatt igen könnyen hozzáférhető. Ennek megfelelően a dán kormány úgy véli, hogy nem volt szükség a támogatás esetleges nemkívánatos hatásainak enyhítésére, mert nem bizonyítható, hogy léteznének ilyen nemkívánatos hatások.
- (209) Harmadszor a dán kormány rámutat arra, hogy a Combusba történő tőkeinjekció a társaság negatív piaci árának megfelelő mértékű volt, amelyet egy teljesen nyitott pályázati forduló során állapítottak meg, amely keretében minden érdeklődő vevő nyújthatott be ajánlatot, ezért a támogatási intézkedés nem okozta a piaci verseny torzulását.
- (210) Negyedszer a dán kormány úgy véli, hogy a tény, hogy a későbbiekben számos vagyoni eszközt és kötelezettséget továbbértékesítettek a Connexnek, olyan intézkedésnek minősül, amely enyhíthette a piaci feltételekre gyakorolt esetleges nemkívánatos hatást. Amikor eladta a Combus vagyoni eszközeinek legalább 50 %-át a Connexnek, az Arriva nyilvánvalóan megfosztotta magát minden olyan potenciális versenylőnytől, amelyre a Combus megvásárlásán keresztül esetleg szert tehetett. A Connexnek történő értékesítés által az Arriva jelentős mértékben csökkentette piaci részesedését a kopenhágai térségben.
- (211) Végül a dán kormány érvelése szerint a veszteséges szerződések legkésőbb 2006-ban lejárnak, és ekkor a piac

minden szereplője számára nyitott közbeszerzési eljárás tárgyát fogják képezni. Így még ha érvényesülné is a versenyre nézve negatív hatás – ami a dán kormány véleménye szerint legrosszabb esetben is csak minimális mértékű lehet –, annak időtartama korlátozott.

A támogatásnak a feltétlenül szükséges minimumra korlátozása

- (212) A dán kormány úgy véli, hogy a támogatási intézkedések az abszolút minimális mértékűre korlátozódtak, ezért összhangban vannak az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás vonatkozó feltételeivel.
- (213) Az 1999. évi tőkeinjekció összegét a Kromann és Münter jogtanácsadó cég javasolta, miután a KPMG felmérést végzett a Combus szerkezetátalakításával kapcsolatban, és a dán kormány pénzügyi tanácsadója, az Alfred Berg, egyetértett ezzel az értékeléssel.
- (214) Ami a 2001. évi tőkeinjekciót illeti, a dán kormány rávilágít arra, hogy az összegeket egyrészt a társaság pénzügyi helyzete, másrészt a dán kormány Arrivával és más lehetséges vevőkkel folytatott tárgyalásai alapján határozták meg. Mivel a szükséges tőkeinjekció összegét az érdeklődő vevőkkel folytatott tárgyalások után állapították meg, akik nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes adásvételi eljárásban vettek részt, a támogatási intézkedés összhangban állt a társaság piaci árával, és ennélfogva természetes módon a feltétlenül szükséges mértékűre korlátozódott.
- A szerkezetátalakítási tervhez való hozzájárulás**
- (215) Az eljárás megindításáról szóló határozat (119) preambulumbekzdésében a Bizottság kijelentette, hogy magának a kedvezményezettnek is hozzá kell járulnia a szerkezetátalakítási tervhez. A Bizottság megállapította, hogy az a tény, hogy az Arriva átvette a Combus adósságainak egy részét, ilyen hozzájárulásnak minősült. Ebben az összefüggésben a Bizottság tájékoztatást kért a Combus, illetve az Arriva által tett további hozzájárulásokról.
- (216) A dán kormány úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási tervben foglalt megtakarítások és ésszerűsítések a szerkezetátalakítási iránymutatás 40. pontja értelmében a kedvezményezett általi hozzájárulásnak tekintendők. A dán kormány álláspontja szerint további hozzájárulást képez a 100 DKK összegű vételár, a Combus 50 %-a Connexnek történő eladásából származó jövedelem (113,9 millió DKK), valamint az Arriva 33,6 millió DKK összegű közvetlen hozzájárulása a szerkezetátalakítás költségeihez.

4.2. A DANSKE BUSVOGNMAEND ÁLTAL BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK

4.2.1. A PIACI MAGÁNBEFECTETŐ ELVÉNEK TISZTELETBEN TARTÁSA

(217) A Danske Busvognmaend úgy ítéli meg, hogy nem megalapozott az a várakozás, miszerint a Combust életképessé és nyereséggé válhat. Ellenkezőleg, a Combust-ítélet 19. bekezdésére hivatkozva a Danske Busvognmaend nyilvánvalónak találja, hogy egy magánbefektető nem úgy járt volna el, ahogyan a dán kormány a támogatás megítélésakor.

(218) A Bizottság által rendelkezésre bocsátott tényszerű körülményeken túlmenően a Danske Busvognmaend a Combust-ítéletet követően Dániában közzétett három jelentésre⁽³⁵⁾ hivatkozik. A Danske Busvognmaend szerint ezek a jelentések megerősítik, hogy egy magánbefektető hasonló helyzetben nem a dán kormányhoz hasonlóan járt volna el.

(219) A Danske Busvognmaend emlékeztet rá, hogy amikor 1999 májusában a dán kormány 300 millió DKK összegű pénzügyi támogatást nyújtott a Combustnak, a piaci magánbefektető elvére támaszkodott (lásd a kérelem 22. oldalán a 36. megjegyzést). Az akkori közlekedési miniszter a következő nyilatkozatot tette:

„Összességében úgy vélem, hogy a közlekedési minisztérium által a Combust A/S-nek nyújtott tőkeinjekció nem minősül állami támogatásnak, és hogy következőképpen erről a műveletről nem szükséges értesíteni a Bizottságot, mivel a minisztérium értékelést végeztetett, amely azt mutatta, hogy ez a tőkeinjekció szükséges és elégséges volt, hogy a vállalat szerkezetátalakítását a nyereséges üzemeltetés reményében lehetett végrehajtani, és hogy a befektetett további tőke nyereség vagy kamat, illetve visszafizetés formájában a jövőben vélhetően megtérülhet. Mindezek miatt úgy vélem, hogy ez a befektetés megfelelt a piaci magánbefektető elvének.”

(220) A Danske Busvognmaend emlékeztet arra, hogy később a dán Számvevőszék is foglalkozott a kérdéssel (lásd az A 22. mellékletet), és annak következtetéseire (V. fejezet, 37. és 39., illetve különösen a 41. és 43. oldal) hivatkozik, ahol a következőket fejt ki:

„A Számvevőszék vizsgálata azt fedte fel, hogy a Combustba történő tőkeinjekció dokumentációjának elkészítésekor a közlekedési minisztérium bizonyosan tudatában volt annak, hogy a vállalatot rosszul irányították és nem rendelkezett kellőképpen szilárd alapokkal gazdasági döntések meghozatalához, különösen az autóbust-közlekedési szerződések jövedelmezőségének ellenőrzése és az általános költségek alakulásának kézben tartása tekintetében.”

(221) A Danske Busvognmaend úgy véli, hogy a befektetés megtérülése olyan mértékben bizonytalan volt, hogy nem lehetséges a piaci magánbefektető elvének alkalmazása. Véleménye szerint a 300 millió DKK összegű tőkeinjekciót 1999 májusában a társaság küszöbönálló csődjének elkerülése érdekében hajtották végre (lásd a válasz 38. pontját és az abban foglalt idézeteket).

(222) A Danske Busvognmaend véleménye szerint a későbbiekben a történések nem a közlekedési miniszter hivatalos állásfoglalásának megfelelően zajlottak le. 2001 tavaszán valójában további tőkét kellett befecskendezni a társaságba és összesen mintegy 240 millió DKK-t le kellett írni adósságából. Ezen túlmenően a magánhitelezőknek megállapodást kellett kötniük 100 millió DKK összegű kintlevőségük tekintetében.

(223) A Danske Busvognmaend úgy gondolja, hogy egyetlen piaci magánbefektető sem járna el a dán államhoz hasonlóan, mivel semminemű tőkemegtérülésre nem lehetett számítani. A Danske Busvognmaend szerint egy rendes magánbefektető igyekezett volna felbontani a veszteséges szerződéseket, és átengedte volna azokat más társaságoknak, így biztosítva a Combust nyereségességét.

(224) Ezen állítás alátámasztásaként a Danske Busvognmaend emlékeztet arra, hogy a T-157/01. sz. ügyben az Elsőfokú Bíróság a 94. pontban így vélekedik: „a dán autóbust-közlekedési piac képes gyorsan alkalmazkodni a közlekedési hatóságok követelményeihez, és egy közbeszerzési pályázatot elnyert vállalat felszámolása esetén könnyen igénybe vehető más vállalatok szolgáltatása az új pályázat kiírásáig. Következőképpen amennyiben a Combust felszámolták volna, szállítási szerződéseit más üzemeltetők át tudták volna venni.”

(225) A Danske Busvognmaend számára ezért nyilvánvalónak tűnik, hogy egy magánbefektető mélyrehatóbban elemezte volna a meglévő szerződések átengedésének vagy a vállalat csődeljárásának lehetőségét. Ilyen fejleményre nem került sor. Nyilvánvaló, hogy az autóbust-közlekedési piac több más szereplőjét is érdekelté volna az autóbustjáratok átvétele. Ami a főváros térségét illeti, a Combust számára hátrányt jelentett, hogy ajánlata rendkívül alacsony volt, és hogy fel kellett építenie bizonyos létesítményeket (például garázsokat), amelyek nem álltak rendelkezésére. Elképzelhető, hogy az Arrivát érdekelté volna azoknak a szerződéseknek az átvétele, amelyeket a Combust miatt nem kaphatott meg, hiszen az Arrivának rendelkezésére álltak a szükséges létesítmények (garázsok, infrastruktúra stb.), ezért jobb áron tudta volna nyújtani a szállítási szolgáltatást.

(226) A Danske Busvognmaend úgy véli, hogy az Európai Községek Bíróságának egyes kijelentései arra mutatnak, hogy amikor egy társaság eladására törekszik, annak támogatása összhangban állhat a piaci magánbefektető elvével,

⁽³⁵⁾ „Beretning om Granskning af Combust A/S”, 2001. április; „Advokattundersøgelse om Statens Varetægelse af Ejerskabet til Combust A/S”, 2001. augusztus; „Beretning fra Rigsrevisionen”, 2002. április.

amennyiben az érintett vállalat csődje több költséggel járna. Mindamellett egy ilyen intézkedésnek a piaci magánbefektető elve szempontjából történő indokolásához szükség van arra, hogy megbízható gazdasági adatok formájában rendelkezésre álljon egy olyan dokumentáció, amely bizonyítja, hogy a szóban forgó intézkedés a hatóságok számára jobb eredményekkel jár, mint a felszámolás vagy a csőd. Márpedig a Danske Busvognmaend szerint a dán hatóságok nem bocsátottak rendelkezésre egyetlen olyan dokumentumot sem, amely bizonyította volna, hogy az állam számára költségesebb lett volna a Combust felszámolása vagy csődjének bejelentése, mint annak életben tartása és eladása. Ellenkezőleg, úgy véli, hogy az államnak előnyösebb lett volna a Combust felszámolása vagy csődeljárásának megindítása. A szerződések más szállítóknak történő átengedésének köszönhetően elkerülhetők lettek volna a nagy összegű működési veszteségek és az azokból fakadó hatalmas adósságok, és a vagyoni eszközöket és létesítményeket ésszerű áron lehetett volna értékesíteni a másik feleknek.

4.2.2. AZ 1999. ÉVI SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI IRÁNYMUTATÁS TISZTELETBEN TARTÁSA

- (227) A Danske Busvognmaend szerint az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott feltételek nem teljesültek.

„Először és utoljára”

- (228) A Danske Busvognmaend úgy véli, hogy a támogatási intézkedések két külön támogatási intézkedésnek minősülnek. Véleményük szerint sem a dán kormány, sem az Arriva nem jelezte, hogy a támogatási intézkedések egyazon támogatás két részegysége lennének. A jelen ügy sokkal inkább azt támasztja alá, hogy a Combust rosszul igazgatták, aminek a dán kormány is tökéletesen tudatában volt, és hogy az 1999. évi pénzügyi támogatást megfelelő értékelés és nyomon követés nélkül nyújtották a Combustnak, ezért volt szükség 2001-ben újabb pénzügyi támogatás kiutalására.

Szerkezetátalakítási terv

- (229) A Danske Busvognmaend úgy ítéli meg, hogy a dán kormány az 1999. évi első tökeinjekciót megelőzően nem nyújtott be szerkezetátalakítási tervet. Véleményük szerint a szerkezetátalakítási tervet nem lehet visszamenőleg elkészíteni⁽³⁶⁾. A Danske Busvognmaend ebben a tekintetben szembehelyezkedik a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozat (36), (48) és (49) preambulumbekkezdésében vázolt álláspontjával.

Gazdasági életképesség

- (230) A Danske Busvognmaend vitatja, hogy a Combust állami vállalként valaha is nyereséges, azaz gazdaságilag életképes lehetett volna. Véleménye szerint a gazdasági életképességet csak az Arrivának történő értékesítésen keresztül lehetett megvalósítani. Ebben az összefüggésben az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatra és az Elsőfokú Bíróságnak a Combust-ítélet 115–116. bekezdésében leírt álláspontjára hivatkozik.

A túlzott versenytorzulás enyhítését célzó intézkedések

- (231) A Danske Busvognmaend álláspontja szerint a Combustnak nyújtott támogatási intézkedések *de facto* torzították a piaci versenyt, mivel megteremtették az Arriva számára annak a lehetőségét, hogy a Combust felvásárlásán keresztül mintegy 70 %-os piaci részesedésre tegyen szert. Következésképpen az Arriva erőfölényre tett szert a dán piacon. Mindeközben számos autóbuszvállalat a csőd szélén áll. A Danske Busvognmaend szemszögéből nézve a dán kormány semmit sem tett a versenytorzulás megelőzésére; a Combust nem mondott le egyetlen szerződéséről sem, amikor 1999-ben támogatásban részesült, míg a 2001. évi támogatási intézkedések az Arriva számára kifejezetten jövedelmezők voltak. Az Arriva következképpen nyereségre tett szert, amikor a Combust egy részét eladta a Connexnek, ami versenytársai számára hátrányt jelent.

- (232) Az iránymutatás és a versenytorzulás lehetőség szerinti enyhítésével kapcsolatos feltétel fényében a Combustnak legalábbis le kellett volna mondania szerződéseiről. Ebben a tekintetben a Danske Busvognmaend osztja a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozat (112) preambulumbekkezdésében vázolt álláspontját.

A támogatásnak a feltétlenül szükséges minimumra korlátozása

- (233) A Danske Busvognmaend úgy véli, hogy ezt a szempontot a dán kormány egyáltalán nem vette figyelembe a Combust értékesítése kapcsán, és nincsen biztosíték arra nézve, hogy az adásvételre piaci áron került sor, ami a legkézenfekvőbb módon biztosítaná, hogy a támogatás a minimumra korlátozódott.

- (234) A Danske Busvognmaend megítélése szerint a dán kormány egyértelműen beismerte, hogy nem ellenőrizték, hogy az intézkedés keretében a támogatást a szükséges minimumra korlátozták-e. Ebben az összefüggésben a Combust-ügy K. mellékletének 6. oldalát idézi, ahol a dán kormány kijelenti: „A tárgyalások tárgyát képező tökeinjekció, amelyet az Arriva a részvények átvételéhez igényelt, olyan üzleti megfontoláson alapul, amely az eladó számára természetesen nem ismert.” Az I. melléklet 6. oldalán kijelenti továbbá: „... A kormány úgy véli, hogy az Arriva által igényelt tökeinjekció a társaság jelenlegi piaci értékét tükrözi ...”.

⁽³⁶⁾ Lásd a C-17/99. sz. Franciaország kontra Bizottság ügyet (EBHT 2001. I-2481. o., 43. pont).

- (235) A Danske Busvognmaend megítélése szerint jó okai vannak annak komoly kétségbe vonására, hogy a Combust számára az Arrivának történő eladással összefüggésben nyújtott támogatás a minimumra korlátozódott. Ellenkezőleg, úgy véli, hogy az Arriva jó üzletet csinált, és ezzel kapcsolatban 2003. február 24-i feljegyzésének 8. fejezetére hivatkozik. Megjegyzi, hogy a dán kormány számára tanácsos lett volna független szakértők véleményét kikérni az adásvétel keretében, amint azt a Bizottság gyakran megköveteli a vagyoni eszközök átruházása esetében, valamint hogy az adásvétel nem az adott területen tevékenykedő összes versenytárs számára átlátható feltételek és nyitott eljárások mellett zajlott le.

4.3. AZ ARRIVA ÁLTAL BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEK

- (236) A Bizottsághoz az Arriva Denmark A/S részéről is érkeztek észrevételek. Ezek egyetlen ténykérdéshez – nevezetesen az Arriva és a Connex közötti vételárhoz – kapcsolódnak, ezért azokat a határozat II. része tartalmazza.

5. A DÁN KORMÁNYNAK A DANSKE BUSVOGNMAEND ÉS AZ ARRIVA ÁLTAL BENYÚJTOTT ÉSZREVÉTELEKRE ADOTT VÁLASZA

5.1. A PIACI MAGÁNBEFECTETŐ ELVE

- (237) Legelőször is a dán kormány úgy véli, hogy a Danske Busvognmaend torzított benyomást kelt, amikor eredeti összefüggéseiből kiemelve idézi a dán Számvevőszék jelentésének egy szakaszát. A dán kormány szerint az idézett szakasz a jelentés 47. oldaláról, „A dán Számvevőszék észrevételei” című fejezetből származik, és a közlekedési minisztérium által a parlamenti pénzügyi bizottságnak benyújtott, a Combustba történő 300 millió DKK összegű tőkeinjekció jogalapját képező törvényjavaslat alapjául szolgáló tényszerű információkhoz kapcsolódik.
- (238) A 47. oldalon a Számvevőszék a következőket mondja a törvényjavaslat alapjáról:

„A törvényjavaslatban foglalt információkból az tűnik ki, hogy a társaság 1998. évi éves mérlegébe történő 65 millió DKK tőkebevitelt követően 1998 végén a Combust pénzügyi helyzetéről alkotott kép meglehetősen pontos volt, ezért ésszerű kiindulópontot jelentett a társaság tőkeigényének meghatározásához. A közlekedési minisztérium azonban nem szólt arról, hogy a 65 millió DKK összegű tőkebevitel meghatározásakor alapul vett pénzügyi információkat kizárólag a társaság vezetősége által közzétett költségvetésekből, becslésekből és tervezett megtakarításokból származtatták.

A dán Számvevőszék nézete szerint a közlekedési minisztérium feladata lett volna, hogy értékelje azt az anyagot, amely a minisztert és a pénzügyi bizottságot volt hivatott ellátni a törvényjavaslatához kapcsolódó minden lényeges információval. A közlekedési minisztériumnak nem lett volna szabad a meglévő információk alapján törvényjavaslatot benyújtania; vagy pedig hangsúlyoznia kellett volna, tekintettel a Combustba történő tőkeinjekció sürgős voltára, hogy a javaslat csak a társaság által elkészített általános költségvetéseken és becsléseken alapult.”

- (239) A dán kormány szerint ezért a Számvevőszék nem azt a tényt bírálta, hogy a minisztérium javaslatot tett a 300 millió DKK összegű tőkeinjekcióra, hanem azt, hogy nem hangsúlyozta a pénzügyi bizottság előtt, hogy a törvényjavaslat a Combust vezetősége által benyújtott költségvetéseken és becsléseken alapult. Mivel sürgősen szükség volt a tőkeinjekcióra, a közlekedési minisztériumnak nem volt más választása, mint hogy javaslatot tegyen a csőd elkerüléséhez, így a Combust értékesítéséhez szükségesnek ítélt tőkeinjekcióra.
- (240) Másrészt a dán kormány rámutat arra, hogy a Danske Busvognmaend észrevételei kizárólag arra összpontosítanak, mennyiben hajtott volna végre hasonló tőkeinjekciót egy magánbefektető 1999-ben arra számítva, hogy a Combust jövőbeni nyeresége önmagában biztosítani fogja a befektetés megfelelő megtérülését.
- (241) A dán kormánynak a piaci magánbefektető elvével kapcsolatos nézete azonban nem csak az állam befektetésének ésszerűen várható közvetlen megtérülésén alapul. Ellenkezőleg, figyelembe kell venni a csőd következtében például a jövőbeni privatizációk kapcsán felmerülő látnens közvetett veszteségeket és az ilyen privatizációkra gyakorolt káros hatásokat is.
- (242) Harmadszor, a dán kormány cáfolja azt a kijelentést, amely szerint lettek volna érdeklődő vevők a veszteséges szerződésekre. Még ha lett volna is ilyen vevő, az átruházás csupán a szerződéssel kapcsolatban felmerült veszteségek azonnali megerősítését jelentette volna, ezáltal azonnali és megjósolhatatlan pénzügyi következményekkel járt volna a Combustra nézve.
- (243) A dán kormány azzal sem ért egyet, hogy bármely autóbusz-üzemeltető a veszteséges szerződések negatív értékénél magasabb áron átvette volna a szerződéseket. Így a szerződések eladása csak negatív vételár ellenében történhetett volna meg. Az egyes szerződések, illetve állóeszközök vagy működési eszközök értékesítése semmi esetre sem lett volna jövedelmezőbb megoldás, mint a teljes körű értékesítés. Ezt a nézetet a Dán Számvevőszék is támogatja ⁽³⁷⁾.

⁽³⁷⁾ 60. oldal.

(244) A Combust-ítélet 94. bekezdése tekintetében a Danske Busvognmaend kijelenti, hogy más üzemeltetők rövid határidővel át tudták volna venni a Combust szállítási szerződéseit, amennyiben a társaság csődbe ment volna. A dán kormány úgy véli, hogy ez valószínűleg igaz, de nincsen hatással annak jogi értékelésére, hogy az állam a piaci magánbefektető elvével összhangban járt-e el. Az információ mindamellett hasznos lehet annak vizsgálata szempontjából, milyen mértékű hatást gyakorolt volna a Combust csődje a tömegközlekedés igazgatására, illetve a szállítási szolgáltatásokban bekövetkező esetleges fennakadásokra.

5.2. SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TÁMOGATÁS

„Először és utoljára” támogatás

(245) A Danske Busvognmaend által benyújtott észrevételek tekintetében a dán kormány kijelenti, hogy az egymást követő alkalmakkor kifizetett támogatásokkal kapcsolatos fenntartások nem érintik annak elbírálását, hogy egyenlő több támogatási összeget lehet-e egyetlen, több részletben kifizetett támogatási intézkedésnek tekinteni. Ellenkezőleg, ebben a tekintetben a döntő tényező annak átfogó értékelése, hogy az egyes támogatási összegek időben és céljukban oly módon kapcsolódnak-e egymáshoz, hogy azok egyetlen támogatási intézkedésnek tekinthetők.

A szerkezetátalakítási terv

(246) A dán kormány elismeri, hogy a 300 millió DKK összegű tőkeinjekció időpontjában, illetve 2000 novemberében, amikor az Arrivával megállapodás született az adásvétel alapelveiről, nem nyújtottak be a Bizottságnak szerkezetátalakítási tervet.

(247) A dán kormány azonban nem osztja a Bíróság C-17/99. sz. Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott döntésének Danske Busvognmaend általi értelmezését, miszerint a Bizottsághoz már nem lehetne többé szerkezetátalakítási tervet benyújtani, miután az állam odaítélte a támogatást.

(248) A dán kormány először is rámutat arra, hogy az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás nem tartalmaz szabályokat vagy utasításokat azzal kapcsolatban, hogy mikor kell szerkezetátalakítási tervet benyújtani a Bizottsághoz. Az egyetlen egyértelmű feltétel az, hogy a Bizottság csak akkor hagyhat jóvá szerkezetátalakítási támogatást, ha előzőleg megkapta a szerkezetátalakítási tervet.

(249) A dán kormány úgy véli, hogy a Bizottságnak azokban az esetekben is ellenőriznie kell, hogy egy támogatás megfelel a jóváhagyás feltételeinek, amikor az adott támogatási intézkedést a Bizottság előzetes értesítése nélkül hajtják

vége. Erről többek között a 659/1999/EK rendelet (a továbbiakban: „az eljárási rendelet”) 13. cikkének (2) bekezdése rendelkezik. Véleménye szerint ezért tökéletesen megfelelő a Bizottság számára, ha azelőtt kapja kézhez a jóváhagyott szerkezetátalakítási tervet, mielőtt határozná arról, hogy az adott állami támogatás összeegyeztethető-e a közös piaccal.

(250) A C-17/99. sz. Franciaország kontra Bizottság ügy ⁽³⁸⁾ 43. bekezdése tekintetében a dán kormány rámutat arra, hogy a 41. bekezdés szerint a Bizottság az ügy tárgyát képező határozatában kijelentette, hogy „a francia kormány nem nyújtott be hihető szerkezetátalakítási tervet a Bizottságnak”, továbbá „a francia hatóságok az eljárás megindítása óta sem nyújtottak be ilyen tervet a Bizottságnak.”

(251) A dán kormány számára a Bizottság megfogalmazásából nyilvánvaló, hogy elegendő lett volna az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatásban foglalt, a szerkezetátalakítási tervre vonatkozó feltétel teljesítéséhez, ha a hivatalos eljárás megindítása után nyújtják be a szerkezetátalakítási tervet. Ennélfogva a döntő tényező nem a szerkezetátalakítási terv benyújtásának az időpontja volt, hanem az a tény, hogy azt benyújtották-e, mielőtt a Bizottság meghozta végleges határozatát.

(252) Ezért a dán kormány úgy véli, hogy a 2001. január 8-i és 23-i szerkezetátalakítási terveket időben benyújtották, és azok megfelelnek az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatásban foglalt feltételeknek.

(253) 2007. februári és áprilisi beadványaiban a dán kormány rámutat arra, hogy amikor a dán parlament pénzügyi bizottsága jóváhagyta az 1999. évi tőkeinjekciót, már rendelkezésre állt pénzügyi és működési szerkezetátalakítási terv.

A támogatás nemkívánatos hatásainak enyhítése

(254) A dán kormány úgy véli, hogy az Arriva és a Connex közötti adásvétel nem termelt akkora nyereséget, amely meghaladta volna a dán kormány és az Arriva – a Combust Arrivának történő értékesítése időpontjában fennálló – várakozásait és számításait.

A támogatás minimumra korlátozása

(255) A Danske Busvognmaend azon állítására válaszolva, miszerint az adásvétel nem képezte közbeszerzési eljárás tárgyát, a dán kormány úgy érvel, hogy az értékesítési folyamat különösen elhúzódó, versenyalapú, megkülönböztetésmentes és átlátható volt, és a végső ár nem különbözött jelentős mértékben az eredeti ajánlattól.

⁽³⁸⁾ Lásd a fent említett C-17/99. sz. ügyet.

- (256) Azon állításra válaszolva, miszerint a piaci árak független ellenőrzése nem történt meg, a dán kormány rámutat arra, hogy az adásvételt a parlament pénzügyi bizottságának az állam pénzügyi tanácsadója, az Alfred Berg által végzett pénzügyi elemzések alapján jóvá kellett hagynia. A dán kormány szerint ez elégséges ellenőrzésnek minősül. A dán kormány nézete szerint az Elsőfokú Bíróság előtti ügy mellékletének a Danske Busvognmaend által idézett szakaszai nem tartalmaznak semmiféle azt elismerő állítást, hogy elmulasztották volna ellenőrizni a támogatás minimumra korlátozását.
- (257) A dán kormány ezen túlmenően kifejti, hogy az adásvételt követően három független vizsgálatot is folytattak a vételár tekintetében, nevezetesen a következőket: „Jelentés a Combust A/S vizsgálatáról”, „Ügyvédi vizsgálat a Combust A/S tulajdonjogának az állam általi kezeléséről”, valamint „A Számvevőszék Elnökének jelentése”.
- (258) E tények ismeretében a dán kormány nem ért egyet azzal a megállapítással, hogy nem végeztek ellenőrzést a tekintetben, hogy a támogatás a minimumra korlátozódott-e. Az ügy Danske Busvognmaend által hivatkozott K. és I. mellékletének semmiféle köze nincs ahhoz a kérdéshez, hogy a támogatás a minimumra korlátozódott-e. Az idézetekből azonban egyértelműen kiderül, hogy az Arrivának történő értékesítést üzleti megfontoláscsomag alapján készítették elő, és hogy a vételár a piaci árat tükrözte.
- (259) Végül a dán kormány nem gondolja, hogy független könyvvizsgálók bevonása eltérő értékelést vagy a Combust részvényei tekintetében eltérő vételárat eredményezett volna. A dán kormány számára a piacvizsgálat jelentette a döntő értékelést.

6. A BIZOTTSÁG JOGI ÉRTÉKELÉSE

6.1. TÁMOGATÁS MEGLÉTÉNEK ÉRTÉKELÉSE AZ EK-SZERZŐDÉS 87. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE ÉRTELMEBEN

- (260) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő: „Ha e szerződés másként nem rendelkezik, a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzíja vagy torzítással fenyegeti a versenyt, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- 6.1.1. ELŐZETES KÉRDÉS: AZ EK-SZERZŐDÉS 87. CIKKÉNEK (1) BEKEZDÉSE SZERINTI ÉRTÉKELÉS SZEMPONTJÁBÓL AZ 1999. ÉS 2001. ÉVI INTÉZKEDÉSEK EGYETLEN VAGY KÉT KÜLÖN INTÉZKEDÉSNEK TEKINTENDŐK-E?
- (261) Amint fent olvasható, a Combust tőkeinjekciók (1999 és 2001), alárendelt kölcsön (1999), valamint az alárendelt

kölcsön ezt követő saját tőkévé alakítása és a vevőnek nyújtott garanciák (2001) formájában pénzügyi támogatást kapott a dán kormánytól. Ezért az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének alkalmazása szempontjából fontos annak megállapítása, hogy a privatizációs folyamat során 1999-ben és 2001-ben nyújtott pénzügyi támogatások egyazon intézkedés két részét vagy két külön intézkedést képeznek-e.

- (262) A BP Chemicals-ügyben az Elsőfokú Bíróság a következő megfontolásokat ítélte lényegesnek e kérdés eldöntéséhez:
- a szóban forgó tőkeinjekciók időrendje,
 - azok célja,
 - a társaság helyzete a tőkeinjekcióval kapcsolatos döntés meghozatalakor ⁽³⁹⁾.
- (263) A Bizottság a dán kormány és harmadik felek észrevételei fényében az alábbiakban értékeli, hogy az Elsőfokú Bíróság által a BP Chemicals-ügyben meghatározott kritériumok jelen esetben teljesülnek-e.

Az intézkedések időrendje

- (264) Az intézkedéseket 1999. május 27-én és 2001. január 15-én hajtották végre. A két határozat között mintegy 18 hónap telt el.
- (265) A dán kormány érvelése szerint a privatizációs folyamat összetettsége fényében 18 hónap viszonylag rövid időnek számít. Ebben az összefüggésben a BP Chemicals-ügyre hivatkozik, ahol a támogatás első és utolsó részlete között eltelt idő 22 hónap volt.
- (266) A Bizottságot nem győzték meg a dán kormány érvei. Először is jelentős ténybeli különbség van a BP Chemicals-ügy és a jelen ügy között. A BP Chemicals-ügyben az ENI állami vállalat 1992-ben, 1993-ban és 1994-ben három tőkeinjekciót eszközölt az ENICem cégbe. Az Elsőfokú Bíróságnak azt kellett vizsgálnia, hogy a Bizottság helyesen minősítette-e a harmadik tőkeinjekciót a piaci magánbefektető elvével összhangban lévőnek, míg az első kettő állami támogatásnak minősült. Az Elsőfokú Bíróság az intézkedések időrendjét illetően úgy találta, hogy a harmadik tőkeinjekciót már előrevetítették egy szerkezetátalakítási tervben, amelyet az ENI igazgatósága ugyanazon a napon fogadott el, mint a második tőkeinjekciót, azaz 1993 decemberében. A harmadik tőkeinjekció jóváhagyásáról szóló tényleges határozatot alig egy hónappal később, 1994 januárjában hozták meg.

⁽³⁹⁾ A fent említett C-11/95. sz. ügy, 171. pont.

(267) Ezzel ellentétben jelen esetben semmi nem mutat arra, hogy a dán hatóságok 1999-ben, az első tőkeinjekcióval kapcsolatos döntés időpontjában már tervezték volna, hogy a szerkezetátalakítás egy későbbi szakaszában újabb tőkeinjekciót hajtanának végre. Ellenkezőleg: az első tőkeinjekciót oly módon számították ki, hogy az önmagában elegendő legyen a Combust gazdasági életképességének helyreállításához. A második tőkeinjekcióról több mint egy évvel és hat hónappal az első tőkeinjekció után, 2000 decemberében döntöttek, amikor nyilvánvalóvá vált, hogy az első tőkeinjekció nem volt elegendő.

(268) Következésképpen két fontos érvet kell figyelembe venni az időrend tekintetében annak mérlegeléséhez, hogy a két tőkeinjekció két külön intézkedésnek minősül-e:

- abban az időpontban, amikor döntést hoztak az első tőkeinjekcióról, a dán hatóságok még nem tervezték a második tőkeinjekciót, ellentétben a *BP Chemicals* esetével,
- a második tőkeinjekcióról egy évvel és hat hónappal az első tőkeinjekció után döntöttek, míg a *BP Chemicals* esetében a két intézkedés között csak egy hónap telt el.

Az intézkedések célja

(269) A dán kormánynak az a véleménye, hogy az 1999. és 2001. évi intézkedéseknek azonos volt a célja, nevezetesen a Combust sikeres privatizációja érdekében történő szerkezetátalakítása és újratörzsszerűsítése.

(270) A Bizottság nem osztja ezt az álláspontot. A fent részletesen bemutatott tények arra mutatnak, hogy az 1999. évi tőkeinjekcióról azért döntöttek, hogy elkerüljék a Combust küszöbönálló csődjét. Célja nem a Combust privatizációja volt, sőt inkább azért vált szükségessé, mert a Combust privatizációjára tett első kísérlet meghiúsult.

(271) A második tőkeinjekció célja a Combust tőkéjének olyan szintre emelése volt, amelynél a vevő (az Arriva) hajlandó volt jellepes áron átvenni a vállalkozást.

(272) A Bizottság elismeri, hogy mindkét tőkeinjekciót szerkezetátalakítási intézkedések kísérték, és mindkettő a Combust által túl alacsony ajánlat ellenében megszerzett szerződések miatt felhalmozódott veszteség kiegyenlítéséhez kapcsolódott.

(273) Mindamellett a Bizottság álláspontja szerint a két tőkeinjekció elsődleges célja különböző volt, nevezetesen az első esetben a csőd elkerülése, a második esetben pedig a privatizáció előkészítése.

A társaság helyzete az intézkedések időpontjában

(274) A Combust helyzete az intézkedések időpontjában nem változott jelentős mértékben: veszteséges volt, elsősorban

az olyan alacsony áron kötött közszolgáltatási szerződések miatt, amely nem fedezte a szolgáltatásnyújtás költségeit.

Következtetés: Az 1999. és 2001. évi intézkedések két külön intézkedésnek minősülnek

(275) Következésképpen a Bizottság, figyelembe véve a felek észrevételeit és a *BP Chemicals*-ügy érvelését alkalmazva, úgy véli, hogy az 1999-ben és 2001-ben tett szerkezetátalakítási intézkedéscsomag az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése alapján történő értékelés tekintetében két külön intézkedésnek minősül. Ezt az értékelést három fő indok támasztja alá:

- A 2001. évi tőkeinjekciót az 1999. évi tőkeinjekcióról hozott döntés időpontjában még nem tervezték. Ellenkezőleg: a dán hatóságok feltételezték, hogy az 1999. évi tőkeinjekció elegendő.
- Egy év és hat hónap telt el az első és a második tőkeinjekció végrehajtásáról szóló határozatok között.
- Az első tőkeinjekció célja a Combust küszöbönálló csődjének elkerülése, a második tőkeinjekció célja pedig a jellepes pozitív értéken történő privatizáció lehetővé tétele volt.

(276) Ennek megfelelően a két intézkedést a jogi értékelés fennmaradó részében két elkülönülő intézkedésként vizsgálják.

6.1.2. ÁLLAMI FORRÁSOK ÉS SPECIFIKUSSÁG

(277) Dánia mindkét intézkedést költségvetéséből finanszírozta. Az intézkedéseket tehát állami forrásból finanszírozták.

(278) Az intézkedések egyetlen vállalkozást, a Combust célozzák, így azok specifikusak.

6.1.3. A KEDVEZMÉNYEZETT VÁLLALKOZÁS ELŐNYÉNEK MEGLÉTE

(279) Ahhoz, hogy az intézkedések állami támogatásnak minősüljenek, előnyös helyzetbe kell hozták a vállalkozást. Ebben a tekintetben két kérdés merül fel:

- i. Az intézkedésekből a Combustnak nem származik előnye, ha a dán kormány piaci magánbefektetőként járt el.

- ii. Az intézkedésekből a Combusnak nem származik előnye, ha azok célja kizárólag a társaság közszolgáltatási kötelezettségért való kompenzációja, és teljesül a négy *Altmark*-kritérium.

A piaci magánbefektető elvének alkalmazhatósága

- (280) A piaci magánbefektető elvének lényegét a Bizottság az EK-Szerződés 92. és 93. cikkének és a Bizottság 80/723/EGK irányelve 5. cikkének a feldolgozóipari ágazat közvállalkozásaira történő alkalmazásáról szóló, a tagállamokhoz címzett közleményében⁽⁴⁰⁾ (a továbbiakban: „a közlemény”) fektette le. Ezen túlmenően a fogalmat az Európai Bíróság és az Elsőfokú Bíróság ítéletei pontosították⁽⁴¹⁾.

- (281) E szövegek és ítéletek szerint a Bizottság figyelembe veszi, hogy a kedvezményezett vállalkozásnak lett volna-e lehetősége egyenértékű pénzügyi forrásokat szerezni a rendes tőkepiac igénybevételével. Nincsen szó állami támogatásról, amennyiben az új tőke bevétele olyan feltételek mellett történik, amelyek a normál piacgazdasági feltételek között működő magánbefektető számára is elfogadhatók lennének⁽⁴²⁾.

- (282) A közlemény 35. bekezdése a tőkeinjekciókra vonatkozik. Kijelenti, hogy akkor van szó támogatásról, ha a társaság pénzügyi helyzete – és különösen adósságának szerkezete és mértéke – miatt a befektetett tőke rendes megtérülése (az abból származó osztalék vagy tőkenyereség formájában) ésszerű határidőn belül nem várható.

- (283) A közlemény 39. bekezdése hasonló kritériumokat ír elő a hitelek tekintetében is, kijelentve, hogy amennyiben olyan társaságnak nyújtanak fedezet nélküli kölcsönt, amely rendes körülmények között nem lenne képes finanszírozást szerezni (például azért, mert rosszak a hitel visszafizetésére való kilátásai), akkor a hitel gyakorlatilag támogatás kifizetésével egyenértékű, és a Bizottság azt akként fogja figyelembe venni.

- (284) Ilyen módon az állami befektető magatartását a magánbefektető (például hosszabb távú jövedelmezőségi kilátások által vezérelt, strukturális, globális vagy ágazati politikát

folytató magán vagyongazdálkodó vállalat vagy vállalkozáscsoport) feltételezett magatartásával kell összehasonlítani⁽⁴³⁾. Az ideiglenes nehézségekkel küzdő, de (adott esetben) a szükséges intézkedések végrehajtása után ismét nyereség termelésére képessé váló vállalkozás túlélésének biztosítása céljából eszközölt tőkebevitel nem feltétlenül minősül támogatásnak, ha egy magánbefektető elemzése során hasonló eredményre jutott volna.

- (285) Ennek megfelelően a Bizottságnak azt kell értékelnie, hogy egy magánbefektető, a Combushoz hasonló társaság tulajdonosa a dán kormányhoz hasonlóan járt volna-e el az értékelés tárgyát képező intézkedéseket illetően. Ha a Bizottság arra az eredményre jut, hogy a dán kormány egyik vagy mindkét intézkedés esetében a piaci magánbefektető elvével összhangban járt el, akkor az adott intézkedés(ek) az EK-Szerződés 87. cikke (1) bekezdésének értelmezésében nem minősül(nek) állami támogatásnak.

- (286) Az eljárás megindításáról szóló határozat (82)–(89) preambulumbekezdésében a Bizottság kétségeinek adott hangot a tekintetben, hogy egy magánbefektető hasonló helyzetben a dán kormányhoz hasonlóan járt volna el.

Az 1999. évi intézkedés piaci magánbefektető elvével való összhangjának értékelése

- (287) A dán kormány úgy érvel, hogy az 1999. évi intézkedés tiszteletben tartja a magánbefektető elvét. Éppen ezért nem értesítették róla a Bizottságot még a megvalósítása előtt.

- (288) A Bizottság megjegyzi, hogy Dánia sohasem mutatott be olyan gazdasági elemzést, amely igazolta volna, hogy ettől az intézkedéstől ésszerűen a befektetés megtérülését várhatná, hasonlóan ahhoz, ahogyan az autóbuszágyazatban tevékenykedő magánbefektető tenné.

- (289) A Bizottság ezenfelül megjegyzi, hogy a dán kormány pénzügyi tanácsadója, az Alfred Berg mind 1998. novemberi, mind 1999. áprilisi feljegyzésében aggodalmának adott hangot a tekintetben, hogy „nincsen garancia a beruházás pozitív megtérülésére”, ha Dánia úgy dönt, hogy megtartja a Combust tulajdonjogát és tőkeinjekciót követően szerkezetátalakítást hajt végre a vállalaton. A dán parlament által 1999 májusában elfogadott, a tőkeemelést jóváhagyó törvényjavaslat is kijelenti, hogy valószínűtlen, hogy az állam valaha is visszaszerezhetné a Combustba befektetni kívánt tőkét.

⁽⁴⁰⁾ HL C 307., 1993.11.13., 3. o. Lásd még a tagállamokhoz címzett korábbi, 1984. szeptember 17-i bizottsági közleményt a hatóságoknak a társasági tőkében való részesedéséről. A közzététel az EK-Értesítővel történt.

⁽⁴¹⁾ A C-482/99. sz. *Franciaország kontra Bizottság (Stardust)* ügy (EBHT 2002., I-4397. o., 56. pont). Lásd még Geelhoed főtanácsnoknak a C-328/99. és C-399/00. sz. *Olaszország és Sim 2 Multimedia SpA. kontra Bizottság* egyesített ügyekre vonatkozó indítványát (EBHT 2003., I-4035.).

⁽⁴²⁾ A C-296/82. és C-318/82. sz. *Hollandia és Leeuwarder Papierwarenfabriek Bv kontra Bizottság* ügy (EBHT 1985., 809. o., 17. pont).

⁽⁴³⁾ A C-305/89 sz. *Olaszország kontra Bizottság („Alfa Romeo”)* ügy (EBHT 1991., I-1603. o., 20. pont).

- (290) A Bizottság mindebből arra következtet, hogy Dánia nem nyújtott be meggyőző bizonyítékot arra nézve, hogy az állam ésszerűen várhatta volna befektetése megtérülését, hasonlóan ahhoz, ahogyan azt egy magánbefektető tenné.
- (291) Ami a „csoportos értékeléssel” kapcsolatos érvelést illeti, a fent említett ítélkezési gyakorlattal (a 303/88. sz. ügy) összhangban, a Bizottság nem zárja ki, hogy az állam vagy állami vállalatok viselhetik valamely leányvállalatuk veszteségeit annak érdekében, hogy az a lehető legjobb helyzetben zárhassa le működését, amennyiben bizonyítani tudják, hogy az általuk viselt kapcsolódó költség alacsonyabb, mint az a gazdasági kár, amelyet más forgatókönyv esetében elszenvedtek volna. A Bizottság például ezt az érvelést alkalmazta a C-53/2003. sz. ABX-ügy⁽⁴⁴⁾ 196–216. pontjában, ahol a Bizottság figyelembe vette a csoport fennmaradó részének tevékenysége által támogatott költségeket, mivel azok közvetlen üzleti kapcsolatban álltak a gyengélkedő leányvállalattal, és ebben az esetben ténylegesen bizonyított volt a leányvállalat felszámolása és a csoport többi részére gyakorolt hatás közötti összefüggés. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jelen ügyben nem ez a helyzet, mivel a dán hatóságok nem bizonyították, hogy a Combust gazdasági tevékenysége és az állam (különösen az állam mint más, a Combusszal különösebb kapcsolatban nem álló cégek tulajdonosa) egyéb gazdasági tevékenységei közötti összefüggés elég erős lenne ahhoz, hogy ilyen következtetést lehessen levonni. A Bizottság egyéb érvek hiányában különösen nincsen meggyőződve arról, hogy a Combust sorsa jelentős mértékben befolyásolta volna a többi állami vállalat besorolását, amely rendszerint az egyes vállalatok saját érdemein alapul.
- (292) A Bizottságot nem győzi meg az az érv sem, hogy a Combust csődjé aláásta volna az állam mint befektető jó hírnevét, vagy volt közalkalmazottai munkahelyének biztonságára árnyékot vetve indokolatlan mértékben veszélyeztette volna az állam privatizációs programját. Ami az első pontot illeti, az ésszerűen gondolkodó befektetők néha arra a következtetésre jutnak, hogy jobban teszik, ha felszámolnak egy-egy nem jövedelmező tevékenységet; a második pontot illetően meglehetősen ellentmondásosnak tűnik az az érvelés, miszerint az államnak fizetnie kellett azért, hogy a közalkalmazottak elfogadják a szerződéses jogviszonyt, amellet még viselni kellett a munkaviszonyuk folytonosságának költségeit.

A 2001. évi intézkedés piaci magánbefektető elvével való összhangjának értékelése

- (293) A 2001. évi intézkedés tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy a dán kormány, miután 2000 őszén megkapta az Arriva eredeti ajánlatát, értékelést végeztetett a Combust ügyében Dánia rendelkezésére álló különböző lehetőségekről, nevezetesen az öt év alatti fokozatos felszámolásról, a jobb szerződésekkel való hatévi további működésről,

az adósságok újrafinanszírozása nélküli egyévi további működésről, az azonnali csődről, valamint az Arriva vételi ajánlatáról. Ennek a tanulmánynak a (jelen határozat 5. táblázatában bemutatott) eredménye azt mutatta, hogy a „fenntartás egy évig” (71 millió DKK pozitív érték) opció volt messze a legvonzóbb, amit a „fokozatos felszámolás 5 év alatt” (– 331 millió DKK) és a „fenntartás újabb és kedvezőbb szerződésekkel, 6 évig” (– 315 millió DKK) opció követett. Az Arriva eredeti ajánlata szerint az adásvétel értéke – 390 millió DKK volt.

- (294) Nincsen arra utaló jel, hogy a dán kormány az Arriva új ajánlatát követően újra elvégeztette volna ezt az értékelést. Mivel a dán kormány által a 2001. évi intézkedés során befektetett pénzösszeg (nevezetesen 140 millió DKK), megtoldva az 58,9 millió DKK-ban maximált korlátozott, illetve korlátlan garanciákkal, jóval magasabb, mint a tanulmányban értékelt első lehetőség, a Bizottság megítélése szerint a dán hatóságok a 2001. évi intézkedésekről hozott döntésük pillanatában nem feltételezhatték ésszerűen, hogy egy magánbefektető hasonlóan járt volna el.
- (295) A csoportos értékelés és a dán kormány arculatának megővése tekintetében a Bizottság ugyanazon okból elveti az érvelést, mint az 1999. évi intézkedések esetében.
- (296) Összegzőképpen a Bizottság úgy véli, hogy a 2001. évi intézkedés tekintetében egy magánbefektető nem járt volna el a dán kormányhoz hasonlóan.

Az Altmark ítélkezési gyakorlat alkalmazása

- (297) Az Altmark-ítélet szerint „amennyiben egy, a városi, külvárosi vagy regionális menetrend szerinti szállítási szolgáltatás működtetését lehetővé tevő állami támogatást a kedvezményezett vállalkozások által a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése érdekében nyújtott szolgáltatásokkal szembeni ellenszolgáltatást jelentő ellentételezésnek kell tekinteni, ez a támogatás nem tartozik a rendelkezés alkalmazási körébe”⁽⁴⁵⁾. Ezzel összefüggésben az Európai Bíróság négy feltételt határozott meg, amelyek teljesülése esetén az állami támogatás „közszolgáltatási kötelezettség ellentételezésének” minősül.
- (298) Az Elsőfokú Bíróság a Combust-ítéletben azonban kijelentette, hogy e feltételek legalább egyike nem teljesült a jelen esetben, mivel a közszolgáltatási szerződések megkötése előtt nem határozták meg tárgyilagosan és átlátható módon a szerkezetátalakítási intézkedés kiszámításának alapját képező tényezőket⁽⁴⁶⁾.

⁽⁴⁴⁾ A Bizottság 2006/947/EK határozata (2005. december 7.) a Belgium által az ABX Logistics érdekében nyújtott állami támogatásról (HL L 383., 2006.12.28., 21. o.).

⁽⁴⁵⁾ Az Altmark-ítélet, 95. pont.

⁽⁴⁶⁾ A Combust-ítélet, 98. pont.

- (299) Következésképpen az Altmark ítélezési gyakorlat nem alkalmazható a dán kormány által a Combustak nyújtott szerkezetátalakítási támogatással összefüggésben ⁽⁴⁷⁾.

Következtetés: előny megléte

- (300) Következésképpen mind az 1999., mind a 2001. évi intézkedés gazdasági előnyt biztosított a Combustaknak.

6.1.4. A KÖZÖSSÉGEN BELÜLI KERESKEDELEMRE ÉS VERSENYRE GYAKOROLT HATÁS

- (301) Ezen túlmenően az intézkedés csak akkor minősül állami támogatásnak, ha torzítja a versenyt és hatással van a tagállamok közötti kereskedelemre.

- (302) Ebben a tekintetben először is meg kell jegyezni, hogy nincs kizárva, hogy a csak helyi vagy regionális szállítási szolgáltatásokat nyújtó, azaz származási országán kívül szállítási szolgáltatást nem nyújtó vállalkozásnak biztosított állami támogatás hatást gyakorolhat a tagállamok közötti kereskedelemre.

- (303) A Bíróság az Altmark-ítéletben kimondta, hogy „amikor egy tagállam közpénzből támogatást nyújt egy vállalkozásnak, az e vállalkozás által nyújtott szállítási szolgáltatások ezáltal fenntarthatók vagy növelhetők, ami azt eredményezi, hogy másik tagállamban letelepedett vállalkozásoknak kevesebb esélyük van arra, hogy ezen állam piacán szállítási szolgáltatásokat nyújtsanak (lásd e tekintetben a 102/87. sz. Franciaország kontra Bíróság ügyet (EBHT 1988., 4067. o., 19. bekezdés), a C-305/89. sz. Olaszország kontra Bizottság ügyet (EBHT 1991., I-1603. o., 26. bekezdés), valamint a Spanyolország kontra Bizottság ügy 40. bekezdését)” ⁽⁴⁸⁾.

- (304) 1995 óta valóban több tagállam is elkezdte egyoldalúan megnyitni egyes közlekedési piacait a más tagállamokban bejegyzett vállalkozásokkal való verseny előtt, így több vállalkozás már nemcsak letelepedés szerinti tagállamában, hanem más tagállamokban is nyújt városi, külvárosi vagy regionális szállítási szolgáltatásokat ⁽⁴⁹⁾.

- (305) Dániában az autóbust piac 1990 óta folyamatban lévő deregulációja az autóbust-szolgáltatások nyújtásának jellegét monopolpiacról a vállalkozások közötti versenyt lehetővé tévő piacra változtatta. Mind a dán, mind az egyéb európai uniós társaságok versenyezhetnek a regionális és helyi kormányzati hatóságok által pályázatra bocsátott szolgáltatások nyújtásáért. Hasonló feltételek érvényesek más tagállamokban is: az Arriva például Svédországban és Hollandiában is tevékenykedik.

- (306) Dánia és más tagállamok autóbustpiacának liberalizációját közösségi szinten a 92/50/EGK irányelv kísérte, amely a tagállamokat kötelezi az autóbust-közlekedési szolgáltatások közszolgáltatási eljárás keretében történő odaítélésére. A 92/50/EGK irányelv fényében az Európai Bíróság a Concordia-ügyben úgy vélte, hogy a közszolgáltatási szerződések odaítélése közösségi szintű koordinációjának célja a szolgáltatások és árak szabad áramlását akadályozó tényezők kizárása ⁽⁵⁰⁾.

- (307) Mivel a Közösségen belüli autóbustpiac – a több tagállam által autóbustpiacra megnyitására vonatkozóan hozott egyoldalú döntés, valamint a 92/50/EGK irányelv hatálybalépése következtében – részben liberalizált, versenyhelyzet áll fenn az autóbustpiacon jelenlévő szolgáltatók között.

- (308) Következésképpen a szerkezetátalakítási intézkedés javíthatja a Combustak és vevője pozícióját azok uniós versenytársaiéhoz képest, ezáltal hatást gyakorolhat úgy a vállalkozások közötti versenyre, mint a tagállamok közötti kereskedelemre.

6.1.5. KÖVETKEZTETÉS: ÁLLAMI TÁMOGATÁS MEGLÉTE

- (309) A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a szerkezetátalakítási intézkedés az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése értelmezésében állami támogatásnak minősül.

6.2. A TÁMOGATÁS KÖZÖS PIACCAL VALÓ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGÉNEK ÉRTÉKELÉSE

6.2.1. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE A KÖZÖS PIACCAL

- (310) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint az állami támogatás elvben összeegyeztethetetlen a közös piaccal. Jelen esetben – a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló 1999. évi közösségi iránymutatásban foglaltak szerint – az állami támogatás az 1191/69/EGK rendelet vagy az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében mégis összeegyeztethető lehetne a közös piaccal. Az összeegyeztethetőség-gel kapcsolatos egyéb rendelkezés a jelen esetre nem alkalmazható.

6.2.2. AZ 1999. ÉS/VAGY A 2001. ÉVI INTÉZKEDÉS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE AZ 1191/69/EGK RENDELET ÉRTELMEBEN

- (311) Az eljárás megindításáról szóló határozat röviden ismerteti (90)–(96) preambulumbekkezdés, hogy az EK-Szerződés 73. cikke és az 1169/91/EGK rendelet értelmében miért nem tekinthető a dán állam által a Combustak nyújtott szerkezetátalakítási intézkedés a közös piaccal összeegyeztethetőnek. Sem a dán kormány, sem harmadik felek nem vitatták a Bizottság ezzel kapcsolatos érvelését.

⁽⁴⁷⁾ A Combustak-ítélet, 99. pont.

⁽⁴⁸⁾ Az Altmark-ítélet, 78. pont.

⁽⁴⁹⁾ Az Altmark-ítélet, 79. pont.

⁽⁵⁰⁾ Lásd többek között a C-513/99. sz. Concordia Bus Finland Oy Ab kontra Helsingin kaupunki és HKL-Bussiliikenne ügy 56. pontját.

(312) Ennélfogva a Bizottság leszögezi, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban ismertetett okoknál fogva a szerkezetátalakítási támogatás az EK-Szerződés 73. cikke és az 1169/91/EGK rendelet értelmében nem tekinthető a közös piaccal összeegyeztethetőnek.

6.2.3. AZ 1999. ÉVI INTÉZKEDÉS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE AZ EK-SZERZŐDÉS 87. CIKKE (3) BEKEZDÉSE C) PONTJÁNAK ÉRTELMEBEN

(313) Az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja úgy rendelkezik, hogy „a közös 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”.

(314) E cikk alapján a Bizottság elfogadta a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatást. A Bizottság 1994-ben fogadta el első iránymutatását a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról ⁽⁵¹⁾. 1999-ben elfogadták az iránymutatás újabb ⁽⁵²⁾, majd 2004-ben a legújabb változatát ⁽⁵³⁾.

(315) Ezen iránymutatás *ratione temporis* (időmulás tekintetében történő) alkalmazása tekintetében a 2004. évi iránymutatás 103. és 104. pontja a következőt mondja ki:

A be nem jelentett támogatások tekintetében: „Minden olyan megmentési és/vagy szerkezetátalakítási támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségét, amelyet a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével a Bizottság engedélye nélkül nyújtottak, a Bizottság ezen iránymutatás alapján vizsgálja meg, amennyiben a támogatás egy részét, illetve egészét az iránymutatásnak az Európai Unió Hivatalos Lapjában való közzétételét követően nyújtották.”

(316) Az 1999. évi iránymutatás 100. és 101. pontjának tartalma megegyezik a 2004. évi iránymutatásával.

(317) A Combustnak nyújtott 1999. évi támogatás be nem jelentett támogatásnak minősül. Az 1999. évi támogatást az 1999. évi iránymutatás hatálybalépése előtt fogadták el, ezért arra az 1994. évi szerkezetátalakítási iránymutatás alkalmazandó.

(318) Az 1994. évi iránymutatás 3.2.2 szakasza a következő feltételeket írja elő a szerkezetátalakítási támogatás engedélyezéséhez:

- **Szerkezetátalakítási terv:** A szerkezetátalakítási támogatásnak a Bizottságnak kellőképpen részletezve benyújtott, életképes szerkezetátalakítási/helyreállítási programhoz kell kapcsolódnia.

- **Gazdasági életképesség.** A társaság gazdasági életképességének helyre kell állnia.

- **A versenytársakra gyakorolt nemkívánatos hatás enyhítése.** Intézkedéseket kell tenni a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak a lehető legkisebbre csökkentése érdekében.

- **Arányosság.** A támogatásnak arányban kell állnia a szerkezetátalakítás költségeivel és hasznával.

- **Éves beszámoló és nyomon követés.** A tagállamnak éves beszámolót kell benyújtania a támogatásról, hogy a Bizottság nyomon tudja követni a szerkezetátalakítási terv megfelelő végrehajtását.

- **„Először és utoljára”.** Szerkezetátalakítási támogatás csak egyszer nyújtható.

Szerkezetátalakítási terv és gazdasági életképesség

(319) A szerkezetátalakítási terv tekintetében az 1994. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 3.2.2.A pontja a következő követelményeket írja elő:

„A szerkezetátalakítási terv alapvető feltétele, hogy a jövőbeni működési körülményekre vonatkozó reális feltételezések alapján, ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét. Ennélfogva a szerkezetátalakítási támogatásnak a Bizottságnak kellőképpen részletezve benyújtott, életképes szerkezetátalakítási/helyreállítási programhoz kell kapcsolódnia. A tervnek ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás versenyképességét. Az életképesség javulásának elsősorban a szerkezetátalakítási tervben foglalt belső intézkedésekből kell fakadnia, és csak olyan külső tényezőkön alapulhat, mint az ár és a kereslet növekedése, amelyekre a vállalkozásnak nincs jelentős befolyása, amennyiben a piaccal kapcsolatos feltételezések általánosságban elfogadhatók. A sikeres szerkezetátalakításnak együtt kell járnia a strukturálisan veszteséges tevékenységek beszüntetésével.

Az életképességgel kapcsolatos kritérium teljesítése érdekében a szerkezetátalakítási tervnek képesnek kell lennie olyan helyzetbe hozni a vállalkozást, hogy az fedezni tudja valamennyi költségét, beleértve az amortizációt és a pénzügyi terheket is, és elégséges tőke megtérülést termelhesen ki ahhoz, hogy a szerkezetátalakítást követően a vállalkozásnak ne legyen szüksége további állami támogatás befecskendezésére és az saját erejéből is versenyképes legyen a piacon.”

⁽⁵¹⁾ HL C 368., 1994.12.23., 12. o.

⁽⁵²⁾ HL C 288., 1999.10.9., 2. o.

⁽⁵³⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

(320) 1999-ben, a tőkeinjekció előtt a Kromann és Münter benyújtott a dán kormánynak egy, a Combust pénzügyi helyreállítását célzó tervet, és a Combust vezetősége működési szerkezetátalakítási tervet készített, amelyet a KPMG-től származó feljegyzés formájában tett közzé. Mivel Dánia akkoriban úgy ítélte meg, hogy a döntés összhangban állt a piaci magánbefektető elvével, ezeket a dokumentumokat nem nyújtotta be a Bizottságnak.

(321) A szerkezetátalakítási terv és a Combust gazdasági életképessége tekintetében két kérdés merült fel az eljárás során:

- A Danske Busvognmaend úgy véli, hogy az 1999. évi tőkeinjekció időpontjában nem állt rendelkezésre szerkezetátalakítási terv. Ehhez kapcsolódóan a Danske Busvognmaend azt állítja, hogy szerkezetátalakítási tervet nem lehet visszamenőleg kidolgozni.
- Teljesülnek-e a szerkezetátalakítási terv tekintetében az 1994. évi iránymutatásban előírt feltételek?

A szerkezetátalakítási terv rendelkezésre állásának időpontja

(322) A Bizottság úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási terv rendelkezésre állásának időpontja tekintetében különbséget kell tenni a terv tényleges megléte és annak a Bizottsághoz történő benyújtása között.

(323) **A szerkezetátalakítási terv tényleges megléte.** A Franciaország kontra Bizottság ügyben az Európai Bíróság úgy ítélt, hogy a szerkezetátalakítási támogatást nyújtó állam hatóságainak „a vitatott támogatás nyújtásának időpontjában a [megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban előírt] követelményeknek megfelelő szerkezetátalakítási terv” birtokában kell lenniük⁽⁵⁴⁾. A jelen esetben ez azt jelenti, hogy Dániának legkésőbb az 1999. évi első tőkeinjekció időpontjában birtokában kellett volna lennie egy, az 1994. évi szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeinek megfelelő szerkezetátalakítási tervnek.

(324) Amint a fentiekben olvasható, az 1999. évi tőkeinjekció a Combust tőkeszükségletének kiszámításán, valamint a Kromann és Münter jogi tanácsadó cég és a Combust vezetősége által kidolgozott szerkezetátalakítási terven alapult. A szerkezetátalakítási terv szerint 300 millió DKK összegű tőkeinjekció esetén és amennyiben a társaság vezetősége végrehajtja az előirányzott szerkezetátalakítási intézkedéseket, a Combust 2001-ben vált volna ismét gazdaságilag életképpé. A szerkezetátalakítási terv képezte azt az

alapot is, amelyre támaszkodva a dán közlekedési minisztérium előkészítette a tőkeinjekció jóváhagyásáról szóló, 1999. május 27-i törvényjavaslatot.

(325) A Bizottság úgy látja, hogy amikor a Combustnak megítélték a szerkezetátalakítási támogatást, a szerkezetátalakítási terv a dán kormány rendelkezésére állt. Nyitva marad a kérdés, hogy ez a szerkezetátalakítási terv megfelelt-e az 1994. évi szerkezetátalakítási iránymutatás követelményeinek.

(326) **A szerkezetátalakítási terv benyújtása a Bizottságnak.** Ahogy a dán kormány helyesen rámutat, a Bizottság a Franciaország kontra Bizottság ügyben az Európai Bírósághoz intézett beadványában kijelentette, hogy „a francia kormány nem nyújtott be hihető szerkezetátalakítási tervet a Bizottságnak”, továbbá „a francia hatóságok az eljárás megindítása óta sem nyújtottak be ilyen tervet a Bizottságnak”⁽⁵⁵⁾. Ebből a – Bíróság által nem cáfolt – kijelentésből következik, hogy a szerkezetátalakítási tervet legkésőbb a Bizottság határozathozatalának időpontjáig kell a Bizottság rendelkezésére bocsátani.

(327) A jelen esetben a dán hatóságok 2007 áprilisában összesen négy – 1999. április 26-án, 1999. május 15-én és (két dokumentum esetében) 1999. május 18-án kelt – feljegyzést nyújtottak be a Bizottságnak. Három feljegyzést a Kromann és Münter, egyet a KPMG készített. A dán hatóságok úgy ítélik meg, hogy a Kromann és Münter három feljegyzése képezi a pénzügyi szerkezetátalakítási tervet, a KPMG feljegyzése pedig a működési szerkezetátalakítási tervet.

Az 1994. évi iránymutatásban előírt feltételek teljesülése a szerkezetátalakítási terv tekintetében

(328) A dán kormány arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Kromann és Münter, illetve a KPMG négy feljegyzése az 1994. évi iránymutatás követelményeinek megfelelő szerkezetátalakítási tervnek minősülnek.

(329) A Bizottság megjegyzi, hogy a KPMG feljegyzése csupán megismétli a Combust igazgatótanácsának és vezetőségének szándékait, amelyekről 1998 novemberében és 1999 áprilisában döntést hoztak. A KPMG rámutat, hogy nem végzett költségvetés-elemzést, ehelyett a Combust feltevései alapján dolgozott. Más szavakkal a KPMG nem ellenőrizte, hogy valószerűek-e azok a feltevések, amelyeken munkája alapult. Ennélfogva a Bizottság úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási terv nem felel meg a „reális feltételezések alapján” kritériumnak, mivel a dán kormány nem ellenőrizte, hogy a feltételezések valószerűek-e.

⁽⁵⁴⁾ Lásd a C-17/99.sz. Franciaország kontra Bizottság ügyben hozott ítéletet (EBHT 2001., I-2481. o., 46. pont)

⁽⁵⁵⁾ A C-17/99. sz. Franciaország kontra Bizottság ügy (EBHT 2001., I-2481. o., 41. pont).

- (330) Ezen túlmenően a Bizottság megjegyzi, hogy a KPMG feljegyzése csak a Combust néhány tevékenységi területét elemzi, mégpedig nem az egyes autóbussz-szerződések, hanem az autóbussz-szolgáltatási területekkel kapcsolatos összefoglaló feltevések alapján. Ezért a szerkezetátalakítási terv nem teljes, mivel csak a Combust tevékenységeinek egy részét fedi le, valamint nem elég részletes, mert nem a Combust üzleti tevékenységének alapját jelentő egyedi szerződéseken alapul.
- (331) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy a javasolt szerkezetátalakítási intézkedések egyrészt nincsenek lebontva autóbussz-szolgáltatási területekre, másrészt az egyedi szerkezetátalakítási intézkedéshez nem rendeltek egyedi megtakarítási célkitűzéseket. Ezenfelül a könyvelők nem ellenőrizték, hogy reálisak-e a vezetőség által várt költségmegtakarítások.
- (332) A pénzügyi szerkezetátalakításhoz kapcsolódó három dokumentum egyáltalán nem foglalkozott a működési szerkezetátalakítással, ezért nem orvosolhatják a KPMG feljegyzésének hiányosságait.
- (333) Ezen elemek fényében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Dánia által szerkezetátalakítási tervként benyújtott négy dokumentum nem felel meg az 1994. évi iránymutatásban a szerkezetátalakítási terv tekintetében előírt feltételeknek.
- (337) Ezen iránymutatás *ratione temporis* (időmúlás tekintetében történő) alkalmazása tekintetében a 2004. évi iránymutatás 103. és 104. pontja a következőt mondja ki:
- A bejelentett támogatások tekintetében: „A Bizottsághoz 2004. október 10. előtt beérkezett bejelentéseket a bejelentés időpontjában hatályos követelmények alapján bírálják el.”
- (338) Az 1999. évi iránymutatás 100. és 101. pontjának tartalma megegyezik a 2004. évi iránymutatásával.
- (339) A Combustnak nyújtott 2001. évi támogatás bejelentett támogatásnak minősül. Az intézkedést a 2004. évi iránymutatás hatálybalépése előtt, az 1999. évi iránymutatás hatálybalépése után jelentették be. Ennélfogva a 2001. évi intézkedésre az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás alkalmazandó.
- (340) Az 1999. évi iránymutatás 3.2 szakasza a következő feltételeket írja elő a szerkezetátalakítási támogatás engedélyezéséhez:

- A társaságnak az iránymutatás értelmezésében nehéz helyzetben levőnek kell lennie.
- A társaság gazdasági életképességének helyre kell állnia. A támogatásnyújtás feltétele ezért a szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelyet a Bizottsággal jóvá kell hagyatni. A társaságnak teljes mértékben végre kell hajtania a szerkezetátalakítási tervet.
- Intézkedéseket kell tenni a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak a lehető legkisebbre csökkentése érdekében.
- A támogatásnak a minimumra kell korlátozódnia, és a kedvezményezettnek jelentős hozzájárulást kell tennie.
- A tagállamnak éves beszámolót kell benyújtania a támogatásról, hogy a Bizottság nyomon tudja követni a szerkezetátalakítási terv megfelelő végrehajtását.
- Szerkezetátalakítási támogatás csak egyszer nyújtható.

Az 1999. évi intézkedéssel kapcsolatos következtetés

- (334) Az iránymutatás követelményeinek megfelelő szerkezetátalakítási terv megléte a szerkezetátalakítási támogatás jóváhagyásának kritikus (*sine qua non*) feltétele. Ezért – és a többi kritérium vizsgálata nélkül – a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az 1999. évi intézkedés az 1994. évi szerkezetátalakítási iránymutatás alapján nem hagyható jóvá.

6.2.4. A 2001. ÉVI INTÉZKEDÉS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE AZ EK-SZERZŐDÉS 87. CIKKE (3) BEKEZDÉSE C) PONTJÁNAK ÉRTELMEBEN

- (335) Az EK-Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja úgy rendelkezik, hogy „a közös 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”.
- (336) E cikk alapján a Bizottság elfogadta a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatást. A Bizottság 1994-ben fogadta el első iránymutatását a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról⁽⁵⁶⁾. 1999-ben elfogadták az iránymutatás újabb⁽⁵⁷⁾, majd 2004-ben a legújabb változatát⁽⁵⁸⁾.

⁽⁵⁶⁾ Lásd az 51. lábjegyzetet.

⁽⁵⁷⁾ Lásd az 52. lábjegyzetet.

⁽⁵⁸⁾ Lásd az 53. lábjegyzetet.

A Combust mint nehéz helyzetben levő vállalkozás

- (341) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában megállapította, hogy a Combust az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében nehéz helyzetben levő vállalkozás. Ezt a megállapítást sem a dán kormány, sem a Danske Busvognmaend nem vitatta. Ennélfogva a Bizottság leszögezi, hogy a Combust nehéz helyzetben levő vállalkozás.

Szerkezetátalakítási terv és a hosszú távú életképesség helyreállítása

- (342) A szerkezetátalakítási támogatás nyújtásának feltétele a szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelyet valamennyi egyedi támogatás esetén jóvá kell hagyatni a Bizottsággal. A szerkezetátalakítási támogatást tehát megvalósítható szerkezetátalakítási tervvel kell összekapcsolni, amely iránt a tagállam elkötelezi magát ⁽⁵⁹⁾.
- (343) A szerkezetátalakítási tervnek különösen tartalmaznia kell az alábbiakat:
- Piacfelmérés.
 - Azon körülmények ismertetése, amelyek nehéz helyzetbe hozták a vállalkozást, lehetővé téve annak elbírálását, hogy a javasolt intézkedések megfelelőek-e. A tervnek lehetővé kell tennie a vállalkozás számára, hogy olyan új struktúra felé haladjon, amely hosszú távú esélyt kínál az életképességre, és arra, hogy a vállalkozás a saját lábára álljon.
 - Azon fordulat ismertetése, amely lehetővé teszi a vállalkozás számára, hogy a szerkezetátalakítást követően fedezni tudja valamennyi költségét, beleértve az amortizációt és a pénzügyi terheket is. A várható tökegmegtérülésnek elégségesnek kell lennie ahhoz, hogy az átalakított vállalkozás saját erejéből is versenyképes legyen a piacon.
- (344) A dán kormány 2001. január 8-án és 23-án nyújtotta be a Bizottságnak a Combust szerkezetátalakítási tervét (a részletes leírást lásd a II. részben).
- (345) A 2001. évi szerkezetátalakítási terv és a Combust gazdasági életképessége tekintetében a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában kétségeinek adott hangot a Combust gazdasági életképességét illetően.
- (346) Az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 31–34. pontja ebben az összefüggésben úgy rendelkezik, hogy „a szerkezetátalakítási tervnek a jövőbeni működési körülményekre vonatkozó reális feltételezések alapján, ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét”, továbbá „az életképesség javulásának elsősorban a szerkezetátalakítási tervben foglalt belső intézkedésekből kell fakadnia, és alapulhat olyan külső tényezőkön is, mint az ár- és a keresletbeli változások, amelyekre a vállalkozásnak nincs jelentős befolyása, amennyiben a piaccal kapcsolatos feltételezések általánosságban elfogadhatók”. A szerkezetátalakításnak együtt kell járnia „azoknak a tevékenységeknek a beszüntetésével, amelyek az átalakítást követően is strukturálisan veszteségesek maradnának”.
- (347) A Danske Busvognmaend beadványában úgy ítéli meg, hogy a Combust részvénytársaságként csak az Arrivának történő eladása után lett gazdaságilag életképes.
- (348) Az Elsőfokú Bíróság a Combust-ítéletben kimondta, hogy „a Bizottság érvelését úgy kell értelmezni, hogy az komoly kétségeinek ad hangot a Combustnak az említett cikk [azaz az EK-Szerződés 87. cikke] és az iránymutatások értelmezésében vett életképességével kapcsolatban, azonban a Bizottság nem ítélte szükségesnek e kétségek kifejtését, mivel az EK-Szerződés 73. cikke elegendő jogalpnak tűnt számára a szóban forgó támogatás engedélyezéséhez. Mivel ez utóbbi rendelkezés nem tekinthető ilyen szilárd alpnak (...), a 300 millió DKK összegű kifizetésnek a vitatott határozat általi engedélyezése már nem érvényes. (...) Ennélfogva a Combust életképességét semmi módon nem lehet megállapítottként tekinteni” ⁽⁶⁰⁾.
- (349) E kétségek – amelyekre a Bizottság is kitért az eljárás megindításáról szóló határozatában ((106)–(109) preambulumbekezdés) – arra vonatkoztak, hogy a Bizottság nem állapította meg a Combust gazdasági életképességét az állami támogatásnak azon része nélkül, amelyet eredeti határozatában közszolgáltatásért nyújtott ellentételezés címén engedélyezett. Mivel az Elsőfokú Bíróság ítélete szerint ezt a támogatást nem lehetett közszolgáltatásért nyújtott ellentételezésként engedélyezni, azt a következtetést vont le, hogy a Combust gazdasági életképességét a Bizottság eredeti határozata már nem állapítja meg.
- (350) Amint a dán kormány helyesen rámutat, az Elsőfokú Bíróság nem végezte el a szerkezetátalakítási terv gazdasági elemzését a Bizottság eredeti határozatának megsemmisítése érdekében. Ellenkezőleg, az érvelés formális és logikus: mivel a Bizottság eredeti határozatában a támogatás azon része alapján döntött a gazdasági életképességről, amelyet az EK-Szerződés 73. cikke értelmében közszolgáltatás ellentételezéseként engedélyezett (328 millió DKK), és mivel az Elsőfokú Bíróság úgy találta, hogy ezt a támogatást ezen a jogalpon nem lehet engedélyezni, arra a következtetésre jutott, hogy a támogatás e részének kifizetése többé nem volt jogerősen engedélyezett, ennél fogva a gazdasági életképességgel kapcsolatos következtetés levonásához vezető érvelés elvesztette logikai alapját.
- (351) Eredeti határozatában a Bizottság valóban úgy ítélte meg, hogy a 490 millió DKK-ból 328 millió DKK közszolgáltatási kötelezettségért nyújtott ellentételezés volt, és csak 162 millió DKK képezett szerkezetátalakítási támogatást ⁽⁶¹⁾. Ezen értékelés alapján a Bizottság a következő következtetésre jutott:

⁽⁶⁰⁾ A Combust-ítélet, 114. és 115. pont.

⁽⁶¹⁾ Lásd az eredeti határozat 7. táblázatát; amint fent olvasható, ezek az adatok 2001. évi nettó jelenértéken, nem reálértéken vannak kifejezve.

⁽⁵⁹⁾ Az iránymutatás 31. és 32. pontja.

„Tekintetbe véve a szerkezetátalakítási intézkedéseket és az 1191/69/EGK rendeletnél már tárgyalt állami támogatást, vélhető, hogy helyreállhat a Combust életképessége. Mindamelllett ez az életképesség szigorú értelemben nem összeegyeztethető az iránymutatással, mert más állami támogatástól függ.”

(352) A jelen határozatban a Bizottság két külön intézkedésként értékeli az 1999. és 2001. évi intézkedéseket. Az 1999. évi támogatásról – egy 200 millió DKK összegű tőkebevitelről és egy 100 millió DKK összegű alárendelt kölcsönről – az előző szakaszban kimutatták, hogy jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatás, amelyet a Combustól vissza kell venni. Ennélfogva a Combust nem támaszkodhat erre az összegre gazdasági életképessége helyreállításának bizonyítása során.

(353) Még ha az együttesen az 1999. és 2001. évi intézkedések keretében nyújtott teljes támogatás ⁽⁶²⁾ lehetővé tette volna is, hogy a Combust 2006-ra visszanyerje életképességét (az árbevétel és nyereséggel kapcsolatos előrejelzéseket lásd a fenti 7. táblázatban), ez valószínűtlennek válik, ha a Combustnak vissza kell fizetnie 300 millió DKK-t a dán kormánynak, mert az jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül.

(354) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy még ha a 2001-ben benyújtott szerkezetátalakítási terv alapján a Combust 2006-ig várhatóan visszanyerhetné is gazdasági életképességét, ez a lehetőség elveszti realitását, ha az 1999. évi intézkedés jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül.

(355) A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a szerkezetátalakítási terv nem biztosítja a Combust gazdasági életképességét, mivel azon a helytelen feltevésen alapul, hogy a Combustnak nem kell visszafizetnie a dán kormánynak az 1999-ben kapott jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatást.

A túlzott versenytorzulás megakadályozása

(356) Az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 35–39. pontja az alábbi feltételeket írja elő:

„c) A túlzott versenytorzulás megakadályozása

(35) Intézkedéseket kell tenni a támogatás versenytársakra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak a lehető legkisebbre csökkentése érdekében. Ellenkező esetben

⁽⁶²⁾ Lásd az eredeti határozat 7. táblázatát; amint fent olvasható, ezek az adatok 2001. évi nettó jelenértéken, nem reálértéken vannak kifejezve.

a támogatást a »közös érdekekkel ellentétesnek«, és ezért a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell tekinteni.

(36) Ez a feltétel rendszerint úgy valósul meg, hogy korlátozzák a vállalkozás piaci jelenlétét a szerkezetátalakítási időszak után.

[...]

(37) A vállalkozás jelenlétének kötelező korlátozása vagy csökkentése az érintett piac(ok)on kompenzációs tényezőként szolgál a versenytársak javára. Az intézkedésnek arányosnak kell lennie a támogatás versenytorzító hatásával és különösen az adott vállalkozás relatív piaci jelentőségével. A korlátozás, illetve a csökkentés mértékét a Bizottság határozza meg a szerkezetátalakítási tervhez csatolt piacfelmérés és – amennyiben kezdeményeztek ilyen eljárást – az érdekelt felek által szolgáltatott információk alapján. A vállalkozás jelenlétének csökkentését a szerkezetátalakítási terv és az ahhoz kapcsolódó feltevések útján kell hatályba léptetni.

(...)

(39) A kompenzációs intézkedések különböző formákat ölthetnek annak megfelelően, hogy az adott vállalkozás olyan piacon működik-e, amelyre többletkapacitás jellemző. [...] Amennyiben [...] a kedvezményezett vállalkozás által kiszolgált piacon nincs strukturális többletkapacitás a Közösség egészében vagy az EGT-ben, a Bizottság ebben az esetben is megvizsgálja, hogy szükség van-e kompenzációs intézkedésekre. Amennyiben az elrendelt kompenzációs intézkedések az érintett vállalkozás kapacitásának csökkentését is magukban hordozzák, a szükséges csökkentés meghatározott eszközök, illetve leányvállalatok átruházásával is elérhető. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia az érintett tagállam által javasolt kompenzációs intézkedéseket, függetlenül azok formájától, és meg kell állapítania, hogy azok mértéke elégséges-e a támogatásnyújtás potenciális versenytorzító hatásainak enyhítésére. A szükséges kompenzációs intézkedések vizsgálata során a Bizottság felméri a piaci helyzetet, különös tekintettel annak növekedési ütemére és a kereslet kielégítésének mértékére.”

(357) Az eljárás megindításáról szóló határozatában ((110)–(115) preambulumbekzdés) a Bizottság kétségeinek adott hangot a tekintetben, hogy az ügy különös körülményei igazolják-e, hogy nem tettek semmiféle intézkedést a támogatás által a versenytársakra gyakorolt nemkívánatos hatás enyhítése érdekében.

(358) A Bizottság különösen azt a lehetőséget vette számba, hogy a Combust visszaforgathatta volna a piacra a közszolgáltatási szerződéseinek egy részét. A Combust közszolgáltatási szerződesei fokozatosan lejártak. Az ütemtervek szerint 2003 végére gyakorlatilag a szerződések (a szerződés értékében számítva) mintegy 50 %-ának le kellett járnia. Az utolsó szerződés 2006-ban járt le.

(359) Az eljárás megindításáról szóló határozatában ((113) preambulumbekzdés) a Bizottság hangsúlyozta, hogy fontos a lehetséges *ex tunc*, azaz a szerkezetátalakítási támogatás nyújtásának pillanatában gyakorolt versenytorzító hatások értékelése.

(360) Ebben az összefüggésben a Bizottság úgy érvelt, hogy a Combust az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (4) bekezdése értelmében felbontható volna közszolgáltatási szerződéseit, ami megfelelő kompenzációs intézkedésnek minősülhetett volna.

(361) Az eljárás megindításáról szóló levélre adott válaszában Dánia tagadja, hogy erre lehetőség lett volna. A 14. cikk (4) bekezdése valóban a következőképpen rendelkezik:

„Bármely vállalkozásnak, amely megszüntetni vagy jelentős mértékben módosítani szándékozik egy olyan szállítási szolgáltatást, amelyet folyamatosan és rendszeresen nyújt a lakosság számára, és amely nem tartozik a szerződéses rendszer vagy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá, erről a szándékáról legalább három hónappal korábban tájékoztatnia kell a tagállam illetékes hatóságait. Az illetékes hatóságoknak jogukban áll, hogy lemondjanak erről az értesítésről. Ennek a rendelkezésnek a hatálya nem terjed ki a tagállamban a szállítási szolgáltatások megszüntetésére vagy módosítására történő feljegyzés egyéb eljárásaira” ⁽⁶³⁾.

(362) Ennélfogva a 14. cikk (4) bekezdésének értelmében szállítási szerződés csak akkor bontható fel, ha a szállítási szolgáltatás nem tartozik a szerződéses rendszer vagy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá. A jelen ügy kapcsán megismert tényekből nyilvánvaló, hogy a Combust szerződése a szerződéses rendszer hatálya alá tartoztak ⁽⁶⁴⁾. Ha a Combust egyoldalúan felbontotta volna közszolgáltatási szerződéseit, a szerződésekben részes helyi és regionális hatóságok polgári jogi pert indíthattak volna ellene.

(363) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy helyes a dán kormány érve, amely szerint a 14. cikk (4) bekezdése értelmében a Combust nem bontható fel a szerződéseit.

(364) Mindamellett a Bizottság megjegyzi, hogy a Combustnak nyilvánvalóan lehetősége lett volna a közszolgáltatási szerződések eladására, mivel az Arriva mindössze pár hónappal a Combust megszerzését követően eladta a Connexnek a szerződések 50 %-át.

(365) A szerkezetátalakítási támogatás nyújtásakor a dán kormány nem kötelezte a Combust egyetlen közszolgáltatási szerződés eladására sem, az megtarthatta minden szerződését. A dán kormány pénzügyi tanácsadója, az Alfred Berg

által készített feljegyzésekből kitűnik, hogy ez szándékosan történt így, mivel arra számítottak, hogy az egyben történő értékesítéssel magasabb eladási árat lehet elérni.

(366) Az ügy elbírálása szempontjából nincsen jelentősége annak, hogy a Combust gyakorlatilag kettészakadt, amikor vagyoni eszközei 50 %-át 2001 májusában eladták a Connexnek. Az vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban már kifejtett okokból ez a szakadás nem tekinthető elégséges kompenzációs intézkedésnek ⁽⁶⁵⁾, mivel az Arriva az adásvételi szerződés értelmében nem volt jogilag köteles továbbértékesíteni vagyoni eszközeinek egy részét. A Bizottság ezenfelül megjegyzi, hogy az adásvétel nem nyitott, átlátható és tisztességes eljárás keretében, hanem az Arriva és a Connex közötti kizárólagos tárgyalások útján zajlott le.

(367) A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy Dánia nem tett semmiféle kompenzációs intézkedést a túlzott versenytorzulás megakadályozására, mégpedig annak ellenére sem, hogy létezett legalább egy lehetőség ilyen intézkedés megtételére, nevezetesen a Combust közszolgáltatási szerződése egy bizonyos részének nyílt, átlátható és tisztességes eljárás keretében történő eladása a versenytársaknak.

(368) Tekintettel arra a jelentős piaci részesedésre, amellyel a Combust értékesítése idején mind a Combust, mind az Arriva rendelkezett a dán autóbuszpiacon, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a kompenzációs intézkedések teljes hiánya túlzott versenytorzulást eredményezett a dán autóbuszpiacon. A Bizottság ennélfogva úgy véli, hogy a 2001. évi intézkedés nem felel meg az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatás 35–39. pontjában előírt feltételeknek.

Következtetés: A 2001. évi intézkedések összeegyeztethetlensége

(369) A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a 2001. évi intézkedések az 1999. évi szerkezetátalakítási iránymutatásban előírt feltételek közül legalább kettőnek – nevezetesen a gazdasági életképességgel és a túlzott versenytorzulás megakadályozásával kapcsolatos követelményeknek – nem felelnek meg.

(370) Ezért a fennmaradó feltételek elemzése nélkül levonható a következtetés, hogy a 2001. évi intézkedések a közös piaccal összeegyeztethetetlenek.

6.3. KÖVETKEZTETÉS: AZ 1999. ÉS 2001. ÉVI INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEEGYEZTETHETETLEN ÁLLAMI TÁMOGATÁSNAK MINŐSÜLNEK

(371) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Dánia által a Combust javára végrehajtott 1999. és 2001. évi intézkedések a közös piaccal a Szerződés semmiféle rendelkezése értelmében nem összeegyeztethetők.

⁽⁶³⁾ A Bizottság aláhúzásával.

⁽⁶⁴⁾ A Combust-ítélet 78. és következő pontjai, különösen a 88. pont.

⁽⁶⁵⁾ Lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (110) preambulumbekzdését.

7. VISSZAFIZETTETÉS

(372) A 659/1999/EK rendelet 14. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Amennyiben 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 (a továbbiakban: »visszatérítési határozat«). A Bizottság nem követeli meg a támogatás visszatérítését, amennyiben az ellentétes a közösségi jog valamelyik általános elvével.”

(373) Ennélfogva ellenőrizni kell, hogy jelen esetben a visszavétel ellentétes lenne-e a közösségi jog valamelyik általános elvével. A jelen esetben felmerül a kérdés, hogy a Bizottság eredeti határozata, amely engedélyezte az 1999. és 2001. évi intézkedést, jogos elvárásoknak adhatott-e helyt a Combus számára.

(374) A Németország által a *Chemische Werke Piesteritz* számára nyújtott állami támogatásról szóló, 2005. március 2-i 2005/786/EK határozatában ⁽⁶⁶⁾ a Bizottság úgy határozott, hogy amennyiben az előírt határidőn belül a jóváhagyó bizottsági határozatot megtámadják és azt az Elsőfokú Bíróság megsemmisíti, a közösségi jog általános elvei – és különösen a jogbiztonság és a bizalomvédelem elve – nem zárják ki a visszavételt.

(375) Ezzel ellentétes következtetés érvénytelenítené a közösségi bíróságok által az EK-Szerződés 220. cikke, 230. cikkének első bekezdése, valamint 233. cikke értelmében a közösségi intézmények által elfogadott intézkedések jogszerűsége tekintetében folytatott felülvizsgálatot.

(376) A jogtalan és összeegyeztethetetlen támogatást vissza kell venni az abból ténylegesen hasznot húzó vállalkozásoktól ⁽⁶⁷⁾. A jelen esetben a támogatás kedvezményezettje egyértelműen a Combus volt, amely a mai napig létezik.

(377) Felmerül a kérdés, hogy a visszavételt ki kell-e terjeszteni más vállalkozásokra is. Jelen esetben a Combus részvényeit eladták az Arriva Denmark a/s-nek, és a Combus 100 %-ban az Arriva Denmark a/s leányvállalata lett.

(378) Az ügyletet követően a Combus eladta a mérlegében szereplő minden eszközét és kötelezettségét az Arriva Denmark a/s egy másik 100 %-os leányvállalatának, nevezetesen az Arriva Scandinavia a/s-nek, az Arriva Scandinavia egy 1 000 DKK névértékű részvényéért. Ezen ügylet után az Arriva Scandinavia a/s eladta a Connexnek a Combus vagyoni eszközeinek mintegy 50 %-át.

(379) A jogtalan és összeegyeztethetetlen támogatás kifizetését tehát azóta egy részvény-átruházási, majd két további eszköz-átruházási ügylet követte. A következő bekezdések ismertetik az ügyletek hatását a támogatás visszavételére.

7.1. AZ ARRIVA DENMARK A/S ÉS A DÁN ÁLLAM KÖZÖTTI RÉSZVÉNYÜGYLET

(380) Az európai bíróságok útmutatást nyújtottak azon feltételekről, amelyek mellett a visszavételi kötelezettséget ki kell terjeszteni a jogtalan és összeegyeztethetetlen támogatás eredeti kedvezményezettjén kívül más társaságokra is. A jogtalan és összeegyeztethetetlen támogatás visszafizetésére kötelezett társaság részvényeinek átruházása (részvényügyletek) tekintetében az Európai Bíróság úgy ítélte meg, hogy az ilyen társaság részvényeinek harmadik félre történő átruházása nem befolyásolja a kedvezményezettnek az ilyen támogatás visszafizetésével kapcsolatos kötelezettségét ⁽⁶⁸⁾. Amennyiben megállapítható, hogy a részvények vevője az adott társaság részvényeire a tényleges piaci árat fizette, nem tekinthető úgy, hogy az olyan előnyben részesült volna, ami állami támogatásnak minősülhetne ⁽⁶⁹⁾.

(381) A jelen esetben a Combus Arriva Denmark a/s-nek történő eladása ilyen részvényügyletnek minősül. Ennélfogva felmerül a kérdés, hogy az Arriva Denmark a/s piaci árat fizetett-e a Combusért.

(382) Ebben az összefüggésben a Bizottság legelőször is megjegyzi, hogy az eladást átlátható, nyílt és megkülönböztetésmentes pályázati eljárás előzte meg, amely keretében az Arriva Denmark a/s tette a legjobb ajánlatot. Ez mindenképpen arra vall, hogy az Arriva Denmark a/s valóban piaci árat fizetett a Combusért.

(383) Ezen túlmenően a Bizottság felkért egy független pénzügyi szakértőt, az Ecorys Netherlands BV-t (a továbbiakban: „Ecorys”) annak értékelésére, mennyi volt a Combus pénzügyi értéke az Arriva Denmark a/s-nek történő értékesítése idején. Az Ecorys Netherlands BV a feladat keretében együttműködött a Cowi a/s független dán közlekedési tanácsadó céggel.

(384) A Combus Ecorys által kidolgozott értékelési jelentése a diszkontált cash-flow módszeren alapul, amely a társaságok értékelésének standard módszere. A Combus értékét a 2001. január 1-i állapot szerint mérték fel az akkor a vevő (az Arriva Denmark a/s) rendelkezésére álló információk alapján. Az információk részét képezik különösen az Arriva Denmark a/s részére készített átvilágítási jelentések és az átvilágítási eljárás során az adatszobában hozzáférhető anyagok.

(385) Az Ecorys három (egy kedvezőtlen, egy semleges és egy kedvező) forgatókönyvet dolgozott ki. Ezeket a következők szerint határozták meg:

⁽⁶⁶⁾ HL L 296., 2005.11.12., 19. o.

⁽⁶⁷⁾ A C-303/88. sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügy (EBHT 1991., I-1433. o., 57. pont) és a C-277/00. sz. *Németország kontra Bizottság* ügy (EBHT 2004., I-3925. o., 75. pont).

⁽⁶⁸⁾ A fent említett C-328/99. és C-399/00. sz. ügy 83. pontja.

⁽⁶⁹⁾ A fent említett C-277/00. sz. ügy 80. pontja.

„A semleges forgatókönyv szerint feltételezik, hogy a Combus árbevételi szintje stabil marad, a működési hatékonyság kismértékben (évi 1 %-kal) nő, és beruházást eszközölnék az előregedett autóbuszok cseréjébe (ez a korlátár a városi buszok esetében 8 év, a többi esetében 12 év). A bankok a finanszírozási szükséglet 50 %-át hajlandók fedezni.

A kedvezőtlen forgatókönyv szerint a piac mérete változatlan marad, de a Combus nem nyer új pályázatokat, és az árbevétel csökken. Emiatt nincs szükség új beruházásokra, mivel az előregedett autóbuszok a feleslegessé váló autóbuszokkal helyettesíthetők. Feltételezik ezenkívül, hogy a bankok a finanszírozási szükségletnek csak 25 %-át hajlandók fedezni.

A kedvező forgatókönyv szerint feltételezik, hogy a hitelezők az ügylet időpontjában hajlandók leírni 340 millió DKK-t. A piac mérete ideiglenesen megnő az Aarhus és Odense térségbeli szerződések pályázatra bocsátása miatt, és mivel a Combus piaci részesedése stabil marad, az árbevétel kismértékben (évi 1 %-kal) nő. A Combus fel tudja hozni a működési teljesítménymutatóit az ágazati standard szintre, ennek eredményeképpen megnő a működési hatékonyság és csökkennek a költségek. Az előregedett autóbuszok cseréje és az autóbuszflotta növelése érdekében beruházásokra lesz szükség. A bankok a finanszírozási szükséglet 50 %-át hajlandók fedezni.”

- (386) Az Ecorys értékelési jelentésében különbséget tesz a Combus cégértéke és tőkeértéke között. A cégértéket a Combus mint vállalat értékeként határozzák meg, hatékony finanszírozást feltételezve (a hasonló vállalatokkal összehangban). A tőkeérték a Combus részvényei értékének felel meg az adott finanszírozás függvényében. Az Ecorys a cégérték tekintetében a következő megállapítást teszi:

„Az elemzés azt mutatja, hogy a Combus mint vállalat értéke a 2001. január 1-i állapot szerint 567 millió DKK negatív érték [kedvezőtlen eset] és 1 297 millió DKK pozitív érték [kedvező eset] között van: ezen belül a legvalószínűbb érték 426 millió DKK [semleges eset].

Ez azt mutatja, hogy hatékony (a hasonló vállalatokéhoz hasonló) finanszírozást feltételezve a Combus mint vállalat önmagában életképes, bár az elvárt nyereség realizálásához bizonyos feltételeknek teljesülniük kell. Ezek a következők:

1. A Combusnak legalább hasonló szintű árbevételt kell fenntartania – ez nem valószínűtlen feltétel, tekintve, hogy abban az időszakban piacvezető pozícióban volt. Jó esetben egyedi szerződéseinek nyereségesnek kell lenniük, bár ez nem előfeltétel, mivel a profitoptimalizáció legfontosabb elve, hogy a határbevétel meghaladja a határköltséget. Az egyes szerződések nyereségességét e gazdasági elv alapján kell értékelni. Ez az elemzés azonban nem tartozik e vizsgálat hatáskörébe.

2. A második teljesítendő feltétel az, hogy a Combusnak javítania kell működési hatékonyságát, és azt közelítenie kell az ágazati standardokhoz. Ez megint csak nem irreális feltétel, tekintve az alkalmazottai jogállásában a közelmúltban bekövetkezett változást, ami fokozza a működési rugalmasságot és költségmegtakarítást tesz lehetővé.”

- (387) Az Ecorys a tőkeérték tekintetében a következő megállapítást teszi:

„A Combus részvényeinek értéke akkor [azaz 2001. január 1-jén] mintegy 845 millió DKK negatív érték [kedvezőtlen eset] és 140 millió DKK pozitív érték [kedvező eset] között volt: ezen belül a legvalószínűbb érték 543 millió DKK negatív érték [semleges eset].

A tőkeérték azért alacsonyabb jelentős mértékben a cégértéknél, mert a cégérték esetében hatékony finanszírozást feltételeznek. A Combus üzleti tevékenységének gyors növekedését azonban igen rossz hatékonysággal – nevezetesen főként adósság útján – finanszírozták, miáltal a vállalat hatékonysága messze elmaradt az ágazati standardtól.”

- (388) Az Arriva Denmark a/s 340 millió DKK negatív vételáron szerezte meg a Combust, azaz a legvalószínűbb értéknél 203 millió DKK-val magasabb árat fizetett. Az Ecorys az Arriva lehetséges indítékait kutatva a következő észrevételt teszi:

„Az Arriva alighanem bizonyos volt abban, hogy – még az e tanulmány értékelése szerint legvalószínűbb 534 millió DKK negatív értéken túlmenően is – javítani tudja a működési teljesítményt és fenn tudja tartani az árbevétel szintjét. Az Arriva minden valószínűség szerint arra számított, hogy a szinergiákból előnyei származhatnak; ezt az eshetőséget a tanulmány nem vizsgálja.”

- (389) A fentiek fényében a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a Combus részvényeit megvásárló Arriva Denmark a/s legalább a részvények valós piaci árának megfelelő árat fizetett. Ennélfogva nem lehet úgy tekinteni, hogy az Arriva Denmark a/s esetlegesen állami támogatásnak minősülő előnyben részesült volna.

7.2. A COMBUS ÉS AZ ARRIVA SCANDINAVIA A/S KÖZÖTTI ESZKÖZÜGYLET

- (390) Az Európai Bíróság véleménye szerint a visszafizettetést elrendelő határozat akkor terjeszthető ki egy harmadik vállalkozásra, ha azt a visszafizetési határozat megkerülése céljából hozták létre ⁽⁷⁰⁾. A megkerülés jellemző esete, amikor az átruházás nem tükröz semmi más gazdasági logikát, mint a visszafizetési határozat ellehetlenítését ⁽⁷¹⁾.

⁽⁷⁰⁾ A fent említett C-277/00. sz. ügy 86. pontja.

⁽⁷¹⁾ A C-415/03. sz. Bizottság kontra Görögország („Olympic Airways”) ügy (EBHT 2005., I-3875. o.) és a fent említett C-328/99. és C-399/00. sz. egyesített ügyek 69. pontja.

Amint az Európai Bíróság rámutat, „erről van szó akkor, ha a Bizottság vizsgálatát vagy határozatát követően a cég mint fennmaradó vállalkozás eszközeit és kötelezettségeit a piaci ár alatt vagy nem átlátható eljárások keretében egy másik, ugyanazon személyek által vezetett cégre ruházzák át. Az ilyen ügylet célja valószínűleg a vagyoni eszközöknek a bizottsági határozat hatálya alól való kivonása és a szóban forgó gazdasági tevékenység korlátlan folytatása” (72).

(391) Ha a Bizottság úgy találja, hogy az eszközügylet célja az állami támogatás visszavételének megkerülése, követelnie kell, hogy a visszavétel ne korlátozódjon az eredeti vállalatra, hanem terjedjen ki arra a cégre is, amely az eredeti vállalat tevékenységét folytatja az átruházott termelési eszközök segítségével, amennyiben az átruházás egyes elemei arra mutatnak, hogy a két vállalkozás között gazdasági folytonosság áll fenn. Annak elemzését, hogy ilyen támogatás visszavételével kapcsolatos kötelezettségek megkerüléséről van-e szó, egy sor objektív kritérium alapján végzik el: ilyen többek között az átruházás célja (aktívák és passzívák, a munkaerő folytonossága, a vagyoni eszközök egyben tartása stb.), az átruházási ár, az eredeti és az átvevő cég részvényeseinek vagy tulajdonosainak személyazonossága, az átruházás időpontja (vizsgálat megkezdése, eljárás indítása vagy végleges határozathozatal után), és végül az ügylet gazdasági logikája (73).

(392) Ezt az Elsőfokú Bíróság is megerősítette a 2009. július 1-jén a T-291/06. sz. *Operator ARP kontra Bizottság* ügyben hozott ítéletében (74), amelyben kijelentette, hogy a támogatás visszafizetésére kötelezett jogi személyek csoportjának kiterjesztése csak akkor indokolt, ha az eszközök átruházása a visszafizetettései határozat végrehajtása megkerülésének kockázatát eredményezi és különösen akkor, ha az eszközök átvételének eredményeképpen a támogatás eredeti kedvezményezettje olyan „üres kagylóhoz” lesz hasonló, amelytől nem biztosítható a jogtalan támogatás visszavétele.

(393) A tagállamokat a jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatások visszafizetetésére felszólító bizottsági határozatok hatékony végrehajtásáról szóló közleményében (75) a Bizottság kijelenti, hogy mindaddig, amíg a támogatást teljes mértékben vissza nem térítették, a tagállamnak elleneznie kell az eszközök bármely olyan átruházását, amelyre nem a piaci feltételek mellett kerül sor és/vagy amely a visszafizetettései határozat megkerülése érdekében történik.

(72) A fent említett C-328/99. és C-399/00. sz. ügy 69. pontja.

(73) A Bizottság 1999. június 2-i 2000/536/EK határozata az Olaszország által a Seleco SpA-nak nyújtott állami támogatásról (HL L 227., 2000.9.7., 24. o.), (116) és (117) preambulumbekzdés. Ebben az összefüggésben, a kritériumok Bizottság általi alkalmazásának az Elsőfokú Bíróság általi ellenőrzése tekintetében lásd a T-318/00. sz. *Freistaat Thüringen kontra Bizottság* ügyet (EBHT 2005., II-4179. o.).

(74) Még nem tették közzé.

(75) HL C 272., 2007.11.15., 4. o.

(394) Ennélfogva e kritériumok alkalmazásával ellenőrizni kell, hogy a Combis és az Arriva Scandinavia a/s közötti eszközügylet célja az állami támogatás visszavételének megkerülése volt-e.

(395) A Bizottság megjegyzi, hogy az eszközöket és kötelezettségeket fennmaradó vállalkozás ruházta át, és az átruházásra két, egyazon anyavállalat (az Arriva Denmark) által irányított társaság között került sor. Ezenfelül az átruházás a dán állam és az Arriva Denmark a/s közötti részvétel után kilenc nappal történt meg.

(396) Noha ezek a tények az adott összefüggésben jelentőséggel bírnak, a Bizottság megjegyzi, hogy amikor az ügyletet végrehajtották, a Bizottság előzőleg olyan értelmű határozatot hozott, amely nem emelt kifogást a bejelentett intézkedések ellen.

(397) Ezért akkor pusztán vélelmezett volt annak a lehetősége, hogy a Bizottság a visszavételről szóló határozatot hozhat.

(398) Ezen túlmenően az Arriva főkönyvében nem szerepelt az állami támogatás esetleges visszavételével kapcsolatos követelés, és sem a dán kormány és az Arriva Denmark közötti részvényeladási megállapodás, sem a Combis és az Arriva Scandinavia közötti eszközügyletről szóló adásvételi szerződés nem tesz említést az állami támogatás esetleges visszavételével kapcsolatos követelésről, noha kimerítően felsorolnak minden más perkockázatot.

(399) Végül meg kell jegyezni, hogy amikor a Combis megkapta a tőkeinjekciókat, akkor már mérlegelték, hogy a társaság integrálása egy másik, a piacon jelen lévő vállalatba volna a legjobb módja annak, hogy megvalósíthatóak azokat a költségcsökkentéseket és hatékonyságnövelő intézkedéseket, amelyeket a Combis egyedül nem tudott végrehajtani. A Bizottságnak a tőkeinjekció második szakaszának bejelentésekor benyújtott, többek között a hatékonyság fokozásán és a költségek csökkentésén alapuló szerkezetátalakítási terv teljes megvalósítása elsősorban azért volt lehetséges, mert a Combis tevékenységeit az Arriva üzletébe integrálták, ami – különösen a szóban forgó üzletág természetét (hálózati iparág) és a lehetséges méretgazdaságosságot tekintve – egyszerű volt az Arriva szemszögéből. Ez magyarázza azt, miért került sor röviddel a részvétel után az eszközügyletre.

(400) A fentiek fényében, figyelembe véve az ügy igen sajátos körülményeit, a Bizottság úgy véli, hogy nincsen elegendő ok annak feltételezésére, hogy az eszközügylet célja a visszafizetettései határozat megkerülése lett volna.

(401) Ezt a következtetést az is alátámasztja, hogy az adásvételi szerződések megkötésekor a dán kormány konzultált a Bizottsággal azon szándékáról, hogy felelősségi záradékot iktatna be, amelyben a dán kormány az Arriva részére

garanciát nyújt a közintézmények (például a versenyhivatal vagy az EU Bizottsága) részéről a Combusszal kapcsolatban esetlegesen felmerülő követelésekkel szemben. A dán hatóságok azonban azt a tanácsot kapták, hogy várják meg a végleges határozat elfogadását, és csak azután vigyék tovább a szóban forgó adásvételi folyamatot ⁽⁷⁶⁾.

- (402) A Bizottság következképpen úgy ítéli meg, hogy nincsen ok a visszafizettetési határozatnak az Arriva Scandinaviára történő kiterjesztésére.

7.3. AZ ARRIVA SCANDINAVIA A/S ÉS A CONNEX KÖZÖTTI ESZKÖZÜGYLET

- (403) A Bizottság szerint arra sem utal semmi, hogy a Connex által az eszközökért az Arriva Scandinaviának fizetett ár a piaci árnál alacsonyabb lenne. Feltételezhető, hogy mivel ebben az árban két magántulajdonban lévő piaci vállalkozás állapodott meg, az megfelel a piaci árnak. Ezért nincsen ok a visszafizettetési határozat Connexre történő kiterjesztésére.
- (404) Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jogtalan és összeegyeztethetetlen támogatást a Combustól kell visszavenni,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Dán Királyság által 1999-ben és 2001-ben tőkeemelés, alárendelt kölcsön és garanciák formájában nyújtott állami támogatás a közös piaccal összeegyeztethetetlen.

2. cikk

- (1) A Dán Királyság megtesz minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a Combusszal visszafizettesse az 1. cikkben említett, annak jogtalanul nyújtott támogatást.
- (2) A visszafizettendő összeget kamat terheli a támogatásnak a kedvezményezett részére történő kiutalása napjától kezdődően addig az időpontig, amíg a kedvezményezett azt ténylegesen vissza nem fizeti.

- (3) A kamatokat a 794/2004/EK bizottsági rendelet ⁽⁷⁷⁾ V. fejezetével, valamint a 794/2004/EK rendelet módosításáról szóló 271/2008/EK bizottsági rendelettel ⁽⁷⁸⁾ összhangban kamatos kamattal kell kiszámítani.

3. cikk

- (1) Az 1. cikkben említett támogatás visszafizettetését azonnali hatállyal, jogerősen végre kell hajtani.
- (2) A Dán Királyságnak gondoskodnia kell arról, hogy ez a határozat a kihirdetésétől számított négy hónapon belül végrehajtásra kerüljön.

4. cikk

- (1) E határozat bejelentésétől számított két hónapon belül a Dán Királyságnak az alábbi információkat kell benyújtania a Bizottság részére:
- a) a kedvezményezettrel visszafizettendő teljes összeg (a támogatás összege a kamatokkal együtt);
 - b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már elfogadott és tervezett intézkedések részletes leírása;
 - c) azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettet felszólították a támogatás visszafizetésére.

- (2) Mindaddig, amíg az 1. cikkben említett támogatás teljes visszafizettése meg nem történt, a Dán Királyságnak folyamatosan tájékoztatnia kell a Bizottságot azokról a nemzeti szintű intézkedésekről, amelyek e határozat végrehajtásának érdekében történtek. A Bizottság egyszerű kérésére a Dán Királyságnak azonnal be kell nyújtania a határozatnak való megfelelés érdekében már elfogadott és tervezett intézkedésekre vonatkozó információkat. Ezenfelül részletes adatokat kell szolgáltatnia a kedvezményezett által már ténylegesen visszafizetett támogatás és kamatok összegéről.

5. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje a Dán Királyság.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 13-án.

a Bizottság részéről
Antonio TAJANI
alelnök

⁽⁷⁶⁾ A (fent említett) visszafizettetésről szóló 2007. évi bizottsági közlemény hatálybalépése után ilyen eset már nem fordulhat elő. Ez ugyanis így rendelkezik: „Olyan vállalkozás privatizálása esetén, amely a Bizottság által összeegyeztethetőnek ítélt állami támogatásban részesült, a tagállam egy felelősségre vonatkozó záradékot iktathat be a privatizációs megállapodásba annak érdekében, hogy a vállalkozás vevőjét megvédjék annak kockázatától, hogy a támogatást jóváhagyó eredeti bizottsági határozatot a közösségi bíróságok hatályon kívül helyezték és annak helyébe olyan bizottsági határozat lépjen, amely elrendeli a támogatásnak a kedvezményezettrel való visszafizettetését. Az ilyen záradék rendelkezhet a vevő által a privatizált vállalkozásért fizetett ár módosításáról annak érdekében, hogy a visszafizettetésre vonatkozó új felelősséget kellőképpen figyelembe vigyék.”

⁽⁷⁷⁾ HL L 140., 2004.4.30., 1. o.

⁽⁷⁸⁾ HL L 82., 2008.3.25., 1. o.