

KOMISIJAS LĒMUMS

(2009. gada 13. jūlijs)

par pārstrukturēšanas atbalstu *Combust A/S*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2009) 4538)

(Autentisks ir tikai teksts dāņu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2009/973/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

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

pēc aicinājuma ieinteresētajām pusēm iesniegt apsvērumus saskaņā ar minētajiem pantiem ⁽¹⁾ un, ņemot vērā iesniegtos apsvērumus,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Ar 2000. gada 30. novembra vēstuli Dānijas iestādes paziņoja par nodomu sniegt finansiālu atbalstu valsts īpašumā esošajam autobusam uzņēmumam *Combust A/S* (turpmāk "*Combust*") saistībā ar tā pārdošanu *Arriva Denmark A/S* (turpmāk "*Arriva*").
- (2) Pirms šā paziņojuma Komisija bija saņēmusi tirdzniecības apvienības *Danske Busvognmaend* ⁽²⁾ 1999. gada 25. jūnija vēstuli un 1999. gada 11. novembra sūdzību, kurās apvienība iebilda pret *Combust* agrāk piešķirto finansiālo atbalstu un iespējamu jaunu finansiālu atbalstu.
- (3) Komisija lūdza Dānijas iestādēm papildu informāciju 2000. gada 15. decembra vēstulē, uz kuru Dānijas iestādes atbildēja ar 2000. gada 18. decembra vēstuli. Dānijas Konkurences iestāde sniedza informāciju arī 2000. gada 20. decembra vēstulē. Dānijas iestādes sniedza papildu informāciju 2001. gada 8. janvāra vēstulē. Komisija 2001. gada 9. janvārī lūdza papildu informāciju, un tajā pašā dienā saņēma Dānijas iestāžu atbildi. Dānijas iestādes sniedza papildu informāciju 2001. gada 23. janvāra un 2001. gada 26. februāra vēstulē.

- (4) Dānijas iestāžu un Komisijas dienestu pārstāvji tikās 2000. gada 23. novembrī un 2000. gada 19. decembrī Briselē un 2001. gada 4. janvārī un 2001. gada 15. janvārī Kopenhāgenā.
- (5) Pēc sākotnējā novērtējuma Komisija 2001. gada 28. martā pieņēma Lēmumu SG(2001) D/287297 (turpmāk "sākotnējais lēmums"), kurā tā nolēma neiebilst pret paziņotajiem pasākumiem, uzskatot, ka tie:
- nav valsts atbalsts (pensiju izdevumu kompensācijas maksājums DKK 100 miljonu apmērā),
 - DKK 162 miljonu apmērā ⁽³⁾ ir saderīgi ar kopējo tirgu, pamatojoties vai nu uz EK līguma 73. pantu vai 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu kopā ar Kopienas pamatnostādņēm attiecībā uz valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ⁽⁴⁾ (turpmāk "1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādnes"),
 - DKK 328 miljonu apmērā ⁽⁵⁾ ir saderīgi ar kopējo tirgu, pamatojoties uz Padomes 1969. gada 26. jūnija Regulu (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē ⁽⁶⁾.
- (6) Lēmumu 2001. gada 5. maijā publicēja *Oficiālajā Vēstnesī* ⁽⁷⁾. Komisija informēja *Danske Busvognmaend* par sākotnējo lēmumu ar 2001. gada 8. maija vēstuli.
- (7) Ar 2002. gada 6. novembra vēstuli, ko Komisija saņēma 2002. gada 12. novembrī, un 2004. gada 19. janvāra vēstuli, ko Komisija saņēma 2004. gada 20. janvārī, Dānijas iestādes ziņoja Komisijai par *Combust* pārstrukturēšanas plāna īstenošanu.
- (8) *Danske Busvognmaend* 2001. gada 11. jūlijā iesniedza prasību Pirmās instances tiesai (turpmāk "PIT") par sākotnējā lēmuma atcelšanu.

⁽¹⁾ OV C 233, 22.9.2005., 28. lpp.

⁽²⁾ Šī apvienība pārstāv vairāk nekā 90 % (uzņēmumu skaita ziņā) no Dānijas reģionālo sabiedriskās autobusu satiksmes transporta uzņēmumiem.

⁽³⁾ Sk. sākotnējā lēmuma 7. tabulu, kur šī summa izteikta kā 2001. gada tirā pašreizējā vērtība.

⁽⁴⁾ OV C 288, 9.10.1999., 2. lpp.

⁽⁵⁾ Sk. 3. zemsvītras piezīmi

⁽⁶⁾ OV L 156, 28.6.1969., 1. lpp.

⁽⁷⁾ OV C 133, 5.5.2001., 21. lpp.

- (9) Ar 2004. gada 16. marta spriedumu (turpmāk “*Combust* spriedums”) PIT atcēla sākotnējo lēmumu, “ciktāl tajā ir paziņots, ka atbalsts, ko Dānijas iestādes piešķirušas *Combust* A/S kā kapitāla ieguldījumiem DKK 162 miljonu un DKK 328 miljonu apmērā, ir saderīgs ar kopējo tirgu”⁽⁸⁾.
- (10) Attiecībā uz kapitāla ieguldījumu DKK 328 miljonu apmērā PIT atzina, ka, pirmkārt, sākotnējais lēmums ir “atceļams, jo maksājums DKK 328 miljonu apmērā tajā ir kļūdaini atzīts par sabiedrisko pakalpojumu saistību kompensāciju saskaņā ar 2. un 10. līdz 13. pantu Regulā Nr. 1191/69. [...] Līdz ar to apstrīdētais lēmums jāatceļ, ciktāl ar to tiek apstiprināts maksājums DKK 328 miljonu apmērā saskaņā ar minēto regulu, bez vajadzības izskatīt citus šajā jautājumā izvirzītos pamatus”⁽⁹⁾.
- (11) Attiecībā uz kapitāla ieguldījumu DKK 328 miljonu apmērā PIT turklāt atzina, ka, otrkārt, ciktāl tas skar EK līguma 73. pantu, “situācijās, ko neaptver Kopienas sekundārie tiesību akti, dalībvalstis vairs nevar tieši pamatoties uz EK līguma 73. pantu. Kamēr šajā gadījumā nav piemērojama Regula Nr. 1191/69 un maksājums DKK 328 miljonu apmērā ietilpst EK līguma 87. panta 1. punkta darbības jomā, Padomes 1970. gada 4. jūnija Regulā (EEK) Nr. 1107/70 par atbalsta piešķiršanu pārvadājumiem pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem (OV īpašais izdevums angļu valodā [*English Special Edition*], 1970 (II), 360. lpp.) ir sniegts izsmelošs to apstākļu saraksts, kuros dalībvalstu iestādes var piešķirt atbalstus saskaņā ar EK līguma 73. pantu (*). Tādējādi ir jāatzīst pret apstrīdēto lēmumu vērstais pamats, ciktāl ar šo lēmumu ir apstiprināts maksājums DKK 328 miljonu apmērā, pamatojoties uz EK līguma 73. pantu.
- (*) Spriedums lietā C-280/00, *Altmark Trans* un *Regierungsspräsidium Magdeburg*, 2003, ECR I-7747, 107. un 108. punkts (turpmāk “*Altmark* spriedums”)⁽¹⁰⁾.
- (12) Attiecībā uz kapitāla ieguldījumu DKK 162 miljonu apmērā, kas apstiprināts, piemērojot EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu kopā ar 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņiem, PIT atzina, ka “apstrīdēto lēmumu nevar interpretēt tādējādi, ka Komisijas kolēģija ir piešķirusi skaidru, bezierunu un galīgu apstiprinājumu maksājumam DKK 162 miljonu apmērā, pamatojoties uz EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu un Pamatnostādņiem. Gluži pretēji – jāuzskata, ka *Combust* dzīvotspēja saskaņā ar minēto pantu un Pamatnostādņiem Komisijas argumentācijā ir nopietni apšaubīta, tomēr Komisija nav uzskatījusi, ka tai būtu jāklieš šīs šaubas, jo EK Līguma 73. pants tai šķita pietiekams juridisks pamats, lai atļautu attiecīgo atbalstu. Tā kā uz šo pantu tādā veidā tomēr nevar pamatoties (sk. 100. un 101. punktu), apstrīdētajā lēmumā atļautais maksājums DKK 328 miljonu apmērā vairs nav uzskatāms par likumīgi atļautu. No iepriekš teiktā izriet, ka atļauja veikt maksājumu DKK 162 miljonu apmērā kopumā jāatceļ, bez vajadzības izskatīt citus šajā jautājumā iesniegtos prasības pamatus”⁽¹¹⁾.
- (13) Pēc PIT sprieduma Komisija sagatavoja jaunu lēmumu. Komisijas dienestu pārstāvji 2005. gada 11. janvārī tikās ar Dānijas iestāžu pārstāvjiem, lai iegūtu papildu informāciju par norisēm *Arriva/Combust* lietā kopš sākotnējā lēmuma pieņemšanas. Dānijas iestādes 2005. gada 1. martā nosūtīja Komisijai Dānijas Transporta pārvaldes (*Trafikstyrelse*) sagatavotu paziņojumu par norisēm Dānijas autobusu tirgū.
- (14) Ar 2005. gada 3. marta vēstuli (SG (2005) D/200926) Komisija informēja Dāniju par lēmumu saistībā ar šiem pasākumiem sākt EK līguma 88. panta 2. punktā paredzēto procedūru (turpmāk “lēmums par procedūras sākšanu”) un aicināja Dāniju iesniegt apsvērumus. Dānijas valdība divas reizes lūdza Komisiju piešķirt apsvērumu iesniegšanas termiņa pagarinājumu, ko Komisija piešķīra ar 2005. gada 5. aprīļa (TREN D (2005) 106964) un 2005. gada 24. jūnija (TREN D (2005) 113062) vēstuli. Komisija 2005. gada 21. jūnijā tikās ar Dānijas valdības pārstāvjiem. Dānijas iestādes 2005. gada 30. jūnijā iesniedza apsvērumus saistībā ar lēmumu par oficiālās procedūras sākšanu.
- (15) Lēmumu par procedūras sākšanu publicēja Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī 2005. gada 22. septembrī⁽¹²⁾. Komisija aicināja ieinteresētās puses iesniegt apsvērumus par lēmumā minētajiem pasākumiem mēneša laikā no lēmuma publicēšanas dienas, tātad līdz 2005. gada 23. oktobrim.
- (16) Komisija informēja *Danske Busvognmaend* par lēmumu sākt procedūru 2005. gada 12. maija vēstulē (TREN (2005) D 109473). Ievērojot *Danske Busvognmaend* lūgumus, Komisija divas reizes pagarināja tās apsvērumu iesniegšanas termiņu (ar 2005. gada 15. jūlija vēstuli TREN (2005) D 115786 un 2005. gada 16. augusta vēstuli TREN (2005) D 117806).

(8) Sk. spriedumu lietā T-157/01, *Danske Busvognmaend* pret Komisiju, 2004, ECR II-917 (turpmāk “*Combust* spriedums”).

(9) *Combust* spriedums, 83. un 99. punkts.

(10) *Combust* spriedums, 100. un 101. punkts.

(11) *Combust* spriedums, 114. un turpmākie punkti.

(12) Sk. 1. zemsivītras piezīmi.

- (17) *Danske Busvognmaend* 2005. gada 17. jūnija vēstulē (TREN (2005) A 15223) lūdza Komisiju nosūtīt tai lēmuma par procedūras sākšanu kopiju, tostarp informāciju, kas pēc Dānijas lūguma no lēmuma bija izņemta. Komisija 2005. gada 15. jūlijā nosūtīja atbildes vēstuli, ka saskaņā ar 24. pantu Padomes 1999. gada 22. marta Regulā (EK) Nr. 659/1999, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus EK līguma 93. panta piemērošanai ⁽¹³⁾, Komisija neizpauž informāciju, ko tā ieguvusi, piemērojot minēto regulu, un uz kuru attiecas pienākums glabāt dienesta noslēpumu. Komisija arī paskaidroja, ka tā nevar atklāt *Danske Busvognmaend* nosūtītā lēmuma kopijā svītrotu informāciju, jo uz to attiecas pienākums glabāt dienesta noslēpumu.
- (18) Tajā pašā 2005. gada 17. jūnija vēstulē *Danske Busvognmaend* lūdza Komisiju nosūtīt tai arī Dānijas valdības apsvērumus saistībā ar lēmumu par oficiālās procedūras sākšanu. Komisija atbildēja, ka 20. pants Regulā (EK) Nr. 659/1999, kas nosaka ieinteresēto pušu tiesības, neparedz dalībvalsts atbildes nosūtīšanu prasītājam un ka tāpēc Komisija nevar nosūtīt *Danske Busvognmaend* Dānijas valdības apsvērumu kopiju.
- (19) *Danske Busvognmaend* iesniedza apsvērumus ar 2005. gada 23. septembra vēstuli. Komisija ar 2005. gada 25. oktobra vēstuli (TREN D (2005) 122503) nosūtīja šos apsvērumus Dānijas iestādēm, dodot Dānijai iespēju viena mēneša laikā uz tiem atbildēt. Komisija saņēma Dānijas atbildi uz šiem apsvērumiem 2005. gada 23. decembra vēstulē (SG (2006) A 80) pēc tam, kad tā pēc Dānijas valdības lūguma bija par vienu mēnesi pagarinājusi atbildes sniegšanas termiņu.
- (20) Komisija 2005. gada 21. oktobra vēstulē (TREN (2005) A 27196) saņēma apsvērumus no vienas ieinteresētās puses – *Arriva Denmark A/S*. Komisija ar 2005. gada 24. novembra vēstuli nosūtīja šos apsvērumus Dānijai, dodot iespēju viena mēneša laikā uz tiem atbildēt. Komisija saņēma Dānijas atbildi uz *Arriva* apsvērumiem iepriekš minētajā 2005. gada 23. decembra vēstulē.
- (21) Dānijas iestādes iesniedza papildu faktisko informāciju ar 2007. gada 22. februāra un 2007. gada 2. aprīļa vēstuli (TREN (2007) A 28850).

2. FAKTI

2.1. DĀNIJAS AUTOBUSU TIRGUS

2.1.1. VISPĀRĪGS TIRGUS RAKSTUROJUMS

- (22) Lēmumā par procedūras sākšanu (13. līdz 22. apsvērumā) ir sniegta Dānijas autobusu tirgus sīks raksturojums. Tāpēc

šajā lēmumā autobusu tirgus raksturojumā ir ietvertas tikai šīs lietas kontekstā svarīgākās tirgus iezīmes un Dānijas valdības un ieinteresēto pušu iesniegtā papildu faktiskā informācija.

- (23) Kopš 1990. gada Dānija ir pakāpeniski atvērusi autobusu tirgu konkurencei, izsludinot atklātus konkursus par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, ko valsts iestādes slēdz ar Dānijas autobusu transporta uzņēmumiem. Kopš 1994. gada saskaņā ar spēkā esošajiem Kopienas noteikumiem par valsts iepirkumu (Padomes 1992. gada 18. jūnija Direktīva 92/50/EK par procedūru koordinēšanu valsts pakalpojumu līgumu piešķiršanai ⁽¹⁴⁾) Dānijai ir pienākums izsludināt konkursus par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem autobusu transporta pakalpojumu jomā, izņemot gadījumus, ja šādus pakalpojumus sniedz "iekšēji" ⁽¹⁵⁾.
- (24) Kad *Combust* 1999. gadā pirmo reizi saņēma finansiālu atbalstu no Dānijas valsts, 9 no 12 Dānijas grāfistēm bija izsludinājušas konkursus, kas aptvēra 100 % no to autobusu maršrutiem. Pārējo 3 grāfistu izsludinātie konkursi aptvēra attiecīgi 96 % (Kopenhāgena), 35 % (*Ribe*) un 21 % (*Vyborg*) no to autobusu maršrutiem ⁽¹⁶⁾. Sabiedrisko pakalpojumu līgumus Dānijā slēdz uz pieciem gadiem, dažkārt paredzot iespēju termiņu pagarināt vēl uz trim gadiem.
- (25) Dānijas autobusu tirgu raksturo nepārtraukts koncentrācijas process. Piemēram, 1988. gadā autobusu satiksmes pakalpojumus piedāvāja vairāk nekā 400 uzņēmumu, bet 2004. gadā tirgū bija palikuši vairs tikai aptuveni 100 uzņēmumu. Vēsturiski lielākais atsevišķais autobusu uzņēmums ir bijis *Danish Railways* autobusu meitasuzņēmums. *Danish Railways* 1995. gada jūnijā autobusu meitasuzņēmumu atdalīja un reģistrēja kā akciju sabiedrību ar nosaukumu *DSB Busser a/s*. Uzņēmums 1997. gadā mainīja nosaukumu, kļūstot par *Combust a/s*. Dānijas valsts saglabāja 100 % *Combust* akciju. *Combust* un tā priekšgājēja pastāvīgā tirgus daļa Dānijā 20. gadsimta 90. gados bija 20 %.
- (26) Iegādājoties uzņēmumus, 1997. gadā Dānijas autobusu tirgū ienāca Apvienotās Karalistes uzņēmuma *Arriva plc* meitasuzņēmums *Arriva Denmark a/s* (turpmāk "*Arriva*") un Francijas uzņēmuma *Veolia* meitasuzņēmums *Connex Denmark a/s* (turpmāk "*Connex*") ⁽¹⁷⁾. Tabulā ir attēlota minēto trīs uzņēmumu tirgus daļa 1999. un 2004. gadā, kas ir pēdējais gads, par kuru ir pieejami dati.

⁽¹⁴⁾ OV L 209, 24.7.1992., 1. lpp.

⁽¹⁵⁾ Sk. Dānijas Transporta ministrijas publicēto *Trafikrederegulering 2004*, 121. lpp., kā arī Tiesas judikatūru par iekšējo iepirkumu.

⁽¹⁶⁾ Sk. 16. punktu un 1. tabulu lēmumā par procedūras sākšanu.

⁽¹⁷⁾ *Arriva* iegādājās *Unibus Rutetrafik a/s* un *Bus Danmark a/s*, *Connex* iegādājās *Liniebus a/s*.

⁽¹³⁾ OV L 83, 27.3.1999., 1. lpp.

1. tabula

Combus, Arriva un Connex tirgus daļas 1999. un 2004. gadā

(%)

	Combus 1999. g.	Combus 2004. g.	Arriva 1999. g.	Arriva 2004. g.	Connex 1999. g.	Connex 2004. g.
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
Galvaspilsētā	22,26	0	50,47	46,73	8,60	27,95
Visā valstī	33,98	0	26,59	34,46	10,99	25,14
Visā valstī, izņemot galvaspilsētu	56,06	0	5,82	23,94	13,06	22,73

(27) Lai izprastu šos skaitļus, jāņem vērā šāda informācija: 2001. gadā Arriva iegādājās Combus. Vēlāk tajā pašā gadā Connex iegādājās no Arriva 50 % no autobusu maršrutiem, ko agrāk apkalpoja Combus. Arriva 2004. gadā papildus nostiprināja savu stāvvokli, iegādājoties uzņēmumu Wulff Bus a/s, kura tirgus daļa Jutland provincē bija 10 %.

(28) Dānijas autobusu tirgus kopējais apjoms ir aptuveni DKK 5,5 miljardi gadā.

2.1.2. COMBUS FINANSIĀLĀS GRŪTĪBAS

(29) Kā skaidrots lēmumā par procedūras sākšanu (34. un turpmākajos apsvērumos), pēc atdalīšanās no Danish Railways

Combus sāka īstenot vērienīgu paplašināšanās politiku. Combus ieguva daudzus jaunus līgumus, jo īpaši Kopenhāgenas apgabalā, un no 1995. līdz 1999. gadam tā apgrozījums pieauga par vairāk nekā 40 %. Tomēr vairums no šiem līgumiem izrādījās nerentabli.

(30) Tāpēc kopš 1998. gada Combus saskārās ar nopietnām finansālām grūtībām. Turpmākajās divās tabulās šīs grūtības atspoguļotas absolūtos skaitļos un procentuāli.

2. tabula

Combus A/S galvenie bilances rādītāji 1995.–2000. gadā

(absolūtos skaitļos)

1 000 DKK	1995. g.	1996. g.	1997. g.	1998. g.	1999. g.	2000. g.
Tīrais apgrozījums	625 392	686 123	763 432	1 049 489	1 097 535	1 091 253
Bruto rezultāts	84 172	100 003	81 776	11 910	– 17 230	68 206
Rezultāts pirms procentu samaksas	30 870	37 423	12 227	– 105 029	– 134 812	– 50 035
Gada rezultāts	31 184	28 546	7 684	– 139 128	– 168 267	– 82 249

3. tabula

Combus A/S galvenie bilances rādītāji 1995.–2000. gadā

(%)

1 000 DKK	1995. g.	1996. g.	1997. g.	1998. g.	1999. g.	2000. g.
Darbības peļņas norma	4,9	5,5	1,6	neg.	neg.	neg.
Peļņas/kapitāla attiecība	4,0	5,5	1,3	neg.	neg.	neg.
Bruto segums	13,5	14,6	10,7	6,3	– 1,6	1,1
Pašu kapitāla atdeve	23,5	18,2	2,5	neg.	neg.	neg.

Combus privatizācija

- (31) *Combus* privatizācijā var izdalīt trīs posmus. No 1995. līdz 1998. gadam Dānijas valsts mērķis bija pārdot tikai daļu mazākumu 25 % apmērā, bet šis plāns netika īstenots. No 1998. gada beigām valsts pirmo reizi mēģināja pārdot 100 % akciju. Šis mēģinājums beidzās ar neveiksmi 1999. gada jūlijā. Tad Dānijas valdība nolēma uzņēmumu pirms pārdošanas pārstrukturēt. Šā plāna īstenošana beidzās ar *Combus* pārdošanu *Arriva* 2001. gada sākumā.

Mazākuma daļas pārdošanas iespējas izskatīšana (1995.–1998. gads)

- (32) Lēmumā Nr. 232 par *DSB Busser A/S*, kuru pieņēma 1995. gadā un ar kuru kā neatkarīgu uzņēmumu izveidoja *Combus a/s*, bija paredzēts, ka Dānijas valsts līdz 1998. gada beigām pārdos līdz 25 % uzņēmuma akciju. Šajā nolūkā izveidoja koordinācijas komiteju, kurā darbojās Finanšu ministrijas, Transporta ministrijas un *Combus* pārstāvji un ārēji juridiskie un finanšu konsultanti. Pirms koordinācijas komitejas darbības apturēšanas 1997. gada vidū tā bija tikusies septiņas reizes.

Pilnīgas privatizācijas pirmais mēģinājums (1998.–1999. gads)

- (33) Koordinācijas komiteja atjaunoja darbību 1998. gada novembrī. Tagad tās uzdevums bija sagatavot vismaz *Combus* daļu vairākuma pārdošanu. Komiteja sāka ar uzņēmuma finansālo novērtējumu.
- (34) Šā novērtējuma pamatā bija *Combus* 1998. gada novembra vidū iesniegtā 1998. gada grāmatvedības rezultātu prognoze un budžeta rādītāju prognoze laikposmam no 1999. līdz 2001. gadam. Pamatojoties uz šiem dokumentiem, valdības finanšu konsultanta *Alfred Berg Corporate Finance* Kopenhāģenas birojs (turpmāk "*Alfred Berg*") secināja:

"... var secināt, ka *Combus* kopējā akciju kapitāla negatīvā tirgus vērtība ir mērāma simtos miljonu Dānijas kronu. Papildus tam, ka pēdējos pāris gados ir ievērojami samazinājusies pamatdarbības rentabilitāte, uzņēmuma aplēsto vērtību vēl vairāk samazina tajā pašā laikā uzkrātais ievērojamais tīrais procentu parāds. Lielākā daļa potenciālo pircēju saprot, ka tādus finansiāli un ekonomiski ļoti vājus uzņēmumus kā *Combus* nepārdod ar lielu negatīvo vērtību, jo tādā gadījumā pārdevējam lietderīgāk būtu uzņēmumu likvidēt.

Šajā situācijā mēs iesakām pārdošanas procesā un saistībā ar to sagatavotajos informācijas materiālos, ciktāl tas iespējams, sagatavot augsni, lai noteiktu *Combus* cenu, kuras pamatā būtu uzņēmuma pamatkapitāla faktiskā diskontētā vērtība. Pamatojoties uz to un ņemot vērā

- uzņēmuma darbības uzlabošanas iespējas,
- sinerģiju iespējas un
- uzņēmuma stratēģisko vērtību, pateicoties lielajai tirgus daļai Dānijas autobusu nozarē,

var cerēt, ka neraugoties uz to, ka uzņēmuma finansiālais un ekonomiskais stāvoklis turpina pasliktināties, tomēr būtu iespējams atrast *Combus* pircēju un Dānijas valsts (turpmāk "valsts") varētu pārdot uzņēmumu, pilnīgi apmierinot kreditoru prasības.

Vienlaikus sagaidāms, ka lielākā daļa potenciālo pircēju uzskatīs, ka, ņemot vērā *Combus* ļoti vājo kapitāla struktūru un zemo rentabilitāti, uzņēmumā būtu jāiegulda tik apjomīgs kapitāls, ka nebūtu izdevīgi iegādāties visu *Combus* akciju kapitālu par pozitīvu summu.

Tādēļ, lai kļiedētu lielo nenoteiktību attiecībā uz nosacījumiem, ar kādiem valsts var pārdot *Combus*, vienīgā iespēja ir turpināt pašreizējo pārdošanas procesu".

- (35) Kā alternatīvas *Combus A/S* tūlītējai pārdošanai *Alfred Berg* minēja šādas iespējas:

"— veikt uzņēmuma kontrolētu likvidāciju, kas cita starpā nozīmētu, ka valsts/*DSB* pārņem visus civildienesta ierēdņus, ko *DSB* pašlaik ir pārcēlis darbā uz *Combus*, un attiecīgās finanšu saistības. Lai gan *Combus* kapitāla un rezervju bilances vērtība ir pozitīva, jāšaubās, vai uzņēmumu varētu likvidēt, pilnīgi apmierinot kreditoru prasības, līdz ar to pastāv risks, ka šajā gadījumā valsts rīcību pavadītu negatīva publicitāte, ko sagādātu aizdevēji, prese u.c.

— saglabāt valsts īpašumtiesības, lai veiktu *Combus* visaptverošu racionalizāciju un optimizāciju, tādējādi nodrošinot, ka uzņēmums pēc 2–3 gadiem kļūst rentabls un līdz ar to vieglāk pārdodams. Ievērojot, ka pašlaik uzņēmumam ir ļoti vāja kapitāla struktūra un liels parādu slogs, valstij droši vien nāktos īstermiņā ieguldīt uzņēmumā jaunu pamatkapitālu, kura summa varētu sasniegt deviņciparu skaitli. Līdzekļu ieguldīšana *Combus* atveseļošanā ir saistīta ar ievērojamu risku, turklāt nav garantijas, ka valsts ieguldījumiem būs pozitīva atdeve."

- (36) Pamatojoties uz šo novērtējumu, finanšu konsultanta ieteikums bija šāds:

“Neviena no abām iepriekš minētajām alternatīvām sākotnēji nešķiet pieņemama, turklāt to īstenošana būtu atkarīga no valsts attieksmes pret papildu pamatkapitāla ieguldīšanu *Combust*, kā arī no tā, vai valsts uzņemtos atbildību par uzņēmuma visaptverošu optimizāciju.

Tāpēc *Alfred Berg* iesaka valstij turpināt pašreizējo *Combust* pārdošanas procesu, lai gūtu precīzāku priekšstatu par to, kādus būtiskus aspektus un cik lielā mērā potenciālie pircēji atzīst par svarīgiem uzņēmuma kopējā novērtējumā (piemēram, rezultātu tendences, kapitāla struktūru, tirgus daļu, pasūtījumu portfeli, autobusu parka stāvokli, pārvaldības resursus, darbības uzlabošanas un sinerģiju iespējas utt.).

Ja šā procesa rezultātā neizdotos atrast potenciālu pircēju, kas šķīstu pieņemams, ievērojot abu iepriekš minēto alternatīvu nosacījumus, valsts pēc tās ieskatiem izvēlētos attiecīgajā laikā finansiāli pieņemamāko un politiski piemērotāko alternatīvu”.

- (37) Ievērojot šo ieteikumu, Dānijas parlaments 1998. gada decembrī pieņēma lēmumu, kas valstij atļāva pārdot visas (100 %) *Combust* akcijas ⁽¹⁸⁾.

- (38) Tad *Alfred Berg* veica tirgus pārbaudi, pamatojoties uz pieciem kritērijiem, saskaņā ar kuriem potenciālais pircējs varētu būt uzņēmums:

- kas darbojas valsts pārvaldē,
- kam ir stabils finanšu stāvoklis,
- kas ir noteikta lieluma uzņēmums (definēts kā uzņēmums, kurš “ekspluatē vairāk nekā 1 000 autobusu”),
- kam ir ievērojams apgrozījums (definēts kā “vairāk nekā DKK 1 miljards”),
- kas darbojas tādos pašos tirgos kā *Combust*.

- (39) Pēc *Alfred Berg* veiktās tirgus pārbaudes tika izveidots 12 potenciālo pircēju saraksts.

- (40) Tad koordinācijas komiteja sastādīja grafiku, saskaņā ar kuru no 1999. gada 9. līdz 18. februārim bija paredzētas 12 sākotnēji izvēlēto potenciālo pircēju tikšanās ar *Combust* vadību. Pretendentiem bija jāizsaka ieinteresētība līdz 1999. gada februāra beigām, bet pieteikumus bija paredzēts izvērtēt 1999. gada marta sākumā. No 1999. gada 10. līdz 24. martam izraudzītiem pircējiem bija jādod iespēja piekļūt datu telpai. Galīgie piedāvājumi bija jāiesniedz 1. aprīlī, bet 8. aprīlī koordinācijas komitejai bija paredzēts izvēlēties galīgo pircēju.

- (41) No 12 potenciālajiem pircējiem ar *Combust* vadību tikās septiņi. Tikšanās laikā potenciālie pircēji saņēma vēstuli, kurā bija aprakstīts gaidāmais uzņēmuma iegādes process. Šajā vēstulē potenciālie pircēji tika informēti par iespēju piekļūt *Combust* datiem un arī par iespēju pēc vēlēšanās papildus tikt ar *Combust* vadību. Lai izmantotu šīs iespējas, potenciālajiem pircējiem līdz 1999. gada februāra beigām bija jāizsaka ieinteresētība.

- (42) *Alfred Berg* 1999. gada februārī saņēma pieteikumus no 6 sākotnēji izvēlētajiem potenciālajiem pircējiem. Iespēju piekļūt datu telpai 1999. gada martā deva diviem pretendentiem. Pēc iepazīšanās ar datiem abi potenciālie pircēji tik ievērojami samazināja piedāvāto cenu, ka tā atbilda negatīvai tirgus vērtībai vairāku simtu miljonu Dānijas kronu apmērā.

- (43) *Alfred Berg* 1999. gada 9. aprīlī iesniedza koordinācijas komitejai paziņojumu, kurā bija secināts, ka *Combust A/S* diez vai izdosies pārdot ar pozitīvu vērtību. Šajā situācijā *Alfred Berg* piedāvāja trīs uzņēmuma pārdošanas alternatīvas:

“1. variants: saglabāt valsts īpašumtiesības, lai veiktu *Combust* visaptverošu racionalizāciju un optimizāciju, tādējādi nodrošinot, ka uzņēmums pēc 2–3 gadiem kļūst rentabls un līdz ar to vieglāk pārdodams. Ievērojot, ka pašlaik uzņēmumam ir ļoti vāja kapitāla struktūra un liels parādu slogs, valstij droši vien nāktos īstermiņā ieguldīt uzņēmumā jaunu pamatkapitālu, kura summa varētu sasniegt deviņciparu skaitli. Līdzekļu ieguldīšana *Combust* atveseļošanā ir saistīta ar ievērojamu risku, turklāt nav garantijas, ka valsts ieguldījumiem būs pozitīva atdeve.

2. variants: veikt uzņēmuma kontrolētu likvidāciju un/vai nodot uzņēmuma “atslēgas” kreditoriem. Lai gan *Combust* kapitāla un rezervju bilances vērtība ir pozitīva, jāšaubās, vai uzņēmumu varētu likvidēt, pilnīgi apmierinot kreditoru prasības, līdz ar to pastāv risks, ka šajā gadījumā valsts rīcību pavadītu negatīva publicitāte, ko radītu aizdevēji, prese u. c.

3. variants: nodalīt *Combust* autobusu ikdienas ekspluatācijas uzņēmējdarbību, izveidojot neatkarīgu meitasuzņēmumu. Tas nozīmētu, ka *Combust* bez pārmaiņām saglabātu apgrozāmos aktīvus (autobusus u. c.) un saistības (aizņēmumus u. c.), bet tiesības uz autobusu līgumiem utt. nodotu jaunam [neatkarīgam] meitasuzņēmumam, kas no *Combust* nomātu attiecīgos aktīvus (autobusus u. c.). Jauno meitasuzņēmumu varētu mēģināt pārdot un pārdošanas ieņēmumus izmantot, lai daļēji segtu *Combust* parākus, turklāt visas *Combust* īpašumtiesības joprojām piederētu valstij. Tad varētu mēģināt segt

⁽¹⁸⁾ Lēmums Nr. 1046, 1998. gada 23. decembris.

atlikušos *Combus* parādus, izmantojot no jaunā meitasuzņēmuma saņemto apgrozāmo aktīvu nomas maksu. Šis modelis tieši negarantē, ka *Combus* kreditoriem izdosies izvairīties no zaudējumiem. Tāpēc kreditori droši vien pieprasītu zināmas valsts garantijas utt.”

(44) Pamatojoties uz šo *Alfred Berg* veikto novērtējumu, Dānijas valdība nolēma turpināt *Combus* darbību, veicot uzņēmuma pārstrukturēšanu, lai vēlāk to pārdotu (*Alfred Berg* piedāvātais 1. variants). Šis pārstrukturēšanas process sīkāk aprakstīts nākamajā apakšiedaļā.

(45) *Alfred Berg* 1999. gada 23. aprīlī informēja valdību, ka ieinteresētību ir izteicis jauns pretendents *Arriva*, piedāvājot pārņemt *Combus* A/S akciju kapitālu 100 procentu apmērā par DKK 35 miljoniem. Piedāvājumam bija pievienoti ar pamatkapitāla apjomu un uzņēmuma rezultātiem saistītie nosacījumi, tostarp noteikums par “krona pret kronu” samazinājumu noviržu gadījumā. Piedāvājuma pamatā bija pamatkapitāls DKK 131 miliona vērtībā, bet saskaņā ar *Alfred Berg* aplēsēm pamatkapitāla pašreizējā vērtība bija par aptuveni DKK 10 miljoniem zemāka. *Alfred Berg* ieteica turpināt pārdošanas sarunas ar šo pircēju, paralēli strādājot pie pārstrukturēšanas variantā. *Alfred Berg* norādīja, ka vēl būs jāapspriež īpaši sarežģīti jautājumi, kas pusēm varētu traucēt panākt abpusēji pieņemamu vienošanos.

(46) Transporta ministrija un *Arriva* 1999. gada 27. aprīlī parakstīja nodomu vēstuli par *Combus* pārņemšanu par DKK 45 miljoniem ar noteikumu, ka uzņēmuma pamatkapitāls nodošanas laikā ir DKK 131 miljons.

(47) Jūnija sākumā sarunas ar *Arriva* bija pavirzījušās tik tālu, ka, pēc konsultantu domām, galīgo pārdošanas nolīgumu praktiski būtu iespējams noslēgt 1999. gada jūnija pirmajā pusē. Tomēr atlikušajās 1999. gada jūnija dienās *Combus* nokļuva preses uzmanības centrā, jo īpaši saistībā ar vairāku politisko partiju paziņojumiem par to, ka attiecībā uz ievērojamām tirgus daļām Dānijas autobusu nozarei būtu jāpiemēro tiesiskais regulējums. Ņemot vērā spekulācijas par tirgus ierobežojumiem, *Arriva* zaudēja interesi par *Combus* iegādi. Tomēr *Arriva* uzsvēra, ka atkarībā no tirgus ierobežojumu ieviešanas tas ilgtermiņā būtu ieinteresēts iegādāties *Combus*.

Pārstrukturēšana, lai sagatavotu *Combus* pārdošanu – 1999. gada maija kapitāla ieguldījums

(48) *Combus* pārstrukturēšana 1999. gada aprīlī bija kļuvusi neatliekama, jo saskaņā ar Dānijas Gada pārskatu likumu *Combus* līdz 1999. gada maija beigām bija jāsauc akcionāru gada kopsapulce un jāiesniedz 1998. gada revidētais pārskats. Gada pārskatam bija jābūt pieejamam preseī un sabiedrībai vēlākais 14 dienas pirms akcionāru gada kopsapulces.

(49) Uzņēmuma finanšu stāvoklis bija tik saspringts, ka revidenti bija paziņojuši, ka gada pārskatu nevarēs iesniegt bez piebildes par uzņēmuma darbības turpināšanas principu. Saskaņā ar revidentu veikto uzņēmuma līgumu pārbaudi, kas liecināja, ka nerentabla līgumu radīto zaudējumu segšanai vajag aptuveni DKK 65 miljonu lielu uzkrājumu – ja uzņēmumā neieguldītu papildu kapitālu, būtu jāveic sanācija. Turklāt draudēja risks, ka virkne finanšu iestāžu pieprasīs nokārtot līgumsaistības saskaņā ar aizdevuma nolīgumiem, kuros bija iekļauti noteikumi, kas paredzēja, ka kapitāla bāzei jābūt vismaz 10 % no uzņēmuma konsolidētās bilances vērtības, bet ne mazākai par DKK 125 miljoniem.

(50) Dānijas Transporta ministrija 1999. gada aprīlī iecēla juridisko konsultantu *Kromann & Mønter*, lai tas palīdzētu atrisināt *Combus* finanšu sarežģījumus. Juridiskais konsultants 1999. gada maija vidū publicētā paziņojumā ieteica ieguldīt uzņēmumā kapitālu DKK 300 miljonu apmērā. Pamatojoties uz šo paziņojumu, Transporta ministrija 1999. gada maijā iesniedza Dānijas parlamenta Finanšu komitejai konfidenciālu lēmumprojektu, kurā piedāvāja ieguldīt uzņēmumā kapitālu DKK 300 miljonu apmērā. Finanšu komiteja ar balsu vairākumu 1999. gada 27. maijā lēmumprojektu apstiprināja ⁽¹⁹⁾.

(51) Attiecībā uz *Combus* finanšu stāvokli lēmumprojektā bija teikts, ka 1998. gadā uzņēmumam vairākkārt bija nācies korigēt gaidāmos 1998. gada rezultātus. Pēdējo reizi uzņēmuma finanšu stāvoklis ievērojami pasliktinājās pēc 1998. gada decembra lēmuma par visu *Combus* akciju pārdošanu.

(52) Turklāt lēmumprojektā bija teikts, ka *Combus* draud sanācija vai bankrots, bet, ieguldot kapitālu, būtu iespējams nodrošināt darbības turpināšanu, lai vēlāk uzņēmumu pārdotu. Ņemot vērā, ka bija jānodrošina uzņēmuma aizdevuma nolīgumu stabilitāte un atbilstoša piesaistītā kapitāla un pamatkapitāla attiecība, tika lēsts, ka uzņēmumā būtu jāiegulda kapitāls aptuveni DKK 300 miljonu apmērā.

(53) Lēmumprojektā bija paredzēts arī turpināt izskatīt *Combus* pārdošanas iespēju. Bija maz ticams, ka valsts varētu īstermiņā atgūt uzņēmumā ieguldīto kapitālu. Kapitālu ieguldīja, lai uzņēmums varētu turpināt darbību un tam būtu pieejams pietiekams kapitāls.

(54) Finanšu komiteja ar balsu vairākumu 1999. gada 27. maijā lēmumprojektu apstiprināja.

⁽¹⁹⁾ Lēmums par kapitāla ieguldīšanu uzņēmumā DKK 300 miljonu apmērā (1999. gada 21. maijs). Apstiprināts Finanšu komitejā 1999. gada 27. maijā.

Otrais, veiksmīgais *Combust* pārdošanas mēģinājums**Otrā tirgus pārbaude**

- (55) Pārdošanas process atsākās 2000. gada pavasarī pēc tam, kad 2000. gada maijā akcionāru gada kopsapulcē bija apstiprināts *Combust* 1999. gada pārskats. Pārdošanas sarunās finanšu konsultants atkal bija *Alfred Berg*, bet juridiskais konsultants – *Kromann & Münter*.
- (56) *Alfred Berg* 2000. gada jūlija vidū iepazīstināja ar indikatīvu *Combust* novērtējumu. *Alfred Berg* uzskatīja, ka, ņemot

vērā lielo nenoteiktību, *Combust* vērtēšanā nevar izmantot tradicionālās vērtēšanas metodes. Konsultanti bija veikuši vērtēšanu, pamatojoties uz uzņēmuma rezultātu projicēšanu 2004. gadam saskaņā ar virkni svērtu pieņēmumu, kas aptvēra apgrozījuma attīstību un pārstrukturēšanas pasākumus. Bija aprēķināta uzņēmuma nākotnes vērtība. Ņēma vērā starpposmā gūstamo peļņu/deficitu un to ietekmi uz uzņēmuma negatīvo tīro bilanci nākotnē. Faktisko pārdošanas vērtību aprēķināja, diskontējot atpakaļ aprēķināto nākotnes pārdošanas vērtību. Šā novērtējuma rezultāti atspoguļoti tabulā.

4. tabula.

Alfred Berg veiktā *Combust* novērtējuma kopsavilkums

	Attīstības modeļi			
	Ar sliktākajām prognozēm	Ar neitrālām/negatīvām prognozēm	Ar neitrālām/pozitīvām prognozēm	Ar labākajām prognozēm
Pieņēmumi				
Apgrozījums	Nemainīgs	Nemainīgs	Pieaugošs	Pieaugošs
Bruto peļņa	Nemainīga	Nemainīga	Nemainīga	Pieaugoša
Uzlabošanas pasākumi	Nav	Ir	Ir	Ir
Vērtība miljonos DKK no pamatkapitāla 2005. gada jūlijā	÷ 1 116,2	÷ 431,9	6,0	674,2
Pašreizējā vērtība miljonos DKK no pamatkapitāla(10 % diskonts)	÷ 693,1	÷ 268,2	3,7	418,6

Avots: finanšu konsultantu indikatīvs novērtējums.

- (57) Dažas papildu piezīmes šā novērtējuma labākai izpratnei: "nemainīgs apgrozījums" pamatojas uz pieņēmumu, ka līgumus Kopenhāgenas reģionā pēc to termiņa beigām neaizstāj ar jauniem līgumiem, bet līgumu darbība pārējos reģionos turpinās bez pārmaiņām. "Pieaugošs apgrozījums" pamatojas uz pieņēmumu, ka pēc Kopenhāgenas reģionā spēkā esošo līgumu termiņa beigām apgrozījums pārējos reģionos pieaug. Vērtējumā pieņemts, ka jaunās vadības īstenoto uzlabošanas pasākumu rezultātā uzņēmuma vērtība no 2002. gada katru gadu pieaug par DKK 48,7 miljoniem. Tabulā redzams, ka *Combust* vērtība bija izsakāma ļoti negatīvos skaitļos, jo īpaši tāpēc, ka bija grūti iedomāties, ka tik īsā laikposmā varētu piepildīties pieņēmumi par pieaugošu apgrozījumu un bruto peļņu, kā arī par uzlabošanas pasākumu īstenošanu.

reģionālo un vietējo autobusu satiksmes pakalpojumu lielāko daļu izsludina atklāts konkurss, ka par spīti koncentrācijas procesam tirgū starp uzņēmumiem valda spēcīga konkurence un nekas neliecina, ka tirgū dominētu kāds viens vai atsevišķs uzņēmums, radot konkurences traucējumus. Darba grupa secināja, ka saskaņā ar tās veikto Dānijas autobusu tirgus novērtējumu tirgus ierobežojumu ieviešanai nav pamata. Atbildot uz ziņojumu, Transporta komiteja 1999. gada rudenī publicēja paziņojumu, kurā tā apstiprināja ziņojuma secinājumus un atkārtoja, ka tirgus ierobežojumu ieviešana nebūtu lietderīga.

- (58) Svarīgs ar privatizācijas procesu saistīts jautājums bija politiskā diskusija par tirgus ierobežojumu ieviešanu autobusu uzņēmumiem. Dānijas parlamentārā Transporta komiteja bija lūgusi sagatavot ziņojumu par koncentrāciju un konkurenci Dānijas autobusu tirgū. Šo ziņojumu 1999. gada rudenī sagatavoja darba grupa, kurā bija Dānijas Konkurences iestādes, Finanšu ministrijas un Transporta ministrijas pārstāvji. Ziņojumā bija konstatēts, ka par
- (59) Tad Dānijas valdība atkal sazinājās ar vairākiem potenciāliem pircējiem. Pēc iepazīšanās ar *Combust* finanšu datiem divi potenciālie pircēji paziņoja, ka būtu gatavi iegādāties 100 % *Combust* akciju. Kāds trešais pircējs pauda piesardzīgu interesi.
- (60) Viens no ieinteresētajiem pircējiem bija *Arriva*, kura indikatīvais piedāvājums atbilda negatīvai pārdošanas cenai DKK 200–250 miljonu apmērā.

- (61) Otrs ieinteresētais pircējs bija *Metroline*. Tā piedāvājums sākmā šķita pieņemamāks, jo tas piedāvāja iegādāties akcijas par pozitīvu cenu aptuveni DKK 10–24 miljonu apmērā. Tomēr *Metroline* bija piebildis, ka, iepazīstoties ar uzņēmuma finanšu datiem, tā uzmanību ir piesaistījuši vairāki aspekti, ko tas vēlējās izpētīt sīkāk.
- (62) *Alfred Berg* 2000. gada 18. oktobrī paziņoja Dānijas valdībai, ka no *Metroline* ir saņemts pārskatīts piedāvājums, saskaņā ar kuru tas tagad bija gatavs iegādāties *Combus* par negatīvu cenu DKK 500 miljonu apmērā. Turklāt *Metroline* pieprasīja virkni garantiju.
- (63) Pēc šā piedāvājuma saņemšanas *Alfred Berg* ieteica pārtraukt vispārīgās diskusijas ar trešo ieinteresēto pircēju, jo neuzskatīja to par pietiekami ieinteresētu. Koordinācijas grupa lūdza *Alfred Berg* sazināties ar *Arriva*, kura indikatīvais piedāvājums tagad bija acīmredzami izdevīgāks par *Metroline* piedāvājumu, lai noskaidrotu pārdošanas iespējas.

Sarunas ar Arriva

- (64) *Arriva* 2000. gada 3. novembra vēstulē paziņoja *Alfred Berg*, ka ir veicis padziļināto izpēti un ir gatavs apspriest turpmāko rīcību. Šajā vēstulē *Arriva* norādīja, ka, veicot novērtējumu, tas ir sadarbojies ar *Connex*. *Arriva* jau iepriekš bija informējis finanšu konsultantus par abu autobusu uzņēmumu kopējām interesēm.
- (65) *Arriva* piedāvāja samaksāt DKK 100 par visām *Combus* akcijām. Piedāvājums bija spēkā ar nosacījumu, ka aizdevuma kapitāls DKK 100 miljonu apmērā, ko uzņēmumā 1999. gadā ieguldīja Transporta ministrija, jākonvertē pamatkapitālā un *Combus* jāiegulda papildu kapitāls DKK 290 miljonu apmērā. Piedāvājums turklāt bija spēkā ar nosacījumu, ka visas turpmākajā padziļinātajā izpētē apzinātās veicamās uzņēmuma bilances pozīciju korekcijas jāsedz, ieguldot uzņēmumā līdzekļus. Kā piemēru *Arriva* minēja vairākas šādas korekcijas, kuru kopsomma jau sasniedza aptuveni DKK 109 miljonus. *Arriva* noteiktais termiņš, kurā bija jāpanāk vienošanās ar Dānijas valdību, bija 2000. gada 8. novembris.
- (66) Izpētot *Arriva* priekšlikumu, finanšu konsultanti konstatēja, ka saskaņā ar piedāvājumu *Combus* būtu jāiegulda jauni līdzekļi DKK 399 miljonu apmērā, turklāt Transporta ministrijai būtu jākonvertē pamatkapitālā subordinētais aizdevums DKK 100 miljonu apmērā – tātad kopējie valsts zaudējumi būtu DKK 499 miljoni. Turklāt būtu jāzaudē *Combus* atlikušais pamatkapitāls, kura vērtība 2000. gada 30. septembrī saskaņā ar aplēsēm bija DKK 38 miljoni.
- (67) Transporta ministrija un Finanšu ministrija uzskatīja *Arriva* piedāvāto cenu par zemu. No otras puses, neviens no pārējiem iepriekš iesniegtajiem nopietnajiem piedāvājumiem nebija izdevīgāks par *Arriva* piedāvājumu. *Metroline* bija pieprasījis *Arriva* piedāvātajai cenai līdzvērtīgu negatīvu cenu, t. i., aptuveni DKK 500 miljonu, bet trešais ieinteresētais pircējs bija izteicis tikai nenoteiktu un nesaistošu piedāvājumu par negatīvu cenu aptuveni DKK 350 miljonu apmērā.
- (68) Tika nolemts, ka vispirms Transporta ministrijai jāsaazinās ar *Arriva*, lai palielinātu *Combus* pārņemšanas cenu. Vienlaikus ministrija izskatīja vairākus *Combus* likvidēšanas/attīstības modeļus. Šie modeļi nebija tiešs uzņēmuma novērtējums, bet uzņēmuma likviditātes vajadzību aprēķini pie dažādiem nosacījumiem salīdzinājumā ar *Arriva* piedāvājumu. Šo aprēķinu rezultāti, ko apstiprināja *Combus*, uzņēmuma revidenti un juridiskie konsultanti, ir parādīti tabulā.

5. tabula.

Combus likvidācijas/attīstības modeļi

Modelis	Likviditāte perioda beigās, miljonos DKK	Piezīmes
Pakāpeniska likvidācija 5 gados	– 331	Nenoteikts modelis
Darbības turpināšana 6 gadus, noslēdzot jaunus, izdevīgākus līgumus	– 315	Vēl nenoteiktāks modelis
Darbības turpināšana 1 gadu bez neatmaksāto parādu pārfinansēšanas	71	Šis modelis cita starpā būtu saistīts ar jauniem banku parādiem DKK 107 miljonu apmērā. Lai gan būtu iegūts laiks, pārdošanas apstākļi visticamāk nemainītos.
Bankrots	– 649	Pilnīgs deficīts, kvota 35–40 %. Aizdevēji zaudētu DKK 280–300 miljonus.
<i>Arriva</i> piedāvājums	– 399	

Avots: Transporta ministrija.

- (69) Ministrijas iekšējā paziņojumā bija norādīts, ka saskaņā ar šiem modeļiem uzņēmuma saglabāšanas gadījumā kreditori neko neiegūtu – ne uzņēmumu pakāpeniski likvidējot, ne turpinot tā darbību, jo neviens no modeļiem nebija daudz izdevīgāks par *Arriva* piedāvājumu. Ņemot vērā ar nākotni saistīto nenoteiktību, kreditori droši vien dotu priekšroku uzņēmuma tūlītējai pārdošanai.
- (70) Turklāt saskaņā ar ministrijas viedokli šie modeļi apliecina, ka *Arriva* piedāvājuma pamatā drīzāk ir *Combust* finansiālais stāvoklis īstermiņā, nevis faktiskais uzņēmuma novērtējums. Tādējādi šajā situācijā droši vien būtu grūti pārliecināt *Arriva*, ka ministrijai ir rezervē izdevīgākās uzņēmuma pakāpeniskas likvidācijas vai darbības turpināšanas alternatīvas.
- (71) Paziņojumā bija uzsvērts – nevar pilnīgi izslēgt, ka vērā ņemama izklāstīto modeļu alternatīva varētu būt uzņēmuma pakāpeniska likvidācija līdz ar pakāpenisku nelielās (ģeogrāfiskās) paketēs sadalītu autobusu satiksmes pakalpojumu līgumu pārdošanu vietējiem autobusu uzņēmumiem. Šis modelis nebija izpētīts, bet tas arī bija ļoti nenoteikts, jo saskaņā ar *Combust* viedokli šajā variantā droši vien būtu ieinteresēti vairāki vietējie autobusu satiksmes uzņēmumi, bet labākajā gadījumā tikai dažiem no tiem būtu pietiekami finanšu līdzekļi, lai pārņemtu kaut vai mazākās līgumu paketes.
- (72) Ministrija secināja, ka kreditoru pārliecināšanai *Arriva* piedāvājums noteikti būtu labākā alternatīva, ja negatīvo cenu izdotos samazināt līdz DKK 290 miljoniem.
- (73) Šo sarunu rezultātā 2000. gada 21. novembrī puses vienojās par nodomu vēstuli attiecībā uz *Combust* pārdošanu *Arriva*, ko parakstīja Dānijas Transporta ministrija kā *Combust* pārdevējs, *Arriva* kā *Combust* pircējs un *Combust* privātie komerciālie kreditori.
- (74) Nodomu vēstulē bija ietverti šādi galvenie elementi:
- par visu *Combust* (100 %) akciju nodošanu valsts saņemtu DKK 100,
 - valsts jau iepriekš konvertētu akciju kapitālā subordinēto aizdevumu DKK 100 miljonu apmērā,
 - *Combust* kapitāla bāze tiktu nostiprināta ar papildu DKK 240 miljoniem – vai nu ieguldot jaunu pamatkapitālu vai daļēji norakstot/konvertējot banku parādus,
- valsts papildus nodrošinātu ierobežotas garantijas DKK 57,5 miljonu apmērā: i) kā iespējamu vides izmaksu garantiju DKK 22,5 miljonu apmērā, ko varētu izmantot, ciktāl vides izmaksas pārsniegtu uzņēmumā šajā nolūkā jau piešķirtos DKK 10 miljonus; ii) kā garantiju maksimāli DKK 35 miljonu apmērā dažādām vajadzībām, tostarp uzņēmuma pamatkapitāla koriģēšanai attiecībā pret vadības iesniegto bilanci par stāvokli 2000. gada septembra beigās un turpmākām saistībām,
 - valsts nodrošinātu *Arriva* neierobežotas garantijas saistībā ar jebkurām nodokļu prasībām, kas varētu rasties laikposmā pirms uzņēmuma nodošanas, attiecībā uz jebkuriem zaudējumiem, kas varētu rasties uzņēmuma bijušo darbinieku ierosinātu prasību dēļ, attiecībā uz jebkuriem zaudējumiem, kas varētu rasties saistībā ar *Combust* agrāko *Combust International* pārdošanas darījumu, kā arī attiecībā uz jebkuriem finanšu zaudējumiem, ja *Arriva* konstatētu, ka tie radušies saistībā ar nākamo revīzijas ziņojumu,
 - nodošana stātos spēkā 2001. gada 1. janvārī,
 - darījumu varētu noslēgt, ja transporta uzņēmumi un Dānijas Ceļu drošības un transporta aģentūra piekristu, ka jaunais īpašnieks pārņem *Combust* autobusu satiksmes pakalpojumu līgumus, un ja darījumu apstiprinātu konkurences iestādes.
- (75) Turpmākais process, par ko puses bija vienojušās nodomu vēstulē, paredzēja, ka Transporta ministrija un *Arriva* – pēc iepriekšēja Dānijas parlamenta Finanšu komitejas *Arriva* valdes apstiprinājuma – noslēgs galīgo nolīgumu saskaņā ar iepriekš izklāstītajām pamatnostādnēm. Darījums bija jānoslēdz tikai pēc visu vajadzīgo ārējo apstiprinājumu iegūšanas, bet vēlākais 2001. gada 1. februārī.
- (76) Papildus nodomu vēstulei Transporta ministrija risināja sarunas ar kreditoriem par DKK 240 miljonu ieguldījuma sadali. Tika panākta vienošanās, ka Dānijas valdība uzņēmumā ieguldīs jaunu pamatkapitālu DKK 140 miljonu apmērā, savukārt kreditori par DKK 100 miljoniem līdzvērtīgu summu konvertēs parādus akciju kapitālā vai tos norakstīs.
- (77) Dānijas valdība memorandā bija apņēmusies koriģēt pārdošanas cenu (maksimāli līdz DKK 35 miljoniem), ja saskaņā ar uzņēmuma bilanci par stāvokli 2000. gada 31. decembrī izrādītos, ka kapitāla rezerves ir mazākas par DKK 31,8 miljoniem – uz šādu summu uzņēmuma vadība cerēja nodomu vēstules parakstīšanas laikā. Izrādījās, ka kapitāla rezerves 2000. gada 31. decembrī ir DKK 10,3 miljoni. Līdz ar to, lai izpildītu saistības saskaņā ar šo garantiju, Dānijas valdībai bija jāveic maksājums DKK 20,5 miljonu apmērā.

- (78) *Arriva* pārņēma pārējās *Combus* saistības, kuru kopsumma tolaik bija DKK 208 miljoni. *Arriva* nokārtoja šīs saistības uzreiz pēc *Combus* iegādes un aizstāja tās ar sava mātesuzņēmuma *Arriva plc* aizdevumu.
- (79) Dānijas valdība sarunu ceļā bija vienojusies par šādiem būtiskiem grozījumiem salīdzinājumā ar *Arriva* sākotnējo piedāvājumu:
- *Combus* aizdevēji bija piekrituši piedalīties pārstrukturēšanas procesā, daļēji norakstot parādus (kopā par DKK 100 miljoniem),
 - prasība ieguldīt uzņēmumā DKK 290 miljonus bija samazināta līdz DKK 240 miljoniem,
 - nolīgumā bija iekļautas ierobežotas garantijas DKK 57,5 miljonu kopsummā un virkne neierobežotu garantiju,
 - Dānijas valdība garantēja *Combus* aktīvu 2000. gada 31. decembra tīro vērtību pēc norakstījumiem u. c. korekcijām saskaņā ar nolīgumu DKK 31,8 miljonu kopsummā,
 - *Arriva* atteicās no (2000. gada 3. novembra piedāvājumā minētās) prasības par korekcijām DKK 109 kopsummā.

- (80) Jāsecina, ka Transporta ministrijas sarunas par nodomu vēstules saturu bija veiksmīgas, jo salīdzinājumā ar 2000. gada 3. novembra piedāvājumu ministrijai bija izdevies ievērojami samazināt ar cenu saistītās *Arriva* prasības.

Dānijas parlamenta Finanšu komitejas apstiprinājums un *Combus* pārdošana *Arriva*

- (81) Transporta ministrija 2000. gada 13. decembrī konfidencialā lēmumprojektā lūdza Finanšu komitejas apstiprinājumu visu valstij piederošo *Combus* akciju pārdošanai. Finanšu komiteja tajā pašā dienā ar balsu vairākumu konfidencialo lēmumprojektu apstiprināja.
- (82) Puses parakstīja Akciju pārdošanas nolīgumu 2001. gada 15. janvārī; *Combus* nodošana *Arriva* notika pēc tam, kad Komisija bija pieņēmusi sākotnējo lēmumu, t. i., 2001. gada 2. aprīlī ar atpakaļejošu spēku no 2001. gada 1. janvāra. Darījumu 2001. gada 2. aprīlī noslēdza Transporta ministrija un *Arriva*.
- (83) Akciju pārdošanas nolīguma agrākā projektā, ko Dānijas valdība bija nosūtījusi Komisijai 2000. gada 18. decembrī, bija iekļauta klauzula, saskaņā ar kuru Dānijas valdībai bija jāsniedz *Arriva* garantijas attiecībā uz iespējamām valsts iestāžu (piemēram, konkurences iestāžu un ES Komisijas)

prasībām. Dānijas valdība 2001. gada 23. janvāra vēstulē paziņoja Komisijai, ka galīgajā akciju pārdošanas nolīgumā šī klauzula nav iekļauta. Šo grozījumu pamatojumā bija teikts, ka "Dānijas valdība ir nolēmusi pirms nolīguma noslēgšanas lūgt attiecīgo iestāžu apstiprinājumu".

Dānijas Revīzijas biroja veiktais novērtējums

- (84) Pārdošanas procesam ir veltīts arī Dānijas Revīzijas biroja īpašs ziņojums ⁽²⁰⁾.
- (85) Ziņojuma noslēgumā (60. lpp.) ir teikts:

"Dānijas Revīzijas biroja veiktā analīze liecina, ka *Arriva* piedāvātā cena bija zema, bet neviens no pārējiem nopietnajiem piedāvājumiem nebija izdevīgāks.

Dānijas Revīzijas birojs ir konstatējis, ka saskaņā ar Transporta ministrijas veikto analīzi visu *Combus* akciju pārdošana bija labāks risinājums nekā uzņēmuma pakāpeniska likvidācija vai sanācija.

Dānijas Revīzijas birojs ir konstatējis, ka Transporta ministrijas apsvērumi, sagatavojot un veicot akciju pārdošanu, ir bijuši pienācīgi pamatoti. Transporta ministrijai ir izdevies sarunu ceļā samazināt summu, kas jāmaksā *Arriva* par akciju pārņemšanu, turklāt ministrijai ir izdevies sarunu ceļā iesaistīt akciju darījumā uzņēmuma aizdevējus. Pamatojoties uz pieejamajiem vērtējumiem un informāciju, Dānijas Revīzijas birojs secina, ka nolīgums jāvērtē pozitīvi. Tāpēc saistībā ar pārdošanas nolīgumu valstij bija jāiegulda *Combus* kapitāls DKK 140 miljonu apmērā un jāsniedz garantijas aptuveni DKK 58 miljonu apmērā."

Sekojoša *Combus* 50 % pārdošana *Connex*

- (86) Lēmuma par procedūras sākšanu 66. apsvērumā Komisija bija paudusi šaubas par to, vai *Combus* pārdošanas cena *Arriva* atbilda tirgus cenai. Šo šaubu pamatā jo īpaši bija konstatējums, ka saskaņā ar Dānijas presē sniegto informāciju, 2001. gada 1. maijā (tikai mēnesi pēc Dānijas valdības un *Arriva* pārdošanas nolīguma parakstīšanas) pārdodot *Combus* 50 % uzņēmumam *Connex*, pārdošanas cena bija DKK 223 miljoni.

⁽²⁰⁾ Ziņojums 10/01 par *Combus A/S*, 1995.–2001. g. Ziņojuma 49.–60. lpp. ir sniegts pārdošanas procesa, *Arriva* piedāvājuma un saistībā ar to sniegto garantiju sīks apraksts.

- (87) Šajā jautājumā Dānijas valdība un *Arriva* ir nosūtījuši Komisijai papildu faktisku informāciju.
- (88) *Arriva* un *Connex* sarunu process sākās 2000. gadā. *Arriva* un *Connex* 2000. gada 10. oktobrī vienojās par Eiropas pārvaldības līmeņa Saprašanās memorandu, kurā bija noteikti pušu sadarbības principi, gatavojoties *Combus* pārņemšanai. Sākotnēji bija paredzēts, ka abi uzņēmumi iesniegs kopīgu piedāvājumu.
- (89) Pirms šā nodomu protokola sagatavošanas *Connex* tāpat kā *Arriva* bija piedalījies pārbaudes procesā, kas notika *Alfred Berg* uzraudzībā, bet tad *Connex* bija nolēmis turpmāk nerīkoties viens pats. Saskaņā ar Saprašanās memorandu abām pusēm bija iespēja piekļūt datu telpai, lai noteiktu uzņēmuma vērtību un ar tā iegādi saistītos riskus.
- (90) *Arriva* un *Connex* apmainījās ar datu telpā gūto informāciju, un noskaidrojās, ka uzņēmumiem ir ļoti atšķirīgi uzskati gan par pasu *Combus*, gan tā novērtējumu. Piemēram, saskaņā ar *Arriva* vērtējumu uzņēmumam bija negatīva vērtība aptuveni DKK 300 miljonu apmērā, bet *Connex* izpratnē *Combus* negatīvā vērtība sasniedza aptuveni DKK 700–1 000 miljonus.
- (91) Tā kā līdz ar to pušu uzskati par iegādes riskiem principiāli atšķīrās, sarunas par uzņēmuma sadali pārtrauca, un tikai *Arriva* turpināja sarunas ar Dānijas valsti. Kā aprakstīts iepriekš, šo sarunu rezultātā *Arriva* 2001. gada maijā beidzot veiksmīgi iegādājās *Combus*.
- (92) *Arriva* un *Connex* sarunas atjaunojās 2000. gada decembrī, bet šoreiz to mērķis bija dažu *Combus* aktīvu (līgumu un autobusu) pārdošana *Connex*. *Connex* bija iespēja piekļūt visiem savāktajiem padziļinātās izpētes materiāliem, turklāt *Arriva* sīki iepazīstināja *Connex* ar projekta ekonomisko pamatojumu. Šādos apstākļos puses 2001. gada 21. februārī parakstīja vienošanos jeb Nodomu vēstuli, kurā minētā cena bija DKK 230 miljoni. Šī cena atbilda iesaistīto aktīvu (autobusu, infrastruktūras un spēkā esošo nerentablo sabiedrisko pakalpojumu līgumu, jo īpaši Kopenhāgenas apgabalā) bilances vērtībai.
- (93) Pēc turpmākām sarunām, kurās īpaša uzmanība tika pievērsta naudas plūsmas analīzei, puses 2001. gada 30. aprīlī parakstīja pārdošanas nolīgumu, kurā minētā galīgā cena bija DKK 113,9 miljoni. Pārdošanas cenu samazināja, jo naudas plūsmas analīze rādīja, ka zaudējumi, ko rada spēkā esošie sabiedrisko pakalpojumu līgumi, ir daudz lielāki, nekā sākotnēji paredzēts. Līdz ar to *Arriva* bija jāizmanto visi *Combus* budžetā paredzētie uzkrājumi nerentablo sabiedrisko pakalpojumu līgumu radīto zaudējumu segšanai.
- (94) Atbildot uz lēmuma par procedūras sākšanu 118. apsvērumu, kurā Komisija jautāja, vai *Arriva* varēja pārdot līgumus, ja tajos bija iekļauti juridiski noteikumi, kas neļāva līgumus lauzt, Dānijas valdība skaidroja, ka līgumu pārdošana nozīmē vienkāršu pakalpojumu sniedzēju maiņu, ja tam piekrīt pakalpojumu saņēmēji (pašvaldības un grāfistes), saglabājot iepriekš noteiktās autobusu satiksmes pakalpojumu cenas un iepriekšējos noteikumus. Iesaistītās pašvaldības un grāfistes bija piekritušas, ka *Arriva* nodod līgumus *Connex*.
- 2.1.3. PĀRSTRUKTURĒŠANAS PASĀKUMI 1999. UN 2001. GADĀ
- (95) Kapitāla ieguldījumus 1999. un 2001. gadā papildināja pārstrukturēšanas pasākumi. Turpmākajās iedaļās sniegts sīks šo pasākumu apraksts.
- Pārstrukturēšanas pasākumi 1999. gadā**
- (96) Dānijas iestādes 2007. gada aprīlī iesniedza Komisijai četrus atsevišķus paziņojumus. Trīs no tiem, proti, 1999. gada 26. aprīļa, 1999. gada 15. maija un 1999. gada 18. maija paziņojumu bija sagatavojis *Kromann & Mønter*, bet vienu – 1999. gada 18. maija paziņojumu bija sagatavojis KPMG. Saistībā ar 1999. gada kapitāla ieguldījumu Dānijas iestādes uzskata KPMG paziņojumu par darbības pārstrukturēšanas plānu, bet trīs *Kromann & Mønter* paziņojumus – par finanšu pārstrukturēšanas plānu.
- KPMG paziņojums**
- (97) KPMG, kas ir viena no *Combus* grāmatvedības firmām, 1999. gada maijā bija veikusi autobusu satiksmes līgumu izlases veida rentabilitātes analīzi. Šīs analīzes rezultāti bija atspoguļoti 1999. gada 18. maijā nosūtītā paziņojumā "Transporta pakalpojumu līgumu izlases veida rentabilitātes analīze laikposmā no 1999. līdz 2001. gadam".
- (98) Analīzes pamatā bija *Combus* 1999.–2001. gada darbības budžeti, ko 1998. gada novembrī bija apstiprinājusi *Combus* valde un kas bija koriģēti, ievērojot uzņēmuma vadības 1999. gada aprīlī sagatavoto budžeta tāmi. Revidentu paziņojumā bija teikts, ka viņu veiktais darbs nav budžeta analīze. Saskaņā ar paziņojumu tas nozīmēja, ka revidenti nav vērtējuši ne to, vai budžetos kopumā ir iekļauta visa vajadzīgā informācija, lai varētu veikt *Combus* attīstības prognožu neatkarīgu novērtējumu, ne arī to, vai budžeti atspoguļo iespējamāko uzņēmuma attīstību.

- (99) Revidentu paziņojumā bija teikts, ka rentabilitāte drīzāk jāvērtē, pamatojoties nevis uz līgumiem, bet uz autobusu satiksmes pakalpojumu apgabaliem. Tādējādi autobusu satiksmes pakalpojumu apgabalu rentabilitātes novērtējums vienlaikus bija ar attiecīgo apgabalu saistīto autobusu satiksmes pakalpojumu līgumu netiešs novērtējums.

Revidenti bija analizējuši piecu autobusu satiksmes pakalpojumu apgabalu darbības budžetus.

- (100) Revidentu analīzes kopsavilkums iekļauts 6. tabulā.

6. tabula.

Budžetu akumulētie rezultāti laikposmā no 1999. līdz 2001. gadam

(Miljonos DKK)

	Tīrais apgrozījums	Rezultāti pirms ieskaīta uzkrājumiem	Uzkrājumi 1998. g.	Rezultāti pirms nodokļiem
Kopenhāģenas autobusu satiksmes pakalpojumu apgabals	927,1	– 90,0	60,0 ⁽¹⁾	– 30,0
Sjælland autobusu satiksmes pakalpojumu apgabals	230,4	4,8		4,8
Århus autobusu satiksmes pakalpojumu apgabals	353,3	19,8		19,8
Vejle autobusu satiksmes pakalpojumu apgabals	351,0	0,5		0,5
Fyn autobusu satiksmes pakalpojumu apgabals	371,6	4,7		4,7
Izraudzītajos autobusu satiksmes pakalpojumu apgabalos kopā	2 233,4	– 60,2		– 0,2
Pārējie autobusu satiksmes pakalpojumu apgabali kopā	725,2	34,4		34,4
Pieskaitāmie izdevumi		– 77,4		– 77,4
Autobusu satiksmes pakalpojumu apgabali un pieskaitāmie izdevumi kopā	2 958,6	– 103,2	60	43,2
Optimizācijas un racionalizācijas pasākumi		105,9		105,9
Paredzamie turpmākie rezultāti	2 958,6	2,7	60	62,7

⁽¹⁾ Ir paredzēts nodrošināt papildu uzkrājumu 2002. gadam EUR 5 miljonu apmērā.

Avots: Paziņojums par transporta pakalpojumu līgumu izlases veida rentabilitātes analīzi laikposmā no 1999. līdz 2001. gadam.

- (101) Tabulā redzams, ka saskaņā ar *Combus* valdes kopīgo rezultātu prognozēm laikposmā no 1999. līdz 2001. gadam uzņēmumam bija jāgūst peļņa EUR 62,7 miljonu apmērā.

- (102) Kā redzams tabulā, autobusu satiksmes pakalpojumu apgabalu darbības budžetos un pieskaitāmo izdevumu budžetos ir deficīts DKK 103,2 miljonu kopsummā. Saskaņā ar vadības 1999. gada aprīlī veiktajām aplēsēm, ņemot vērā īstenotos un plānotos optimizācijas un racionalizācijas pasākumus, laikposmā no 1999. līdz 2001. gadam varētu ietaupīt aptuveni DKK 105,9 miljonus. Izmaksu samazināšanas pasākumi bija šādi:

- ar civildienesta ierēdņiem saistīti ietaupījumi, mainot civildienesta ierēdņu līgumus uz parastiem līgumiem,
- slimības pabalstu samazināšana,
- loģistikas pilnveidošana civildienesta ierēdņu starpā,
- labāka pienākumu plānošana,
- administratīvo darbinieku skaita samazināšana,
- tehniskās apkopes izmaksu samazināšana,
- iepirkumu izmaksu samazināšana,
- galvenā biroja pārstrukturēšana.

- (103) Prognozētie ietaupījumi nebija sadalīti pa autobusu satiksmes pakalpojumu apgabaliem, bet saskaņā ar paziņojumu valde uzskatīja, ka ļoti ievērojamu ietaupījumu daļu varētu dot Kopenhāģenas autobusu satiksmes pakalpojumu apgabals.

Kromann & Münter paziņojumi

- (104) Trijos *Kromann & Münter* paziņojumos bija teikts – lai novērtētu uzņēmuma darbību, juridiskā firma un revidenti ir veikuši uzņēmuma līgumu rentabilitātes analīzi, pamatojoties uz pārstāvniecisku līgumu izlasi, un pēc analīzes ir secināts, ka nerentablu līgumu radīto zaudējumu segšanai līdz to termiņa beigām uzņēmumam būtu jānodrošina papildu uzkrājumi aptuveni DKK 65 miljonu apmērā. Uzņēmuma pamatkapitāls bija attiecīgi DKK 47 miljoni. Tāpēc bija skaidrs, ka uzņēmums nevarēs izpildīt aizdevuma līgumu noteikumus un gada pārskatu nevarēs iesniegt bez revidentu piebildes par uzņēmuma darbības turpināšanas principu, ja stāvoklis būtiski nemainīsies.
- (105) Lai uzņēmumu pārstrukturētu, pēc konsultanta domām, tajā būtu jāiegulda kapitāls aptuveni DKK 300 miljonu apmērā. Šīs summas pamatojums bija šāds:

- kapitāls būtu jāpalielina, jo stabilitātes prasības saistībā ar dažādiem banku aizdevumiem 1999. gada 31. decembrī pieaugtu no 10 % līdz 20 % ⁽²¹⁾,
 - kapitāla palielināšana par šādu summu nodrošinātu atbilstošu parādu/pamatkapitāla attiecību.
- (106) Ieguldot uzņēmumā kapitālu minētajā apjomā, pēc konsultanta domām, būtu iespējams normalizēt uzņēmuma finansciālo stāvokli.

Pārstrukturēšanas pasākumi 2001. gadā

- (107) Vienlaikus ar gatavošanos *Combust* pārdošanai *Arriva* Dānijas valdība bija lūgusi *Arriva* sagatavot *Combust* komercdarbības un pārstrukturēšanas plānu. Dānijas valdība 2001. gada janvārī iesniedza šo pārstrukturēšanas plānu Komisijai. Plāna iesniegšana notika divās kārtās – 2001. gada 8. un 23. janvārī. Iesniegtos dokumentus iekļāva izskatāmajā Lietā NN 127/00, kas kļuva par Komisijas sākotnējā lēmuma pamatu.
- (108) Pārstrukturēšanas plānu veido šādi elementi:
- tirgus pētījums,
 - visu to apstākļu sīks apraksts, kuru rezultātā radās *Combust* nopietnās finansiālās grūtības,
 - visu to pārmaiņu sīks apraksts, kuras paredzēts īstenot, lai garantētu, ka uzņēmums pēc pārstrukturēšanas patstāvīgi spēj segt visas izmaksas, *inter alia*, iemaksu un finansiālās izmaksas, un ir konkurētspējīgs,
 - sīks pārstrukturēšanas finansēšanas apraksts.

Tirgus pētījums

- (109) Tirgus pētījumā ir konstatēts, ka pēc 1990. gadā sāktās tirgus ierobežojumu atcelšanas Dānijas autobusu tirgus ir stabilizējies.

⁽²¹⁾ Saskaņā ar šīm prasībām uzņēmuma pamatkapitālam līdz 1998. gadam bija jābūt vismaz 10 % no tā bilances vērtības, bet no 1999. gada – vismaz 20 % no bilances vērtības. Uzņēmuma bilances vērtība 1998. gada beigās bija DKK 1,24 miljardi, un bija gaidāms, ka nākamajā gadā (t. i., 1999. gadā) tā pieaugs. Ievērojot 1999. gadā gaidāmo deficītu aptuveni DKK 25 miljonu apmērā, pamatkapitāls 1999. gada beigās saruktu līdz DKK 20 miljoniem. Ja uzņēmuma bilances vērtība 1999. gada beigās būtu, piemēram, DKK 1,3 miljardi, 20 % stabilitātes prasība nozīmētu, ka pamatkapitālam jābūt vismaz DKK 260 miljoniem. Ieguldot kapitālu DKK 300 miljonu apmērā, rezervē paliktu DKK 60 miljoni, bet, ņemot vērā iekšējo nenoteiktību, šo summu, pēc konsultanta domām, diez vai varētu uzskatīt par pārmērīgu.

- (110) Autobusu transporta pakalpojumu cenas no 1990. līdz 1997. gadam bija nepārtraukti kritušās. Šā procesa pamatā visticamāk ir 20. gadsimta 90. gadu sākumā saktā tirgus atvēršana. Šķiet, ka cenu zemākais līmenis bija sasniegts 1997. gadā; no tā laika cenas ir stabilizējušās un sākušās nedaudz, bet pastāvīgi pieaugt.
- (111) Dānijas kopējā sabiedriskā autobusu transporta tirgū 1999. gadā dominēja četri lieli uzņēmumi. Kopā šiem četriem uzņēmumiem pieder aptuveni divas trešdaļas konkursa kārtībā izsludināto līgumu ⁽²²⁾.
- (112) Saskaņā ar tirgus pētījumā minēto Dānijas Konkurences iestādes 2000. gada ziņojumu Dānijas autobusu tirgum nedraud jaudas pārpalikums. Ievērojot, ka reģionālās un vietējās iestādes vairāk nekā 50 % apmērā subsidē autobusu maršrutus, autobusu transporta uzņēmumi piedāvā autobusu satiksmes pakalpojumus tikai tad, ja ir uzvarējuši konkursos. Līdz ar to uzņēmumi slēdz darījumus par autobusu transporta pakalpojumu sniegšanai vajadzīgo autobusu un autobusu vadītāju skaitu tikai pēc tam, kad konkursa kārtībā ir ieguvuši sabiedrisko pakalpojumu līgumus.
- (113) Dānijas Konkurences iestādes ziņojumā ir secināts arī, ka ienākšanas šķēršļi ir zemi, pateicoties diviem faktoriem:
- pirmkārt, par visiem sabiedrisko pakalpojumu līgumiem ik pēc pieciem gadiem izsludina konkursus. Līdz ar to uz aptuveni 20 % tirgus daļu katru gadu var pretendēt jaunpieņācēji,
 - otrkārt, autobusi un darbspēks neizmaksā pārāk dārgi un Dānijas tirgū ir viegli pieejami.
- (114) Ņemot vērā iepriekš teikto, Dānijas Konkurences iestāde bija secinājusi, ka tirgu raksturo pirkstspēja, un šo secinājumu ilustrē cenu attīstība pēc tirgus ierobežojumu atcelšanas Dānijas autobusu tirgū.

To apstākļu sīks apraksts, kuru rezultātā radās finansiālās grūtības

- (115) Sīks visu to apstākļu apraksts, kuru rezultātā radās *Combust* nopietnās finansiālās grūtības, rāda, ka uzņēmuma finansiālo sarežģītību pamatā bija *Combust* agresīvā paplašināšanās politika Dānijas autobusu tirgū, jo īpaši Kopenhāgenas apgabalā. *Combust* ieguva līgumus, piedāvājot pārmērīgi zemas cenas, kas radīja finansiālus sarežģītumus. Paplašināšanās politika beidzās ar to, ka daudzi *Combust* autobusu satiksmes pakalpojumi bija nerentabli ⁽²³⁾.

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

⁽²³⁾ Sk. arī *Combust* Sprieduma 87. punktu.

Plānoto pārmaiņu sīks apraksts

- (116) Komisijai 2001. gada 8. janvārī iesniegtajos dokumentos cita starpā ir aprakstīti saistībā ar *Combus* iegādi plānotie *Arriva* pasākumi un ieguldījumi.
- (117) Pārstrukturēšanas plānā paredzēto pārmaiņu sīkajā aprakstā ir izklāstīti seši izmaksu samazināšanas pasākumi, ko *Arriva* plāno īstenot pēc *Combus* iegādes. Pārstrukturēšanas plānā ir paredzēts arī tehniskās apkopes un degvielas izmaksu pieaugums, kā arī dažas ar *Combus* pārstrukturēšanu saistītas ārkārtas izmaksas.
- (118) Pārmaiņu izklāstā ar *Combus* pārstrukturēšanu saistītās izmaksas ir sadalītas darbības, finanšu un ārkārtas izmaksās.

Izmaiņas darbības izmaksās

- (119) Īss pārskats par darbības izmaksu palielinājumu un samazinājumu sniegts 7. tabulā.

7. tabula

Paredzamo darbības izmaksu palielinājums un samazinājums (DKK gadā)

	(Miljonus DKK)
Izmaksu palielinājums	
Tehniskās apkopes izmaksu pieaugums	– 28,0
Degvielas cenu pieaugums	– 3,0
	– 31,0
Izmaksu samazinājums	
Slimības pabalstu samazinājums	3,5
Remonta izmaksu samazinājums	7,0
Apdrošināšanas izmaksu samazinājums	2,0
Uzņēmuma telpu slēgšana un pārdošana	3,0
Galveno biroju apvienošana	39,0
	+ 54,5
Tīrie rezultāti gadā	+ 23,5
Avots: Arriva	

- (120) Kā redzams 7. tabulā, kopējās darbības izmaksas paredzēts samazināt, samazinot darbinieku slimības pabalstus, autobusu remonta, apdrošināšanas un administratīvās izmaksas un pārdodot lieko infrastruktūru.

- (121) Attiecībā uz darbinieku slimības pabalstiem, pārstrukturēšanas plānā redzams, ka *Combus* darbinieki slimo biežāk nekā *Arriva* darbinieki. *Arriva* plāno ieviest savas metodes, lai kontrolētu darbiniekus, kas bieži neierodas darbā slimības dēļ. Tādējādi *Arriva* cer samazināt izmaksas par summu, kas varētu sasniegt DKK 3,5 miljonus.

- (122) Attiecībā uz autobusu remonta un apdrošināšanas izmaksu samazinājumu *Arriva* plāno ieviest savas metodes un apdrošināšanas līgumus, lai samazinātu *Combus* izmaksas šajās jomās. Tādējādi *Arriva* cer samazināt darbinieku apdrošināšanas izmaksas par summu, kas varētu sasniegt DKK 2 miljonus, savukārt transportlīdzekļu apdrošināšanas izmaksu samazinājums varētu sasniegt DKK 7 miljonus.

- (123) Attiecībā uz administratīvo izmaksu samazinājumu *Arriva* cer, ka uzņēmumu galveno biroju apvienošana no 2002. gada ļaus samazināt izmaksas par DKK 39 miljoniem.

- (124) Visbeidzot, *Arriva* plāno pārdot četras autobāzes, kas pēc apvienošanās būs liekas. Tādējādi *Arriva* cer samazināt izmaksas par DKK 3 miljoniem gadā. Kopumā *Arriva* paredz samazināt izmaksas par DKK 54,5 miljoniem gadā.

- (125) Taču *Arriva* paredz, ka pieaugs tehniskās apkopes izmaksas. Saskaņā ar *Combus* sniegto informāciju, *Combus* tehniskās apkopes izmaksas vienam autobusam 2000. gadā bija DKK 70 000. *Arriva* paredz, ka šīs izmaksas vienam pilsētas autobusam pieaugs līdz DKK 120 000, bet vienam starppilsētu autobusam līdz DKK 80 000, tādējādi kopumā par DKK 28 miljoniem. Turklāt *Arriva* paredz, ka par DKK 3 miljoniem gadā pieaugs degvielas izmaksas.

Izmaiņas finanšu izmaksās

- (126) Attiecībā uz plānoto finanšu izmaksu samazinājumu *Arriva* saskaņā ar līgumsaistībām ir jāatmaksā visi *Combus* nenokārtotie parādi tā privātajiem aizdevējiem.

- (127) Attiecībā uz parādiem pārdošanas nolīgums paredz, ka Dānijas valsts un *Combus* privātie komerciālie aizdevēji pirms *Combus* pārdošanas *Arriva* daļēji noraksta *Combus* parādus, līdz ar to uzņēmuma parāds ir DKK 208 miljoni. *Arriva* pēc *Combus* iegādes šīs nenokārtotais parāds nekavējoties jāsamaksā.

- (128) Pārstrukturēšanas plāns paredz, ka *Arriva* aizstāj privāto aizdevēju parādu ar aizdevumu grupas ietvaros. Gada procentu maksājumi šim aizdevumam ir DKK 13,5 miljoni.

Izmaiņas ārkārtas izmaksās

(129) Saskaņā ar Arriva aplēsēm ar *Combus* pārstrukturēšanu saistītās ārkārtas izmaksas 2001./ 02. gadā būs DKK 35,6 miljoni. Aptuveni DKK 15 miljonu no šīs summas ir saistīta ar darbinieku nenovēršamu atlaišanu, lai samazinātu vispārīgos izdevumus ⁽²⁴⁾. Atlikušo summu vajadzēs, lai integrētu attiecīgo uzņēmumu IT sistēmas (DKK 5 miljoni), iegādātos jaunus autobusu vadītāju formas tērpus (DKK 7,2 miljoni), kā arī ar apvienošanu un pārstrukturēšanu saistītu juridisku un saimniecisku izdevumu (DKK 7 miljoni) un citu sīku izdevumu segšanai (DKK 2,5 miljoni).

(130) Arriva plāno samazināt izmaksas arī, sekmīgi izbeidzot visus *Combus* nerentablos līgumus. Turklāt Arriva gatavojas veidot rezerves līgumu termiņa beigām Kopenhāgenā un Ālborgā, ņemot vērā risku, ka šo pilsētu autobusus nevarēs izmantot citu maršrutu satiksmē, jo tie ir vai nu novecojuši (Kopenhāgenā rezervju apjoms būs DKK 45 miljoni) vai pārāk specifiski, lai tos varētu izmantot citās pilsētās (Ālborgā rezervju apjoms būs DKK 18 miljoni).

(131) Pārstrukturēšanas plāns paredz, ka, pateicoties Arriva īstenojamiem pasākumiem, no 2006. gada atjaunosies *Combus* ekonomiskā dzīvotspēja. *Combus* apgrozījuma un peļņas/zaudējumu prognozes laikposmā no 2000. līdz 2007. gadam ir atspoguļotas 8. tabulā.

8. tabula.

Apgrozījuma un peļņas/zaudējumu prognozes laikposmam no 2000. līdz 2007. gadam

(miljonus DKK)								
Gads	2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.	2007.
Apgrozījums	1 089	1 055	934	824	696	440	206	60
Peļņa/zaudējumi	- 118	- 66	- 59	- 53	- 43	- 21	+ 6	+ 2

Pārstrukturēšanas finansēšanas apraksts

(132) Pārstrukturēšanas izmaksu finansējumu nodrošināja:

- Dānijas valdības piešķirtais pārstrukturēšanas atbalsts,
- *Combus* parādu pārstrukturēšana,

— *Combus* un Arriva ieguldījums.

(133) Sīkāks skaidrojums par Dānijas valdības ieguldījumu ir sniegts iepriekš privatizācijas procesa aprakstā. Nākamajā iedaļā iekļauta tabula ar ieguldījumu kopsavilkumu.

(134) *Combus* privāto kreditoru ieguldījums bija parādu norakstīšana DKK 100 miljonu apmērā.

(135) *Combus* un Arriva ieguldījumu veidoja šādi elementi:

Arriva

- atlikušo parādu atmaksa uzreiz pēc *Combus* iegādes,
- tiešs ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksu segšanai DKK 33,6 miljonu apmērā,
- *Combus* 50 % pārdošana *Connex* par DKK 113,9 miljoniem,
- pārdošanas cena DKK 100.

Combus

- Iepriekš skaidrotie pārstrukturēšanas plānā paredzētie ietaupījumi.

2.1.4. KOPSAVILKUMS PAR DĀNIJAS VALSTS FINANSIĀLO ATBALSTU COMBUS

(136) Komisijas kopsavilkums par pārstrukturēšanas pasākuma summām, ko Dānijas valsts izmaksājusi *Combus*, ir sniegts sākotnējā lēmuma 11. tabulā un lēmuma par procedūras sākšanu 68. apsvērumā un 8. tabulā. Šķietamā neatbilstība starp skaitļiem radusies tāpēc, ka sākotnējā lēmuma 7. tabulā summas ir izteiktas kā 2001. gada tirā pašreizējā vērtība, bet lēmuma par procedūras sākšanu 8. tabulā tās ir atspoguļotas reālā izteiksmē.

(137) Komisijai iesniegtajos Dānijas valdības apsvērumos bija norādīts, ka lēmuma par procedūras sākšanu 8. tabulā DKK 100 miljoni kļūdaini minēti divas reizes, jo *Combus* šo summu bija saņēmis tikai vienu reizi ⁽²⁵⁾. Ņemot vērā šo Dānijas valdības piezīmi, Komisija ir precizējusi tabulu, kā redzams 9. tabulā.

⁽²⁴⁾ Šo izmaksu sadalījums ir šāds: atlaišanas izmaksas administrācijā – DKK 5,2 miljoni, atlaišanas izmaksas citos galvenajos birojos – DKK 6,7 miljoni, citas atlaišanas izmaksas – DKK 2,0 miljoni.

⁽²⁵⁾ Sk. 5. rindas 3. sleju un 6. rindas 3. sleju lēmuma par procedūras sākšanu 8. tabulā.

9. tabula.

Koriģētais kopsavilkums par Dānijas valsts finansiālo atbalstu Combust (reālā izteiksmē)

Atbalsta veids	Gads	Summa (miljonos DKK)
Civildienesta ierēdņiem paredzēts uzkrājums sākotnējā budžetā (šis maksājums ir apstiprināts sākotnējā lēmuma daļā, pret ko PIT neiebilda)	1995.	140
Vienreizējs maksājums civildienesta ierēdņiem par statusa maiņu (šis maksājums ir apstiprināts sākotnējā lēmuma daļā, pret ko PIT neiebilda)	1999.	100
Kapitāla palielinājums	1999.	200
Subordinētais aizdevums	1999.	100
(šis subordinētais aizdevums 2001. gadā ir norakstīts)		
Kapitāla palielinājums	2001.	140
Garantijas (sīkāku aprakstu sk. aiz 9. tabulas)	2001. un turpmākie gadi	37,1
Kopā	1995.–2001.	717,1

(138) Lēmuma par procedūras sākšanu 8. tabulā Komisija ir norādījusi saistībā ar Arriva noslēgto pārdošanas līgumu 2001. gadā sniegto garantiju maksimālo summu.

(139) Papildus maksimālajam segumam 10. tabulā Komisija informācijai ir iekļāvusi arī saskaņā ar garantijām līdz 2005. gada februāra beigām faktiski izmaksātās summas.

10. tabula.

Kopsavilkums par garantijas maksājumu pieprasījumiem un izmaksātajām summām

Garantijas	Maksimālais segums	Izmaksātās summas
Vides izmaksas	DKK 22,5 miljoni	Maksājumi nav veikti
Pamatkapitāla samazinājums	DKK 35,5 miljoni	DKK 20,5 miljoni
Ar pamatkapitāla garantiju saistītas papildu saistības	DKK 0,9 miljoni	DKK 0,9 miljoni

Garantijas	Maksimālais segums	Izmaksātās summas
Nodokļu prasības no laikposma pirms Combust nodošanas	Neierobežots	Iesniegti pieprasījumi par maksājumiem DKK 6,2 miljonu apmērā (lietu pašlaik izskata Valsts Nodokļu tiesa)
Ar bijušajiem civildienesta ierēdņiem saistīti zaudējumi	Neierobežots	Pieprasījumi nav iesniegti un maksājumi nav veikti
Ar Combust International (Comfort Bus Danmark A/S) pārdošanu saistīti zaudējumi	Neierobežots	DKK 9,5 miljoni (daļēja Comfort Bus Denmark A/S u/k dividendžu maksājumu atmaksa)
Jebkādi ar Combust A/S revīzijas pārbaudi saistīti zaudējumi	Neierobežots	Pieprasījumi nav iesniegti un maksājumi nav veikti
Kopā		DKK 37,1 miljons

(140) Divu iepriekšējo tabulu kopsavilkums izskatās šādi.

11. tabula.

Kopsavilkums par valsts atbalstu

Pasākums un gads	Summa (miljonos DKK)	Piezīmes
Kapitāla palielinājums, 1999. g.	200	
Subordinētais aizdevums, 1999. g.	100	Norakstīts 2001. gadā
Kapitāla palielinājums, 2001. g.	140	
Saskaņā ar garantijām izmaksātā kopsumma, 2001. g.	37,1	Ierobežoto garantiju maksimālā summa bija DKK 58,9 miljoni, no kuras ir izmaksāti DKK 21,4 miljoni; no neierobežotajām garantijām kopsummā ir izmaksāti DKK 15,7 miljoni
Kopā 1999. g.	300	Izteikta kā 1999. gada reālā vērtība
Kopā 2001. g.	177,1	Izteikta kā 2001. gada reālā vērtība

(141) Iepriekš minētie skaitļi nedaudz atšķiras no sākotnējā lēmumā (7. tabula) un lēmumā par procedūras sākšanu norādītajiem skaitļiem. Šīs novirzes radušās, jo sākotnējā lēmumā skaitļi ir izteikti kā 2001. gada tīrā pašreizējā vērtība, un tāpēc, ka garantiju vērtība naudas izteiksmē sākotnējā lēmumā un lēmumā par procedūras sākšanu nebija aprēķināta saskaņoti.

2.1.5. ARRIVA/COMBUS ATTĪSTĪBA PĒC PRIVATIZĀCIJAS

(142) Pēc akciju pārdošanas nolīguma noslēgšanas 2001. gada 2. aprīlī ⁽²⁶⁾ Arriva rīkojās šādi:

— *Combus* kļuva par 100 % *Arriva* meitasuzņēmumu;

— saskaņā ar 2001. gada 11. aprīlī noslēgtu nolīgumu *Arriva Scandinavia a/s*, kas arī ir 100 % *Arriva* meitasuzņēmums, iegādājās *Combus* aktīvus un finanšu saistības apmaiņā pret vienu *Arriva Scandinavia* akciju ar nominālo vērtību DKK 1 000. Šajā nolīgumā iekļautie aktīvi un saistības ir minētas un precizētas pārdošanas līgumā. Tie bija visi aktīvi un visas saistības, kas tajā dienā bija *Combus* uzskaitē;

— piecdesmit procentu no *Combus* aktīviem (līgumus, autobusus un infrastruktūru), kas uzņēmumam piederēja dienā, kad to pārdeva *Arriva*, *Arriva Scandinavia A/S* 2001. gada 1. maijā nodeva *Connex*, kurš par tiem samaksāja DKK 113,9 miljonus skaidrā naudā (sīkāku skaidrojumu sk. iepriekš).

3. KOMISIJAS ŠAUBAS

(143) Lēmuma par procedūras sākšanu 121. apsvērumā Komisija pauda šaubas saistībā ar pieciem aspektiem. Komisija pirmkārt šaubījās par to, vai 1999. un 2001. gada pārstrukturēšanas pasākumi ir divi atsevišķi pasākumi vai būtu vērtējami kā viens pasākums. Komisijas pārējās šaubas attiecās uz privātā ieguldītāja pārbaudi un pārstrukturēšanas pasākumu atbilstību 1994. un/vai 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņēm, ja šie pasākumi būtu valsts atbalsts.

4. DĀNIJAS UN IEINTERESĒTO PUŠU APSVĒRUMI

4.1. DĀNIJAS VALDĪBAS ATBILDE

(144) Dānijas valdības apsvērumi attiecas uz iespēju izbeigt *Combus* sabiedrisko pakalpojumu līgumus, uz privātā ieguldītāja principu un uz atbalsta atbilstību 1999. gada pārstrukturēšanas pamatnostādņēm.

4.1.1. COMBUS SABIEDRISKO PAKALPOJUMU LĪGUMU IZBEIGŠANA

(145) Pretēji lēmumā par procedūras sākšanu paustajam Komisijas viedoklim Dānijas valdība uzskata, ka saskaņā ar 14. pantu Regulā (EEK) Nr. 1191/69 noslēgtos sabiedrisko pakalpojumu līgumus nevar izbeigt pirms termiņa beigām.

(146) Šajā sakarā Dānijas valdība norāda, ka lēmumā par procedūras sākšanu Komisija ir acīmredzami kļūdaini interpretējusi 14. panta 4. punktu Regulā (EEK) Nr. 1191/69. Dānijas valdība vērš Komisijas uzmanību uz to, ka minētajā pantā ir skaidri noteikts, ka uzņēmums saskaņā ar 14. panta 4. punktu var pārtraukt sniegt tikai tos transporta pakalpojumus, kas nav paredzēti līgumu sistēmā vai sabiedrisko pakalpojumu saistībās. *Combus* noslēgtie līgumi bija paredzēti līgumu sistēmā, jo tie bija vispārīgi līgumi, ko uzņēmums bija ieguvis konkursa kārtībā. To *Combus* sprieduma 78. un turpmākajos punktos apstiprina PIT. Tāpēc līgumus nevarēja izbeigt, pamatojoties uz 14. panta 4. punktu.

(147) Ja *Combus* tomēr būtu pārtraucis, apturējis vai citādi mēģinājis izbeigt noslēgtos transporta pakalpojumu līgumus, neraugoties uz to, ka līgumos nebija juridiska pamata šādi rīcībai, uzņēmumam saskaņā ar Dānijas civiltiesībām faktiski būtu bijis jāatbild par līguma noteikumu pārkāpšanu.

4.1.2. TIRGUS EKONOMIKAS IEGULDĪTĀJA PRINCIPA PIEMĒROŠANA

(148) Dānijas valdība uzskata, ka Dānijas valdības pasākumi šajā gadījumā ir uzskatāmi par ieguldījumiem, kas veikti saskaņā ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principu.

(149) Atbildot uz lēmuma par procedūras sākšanu 89. apsvērumu, kurā Komisija bija apgalvojusi, ka privāts ieguldītājs būtu rīkojies tāpat kā Dānijas valsts, ja uzņēmuma pārstrukturēšana ar mērķi to pārdot izmaksātu lētāk nekā bankrots, Dānijas valdība atzīst, ka šoreiz uzņēmuma bankrota gadījumā tiešie zaudējumi nebūtu pārsnieguši ar uzņēmuma pārdošanu saistītos zaudējumus.

(150) Neraugoties uz faktu, ka uzņēmuma pārdošana bija dārgāka nekā bankrots, Dānijas valdība tomēr izvēlējās uzņēmumu pārdot. Ievērojot valdības konsultantu veiktās analīzes rezultātus, Dānijas valdība uzskatīja, ka ilgtermiņā *Combus* bankrots visticamāk tomēr būtu izmaksājis dārgāk nekā pārdošana, ņemot vērā slēptos netiešos zaudējumus un nelabvēlīgo ietekmi uz turpmāko privatizācijas procesu. Lai pamatotu šos apsvērumus, Dānijas valdība iepazīstina ar *Combus* privatizācijas lēmuma "grupas novērtējumu" un apgalvo, ka, raugoties no privatizācijas turpināšanas viedokļa, bija svarīgi saglabāt valsts reputāciju.

⁽²⁶⁾ Sk. 83. apsvērumu.

“Grupās novērtējums”

- (151) Saskaņā ar Dānijas valdības viedokli dalībvalstu ieguldījumus nevar vienkārši salīdzināt ar parastu privāto ieguldītāju ieguldījumiem, jo šādi ieguldītāji parasti vēlas, lai ieguldījumi nestu peļņu daudz īsākā laikā. Šajā sakarā Dānijas valdība uzskata, ka Tiesa daudzos gadījumos ir atzinusi, ka valsts kā ieguldītājs drīzāk rīkosies kā kontrolāciju sabiedrības vai privāta uzņēmumu grupa, kas īsteno ilgtermiņa ieguldījumu politiku, ievērojot vispārēju vai nozares uzņēmumu stratēģiju ⁽²⁷⁾. Dānijas valdība jo īpaši atsaucas uz Lietu C-305/89, *Itālija pret Komisiju* ⁽²⁸⁾:

“Lai gan privātais ieguldītājs, kura iesaistīšanās jāsālsidzina ar valsts ieguldītāju, kas virzās uz ekonomikas politikas mērķu sasniegšanu, ne vienmēr rīkosies kā parasts ieguldītājs, kurš ieguldīs kapitālu, lai gūtu peļņu vairāk vai mazāk īstermiņā, šādam privātam ieguldītājam ir vismaz jārikojas kā privātai kontrolāciju sabiedrībai vai privātai uzņēmumu grupai, kas piemēro strukturālu politiku, ievērojot vispārēju vai nozares stratēģiju, un ko virza izredzes uz ilgtermiņa ienesīgumu”.

- (152) Dānijas valdība apgalvo, ka, izvērtējot, vai būtu pieļaujams *Combust* bankrots, tā ir piemērojusi tādu pašu nostāju.

Valsts reputācija

- (153) Dānijas valdība aizstāv lēmuma par procedūras sākšanu 86. un 87. punktā izklāstīto viedokli, saskaņā ar kuru jāņem vērā valsts reputācija, šajā sakarā atsaucoties uz Lietu C-303/88, *Itālija pret Komisiju*.
- (154) Dānijas valdība atgādina, ka Komisija iepriekš, piemēram, PIT iesniegtajā argumentācijā, ir atzīmējusi, ka “valsts sektora iesaistes samazināšana parasti veicina brīvo tirdzniecību” – par to var pārliecināties *Combust* sprieduma 106. punkta pēdējā teikumā.
- (155) Tāpēc saistība starp valsts kā uzņēmuma īpašnieka tēlu un valsts uzņēmumu privatizāciju Dānijas valdībai ir skaidra: tikai tad, ja valstij ir atļauts aizsargāt valsts kā uzņēmuma īpašnieka un nopietna un atbildīga ieguldītāja reputāciju, ir iespējams nodrošināt turpmāku privatizāciju, kas veicina konkurenci un rada labvēlīgākus tirgus apstākļus visiem attiecīgā tirgus dalībniekiem visā ES.

- (156) Saskaņā ar Dānijas valdības viedokli ar *Combust* pārstrukturēšanu un privatizāciju saistīto atbalsta pasākumu pamatā lielā mērā bija ar valsts kā darba devēja, ieguldītāja un uzņēmuma īpašnieka reputāciju saistīti apsvērumi. Ja valsts būtu pieļāvusi *Combust* bankrotu, tas droši vien būtu negatīvi ietekmējis procentu likmes un vispārējos aizdevuma nosacījumus, ko Dānijas un ārvalstu finanšu iestādes piemēro valsts uzņēmumiem.

- (157) Šajā sakarā Dānijas valdība skaidro, ka dažos pēdējos gados Dānija ir privatizējusi virkni valsts uzņēmumu un plāno privatizāciju turpināt. Viens no uzņēmumiem, kas ir pārveidots par valsts akciju sabiedrību un ko paredzēts privatizēt pēc *Combust* privatizācijas, ir *Post Danmark A/S* ⁽²⁹⁾. Dānijas valsts pavisam nesen ir noslēgusi nolīgumu par nosacītu 25 % šā uzņēmuma akciju pārdošanu. Pārdošanas cena 22 % akciju, ko pārdeva *Post Invest* (kurš ietilpst CVC grupā), ir DKK 1,27 miljardi (atlikušos 3 % akciju piedāvās iegādāties darbiniekiem).

- (158) Pirms uzņēmuma pārveidošanas par valsts akciju sabiedrību un daļējās privatizācijas 2001. gadā tika izpirkti uzņēmuma civildienesta ierēdņi. Tolaik *Post Danmark* pavisam strādāja aptuveni 30 000 darbinieki, no kuriem aptuveni 11 800 bija civildienesta ierēdņi. Civildienesta ierēdņiem piedāvāja pāriet uz nodarbinātību saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem, saglabājot tiesības uz civildienesta ierēdņu pensiju. Lielākā daļa (96 %) ierēdņu tam piekrita. Tas nozīmē, ka vairāk nekā 10 500 civildienesta ierēdņu izvēlējās nodarbinātību saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem atbilstoši modelim, kas paredzēja, ka *Post Danmark* ierēdņiem izmaksā kopmaksājumu, kura summa pirms nodokļiem bija DKK 50 000. Vienlaikus šie ierēdņi piekrita, ka pēc pārejas viņu pienākumu skaidrojums būs plašāks. Pārējie aptuveni 650 civildienesta ierēdņi izvēlējās nodarbinātību saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem atbilstoši modelim, kas paredzēja faktiski tādus pašus noteikumus kā šo ierēdņu civildienesta statuss. Saskaņā ar šo modeli ierēdņi nesaņem nekādus kopmaksājumus. Neliela civildienesta ierēdņu daļa, aptuveni 480, vēlējās saglabāt valsts civildienesta ierēdņa statusu. Tāpēc, nodibinot *Post Danmark A/S*, valsts pārcēla šos ierēdņus uz valsts akciju sabiedrību.

- (159) Saistībā ar *Post Danmark A/S* nodibināšanu tika rezervēta sākotnējā summa, kuras apmērs bija aptuveni DKK 1,7 miljardi (DKK 1,190 miljardi pēc nodokļiem), lai valstij izmaksātu aktuāri aprēķinātu kopmaksājumu pensiju gada iemaksu turpmākai samazināšanai no 20 % līdz 12 % no to bijušo un palikušo civildienesta ierēdņu algas, par kuriem uzņēmumam joprojām bija jāveic pensiju u. c. iemaksas. Šo summu izmaksāja 2002. gadā. Tādējādi attiecībā uz pensijām tika panākta vienlīdzīga attieksme pret bijušajiem civildienesta ierēdņiem un saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem nodarbinātajiem darbiniekiem.

⁽²⁷⁾ Spriedums lietā C-278/92, Spānija pret Komisiju, 1994, ECR I-4103, 13. un 14. punkts, un spriedums apvienotajās lietās T-126/96 un T-127/96, *Breda Fucine Meridionali*, 1998, ECR II-3437, 79. punkts.

⁽²⁸⁾ Spriedums lietā C-305/89, *Itālija pret Komisiju*, 1991, ECR I-1603, 20. punkts.

⁽²⁹⁾ *Post Danmark* ir viens no lielākajiem Dānijas darba devējiem, kura apgrozījums 2004. gadā bija DKK 11 227 miljoni (EUR 1 509 miljoni), peļņa pirms nodokļiem – DKK 836 miljoni (EUR 112 miljoni), bet peļņa pirms procentu maksājumiem, nodokļiem un amortizācijas (*EBITDA*) – DKK 1 115 miljoni (EUR 244 miljoni).

- (160) Saskaņā ar Dānijas valdības viedokli tās pozīcija sarunās ar *Post Danmark* civildienesta ierēdņiem būtu bijusi ļoti sarežģīta un rezultātā nāktos šķirties no daudz lielākas summas, ja Dānijas valsts būtu pieļāvusi *Combust* bankrotu, tādējādi liekot masveidā zaudēt darbu tiem civildienesta ierēdņiem, kas pirms *Combust* privatizācijas bija atteikušies no civildienesta ierēdņa statusa.
- (161) Šajā kontekstā Dānijas valdība norāda, ka nodarbinātība civildienesta ierēdņa statusā nozīmē, ka katram civildienesta ierēdņim principā ir garantēts darbs līdz pensijas vecumam un vēlāk mūža pensija. Pārejot uz nodarbinātību saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem, no šīm tiesībām jāatsakās. Ja valsts uzņēmumus nodod privātā kontrolē, civildienesta ierēdņi šādu pāreju var uzskatīt par nepamatotu un var pieprasīt atlaišanu. Tādā gadījumā katram civildienesta ierēdņim ir tiesības uz īpaši lielu kompensāciju.
- (162) Šādā situācijā pirms valsts uzņēmumu privatizācijas Dānijai finansiālā ziņā ir īpaši svarīgi panākt vienošanos ar civildienesta ierēdņiem par pāreju uz nodarbinātību saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem, izmaksājot pieņemamu kompensāciju.
- (163) Dānijas valdība uzskata, ka civildienesta ierēdņu pieprasītās kompensācijas summu lielā mērā nosaka tas, vai pēc pārejas uz nodarbinātību saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem bijušie ierēdņi darba tirgū jūt pamatotu drošību. Ja valsts nerūpētos par bijušajiem civildienesta ierēdņiem, pieļaujot uzņēmuma bankrotu īsi pēc nolīgumu noslēgšanas par civildienesta ierēdņu pāreju uz nodarbinātību saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem, sekas visticamāk būtu tādas, ka visi civildienesta ierēdņi līdzīgā situācijā nākotnē pieprasītu ievērojami lielākas kompensācijas, pirms piekristu atteikties no civildienesta ierēdņa statusa.
- (164) Šajā kontekstā Dānijas valdība piemin arī dažu *Banedanmark*⁽³⁰⁾ struktūrvienību pārdošanu. *Banedanmark* Informācijas struktūrvienību 2001. gada 1. jūlijā pārdeva *WS Atkins International Limited*⁽³¹⁾. Pārdošanas cena skaidrā naudā bija DKK 70 miljoni. Papildus pārdošanas cenai valsts saņēma maksājumu skaidrā naudā aptuveni DKK 35 miljoni.
- (165) *Banedanmark* Informācijas struktūrvienībā strādāja 326 darbinieki, no kuriem 66 bija civildienesta ierēdņi. Pēc Informācijas struktūrvienības pārņemšanas šie ierēdņi būtībā palika *Banedanmark* civildienesta ierēdņi, jo saskaņā ar civildienesta ierēdņa statusu viņiem nebija obligāti jāpāriet pie jaunā darba devēja. Tomēr katru civildienesta ierēdņi varēja pārcelt darbā pie pircēja brīvprātīgi.
- (166) Civildienesta ierēdņiem, kas vēlējās pāriet darbā pie pircēja saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem, atstājot civildienestu, piedāvāja izmaksāt *Banedanmark* 15 mēnešu algu. Izpirkšanas piedāvājums bija spēkā gada laikā no pārejas dienas. Civildienesta ierēdņu izpirkšanas izmaksas, kas bija jāsedz no pārdošanas ieņēmumiem, varēja sasniegt DKK 23 miljonus, ja visi civildienesta ierēdņi būtu pārgājuši uz nodarbinātību saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem.
- (167) Pašlaik Dānija vēlas pārdot visu *Banedanmark* Civilceltniecības struktūrvienību⁽³²⁾. Civilceltniecības struktūrvienības apgrozījums 2004. gadā bija aptuveni DKK 1,3 miljoni, un gada beigās tajā strādāja 1 470 darbinieki, no kuriem 740 bija civildienesta ierēdņi. Civilceltniecības struktūrvienības pārdošanas gadījumā civildienesta ierēdņiem nebūtu obligāti jāpāriet darbā pie jaunā darba devēja, līdz ar to tāpat kā citos privatizācijas gadījumos arī šoreiz būtu jādomā, kā risināt civildienesta ierēdņu jautājumu.
- (168) Runājot par privatizāciju, Dānija apsver arī iespēju pārdot dzelzceļa uzņēmumu *DSB*. *DSB* ir neatkarīgs valsts uzņēmums, kas pēc sarunām, pamatojoties uz transporta līgumu ar Dānijas valsti, ir kļuvis par sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju pasažieru transporta jomā. Aptuveni puse no uzņēmuma 8 500 darbiniekiem ir civildienesta ierēdņi. *DSB* privatizācija nozīmētu visu šo civildienesta ierēdņu pāreju uz kolektīvo līgumu nosacījumiem.
- (169) Dānija uzskata, ka gadījumā, ja valsts būtu pieļāvusi *Combust* bankrotu pēc tam, kad civildienesta ierēdņiem bija izmaksātas kompensācijas par pāreju uz kolektīvajiem līgumiem, turpmāko privatizāciju gadījumā būtu bijis neiespējami pierunāt civildienesta ierēdņus pāriet no civildienesta ierēdņu līgumiem uz kolektīvajiem līgumiem.
- (170) Tādējādi valstij kļūtu neiespējami privatizēt valsts uzņēmumus, kuros ir nodarbināti civildienesta ierēdņi – katrā ziņā iespējas būtu lielā mērā ierobežotas. Dānija uzskata, ka *Combust* bankrots labākajā gadījumā būtu iedragājis ticību valstij un civildienesta ierēdņi par pāreju uz nodarbinātību saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem un atteikšanos no civildienesta ierēdņu tiesībām būtu pieprasījuši izdevīgākus noteikumus, proti, ievērojami lielākas kompensācijas. Piemēram, lai divkāršotu tikai katra *Post Danmark* civildienesta ierēdņa kompensāciju, Dānijas valstij papildus nāktos šķirties no DKK 500 miljoniem.

⁽³⁰⁾ Līdz 2004. gada 1. martam *Banedanmark* nosaukums bija *Banestyrelsen*. *Banedanmark* pārvalda valsts dzelzceļa infrastruktūru un veic infrastruktūras pārvaldnieka pienākumus arī dažās citās dzelzceļa tīkla daļās.

⁽³¹⁾ Lēmums Nr. 273, 2001. gada 27. jūnijs.

⁽³²⁾ Šī struktūrvienība, ko sauc par Uzņēmumu, pašlaik ir neatkarīga *Banedanmark* organizācijas struktūrvienība. Tā pārdod dzelzceļa inženiertehniskos pakalpojumus, izmantojot līgumus par gataviem objektiem, galvenos līgumus, īpašus līgumus un apakšlīgumus.

(171) Šajā kontekstā Dānijas valdība turklāt norāda, ka tā jau ir pieļāvusi kāda nesen par valsts akciju sabiedrību pārveidota uzņēmuma bankrotu – šis uzņēmums ir *Statens Konfektion*, ko 1992. gadā pārveidoja par valsts akciju sabiedrību. Pirms uzņēmuma pārveidošanas visiem civildienesta ierēdņiem piedāvāja pāriet uz nodarbinātību saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem, pretī saņemot finansiālu kompensāciju. Kad Bruņotie spēki, kas bija uzņēmuma lielākais pasūtītājs, vēlāk nolēma izsludināt piegādes līgumu konkursus, uzņēmuma komercdarbības pamats bija zudis. Tāpēc uzņēmums 1992. gadā bankrotēja, bet Dānijas valdībai nācās uzklaut asu kritiku, tostarp no personām, kas tagad bija nodarbinātas saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem.

(172) Dānijas valdība uzskata, ka, ņemot vērā ar *Statens Konfektion* saistīto pieredzi, *Combus* pārdošana bija vienīgā iespēja, jo vēl viens bankrots graujoši ietekmētu sarunas ar civildienesta ierēdņiem, gatavojoties turpmākai uzņēmumu privatizācijai.

(173) Dānijas valdība turklāt skaidro – ja civildienesta ierēdņu pāreja uz nodarbinātību saskaņā ar kolektīvajiem līgumiem privatizācijas gadījumā nav iespējama, nereti vienīgā reālā alternatīva ir civildienesta ierēdņu atļaišana, jo šīm personām nav obligāti jāpiekrīt cita darba piedāvājumiem viņu nodarbinātības jomās. Saistībā ar *Post Danmark* akciju pārdošanu ir aplēsts, ka viena civildienesta ierēdņa atļaišana izmaksā DKK 2 miljonus. Ja turpmākajā privatizācijas procesā valstij saistībā ar katru civildienesta ierēdņi būtu jāsedz šādi izdevumi, tas graujoši ietekmētu valsts privatizācijas plānus, un šie izdevumi lielā mērā mazinātu privatizācijas finansiālās priekšrocības. Skaidrs, ka šādi izdevumi daudzkārt pārsniegtu finansiālo slogu, ko valstij radīja kapitāla ieguldīšana *Combus*.

(174) Neskarot ar uzņēmumu sagatavošanu privatizācijai saistīto civildienesta ierēdņu statusa maiņu, Dānija uzskata, ka *Combus* bankrots būtu nācis par sliktu valsts kā atbildīga ieguldītāja reputācijai un negatīvi ietekmētu visus valsts finansiālās darbības aspektus un turpmākās ieguldījumu iespējas. Dānijas valdība jo īpaši uzskata, ka bankrots būtu negatīvi ietekmējis citiem valsts uzņēmumiem piemērojamās procentu likmes un vispārīgos aizdevuma noteikumus.

(175) Tādējādi saskaņā ar Dānijas valdības viedokli, pieļaujot *Combus* bankrotu, valsts nebūtu rīkojusies kā atbildīgs un uzticams ieguldītājs – sevišķi, ņemot vērā īpašo civildienesta ierēdņu problēmu.

(176) Attiecībā uz lēmuma par procedūras sākšanu 88. apsvērumu, kurā Komisija apgalvo, ka EKT atzīst ar valsts reputāciju saistītus apsvērumus kā pieņemamu kapitāla ieguldīšanas pamatu, ja uzņēmumam ir izredzes kļūt pieņemami ienesīgam, lai pasākumu īstenošanas laikā tādos pašos apstākļos pārliecinātu privātu ieguldītāju uzņemties risku, Dānijas valdība norāda – kad *Arriva* iegādājās *Combus*, tas faktiski uzņēmās ar *Combus* iegādi saistīto risku.

4.1.3. ATBILSTĪBA 1999. GADA PĀRSTRUKTURĒŠANAS PAMATNOSTĀDNĒM

(177) Dānijas valdība uzskata, ka apstrīdētie pasākumi atbilst visiem 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādnēs izklāstītajiem nosacījumiem. Attiecībā uz jautājumiem, par kuriem Komisija lēmumā par oficiālās procedūras sākšanu bija paudusi šaubas, Dānijas valdība ir iesniegusi turpmāk izklāstītos apsvērumus.

Vienreizējs atbalsts

(178) Atbildot uz jautājumu par to, vai attiecīgi 1999. un 2001. gada atbalsta pasākumi ir viens vai divi atsevišķi pasākumi, Dānijas valdība apgalvo, ka pasākumi bija tik cieši saistīti laikā un nolūkā, ka tie jāuzskata par vienu atbalsta pasākumu. Līdz ar to šim atbalsta pasākumam būtu jāpieņem 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādnes. Dānija pamato šo viedokli ar vairākiem argumentiem.

PIT spriedums neatceļ sākotnējā lēmuma 3.4.6. punktu

(179) Šajā sakarā Dānijas valdība atzīmē, ka attiecībā uz jautājumu par to, vai atbalsts uzskatāms par vienreizēju atbalstu, Komisijas sākotnējā lēmuma 3.4.6. punktā ir teikts:

“*Combus* gadījumā Dānijas valdības kapitāla ieguldījumu veikšanas laiks un nolūks, kā arī *Combus* stāvoklis liek uzskatīt, ka abi pasākumi būtu jāvērtē kā ilgstoša pārstrukturēšanas procesa daļa. Jo īpaši pirmais kapitāla ieguldījums 1999. gadā palīdzēja segt iepriekšējo gadu lielo zaudējumu dēļ radušos uzņēmuma parādus. Turklāt uzņēmums bija centies grozīt šoferu līgumus. Dānijas valdības mērķis nepārprotami bija uzņēmuma privatizācija, kas ir pārstrukturēšanas stratēģijas pēdējais posms.”

(180) Komisija atkārtoti pauda šo viedokli aizstāvības 50. un 54. punktā, kuru tā iesniedza PIT. Šajā sakarā Dānijas valdība vēlas atzīmēt, ka *Combust spriedumā tiesa nav iebildusi pret* Komisijas vērtējumu, saskaņā ar kuru pasākumi ir vienreizējs atbalsts ⁽³³⁾.

BP Chemicals judikatūra apliecina, ka abi pasākumi uzskatāmi par vienu atbalsta pasākumu

(181) Dānijas valdība atgādina, ka Lietas T-11/95, *BP Chemicals* ⁽³⁴⁾, spriedumā PIT ir atzinusi, ka vērtējumā attiecībā uz to, vai ir pamatoti nošķirt vienu maksājumu no otra, par noteicošajiem kritērijiem ir uzskatāms kapitāla ieguldījuma pasākumu īstenošanas laiks, to nolūks un uzņēmuma stāvoklis laikā, kad ir pieņemts katrs lēmums veikt ieguldījumu.

(182) **Abiem pasākumiem bija viens nolūks.** Politiska vienošanās par *Combust* pārstrukturēšanu un akciju pārdošanu tika noslēgta 1998. gada 26. novembrī, kad toreizējā valdība un opozīcija panāca vienošanos par 1999. gada budžetu. Finanšu komitejas 1999. gada 27. maija lēmumā bija skaidri teikts, ka kapitāla ieguldīšanas nolūks 1999. gadā ir *Combust* pārstrukturēšana pirms akciju pārdošanas, t. i., pirms uzņēmuma pilnīgas privatizācijas.

(183) Uzņēmuma pārstrukturēšana privatizācijas nolūkā bija vajadzīga, jo uzņēmuma ekonomiskais stāvoklis bija ievērojami pasliktinājies. Tā tika konstatēts, ka 1999. gada 31. decembrī *Combust* pamatkapitāls būtu aptuveni DKK 47 miljoni, bet jāievēro, ka saskaņā ar uzņēmuma aizdevēju prasībām pamatkapitāla summai bija jābūt vismaz DKK 125 miljoniem.

(184) Tāpēc politiskā vienošanās par privatizāciju būtu īstenojama vienīgi tad, ja Dānijas valdība nodrošinātu *Combust* pietiekamu kapitāla bāzi, lai uzņēmums līdz pircēja atrašanai varētu turpināt darbību.

(185) Atbalstam 2001. gadā bija tieši tāds pats nolūks kā 1999. gada kapitāla ieguldījumam. Potenciālo pircēju izdevās atrast 2000. gadā, un 1999. gada subordinētā parāda norakstīšana un garantiju nodrošināšana bija pasākumi, lai novērstu pēdējos ekonomiskos robus visu *Combust* akciju pārdošanas procesā. Tāpēc 2001. gada pasākums ir uzskatāms par pēdējo posmu ceļā uz uzņēmuma sagatavošanu pārdošanai.

(186) Tādējādi abiem pasākumiem bija viens un tas pats nolūks, proti, sagatavot *Combust* pārdošanai privatizācijas nolūkā. Tādējādi starp 1999. un 2001. gada pasākumiem bija tieša un acīmredzama juridiska, finansiāla un loģiska saistība.

(187) **Abi pasākumi ir cieši saistīti laikā.** Pēc politiskās vienošanās par *Combust* privatizāciju Finanšu komiteja pieņēma 1999. gada 27. maija lēmumu. Saskaņā ar to Dānijas valdība uzņēmumā ieguldīja kapitālu DKK 300 miljonu kopsummā, no kuras DKK 100 miljoni bija subordinētā aizdevuma kapitāls. Subordinētā aizdevuma kapitāla pamatā bija 1999. gada 30. maija aizdevuma nolīgums.

(188) Saskaņā ar Finanšu komitejas 2000. gada 13. decembra lēmumu Transporta ministrijai bija atļauts pārdot visas Dānijas valstij pilnīgi piederošas valsts akciju sabiedrības *Combust* akcijas.

(189) Saistībā ar pārdošanas nolīguma noslēgšanu transporta ministrs turklāt bija pilnvarots sniegt pircējiem virkni garantiju. Lēmumā minētās garantijas bija viens no 2001. gada 15. janvārī noslēgtā pārdošanas nolīguma pamatiem. Dānijas parlamenta Finanšu komiteja tika informēta par šīm garantijām 2002. gada 25. jūnija lēmumā Nr. 190.

(190) No lēmuma par pirmo kapitāla ieguldījumu līdz *Combust* pārdošanai pagāja nedaudz vairāk kā 18 mēneši. Ievērojot uzņēmuma lielumu un to, cik tas bija svarīgs Dānijas valstij, kā arī sarežģītās ieinteresēto pircēju meklēšanas procedūras u. c., Dānijas valdība uzskata, ka abi kapitāla ieguldījumi bija tik cieši saistīti laikā, ka nav šaubu – tas bija viens (un tikai viens) finansiāls pasākums.

(191) Dānijas valdība norāda – nedrīkst aizmirst, ka lēmumu par pasākuma īstenošanu 2001. gadā pieņēma tikai tad, kad Dānijas valdībai bija pietiekams pamats, lai saistībā ar pārdošanu novērtētu vajadzību pēc kapitāla ieguldījuma, garantijām u. c. Tāpēc 2001. gada pasākumu īstenošanas laiks bija pilnīgi atkarīgs no pārdošanas procesa ilguma un rezultātiem.

(192) Šajā kontekstā Dānijas valdība atgādina arī ar *BP Chemicals* lietu saistītos faktus, proti, pirmo kapitāla ieguldījumu uzņēmumā veica 1992. gada 1. oktobrī, otro ieguldījumu valde apstiprināja 1993. gada 2. decembrī, bet trešo – 1994. gada 29. jūnijā.

⁽³³⁾ *Combust* Spriedums, 109. punkts.

⁽³⁴⁾ Spriedums lietā T-11/95, *BP Chemicals* pret Komisiju, 1998, ERC II-3235, 171. punkts.

- (193) Sprieduma 178. punktā tiesa ir norādījusi, ka lēmumi par trīs kapitāla ieguldījumiem ir pieņemti salīdzinoši īsā laikposmā no 1992. gada oktobra līdz 1994. gada jūlijam. Runājot par otrā un trešā kapitāla ieguldījuma saistību laikā, tiesa ir atzīmējusi, ka abi ieguldījumi cieši seko viens otram.
- (194) Šajā kontekstā Dānijas valdība norāda, ka 2001. gada kapitāla ieguldījuma pasākumu nevarēja īstenot agrāk, jo vispirms bija jāpabeidz sarunas ar pircēju, un tikai tad varēja noteikt ar pārdošanu saistītās kapitalizācijas vajadzīgo apjomu.
- (195) **Combust stāvoklis kapitāla ieguldījuma pasākumu laikā.** Dānijas valdība piekrit Komisijas lēmuma par procedūras sākšanu 75. apsvērumam, saskaņā ar kuru 1999. un 2001. gadā *Combust* bija nonācis nopietnās finansiālās grūtībās, kuru galvenais cēlonis bija uzņēmuma iepriekšējos gados noslēgtie nerentablie autobusu transporta līgumi. Komisija secina, ka pasākumu īstenošanas laikā *Combust* finansiālais stāvoklis nebija mainījies.
- (196) Dānijas valdība turklāt skaidro, ka 1998.–2000. gadā *Combust* bija ievērojams budžeta deficīts, kas bija radies gandrīz vienīgi nerentablo Kopenhāģenas apgabala līgumu dēļ. Turklāt 1998. un 1999. gada budžetā bija assignēti ievērojami līdzekļi attiecīgi DKK 65 000 000 un DKK 53 637 000 apmērā, lai segtu turpmākos nerentablo līgumu radītos zaudējumus. Uzkrājumi nerentablo līgumu radīto zaudējumu segšanai bija jāveido, jo autobusu satiksmes pakalpojumu līgumi uzņēmumam bija saistoši līdz termiņa beigām.
- (197) Saskaņā ar Dānijas valdības viedokli *BP Chemicals* spriedumā tiesa ir norādījusi, ka lēmumā par to, vai atbalsta pasākumi ir uzskatāmi par vienu pasākumu, jāņem vērā “uzņēmuma stāvoklis laikā, kad ir pieņemts katrs lēmums veikt ieguldījumu”, jo ir jānoskaidro, vai laikā starp katru ieguldījumu uzņēmuma finansiālajā stāvoklī nav notikušas pārmaiņas, kas liecina, ka neatkarīgi no ieguldījumu saistības laikā un savstarpējās saistības tie faktiski sedz dažādas vajadzības. Saskaņā ar Dānijas valdības viedokli šoreiz tā nav bijis turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ.
- (198) Kapitālu 1999. un 2001. gadā uzņēmumā ieguldīja, lai uzņēmumam būtu pieejams pietiekams kapitāls, jo laikposmā līdz 1999. gadam uzņēmums bija noslēdzis nerentablus līgumus. Kapitāla ieguldīšana notika divos posmos vienīgi tādēļ, ka tikai pēc tam, kad bija pabeigtas sarunas ar pircēju *Arriva*, kļuva skaidrs faktiskais vajadzīgā kapitāla apjoms, lai gan objektīvi šī vajadzība pastāvēja jau 1999. gadā, kad valsts veica pirmo kapitāla ieguldījumu.

- (199) **Secinājums.** Dānijas valdība uzskata, ka ir izpildīti visi *BP Chemicals* spriedumā norādītie noteicošie kritēriji, kas jāievēro, novērtējot, vai vairāki laika ziņā atsevišķi kapitāla ieguldījumi ir uzskatāmi par vienu finansiālu pasākumu. Līdz ar to attiecībā uz 1999. un 2001. gadā veiktajiem kopējiem kapitāla ieguldījumiem ir izpildīta pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasība par vienreizēju atbalstu.

Combust ekonomiskā dzīvotspēja

- (200) Valdība uzskata, ka pēc 1999. un 2001. gadā veiktajiem kapitāla ieguldījumiem *Combust* bija ekonomiski dzīvotspējīgs. Līdz 2006. gadam *Combust* nevarēja gūt peļņu vienīgi licencēšanas kārtībā noslēgto nerentablo līgumu dēļ.
- (201) Saskaņā ar Dānijas valdības viedokli visu *Combust* akciju pārdošana *Arriva* pierāda, ka pēc pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanas *Combust* bija pilnīgi dzīvotspējīgs. Tāds privātais ieguldītājs kā *Arriva* nebūtu uzņēmies ar *Combust* iegādi saistīto ievērojamo finansiālo risku, ja pēc plaša padziļinātās izpētes procesa nebūtu konstatēts, ka *Combust* ir dzīvotspējīgs uzņēmums, kam saskaņā ar tirgus ekonomikas parastajiem noteikumiem nākotnē ir labas izredzes uz peļņu.
- (202) Valdība atzīmē, ka lēmuma par procedūras sākšanu 107. un 108. apsvērumā Komisija ir uzdevusi divus jautājumus: pirmkārt, par līgumu izbeigšanu un, otrkārt, par starpību starp uzkrāto deficītu un izmaksāto atbalstu.
- (203) Dānijas valdības apsvērumi attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu izbeigšanas iespēju ir izklāstīti iepriekš.
- (204) Atbildot uz jautājumu par starpību starp 2000.–2005. gadā uzkrāto deficītu DKK 360 miljonu apmērā un 2001. gadā izmaksāto kopējo atbalstu DKK 291 miliona apmērā, valdība uzskata, ka ir noticis pārpratums.
- (205) Laikposmā no 2000. līdz 2005. gadam uzkrātā deficīta summa ir norādīta pareizi, bet *Combust* 2001. gadā izmaksātie līdzekļi pārsniedza šo uzkrātā deficīta summu. Valdības izmaksātā summa bija DKK 291 miljons (sal. ar apsvērumiem par to, ka, aprēķinot izmaksātā atbalsta summu, ir skaidrs, ka tajā jāiekļauj saskaņā ar garantijām faktiski izmaksātā summa).

- (206) Tomēr jāievēro, ka valdības izmaksātā summa ir jāpieskaita kreditoru norakstīto parādu summai DKK 100 miljonu apmērā. Tātad 2001. gadā izmaksātā kapitāla summa pārsniedza aplēsto 2000.–2005. gadā uzkrāto deficītu.

Pasākumi, lai, cik iespējams, mazinātu atbalsta negatīvo ietekmi uz konkurentiem

- (207) Pirmkārt, Dānijas valdība uzskata, ka 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādnes jāinterpretē tādējādi, ka pasākumi, lai mazinātu atbalsta radītos konkurences traucējumus un ietekmi uz konkurentiem, nav obligāti un ir paredzami tikai vajadzības gadījumā. Tas uzsvērts, Pamatnostādņu 35. punktā un visā 39. punkta ii) apakšpunktā lietojot vārdu “*vajadzētu*”. Dānijas valdība turklāt norāda, ka Komisija, pieņemot sākotnējo lēmumu, nelūdza un nepieprasīja, lai *Arriva* nodrošinātu atbildes koncesijas vai īstenotu pasākumus, kas varētu mazināt ar pārdošanu saistītus iespējamus konkurences traucējumus.
- (208) Otrkārt, Dānijas valdība norāda, ka autobusu transporta nozarē nav jaudas strukturāla pārpalikuma. Turklāt tā atgādina, ka Dānijas konkurences iestādes ir paziņojušas, ka tirgū valda īpaši aktīva un efektīva konkurence un tirgus ir viegli pieejams, pateicoties zemajiem piekļuves šķēršļiem, ko garantē Eiropas noteikumi par konkursu rīkošanu. Līdz ar to Dānijas valdība uzskata, ka nebija vajadzības mazināt atbalsta iespējamo negatīvo ietekmi, jo par šādu negatīvu ietekmi nekas neliecina.
- (209) Treškārt, Dānijas valdība norāda, ka kapitāla ieguldījums *Combust* atbilda uzņēmuma negatīvajai tirgus vērtībai, kas bija noteikta, rīkojot pilnīgi atklātu konkursu, kurā varēja piedalīties ikviens ieinteresētais pircējs, un ka tādējādi atbalsta pasākums tirgū neradīja konkurences traucējumus.
- (210) Ceturtkārt, Dānijas valdība uzskata, ka turpmākā daļējā aktīvu un saistību pārdošana *Connex* bija pasākums, kas varēja mazināt iespējamu negatīvu ietekmi uz tirgus nosacījumiem. Pārdodot vismaz 50 % *Combust* aktīvu *Connex*, *Arriva* neapšaubāmi kompensēja jebkādas iespējamās ar *Combust* iegādi saistītas konkurences priekšrocības. Pārdodot *Combust* aktīvus *Connex*, *Arriva* arī ievērojami samazināja savu tirgus daļu Kopenhāgenas apgabalā.
- (211) Visbeidzot, Dānijas valdība apgalvo, ka pēdējo nerentablu līgumu termiņš beigsies 2006. gadā un ka par turpmākajiem līgumiem rīkos atklātus konkursus, kuros varēs

piedalīties visi tirgus dalībnieki. Ja atbalsts tomēr radītu negatīvu ietekmi uz konkurenci (saskaņā ar Dānijas valdības viedokli tā būtu ļoti minimāla), tās ilgums būtu ierobežots.

Atbalsta stingra ierobežošana

- (212) Dānijas valdība uzskata, ka atbalsta pasākumi bija maksimāli ierobežoti un tātad atbilda attiecīgajiem 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu nosacījumiem.
- (213) Pēc tam, kad KPMG bija veicis ar *Combust* pārstrukturēšanu saistītu pētījumu, juridiskā firma *Kromann & Mønter* ieteica 1999. gadā ieguldāmā kapitāla apjomu, un Dānijas valdības finanšu konsultants *Alfred Berg* šim vērtējumam piekrita.
- (214) Runājot par 2001. gada kapitāla ieguldījumiem, Dānijas valdība skaidro, ka to apjoms bija atkarīgs gan no uzņēmuma finansiālā stāvokļa, gan Dānijas valdības sarunām ar *Arriva* un citiem potenciālajiem pircējiem. Tā kā ieguldāmā kapitāla apjomu noteica pēc sarunām ar ieinteresētiem pircējiem, kas bija pieteikušies saskaņā ar atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu pārdošanas procedūru, atbalsta pasākumi atbilda uzņēmuma tirgus cenai un tādējādi, bez šaubām, bija stingri ierobežoti.

Ieguldījums pārstrukturēšanas plānā

- (215) Komisijas lēmuma par procedūras sākšanu 119. apsvērumā ir teikts, ka atbalsta saņēmējam ir jāizdara ieguldījums pārstrukturēšanas plānā. Komisija ir atzinusi, ka šāds ieguldījums ir daļējā *Combust* parāda pārņemšana, ko uzņēmums *Arriva*. Šajā sakarā Komisija lūdza sniegt informāciju par citiem *Combust* un/vai *Arriva* ieguldījumiem.
- (216) Dānijas valdība uzskata, ka pārstrukturēšanas plānos paredzētie taupības un racionalizācijas pasākumi ir atbalsta saņēmēja ieguldījums saskaņā ar Pārstrukturēšanas pamatnostādņu 40. punktu. Saskaņā ar Dānijas valdības viedokli citi ieguldījumi ir pārdošanas cena DKK 100 apmērā, ieņēmumi no *Combust* 50 % pārdošanas *Connex* (DKK 113,9 miljoni) un *Arriva* tiešais ieguldījums DKK 33,6 miljoni apmērā pārstrukturēšanas izmaksu segšanai.

4.2. DANSKE BUSVOGNMAEND IESNIEGTIE APSVĒRUMI

4.2.1. TIRGUS EKONOMIKAS IEGULDĪTĀJA PRINCIPA IEVĒROŠANA

(217) Saskaņā ar *Danske Busvognmaend* viedokli nav pierādīts, ka varētu atjaunoties *Combus* dzīvotspēja un ienesīgums. Gluži pretēji – atsaucoties uz *Combus* sprieduma 19. punktu, *Danske Busvognmaend* uzskata, ka privāts ieguldītājs noteikti nebūtu rīkojies tāpat kā Dānijas valdība, piešķirot atbalstu.

(218) Papildus Komisijas sniegtajai faktu informācijai *Danske Busvognmaend* atsaucas uz trim pēc *Combus* sprieduma pieņemšanas Dānijā publicētiem ziņojumiem ⁽³⁵⁾. Saskaņā ar *Danske Busvognmaend* viedokli šie ziņojumi apstiprina, ka privāts ieguldītājs līdzīgos apstākļos nebūtu rīkojies tāpat kā Dānijas valdība.

(219) *Danske Busvognmaend* atgādina, ka toreiz, kad 1999. gada maijā Dānijas valdība piešķīra *Combus* ekonomisku atbalstu DKK 300 miljonu apmērā, tā balstījās uz tirgus ekonomikas ieguldītāja principu (sk. prasības 36. piezīmi, 22. lpp.). Tā laika transporta ministrs paziņoja:

“Rezumējot, es uzskatu, ka Transporta ministrijas kapitāla ieguldījums *Combus* A/S nav valsts atbalsts, un tādēļ šis darījums nav jāpaziņo Komisijai; ministrija ir lūgusi veikt attiecīgo novērtējumu, kas liecina, ka šis kapitāla ieguldījums ir nepieciešams un pietiekams un ka uzņēmumu var pārstrukturēt, lai tā darbība būtu rentabla, turklāt var pieņemt, ka ieguldītais papildu kapitāls dos ieņēmumus peļņas vai procentu veidā, kā arī tiks atmaksāts. Šā iemesla dēļ uzskatu, ka minētais ieguldījums atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam.”

(220) *Danske Busvognmaend* atgādina, ka pēc tam šo jautājumu analizēja Dānijas Revīzijas birojs (sk. A 22. pielikumu), un atsaucas uz minētā biroja secinājumiem (V nodaļas 37., 39. un jo īpaši 41., 43. lpp.), kuros paskaidrots, ka

“Revīzijas biroja veiktā analīze liecina, ka, Transporta ministrijai, gatavojot dokumentus kapitāla ieguldījumam *Combus*, bija iespēja uzzināt, ka uzņēmums tika slikti pārvaldīts un ka nebija attiecīgās bāzes, lai pieņemtu saimnieciskus lēmumus, proti, lēmumus par autobusu pārvaldījumu līgumu rentabilitātes uzraudzību un par vispārējo izdevumu dinamiku kontroli”.

(221) *Danske Busvognmaend* uzskata, ka kapitāla ieguldījuma rentabilitāte bija tik nedroša, ka tirgus ekonomikas ieguldītāja principa piemērošana nebija iespējama. Tā uzskata, ka 1999. gada maijā veiktā DKK 300 miljonu ieguldījuma mērķis bija novērst uzņēmuma maksātnespēju, kura nebija novēršama (sk. replikas 38. punktu un tā citātus).

(222) *Danske Busvognmaend* uzskata, ka pēc tam notikumi attīstījās savādāk, nekā par tiem oficiāli ziņoja Transporta ministrija. No 2001. gada pavasara bija jāveic jauni kapitāla ieguldījumi un jādzēš uzņēmuma parādi par kopējo summu DKK 240 miljoni. Turklāt privātiem kreditoriem bija jāatrod risinājums attiecībā uz parādpasībām par summu DKK 100 miljonu apmērā.

(223) *Danske Busvognmaend* secina, ka neviens tirgus ekonomikas ieguldītājs nerīkotos tā, kā to darīja valsts, jo nekāda peļņa no kapitāla nebija gaidāma. Pēc *Danske Busvognmaend* uzskatiem parastais privātieguldītājs darītu visu iespējamo, lai lauztu zaudējumus nesošos līgumus, un censtos tikt citu uzņēmumu paspārnē, lai tādējādi nodrošinātu *Combus* rentabilitāti.

(224) Lai pamatotu savu secinājumu, *Danske Busvognmaend* atgādina, ka Pirmās instances tiesa lietā T-157/01 (94. punkts) minēja, “ka Dānijas autobusu pārvaldījumu tirgus ir spējīgs ātri pielāgoties transporta iestāžu pieprasījumiem un ka viena līgumslēdzēja uzņēmuma likvidācijas gadījumā nav grūti atrast citus uzņēmumus, līdz tiks izsludināts jauns piedāvājumu konkurss. No tā izriet, ka citi uzņēmumi būtu varējuši pārņemt *Combus* pārvaldījumu līgumus, ja *Combus* tiktu likvidēts.”

(225) Tādēļ *Danske Busvognmaend* ir pārliecināta, ka privātieguldītājs būtu sīki izanalizējis iespēju, vai nu atteikties no spēkā esošajiem līgumiem, vai arī pasludināt uzņēmuma maksātnespēju. Šāda analīze netika veikta. Nav šaubu, ka virkne citu šā tirgus dalībnieku būtu ieinteresēta pārņemt attiecīgos autobusu maršrūtus. Piemēram, tas, ka galvaspilsētas reģionā *Combus* nokļuva finansiāli neizdevīgā situācijā, notika tādēļ, ka *Combus* piedāvājums bija ļoti mazs un ka tam bija jābūvē vairākas celtnes, kuru uzņēmumam nebija (garāžas u. c.). Visticamāk, ka *Arriva*, kam bija attiecīgās celtnes (garāžas, infrastruktūra u. c.), toreiz būtu ieinteresēts pārņemt līgumus, kuros *Combus* tam nav ļāvis iegūt, un būtu ar tiem veicis finansiāli ienesīgākus pārvaldījumus.

(226) *Danske Busvognmaend* uzskata, ka dažos Eiropas Kopienas Tiesas paziņojumos ir norādīts, ka ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principu var būt saderīgs tāds atbalsts uzņēmumam, ko sniedz periodā, kad uzņēmumu cenšas pārdot, jo

⁽³⁵⁾ Beretning om Granskning af *Combus* A/S, 2001. gada aprīlis; Advokatsundersøgelse om *Statens Varetægelse af Ejerskabet til Combus A/S*, 2001. gada augusts; Beretning fra Rigsrevisionen, 2002. gada aprīlis.

uzņēmuma maksātnespējas procedūra izmaksātu dārgāk. Tomēr, lai tāds pasākums tiktu uzskatīts par pamatotu saskaņā ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principu, ir jāsaņem attiecīgie dokumenti, kuros sniegti uzticami ekonomiskie dati, kas liecina, ka attiecīgais pasākums valsts iestādēm dos labākus rezultātus nekā uzņēmuma likvidācija vai maksātnespējas pasludināšana. *Danske Busvognmaend* apgalvo, ka Dānijas iestādes nav sniegušas nevienu dokumentu, kurā būtu teikts, ka *Combus* likvidācija vai maksātnespējas pasludināšana valstij izmaksātu vairāk nekā uzņēmuma atdzīvināšana vai pārdošana, kā tas notika šajā gadījumā. *Danske Busvognmaend* uzskata, ka tieši *Combus* likvidācija vai maksātnespējas pasludināšana valstij būtu izdevīgāka. Līgumu nodošana citiem pārvadātājiem dotu iespēju izvairīties no milzīgiem zaudējumiem un ļoti lieliem parādiem, kas sekoja pēc tam, turklāt uzņēmuma aprīkojumu un celtnes par saprātīgu cenu varētu pārdot konkrētam interesentam.

4.2.2. ATBILSTĪBA 1999. GADA PĀRSTRUKTURĒŠANAS PAMATNOSTĀDNĒM

- (227) *Danske Busvognmaend* uzskata, ka 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņēs izklāstītie nosacījumi nav ievēroti.

Vienreizējs atbalsts

- (228) *Danske Busvognmaend* uzskata, ka atbalsta pasākumi ir divi atsevišķi atbalsta pasākumi. Saskaņā ar apvienības viedokli ne Dānijas valdība, ne *Arriva* nav apliecinājuši, ka atbalsta pasākumi būtu viena atbalsta divi piešķirumi. Šis gadījums drīzāk skaidri liecina, ka *Combus* bija slikti pārvaldīts uzņēmums un Dānijas valdība to labi apzinājās; finansiālo atbalstu 1999. gadā uzņēmumam piešķīra bez pienācīga novērtējuma un pēc pasākumiem, tāpēc 2001. gadā bija jāpiešķir papildu finansiāls atbalsts.

Pārstrukturēšanas plāns

- (229) *Danske Busvognmaend* uzskata, ka pirms pirmā kapitāla ieguldījuma 1999. gadā Dānijas valdība nebija iesniegusi pārstrukturēšanas plānu. Saskaņā ar apvienības viedokli pārstrukturēšanas plānu nevar iesniegt ar nokavējumu⁽³⁶⁾. Šajā ziņā *Danske Busvognmaend* nepiekrīt lēmuma par procedūras sākšanu 36., 48. un 49. apsvērumā izklāstītajai Komisijas nostājai.

Ekonomiskā dzīvotspēja

- (230) *Danske Busvognmaend* apstrīd viedokli, ka *Combus* kā valsts uzņēmums jebkad būtu varējis kļūt ienesīgs un tātad ekonomiski dzīvotspējīgs. Apvienība uzskata, ka ekonomiskā dzīvotspēja bija sasniedzama vienīgi, pārdodot uzņēmumu *Arriva*. Šajā sakarā tā atsaucas uz Komisijas lēmumu par procedūras sākšanu un uz *Combus* sprieduma 115. un 116. punktā pausto PIT viedokli.

Pasākumi, lai mazinātu pārmērīgus konkurences traucējumus

- (231) Saskaņā ar *Danske Busvognmaend* viedokli *Combus* labā veiktie atbalsta pasākumi tirgū traucēja konkurenci *de facto*, jo tie deva *Arriva* iespēju līdz ar *Combus* iegādi iegūt gandrīz 70 % tirgus daļu. Tādējādi *Arriva* Dānijas tirgū ieguva dominējošu stāvokli. Tajā pašā laikā daudzi autobusu satiksmes uzņēmumi nokļuva uz bankrota sliekšņa. Raugoties no *Danske Busvognmaend* viedokļa, Dānijas valdība nedarīja neko, lai novērstu konkurences traucējumus; *Combus* pēc atbalsta piešķiršanas 1999. gadā neatteicās ne no viena līguma, bet 2001. gada atbalsta pasākumi pat ļāva *Arriva* gūt peļņu. Rezultātā *Arriva* guva peļņu, daļu *Combus* pārdodot *Connex* un nostādot neizdevīgā stāvoklī konkurentus.

- (232) Ņemot vērā pamatnostādnes un nosacījumu, kas liek, cik iespējams, mazināt pārmērīgus konkurences traucējumus, *Combus* vajadzēja vismaz atteikties no līgumiem. Šajā ziņā *Danske Busvognmaend* piekrīt lēmuma par procedūras sākšanu 112. apsvērumā izklāstītajam Komisijas viedoklim.

Atbalsta stingra ierobežošana

- (233) *Danske Busvognmaend* uzskata, ka saistībā ar *Combus* pārdošanu Dānijas valdība vispār nav ņēmusi vērā šo nosacījumu un nav pārliecības, ka uzņēmums ir pārdots par tirgus cenu, kas būtu vislabākais veids, kā nodrošināt atbalsta stingru ierobežošana.

- (234) *Danske Busvognmaend* uzskata, ka Dānijas valdība ir skaidri atzinusi, ka tā nav pārbaudījusi, ciktāl piešķirtais atbalsts ir stingri ierobežots līdz nepieciešamajam atbalstam. Šajā sakarā tā atsaucas uz *Combus* Lietas K pielikuma 6. lappusi, kur Dānijas valdība paziņo: "Apspriešamais kapitāla ieguldījums, ko *Arriva* ir pieprasījis, lai pārņemtu akcijas, pamatojas uz uzņēmējdarbības scenāriju, kas, protams, nav zināms pārdevējam." Dānijas valdība I pielikuma 6. lappusē paziņo arī, ka "...valdība atzīst, ka *Arriva* pieprasītais kapitāla ieguldījums atspoguļo uzņēmuma pašreizējo tirgus vērtību ...".

⁽³⁶⁾ Sk. 43. punktu spriedumā lietā C-17/99, *Francija pret Komisiju*, 2001. ECR I-2481.

- (235) *Danske Busvognmaend* uzskata, ka ir pamatoti iemesli nopietni apšaubīt, ka *Combus* piešķirtais atbalsts saistībā ar tā pārdošanu uzņēmumam *Arriva* ir ierobežots līdz nepieciešamajam atbalstam. Tā lēš, ka *Arriva* ir noslēdzis izdevīgu darījumu, un šādā sakarā atsaucas uz sava 2003. gada 24. februāra paziņojuma 8. nodaļu. Tā atzīmē, ka Dānijas valdībai pārdošanas darījumā būtu bijis jāpieaicina neatkarīgi speciālisti, kā Komisija to bieži paredz gadījumos, kad notiek aktīvu cedēšana, jo pretējā gadījumā pārdošanas nosacījumi nav pārredzami un procedūra nav pieejama visiem konkurentiem attiecīgajā nozarē.

4.3. ARRIVA IESNIEGTIE APSVĒRUMI

- (236) Komisija saņēma apsvērumus arī no *Arriva Denmark A/S*. Tie apkopoti šā lēmuma II daļā, jo attiecas tikai uz faktu informāciju, proti, uz pārdošanas cenu, par kādu vienojās *Arriva* un *Connex*.

5. DĀNIJAS VALDĪBAS ATBILDE UZ DANSKE BUSVOGNMAEND UN ARRIVA IESNIEGTAJIEM APSVĒRUMIEM

5.1. TIRGUS EKONOMIKAS IEGULDĪTĀJA PRINCIPS

- (237) Pirmkārt, Dānijas valdība uzskata, ka, ārpus konteksta citējot fragmentu no Dānijas Revīzijas biroja ziņojuma, *Danske Busvognmaend* rada sagrozītu iespaidu. Saskaņā ar Dānijas valdības teikto, apvienība citē ziņojuma 47. lappusē iedaļā "Dānijas Revīzijas biroja piezīmes" atrodamo fragmentu, kas attiecas uz faktu informāciju, uz kuru pamatojas lēmums, ko Transporta ministrija iesniedza parlamentārajai Finanšu komitejai un kas bija juridiskais pamats, lai *Combus* ieguldītu kapitālu DKK 300 miljonu apmērā.
- (238) Revīzijas biroja ziņojuma 47. lappusē par lēmuma pamatojumu ir teikts:

"Saskaņā ar lēmumā minēto informāciju jāsaprot, ka pēc DKK 65 miljonu liela uzkrājuma iekļaušanas uzņēmuma 1998. gada pārskatos iespaids par *Combus* finansiālo stāvokli 1998. gada beigās bija pamatoti precīzs un tāpat arī pamatots sākuma punkts, lai noteiktu uzņēmumam vajadzīgā kapitāla apjomu. Bet Transporta ministrija nepaziņoja, ka finanšu informācija, saskaņā ar kuru tā noteica, ka uzkrājuma summai jābūt DKK 65 miljoniem, bija vienkārši iegūta no uzņēmuma valdes sagatavotajiem budžetiem, tāmēm un plānotajiem ietaupījumiem.

Dānijas Revīzijas birojs uzskata, ka Transporta ministrijai bija jāizvērtē iesniegtie materiāli, lai sniegtu ministram un Finanšu komitejai visu ar lēmumu saistīto būtisko informāciju. Transporta ministrijai nevajadzēja iesniegt lēmumu ar pastāvošo pamatojumu. Ņemot vērā, ka kapitāls *Combus* bija jāiegulda steidzami, alternatīvi ministrijai būtu vajadzējis uzsvērt, ka lēmuma pamatā ir tikai uzņēmuma sagatavoti vispārīgi budžeti un tāmes."

- (239) Dānijas valdība uzskata, ka tādējādi Dānijas Revīzijas birojs iebilda nevis pret ministrijas ieteikumu ieguldīt uzņēmumā kapitālu DKK 300 miljonu apmērā, bet drīzāk pret to, ka ministrija nebija uzsvērusi, ka Finanšu komitejai iesniegtā lēmuma pamatā ir *Combus* valdes sagatavoti budžeti un tāmes. Ņemot vērā, ka kapitāls bija jāiegulda steidzami, Transporta ministrijai nebija izvēles – tā varēja vienīgi ieteikt veikt kapitāla ieguldījumu, ko vajadzēja, lai izvairītos no bankrota un arī lai varētu *Combus* pārdot.
- (240) Otrkārt, Dānijas valdība norāda, ka *Danske Busvognmaend* apsvērumos visa uzmanība ir vērsta uz jautājumu par to, vai privāts ieguldītājs 1999. gadā būtu veicis līdzīgu kapitāla ieguldījumu, pamatojoties uz prognozēm, ka pietiekamus ieņēmumus no ieguldījumiem nodrošinās tikai *Combus* nākotnē gaidāmā peļņa.
- (241) Tomēr, saskaņā ar Dānijas valdības viedokli, tirgus ekonomikas ieguldītāja principa pamatā nav tikai tiešie ieņēmumi, ko pamatoti varētu gaidīt no valsts ieguldījumiem. Gluži pretēji – jāņem vērā bankrota radītie slēptie netiešie zaudējumi un negatīvā ietekme, tostarp uz turpmāko privatizācijas procesu.
- (242) Treškārt, Dānijas valdība atspēko apgalvojumu, ka bija pircēji, kas interesējās par nerentablu līgumu iegādi. Arī tad, ja šādi pircēji būtu bijuši, līgumu nodošana nozīmētu tikai to, ka nekavējoties tiktu apstiprināti līgumu radītie zaudējumi un *Combus* nāktos izjust tūlītējas, neapreķināmas finansiālas sekas.
- (243) Dānijas valdība arī nepiekrīt apgalvojumam, ka ikviens autobusu ekspluatants būtu pārņēmis nerentablos līgumus par jebkuru cenu, kas būtu augstāka par līgumu negatīvo vērtību. Tādējādi līgumus varētu pārdot tikai par negatīvu pirkuma cenu. Katrā ziņā atsevišķu līgumu un/vai atsevišķu pamatlīdzekļu vai darbības aktīvu pārdošana nebūtu ienesīgāks risinājums kā visa uzņēmuma pārdošana. Šo viedokli atbalsta Dānijas Revīzijas birojs ⁽³⁷⁾.

⁽³⁷⁾ 60. lpp.

- (244) Atsaucoties uz *Combust* sprieduma 94. punktu, *Danske Busvognmaend* apgalvo, ka uzņēmuma bankrota gadījumā citi autobusu ekspluatanti būtu varējuši īsā laikā pārņemt *Combust* transporta līgumus. Dānijas valdība atzīst to par iespējamu, bet tam nav sakara ar tiesisko novērtējumu, kura nolūks ir noteikt, vai valsts ir rīkojusies saskaņā ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principu. Tomēr šī informācija varētu izrādīties lietderīga, lai noskaidrotu, kā *Combust* bankrots ietekmētu sabiedriskā transporta pārvaldību un iespējamus transporta pakalpojumu pārtraukumus.

5.2. PĀRSTRUKTURĒŠANAS ATBALSTS

Vienreizējs atbalsts

- (245) Atbildot uz *Danske Busvognmaend* izvirzītajiem argumentiem, Dānijas valdība apgalvo, ka iebildumi par secīgiem atbalsta maksājumiem neietekmē to, vai vairāk nekā vienu atbalsta summu var uzskatīt par vienu atbalsta pasākumu, ko veido vairāk nekā viena iemaksa. Gluži pretēji – izšķirošais faktors šajā sakarā ir vispārējs novērtējums, lai noskaidrotu, vai atsevišķie atbalsta maksājumi ir saistīti laikā un nolūkā tā, ka tos var uzskatīt par vienu atbalsta pasākumu.

Pārstrukturēšanas plāns

- (246) Dānijas valdība piekrīt, ka tā nebija iesniegusi Komisijai pārstrukturēšanas plānu ne pirms kapitāla ieguldījuma DKK 300 miljonu apmērā, ne tad, kad 2000. gada novembrī tā vienojās ar *Arriva* par pārdošanas nosacījumiem.
- (247) Tomēr Dānijas valdība nepiekrīt *Danske Busvognmaend* sniegtajai Eiropas Kopienas Tiesas sprieduma interpretācijai lietā C-17/99, *Francija pret Komisiju*, proti, ka dalībvalsts nevar iesniegt Komisijai pārstrukturēšanas plānu pēc atbalsta piešķiršanas.
- (248) Dānijas valdība, pirmkārt, norāda, ka 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņēs nav noteikumu vai norādījumu par to, kad pārstrukturēšanas plāns jāiesniedz Komisijai. Vienīgais skaidrais nosacījums paredz, ka Komisija nevar apstiprināt pārstrukturēšanas atbalstu, ja nav iepriekš saņēmusi pārstrukturēšanas plānu.
- (249) Dānijas valdība uzskata, ka arī gadījumos, kad dalībvalsts īsteno Komisijai iepriekš nepaziņotu atbalsta pasākumu, Komisijai ir jāpārbauda, vai atbalsts piešķirts saskaņā ar apstiprināšanas nosacījumiem. To paredz, *inter alia*, 13. panta 2. punkts Regulā (EK) Nr. 659/1999 (turpmāk tekstā

– “Procedūras regula”). Tāpēc Dānijas valdība uzskata, ka ir pilnīgi pietiekami, ja Komisija saņem pārstrukturēšanas plānu, ko apstiprina pirms Komisijas lēmuma pieņemšanas par valsts atbalsta saderību ar kopējo tirgu.

- (250) Attiecībā uz sprieduma 43. punktu lietā C-17/99, *Francija pret Komisiju* ⁽³⁸⁾, Dānijas valdība norāda, ka saskaņā ar sprieduma 41. punktu Komisija lēmumā, kas bija prasības priekšmets, apgalvoja, ka “Francijas valdība neiesniedza Komisijai ticamu pārstrukturēšanas plānu” un ka “kopš procedūras sākuma šādu plānu Komisijai nav iesniegušas arī Francijas iestādes”.

- (251) Pēc Dānijas valdības domām Komisijas formulējums skaidri apliecina, ka uz pārstrukturēšanas plāniem attiecināmo 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu nosacījumu izpildei būtu bijis pietiekami, ja pārstrukturēšanas plāns būtu iesniegts pēc oficiālās procedūras sākšanas. Tādējādi izšķirošais faktors ir nevis pārstrukturēšanas plāna iesniegšanas laiks, bet tas, ka plāns jāiesniedz, pirms Komisija pieņem galīgo lēmumu.

- (252) Tāpēc Dānijas valdība uzskata, ka 2001. gada 8. un 23. janvāra pārstrukturēšanas plāns ir iesniegts savlaicīgi un atbilst 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu nosacījumiem.

- (253) Dānijas valdība 2007. gada februārī un aprīlī iesniegtajos dokumentos norāda, ka finanšu un darbības pārstrukturēšanas plāns bija sagatavots, kad Dānijas Parlamenta Finanšu komiteja apstiprināja 1999. gada kapitāla ieguldījumu.

Atbalsta negatīvās ietekmes mazināšana

- (254) Dānijas valdība uzskata, ka ar *Connex* noslēgtais pārdošanas darījums nenesa *Arriva* tādu peļņu, kas pārsniegtu Dānijas valdības un *Arriva* prognozes un aplēses laikā, kad *Arriva* iegādājās *Combust*.

Atbalsta stingra ierobežošana

- (255) Atbildot uz *Danske Busvognmaend* apgalvojumu, ka par pārdošanu nebija izsludināts atklāts konkurss, Dānijas valdība iebilst, ka pārdošanas process bija īpaši ilgstošs, balstīts uz konkurenci, nediskriminējošs un pārredzams un galīgā cena ievērojami neatšķīrās no sākotnējā piedāvājuma.

⁽³⁸⁾ Sk. iepriekš minēto spriedumu lietā C-17/99.

- (256) Atbildot uz apgalvojumu, ka netika veiktas neatkarīgas tirgus cenas pārbaudes, Dānijas valdība norāda, ka darījumu bija apstiprinājusi parlamentārā Finanšu komiteja, pamatojoties uz valsts finanšu konsultanta *Alfred Berg* finanšu analīzi. Dānijas valdība uzskata, ka tā ir pietiekama pārbaude. Saskaņā ar Dānijas valdības viedokli *Danske Busvognmaend* citētajos PIT sprieduma pielikuma fragmentos nav teikts, ka nebūtu veikta pārbaude par to, vai atbalsts ir stingri ierobežots.
- (257) Dānijas valdība turklāt skaidro, ka pēc pārdošanas ir publicēti trīs ar pārdošanas cenu saistīti neatkarīgi pētījumi, proti, "Ziņojums par *Combust A/S* lietas izpēti", "Juridisko konsultantu pētījums par *Combust A/S* īpašumtiesību valsts pārvaldību" un "Revīzijas biroja ziņojums".
- (258) Ievērojot iepriekš teikto, Dānijas valdība nepiekrīt apgalvojumam, ka nav veiktas ar atbalsta stingru ierobežošanu saistītas pārbaudes. *Danske Busvognmaend* atsaucēm uz sprieduma K un I pielikumu nav nekāda sakara ar jautājumu par to, vai atbalsts bija stingri ierobežots. Tomēr atsaucē skaidri apliecina, ka darījums ar *Arriva* bija noslēgts saskaņā ar projekta ekonomisko pamatojumu un pārdošanas cena atbilda tirgus cenai.
- (259) Visbeidzot, Dānijas valdība neuzskata, ka, piesaistot neatkarīgus revidentus, novērtējuma rezultāti būtu citādi vai būtu noteikta cita *Combust* akciju pārdošanas cena. Dānijas valdībai izšķirošā bija tirgus pārbaude.

6. KOMISIJAS VEIKTAIS TIESISKAIS NOVĒRTĒJUMS

6.1. ATBALSTA PASTĀVĒŠANAS NOVĒRTĒJUMS EK LĪGUMA 87. PANTA 1. PUNKTA IZPRATNĒ

- (260) EK līguma 87. panta 1. punkts nosaka: "Ja vien šis Līgums neparedz ko citu, ar kopējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".
- 6.1.1. SĀKOTNĒJAIS JAUTĀJUMS: VAI 1999. UN 2001. GADA PASĀKUMI IR VIENS PASĀKUMS VAI DIVI ATSEVIŠKI PASĀKUMI, KAS JĀVĒRTĒ SASKAŅĀ AR EK LĪGUMA 87. PANTA 1. PUNKTU?
- (261) Kā aprakstīts iepriekš, *Combust* no Dānijas valdības saņēma finansiālu atbalstu kapitāla ieguldījumā (1999. un

2001. gadā), subordinēta aizdevuma (1999. gadā), ko vēlāk konvertēja akciju kapitālā, un pircējam sniegtu garantiju veidā (2001. gadā). Tādēļ saistībā ar EK līguma 87. panta 1. punkta piemērošanu ir svarīgi noteikt, vai privatizācijas procesā attiecīgi 1999. un 2001. gadā piešķirtais finansiālais atbalsts ir uzskatāms par viena atbalsta diviem piešķirumiem vai par diviem atsevišķiem pasākumiem.

- (262) *BP Chemicals* lietā PIT ir atzinusi, ka šādā vērtējumā par noteicošajiem ir uzskatāmi šādi kritēriji:

— attiecīgo kapitāla ieguldījumu veikšanas laiks,

— to nolūks,

— uzņēmuma stāvoklis laikā, kad ir pieņemts lēmums veikt ieguldījumu ⁽³⁹⁾.

- (263) Ņemot vērā Dānijas valdības un trešo personu apsvērumus, Komisija turpmāk šajā lēmumā izvērtēs, vai šajā gadījumā ir ievēroti PIT spriedumā *BP Chemicals* lietā noteiktie kritēriji.

Pasākumu veikšanas laiks

- (264) Pasākumi ir veikti attiecīgi 1999. gada 27. maijā un 2001. gada 15. janvārī. Tātad starplaiks starp abiem lēmumiem ir aptuveni 18 mēneši.
- (265) Dānijas valdība apgalvo, ka, ņemot vērā privatizācijas procesa sarežģītību, 18 mēneši ir pamatoti īss laikposms. Šajā kontekstā tā atsaucas arī uz *BP Chemicals* lietu, kurā starplaiks starp pirmo un pēdējo atbalsta piešķirumu bija 22 mēneši.
- (266) Dānijas valdības argumenti Komisiju nepārliecina. Pirmkārt, starp *BP Chemicals* lietu un šo gadījumu pastāv būtiskas faktu atšķirības. *BP Chemicals* gadījumā valsts uzņēmums *ENI* 1992., 1993. un 1994. gadā veica trīs kapitāla ieguldījumus uzņēmumā *ENIChem*. PIT bija jāpārbauda, vai Komisija ir pareizi atzinusi, ka trešais kapitāla ieguldījums atbilst privātā ieguldītāja pārbaudei, jo bija atzīts, ka pirmie divi ieguldījumi ir valsts atbalsts. Attiecībā uz pasākumu veikšanas laiku PIT konstatēja, ka trešais kapitāla ieguldījums jau bija paredzēts pārstrukturēšanas plānā, ko *ENI* valde pieņēma 1993. gada decembrī tajā pašā dienā, kad tika veikts otrais kapitāla ieguldījums. Faktisko lēmumu par trešā kapitāla ieguldījuma atļaušanu pieņēma mazliet mazāk nekā pēc mēneša – 1994. gada janvārī.

⁽³⁹⁾ Iepriekš minētais spriedums lietā T-11/95, 171. punkts.

(267) Šajā gadījumā – gluži pretēji – nekas neliecina, ka 1999. gadā, pieņemot lēmumu par pirmo kapitāla ieguldījumu, Dānijas iestādes būtu plānojušas pārstrukturēšanas vēlākā posmā veikt otru kapitāla ieguldījumu. Gluži pretēji – pirmā kapitāla ieguldījuma apjoms bija aprēķināts ar domu, lai ar to pietiktu *Combis* ekonomiskās dzīvotspējas atjaunošanai. Lēmumu par otro kapitāla ieguldījumu pieņēma 2000. gada decembrī, kad pēc pirmā kapitāla ieguldījuma bija pagājis vairāk nekā gads un seši mēneši un bija skaidrs, ka pirmais kapitāla ieguldījums nav pietiekams.

(268) Tātad, raugoties no pasākumu veikšanas laika viedokļa, ir divi svarīgi argumenti, kas liecina, ka abi kapitāla ieguldījumi ir divi atsevišķi pasākumi:

- atšķirībā no *BP Chemicals* lietas šajā gadījumā Dānijas iestādes neplānoja veikt otru kapitāla ieguldījumu laikā, kad tās pieņēma lēmumu par pirmo kapitāla ieguldījumu;
- lēmumu par otru kapitāla ieguldījumu pieņēma, kad pēc pirmā kapitāla ieguldījuma bija pagājis gads un seši mēneši, bet *BP Chemicals* gadījumā abus pasākumus šķīra tikai viens mēnesis.

Pasākumu nolūks

(269) Dānijas valdība uzskata, ka 1999. un 2001. gada pasākumiem bija viens nolūks, proti, *Combis* pārstrukturēšana un rekapitalizācija, lai uzņēmumu varētu veiksmīgi privatizēt.

(270) Komisija šim viedoklim nepiekrīt. Iepriekš sīki izklāstītie fakti liecina, ka 1999. gadā lēmumu par kapitāla ieguldīšanu valsts pieņēma, lai izvairītos no *Combis* draudošā bankrota. Kapitāla ieguldīšanas nolūks nebija *Combis* privatizācija – kapitāls drīzāk bija jāiegulda, jo nebija izdevies *Combis* privatizācijas pirmais mēģinājums.

(271) Otrā kapitāla ieguldījuma nolūks bija *Combis* kapitāla palielināšana līdz līmenim, kas pircējam *Arriva* šķita pietiekams, lai par uzņēmumu samaksātu simbolisku cenu.

(272) Komisija atzīst, ka vienlaikus ar abiem kapitāla ieguldījumiem ir veikti pārstrukturēšanas pasākumi un ka abi kapitāla ieguldījumi ir bijuši vērsti uz to zaudējumu kompensēšanu, ko *Combis* radīja par pārāk zemu cenu noslēgtie līgumi.

(273) Komisija tomēr uzskata, ka abu kapitāla ieguldījumu galvenie nolūki bija atšķirīgi, proti, pirmo kapitāla ieguldījumu valsts veica, lai novērstu uzņēmuma bankrotu, bet otrā kapitāla ieguldījuma nolūks bija uzņēmuma sagatavošana privatizācijai.

Uzņēmuma stāvoklis pasākumu veikšanas laikā

(274) *Combis* stāvoklis pasākumu veikšanas laikā nebija ievērojami mainījies, jo uzņēmums cieta zaudējumus, ko galvenokārt radīja par tādu cenu noslēgtie sabiedrisko

pakalpojumu līgumi, par kādu uzņēmums nespēja sniegt pakalpojumus.

Secinājums: 1999. un 2001. gada pasākumi ir divi atsevišķi pasākumi

(275) Ņemot vērā pušu iesniegtos apsvērumus un piemērojot PIT argumentāciju *BP Chemicals* lietā, Komisija secina, ka divi piešķirumi saskaņā ar attiecīgi 1999. un 2001. gadā veiktajiem pārstrukturēšanas pasākumiem ir divi atsevišķi pasākumi, kas jāvērtē saskaņā ar EK līguma 87. panta 1. punktu. Šā vērtējuma pamatā ir trīs galvenie argumenti:

- laikā, kad valsts pieņēma lēmumu par 1999. gada kapitāla ieguldījumu, 2001. gada kapitāla ieguldījums nebija paredzēts. Gluži pretēji – Dānijas iestādes pieņēma, ka 1999. gada kapitāla ieguldījums ir pietiekams,
- no lēmuma par pirmo kapitāla ieguldījumu līdz lēmumam par otro kapitāla ieguldījumu pagāja gads un seši mēneši,
- pirmā kapitāla ieguldījuma nolūks bija *Combis* draudošā bankrota novēršana, bet otro kapitāla ieguldījumu valsts veica, lai *Combis* varētu privatizēt par simbolisku pozitīvu cenu.

(276) Tāpēc turpmāk tiesiskajā novērtējumā Komisija šos pasākumus analizēs kā divus dažādus pasākumus.

6.1.2. VALSTS LĪDZEKĻI UN ĪPAŠAS ATTIEKSMES KRITĒRIJS

(277) Dānija finansēja abus pasākumus no budžeta. Tātad pasākumus finansēja no valsts līdzekļiem.

(278) Pasākumi attiecas tikai uz vienu uzņēmumu – *Combis* –, tāpēc ir piemērots īpašas attieksmes princips.

6.1.3. PRIEKŠROCĪBAS ATBALSTU SAŅEMOŠAJIEM UZŅĒMUMIEM

(279) Lai pasākumus varētu uzskatīt par valsts atbalstu, tiem jānodod priekšrocības attiecīgajam uzņēmumam. Šis jautājums jāaplūko no diviem aspektiem.

- i. Pasākumi nedod priekšrocības *Combis*, ja Dānijas valdība ir rīkojusies kā privāts ieguldītājs tirgus ekonomikas apstākļos.

- ii. Pasākumi nedod priekšrocības *Combis*, ja to nolūks ir vienīgi uzņēmuma sabiedrisko pakalpojumu saistību kompensēšana un ja ir ievēroti četri *Altmark* kritēriji.

Tirgus ekonomikas ieguldītāja principa piemērošana

(280) Tirgus ekonomikas ieguldītāja principa būtība ir noteikta Komisijas paziņojumā dalībvalstīm par EK līguma 92. un 93. panta un Komisijas Direktīvas 80/723/EEK 5. panta piemērošanu valsts uzņēmumiem ražošanas nozarē (turpmāk tekstā – “paziņojums”) ⁽⁴⁰⁾. Papildus šis jēdziens precizēts EKT un PIT spriedumos ⁽⁴¹⁾.

(281) Saskaņā ar šiem tiesību aktiem un spriedumiem Komisija ņem vērā atbalstu saņemšo uzņēmumu patiesās iespējas iegūt līdzvērtīgus finanšu līdzekļus parastajā kapitāla tirgū. Par valsts atbalstu neuzskata jauna kapitāla ieguldīšanu apstākļos, kas būtu pieņemami privātam ieguldītājam, kurš darbojas parastos tirgus ekonomikas apstākļos ⁽⁴²⁾.

(282) Paziņojuma 35. punkts attiecas uz kapitāla ieguldījumiem. Tajā ir teikts, ka par atbalstu ir uzskatāmi kapitāla ieguldījumi gadījumos, kad uzņēmuma finansiālā stāvokļa un jo īpaši tā parāda struktūras un apjoma dēļ normāli ieņēmumi no ieguldītā kapitāla (dividendes vai kapitāla pieaugums) pamatotā laikposmā nav gaidāmi.

(283) Paziņojuma 39. punktā ir izklāstīti līdzīgi kritēriji attiecībā uz aizdevumiem, nosakot, ka gadījumos, kad uzņēmums, kas parastos apstākļos nevarētu iegūt finansējumu (piemēram, tāpēc, ka ir mazas izredzes, ka tas spēs aizdevumu atmaksāt), saņem nenodrošinātu aizdevumu, šāds aizdevums faktiski ir līdzvērtīgs dotāciju maksājumam un Komisija to vērtē kā dotāciju maksājumu.

(284) Tādēļ valsts ieguldītāja rīcība būtu jāsalīdzina ar varbūtējo privāta ieguldītāja rīcību, piemēram, ar tādas privātas kontrolāciju sabiedrības vai privātas uzņēmumu grupas

rīcību, kas piemēro strukturālu, vispārēju vai nozares politiku un ko piesaista izredzes uz ilgtermiņa ienesīgumu ⁽⁴³⁾. Kapitāla ieguldījums, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu izdzīvošanu īslaicīgās grūtībās nonākušam uzņēmumam, kurš attiecīgos gadījumos pēc vajadzīgo pasākumu īstenošanas spētu atgūt ienesīgumu, ne vienmēr jāuzskata par atbalstu, ja privāts ieguldītājs būtu veicis tādu pašu analīzi.

(285) Tādējādi Komisijai ir jānovērtē, vai privāts ieguldītājs un *Combus* līdzīga uzņēmuma īpašnieks būtu rīkojies tāpat kā Dānijas valdība, piešķirot attiecīgos kapitāla ieguldījumus. Ja Komisija konstatētu, ka Dānijas valdība vienā vai abos gadījumos ir rīkojusies saskaņā ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principu, pasākums vai attiecīgi abi pasākumi nebūtu uzskatāmi par valsts atbalstu EK līguma 87. panta 1. punkta izpratnē.

(286) Lēmuma par procedūras sākšanu 82. līdz 89. apsvērumā Komisija puda šaubas par to, vai privāts ieguldītājs līdzīgos apstākļos būtu rīkojies tāpat kā Dānijas valdība.

Novērtējums saskaņā ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principu – 1999. gada pasākums

(287) Dānijas valdība apgalvo, ka 1999. gada pasākumā ir ievērots tirgus ekonomikas ieguldītāja princips. Tāpēc arī par pasākumu pirms tā īstenošanas nav paziņots Komisijai.

(288) Komisija atzīmē, ka Dānija vispār nav iesniegusi ekonomisku analīzi, kas liecinātu, ka tā pamatoti varēja gaidīt, ka šajā pasākumā tās ieņēmumi no ieguldītā kapitāla būs salīdzināmi ar ieņēmumiem, kādus autobusu nozarē gaidītu privāts ieguldītājs.

(289) Komisija turklāt atzīmē, ka Dānijas valdības finanšu konsultants *Alfred Berg* 1998. gada novembra un 1999. gada aprīļa paziņojumā ir paudis bažas, ka gadījumā, ja Dānija nolemtu saglabāt *Combus* īpašumtiesības, lai pēc kapitāla ieguldījuma uzņēmumu pārstrukturētu, “nav garantijas, ka valsts ieguldījumiem būs pozitīva atdeve”. Arī Dānijas parlamenta 1999. gada maijā pieņemtajā lēmumā, kas atļauj palielināt kapitālu, ir apšaubīta iespēja, ka valsts spēs atgūt kapitālu, ko tā gatavoja ieguldīt *Combus*.

⁽⁴⁰⁾ OV C 307, 13.11.1993., 3. lpp. Sk. arī 1984. gada septembra biļetenā publicēto agrāko 1984. gada 17. septembra Komisijas paziņojumu dalībvalstīm par valsts iestāžu īpašumā esošu uzņēmumu kapitālu.

⁽⁴¹⁾ Spriedums lietā C-482/99, Francija pret Komisiju (*Stardust*), 2002, ECR I-4397, 56. punkts. Sk. arī ģenerālvokāta *Geelhoed* atzinumu apvienotajās lietās C-328/99 un C-399/00, *Itālija un Sim 2 Multimedial* pret Komisiju, 2003, ECR I-4035.

⁽⁴²⁾ Spriedums apvienotajās lietās 296/82 un 318/82, *Nīderlande un Leuwarder Papierwarenfabriek* pret Komisiju, 1985, ECR 809, 17. punkts.

⁽⁴³⁾ Spriedums lietā C-305/89, *Itālija pret Komisiju (Alfa Romeo)*, 1991, ECR I-1603, 20. punkts.

- (290) Komisija secina, ka Dānija nav sniegusi pārliecinošus pierādījumus, kas apliecinātu, ka valsts pamatoti varēja gaidīt, ka tās ieņēmumi no ieguldītā kapitāla būs salīdzināmi ar ieņēmumiem, kādus būtu vēlējies saņemt privāts ieguldītājs.
- (291) Runājot par "grupas novērtējumu" saskaņā ar iepriekš minēto judikatūru (spriedumu Lietā 303/88), Komisija neizslēdz, ka valsts vai valsts uzņēmumi var segt kāda meitasuzņēmuma zaudējumus, lai tas varētu izbeigt darbību saskaņā ar visizdevīgākajiem nosacījumiem, ja tie var pierādīt, ka saistītās izmaksas, ko tie uzņemas, ir mazākas nekā ekonomiskie zaudējumi, kurus tie būtu cietuši, īstenojot citus attīstības modeļus. Piemēram, Komisija ir piemērojusi šo argumentāciju 196. līdz 216. punktā Lietas C 53/2003, *ABX* ⁽⁴⁴⁾, spriedumā, kur tā ir ņēmusi vērā izmaksas, ko ar savu darbību sedza pārējie grupas uzņēmumi, kuru uzņēmējdarbība bija tieši saistīta ar grūtībās nonākušā meitasuzņēmuma darbību, turklāt bija faktiski pierādīta saistība starp meitasuzņēmuma slēgšanu un ietekmi uz pārējiem grupas uzņēmumiem. Komisija uzskata, ka šoreiz šī argumentācija nav piemērojama, jo Dānijas iestādes nav pierādījušas, ka *Combus* saimnieciskā darbība būtu tik cieši saistīta ar pārējām valsts saimnieciskās darbības jomām (jo īpaši citu uzņēmumu īpašnieka statusā, kuru īpaša saistība ar *Combus* nav pierādīta), lai nonāktu pie šāda secinājuma. Trūkstot citiem argumentiem, Komisija jo īpaši nav pārliecināta, ka *Combus* liktenis būtu ievērojami ietekmējis citu valsts uzņēmumu novērtējumu, kura pamatā parasti ir katra atsevišķā uzņēmuma rādītāji.
- (292) Komisiju nepārliecina arī argumentācija, ka *Combus* bankrots būtu nācis par sliktu valsts kā ieguldītāja reputācijai un pārmērīgi apdraudējis valsts privatizācijas programmu, izraisot šaubas par bijušo civildienesta ierēdņu drošību darba tirgū. Runājot par pirmo apgalvojumu, mērķtiecīgi ieguldītāji reizēm secina, ka nerentabla darbība jāizbeidz; runājot par otru apgalvojumu, arguments, ka valstij bija jāmaksā civildienesta ierēdņiem par pāreju uz privātiem līgumiem un turklāt jāturpina segt izmaksas, lai nodrošinātu ierēdņiem pastāvīgu darbu, šķiet diezgan pretrunīgs.

Novērtējums saskaņā ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principu – 2001. gada pasākums

- (293) Attiecībā uz 2001. gada pasākumu Komisija atzīmē, ka pēc *Arriva* sākotnējā piedāvājuma 2000. gada rudenī Dānijas valdība ir izvērtējusi dažādos Dānijai pieejamos *Combus*

attīstības variantus, proti, pakāpenisku likvidāciju piecos gados, darbības turpināšanu sešus gadus ar izdevīgākiem līgumiem, darbības turpināšanu vienu gadu bez parādu refinansēšanas, tūlītēju bankrotu un *Arriva* pirkšanas piedāvājumu. Šā pētījuma rezultāti, ar kuriem var iepazīties šā lēmuma 5. tabulā, liecina, ka darbības turpināšana vienu gadu neapšaubāmi bija pievilcīgākais variants (pozitīva vērtība DKK 71 miljons), kam sekoja pakāpeniska likvidācija piecos gados (DKK – 331 miljons) un darbības turpināšana sešus gadus ar jauniem, izdevīgākiem līgumiem (DKK – 315 miljoni). Pārdošanas vērtība saskaņā ar *Arriva* sākotnējo piedāvājumu bija DKK – 390 miljoni.

- (294) Nav informācijas, ka Dānijas valdība būtu atkārtojusi šo izvērtējumu pēc tam, kad *Arriva* piedāvāja izdevīgākus nosacījumus. Ņemot vērā, ka 2001. gada pasākumā Dānijas valdības ieguldītā summa, proti, DKK 140 miljoni kopā ar neierobežotām garantijām un ierobežotām garantijām DKK 58,9 miljonu apmērā, ir ievērojami lielāka nekā pētījumā izvērtētajā pirmajā variantā, Komisija uzskata, ka, pieņemot lēmumu par 2001. gada pasākumu, Dānijas iestādes nevarēja pamatoti gaidīt, ka privāts ieguldītājs būtu rīkojies tāpat.
- (295) Komisija noraida argumentus attiecībā uz grupas novērtējumu un Dānijas valdības tēla aizsardzību to pašu iemeslu dēļ, kas minēti saistībā ar 1999. gada pasākumiem.
- (296) Attiecībā uz 2001. gada pasākumu Komisija secina, ka privāts ieguldītājs nebūtu rīkojies tāpat kā Dānijas valdība.

Altmark judikatūras piemērošana

- (297) Saskaņā ar *Altmark* spriedumu "šis noteikums neattiecas uz valsts subsīdijām, kuru nolūks ir nodrošināt regulārus pilsētas, piepilsētas vai reģionālus transporta pakalpojumus, ja šīs subsīdijas ir uzskatāmas par atbalstu saņemtajiem uzņēmumiem piešķirtu kompensāciju par pakalpojumiem, ko tie sniedz, lai izpildītu sabiedrisko pakalpojumu saistības" ⁽⁴⁵⁾. Šajā sakarā EKT ir definējusi četrus nosacījumus, kas jāievēro, lai valsts subsīdijas varētu atzīt par "sabiedrisko pakalpojumu saistību kompensāciju".
- (298) Taču *Combus* spriedumā PIT ir paziņojusi, ka šajā gadījumā vismaz viens no šiem nosacījumiem nav ievērots, jo faktori, uz kuriem pamatojās pārstrukturēšanas pasākuma summas aprēķins, nebija objektīvi un pārredzami noteikti pirms sabiedrisko pakalpojumu līgumu noslēgšanas ⁽⁴⁶⁾.

⁽⁴⁴⁾ Komisijas 2005. gada 7. decembra Lēmums 2006/947/EK par valsts atbalstu, ko piešķir Beļģija, atbalstot *ABX Logistics* (OV L 383, 28.12.2006., 21. lpp.).

⁽⁴⁵⁾ *Altmark* spriedums, 95. punkts.

⁽⁴⁶⁾ *Combus* spriedums, 98. punkts.

- (299) Tādējādi attiecībā uz Dānijas valdības īstenoto *Combus* pārstrukturēšanas pasākumu *Altmark* judikatūru nevar piemērot ⁽⁴⁷⁾.

Secinājums: priekšrocību pastāvēšana

- (300) Tādējādi gan 1999. gada, gan 2001. gada pasākums deva *Combus* ekonomiskas priekšrocības.

6.1.4. IETEKME UZ TIRDZNIECĪBU UN KONKURENCI KOPIENĀ

- (301) Turklāt, lai pasākumu varētu uzskatīt par atbalstu, tam ir jārada konkurences traucējumi un jāiespaido tirdzniecība starp dalībvalstīm.

- (302) Šajā sakarā, pirmkārt, jāievēro, ka valsts subsīdijas, ko piešķir uzņēmumam, kurš sniedz tikai vietējus vai reģionālus transporta pakalpojumus un nesniedz transporta pakalpojumus ārpus izcelsmes valsts, tomēr var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm.

- (303) *Altmark* spriedumā Tiesa ir atzinusi, ka gadījumā, “[j]a dalībvalsts piešķir valsts subsīdijas kādam uzņēmumam, šā uzņēmuma sniegto transporta pakalpojumu apjoms šā iemesla dēļ var saglabāties vai palielināties tādējādi, ka citās dalībvalstīs reģistrētiem uzņēmumiem ir mazākas iespējas sniegt transporta pakalpojumus attiecīgās dalībvalsts tirgū (šajā sakarā sk. 19. punktu spriedumā lietā 102/87, Francija pret Komisiju, 1988, ECR 4067; 26. punktu spriedumā lietā C-305/89, Itālija pret Komisiju, 1991, ECR I-1603, un 40. punktu spriedumā lietā Spānija pret Komisiju)” ⁽⁴⁸⁾.

- (304) Vairākas dalībvalstis no 1995. gada ir sākušas vienpusēji atvērt dažus transporta tirgus konkurencei, ļaujot tajos ieņākt citās dalībvalstīs reģistrētiem uzņēmumiem, līdz ar to virkne uzņēmumu jau piedāvā pilsētas, piepilsētas vai reģionālus transporta pakalpojumus dalībvalstīs, kas nav to izcelsmes valstis ⁽⁴⁹⁾.

- (305) Dānijā 1990. gadā sāktā autobusu satiksmes tirgus ierobežojumu atcelšana ir mainījusi autobusu satiksmes pakalpojumu tirgu no rezervēta tirgus uz konkurencei atvērtu tirgu. Gan Dānijas, gan citi ES uzņēmumi, kas vēlas sniegt pakalpojumus, var piedalīties reģionālo valsts pārvaldes iestāžu un vietējo pašvaldību izsludinātajos konkursos. Līdzīgi noteikumi ir spēkā citās dalībvalstīs – piemēram, *Arriva* darbojas arī Zviedrijā un Nīderlandē.

- (306) Vienlaikus ar autobusu satiksmes tirgus liberalizāciju Dānijā un pārējās dalībvalstīs Kopienas līmenī ir stājusies spēkā Direktīva 92/50/EEK, saskaņā ar kuru dalībvalstīm ir pienākums izsludināt konkursus par autobusu satiksmes sabiedrisko pakalpojumu līgumiem. Nemot vērā Direktīvu 92/50/EEK, EKT *Concordia* lietā ir atzinusi, ka sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanas procedūru koordinācija Kopienas līmenī ir vajadzīga, lai likvidētu šķēršļus pakalpojumu un preču brīvai aprītei ⁽⁵⁰⁾.

- (307) Tā kā autobusu satiksmes tirgus Kopienā ir daļēji liberalizēts, jo vairākas dalībvalstis ir pieņēmušas vienpusējus lēmumus par autobusu satiksmes tirgus atvēršanu, vienlaikus stājoties spēkā Direktīvai 92/50/EEK, tirgū starp pakalpojumu sniedzējiem valda konkurence.

- (308) Līdz ar to pārstrukturēšanas pasākums var uzlabot *Combus* un tā pircēja stāvokli tirgū attiecībā pret konkurentiem ES, tādējādi iespaidojot gan konkurenci starp uzņēmumiem, gan tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.1.5. SECINĀJUMS: VALSTS ATBALSTA PASTĀVĒŠANA

- (309) Komisija secina, ka pārstrukturēšanas pasākums ir valsts atbalsts EK līguma 87. panta 1. punkta izpratnē.

6.2. NOVĒRTĒJUMS PAR ATBALSTA SADERĪBU AR KOPĒJO TIRGU

6.2.1. ATBALSTA SADERĪBA AR KOPĒJO TIRGU

- (310) Saskaņā ar EK līguma 87. panta 1. punktu valsts atbalsts principā nav saderīgs ar kopējo tirgu. Šajā gadījumā valsts atbalsts tomēr varētu būt saderīgs ar kopējo tirgu saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1191/69 vai EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kā noteikts 1999. gada Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai. Citi saderīguma noteikumi šajā gadījumā nav piemērojami.

6.2.2. NOVĒRTĒJUMS PAR 1999 UN/VAI 2001. GADA PASĀKUMA SADERĪBU SASKAŅĀ AR REGULU (EEK) Nr. 1191/69

- (311) Lēmumā par procedūras sākšanu (90. līdz 96. apsvērumā) īsumā ir izklāstīts, kāpēc pārstrukturēšanas atbalstu, ko Dānijas valsts ir piešķirusi *Combus*, nevar uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu saskaņā ar EK līguma 73. pantu un Regulu (EEK) Nr. 1169/91. Komisijas argumentāciju šajā jautājumā nav apstrīdējusi ne Dānijas valdība, ne trešās personas.

⁽⁴⁷⁾ *Combus* spriedums, 99. punkts.

⁽⁴⁸⁾ *Altmark* spriedums, 78. punkts.

⁽⁴⁹⁾ *Altmark* spriedums, 79. punkts.

⁽⁵⁰⁾ Sk., *inter alia*, 56. punktu spriedumā lietā C-513/99, *Concordia Bus Finland* pret *Helsingin kaupunki* un *HKL-Bussliikenne*.

(312) Tāpēc, pamatojoties uz lēmumā par procedūras sākšanu minētajiem iemesliem, Komisija secina, ka pārstrukturēšanas pasākumu nevar uzskatīt par saderīgu ar kopējo tirgu saskaņā ar EK līguma 73. pantu un Regulu (EEK) Nr. 1191/69.

6.2.3. NOVĒRTĒJUMS PAR 1999. GADA PASĀKUMA SADE-
RĪBU SASKAŅĀ AR EK LĪGUMA 87. PANTA 3. PUNKTA
C) APAKŠPUNKTU

(313) Saskaņā ar EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu par saderīgu ar kopējo tirgu var uzskatīt "atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pret-runā kopīgām interesēm".

(314) Pamatojoties uz šo pantu, Komisija ir pieņēmusi pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai. Sākotnējās pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai Komisija pieņēma 1994. gadā ⁽⁵¹⁾. Jaunu pamatnostādņu variantu pieņēma 1999. gadā ⁽⁵²⁾, bet pēdējais pamatnostādņu variants pieņemts 2004. gadā ⁽⁵³⁾.

(315) Saistībā ar šo pamatnostādņu piemērošanu *ratione temporis* 2004. gada pamatnostādņu 103. un 104. punktā ir teikts attiecībā uz nepaziņotu atbalstu:

"ja atbalsta daļa vai viss atbalsts ir piešķirts pēc pamatnostādņu publikācijas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, Komisija izskata, vai ir saderīgs ar kopējo tirgu jebkāds glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsts, kas piešķirts bez tās atļaujas un tādēļ ir pretrunā ar Līguma 88. panta 3. punktu".

(316) Komisijas 1999. gada pamatnostādņu 100. un 101. punkta saturs neatšķiras no 2004. gada pamatnostādņēm.

(317) *Combus* 1999. gadā piešķirtais atbalsts ir nepaziņots atbalsts. Tas ir piešķirts pirms 1999. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā. Tāpēc 1999. gada pasākumam piemēro 1994. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādnes.

(318) Komisijas 1994. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.2.2. iedaļā ir izklāstīti šādi nosacījumi pārstrukturēšanas atbalsta atļaušanai:

— **pārstrukturēšanas plāns:** pārstrukturēšanas atbalsts jāsaista ar dzīvotspējīgu uzņēmuma pārstrukturēšanas/atveseļošanas programmu, kas jāiesniedz Komisijai, norādot visu būtisko informāciju,

— **ekonomiskā dzīvotspēja:** jāatjauno uzņēmuma dzīvotspēja,

— **pasākumi, lai mazinātu atbalsta negatīvo ietekmi uz konkurentiem:** jāveic pasākumi, lai, cik iespējams, mazinātu atbalsta negatīvo ietekmi uz konkurentiem,

— **samērīgums:** atbalstam jābūt samērīgam attiecībā uz pārstrukturēšanas izmaksām un ieguvumiem,

— **gada ziņojums un uzraudzība:** iesniedzot gada ziņojumus, attiecīgajai dalībvalstij jādod Komisijai iespēja pārliecināties, ka uzņēmums pienācīgi īsteno pārstrukturēšanas plānu,

— **vienreizēja atbalsta nosacījums:** pārstrukturēšanas atbalstu piešķir tikai vienu reizi.

Pārstrukturēšanas plāns un ekonomiskā dzīvotspēja

(319) Attiecībā uz pārstrukturēšanas plānu 1994. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.2.2.A punktā ir minētas šādas prasības:

"Saskaņā ar nosacījumu *sine qua non* ikvienam pārstrukturēšanas plānam mērenā termiņā ir jāatjauno uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēja un uzņēmums jāatveseļo, pamatojoties uz realistiskiem pieņēmumiem par turpmākiem darbības apstākļiem. Pārstrukturēšanas atbalsts tādēļ ir jāsaista ar dzīvotspējīgu pārstrukturēšanas/atveseļošanas programmu, kas jāiesniedz Komisijai, norādot visu būtisko informāciju. Plānam samērīgā laikposmā ir jāatjauno uzņēmuma konkurētspēja. Dzīvotspējas uzlabošana jāpānāk galvenokārt ar iekšējiem pasākumiem, kas ietverti pārstrukturēšanas plānā, un uz ārējiem faktoriem, piemēram, cenu un pieprasījuma pieaugumu, kurus uzņēmums nevar ietekmēt, var pamatoties tikai tad, ja izdarītās tirgus prognozes ir vispārārtzītas. Veiksmīgai pārstrukturēšanai ir jāizbeidz darbības, kas turpinātu nest strukturālus zaudējumus.

Lai izpildītu dzīvotspējas nosacījumu, pārstrukturēšanas plānā jāparedz, ka uzņēmums pēc pārstrukturēšanas spēs segt visas izmaksas, tostarp amortizācijas un finanšu izdevumus, un gūt vismaz tādu kapitāla peļņu, lai pārstrukturētajā uzņēmumā vairs nebūtu jāiegulda valsts kapitāls un tas pats saviem spēkiem varētu konkurēt tirgū."

⁽⁵¹⁾ OV C 368, 23.12.1994., 12. lpp.

⁽⁵²⁾ OV C 288, 9.10.1999., 2. lpp.

⁽⁵³⁾ OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.

(320) Pirms kapitāla ieguldījuma 1999. gadā *Kromann & Münter* bija iesniedzis Dānijas valdībai plānu, kas ļautu panākt *Combus* finansiālu atveseļošanu, un *Combus* vadība bija sagatavojusi darbības pārstrukturēšanas plānu, kas bija oficiāli formulēts KPMG paziņojumā. Tā kā Dānija tolaik uzskatīja, ka tās lēmumā bija ievērots privātā ieguldītāja princips, tā neiesniedza šos dokumentus Komisijai.

(321) Saistībā ar *Combus* pārstrukturēšanas plānu un ekonomisko dzīvotspēju procedūras gaitā ir radušies divi jautājumi:

— *Danske Busvognmaend* uzskata, ka pirmā kapitāla ieguldījuma laikā 1999. gadā pārstrukturēšanas plāns nebija pieejams. Turklāt *Danske Busvognmaend* apgalvo, ka pārstrukturēšanas plānu nevar sagatavot ar nokavējumu;

— vai ir izpildīti 1994. gada pamatnostādņēs izklāstītie nosacījumi par pārstrukturēšanas plānu?

Pārstrukturēšanas plāna pieejamība

(322) Komisija uzskata, ka, runājot par pārstrukturēšanas plāna pieejamību, ir jānošķir plāna faktiskā pastāvēšana un tā iesniegšana Komisijai.

(323) **Pārstrukturēšanas plāna faktiskā pastāvēšana.** EKT spriedumā lietā *Francija pret Komisiju* ir teikts, ka pārstrukturēšanas atbalsta piešķirējas dalībvalsts iestāžu rīcībā, “kad tās piešķir strīdīgo atbalstu, bija jābūt [Glābsanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu] prasībām atbilstošam pārstrukturēšanas plānam⁽⁵⁴⁾”. Šajā gadījumā tas nozīmē, ka vēlākais laikā, kad Dānija 1999. gadā veica pirmo kapitāla ieguldījumu, tās rīcībā bija jābūt 1994. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasībām atbilstošam pārstrukturēšanas plānam.

(324) Kā aprakstīts iepriekš, 1999. gada kapitāla ieguldījuma pamatā bija aplēses par *Combus* vajadzīgo kapitālu un pārstrukturēšanas plāns, ko bija sagatavojusi juridiskā firma *Kromann & Münter* un *Combus* vadība. Pārstrukturēšanas plāns paredzēja, ka *Combus* 2001. gadā atgūs ekonomisko

dzīvotspēju, ja uzņēmumā ieguldīs kapitālu DKK 300 miljonu apmērā un ja tā vadība īstenos paredzētos pārstrukturēšanas pasākumus. Pamatojoties uz šo pārstrukturēšanas plānu, Dānijas Transporta ministrija sagatavoja 1999. gada 27. maija konfidenciālo lēmumu, kas atļāva veikt kapitāla ieguldījumu.

(325) Komisija secina, ka Dānija piešķir pārstrukturēšanas atbalstu *Combus* tikai pēc tam, kad Dānijas valdībai bija pieejams pārstrukturēšanas plāns. Atliek atbildēt uz jautājumu, vai šis pārstrukturēšanas plāns atbilst 1994. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasībām.

(326) **Pārstrukturēšanas plāna iesniegšana Komisijai.** Dānijas valdība ir pareizi norādījusi, ka EKT iesniegtajos argumentos lietā *Francija pret Komisiju* Komisija apgalvoja, ka “*Francijas valdība neiesniedza Komisijai ticamu pārstrukturēšanas plānu*” un ka “*kopš procedūras sākuma šādu plānu Komisijai nav iesniegušas arī Francijas iestādes*”⁽⁵⁵⁾. No šā argumenta, ko Tiesa nav apstrīdējusi, izriet, ka pārstrukturēšanas plānam jābūt pieejamam Komisijai vēlākais dienā, kad Komisija pieņem lēmumu.

(327) Šajā gadījumā Dānijas iestādes 2007. gada aprīlī ir iesniegušas Komisijai pavisam četrus paziņojumus – 1999. gada 26. aprīļa, 1999. gada 15. maija un divus 1999. gada 18. maija paziņojumus. Trīs no šiem paziņojumiem bija sagatavojis *Kromann & Münter*, bet vienu KPMG. Dānijas iestādes uzskata trīs *Kromann & Münter* paziņojumus par finanšu pārstrukturēšanas plānu, bet KPMG paziņojumu par darbības pārstrukturēšanas plānu.

Pārstrukturēšanas plāna atbilstība 1994. gada pamatnostādņēm

(328) Dānijas valdība ir paziņojusi Komisijai, ka četri iesniegtie *Kromann & Münter* un KPMG paziņojumi ir pārstrukturēšanas plāns, kas atbilst 1994. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu prasībām.

(329) Komisija atzīmē, ka KPMG paziņojumā ir vienkārši atkārtoti *Combus* valdes un vadības nodomi saskaņā ar 1998. gada novembra un 1999. gada aprīļa lēmumu. KPMG norāda, ka nav veicis budžeta analīzi, bet pamatojies uz *Combus* apsvērumiem. Citiem vārdiem sakot, KPMG nebija pārbaudījis, vai apsvērumi, uz kuriem tas pamatojās, bija reāli. Tāpēc Komisija uzskata, ka pārstrukturēšanas plāns neatbilst nosacījumam, kas paredz, ka plāns jāpagatavo, “pamatojoties uz reāliem apsvērumiem”, jo Dānijas valdība nebija pārbaudījusi, vai apsvērumi ir reāli.

⁽⁵⁴⁾ Spriedums lietā C-17/99, *Francija pret Komisiju*, 2001, ECR, I-02481, 46. punkts.

⁽⁵⁵⁾ Spriedums lietā C-17/99, *Francija pret Komisiju*, 2001, ECR, I-2481, 41. punkts.

- (330) Turklāt Komisija atzīmē, ka KPMG paziņojumā ir analizētas tikai dažas *Combust* darbības jomas un analīzes pamatā nav atsevišķi autobusu satiksmes līgumi, bet rezumējoši pieņēmumi par autobusu satiksmes pakalpojumu apgabaliem. Līdz ar to pārstrukturēšanas plāns nav visaptverošs, jo aptver tikai daļu no *Combust* darbības jomām, un nav pietiekami sīki izstrādāts, jo tā pamatā nav atsevišķi autobusu satiksmes līgumi, kas veido *Combust* uzņēmējdarbības pamatu.
- (331) Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka piedāvātie pārstrukturēšanas pasākumi nav sadalīti pa autobusu satiksmes pakalpojumu apgabaliem un ka atsevišķiem pārstrukturēšanas pasākumiem nav noteikti atsevišķi taupības mērķi. Turklāt revidenti nebija pārbaudījuši, vai uzņēmuma vadības plānotie izmaksu ietaupījumi ir realitiski.
- (332) Trijos finanšu pārstrukturēšanas dokumentos vispār nav aplūkota uzņēmuma darbības pārstrukturēšana. Līdz ar to tie nevar kompensēt KPMG paziņojuma trūkstošās daļas.
- (333) Ņemot vērā šos apsvērumus, Komisija secina, ka minētie četri dokumenti, ko Dānija iesniedza kā pārstrukturēšanas plānu, neatbilst 1994. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu nosacījumiem par pārstrukturēšanas plānu.
- (337) Saistībā ar šo pamatnostādņu piemērošanu *ratione temporis* 2004. gada pamatnostādņu 103. un 104. punktā ir teikts attiecībā uz paziņotu atbalstu:
- “[p]aziņojumus, ko Komisija reģistrējusi pirms 2004. gada 10. oktobra, izskata saskaņā ar tiem kritērijiem, kas ir spēkā paziņošanas brīdī”.
- (338) Komisijas 1999. gada pamatnostādņu 100. un 101. punkta saturs neatšķiras no 2004. gada pamatnostādņēm.
- (339) *Combust* 2001. gadā piešķirtais atbalsts ir paziņots atbalsts. Tas piešķirts pirms 2004. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā un pēc 1999. gada pamatnostādņu stāšanās spēkā. Tāpēc 2001. gada pasākumam piemēro 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādnes.
- (340) Komisijas 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.2. iedaļā ir izklāstīti šādi nosacījumi pārstrukturēšanas atbalsta atļaušanai:

— uzņēmumam jābūt uzskatāmam par grūtībās nonākušu uzņēmumu šo pamatnostādņu nozīmē,

— jāatjauno uzņēmuma dzīvotspēja. Tādēļ atbalsta piešķiršanas nosacījums ir īstenot pārstrukturēšanas plānu, kas jāapstiprina Komisijai. Pārstrukturēšanas plāns uzņēmumam jāīsteno pilnīgi,

— jāveic pasākumi, lai, cik iespējams, mazinātu atbalsta negatīvo ietekmi uz konkurentiem,

— atbalsts maksimāli jāierobežo, un atbalsta saņēmējam jāizdara nozīmīgs ieguldījums,

— iesniedzot gada ziņojumus, attiecīgajai dalībvalstij jānodod Komisijai iespēja pārliecināties, ka uzņēmums pienācīgi īsteno pārstrukturēšanas plānu,

— pārstrukturēšanas atbalstu piešķir tikai vienu reizi.

Secinājums par 1999. gada pasākumu

- (334) Pamatnostādņu prasībām atbilstošs pārstrukturēšanas plāns ir pārstrukturēšanas atbalsta apstiprināšanas *nosacījums sine qua non*. Tāpēc, neaplūkojot pārējos kritērijus, Komisija secina, ka 1999. gada pasākumu nevar apstiprināt, pamatojoties uz 1994. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņēm.

6.2.4. NOVĒRTĒJUMS PAR 2001. GADA PASĀKUMA SADE RĪBU SASKAŅĀ AR EK LĪGUMA 87. PANTA 3. PUNKTA C) APAKŠPUNKTU

- (335) Saskaņā ar EK līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu par saderīgu ar kopējo tirgu var uzskatīt “atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pret-runā kopīgām interesēm”.
- (336) Pamatojoties uz šo pantu, Komisija ir pieņēmusi pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai. Sākotnējās pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai Komisija pieņēma 1994. gadā⁽⁵⁶⁾. Jaunu pamatnostādņu variantu pieņēma 1999. gadā⁽⁵⁷⁾, bet pēdējais pamatnostādņu variants pieņemts 2004. gadā⁽⁵⁸⁾.

Combust kā grūtībās nonācis uzņēmums

- (341) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija ir atzinusi, ka *Combust* bija grūtībās nonācis uzņēmums 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē. Ne Dānijas valdība, ne *Danske Busvognmaend* šo atzinumu nav apstrīdējuši. Tādējādi Komisija secina, ka *Combust* bija grūtībās nonācis uzņēmums.

⁽⁵⁶⁾ Sk 51. piezīmi.

⁽⁵⁷⁾ Sk 52. piezīmi.

⁽⁵⁸⁾ Sk 53. piezīmi.

Pārstrukturēšanas plāns un uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

(342) Pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanas nosacījums ir īstenot *pārstrukturēšanas plānu*, kas attiecībā uz visiem atsevišķajiem atbalsta pasākumiem jāapstiprina Komisijai. Pārstrukturēšanas atbalsts tādēļ ir jāsaista ar dzīvotspējīgu pārstrukturēšanas plānu, ko uzņemas īstenot attiecīgā dalībvalsts ⁽⁵⁹⁾.

(343) Pārstrukturēšanas plānā jo īpaši:

— jāietver tirgus pētījums,

— jāizklāsta apstākļi, kas radījuši uzņēmuma grūtības, tā nodrošinot iespēju novērtēt, vai piedāvātie pasākumi ir piemēroti. Tam jāļauj uzņēmumam pāriet uz jaunu struktūru, kas tam dod ilgtermiņa dzīvotspējas perspektīvu un ļauj darboties saviem spēkiem,

— jāraksturo apgrozījums, kas uzņēmumam pēc pārstrukturēšanas ļautu segt visas izmaksas, tostarp amortizācijas un finanšu izdevumus. Paredzētajai kapitāla peļņai jābūt pietiekamai, lai pārstrukturētais uzņēmums pats saviem spēkiem varētu konkurēt tirgū.

(344) Dānijas valdība 2001. gada 8. un 23. janvārī ir nosūtījusi Komisijai *Combust* pārstrukturēšanas plānu (sīkāku aprakstu sk. II daļā).

(345) Pievērsoties 2001. gada pārstrukturēšanas plānam un *Combust* ekonomiskajai dzīvotspējai, lēmumā par procedūras sākšanu Komisija puda šaubas par *Combust* ekonomisko dzīvotspēju.

(346) Šajā sakarībā 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu 31. līdz 34. punktā ir teikts, ka pārstrukturēšanas plānam “mērenā termiņā ir jāatjauno uzņēmuma dzīvotspēja uz ilgu laiku, pamatojoties uz reāliem apsvērumiem par turpmākiem darbības apstākļiem,” un ka “[d]zīvotspējas uzlabošana jāpanāk galvenokārt ar iekšējiem pasākumiem, kas ir pārstrukturēšanas plānā, un uz ārējiem faktoriem, piemēram, cenu un pieprasījuma svārstībām, kurus uzņēmēj sabiedrība nevar jūtami ietekmēt, var pamatoties tikai tad, ja izdarītās tirgus prognozes ir vispāratzītas”. Pārstrukturēšanai ir “jāizbeidz darbības, kas turpinātu nest strukturālus zaudējumus pat pēc pārstrukturēšanas”.

⁽⁵⁹⁾ Pamatnostādņu 31. un 32. punkts.

(347) *Danske Busvognmaend* uzskata, ka *Combust* kā valsts uzņēmums nebija ekonomiski dzīvotspējīgs un varēja par tādu kļūt tikai pēc tā pārdošanas *Arriva*.

(348) *Combust* spriedumā PIT ir atzinusi: “jāuzskata, ka *Combust* dzīvotspēja saskaņā ar minēto pantu [t.i., EK līguma 87. pantu] un Pamatnostādņēm Komisijas argumentācijā ir nopietni apšaubīta, tomēr Komisija nav uzskatījusi, ka tai būtu jāklieš šīs šaubas, jo EK līguma 73. pants tai šķita pietiekams juridisks pamats, lai atļautu attiecīgo atbalstu. Tā kā uz šo pantu tādā veidā tomēr nevar pamatoties [...], apstrīdētajā lēmumā atļautais maksājums DKK 300 miljonu apmērā vairs nav uzskatāms par likumīgi atļautu. [...] Tādējādi *Combust* dzīvotspēju nevar uzskatīt par atzītu” ⁽⁶⁰⁾.

(349) Šīs šaubas, ko Komisija ir izklāstījusi arī lēmumā par procedūras sākšanu (106. līdz 109. punktā), bija saistītas ar to, ka Komisija nebija atzinusi *Combust* ekonomisko dzīvotspēju bez tās valsts atbalsta daļas, ko tā sākotnējā lēmumā bija atļāvusi kā sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju. Ievērojot PIT lēmumu, ka šo atbalstu nevarēja atļaut kā sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju, tā secināja, ka *Combust* ekonomiskā dzīvotspēja sākotnējā lēmumā vairs nav atzīta.

(350) Kā Dānijas valdība pareizi norāda, PIT nav veikusi pārstrukturēšanas plāna ekonomisko analīzi, lai atceltu Komisijas sākotnējo lēmumu. Gluži pretēji – argumentācija ir formāla un loģiska: tā kā Komisija sākotnējā lēmumā bija nonākusi pie secinājuma par ekonomisko dzīvotspēju, pamatojoties uz to atbalsta daļu, ko tā bija atļāvusi saskaņā ar EK līguma 73. pantu (DKK 328 miljoni) kā sabiedrisko pakalpojumu līgumu kompensāciju, un tā kā PIT bija atzinusi, ka šo atbalsta daļu saskaņā ar šo juridisko pamatu nevarēja atļaut, tā secināja, ka šī atbalsta daļa vairs nav uzskatāma par likumīgi atļautu un ka līdz ar to argumentācijai, kas bija jābūt pie secinājuma par ekonomisko dzīvotspēju, vairs nav loģiska pamata.

(351) Sākotnējā lēmumā Komisija DKK 328 miljonus no DKK 490 miljoniem bija uzskatījusi par sabiedrisko pakalpojumu kompensāciju un tikai DKK 162 miljonus par pārstrukturēšanas atbalstu ⁽⁶¹⁾. Pamatojoties uz šo novērtējumu, Komisija bija nonākusi pie sekojoša secinājuma.

⁽⁶⁰⁾ *Combust* Spriedums, 114. un 115. punkts.

⁽⁶¹⁾ Sk. sākotnējā lēmuma 7. tabulu, kur, kā skaidrots iepriekš, šie skaitļi izteikti nevis kā reālā vērtība, bet kā 2001. gada tīrā pašreizējā vērtība.

"Nemot vērā jau apspriestos pārstrukturēšanas pasākumus un valsts atbalstu saskaņā ar Regulu 1191/69, varētu uzskatīt, ka *Combust* atgūs dzīvotspēju. Tomēr formāli šī dzīvotspēja neatbilst pamatnostādņēm, jo ir atkarīga no cita valsts atbalsta".

(352) Šajā lēmumā Komisija 1999. un 2001. gada pasākumus uzskata par diviem atsevišķiem pasākumiem. Iepriekšējā iedaļā ir atzīts, ka 1999. gada pasākums, proti, kapitāla palielinājums DKK 200 miljonu apmērā un subordinētais aizdevums DKK 100 miljonu apmērā, ir no *Combust* atgūstams nelikumīgs un nesaderīgs valsts atbalsts. Līdz ar to *Combust* nevarēja atsaukties uz šo summu, lai pierādītu, ka spēs atjaunot ekonomisko dzīvotspēju.

(353) Arī tad, ja 1999. un 2001. gada pasākumos paredzētā atbalsta kopsumma ⁽⁶²⁾ varbūt būtu ļāvusi *Combust* no 2006. gada atgūt ekonomisko dzīvotspēju (sk. iepriekš 7. tabulā attēlotās apgrozījuma un peļņas prognozes), ekonomiskās dzīvotspējas atjaunošanas izredzes kļūst nereālas, ja *Combust* ir jāatmaksā Dānijas valdībai DKK 300 miljonus kā nelikumīgs un nesaderīgs valsts atbalsts.

(354) Komisija secina, ka arī tad, ja saskaņā ar 2001. gadā iesniegto pārstrukturēšanas plānu *Combust* būtu spējis no 2006. gada atgūt ekonomisko dzīvotspēju, šīs izredzes bija kļuvušas nereālas pēc tam, kad 1999. gada pasākumi bija atzīti par nelikumīgu un nesaderīgu valsts atbalstu.

(355) Komisija secina, ka pārstrukturēšanas plāns nenodrošina *Combust* ekonomisko dzīvotspēju, jo tā pamatā ir kļūdainais pieņēmums, ka *Combust* nav jāatmaksā Dānijas valdībai 1999. gadā saņemtais nelikumīgais un nesaderīgais valsts atbalsts.

Izvairīšanās no pārmērīgiem konkurences traucējumiem

(356) Komisijas 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu 35. līdz 39. punktā ir izklāstīti šādi nosacījumi:

"c) Izvairīšanās no pārmērīgiem konkurences traucējumiem

(35) Ir jāveic pasākumi, lai cik iespējams mazinātu atbalsta negatīvo ietekmi uz konkurentiem. Ja to nevar panākt, tad jāuzskata, ka atbalsts ir "pretrunā vispārējām interesēm" un tādēļ nav saderīgs ar kopējo tirgu.

(62) Sk. sākotnējā lēmuma 7. tabulu, kur, kā skaidrots iepriekš, šie skaitļi izteikti nevis kā reālā vērtība, bet kā 2001. gada tirā pašreizējā vērtība.

(36) Šis nosacījums parasti ierobežo uzņēmuma klātbūtni attiecīgā tirgū vai tirgos pēc tam, kad pārstrukturēšana ir beigusies.

[..]

(37) Uzņēmuma klātbūtnes obligāta ierobežošana vai mazināšana attiecīgā(-os) tirgū(-os) ir kompensācijas faktors par labu konkurentiem. Tam būtu jābūt samērīgam ar atbalsta negatīvo ietekmi uz konkurenci un jo īpaši – uzņēmuma relatīvo nozīmīgumu tā tirgū vai tirgos. Komisija noteiks ierobežojumu vai samazinājuma apjomu, pamatojoties uz pārstrukturēšanas plānam pievienoto tirgus pētījumu un, ja process ir sāksis, pamatojoties uz ieinteresēto pušu sniegto informāciju. Uzņēmuma klātbūtne ir jāsamazina, izmantojot pārstrukturēšanas plānu un tam pievienotos nosacījumus.

[..]

(39) Kompensācijas pasākumiem var būt dažāda forma atkarībā no tā, vai uzņēmums darbojas vai nedarbojas tirgū, kurā ir jaudas pārpalikumi. [..] Ja [..] tirgū, ko apkalpo atbalsta saņēmējs, nav ražošanas jaudu strukturāla pārpalikuma visā Kopienā vai visā EEZ, Komisija tomēr apsver, vai nav vajadzīgi kompensācijas pasākumi. Ja šādi kompensācijas pasākumi ietver attiecīgā uzņēmuma jaudas samazināšanu, vajadzīgo samazinājumu var sasniegt, atdalot aktīvus vai filiāles. Komisijai būs jāizskata dalībvalstu piedāvātie kompensācijas pasākumi neatkarīgi no to formas un jānosaka, vai tie ir pietiekami, lai mīkstinātu atbalsta iespējamo negatīvo ietekmi uz konkurenci. Apsverot vajadzīgos kompensācijas pasākumus, Komisija ņem vērā tirgus stāvokli un jo īpaši tā izaugsmes pakāpi un pieprasījuma apmierināšanas pakāpi."

(357) Lēmumā par procedūras sākšanu (110. līdz 115. apsvērumā) Komisija šaubījās, vai šajā gadījumā īpaši apstākļi ļauj neveikt pasākumus, lai mazinātu atbalsta negatīvo ietekmi uz konkurentiem.

(358) Komisija jo īpaši pieļāva iespēju, ka *Combust* varētu pārdot dažus sabiedrisko pakalpojumu līgumus. *Combust* sabiedrisko pakalpojumu līgumu termiņi pakāpeniski beidzās. Līdz 2003. gada beigām bija jābeidzas aptuveni 50 % (līgumu vērtības ziņā) līgumu termiņam. Pēdējā līguma termiņš beidzās 2006. gadā.

(359) Lēmumā par procedūras sākšanu (113. apsvērumā) Komisija uzsvēra, ka ir svarīgi novērtēt iespējamo pārmērīgo ietekmi uz konkurenci *ex tunc*, t. i., pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanas laikā.

(360) Šajā sakarībā Komisija ir apgalvojusi, ka *Combis* būtu varējis izbeigt sabiedrisko pakalpojumu līgumus saskaņā ar 14. panta 4. punktu Regulā (EEK) Nr. 1191/69 un ka tas varētu būt piemērots kompensācijas pasākums.

(361) Atbildē uz sākotnējo vēstuli Dānija noliedz šādu iespēju. Minētajā 14. panta 4. punktā ir teikts:

“Katrs uzņēmums, kas plāno pārtraukt sabiedrībai nepārtraukti un regulāri sniegtus transporta pakalpojumus, kuri nav paredzēti līgumā vai sabiedrisko pakalpojumu saistībā, vai ieviest būtiskas pārmaiņas šajos pakalpojumos, par to paziņo attiecīgās dalībvalsts kompetentām iestādēm, vēlākais, trīs mēnešus iepriekš. Kompetentās iestādes var izlemt atteikties no šāda paziņojuma pieprasīšanas. Šis noteikums neskar citas attiecīgajā valstī pieņemtas procedūras attiecībā uz transporta pakalpojumu pārtraukšanas vai pārmaiņu tiesību piešķiršanu”⁽⁶³⁾.

(362) Tādējādi saskaņā ar 14. panta 4. punktu var pārtraukt sniegt tikai tos transporta pakalpojumus, kas nav paredzēti līgumu sistēmā vai noteiktajā sabiedrisko pakalpojumu saistību sistēmā. Šīs lietas fakti skaidri liecina, ka *Combis* līgumi bija paredzēti līgumu sistēmā⁽⁶⁴⁾. Ja *Combis* būtu vienpusēji izbeidzis ar pašvaldībām un reģionālajām iestādēm noslēgtos sabiedrisko pakalpojumu līgumus, šīs iestādes būtu vērsušās tiesā ar civilprasībām.

(363) Komisija secina, ka Dānijas valdības arguments par to, ka *Combis* nevarēja izbeigt noslēgtos līgumus saskaņā ar 14. panta 4. punktu, ir pamatots.

(364) Tomēr Komisija piebilst, ka *Combis* acīmredzami būtu varējis pārdot sabiedrisko pakalpojumu līgumus, jo *Arriva* pārdeva aptuveni 50 % līgumu *Connex* tikai dažus mēnešus pēc *Combis* iegādes.

(365) Pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanas laikā Dānijas valdība nelika *Combis* cedēt nevienam sabiedrisko pakalpojumu līgumu – uzņēmums varēja paturēt visus noslēgtos līgumus. No Dānijas valdības finanšu konsultanta *Alfred Berg*

sagatavotajiem paziņojumiem izriet, ka valdība tā rīkojās ar nolūku, jo cerēja uz augstāku *en bloc* pārdošanas cenu.

(366) Lietas izvērtējumu neietekmē tas, ka pēc 50 % *Combis* aktīvu pārdošanas *Connex* 2001. gada maijā *Combis* faktiski tika sadalīts divās daļās. Lēmumā par izmeklēšanas procedūras sākšanu Komisija jau ir skaidrojusi, ka šo sašķelšanu nevar uzskatīt par pietiekamu kompensācijas pasākumu⁽⁶⁵⁾, jo saskaņā ar pārdošanas līguma noteikumiem *Arriva* nebija juridiska pienākuma pārdot daļu aktīvu. Turklāt Komisija atzīmē, ka aktīvu pārdošana notika nevis saskaņā ar atklātu, pārredzamu un godīgu procedūru, bet *Arriva* un *Connex* ekskluzīvu sarunu rezultātā.

(367) Komisija secina, ka Dānija nav veikusi nekādas kompensācijas pasākumus, lai izvairītos no pārmērīgiem konkurences traucējumiem, lai gan šajā ziņā tai bija vismaz viena iespēja, proti, tā varēja pārdot vismaz daļu *Combis* sabiedrisko pakalpojumu līgumu konkurentiem saskaņā ar atklātu, pārredzamu un godīgu procedūru.

(368) Ņemot vērā, ka *Combis* pārdošanas laikā *Combis* un *Arriva* piederēja ievērojama tirgus daļa Dānijas autobusu satiksmes pakalpojumu tirgū, Komisija uzskata, ka pilnīgais kompensācijas pasākumu trūkums Dānijas autobusu satiksmes pakalpojumu tirgū ir radījis pārmērīgus konkurences traucējumus. Tāpēc Komisija uzskata, ka 2001. gada pasākums neatbilst 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādņu 35. līdz 39. punktā izklāstītajiem nosacījumiem.

Secinājums par 2001. gada pasākumu nesaderību

(369) Komisija secina, ka 2001. gada pasākumi neatbilst vismaz diviem no 1999. gada Pārstrukturēšanas pamatnostādnēs izklāstītajiem nosacījumiem, proti, nosacījumam par “ekonomisko dzīvotspēju” un nosacījumam par “izvairīšanos no pārmērīgiem konkurences traucējumiem”.

(370) Tāpēc nav vajadzības analizēt pārējos nosacījumus, lai secinātu, ka 2001. gada pasākumi nav saderīgi ar kopējo tirgu.

6.3. SECINĀJUMS: 1999. GADA UN 2001. GADA PASĀKUMI IR NESADERĪGS VALSTS ATBALSTS

(371) Komisija uzskata, ka 1999. gada pasākums un 2001. gada pasākums, ko Dānija ir īstenojusi *Combis* labā, saskaņā ar Līguma noteikumiem nav saderīgi ar kopējo tirgu.

⁽⁶³⁾ Komisijas pasvītrojums.

⁽⁶⁴⁾ *Combis* spriedums, 78. un turpmākie punkti, jo īpaši 88. punkts.

⁽⁶⁵⁾ Sk. lēmuma par procedūras sākšanu 110. apsvērumu.

7. ATBALSTA ATGŪŠANA

(372) Regulas (EK) Nr. 659/1999 14. pants paredz:

“Kad nelikumīga atbalsta gadījumos tiek pieņemti negatīvi lēmumi, Komisija izlemj, ka attiecīgā dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu atbalstu no saņēmēja (turpmāk – “atgūšanas lēmums”). Komisija neprasa atbalsta atgūšanu, ja tas būtu pretrunā ar kādu Kopienas tiesību vispārēju principu.”

(373) Tāpēc jāpārbauda, vai šajā gadījumā atbalsta atgūšana nebūtu pretrunā kādam Kopienas tiesību vispārējam principam. Šajā gadījumā rodas jautājums, vai Komisijas sākotnējais lēmums, ar kuru tā apstiprināja 1999. gada un 2001. gada pasākumus, nevarēja radīt *Combis* tiesības uz tiesisko palīdzību.

(374) Komisija 2005. gada 2. marta Lēmumā 2005/786/EK par Vācijas uzņēmumam *Chemische Werke Piesteritz* piešķirto valsts atbalstu ⁽⁶⁶⁾ ir noteikusi, ka gadījumos, kad pozitīvs Komisijas lēmums noteiktajā termiņā ir apstrīdēts un PIT to ir atcēlusi, Kopienas tiesību vispārējie principi un jo īpaši tiesiskās noteiktības un tiesiskās palīdzības princips neizslēdz atbalsta atgūšanu.

(375) Pretējā gadījumā Kopienas tiesu veiktā Kopienas iestāžu pieņemto tiesību aktu tiesiskuma kontrole saskaņā ar EK līguma 220. pantu, 230. panta pirmo daļu un 233. pantu kļūtu neefektīva.

(376) Nelikumīgais un nesaderīgais atbalsts jāatgūst no uzņēmumiem, kas no tā guvuši faktisku labumu ⁽⁶⁷⁾. Šajā gadījumā ir skaidrs, ka viens no atbalsta saņēmējiem bija *Combus*, kas turpina pastāvēt.

(377) Rodas jautājums, vai pienākums atmaksāt atbalstu būtu jāpaplašina, attiecinot to uz citiem uzņēmumiem. Šajā gadījumā *Combus* akcijas pārdeva uzņēmumam *Arriva Denmark a/s*, un *Combus* kļuva par 100 % *Arriva Denmark a/s* meitasuzņēmumu.

(378) Pēc šā darījuma *Combus* ir pārdevis visus tā uzskaitē esošos aktīvus un saistības citam *Arriva Denmark a/s* 100 % meitasuzņēmumam *Arriva Scandinavia a/s* apmaiņā pret vienu *Arriva Scandinavia* akciju ar nominālo vērtību DKK 1 000. Pēc šā darījuma *Arriva Scandinavia a/s* ir pārdevis apmēram 50 % *Combus* aktīvu *Connex*.

(379) Tātad pēc nelikumīgā un nesaderīgā atbalsta piešķiršanas ir noslēgts viens akciju darījums un vēl divi aktīvu darījumi. Turpmākajos punktos ir izklāstīts, kā šie darījumi ietekmē atbalsta atgūšanu.

7.1. ARRIVA DENMARK A/S UN DĀNIJAS VALSTS AKCIJU DARĪJUMS

(380) Eiropas tiesas ir sniegušas dažus norādījumus par nosacījumiem, kādos pienākums atmaksāt atbalstu jāpaplašina, attiecinot uz citiem uzņēmumiem, kas nav nelikumīgā un nesaderīgā atbalsta sākotnējie saņēmēji. Runājot par tāda uzņēmuma akciju nodošanu, kam jāatmaksā nelikumīgs un nesaderīgs atbalsts (akciju darījumiem), EKT ir noteikusi, ka šāda uzņēmuma akciju pārdošana trešai personai neietekmē atbalsta saņēmēja pienākumu atmaksāt šādu atbalstu ⁽⁶⁸⁾. Ja ir iespējams konstatēt, ka akciju pircējs par šā uzņēmuma akcijām ir samaksājis tirgū valdošo cenu, nevar uzskatīt, ka tas būtu guvis labumu no priekšrocībām, kas varētu būt valsts atbalsts ⁽⁶⁹⁾.

(381) Šajā gadījumā *Combus* pārdošana *Arriva Denmark a/s* bija šāds akciju darījums. Tāpēc rodas jautājums, vai *Arriva Denmark a/s* par *Combus* samaksāja tirgus cenu.

(382) Šajā kontekstā Komisija pirmām kārtām atzīmē, ka pirms pārdošanas bija izsludināts pārredzams, atklāts un nediskriminējošs publisks konkurss un *Arriva Denmark a/s* bija iesniedzis izdevīgāko piedāvājumu. Tā ir pirmā pārlicinotā pazīme, kas liecina, ka *Arriva Denmark a/s* par *Combus* ir samaksājis tirgus cenu.

(383) Turklāt Komisija ir lūgusi neatkarīgu finanšu ekspertu *Ecorys Netherlands BV* (turpmāk tekstā – “*Ecorys*”) noteikt *Combus* finansiālo vērtību laikā, kad to iegādājās *Arriva Denmark a/s*. Šajā uzdevumā *Ecorys Netherlands BV* ir sadarbojies ar neatkarīgu Dānijas transporta konsultantu firmu *Cowi a/s*.

(384) *Ecorys* sagatavotā novērtējuma ziņojuma pamatā ir uzņēmumu vērtēšanas praksē ierastā diskontētās naudas plūsmas metode. *Ecorys* ir noteicis *Combus* 2001. gada 1. janvāra vērtību, pamatojoties uz informāciju, kas tolaik bija pieejama pircējam, t. i., *Arriva Denmark a/s*. Šajā informācijā jo īpaši ietilpst pēc *Arriva Denmark a/s* pieprasījuma sagatavotie padziļinātās izpētes ziņojumi un informācija, kas padziļinātās izpētes laikā bija pieejama datu telpā.

(385) *Ecorys* ir analizējis trīs attīstības variantus: pesimistisko, bāzes un optimistisko variantu. Šie varianti īsumā ir šādi.

⁽⁶⁶⁾ OV L 296, 12.11.2005., 19. lpp.

⁽⁶⁷⁾ Spriedums lietā C-303/88, *Itālija pret Komisiju*, 1991, ECR I-1433, 57. punkts, un spriedums lietā C-277/00, *Vācija pret Komisiju*, 2004, ECR I-3925, 75. punkts.

⁽⁶⁸⁾ Iepriekš minētais spriedums lietās C-328/99 un C-399/00, 83. punkts.

⁽⁶⁹⁾ Iepriekš minētais spriedums lietā C-277/00, 80. punkts.

“Bāzes variantā pieņemts, ka *Combus* apgrozījuma līmenis ir stabils, darbības efektivitāte nedaudz – par vienu procentu gadā – uzlabojas un uzņēmums iegulda līdzekļus, lai aizstātu novecojušos autobusus (8 gadus vecus pilsētas autobusus, 12 gadus vecus pārējos autobusus). Bankas piekrīt nodrošināt 50 procentus vajadzīgā finansējuma.

Pesimistiskajā variantā stabili saglabājas uzņēmuma tirgus daļa, bet *Combus* nespēj iegūt jaunus līgumus un apgrozījums samazinās. Rezultātā jauni ieguldījumi nav vajadzīgi, jo novecojušos autobusus aizstāj liekie autobusi. Turklāt šajā variantā ir pieņemts, ka bankas piekrīt nodrošināt tikai 25 procentus vajadzīgā finansējuma.

Optimistiskajā variantā pieņemts, ka aizdevēji darījuma dienā piekrīt norakstīt uzņēmuma parākus DKK 340 miljonu apmērā. Tirgus daļa īslaicīgi palielinās, pateicoties konkursa kārtībā iegūtiem līgumiem Ārhusas un Odenses reģionā, un, tā kā stabili saglabājas uzņēmuma tirgus daļa, apgrozījums nedaudz – par vienu procentu gadā – pieaug. *Combus* spēj uzlabot darbības rādītājus līdz nozares standartiem, tāpēc pieaug darbības efektivitāte un samazinās izmaksas. Jāiegulda līdzekļi, lai aizstātu novecojušos autobusus un paplašinātu autobusu parku. Bankas piekrīt nodrošināt 50 procentus vajadzīgā finansējuma.”

- (386) *Ecorys* novērtējuma ziņojumā atsevišķi aplūkota *Combus* uzņēmuma vērtība un pamatkapitāla vērtība. Uzņēmuma vērtība ir *Combus* kā uzņēmuma vērtība, pieņemot, ka tā finansēšana ir efektīva (analogu uzņēmumu līmenī). Pamatkapitāla vērtība atbilst *Combus* akciju vērtībai saskaņā ar faktisko finansējumu. Attiecībā uz uzņēmuma vērtību *Ecorys* secina:

“Analīze rāda, ka *Combus* kā uzņēmuma vērtība 2001. gada janvārī bija no mīnus DKK 567 miljoniem [pesimistiskajā variantā] līdz plus DKK 1 297 miljoniem [optimistiskajā variantā], bet visticamāk DKK 426 miljoni [bāzes variantā].

Tas liecina, ka *Combus* kā uzņēmums ir dzīvotspējīgs, ja pieņem, ka tā finansēšana ir efektīva (analogu uzņēmumu līmenī), lai gan jāievēro daži nosacījumi, lai uzņēmums sasniegtu plānotos ienākumus. Nosacījumi ir šādi.

1. *Combus* jāsaglabā vismaz salīdzināms apgrozījuma līmenis – tas nav neiespējami, ja ņem vērā, ka *Combus* tolaik bija tirgus līderis. Vēlams, lai uzņēmuma atsevišķie līgumi būtu rentabli, bet tas nav obligāts priekšnoteikums, jo peļņas optimizācijas galvenais princips ir robežieņēmumu pārsvars pār robežizmaksām. Līguma rentabilitāte jāvērtē saskaņā ar šo ekonomikas principu. Šā novērtējuma pamatā esošais pētījums neietver šādu analīzi.

2. Otrs nosacījums – *Combus* jāuzlabo darbības efektivitāte, lai tā vairāk tuvotos nozares standartiem. Arī tas nav neiespējami, ja ņem vērā neseno uzņēmuma darbības statusa maiņu, kas palielina uzņēmuma darbības elastīgumu un ļauj samazināt izmaksas.”

- (387) Attiecībā uz pamatkapitāla vērtību *Ecorys* secina:

“*Combus* akciju vērtība tolaik [t.i., 2001. gada 1. janvārī] bija no mīnus DKK 845 miljoniem [pesimistiskajā variantā] līdz plus DKK 140 miljoniem [optimistiskajā variantā], bet visticamāk mīnus DKK 543 miljoni [bāzes variantā].

Pamatkapitāla vērtība bija ievērojami zemāka par uzņēmuma vērtību galvenokārt tāpēc, ka attiecībā uz uzņēmuma vērtību ir pieņemts, ka finansēšana ir efektīva. Taču *Combus* uzņēmējdarbības straujās izaugsmes finansēšana bija ļoti neefektīva, proti, tās pamatā lielā mērā bija aizdevumi, novedot pie tādas aizņēmumu un pašu līdzekļu attiecības, kas bija ļoti tālu no nozares standartiem.”

- (388) *Arriva Denmark a/s* iegādājās *Combus* par negatīvu pirkuma cenu DKK 340 miljonu apmērā. Tātad *Arriva* piekrita maksāt cenu, kas par DKK 203 miljoniem pārsniedza visticamāko uzņēmuma vērtību. *Ecorys* izsaka pieņēmumus par *Arriva* motivāciju un secina sekojošo.

“Acīmredzot *Arriva* bija pārliecināts, ka spēs panākt uzņēmuma darbības uzlabojumus un saglabāt apgrozījuma līmeni, pārsniedzot visticamāko uzņēmuma vērtību, kas saskaņā ar šo pētījumu ir mīnus DKK 534 miljoni. Jādomā, ka *Arriva* cerēja uz sinerģiju peļņu, kas šajā pētījumā nav aplūkota.”

- (389) Ņemot vērā iepriekš teikto, Komisija secina, ka *Combus* akciju pircējs *Arriva Denmark a/s* par akcijām samaksāja vismaz valdošo tirgus cenu. Līdz ar to nevar uzskatīt, ka tas būtu guvis labumu no priekšrocībām, ko varētu uzskatīt par valsts atbalstu.

7.2. COMBUS UN ARRIVA SCANDINAVIA A/S AKTĪVU DARĪJUMS

- (390) EKT uzskata, ka atbalsta atgūšanas rīkojumu var paplašināt, attiecinot uz trešo uzņēmumu, ja šis uzņēmums ir izveidots, lai apietu atgūšanas rīkojumu⁽⁷⁰⁾. Raksturīgi apiešanas gadījumi ir tādi, kuros pārņemšana neatspoguļo saimniecisko loģiku, vienīgi nolūku padarīt atgūšanas rīkojumu nederīgu⁽⁷¹⁾. Kā norāda EKT, “par šādu gadījumu var

⁽⁷⁰⁾ Iepriekš minētais spriedums lietā C-277/00, 86. punkts.

⁽⁷¹⁾ Spriedums lietā C-415/03, Komisija pret Grieķiju (*Olympic Airways*), 2005, ECR I-3875, un iepriekš minētais spriedums apvienotajās lietās C-328/99 un C-399/00, 69. punkts

runāt, ja pēc Komisijas izmeklēšanas vai lēmuma par kādu uzņēmumu, uz kuru attiecas darbības nepārtrauktības princips, to pašu personu kontrolē esošs cits uzņēmums pārņem šā uzņēmuma aktīvus un saistības par cenu, kas ir zemāka par tirgus cenu, vai izmantojot nepārredzamas procedūras. Šādu darījumu var noslēgt, lai aktīviem nevārētu piemērot Komisijas lēmumu un attiecīgā saimnieciskā darbība varētu turpināties nenoteiktu laiku” (⁷²).

(391) Ja Komisija konstatē, ka aktīvu darījuma nolūks ir apiet valsts atbalsta atgūšanu, tai jāpieprasa, lai atgūšana neaprobežotos ar sākotnējo uzņēmumu, bet tiktu paplašināta, attiecinot uz uzņēmumu, kas turpina sākotnējā uzņēmuma darbību, izmantojot pārņemtos ražošanas līdzekļus, ja noteikti pārņemšanas elementi norāda uz saimnieciskās darbības nepārtrauktību abu uzņēmumu starpā. Lai noskaidrotu, vai ir notikusi atgūšanas rīkojuma apiešana, izmanto objektīvu kritēriju kopumu, kas ietver pārņemšanas nolūku (aktīvi un saistības, darbaspēka nepārtrauktība, apkopotī aktīvi utt.), nodošanas cenu, pārņemšanā uzņēmuma un sākotnējā uzņēmuma akcionāru vai īpašnieku identitāti, nodošanas laiku (pēc izmeklēšanas sākuma, pēc procedūras sākuma vai pēc galīgā lēmuma pieņemšanas) un, visbeidzot, darījuma saimniecisko loģiku (⁷³).

(392) PIT to ir apstiprinājusi 2009. gada 1. jūlijā pieņemtajā spriedumā Lietā T-291/06 *Operator ARP* pret Komisiju (⁷⁴), kurā ir teikts, ka to saimniecisko vienību loka, kas ir solidāri atbildīgas par atbalsta atmaksu, paplašināšana ir pamatojama tikai tad, ja aktīvu nodošana rada atbalsta atgūšanas rīkojuma neizpildes risku, un jo īpaši tad, ja pēc aktīvu nodošanas atbalsta sākotnējais saņēmējs paliek par “tukšu čaulu”, no kuras nav iespējams atgūt nelikumīgo atbalstu.

(393) Saskaņā ar Komisijas paziņojumu “Ceļā uz Komisijas lēmumu efektīvu izpildi, kuros dalībvalstīm tiek uzdots atgūt nelikumīgu un nesaderīgu valsts atbalstu” (⁷⁵), ciktāl atbalsts nav atgūts pilnā apmērā, attiecīgā dalībvalsts nedrīkst pieļaut nekādu aktīvu nodošanu, ko neveic pēc tirgus nosacījumiem un/vai ko organizē tā, lai apietu atgūšanas lēmumu.

(394) Tādēļ, piemērojot šos kritērijus, ir jāpārbauda, vai *Combus* un *Arriva Scandinavia a/s* aktīvu darījuma nolūks nebija apiet atgūšanas lēmumu.

(395) Komisija atzīmē, ka visu aktīvu un saistību nodošana notika saskaņā ar uzņēmuma darbības nepārtrauktības principu un starp diviem uzņēmumiem, ko kontrolē viens un tas pats mātesuzņēmums *Arriva Denmark*. Turklāt nodošana notika deviņas dienas pēc Dānijas valsts un *Arriva Denmark a/s* akciju darījuma.

(396) Lai gan šīs pazīmes ir būtiskas šajā kontekstā, Komisija atzīmē, ka darījuma noslēgšanas laikā Komisija bija pieņēmusi lēmumu neiebildst pret paziņotajiem pasākumiem.

(397) Tāpēc tolaik varbūtība, ka Komisija varētu pieņemt atgūšanas lēmumu, bija tīri hipotētiska.

(398) Turklāt *Arriva* budžetā nebija uzkrājumu iespējamu valsts atbalsta atgūšanas prasību apmierināšanai un iespējamās valsts atbalsta atgūšanas prasības nav minētas ne Dānijas valdības un *Arriva Denmark* akciju nolīgumā, ne ar *Combus* un *Arriva Scandinavia* aktīvu darījuma saistītajā pārdošanas līgumā, lai gan tajos ir sniegts izsmelošs visu pārējo ar tiesvedību saistīto risku uzskaitījums.

(399) Visbeidzot, jāatzīmē, ka laikā, kad valsts piešķīra *Combus* kapitāla ieguldījumus, jau bija atzīts, ka *Combus* iekļaušana citā tirgus uzņēmumā ir labākais veids, lai samazinātu izmaksas un veiktu efektivitātes uzlabošanas pasākumus, ko *Combus* pastāvīgi nespēja īstenot. Tā pārstrukturēšanas plāna pilnīga īstenošana, kuru Dānija iesniedza Komisijai laikā, kad tā paziņoja par kapitāla ieguldījuma otro piešķirumu, un kura pamatā bija, *inter alia*, efektivitātes uzlabošana un izmaksu samazinājums, bija iespējama, galvenokārt pateicoties *Combus* darbības iekļaušanai *Arriva* uzņēmējdarbībā, turklāt tas bija loģiski, raugoties no *Arriva* viedokļa, ja ņem vērā attiecīgo uzņēmējdarbības veidu (tīklu nozares) un iespējamās apjomradītos ietaupījumus. Tādēļ aktīvu darījums notika gandrīz uzreiz pēc akciju darījuma.

(400) Ievērojot iepriekš teikto un ņemot vērā šīs lietas ļoti īpašos apstākļus, Komisija uzskata, ka nav pietiekamu pazīmju, lai varētu apgalvot, ka aktīvu darījuma nolūks bija apiet atgūšanas rīkojumu.

(401) Šo secinājumu nostiprina tas, ka pārdošanas nolīgumu noslēgšanas laikā Dānijas iestādes konsultējās ar Komisiju par saistību klauzulu, kuru tās gatavojās ieviest un saskaņā ar kuru Dānijas valdībai būtu jāsniedz *Arriva* garantijas attiecībā uz iespējamām ar *Combus* saistītām valsts iestāžu

(⁷²) Iepriekš minētais spriedums apvienotajās lietās C-328/99 un C-399/00, 69. punkts.

(⁷³) Komisijas 1999. gada 2. jūnija Lēmums 2000/536/EK par uzņēmumam *Seleco SpA* piešķirto valsts atbalstu (OV L 227, 7.9.2000., 24. lpp.), 116. un 117. apsvērums. Šajā sakarā attiecībā uz PIT kontroli pār to, kā Komisija piemēro šos kritērijus, sk. spriedumu lietā T-318/00, *Freistaat Thüringen* pret Komisiju, 2005, ECR II-4179.

(⁷⁴) Vēl nav izziņots.

(⁷⁵) OV C 272, 15.11.2007., 4. lpp.

(piemēram, konkurences iestāžu un ES Komisijas) prasībām. Tomēr Komisija ieteica Dānijas iestādēm pagaidīt līdz galīgā lēmuma pieņemšanai un tikai tad turpināt pārdošanas procesu ⁽⁷⁶⁾.

- (402) Līdz ar to Komisija uzskata, ka nav pamata paplašināt atgūšanas rīkojumu, attiecinot to uz *Arriva Scandinavia*.

7.3. ARRIVA SCANDINAVIA A/S UN CONNEX AKTĪVU DARĪJUMS

- (403) Komisijas rīcībā nav arī informācijas, ka cena, ko *Connex* samaksāja *Arriva Scandinavia* par aktīviem, bija zemāka par tirgus cenu. Var pieņemt, ka šī cena, par kuru bija vienojušies divi privāti tirgus uzņēmumi, atbilda tirgus cenai. Līdz ar to nav pamata paplašināt atgūšanas rīkojumu, attiecinot to uz *Connex*.
- (404) Nobeigumā Komisija secina, ka nelikumīgais un nesaderīgais atbalsts jāatgūst no *Combis*,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, ko Dānijas Karaliste ir īstenojusi 1999. un 2001. gadā kapitāla palielinājuma, subordinēta aizdevuma un garantiju veidā, nav saderīgs ar kopējo tirgu.

2. pants

1. Dānijas Karaliste veic visus vajadzīgos pasākumus, lai atgūtu no *Combis* 1. pantā minēto tā rīcībā nelikumīgi nodoto atbalstu.
2. Par atgūstamajām summām aprēķina procentus, sākot no dienas, kad tās nodotas saņēmēja rīcībā, līdz to faktiskās atgūšanas dienai.

3. Procentus aprēķina pēc salikto procentu formulas saskaņā ar V nodaļu Regulā (EK) Nr. 794/2004 ⁽⁷⁷⁾ un Komisijas Regulu (EK) Nr. 271/2008 ⁽⁷⁸⁾, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 794/2004.

3. pants

1. Šā lēmuma 1. pantā minētā atbalsta atgūšana ir tūlītēja un efektīva.
2. Dānijas Karaliste nodrošina šā lēmuma īstenošanu četros mēnešos no tā paziņošanas dienas.

4. pants

1. Divos mēnešos no šā lēmuma paziņošanas Dānijas Karaliste iesniedz Komisijai šādu informāciju:
 - a) no saņēmēja atgūstamā kopējā summa (sākotnējā summa ar atgūšanas procentiem);
 - b) šā lēmuma izpildes nodrošināšanai veikto un plānoto pasākumu sīks apraksts;
 - c) dokumenti, kas apliecina, ka saņēmējam ir pieprasīts atmaksāt atbalstu.
2. Dānijas Karaliste informē Komisiju par šā lēmuma īstenošanai pieņemto valsts pasākumu norisi, līdz 1. pantā minētais atbalsts ir atgūts. Pēc Komisijas pieprasījuma Dānijas Karaliste nekavējoties sniedz informāciju par šā lēmuma izpildes nodrošināšanai veiktajiem un plānotajiem pasākumiem. Turklāt tā sniedz sīku informāciju par atbalsta summām un atgūšanas procentiem, kas jau atgūti no saņēmēja.

5. pants

Šis lēmums ir adresēts Dānijas Karalistei.

Briselē, 2009. gada 13. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Antonio TAJANI

⁽⁷⁶⁾ Kopš ir stājies spēkā Komisijas 2007. gada paziņojums par atgūšanu (sk. iepriekš), šādi gadījumi vairs nav iespējami. Paziņojumā ir teikts: "Tādas komercsabiedrības privatizēšanas gadījumā, kura saņēma valsts atbalstu, ko Komisija atzinusi par saderīgu, dalībvalsts var paredzēt saistību klauzulu privatizācijas līgumā, lai aizsargātu komercsabiedrības pircēju pret risku, ka sākotnējo Komisijas lēmumu, ar kuru apstiprināts atbalsts, Kopeņu tiesas apstrīd un tas tiek aizstāts ar Komisijas lēmumu, kurā pieprasīts atgūt minēto atbalstu no saņēmēja. Šādā klauzulā var paredzēt tās cenas korigēšanu, ko pircējs samaksā par privatizēto komercsabiedrību, lai pienācīgi ievērotu jaunās atgūšanas saistības."

⁽⁷⁷⁾ OV L 140, 30.4.2004., 1. lpp.

⁽⁷⁸⁾ OV L 82, 25.3.2008., 1. lpp.