

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 13. júla 2009

o pomoci na reštrukturalizáciu pre COMBUS AS

[oznámené pod číslom K(2009) 4538]

(Iba dánske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2009/973/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s vyššie uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

- (1) Listom z 30. novembra 2000 dánske orgány notifikovali svoj zámer poskytnúť finančnú podporu štátnej autobusovej spoločnosti Combust A/S (ďalej len „Combust“) v spojení s jej predajom spoločnosti Arriva Denmark A/S (ďalej len „Arriva“).
- (2) Pred touto notifikáciou Komisia dostala list z 25. júna 1999 a sťažnosť z 11. novembra 1999 od obchodného združenia *Danske Busvognmaend* ⁽²⁾, v ktorom toto združenie kritizovalo finančnú podporu udelenú spoločnosti Combust v minulosti a možnosť novej finančnej podpory.
- (3) Komisia požiadala dánske orgány o ďalšie informácie listom z 15. decembra 2000, na ktorý dánske orgány odpovedali listom z 18. decembra 2000. Dánsky úrad pre hospodársku súťaž zároveň poskytol informácie listom z 20. decembra 2000. Dánske orgány poskytli ďalšie informácie listom z 8. januára 2001. Komisia si vyžiadala ďalšie informácie 9. januára 2001, ktoré dánske orgány poskytli v ten istý deň. Dánske orgány poskytli ďalšie informácie listom z 23. januára 2001 a listom z 26. februára 2001.

- (4) Stretnutia medzi dánskymi orgánmi a útvarmi Európskej komisie sa uskutočnili v Bruseli 23. novembra 2000 a 19. decembra 2000 a v Kodani 4. januára 2001 a 15. januára 2001.

- (5) Na základe rozhodnutia SG(2001) D/287297 z 28. marca 2001 (ďalej len „pôvodné rozhodnutie“) Komisia po predbežnom zhodnotení rozhodla, že nevzniesie námietky voči notifikovaným opatreniam, keďže

— nepredstavujú štátnu pomoc (pokiaľ ide o vyplatenie náhrady vo výške 100 miliónov DKK na poplatky súvisiace s dôchodkami) alebo

— sú kompatibilné, pri sume 162 miliónov DKK ⁽³⁾, so spoločným trhom buď na základe článku 73 Zmluvy o ES, alebo článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES v kombinácii s usmerneniami Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach ⁽⁴⁾ (ďalej len „usmernenia o reštrukturalizácii z roku 1999“) alebo

— sú kompatibilné, pri sume 328 miliónov DKK ⁽⁵⁾, so spoločným trhom na základe nariadenia Rady č. 1191/69/EHS z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy ⁽⁶⁾.

- (6) Toto rozhodnutie bolo zverejnené v Úradnom vestníku 5. mája 2001 ⁽⁷⁾. Listom z 8. mája 2001 Komisia informovala združenie *Danske Busvognmaend* o pôvodnom rozhodnutí.

- (7) Listami zo 6. novembra 2002, ktorý Komisia dostala 12. novembra 2002, a z 19. januára 2004, ktorý Komisia dostala 20. januára 2004, dánske orgány informovali Komisiu o implementácii plánu reštrukturalizácie pre spoločnosť Combust.

- (8) 11. júla 2001 združenie *Danske Busvognmaend* podalo žiadosť na Súd prvého stupňa o zrušenie pôvodného rozhodnutia.

⁽³⁾ Pozri tabuľku 7 pôvodného rozhodnutia; táto suma je vyjadrená v čistej aktuálnej hodnote za rok 2001.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES C 288, 9.10.1999, s. 2.

⁽⁵⁾ Pozri poznámku 3.

⁽⁶⁾ Ú. v. ES L 156, 28.6.1969, s. 1.

⁽⁷⁾ Ú. v. ES C 133, 5.5.2001, s. 21.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 233, 22.9.2005, s. 28.

⁽²⁾ Táto asociácia predstavuje viac ako 90 % (v zmysle počtu spoločností) regionálnych verejných autobusových spojení v Dánsku.

- (9) Rozsudkom zo 16. marca 2004 (ďalej len „rozsudok vo veci Combust“) Súd prvého stupňa zrušil pôvodné rozhodnutie „v tom zmysle, že vyhlasuje pomoc poskytnutú dánskymi orgánmi spoločnosti Combust A/S vo forme kapitálových injekcií v sume 162 miliónov DKK a 328 miliónov DKK za kompatibilnú so spoločným trhom“⁽⁸⁾.
- (10) Pokiaľ ide o finančnú injekciu v sume 328 miliónov DKK, Súd prvého stupňa zistil, po prvé, že pôvodné rozhodnutie je „poznačené chybou, pretože chápe zaplatenie sumy 328 miliónov DKK ako náhradu za záväzky služby vo verejnom záujme na účely článkov 2 a 10 až 13 nariadenia č. 1191/69. [...] Na základe toho sa musí napadnuté rozhodnutie zrušiť v časti týkajúcej sa povolenia vyplatiť sumu 328 miliónov DKK na základe daného nariadenia, bez potreby rozhodnutia o ostatných námietkach predložených k tomuto bodu“⁽⁹⁾.
- (11) Pokiaľ však ide o kapitálovú injekciu vo výške 328 miliónov DKK, Súd prvého stupňa po druhé zistil, že pokiaľ ide o článok 73 Zmluvy o ES, „členské štáty sa už nesmú spoliehať priamo na článok 73 Zmluvy o ES v situáciách, na ktoré sa nevzťahuje sekundárne právo Spoločenstva. A preto, pokiaľ sa nariadenie (EHS) č. 1191/69 nevzťahuje na tento prípad a zaplatenie sumy 328 miliónov DKK spadá do rozsahu článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES, v nariadení (EHS) č. 1107/70 zo 4. júna 1970 o poskytnutí pomoci pre železničnú, cestnú a vnútrozemskú vodnú dopravu (Ú. v. ES, Mimoriadne vydanie v anglickom jazyku 1970 (II), s. 360) sa uvádza vyčerpávajúci zoznam okolností, za akých môžu orgány členských štátov udeliť pomoc na základe článku 73 Zmluvy o ES (*). Na základe toho je potrebné vzniesť námietku proti spornému rozhodnutiu, pretože povoľuje vyplatenie 328 miliónov DKK na základe článku 73 Zmluvy o ES.
- (*) Pozri vec T-157/01 Danske Busvognmaend/Komisija, Zb. 2004, s. II-917 (ďalej len „rozsudok vo veci Combust“)“⁽¹⁰⁾.
- (12) Pokiaľ ide o finančnú injekciu v sume 162 miliónov DKK povolenú pri uplatnení článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES v kombinácii s usmerneniami o reštrukturalizácii z roku 1999, Súd prvého stupňa zistil, že „sporné rozhodnutie sa nedá interpretovať v tom zmysle, že kolégium členov Komisie udelilo jasné, nepodmienené a definitívne povolenie na zaplatenie 162 miliónov DKK na základe článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES a usmernení. Naopak, zdôvodnenie Komisie sa musí považovať za vyjadrenie vážnych pochybností o životaschopnosti spoločnosti Combust na účely daného článku a usmernení, pochybností, ktorých objasnenie však Komisia nepovažovala za svoju povinnosť, keďže článok 73 Zmluvy o ES vnímala ako dostatočný právny základ pre povolenie tejto pomoci. Pretože na toto ustanovenie sa nemožno tak celkom spoliehať (pozri odseky 100 a 101 vyššie), zaplatenie sumy 328 miliónov DKK už nie je v spornom rozhodnutí platne povolené. Z toho vyplýva, že povolenie vyplatiť sumu 162 miliónov DKK sa musí kompletne zrušiť, bez potreby rozhodovania o ostatných právnych námietkach predložených k tomuto bodu“⁽¹¹⁾.
- (13) Po rozsudku Súdu prvého stupňa Komisia pripravila nové rozhodnutie. Dňa 11. januára 2005 sa útvary Komisie stretli s dánskymi orgánmi, aby získali ďalšie informácie o rozvoji spoločnosti Arriva/Combust v čase od pôvodného rozhodnutia. Dňa 1. marca 2005 dánske orgány poslali Komisii memorandum o rozvoji dánskeho autobusového trhu, ktoré pripravil dánsky úrad pre dopravu (Trafikstyrelse).
- (14) Listom z 3. marca 2005 (SG (2005) D/200926) Komisia informovala Dánsko o svojom rozhodnutí o začatí konania podľa článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES s ohľadom na tieto opatrenia (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) a vyzvala Dánsko, aby zaslalo svoje pripomienky. Dánska vláda si dvakrát vyžiadala predĺženie obdobia na odoslanie svojich poznámok, ktoré Komisia poskytla v listoch z 5. apríla 2005 (TREN D (2005) 106964) a z 24. júna 2005 (TREN D (2005) 113062). Dňa 21. júna 2005 sa uskutočnilo stretnutie medzi Komisiou a dánskou vládou. Dňa 30. júna 2005 dánske orgány zaslali svoje poznámky týkajúce sa rozhodnutia o začatí formálneho konania.
- (15) Rozhodnutie o začatí konania bolo zverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie⁽¹²⁾ 22. septembra 2005. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby odovzdali svoje pripomienky k opatreniam v súvislosti s týmto rozhodnutím do jedného mesiaca od dátumu zverejnenia, teda do 23. októbra 2005.
- (16) Komisia informovala združenie Danske Busvognmaend o svojom rozhodnutí o začatí konania listom z 12. mája 2005 (TREN (2005) D 109473). Komisia po žiadostiach združenia Danske Busvognmaend dvakrát predĺžila termín na prijatie poznámok (list z 15. júla 2005, TREN (2005) D 115786 a list zo 16. augusta 2005, TREN (2005) D 117806).

(8) Pozri vec T-157/01 Danske Busvognmaend/Komisija, Zb. 2004, s. II-917 (ďalej len „rozsudok vo veci Combust“).

(9) Rozsudok vo veci Combust, odseky 83 a 99.

(10) Rozsudok vo veci Combust, odseky 100 a 101.

(11) Rozsudok vo veci Combust, odsek 114 ff.

(12) Pozri poznámku 1.

- (17) V liste zo 17. júna 2005 (TREN (2005) A 15223) združenie *Danske Busvognmaend* požiadalo Komisiu o zaslanie kópie rozhodnutia o začatí konania, vrátane informácií, ktoré boli odstránené po žiadosti Dánska. Listom z 15. júla 2005 Komisia odpovedala, že podľa článku 24 nariadenia (ES) č. 659/1999 z 22. marca 1999 ustanovujúceho podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES ⁽¹³⁾ Komisia nezverejňuje informácie, ktoré získala prostredníctvom uplatnenia nariadenia a ktoré sú predmetom služobného tajomstva. Komisia ďalej vysvetlila, že informácie, ktoré boli vymazané z kópie rozhodnutia zaslanej združeniu *Danske Busvognmaend*, spadali pod predmet služobného tajomstva a Komisia ich pred ňou nemohla odhaliť.
- (18) V tom istom liste zo 17. júna 2005 združenie *Danske Busvognmaend* požiadalo Komisiu o kópiu poznámok dánskej vlády k rozhodnutiu o začatí formálneho konania. Komisia odpovedala, že článok 20 nariadenia (ES) č. 659/1999, v ktorom sa ustanovujú práva zainteresovaných strán, neumožňuje poskytnúť odpoveď členského štátu žalobcovi a že Komisia teda nemôže zaslať kópiu poznámok dánskej vlády združeniu *Danske Busvognmaend*.
- (19) V liste z 23. septembra 2005 združenie *Danske Busvognmaend* odoslalo svoje poznámky. Komisia odoslala tieto poznámky v liste z 25. októbra 2005 (TREN D (2005) 122503) dánskym orgánom, pričom dala Dánsku príležitosť odpovedať na pripomienky v lehote jedného mesiaca. Komisia dostala odpoveď Dánska na tieto poznámky v liste z 23. decembra 2005 (SG (2006) A 80), po predĺžení lehoty na odpoveď o jeden mesiac na žiadosť dánskej vlády.
- (20) Komisia dostala pripomienky od jednej zainteresovanej strany, Arriva Denmark A/S, v liste z 21. októbra 2005 (TREN (2005) A 27196). Tieto pripomienky poslala Dánsku v liste z 24. novembra 2005, pričom dala Dánsku príležitosť odpovedať na pripomienky v lehote jedného mesiaca. Komisia dostala odpoveď od Dánska na pripomienky od spoločnosti Arriva spolu s listom z 23. decembra 2005, ktorý je citovaný vyššie.
- (21) Dánske orgány odovzdali dodatočné faktické informácie v listoch z 22. februára 2007 a 2. apríla 2007 (TREN (2007) A 28850).

2. SKUTOČNOSTI

2.1. DÁNSKY AUTOBUSOVÝ TRH

2.1.1. VŠEOBECNÝ OPIS TRHU

- (22) Rozhodnutie o začatí konania poskytuje (v odôvodneniach 13 až 22) podrobný opis dánskeho autobusového trhu.

Preto je v nasledujúcom texte v súvislosti s týmto prípadom opis autobusového trhu obmedzený na najdôležitejšie funkcie trhu a na dodatočné faktické informácie zaslané dánskou vládou a zainteresovanými stranami.

- (23) Od roku 1990 Dánsko postupne otváralo svoj autobusový trh konkurencii formou verejných výberových konaní na zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré uzatvárali verejné orgány s prevádzkovateľmi autobusovej dopravy v Dánsku. Od roku 1994 príslušné pravidlá Spoločenstva o verejnom obstarávaní (smernica Rady 92/50/ES z 18. júna 1992 o koordinácii postupov verejného obstarávania služieb ⁽¹⁴⁾) zavádzajú Dánsko na verejné výberové konania, pokiaľ ide o služby poskytovania autobusovej dopravy, okrem prípadov, keď sa tieto služby poskytujú interne ⁽¹⁵⁾.
- (24) V roku 1999, keď spoločnosť Combust prvýkrát dostala finančnú podporu od dánskeho štátu, 9 z 12 dánskych krajov vyhlásilo verejnú súťaž na 100 % spojení. Zostávajúce 3 kraje vyhlásili verejnú súťaž na 96 % (Kodaň), 35 % (Ribe) a 21 % (Výborg) svojich spojení ⁽¹⁶⁾. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sa v Dánsku uzatvárajú na 5 rokov, niektoré z nich je možné predĺžiť na ďalšie 3 roky.
- (25) Dánsky autobusový trh je charakterizovaný procesom trvalej koncentrácie. V roku 1988 ponúkalo autobusové služby viac ako 400 podnikov, pričom v roku 2004 zostalo na trhu len asi 100 prevádzkovateľov. Z historického pohľadu najväčším prevádzkovateľom v Dánsku boli prostredníctvom svojej autobusovej pobočky Dánskych železníc. V júni 1995 Dánske železnice zrušili svoju autobusovú pobočku a urobili z nej akciovú spoločnosť pod názvom DSB Busser a/s. V roku 1997 sa názov tejto spoločnosti zmenil na Combust a/s. Dánsky štát si zachoval 100 % podiel v Combuse. Combust a jeho predchodca mali v 90. rokoch minulého storočia podiel na trhu v Dánsku vo výške 20 %.
- (26) V roku 1997 Arriva Denmark a/s (ďalej len „Arriva“), pobočka britskej spoločnosti Arriva plc, a Connex Denmark a/s (ďalej len „Connex“), pobočka francúzskej spoločnosti Veolia, vstúpili na dánsky autobusový trh prostredníctvom akvizícií ⁽¹⁷⁾. V rokoch 1999 a 2004, ktorý bol posledným rokom, pre ktorý máme k dispozícii údaje, boli podiely týchto troch spoločností na trhu takéto:

⁽¹⁴⁾ Ú. v. ES L 209, 24.7.1992, s. 1.

⁽¹⁵⁾ Pozri *Trafikreguleringse 2004*, zverejnený dánskym ministerstvom dopravy, s. 121, a precedentné právo súdu o internom obstarávaní.

⁽¹⁶⁾ Pozri rozhodnutie o začatí konania, odsek 16 a tabuľka 1.

⁽¹⁷⁾ Arriva získala Unibus Rutetrafik a/s a Bus Danmark a/s, Connex získala Liniebus a/s.

⁽¹³⁾ Ú. v. ES L 83, 27.3.1999, s. 1.

Tabuľka 1

Podiely na trhu spoločností Combust, Arriva a Connex v rokoch 1999 a 2004

(v %)

	Combust 1999	Combust 2004	ARRIVA 1999	ARRIVA 2004	Connex 1999	Connex 2004
Nordjylland	64,85	0	0	18,64	7,17	24,72
Viborg	17,27	0	0	17,40	0	0,33
Århus	54,24	0	0	10,15	9,11	41,07
Ringkjøbing	38,18	0	0	27,38	0	0
Vejle	56,96	0	21,68	13,29	0	17,22
Ribe	0	0	0	0	0	39,23
Sønderjylland	32,41	0	0	0	0	0
Fyn	97,80	0	0	100,00	0	0
Vestsjælland	25,20	0	24,00	33,86	32,60	35,26
Storstrøm	19,78	0	1,80	28,51	64,49	33,00
Bornholm	28,00	0	0	0	50,67	81,02
Hlavné mesto Dánska a jeho okolie	22,26	0	50,47	46,73	8,60	27,95
Celá krajina	33,98	0	26,59	34,46	10,99	25,14
Celá krajina bez hlavného mesta Dánska a jeho okolia	56,06	0	5,82	23,94	13,06	22,73

(27) Na interpretáciu týchto čísel sú potrebné tieto informácie: V roku 2001 Arriva získala Combust. Neskôr v tom istom roku Connex získala 50 % liniek, ktoré pôvodne využívala spoločnosť Combust, od spoločnosti Arriva. V roku 2004 Arriva ďalej posilnila svoju pozíciu kúpou Wulff Bus a/s, ktorá mala 10 % podiel na trhu v provincii Jutland.

(28) Dánsky autobusový trh predstavuje celkový objem asi 5,5 miliardy DKK ročne.

2.1.2. FINANČNÉ ŤAŽKOSTI SPOLOČNOSTI COMBUS

(29) Ako je vysvetlené v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenie 34 a nasledujúce), spoločnosť Combust po odpojení

od dánskych železníc začala uskutočňovať ambicióznú expanznú politiku. Spoločnosť Combust získala mnoho nových zmlúv, najmä v okolí Kodane, a zvýšila svoj obrat o viac ako 40 % v rokoch 1995 až 1999. Tieto nové zmluvy sa však vo veľkej väčšine napokon ukázali ako stratové.

(30) V dôsledku toho sa spoločnosť Combust dostala do závažných finančných ťažkostí, ktoré sa začali v roku 1998. Nasledujúce dve tabuľky uvádzajú tieto ťažkosti v absolútnych číslach aj v percentách.

Tabuľka 2

Najdôležitejšie údaje týkajúce sa firmy Combust A/S 1995 – 2000

(absolútne čísla)

1 000 DKK	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Čistý obrat	625 392	686 123	763 432	1 049 489	1 097 535	1 091 253
Hrubý výsledok	84 172	100 003	81 776	11 910	– 17 230	68 206
Výsledok pred úrokovou sadzbou	30 870	37 423	12 227	– 105 029	– 134 812	– 50 035
Výsledok za rok	31 184	28 546	7 684	– 139 128	– 168 267	– 82 249

Tabuľka 3

Najdôležitejšie údaje týkajúce sa firmy Combust A/S 1995 – 2000

(v %)

1 000 DKK	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Prevádzková zisková marža	4,9	5,5	1,6	neg,	neg,	neg,
Pomer zisku a kapitálu	4,0	5,5	1,3	neg,	neg,	neg,
Hrubá marža	13,5	14,6	10,7	6,3	– 1,6	1,1
Kapitálová návratnosť	23,5	18,2	2,5	neg,	neg,	neg,

Privatizácia Combusu

- (31) V procese privatizácie spoločnosti Combust sa dajú rozlíšiť tri obdobia. V rokoch 1995 až 1998 sa dánsky štát snažil o predaj len minoritných podielov vo výške 25 %, toto sa však nikdy neuskutočnilo. Od konca roku 1998 vykonal prvý pokus o predaj 100 % podielu. Tento pokus skončil v júli 1999 neúspechom. Dánska vláda sa potom rozhodla najskôr reštrukturalizovať a následne predať túto spoločnosť. Výsledkom tohto plánu bol predaj spoločnosti Combust spoločnosti Arriva na začiatku roku 2001.

Prieskum predaja minoritného podielu (1995 až 1998)

- (32) Zákon č. 232 o DSB Busser A/S z roku 1995, na základe ktorého vznikol Combust a/s ako nezávislá spoločnosť, predpokladal, že dánsky štát predá až 25 % akcií spoločnosti do konca roka 1998. Na tento účel bol ustanovený správny výbor, ktorý sa skladal zo zástupcov ministerstva financií, ministerstva dopravy, spoločnosti Combust a externých právnych a finančných poradcov. Správny výbor sa zišiel spolu na 7 zasadnutiach, kým sa jeho práca uprostred roku 1997 zastavila.

Prvý pokus o kompletnú privatizáciu (1998 až 1999)

- (33) Na začiatku novembra 1998 správny výbor obnovil svoju činnosť, tentoraz s pokynom pripraviť predaj minimálne majoritného podielu v Combuse. Výbor začal finančným hodnotením spoločnosti.
- (34) Na účely tohto hodnotenia Combust odovzdal v polovici novembra 1998 svoje predpokladané účtovné výsledky za rok 1998 a predpokladaný rozpočet na roky 1999 až 2001. Na základe týchto údajov finančný poradca vlády, kodanský Alfred Berg Corporate Finance (ďalej len „Alfred Berg“), vydal toto stanovisko:

„... môžeme konštatovať, že celkový kapitálový podiel spoločnosti Combust má negatívnu trhovú hodnotu niekoľko sto miliónov dánskych korún. Okrem toho, že ziskovosť primárnej prevádzky za posledné roky výrazne upadla, sa odhadovaná hodnota ďalej znižuje v dôsledku vysokého úročenia čistého dlhu, ktorý si spoločnosť za toto obdobie vytvorila. Väčšina potenciálnych kupujúcich však chápe, že finančne a ekonomicky veľmi slabé spoločnosti, ako je Combust, sa neobchodujú vo veľmi vysokých záporných hodnotách, pretože by potom bolo pre predajcu vhodnejšie spoločnosť zatvoriť.

Na základe toho odporúčame, aby sa počas procesu predaja a prípravy informačných materiálov v tejto súvislosti postupovalo tak, že sa cena Combusu nastaví na základe aktuálneho základného kapitálu spoločnosti zníženého o zľavu. Na základe toho a v spojení s

- potenciálom zlepšenia prevádzky
- the potenciálom synergie
- strategickou hodnotou spoločnosti na základe jej veľkého podielu na trhu v dánskom autobusovom sektore

je podľa všetkého stále ešte reálne, aj napriek neustálemu zhoršovaniu finančnej a ekonomickej situácie spoločnosti, že sa pre Combust nájde kupec, ktorý dánskému štátu (štát) umožní zbaviť sa tejto spoločnosti pri plnom uspokojení veriteľov.

Takisto treba očakávať, že väčšina potenciálnych kupujúcich dospeje k záveru, že v dôsledku veľmi slabej kapitálovej štruktúry spoločnosti Combust a nízkej ziskovosti bude potreba kapitálovej injekcie do spoločnosti taká vysoká, že by pre nich zakúpenie celého kapitálového podielu Combusu za pozitívnu sumu nebolo prínosom.

Značnú neistotu, ktorá preto obklopuje podmienky, za ktorých sa môže štát zbaviť spoločnosti Combust, však možno prekonať len pokračovaním v rozbehnutom procese predaja.“

- (35) Alfred Berg uviedol tieto možnosti ako alternatívy rýchleho predaja spoločnosti Combust A/S:

„— vykonanie riadeného zatvorenia spoločnosti, ktoré by, okrem iného, znamenalo prevzatie všetkých štátnych zamestnancov DSB, ktorí dnes pôsobia ako vyslaní pracovníci v spoločnosti Combust, a s tým súvisiacich finančných záväzkov štátom/DSB. Nie je isté, či spoločnosť Combust, aj napriek pozitívnej účtovnej hodnote kapitálu a rezerv, dokáže plne pokryť pohľadávky veriteľov spoločnosti, a v dôsledku toho existuje riziko negatívneho pokrytia veriteľmi, tlačou atď.

— pokračovanie vo vlastníctve s cieľom vykonať dôkladnú racionalizáciu a zoštíhlenie spoločnosti Combust, čím by sa zabezpečilo, že spoločnosť bude v horizonte 2 – 3 rokov zisková a následne ľahšie predajná. V dôsledku veľmi slabej kapitálovej štruktúry spoločnosti a vysokého dlhu to bude v tomto prípade pravdepodobne znamenať, že štát v krátkom čase poskytne injekciu nového základného kapitálu s deväťmiestnou hodnotou. Pri investícii do 'obratu' Combusu existuje vysoké riziko a neexistuje žiadna záruka pozitívnej návratnosti štátnej investície.“

- (36) Finančný poradca na základe tohto hodnotenia poskytol toto odporúčanie:

„Žiadna z dvoch uvedených alternatív sa okamžite nejaví ako atraktívna a tiež závisí od prístupu štátu k ďalšej injekcii základného kapitálu do Combusu a k prebratíu zodpovednosti za dôkladné zoštíhlenie spoločnosti.

Alfred Berg preto odporúča, aby štát pokračoval v procese predaja Combusu s cieľom dosiahnuť jasnejší obraz o tom, ktoré a ako relevantné hľadiská (ako sú trendy výsledkov, štruktúra kapitálu, podiel na trhu, kniha objednávok, stav vozového parku, riadenie zdrojov, potenciál vylepšení prevádzky a synergií atď.) budú potenciálni kupujúci vo svojom celkovom hodnotení spoločnosti považovať za podstatné.

Ak by sa v dôsledku tohto procesu nenašiel potenciálny kupujúci, ktorý by bol atraktívny z pohľadu dvoch vyššie uvedených alternatív, štát si zvolí tú alternatívu, ktorú bude považovať za finančne atraktívnejšiu a v danom čase politicky vhodnú.“

- (37) Po tejto rade dánsky parlament prijal v decembri 1998 zákon, ktorý umožňuje štátu zbaviť sa všetkých svojich akcií (100 %) spoločnosti Combust (18).

- (38) Alfred Berg potom vykonal kontrolu trhu na základe piatich kritérií; potenciálny kupujúci by mal

- byť aktívny v rámci verejnej správy,
- mať silnú finančnú pozíciu,
- mať istú veľkosť (definovanú ako „prevádzkovanie viac ako 1 000 autobusov“),
- mať vysoký obrat (definovaný ako „viac ako 1 miliarda DKK“),
- byť aktívny na podobných trhoch ako spoločnosť Combust.

- (39) Výsledkom kontroly trhu Alfreda Berga bol zoznam 12 potenciálnych kupujúcich

- (40) Správny výbor potom stanovil tento časový harmonogram: Prezentácie manažmentu pre 12 vopred zvolených potenciálnych kupujúcich sa mali konať v období od 9. do 18. februára 1999. Lehota na odovzdanie „prejavení záujmu“ bola koniec februára 1999 a „prejavenia záujmu“ sa mali hodnotiť na začiatku marca 1999. Vybraní kupujúci mali mať prístup k dátovej miestnosti v období od 10. do 24. marca 1999. Svoje konečné ponuky mali odovzdať 1. apríla a 8. apríla si mal správny výbor zvoliť konečného kupujúceho.

- (41) Z 12 potenciálnych kupujúcich sa 7 zúčastnilo na prezentácii manažmentu spoločnosti Combust. Na tejto prezentácii potenciálni kupujúci dostali list opisujúci nadchádzajúci proces nadobudnutia. Potenciálni kupujúci boli prostredníctvom tohto listu informovaní, že môžu získať prístup k údajom spoločnosti Combust a že si v prípade záujmu môžu naplánovať ďalšie stretnutia s manažmentom spoločnosti Combust. Aby mohli potenciálni kupujúci využiť tieto možnosti, museli odoslať „prejavenie záujmu“ do konca februára 1999.

- (42) Alfred Berg dostal takéto prejavenia záujmu od 6 vopred zvolených potenciálnych kupujúcich vo februári 1999. V marci 1999 z nich boli vybraní 2, ktorí mali mať prístup do dátovej miestnosti. Po preskúmaní dátovej miestnosti obaja potenciálni kupujúci znížili cenové návrhy tak výrazne, že zodpovedali negatívnej trhovej hodnote niekoľko sto miliónov DKK.

- (43) Alfred Berg odovzdal 9. apríla 1999 správnomu výboru memorandum, v ktorom uviedol, že spoločnosť Combust A/S sa už nedá predať za pozitívnu hodnotu. Na základe toho Alfred Berg vypracoval tri alternatívy predaja spoločnosti:

„Možnosť 1: Štát bude pokračovať vo vlastníctve s cieľom vykonať dôkladnú racionalizáciu a zoštíhlenie spoločnosti Combust, čím by sa zabezpečilo, že spoločnosť bude v horizonte 2 – 3 rokov zisková a následne ľahšie predajná. V dôsledku veľmi slabej kapitálovej štruktúry spoločnosti a vysokého dlhu to bude v tomto prípade pravdepodobne znamenať, že štát v krátkom čase poskytne injekciu nového základného kapitálu s deväťmiestnou hodnotou. Pri investícii do „obratu“ Combusu existuje vysoké riziko a neexistuje žiadna záruka pozitívnej návratnosti štátnej investície.

Možnosť 2: Vykoná sa kontrolované uzatvorenie spoločnosti a/alebo odovzdá sa „kľúč“ veriteľom spoločnosti. Nie je isté, či spoločnosť Combust, aj napriek pozitívnej účtovnej hodnote kapitálu a rezerv, dokáže plne pokryť pohľadávky veriteľov spoločnosti a v dôsledku toho existuje riziko negatívneho pokrytia veriteľmi, tlačou atď.

Možnosť 3: Spoločnosť Combust prevedie denné autobusové operácie na nezávislú pobočku. Inými slovami, aktívne aktíva (autobusy atď.) a pasíva (pôžičky atď.) sa ponechajú spoločnosti Combust v aktuálnom stave, pričom právo na zmluvy na autobusovú dopravu atď. sa prevedie na [nezávislú] novú pobočku, ktorá si bude potom prenajímať príslušné aktíva (autobusy atď.) od spoločnosti Combust. Podnikne sa pokus predať novú pobočku a zisk z predaja použiť na zníženie dlhu spoločnosti Combust, ktorá bude aj naďalej 100 % vlastnená štátom. Potom sa môže podniknúť pokus o zníženie zvyšného dlhu spoločnosti Combust formou nájomného z prenájmu aktuálnych

(18) Zákon č. 1046 z 23. decembra 1998.

aktív novej pobočke. Tento model priamo neposkytuje žiadnu zábezpeku toho, že veritelia spoločnosti sa zbavia záväzkov voči spoločnosti Combust bez straty. Veritelia by si preto mali vyžiadať istú formu štátnej záruky atď ...“

(44) Na základe tohto hodnotenia Alfreda Berga sa dánska vláda rozhodla nechať spoločnosť Combust prejsť procesom reštrukturalizácie s cieľom následného predaja (možnosť 1, ktorú navrhol Alfred Berg). Tento proces reštrukturalizácie je podrobne opísaný v ďalšej časti.

(45) Dňa 23. apríla 1999 Alfred Berg informoval vládu o tom, že dostal nové „prejavenie záujmu“ od spoločnosti Arriva s ponukou na prevzatie 100 % kapitálu spoločnosti Combust A/S za 35 miliónov DKK. Podmienky vzťahujúce sa na výšku základného kapitálu a výsledky spoločnosti boli pripojené k ponuke, s doložkou zníženia v prípade odchýlok formou „koruna za korunu“. Táto ponuka bola založená na základnom kapitále vo výške 131 miliónov DKK a Alfred Berg odhadoval, že aktuálny základný kapitál je asi o 10 miliónov DKK nižší. Alfred Berg odporúčal pokračovať v procese predaja s týmto kupujúcim súbežne s rozvojom možnosti reštrukturalizácie. Alfred Berg zdôraznil, že je ešte stále potrebné prerokovať veľmi dôležité záležitosti, ktoré by mohli sťažiť dosiahnutie úspešnej dohody pre obidve strany.

(46) Dňa 27. apríla 1999 ministerstvo dopravy a spoločnosť Arriva podpísali predbežnú zmluvu o prevzatí spoločnosti Combust za 45 miliónov DKK za predpokladu, že základný kapitál spoločnosti v čase prevodu bude 131 miliónov DKK.

(47) Na začiatku júna boli rokovania so spoločnosťou Arriva v takom štádiu, že si poradcovia mysleli, že uzavretie konečnej dohody o predaji bude reálne v prvej polovici júla 1999. V zvyšnej časti júna 1999 spoločnosť Combust však venovali médiá veľkú pozornosť, najmä v súvislosti s vyhlásením niektorých politických strán o potrebe právnej regulácie prevádzky autobusovej dopravy v Dánsku, pokiaľ ide o významný podiel na trhu. Vzhľadom na špekulácie o kapitalizácii trhu Arriva stratila o Combust záujem. Arriva však zdôraznila, že v závislosti od zavedenia obmedzení trhu bude mať dlhodobý záujem získať spoločnosť Combust.

Reštrukturalizácia s cieľom prípravy predaja spoločnosti Combust: kapitálová injekcia z mája 1999

(48) Reštrukturalizácia spoločnosti Combust sa v apríli 1999 stala veľmi naliehavou, keďže na základe dánskeho zákona o ročnom zúčtovaní musela spoločnosť Combust zorganizovať výročné valné zhromaždenie do konca mája 1999 a odovzdať svoje skontrolované účtovné záznamy za rok 1998. Ročné zúčtovanie malo byť dostupné tlači a verejnosti najneskôr 14 dní pred výročným valným zhromaždením.

(49) Financie spoločnosti boli tak vyčerpané, že účtovníci oznámili, že ročné zúčtovanie sa nebude dať predložiť bez výhrad voči predpokladu pokračovania činnosti podniku. Na základe preskúmania zmlúv spoločnosti účtovníkmi, ktorí preukázali potrebu dotácie asi 65 miliónov DKK na pokrytie stratových zmlúv, mala ísť spoločnosť do správy, ak by nedošlo k ďalšej kapitálovej injekcii. Okrem toho hrozilo bezprostredné riziko povinného splatenia zmluvných pôžičiek mnohým finančným inštitúciám, pričom všetky obsahovali ustanovenia dohody požadujúce minimálny kapitálový základ vo výške 10 % účtovnej súvahy, nie však menej ako 125 miliónov DKK.

(50) V apríli 1999 dánske ministerstvo dopravy ustanovilo právneho poradcu, spoločnosť Kromann a Mønter, ktorá mala pomáhať pri riešení finančných problémov spoločnosti Combust. Právny poradca v memorande z polovice mája 1999 navrhol kapitálovú injekciu vo výške 300 miliónov DKK. Na základe tohto memoranda ministerstvo dopravy 21. mája 1999 predložilo dôverný návrh finančnému výboru dánskeho parlamentu, v ktorom navrhlo kapitálovú injekciu vo výške 300 miliónov DKK. Tento návrh bol 27. mája 1999 vo finančnom výbore schválený väčšinou ⁽¹⁹⁾.

(51) Pokiaľ ide o finančnú situáciu spoločnosti Combust, návrh uvádza, že v roku 1998 musela spoločnosť niekoľkokrát upraviť svoje očakávania výsledkov za rok 1998. Po prijatí zákona o predaji všetkých akcií spoločnosti Combust v decembri 1998 sa výrazne zhoršila finančná situácia spoločnosti.

(52) Tento návrh ďalej uvádza, že spoločnosť Combust bola bezprostredne ohrozená správou alebo konkurzom, ale že kapitálová injekcia by zabezpečila ďalšie fungovanie spoločnosti s ohľadom na jej neskorší predaj. Odhadovalo sa, že na základe požiadavky likvidity v dohodách spoločnosti o pôžičkách je potrebná kapitálová injekcia asi 300 miliónov DKK a že je potrebné vytvoriť vhodný vzťah medzi dlhom a základným kapitálom.

(53) Tento návrh predpokladá aj to, že možnosť predaja spoločnosti Combust sa bude aj naďalej skúmať. Považovalo sa za nepravdepodobné, že by štát z krátkodobého hľadiska dostal svoju kapitálovú injekciu naspäť. Kapitálová injekcia bola poskytnutá s cieľom zabezpečiť budúcu prevádzku spoločnosti a zabezpečiť dostatok dostupného kapitálu.

(54) Tento návrh bol schválený väčšinou vo finančnom výbore 27. mája 1999.

⁽¹⁹⁾ Návrh z 21. mája 1999, ktorý sa vzťahuje na kapitálovú injekciu 300 miliónov DKK. Finančný výbor ho schválil 27. mája 1999.

Druhý, úspešný pokus o predaj spoločnosti Combust**Druhé preskúmanie trhu**

- (55) Proces predaja bol obnovený na jar roku 2000, po schválení ročného zúčtovania spoločnosti Combust za rok 1999 na výročnom valnom zhromaždení v máji 2000. Alfred Berg pokračoval v rokovaníach o predaji ako finančný poradca a spoločnosť Kromann a Münter pôsobila ako právny poradca.
- (56) V polovici júla 2000 Alfred Berg predložil hodnotenie spoločnosti Combust. Alfred Berg usúdil, že tradičné metódy

hodnotenia sa pri spoločnosti Combust nedajú použiť v dôsledku vysokej úrovne neistoty. Poradcovia vykonali hodnotenie založené na skúmaní výsledkov spoločnosti do roku 2004 na základe množstva uvázaných predpokladov o rozvoji obratu a opatreniach reštrukturalizácie. Hodnota spoločnosti sa vyrátala k neskoršiemu dátumu. Do úvahy sa vzali všetky zisky/deficity v prechodnom období a vplyv na negatívnu čistú bilanciu spoločnosti k tomuto neskoršiemu dátumu. Aktuálna predajná hodnota sa zistila odrátaním zľavy od vyrátanej budúcej predajnej hodnoty. Táto tabuľka uvádza výsledky tohto hodnotenia.

Tabuľka 4

Zhrnutie hodnotenia spoločnosti Combust spoločnosťou Alfred Berg

	Scenár			
	Najhorší prípad	Neutrálny/Negatívny	Neutrálny/Pozitívny	Najlepší prípad
Predpoklad:				
Obrat	Nezmenený	Nezmenený	Zvýšený	Zvýšený
Hrubá marža	Nezmenený	Nezmenený	Nezmenený	Zvýšený
Opatrenia na zlepšenie	Nie	Áno	Áno	Áno
Hodnota základného kapitálu v miliónoch DKK, júl 2005	÷ 1 116,2	÷ 431,9	6,0	674,2
Aktuálna hodnota základného kapitálu v miliónoch DKK (10 % zľava)	÷ 693,1	÷ 268,2	3,7	418,6

Zdroj: Informačné hodnotenie od finančných poradcov

- (57) Na pochopenie tohto hodnotenia sú dôležité tieto dodatočné poznámky: „Nezmenený obrat“ predpokladá, že zmluvy v Kodanskom regióne sa po skončení nenahradia novými zmluvami, pričom zmluvy v regiónoch sa nezmenia. „Zvyšujúci sa obrat“ predpokladá, že sa obrat v regiónoch po skončení zmlúv v Kodanskom regióne zvýši. Výsledok vplyvov opatrení na zlepšenie prijatých novým manažmentom sa odhadoval na 48,7 milióna DKK ročne od roku 2002. Táto tabuľka uvádza, že hodnota spoločnosti Combust sa musela zhodnotiť ako výrazne negatívna, najmä v dôsledku toho, že predpoklady vzťahujúce sa na zvyšujúci sa obrat a hrubé príjmy a implementáciu opatrení zlepšovania v rámci takéhoto krátkeho obdobia sa museli považovať za zložité.
- (58) Dôležitým krokom procesu privatizácie bola politická debata o zavedení kapitalizácie trhu pre autobusových prevádzkovateľov. Dánsky parlamentný výbor pre dopravu si vyžiadal správu o koncentrácii a hospodárskej súťaži na dánskom autobusovom trhu, ktorú musela vypracovať na jeseň roku 1999 pracovná skupina pozostávajúca zo zástupcov dánskeho úradu pre hospodársku súťaž, ministerstva financií a ministerstva dopravy. V tejto správe sa

zistilo, že väčšina regionálnych a miestnych autobusových služieb podlieha verejným výberovým konaniam a že trh charakterizuje tvrdá konkurencia medzi dodávateľmi aj napriek neustálemu procesu koncentrácie a že neexistuje žiadna známka toho, že by niektorý dodávateľ dominoval trhu na úkor konkurencie. Hodnotenie dánskeho autobusového trhu pracovnou skupinou vyústilo do záveru, že nie je potrebné zavádzať kapitalizáciu trhu. Ako reakciu na túto správu výbor pre dopravu vydal na jeseň 1999 vyhlásenie, v ktorom schválil závery správy, a zopakoval, že nie je vhodné zavádzať kapitalizáciu trhu.

- (59) Dánska vláda potom znova kontaktovala niekoľko potenciálnych kupujúcich. Po prezentácii financií spoločnosti Combust dvaja potenciálni kupujúci oznámili, že majú záujem získať 100 % podiel v spoločnosti Combust. Tretí kupujúci vyjadril záujem opatrnejšie.
- (60) Jedným zo zainteresovaných kupujúcich bola spoločnosť Arriva, ktorej ponuka zodpovedala negatívnej predajnej cene 200 – 250 miliónov DKK.

- (61) Ďalším zainteresovaným kupujúcim bola spoločnosť Metrolin. Jej ponuka bola na prvý pohľad atraktívnejšia, keďže navrhla kúpiť akcie za pozitívnu cenu v rozsahu 10 – 24 miliónov DKK. Spoločnosť Metrolin však dodala, že počas finančnej prezentácie spoločnosti si uvedomila mnoho záležitostí, ktoré chcela podrobnejšie preskúmať.
- (62) 18. októbra 2000 Alfred Berg informoval dánsku vládu o tom, že dostal zrevidovanú ponuku od spoločnosti Metrolin, ktorá teraz navrhla získať spoločnosť Combust za negatívnu cenu 500 miliónov DKK. Okrem toho si spoločnosť Metrolin vyžiadala niekoľko záruk.
- (63) Po odovzdaní tejto ponuky Alfred Berg odporučil zrušenie neustálych všeobecných diskusií s tretím zainteresovaným kupujúcim, pretože si nemyslel, že má kupujúci dostatočný záujem. Správna skupina požiadala Alfreda Berga, aby kontaktoval spoločnosť Arriva, ktorej ponuka bola teraz výrazne lepšia ako ponuka spoločnosti Metrolin, s cieľom preskúmania možností predaja.

Rokovania so spoločnosťou Arriva

- (64) 3. novembra 2000 spoločnosť Arriva oznámila v liste Alfredovi Bergovi, že spoločnosť vykonala proces povinnej kontroly a že by mohla navrhnúť ako pokračovať. V liste spoločnosť Arriva zdôraznila, že musela pri svojom hodnotení spolupracovať so spoločnosťou Connex. Spoločnosť Arriva informovala finančných poradcov o spoločnom záujme dvoch autobusových spoločností.
- (65) Podľa tohto návrhu Arriva ponúkla zaplatiť 100 DKK za všetky akcie spoločnosti Combust. Táto ponuka podliehala podmienke, že kapitál pôžičky vo výške 100 miliónov DKK poskytnutý ministerstvom dopravy v roku 1999 sa konvertuje na základný kapitál a že Combust dostane ďalšiu kapitálovú injekciu vo výške 290 miliónov DKK. Táto ponuka ďalej podliehala podmienke, že všetky potrebné úpravy účtovnej súvahy spoločnosti zistené počas následného procesu povinnej kontroly by pokryla finančná injekcia. Spoločnosť Arriva uviedla množstvo príkladov takýchto úprav, ktoré už dosiahli asi 109 miliónov DKK. Na dosiahnutie dohody stanovila spoločnosť Arriva dánskej vláde termín 8. novembra 2000.
- (66) Po preskúmaní návrhu spoločnosti Arriva finančnými poradcami vysvitlo, že ponuka vyžaduje injekciu nového kapitálu vo výške 399 miliónov DKK do spoločnosti Combust a že ministerstvo dopravy má tiež konvertovať podriadenú pôžičku vo výške 100 miliónov DKK na základný kapitál, čím by došlo k celkovej strate štátu vo výške 499 miliónov DKK. Okrem toho by došlo k strate zvyšku vlastného majetku spoločnosti Combust, ktorá sa 30. septembra 2000 odhadovala na 38 miliónov DKK.
- (67) Ministerstvá dopravy a financií boli toho názoru, že ponuka spoločnosti Arriva je nízka. Na druhej strane však žiadna iná seriózna ponuka nebola lepšia ako ponuka spoločnosti Arriva. Spoločnosť Metrolin si vyžiadala rovnakú negatívnu cenu ako Arriva, teda asi 500 miliónov DKK, a tretí zainteresovaný kupujúci vypracoval len voľnú a nezáväznú ponuku na negatívnu cenu vo výške asi 350 miliónov DKK.
- (68) Rozhodlo sa, že ako prvý krok by malo ministerstvo dopravy kontaktovať spoločnosť Arriva v súvislosti so zvýšením ceny spoločnosti za prevzatie spoločnosti Combust. Ministerstvo zároveň prešlo niekoľkými scenármi likvidácie/rozvoja spoločnosti Combust. Tieto scenáre neboli priamym zhodnotením spoločnosti, ale výpočtom likvidných potrieb spoločnosti v rôznych podmienkach v porovnaní s ponukou spoločnosti Arriva. Výsledok výpočtu, ktorý schválila spoločnosť Combust, audítori spoločnosti a jej právni zástupcovia, je uvedený v tejto tabuľke:

Tabuľka 5

Scenáre likvidácie/rozvoja spoločnosti Combust

Scenár	Likvidita na konci obdobia v miliónoch DKK	Pripomienka
Postupná likvidácia za 5 rokov	– 331	Neistý scenár
Pokračovanie s novšími, lepšími zmluvami na 6 rokov	– 315	Neistejší scenár
Pokračovanie počas 1 roka bez zaplatenia dlhu	71	Okrem iného by boli potrebné nové bankové dlhy vo výške 107 miliónov DKK. Získal by sa tým čas, ale situácia predaja by sa tým nezmenila.
Konkurz	– 649	Celkový deficit, dividendy 35 – 40 %. Veritelia by prišli o 280 – 300 miliónov DKK.
Ponuka spoločnosti Arriva	– 399	

Zdroj: Ministerstvo dopravy

- (69) Podľa interného memoranda ministerstvo dospelo k záveru, že podľa scenárov veriteľa nemôžu z pokračovania spoločnosti nič vyťažiť ani v prípade postupnej likvidácie alebo pokračujúcej prevádzky, keďže žiadny z týchto scenárov nie je výrazne lepší ako ponuka spoločnosti Arriva. Neistá budúcnosť by pravdepodobne viedla k tomu, že by sa veriteľia snažili spoločnosť rýchlo predať.
- (70) Okrem toho scenáre podľa ministerstva uvádzali, že ponuka spoločnosti Arriva bola založená na finančnej situácii spoločnosti Combust z krátkodobého hľadiska, nie na skutočnom hodnotení spoločnosti. Na základe toho by bolo pravdepodobne zložité presvedčiť spoločnosť Arriva, že ministerstvo má lepšie alternatívy vo forme postupnej likvidácie alebo pokračujúcej prevádzky.
- (71) V memorande sa zdôrazňovalo, že sa nedá jednoznačne vylúčiť možnosť, že postupná likvidácia, spolu s postupným zrušením zmlúv o autobusových službách od malých (geografických) balíkov po miestne autobusové spoločnosti, by mohla byť vhodnou alternatívou uvedených scenárov. Tento scenár sa nepreskúmalo, ale zároveň bol veľmi neistý, pretože podľa spoločnosti Combust by sa pravdepodobne objavilo niekoľko zainteresovaných autobusových spoločností, ale prinajlepšom len niekoľko z nich by malo dostatočnú finančnú silu prevziať čo len malé časti.
- (72) Ministerstvo rozhodlo, že ak by sa ponuka spoločnosti Arriva znížila na negatívnu cenu 290 miliónov DKK, bola by to pre veriteľov pravdepodobne najlepšia alternatíva.
- (73) 21. novembra 2000 vyústili tieto rokovania do dohody vo forme predbežnej zmluvy o predaji spoločnosti Combust spoločnosti Arriva, ktorú podpísalo dánske ministerstvo dopravy ako predajca spoločnosti Combust, spoločnosť Arriva ako kupujúci spoločnosti Combust a súkromní obchodní veriteľia spoločnosti Combust.
- (74) Predbežná zmluva obsahovala tieto hlavné prvky:
- Štát by dostal 100 DKK za prevod všetkých akcií spoločnosti Combust (100 %).
 - Štát by vopred konvertoval podriadenú kapitálovú pôžičku vo výške 100 miliónov DKK na akciový kapitál.
 - Kapitálový základ spoločnosti Combust mala posilniť ďalšia injekcia vo výške 240 miliónov DKK, buď vo forme injekcie nového základného kapitálu, alebo odpísania/konverzie bankového dlhu.
- Štát by dodatočne poskytol obmedzené záruky dosahujúce 57,5 milióna DKK vo forme i) záruky potenciálnych nákladov na ochranu životného prostredia vo výške 22,5 milióna DKK, ktoré by sa uvoľnili do takého rozsahu, že by takéto náklady presiahli sumu 10 miliónov DKK pridelenú v rámci spoločnosti na náklady na ochranu životného prostredia a ii) záruky vo výške 35 miliónov DKK na všetky záležitosti, vrátane regulácie základného kapitálu spoločnosti vo vzťahu k súvahe predloženej manažmentom ku koncu septembra 2000 a ďalších záväzkov.
- Štát by poskytol neobmedzené záruky spoločnosti Arriva v spojení s daňovými požiadavkami, ktoré by mohli vyplývať z obdobia pred prevodom, za straty vyplývajúce z nárokov od predchádzajúcich zamestnancov, za straty, ktoré by mohli vyplývať z prechádzajúceho predaja spoločnosti Combust International a za všetky finančné straty, ktoré by mohla spoločnosť Arriva utrpieť na základe nasledujúcej správy o audite.
- Prevod by sa realizoval s účinnosťou od 1. januára 2001.
- Dohoda bola podmienkou pre dopravné spoločnosti aj pre dánsku agentúru pre cestnú bezpečnosť schvaľujúcu zmluvy o autobusových službách spoločnosti Combust, ktoré preberal nový vlastník, a aj podmienkou schválenia úradom pre hospodársku súťaž.
- (75) Ďalší postup, schválený v predbežnej zmluve, spočíval v tom, že ministerstvo dopravy a spoločnosť Arriva – po predchádzajúcom schválení finančným výborom dánskeho parlamentu a dozornou radou spoločnosti Arriva – následne uzavreli konečnú zmluvu v súlade s vyššie uvedenými usmerneniami. K uzavretiu dohody malo dôjsť až po získaní všetkých potrebných externých schválení, nie však neskôr ako 1. februára 2001.
- (76) Okrem predbežnej dohody rokovalo ministerstvo dopravy s veriteľmi o rozdelení finančnej injekcie vo výške 240 miliónov DKK. Bola dosiahnutá dohoda o tom, že dánska vláda poskytne ďalšiu kapitálovú injekciu vo výške 140 miliónov DKK a že veriteľia buď prevedú dlhy na akciový kapitál do výšky 100 miliónov DKK, alebo odpíšu dlh v tejto výške.
- (77) V memorande sa dánska vláda zaviazala upraviť predajnú cenu (obmedzenú na maximálnu sumu 35 miliónov DKK) za predpokladu, že účtovná súvaha spoločnosti k 31. decembru 2000 odhalí kapitálovú rezervu nižšiu ako 31,8 milióna DKK, čo bolo očakávaním manažmentu pri podpise predbežnej zmluvy medzi stranami. Kapitálová rezerva k 31. decembru 2000 bola napokon 10,3 milióna DKK. Dánska vláda bola teda povinná zaplatiť 20,5 milióna DKK, aby splnila svoje záväzky v rámci tejto záruky.

- (78) Spoločnosť Arriva prevzala zvyšné záväzky spoločnosti Combust, ktoré v tom čase predstavovali 208 miliónov DKK. Arriva vyplatila tieto záväzky ihneď po odkúpení spoločnosti Combust a vymenila ich za pôžičku od materskej spoločnosti Arriva plc.
- (79) V porovnaní s pôvodnou ponukou spoločnosti Arriva dánska vláda rokovala o týchto významných zmenách:
- Veritelia spoločnosti Combust súhlasili s účasťou na procese reštrukturalizácie odpisom častí dlhu (celkom 100 miliónov DKK);
 - Požiadavka na kapitálovú injekciu vo výške 290 miliónov DKK sa znížila na 240 miliónov DKK;
 - Dohoda obsahovala záruky s obmedzeným pokrytím v celkovej výške 57,5 milióna DKK a niekoľko neobmedzených záruk;
 - Dánska vláda garantovala hodnotu čistých aktív spoločnosti Combust k 31. decembru 2000, po upravení odpisov a i., v rámci dohody, vo výške 31,8 milióna DKK.
 - Spoločnosť Arriva súhlasila s tým, že žiadosti o úpravy dosahujúce 109 miliónov DKK (uvedené v návrhu z 3. novembra 2000) už nie sú podstatné.
- (80) Ministerstvo dopravy bolo napokon úspešné v rokovaní o obsahu predbežnej zmluvy v zmysle úspešného zníženia cenových žiadostí spoločnosti Arriva vo vzťahu k návrhu z 3. novembra 2000.

Schválenie finančným výborom dánskeho parlamentu a predaj spoločnosti Arriva

- (81) V dôvernom návrhu z 13. decembra 2000 si ministerstvo dopravy vyžiadalo schválenie predaja všetkých akcií spoločnosti Combust finančným výborom. Návrh bol schválený väčšinou členov finančného výboru ešte v ten istý deň.
- (82) *Dohoda o predaji podielu* bola podpísaná 15. januára 2001; spoločnosť Combust bola prevedená spoločnosti Arriva 2. apríla 2001 po prijatí pôvodného rozhodnutia Komisie, so spätným účinkom od 1. januára 2001. „Uzavretie“ sa uskutočnilo 2. apríla 2001 medzi ministerstvom dopravy a spoločnosťou Arriva.
- (83) Skorší návrh dohody o predaji podielu, ktorý zaslala dánska vláda Komisii 18. decembra 2000, obsahoval doložku, podľa ktorej mala dánska vláda zaručiť spoločnosti Arriva ochranu pred možnými nárokmi verejných inštitúcií (napr.

orgánov pre hospodársku súťaž a Európskej komisie). Dánska vláda informovala Komisiu vo svojom liste z 23. januára 2001, že táto doložka nebola zahrnutá do konečnej dohody o predaji podielu. Dôvodom tejto zmeny bolo to, že „dánska vláda sa rozhodla požiadať príslušné orgány o schválenie ešte pred uzavretím“.

Hodnotenie najvyššieho kontrolného úradu Dánska

- (84) Proces predaja bol aj predmetom zvláštnej správy najvyššieho kontrolného úradu Dánska ⁽²⁰⁾.
- (85) V závere správy (strana 60) sa uvádza, že:

„Vyšetrovanie najvyššieho kontrolného úradu Dánska ukázalo, že ponuka spoločnosti Arriva bola nízka, ale že žiadna seriózna ponuka nebola nižšia.“

Najvyšší kontrolný úrad Dánska konštatoval, že vyšetrovanie ministerstva dopravy ukázalo, že predaj všetkých akcií spoločnosti Combust sa uprednostňoval pred postupnou likvidáciou spoločnosti alebo pred správou.

Najvyšší kontrolný úrad Dánska konštatoval, že úvahy ministerstva dopravy pri príprave a vykonávaní predaja akcií boli oprávnené. Ministerstvu dopravy sa vďaka rokovaniam podarilo dosiahnuť zníženie ceny spoločnosti Arriva za prevzatie akcií, ako aj zapojiť veriteľov spoločnosti do podielovej zmluvy. Na základe dostupného hodnotenia a informácií najvyšší kontrolný úrad Dánska uviedol, že dohoda by sa mala považovať za uspokojivú. Preto musel štát spoločnosti Combust poskytnúť finančnú injekciu vo výške 140 miliónov DKK a záruky vo výške asi 58 miliónov DKK v súvislosti s dohodou o predaji.“

Následný predaj 50 % Combustu spoločnosti Connex

- (86) V odôvodnení 66 rozhodnutia o začatí konania Komisia vzniesla pochybnosti o tom, či sa predajná cena Combustu spoločnosti Arriva rovnala trhovej cene. Tieto pochybnosti boli založené najmä na skutočnosti, že podľa dánskej tlače sa predaj 50 % Combustu spoločnosti Connex, ktorý sa uskutočnil 1. mája 2001, menej ako mesiac po podpísaní dohody o predaji medzi dánskou vládou a spoločnosťou Arriva, uskutočnil za predajnú cenu 223 miliónov DKK.

⁽²⁰⁾ Správa 10/01 o spoločnosti Combust A/S 1995 – 2001. Strany 49 – 60 správy uvádzajú podrobný opis procesu predaja, ponuku spoločnosti Arriva a záruky poskytované v súvislosti s ňou.

- (87) Dánska vláda a spoločnosť Arriva zaslali dodatočné faktické informácie o tejto otázke Komisii.
- (88) Proces rokovaní medzi spoločnosťami Arriva a Connex sa začal v roku 2000. Spoločnosť Arriva a Connex sa dohodli na úrovni európskeho manažmentu 10. októbra 2000 na *memorande o porozumení*, ktoré ustanovilo zásady pre spoluprácu medzi stranami pred prevzatím spoločnosti Combust. Pôvodná myšlienka bola taká, že by obidve spoločnosti odovzdali spoločnú ponuku.
- (89) Pred vypracovaním tohto vyhlásenia o záujme sa spoločnosti Connex aj Arriva zúčastnili na procese preverovania riadenom Alfredom Bergom, ale spoločnosť sa rozhodla, že ďalej sama nepôjde. V súlade s *memorandom o porozumení* získali obidve strany prístup k dátovej miestnosti, aby zhodnotili hodnotu spoločnosti a riziká spojené s kúpou.
- (90) Spoločnosti Arriva a Connex si vymenili skúsenosti z dátovej miestnosti a bolo jasné, že medzi očakávaniami a hodnoteniami spoločnosti Combust týmito dvoma spoločnosťami existovali zásadné rozdiely. Spoločnosť Arriva zhodnotila spoločnosť ako spoločnosť s negatívnou hodnotou vo výške asi 300 miliónov DKK a spoločnosť Connex zhodnotila Combust ako spoločnosť s negatívnou hodnotu vo výške asi 700 – 1 000 miliónov DKK.
- (91) Pretože strany mali jednoznačne odlišné názory na riziká spojené s kúpou, rokovania o rozdelení spoločnosti sa prerušili a spoločnosť Arriva pokračovala v rokovaní s dánskym štátom samostatne. Ako je to opísané vyššie, tieto rokovania napokon viedli k úspešnému predaju Combustu spoločnosti Arriva v máji 2001.
- (92) Na konci decembra 2000 sa rokovania medzi spoločnosťami Arriva a Connex obnovili, tentoraz s cieľom predaja niektorých aktív (teda zmlúv a autobusov) Combustu spoločnosti Connex. Spoločnosť Connex získala plný prístup k vypracovaným materiálom povinnej kontroly a Arriva informovala Connex o podrobnostiach obchodného prípadu spoločnosti Arriva. Na základe toho strany uzatvorili *predbežnú dohodu*, ktorá bola podpísaná 21. februára 2001 s dohodnutou cenou 230 miliónov DKK. Táto hodnota zodpovedala účtovnej hodnote príslušných aktív (autobusy, infraštruktúra a existujúce stratové zmluvy o službách vo verejnom záujme, najmä v oblasti Kodane).
- (93) Po ďalších rokovaníach, ktoré zahŕňali najmä podrobnú analýzu peňažného toku, bola konečná cena v dohode o predaji podpísanej 30. apríla 2001 113,9 milióna DKK. Úprava predajnej ceny smerom dole vyplynula z analýzy peňažného toku, ktorá preukázala, že straty vyplývajúce zo zmlúv o službách vo verejnom záujme sú oveľa vyššie, ako sa pôvodne predpokladalo. V dôsledku toho musela spoločnosť Arriva plne využiť dotácie vložené na účty spoločnosti Combust na stratové zmluvy o službách vo verejnom záujme.
- (94) V odpovedi na odôvodnenie 118 rozhodnutia o začatí konania, v ktorom Komisia uvažuje nad tým, či by spoločnosť Arriva mohla predať zmluvy, keď neexistujú žiadne právne doložky brániace ukončeniu zmlúv, dánska vláda

vysvetľuje, že predaj zmlúv znamená jasnú zmenu poskytovateľa, ktorá si vyžaduje súhlas prijímateľa (obcí a krajov) a zahŕňa autobusové operácie, ktoré sa ponechajú na predtým dohodnutej cene za dohodnutých podmienok. V prípade prevodu zmlúv zo spoločnosti Arriva na Connex príslušné obce a kraje udelili svoj súhlas.

2.1.3. OPATRENIA REŠTRUKTURALIZÁCIE V ROKOCH 1999 A 2001

- (95) Kapitálové injekcie z rokov 1999 a 2001 sprevádzali opatrenia reštrukturalizácie. Sú podrobne opísané v nasledujúcich častiach.

Opatrenia reštrukturalizácie v roku 1999

- (96) Dánske orgány odovzdali Komisii v apríli 2007 štyri samostatné poznámky. Tri z nich, z 26. apríla 1999, 15. mája 1999 a 18. mája 1999, vypracovala spoločnosť Kromann a Münter a jednu, z 18. mája 1999, vypracovala spoločnosť KPMG. Dánske orgány sú toho názoru, že poznámka KPMG predstavuje plán reštrukturalizácie prevádzky pre kapitálovú injekciu z roku 1999 a že tri poznámky spoločnosti Kromann a Münter predstavujú plán finančnej reštrukturalizácie.

Poznámka KPMG

- (97) KPMG, jedna z účtovníckych spoločností Combustu, preskúmala ziskovosť vybraných zmlúv o autobusovej doprave v máji 1999. V memorande z 18. mája 1999 pod názvom „Ziskovosť vybraných zmlúv o dopravných službách v období 1999/2001“ uviedla svoje výsledky.
- (98) Preskúmanie bolo založené na prevádzkových rozpočtoch Combustu v rokoch 1999 – 2001, schválených predsedníctvom spoločnosti Combust v novembri 1998, a opravilo sa podľa rozpočtového odhadu vypracovaného manažmentom v apríli 1999. Účtovníci v tomto memorande uviedli, že vykonávaná práca nebola preskúmaním rozpočtu. Z memoranda vyplývalo, že účtovníci nehodnotili to, či rozpočty ako celok obsahujú všetky informácie potrebné pre nezávislé hodnotenie predpokladaného rozvoja spoločnosti Combust, ani to, či rozpočty odrážali najpravdepodobnejší vývoj.

- (99) Vo svojom memorande účtovníci uviedli, že ziskovosť sa nedala hodnotiť na základe zmluvy, ale skôr podľa autobusovej oblasti. Hodnotenie ziskovosti autobusovej oblasti bolo preto zároveň nepriamym hodnotením zmlúv o autobusových službách spojených s danou autobusovou oblasťou. Účtovníci preskúmali prevádzkové rozpočty pre 5 autobusových oblastí.
- (100) Zhrnutie preskúmania účtovníkmi je uvedené v tabuľke 6.

Tabuľka 6

Akumulované rozpočty za obdobie 1999 – 2001

(v miliónoch DKK)

	Čistý obrat	Výsledok pred poskytnutím dotácií	Dotácie na rok 1998	Výsledok pred daňou
Autobusová oblasť Kodaň	927,1	– 90,0	60,0 ⁽¹⁾	– 30,0
Autobusová oblasť Sjælland	230,4	4,8		4,8
Autobusová oblasť Århus	353,3	19,8		19,8
Autobusová oblasť Vejle	351,0	0,5		0,5
Autobusová oblasť Fyn	371,6	4,7		4,7
Vybrané autobusové oblasti	2 233,4	– 60,2		– 0,2
Ostatné autobusové oblasti celkom	725,2	34,4		34,4
Režijné náklady		– 77,4		– 77,4
Autobusové oblasti + režijné náklady celkom	2 958,6	– 103,2	60	43,2
Zjednodušenie a racionalizácia		105,9		105,9
Predpokladaný následný výsledok	2 958,6	2,7	60	62,7

⁽¹⁾ Ďalšia dotácia vo výške 5 miliónov EUR bude potrebná na rok 2002.

Zdroj: Memorandum o ziskovosti vybraných zmlúv o autobusových službách v období 1999 – 2001.

- (101) Táto tabuľka ukazuje, že predsedníctvo spoločnosti Combus očakávalo celkový výsledok za obdobie 1999 – 2001 v zisku 62,7 milióna DKK.
- (102) Ako je uvedené v tabuľke, prevádzkové rozpočty pre autobusové oblasti a pre režijné náklady odhalili celkový deficit vo výške 103,2 milióna DKK. Manažment v apríli 1999 na základe zavedených alebo plánovaných opatrení zjednodušenia a racionalizácie odhadoval, že v rokoch 1999 a 2001 by sa mohli realizovať úspory vo výške asi 105,9 milióna DKK. Toto boli opatrenia na úsporu nákladov:
- Úspory týkajúce sa štátnych zamestnancov v dôsledku zmeny štatútu zo štátnych zamestnancov na normálnych zmluvných pracovníkov
 - Zníženie dávok vyplácaných pri chorobe
 - Vylepšená logistika medzi štátnymi zamestnancami
 - Vylepšené plánovanie záväzkov
 - Zníženie administratívnych pracovníkov
 - Zníženie nákladov na údržbu
 - Zníženie nákladov na nákupy
 - Reštrukturalizácia ústredia
- (103) Odhadované úspory sa nerozdelili do autobusových oblastí, ale podľa memoranda predstavenstvo dospelo k názoru, že veľmi významnú časť úspor bude možné dosiahnuť v autobusovej oblasti Kodane.
- Poznámky spoločnosti Kromann a Münter**
- (104) Tri poznámky spoločnosti Kromann a Münter uvádzajú, že právna spoločnosť a účtovníci preskúmali ziskovosť reprezentatívnej vzorky zmlúv spoločnosti s cieľom zhodnotiť prevádzku spoločnosti a že po tomto preskúmaní sa považovalo za potrebné poskytnúť ďalšiu dotáciu vo výške asi 65 miliónov DKK, ktorá mala pokryť stratové zmluvy po zvyšok obdobia. Vlastný majetok spoločnosti sa tak zvýšil na 47 miliónov DKK. Preto bolo zrejmé, že spoločnosť nedokáže dodržať podmienky stanovené vo svojich zmluvách o pôžičkách a že výročné zúčtovanie sa nebude dať predložiť bez výhrad účtovníkov voči predpokladu pokračovania činnosti podniku, ak sa situácia zásadne nezmení.
- (105) Podľa názoru poradcu by si rekonštrukcia spoločnosti vyžadovala kapitálovú injekciu vo výške asi 300 miliónov DKK. Túto sumu odôvodnili takto:

- Požiadavka likvidity pri rôznych bankových pôžičkách by sa 31. decembra 1999 zvýšila z 10 % na 20 %, čím by vznikla potreba zvýšiť kapitál ⁽²¹⁾;
 - Zvýšenie kapitálu na túto úroveň by viedlo k vhodnému pomeru dlhu a čistého majetku.
- (106) Kapitálová injekcia v uvedenej výške by podľa názoru poradcu umožnila vyriešiť finančnú situáciu spoločnosti.

Opatrenia reštrukturalizácie v roku 2001

- (107) Súbežne s prípravou predaja Combusu spoločnosti Arriva dánska vláda požiadala spoločnosť Arriva, aby vypracovala pre Combis obchodný plán a plán reštrukturalizácie. V januári 2001 dánska vláda predložila tento plán reštrukturalizácie Komisii. Toto predloženie sa vykonalo v dvoch krokoch, 8. a 23. januára 2001. Tieto predloženia boli súčasťou veci NN 127/00, ktorá napokon viedla k pôvodnému rozhodnutiu Komisie.
- (108) Tento plán reštrukturalizácie pozostáva z týchto prvkov:
- Štúdia trhu,
 - Podrobný opis všetkých okolností, ktoré viedli k závažným finančným ťažkostiam spoločnosti Combis.
 - Podrobný opis všetkých zmien plánovaných na zabezpečenie toho, aby spoločnosť sama dokázala pokryť všetky svoje náklady, okrem iného aj splátky a finančné náklady, a čeliť konkurencii po dokončení procesu reštrukturalizácie.
 - Podrobný opis financovania reštrukturalizácie.

Štúdia trhu

- (109) Štúdia trhu uvádza, že dánsky autobusový trh sa stabilizoval po deregulácii, ktorá sa začala v roku 1990.

⁽²¹⁾ Tieto požiadavky predpokladali, že vlastný majetok spoločností musel byť aspoň 10 % celkovej účtovnej súvahy do roku 1998 a aspoň 20 % celkovej účtovnej súvahy v roku 1999. Na konci roka 1998 bola účtovná súvaha spoločnosti 1,24 miliardy DKK a v tom roku (1999) sa očakávalo jej zvýšenie. Pri očakávanom deficite asi 25 miliónov DKK v roku 1999 by sa vlastný majetok znížil na 20 miliónov DKK na konci roka 1999. Ak by sa stanovila účtovná súvaha na konci roka 1999 napríklad na 1,3 miliardy DKK, požiadavka 20 % likvidity by znamenala vlastný majetok vo výške minimálne 260 miliónov DKK. Kapitálová injekcia vo výške 300 miliónov DKK by znamenala, že by vznikla rezerva 60 miliónov DKK, ktorá by sa zrejme, podľa názoru poradcu a pri daných neistotách, nemohla považovať za príliš vysokú.

- (110) Ceny za poskytovanie dopravných služieb autobusmi v rokoch 1990 až 1997 neustále klesali. Tento vývoj bol pravdepodobne spôsobený otvorením trhu, ktoré sa začalo počiatkom 90. rokov minulého storočia. Najnižšie ceny boli zrejme dosiahnuté v roku 1997; keďže potom sa cenový trend obrátil a vykazoval mierny, ale pravidelný nárast.

- (111) Celému dánskemu trhu verejnej autobusovej dopravy dominovali v roku 1999 štyria veľkí prevádzkovatelia. Títo štyria prevádzkovatelia zabezpečovali spoločne asi dve tretiny všetkých zmlúv, ktoré boli výsledkom výberových konaní ⁽²²⁾.

- (112) Podľa správy dánskeho úradu pre hospodársku súťaž z roku 2000, na ktorú sa odvoláva štúdia trhu, dánsky autobusový trh nie je charakterizovaný nadmernou kapacitou. V dôsledku toho, že regionálne a miestne orgány podporujú autobusovú dopravu v rozsahu viac ako 50 %, prevádzkovateľ autobusovej dopravy poskytne autobusovú službu iba vtedy, ak vyhrá výberové konanie. Prevádzkovateľ teda uzatvorí dohodu týkajúcu sa počtu autobusov a vodičov autobusov potrebného na zabezpečenie tejto autobusovej dopravy iba vtedy, keď získa zmluvu o službe vo verejnom záujme po prebehnutí výberového konania.

- (113) Správa dánskeho úradu pre hospodársku súťaž dochádza aj k názoru, že prekážky vstupu sú nízke, čo je spôsobené dvomi faktormi:

- Po prvé, na všetky zmluvy o službách vo verejnom záujme sa vyhlasuje výberové konanie každých päť rokov. Každý rok tak môžu na 20 % trhu vstúpiť noví konkurenti.
- Po druhé, autobusy ani zamestnanci nie sú príliš drahými prvkami a dajú sa na dánskom trhu ľahko nájsť.

- (114) V dôsledku toho dospel dánsky úrad pre hospodársku súťaž k záveru, že trh je charakterizovaný silou kupujúceho, a tento záver podporoval aj rozvoj trhu nasledujúci po deregulácii dánskeho autobusového trhu.

Podrobný opis okolností, ktoré viedli k finančným ťažkostiam

- (115) V Podrobnom opise všetkých okolností, ktoré viedli k závažným finančným ťažkostiam spoločnosti Combis, sa uvádza, že finančné problémy spoločnosti boli spôsobené agresívnou politikou rozširovania Combusu na dánskom autobusovom trhu, najmä v oblasti Kodane. Spoločnosť Combis získala zmluvy na veľmi nízke ceny, čím vznikli finančné problémy. V dôsledku politiky rozširovania spoločnosť Combis prevzala mnoho stratových autobusových služieb ⁽²³⁾.

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

⁽²³⁾ Pozri aj rozsudok vo veci Combis, odsek 87

Podrobný opis plánovaných zmien

- (116) V oznámení z 8. januára 2001 sa uvádzajú okrem iného aj opatrenia, ktoré by spoločnosť Arriva prijala, a príspevky, ktoré by poskytla, v súvislosti s kúpou spoločnosti Combust.
- (117) Pokiaľ ide o podrobný opis plánovaných zmien, v pláne reštrukturalizácie sa uvádza 6 opatrení na znižovanie nákladov, ktoré prijme spoločnosť Arriva po kúpe spoločnosti Combust. Plán reštrukturalizácie predpokladá aj zvýšenie nákladov na údržbu a palivo, ako aj niektoré výnimočné náklady vzťahujúce sa na reštrukturalizáciu spoločnosti Combust.
- (118) Pokiaľ ide o uvedené zmeny, náklady súvisiace s reštrukturalizáciou spoločnosti Combust boli rozdelené na prevádzkové, finančné a výnimočné.

Zmeny prevádzkových nákladov

- (119) Tabuľka 7 poskytuje stručný prehľad zvýšení a znížení s ohľadom na prevádzkové náklady.

Tabuľka 7

Zvýšenia a zníženia plánovaných prevádzkových nákladov (DKK p/a)

(v miliónoch DKK)	
Zvýšenia nákladov	
Zvýšenie nákladov na údržbu	– 28,0
Zvýšené ceny paliva	– 3,0
	– 31,0
Zníženia nákladov	
Zníženie chorobnosti	3,5
Zníženie nákladov na opravy	7,0
Zníženie poistných nákladov	2,0
Uzavretie a likvidácia obchodných priestorov	3,0
Zlúčenie ústredí	39,0
	+ 54,5
Ročný čistý majetok	+ 23,5

Zdroj: Arriva

- (120) Ako sa uvádza v tabuľke 7, celkové prevádzkové náklady sa znížia znížením chorobnosti zamestnancov, nákladov na opravy autobusov, nákladov na poistenie, administratívnych nákladov a predajom nadbytočných infraštruktúr.

- (121) Pokiaľ ide o chorobnosť zamestnancov, plán reštrukturalizácie potvrdzuje, že zamestnanci Combustu sú chorí častejšie ako zamestnanci spoločnosti Arriva. Spoločnosť Arriva má v úmysle zaviesť svoje vlastné metódy pre zamestnancov s vysokou absenciou pre chorobu. Od toho spoločnosť Arriva očakáva zníženie nákladov vo výške 3,5 milióna DKK.

- (122) Pokiaľ ide o zníženie nákladov na opravy autobusov a poistenie, spoločnosť Arriva plánuje zaviesť svoje vlastné metódy a poistné zmluvy pre zníženie nákladov spoločnosti Combust v týchto oblastiach. Spoločnosť Arriva teda očakáva zníženie nákladov na poistenie zamestnancov vo výške 2 milióny DKK a pokiaľ ide o náklady na poistenie vozidiel, očakáva zníženie o 7 miliónov DKK.

- (123) Pokiaľ ide o zníženie administratívnych nákladov, spoločnosť Arriva očakáva, že zlúčením ústredí spoločností sa znížia náklady o 39 miliónov DKK od roku 2002.

- (124) Spoločnosť Arriva napokon plánuje predat štyri stanice, ktoré budú po zlúčení nadbytočné. Týmto očakáva spoločnosť Arriva zníženie nákladov na úroveň 3 milióny DKK ročne. Celkové zníženia nákladov, ktoré spoločnosť Arriva očakáva, tak dosiahnu 54,5 milióna DKK ročne.

- (125) Spoločnosť Arriva však počíta so zvýšením nákladov na údržbu. Podľa informácií, ktoré poskytla spoločnosť Combust, jej náklady dosiahli 70 000 DKK na jeden autobus v roku 2000. Spoločnosť Arriva počíta so zvýšením na 120 000 DKK na jeden mestský autobus a 80 000 DKK na regionálny autobus, čo bude mať za následok zvýšenie nákladov na údržbu o 28 miliónov DKK. Spoločnosť Arriva ďalej predpokladá zvýšenie nákladov na palivo o 3 milióny DKK ročne.

Zmeny finančných nákladov

- (126) Pokiaľ ide o očakávané zníženie finančných nákladov, spoločnosť Arriva je povinná zaplatiť celý zvyšný dlh spoločnosti Combust svojim súkromným veriteľom.

- (127) V tomto ohľade dohoda o predaji predpokladá, že dánsky štát a súkromní obchodní dlžníci spoločnosti Combust čiastočne odpíšu dlh spoločnosti Combust pred jej predajom spoločnosti Arriva a zostane dlh vo výške 208 miliónov DKK. Spoločnosť Arriva potom po kúpe ihneď zaplatí tento zvyšný dlh.

- (128) Plán reštrukturalizácie predpokladá, že spoločnosť Arriva nahradí dlh od súkromných veriteľov pôžičkou medzi skupinami. Ročné úrokové platby za tento dlh medzi skupinami dosiahnu 13,5 milióna DKK.

Zmeny výnimočných nákladov

- (129) Pokiaľ ide o výnimočné náklady vzťahujúce sa na reštrukturalizáciu Combusu, spoločnosť Arriva odhaduje, že budú predstavovať 35,6 milióna DKK za obdobie 2001/02. Asi 15 miliónov DKK sa vzťahuje na potrebné zamietnutia pre zníženie všeobecných výdavkov ⁽²⁴⁾. Zostávajúca suma sa vzťahuje na integráciu príslušných IT systémov spoločností (5 miliónov DKK), na nákup nových uniforiem pre vodičov autobusov (7,2 milióna DKK), právne a ekonomické výdavky spojené so zlúčením a reštrukturalizáciou (7 miliónov DKK) a napokon na ostatné malé výdavky (2,5 milióna DKK).
- (130) Spoločnosť Arriva plánuje znížiť náklady postupným ukončením všetkých stratových zmlúv Combusu. Spoločnosť Arriva ďalej navrhuje zabezpečiť rezervy v súvislosti s ukončením lehoty platnosti zmlúv v Kodani a Aalborgu, v dôsledku rizika, že sa tieto mestské autobusy nebudú dať využívať na dopravu na iných cestách, pretože sú buď zastarané (pokiaľ ide o Kodaň, rezerva dosiahne 45 miliónov DKK), alebo príliš špecifické na to, aby sa mohli použiť v inom meste (pokiaľ ide o Aalborg, rezerva dosiahne 18 miliónov DKK).
- (131) Plán reštrukturalizácie predpokladá, že sa spoločnosť Combust vráti k hospodárskej životaschopnosti v roku 2006 vďaka opatreniam, ktoré prijala spoločnosť Arriva. Tabuľka 8 ukazuje predpovede obratu a ziskov/strát spoločnosti Combust pre obdobie 2000 až 2007.

Tabuľka 8

Predpovede obratu a ziskov/strát na obdobie 2000 – 2007

(v miliónoch DKK)

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Obrat	1 089	1 055	934	824	696	440	206	60
Zisk/ Strata	- 118	- 66	- 59	- 53	- 43	- 21	+ 6	+ 2

Opis financovania reštrukturalizácie

- (132) Náklady na financovanie reštrukturalizácie sa získavajú cez:
- Pomoc na reštrukturalizáciu udelenú dánskou vládou;
 - Reštrukturalizáciu dlhu spoločnosti Combust a

⁽²⁴⁾ Tieto náklady sú rozdelené takto: Nadbytočné náklady manažmentu 5,2 milióna DKK, nadbytočné náklady ostatných ústredí 6,7 milióna DKK, nadbytočné náklady ostatné 2,0 milióna DKK.

— Vlastné príspevky spoločnosti Combust a Arriva.

- (133) Podrobnosti o príspevku dánskej vlády sú vysvetlené v opise procesu privatizácie vyššie. Tabuľka, v ktorej sa uvádzajú príspevky, je v ďalšej sekcii.
- (134) Príspevok súkromných veriteľov spoločnosti Combust pozostával z odpisu dlhov vo výške 100 miliónov DKK.
- (135) Vlastný príspevok spoločnosti Combust a Arriva pozostával z nasledujúcich prvkov:

Arriva

- Zaplatenie zvyšných pôžičiek ihneď po kúpe;
- Priamy príspevok k reštrukturalizácii nákladov vo výške 33,6 milióna DKK;
- Odkúpenie 50 % spoločnosti Combust spoločnosťou Connex od Arrivy za cenu 113,9 milióna DKK;
- Predajná cena 100 DKK.

Combust

- Úspory predpokladané v pláne reštrukturalizácie, vysvetlené vyššie.

2.1.4. ZHRNUTIE FINANČNEJ PODPORY DÁNSKEHO ŠTÁTU SPOLOČNOSTI COMBUS

- (136) V tabuľke 11 pôvodného rozhodnutia v odôvodnení 68 a tabuľke 8 v rozhodnutí o začatí konania Komisia zhrnula reštrukturalizačné opatrenia zaplatené spoločnosti Combust dánskym štátom. Medzi týmito číslami je jasná nezhoda, čo sa vysvetľuje tým, že tabuľka 7 v pôvodnom rozhodnutí vyjadruje sumy v roku 2001 v čistej aktuálnej hodnote, pričom tabuľka 8 rozhodnutia o začatí konania vyjadruje reálne sumy.
- (137) Dánska vláda vo svojich poznámkach upozorňuje Komisiu na to, že v tabuľke 8 rozhodnutia o začatí konania je suma 100 miliónov DKK zobrazená dvakrát, čo je zavádzajúce, pretože spoločnosť Combust dostala túto sumu len raz ⁽²⁵⁾. Komisia s prihliadnutím na zistenie dánskej vlády tabuľku upravila, ako to vidieť v tabuľke 9 nižšie.

⁽²⁵⁾ Pozri rad 5 stĺpec 3 a rad 6 stĺpec 3 v tabuľke 8 rozhodnutia o začatí konania.

Tabuľka 9

Opravené zhrnutie finančnej podpory dánskeho štátu spoločnosti Combust, v reálnych sumách

Typ podpory	Rok	Suma (v miliónoch DKK)
Dotácia na otvorenie účtov pre štátnych zamestnancov (táto platba bola povolená v časti pôvodného rozhodnutia, ktorú Súd prvého stupňa potvrdil)	1995	140
Jednorazová platba štátnym zamestnancom za zmenu štatútu (táto platba bola povolená v časti pôvodného rozhodnutia, ktorú Súd prvého stupňa potvrdil)	1999	100
Zvýšenie kapitálu	1999	200
Podriadená pôžička	1999	100
(Táto podriadená pôžička bola odpísaná v roku 2001)		
Zvýšenie kapitálu	2001	140
Záruky (pozri podobný opis pod tabuľkou 9)	2001 a nasledujúce	37,1
Spolu	1995 až 2001	717,1

Záruka	Maximálne pokrytie	Zaplatená suma
Daňová požiadavka za obdobie pred prevodom Combustu.	Neobmedzené	Boli odovzdané žiadosti o platbu 6,2 milióna DKK (aktuálny prípad na daňovom súde).
Straty v dôsledku predtým zamestnaných štátnych zamestnancov.	Neobmedzené	Žiadne nároky alebo platby
Straty v súvislosti s predajom spoločnosti Combust International (Comfort Bus Danmark A/S).	Neobmedzené.	9,5 milióna DKK (čiastočná úhrada platby dividend od Comfort Bus Danmark A/S u/k.)
Akékoľvek straty súvisiace s auditom vykonaným v spoločnosti Combust A/S.	Neobmedzené.	Žiadne nároky alebo platby.
Spolu		37,1 milióna DKK

(140) Dve predchádzajúce tabuľky sa dajú zhrnúť takto:

Tabuľka 11

Zhrnutie štátnej podpory

Opatrenie a rok	Suma (v miliónoch DKK)	Pripomienka
Zvýšenie kapitálu, 1999	200	
Podriadená pôžička, 1999	100	Odpísaná v roku 2001
Zvýšenie kapitálu, 2001	140	
Celková suma uhradená v rámci záruk, 2001	37,1	Kapitál obmedzených záruk predstavoval 58,9 milióna DKK, z čoho 21,4 milióna DKK bolo využitých; pri neobmedzených zárukách sa využilo spolu 15,7 milióna DKK.
Spolu v roku 1999	300	Vyjadrené v reálnych číslach z roku 1999
Spolu v roku 2001	177,1	Vyjadrené v reálnych číslach z roku 2001

(138) V tabuľke 8 rozhodnutia o začatí konania Komisia uviedla maximálnu sumu záruk poskytnutých v roku 2001 v spojení s uzavretím dohody o predaji so spoločnosťou Arriva.

(139) V tabuľke 10 nižšie, okrem maximálneho pokrytia, Komisia ukazuje na informačné účely aj skutočné **sumy zaplatené vo vzťahu k zárukám na konci februára 2005.**

Tabuľka 10

Zhrnutie nárokov a platieb z poskytnutých záruk

Záruka	Maximálne pokrytie	Zaplatená suma
Náklady na ochranu životného prostredia	22,5 milióna DKK	Žiadne platby
Zníženie vlastného kapitálu.	35,5 milióna DKK	20,5 milióna DKK
Ďalšie záväzky vo vzťahu k záruke vlastného kapitálu.	0,9 milióna DKK	0,9 milióna DKK

(141) Vyššie uvedené čísla sa mierne odchyľujú od obidvoch čísel stanovených v pôvodnom rozhodnutí (tabuľka 7) a od čísel stanovených v rozhodnutí o začatí konania. Tieto odchýlky sa vysvetľujú tým, že pôvodné rozhodnutie zmenilo čísla na čísta čistú aktuálnu hodnotu za rok 2001 a že pôvodné rozhodnutie a rozhodnutie o začatí konania neboli v súlade, pokiaľ ide o výpočet menovej hodnoty záruk.

2.1.5. VÝVOJ SPOLOČNOSTI ARRIVA/COMBUS PO PRIVATIZÁCII

(142) Po podpísaní dohody o predaji podielu 2. apríla 2001 ⁽²⁶⁾ spoločnosť Arriva postupovala takto:

- Combust sa stal 100 % pobočkou spoločnosti Arriva.
- V dohode z 11. apríla 2001 spoločnosť Arriva Scandinavia a/s, ďalšia 100 % pobočka spoločnosti Arriva, získala od Combusu aktíva a finančné záväzky výmenou za jednu akciu spoločnosti Arriva Scandinavia, ktorá má nominálnu hodnotu 1 000 DKK. Aktíva a záväzky uvedené v tejto dohode sú uvedené a špecifikované v zmluve o predaji. Pokrývajú všetky aktíva a všetky záväzky v rámci účtovníctva spoločnosti Combust v daný deň.
- Dňa 1. mája 2001 bolo 50 % aktív (teda zmlúv, autobusov a infraštruktúr), ktoré v čase predaja Combusu spoločnosti Arriva vlastnil Combust, prevedených spoločnosťou Arriva Scandinavia A/S na Connex za hotovosť vo výške 113,9 milióna DKK (pozri podrobné vysvetlenie vyššie).

3. POCHYBNOSTI KOMISIE

(143) V odôvodnení 121 rozhodnutia o začatí konania Komisia uviedla päť pochybností. Prvé z nich sa vzťahujú na otázku, či opatrenia reštrukturalizácie na roky 1999 a 2001 predstavujú dve samostatné opatrenia alebo či by sa mali hodnotiť ako jedno opatrenie. Nasledujúce štyri pochybnosti sa vzťahujú na test súkromných investorov a na hodnotenie opatrení reštrukturalizácie v rámci usmernení o reštrukturalizácii z roku 1994 a/alebo 1999, v prípade, že predstavujú štátnu pomoc.

4. PRIPOMIENKY DÁNSKA A ZAJAINTERESOVANÝCH STRÁN

4.1. ODPOVEĎ DÁNSKEJ VLÁDY

(144) Prípomienky dánskej vlády sa vzťahujú na možnosť ukončenia zmlúv o službách vo verejnom záujme spoločnosti Combust, na zásadu súkromného investora a kompatibilitu pomoci s usmerneniami o reštrukturalizácii z roku 1999.

4.1.1. UKONČENIE ZMLÚV O SLUŽBÁCH VO VEREJNOM ZÁJME SPOLOČNOSTI COMBUS

- (145) Dánska vláda si myslí, že na rozdiel od toho, čo Komisia uviedla vo svojom rozhodnutí o začatí konania, zmluvy o službách vo verejnom záujme uzavreté podľa článku 14 nariadenia (EHS) č. 1191/69 sa nedajú ukončiť pred právoplatným uplynutím ich platnosti.
- (146) Dánska vláda v tomto ohľade zdôrazňuje, že Komisia zjavne nesprávne interpretovala článok 14 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 1191/69 vo svojom rozhodnutí o začatí konania. Upozorňuje Komisiu na to, že, ako je to výslovne uvedené v ustanovení, služba dopravy sa môže skončiť v súlade s článkom 14 ods. 4 iba vtedy, ak služba dopravy nespadá pod systém zmluvy alebo záväzkov služby vo verejnom záujme. Zmluvy, ktoré Combust uzavrel, spadali do systému zmlúv, keďže išlo o všeobecné zmluvy získané počas výberových konaní. To potvrdil Súd prvého stupňa v bode 78 rozsudku vo veci Combust a v nasledujúcich bodoch. Zmluvy sa preto nedajú ukončiť na základe článku 14 ods. 4
- (147) Ak by však Combust prerušil, zrušil alebo iným spôsobom ukončil dohody o doprave, ktoré boli podpísané bez akéhokoľvek právneho základu v zmluvách, spoločnosť by v podstate bola zodpovedná za porušenie zmluvy v rámci dánskeho občianskeho práva.

4.1.2. UPLATNENIE ZÁSADY INVESTORA V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE

- (148) Dánska vláda si myslí, že opatrenia prijaté dánskou vládou by sa mali v tomto prípade považovať za investície vykonané v súlade so zásadou investora v trhovom hospodárstve.
- (149) V odpovedi na odôvodnenie 89 rozhodnutia o začatí konania, kde Komisia uviedla, že súkromný investor by sa mohol správať tak, ako sa správal dánsky štát, ak by bolo menej nákladné vykonať reštrukturalizáciu spoločnosti s cieľom predaja namiesto konkurzu, dánska vláda pripúšťa, že v tomto prípade by priame straty pri konkurze nepresiahli stratu pri predaji.

(150) Avšak napriek tomu, že aj pri menovitej hodnote bol predaj tým pádom „drahší“ ako konkurz, dánska vláda uprednostňovala predaj. Dánska vláda na základe analýzy od svojich poradcov rozhodla, že z dlhodobého hľadiska by bolo pravdepodobne nákladnejšie nechať spoločnosť Combust zbankrotovať, ako ju predaj, v dôsledku skrytých nepriamych strát a poškodenia budúcej privatizácie. Na zdôraznenie tohto postoja dánska vláda predkladá „skupinovú hodnotenie“ rozhodnutia o privatizácii Combusu a tvrdí, že s ohľadom na možnosť budúcej privatizácie bolo dôležité zachovať reputáciu štátu.

⁽²⁶⁾ Pozri odôvodnenie 83.

„Skupinové hodnotenie“

- (151) Pokiaľ ide o dánsku vládu, investície členských štátov sa nedajú jednoducho porovnať s investíciami bežných súkromných investorov, pretože súkromní investori si za normálnych okolností vyžadujú návratnosť investície v podstatne kratšom čase. V tejto súvislosti si myslí, že Súdny dvor v mnohých prípadoch súhlasil s tým, že štát ako investor môže konať rovnako ako holdingové spoločnosti alebo súkromné obchodné skupiny, ktoré sledujú politiku dlhodobějších investícií pri zohľadnení globálnej alebo úsekovej stratégie spoločnosti ⁽²⁷⁾. Dánska vláda cituje konkrétne vec C-305/89, Taliansko/Komisia ⁽²⁸⁾:

„Hoci správanie súkromného investora, ku ktorému treba prirovnať zásah verejného investora sledujúceho ciele hospodárskej politiky, nemusí byť nevyhnutne správaním bežného investora investujúceho kapitál s cieľom zvýšiť jeho relatívne krátkodobú rentabilitu, musí byť aspoň správaním súkromnej holdingovej spoločnosti alebo súkromnej skupiny podnikov sledujúcich štrukturálnu, globálnu alebo odvetvovú politiku a musí sa riadiť perspektívami dlhodobejšej rentability.“

- (152) Dánska vláda tvrdí, že použila rovnaký prístup pri hodnotení toho, či nechať spoločnosť Combust zbankrotovať.

Reputácia štátu

- (153) Dánska vláda si zachováva svoje stanovisko, uvedené v odsekoch 86 a 87 rozhodnutia o začatí konania, s ohľadom na reputáciu štátu a odkazy na vec C-303/88, Taliansko/Komisia, v danej súvislosti.
- (154) Dánska vláda pripomína, že Komisia nedávno uviedla, napríklad vo svojom zásahu na Súde prvého stupňa, citovanom v poslednom pododseku bodu 106 rozsudku vo veci Combust, že „zrušenie verejného sektora vo všeobecnosti slúži na podporu voľného trhu“.
- (155) Pre dánsku vládu je preto spojenie medzi obrazom štátu ako vlastníkom spoločnosti a privatizáciou verejných spoločností jasné: iba vtedy, ak má štát právo chrániť svoju reputáciu ako vlastníka spoločnosti a seriózny a zodpovedný investor, sa dá zaručiť budúca privatizácia, ktorá povedie k zvýšenej konkurencii a zlepšeniu trhovej situácie prevádzkovateľov na trhu v celej EÚ.

- (156) Opatrenia pomoci v súvislosti s reštrukturalizáciou a privatizáciou spoločnosti Combust boli podľa dánskej vlády do značnej miery založené na úvahe reputácie štátu ako zamestnávateľa, investora a majiteľa spoločnosti. Ak by štát nechal Combust zbankrotovať, pravdepodobne by to malo negatívny vplyv na úrokové sadzby a všeobecné podmienky pôžičiek pre štátne spoločnosti, pokiaľ ide o finančné inštitúcie v Dánsku aj v zahraničí.

- (157) V tejto súvislosti dánska vláda vysvetľuje, že za posledné roky Dánsko sprivatizovalo niekoľko štátnych spoločností a plánuje ďalšie privatizácie. Jednou zo spoločností, prevedených na verejnú spoločnosť s ručením obmedzeným s cieľom privatizácie po privatizácii Combustu, je spoločnosť Post Danmark A/S ⁽²⁹⁾. Dánsky štát práve podpísal podmienenú dohodu o predaji 25 % akcií spoločnosti. Predajná cena za 22 % akcií (zvyšné 3 % sa poskytnú zamestnancom), ktoré boli predané spoločnosti Post Invest (súčasť skupiny CVC), je 1,27 miliardy DKK.

- (158) Pred prevodom na verejnú spoločnosť s ručením obmedzeným a pred čiastočnou privatizáciou boli štátni zamestnanci spoločnosti vyplatení v roku 2001. Spoločnosť Post Danmark mala v tom čase asi 30 000 zamestnancov, pričom asi 11 800 z nich tvorili štátni zamestnanci. Štátni zamestnanci dostali ponuku prejsť na zamestnanie na základe skupinovej zmluvy, pričom im naďalej zostávalo právo na dôchodok štátneho zamestnanca. Veľká väčšina, 96 % z nich, s tým súhlasila. To znamenalo, že viac ako 10 500 štátnych zamestnancov si zvolilo zamestnanie na základe skupinovej zmluvy v súlade s modelom, ktorý predstavoval paušálnu sumu 50 000 DKK pred zdanením od spoločnosti Post Danmark. Zároveň prijali širšiu interpretáciu služobných povinností, ktoré na nich mohli byť prenesené. Ostatných asi 650 štátnych zamestnancov chcelo zamestnanie na základe skupinovej zmluvy v súlade s modelom, ktorý im za každých okolností dával rovnaké podmienky ako štatút štátneho zamestnanca. Tento model nevedol k žiadnym paušálnym sumám. Menšie percento štátnych zamestnancov, asi 480, si chcelo ponechať štatút štátneho zamestnanca. Keď bola založená spoločnosť Post Danmark A/S, štát ich vyslal do verejnej spoločnosti s ručením obmedzeným.

- (159) V súvislosti so založením spoločnosti Post Danmark A/S bola počiatočný zostatok približne 1,7 miliardy DKK (1,190 miliardy DKK po zdanení) rezervovaný ako paušálna suma splatná štátu za zníženie budúcich ročných príspevkov na dôchodky z 20 % na 12 % miezd pre bývalých a zostávajúcich štátnych zamestnancov, za ktorých musela spoločnosť aj naďalej platiť príspevky na dôchodok atď. Táto suma bola zaplatená v roku 2002. Dosiahlo sa rovnocenné posudzovanie pri poskytovaní dôchodkov bývalým štátnym zamestnancom a pracovníkom zamestnaným na základe skupinovej zmluvy.

⁽²⁷⁾ Vec C-278/92 Španielsko/Komisia, Zb. 1994, s. I-4103, odseky 13 a 14 a spojené veci T-126/96 a T-127/96 Breda Fucine Meridionali, Zb. 1998, s. II-3437, odsek 79.

⁽²⁸⁾ Vec C-305/89 Taliansko/Komisia, Zb. 1991, s. I-1603, odsek 20.

⁽²⁹⁾ Post Danmark je jedným z najväčších zamestnávateľov v Dánsku s obrátom 11 227 miliónov DKK (1 509 miliónov EUR) v roku 2004, so ziskom z danením 836 miliónov DKK (112 miliónov EUR) a s príjmom pred úrokmi, zdanením, odpismi a amortizáciou (EBITDA) 1 115 miliónov DKK (244 miliónov EUR).

- (160) Podľa stanoviska dánskej vlády by bola jej pozícia vyjednávania so štátnymi zamestnancami v Post Danmark veľmi zložitá a výsledok vyjednávania by bol podstatne nákladnejší, ak by dánsky štát nechal Combust zbankrotovať, čo by viedlo k hromadnej nezamestnanosti tých štátnych zamestnancov, ktorí sa vzdali svojho štatútu štátneho zamestnanca pred privatizáciou spoločnosti Combust.
- (161) V tomto kontexte dánska vláda zdôrazňuje, že zamestnanie v pozícii štátneho zamestnanca znamená, že každý štátny zamestnanec má v podstate záruku zamestnania až do dôchodkového veku a následného doživotného dôchodku. Týchto práv sa pri prevode do zamestnania na základe skupinovej zmluvy vzdáva. Keď budú štátne spoločnosti pod súkromnou kontrolou, štátni zamestnanci to môžu považovať za neoprávnený prevod, a preto požadovať prepustenie z dôvodu nadbytočnosti. To vyvolá nutnosť vyplatenia značnej sumy náhrady jednotlivým štátnym zamestnancom.
- (162) Preto je pre Dánsko z finančného hľadiska veľmi dôležité, aby sa dosiahla dohoda so všetkými štátnymi zamestnancami o prevode do zamestnania na základe skupinovej zmluvy výmenou za opodstatnenú sumu náhrady pred privatizáciou štátnych spoločností.
- (163) Dánska vláda si myslí, že suma náhrady požadovaná štátnymi zamestnancami do značnej miery závisí od toho, či po prechode do zamestnania na základe skupinovej zmluvy pociťujú istotu udržania si svojej práce. Ak by sa štát prestal starať o bývalých štátnych zamestnancov tým, že by nechal spoločnosť zbankrotovať krátko po podpísaní dohôd so štátnymi zamestnancami o prechode do zamestnania na základe skupinovej zmluvy, dôsledkom by pravdepodobne bola situácia, že všetci štátni zamestnanci by v podobnej situácii v budúcnosti pred vzdaním sa svojho štatútu požadovali výrazne vyššiu náhradu.
- (164) V tomto kontexte dánska vláda uvádza aj príklad predaja istých divízií Banedanmark⁽³⁰⁾. Poradenská divízia Banedanmark bola predaná WS Atkins International Limited 1. júla 2001⁽³¹⁾. Predajná cena bola 70 miliónov DKK. Okrem predajnej ceny štát získal dodatočnú platbu vo výške asi 35 miliónov DKK.
- (165) Poradenská divízia spoločnosti Banedanmark zamestnávala 326 zamestnancov, pričom 66 z nich boli štátni zamestnanci. Pri prevode poradenskej divízie štátni zamestnanci v podstate zostali štátnymi zamestnancami
- v spoločnosti Banedanmark, keďže na základe svojho štatútu štátnych zamestnancov neboli povinní prechádzať k novému zamestnávateľovi. Existovala však možnosť vyslania jednotlivých štátnych zamestnancov na dobrovoľnom základe do odkupujúcej spoločnosti.
- (166) Štátnym zamestnancom, ktorí chceli prejsť do zamestnania na základe skupinovej zmluvy s kupujúcim, ponúkli v čase prerušenia 15-mesačnú mzdu od spoločnosti Banedanmark. Ponuka na ich vyplatenie bola podaná asi rok po dátume prevodu. Náklady na vyplatenie štátnych zamestnancov, ktoré sa museli odrátať z výnosu z predaja, sa mohli dostať na 23 miliónov DKK, ak by všetci štátni zamestnanci prešli do zamestnania na základe skupinovej zmluvy.
- (167) Dánsko sa momentálne snaží o predaj celej stavebnej divízie spoločnosti Banedanmark⁽³²⁾. Stavebná divízia mala v roku 2004 obrát asi 1,3 milióna DKK a na konci roka zamestnávala asi 1 470 zamestnancov, pričom 740 z nich boli štátni zamestnanci. V prípade predaja stavebnej divízie by štátni zamestnanci neboli povinní prechádzať do zamestnania na základe skupinovej zmluvy s kupujúcim, a preto sa bude musieť nájsť riešenie otázky štátnych zamestnancov, tak ako pri ostatných privatizáciách.
- (168) Ďalšou privatizačnou možnosťou je predaj dánskej železničnej spoločnosti DSB. DSB je nezávislá verejná spoločnosť, ktorá poskytuje prepravu cestujúcich ako verejnú službu po rokovaní na základe zmluvy o preprave, ktorá bola podpísaná s dánskym štátom. Asi polovicu z celkového počtu 8 500 zamestnancov spoločnosti tvoria štátni zamestnanci. Privatizácia DSB by znamenala prechod všetkých štátnych zamestnancov na podmienky skupinovej zmluvy.
- (169) Dánsko si myslí, že ak by štát nechal spoločnosť Combust zbankrotovať po náhrade pre štátnych zamestnancov za prechod na skupinovú zmluvu, nebolo by možné presvedčiť štátnych zamestnancov, aby v prípade budúcej privatizácie prešli na skupinovú zmluvu a vzdali sa štátnej služby.
- (170) Štátu by to zabránilo privatizovať štátne spoločnosti so štátnymi zamestnancami alebo by sa tieto možnosti v každom prípade výrazne obmedzili. Dánsko si myslí, že konkurz Combustu by prinajmenšom poškodil dôveryhodnosť štátu a štátni zamestnanci by v dôsledku toho požadovali lepšie podmienky vo forme výrazne vyšších náhrad za prechod do zamestnania na základe skupinovej zmluvy a vzdanie sa práv štátnych zamestnancov. Ak použijeme Post Danmark ako príklad, zdvojnásobenie sumy náhrady jednotlivým štátnym zamestnancom by znamenalo ďalšie výdavky pre dánsky štát vo výške 500 miliónov DKK.

⁽³⁰⁾ Pred 1. marcom 2004 sa Banedanmark nazýval Banestyrelsen. Banedanmark riadi štátnu železničnú infraštruktúru a vykonáva aj záväzky správcu infraštruktúry v niektorých iných častiach železnice.

⁽³¹⁾ Návrh 273 z 27. júna 2001.

⁽³²⁾ Jednotka, ktorá sa nazýva „podnik“, je dnes nezávislou organizačnou jednotkou spoločnosti Banedanmark. Táto jednotka poskytuje stavebné železničné služby prostredníctvom zmlúv o dodávke na kľúč, hlavných zmlúv, špecializovaných zmlúv a zmlúv o subdodávkach.

(171) Dánska vláda takisto v tomto kontexte zdôrazňuje, že v minulosti už nechala spoločnosť, prevedenú na verejnú spoločnosť s ručením obmedzeným, zbankrotovať, konkrétne ide o Statens Konfektion, ktorá bola prevedená na verejnú spoločnosť s ručením obmedzeným v roku 1992. Pred týmto prevodom dostali všetci štátni zamestnanci ponuku zamestnania na základe skupinovej zmluvy výmenou za finančnú náhradu. Keď sa ozbrojené sily, ktoré boli najväčším zákazníkom spoločnosti, potom rozhodli vyhlásiť výberové konania na svoje zmluvy o dodávkach, obchodný základ spoločnosti sa stratil. Spoločnosť preto v roku 1992 zbankrotovala, čo viedlo k tvrdej kritike dánskej vlády, vrátane kritiky od tých, ktorí sú dnes zamestnaní na základe skupinovej zmluvy.

(172) Dánska vláda si myslí, že na základe skúseností zo spoločnosti Statens Konfektion nemá pri predaji Combusu na výber, pretože ďalší konkurz by bol pre rokovania so štátnymi zamestnancami v súvislosti s prípravou na budúcu privatizáciu katastrofálny.

(173) Dánska vláda ďalej vysvetľuje, že ak nie je možné previesť štátnych zamestnancov na skupinovú zmluvu v súvislosti s privatizáciou, jedinou reálnou alternatívou bude prepustenie zamestnancov, pretože by nebolo možné ponúknuť im inú prácu v rámci ich zamestnania, s čím by museli súhlasiť. V súvislosti s predajom akcií spoločnosti Post Danmark sa odhaduje, že prepustenie štátneho zamestnanca na základe nadbytočnosti stojí 2 milióny DKK. Takýto výdavok na štátneho zamestnanca v rámci budúcej privatizácie by bol pre plány štátnej privatizácie katastrofálny a výdavky by do značnej miery ovplyvnili finančné výhody privatizácie. Je jasné, že takéto výdavky by zďaleka prekročili finančné bremeno kapitálových injekcií štátu pre spoločnosť Combust.

(174) Okrem skutočnosti zmeny štatútu štátneho zamestnanca pri príprave spoločností na privatizáciu sa Dánsko obáva toho, že konkurz Combusu by znížil reputáciu štátu ako zodpovedného investora a mal by negatívny vplyv na všetky finančné aktivity štátu a na budúce investičné možnosti. Dánska vláda si myslí, že konkurz by mal negatívny vplyv na úrokové sadzby a všeobecné podmienky pôžičiek pre ostatné štátne spoločnosti.

(175) Dánska vláda je napokon toho názoru, že štát, najmä v zmysle špecifického problému, ktorý sa prejavil vo vzťahu k štátnym zamestnancom, by nekonal ako zodpovedný a lojálny investor, ak by sa rozhodol nechať Combust zbankrotovať.

(176) S ohľadom na odôvodnenie 88 rozhodnutia o začatí konania, v ktorom Komisia uviedla, že Súdny dvor berie do úvahy reputáciu štátu ako dôvod pre kapitálovú injekciu, len ak je predpoklad, že bude spoločnosť dostatočne zisková na to, aby presvedčila súkromného investora v rovnakej situácii, aby prevzal riziko v čase realizácie, dánska vláda poznamenáva, že spoločnosť Arriva už prevzala riziko za podnikanie, keď kúpila Combust.

4.1.3. ZLUČITEĽNOSŤ S USMERNENIAMI O REŠTRUKTURALIZÁCII Z ROKU 1999

(177) Dánska vláda si myslí, že napadnuté opatrenia spĺňajú všetky podmienky stanovené v usmerneniach o reštrukturalizácii z roku 1999. V súvislosti s bodmi svojho rozhodnutia o začatí formálneho konania, v súvislosti s ktorými Komisia vzniesla pochybnosti, dánska vláda predkladá tieto poznámky:

Jednorazová a zároveň posledná pomoc

(178) Pokiaľ ide o to, či opatrenia pomoci v roku 1999 a 2001 predstavujú jedno alebo dve samostatné opatrenia, dánska vláda vyhlasuje, že opatrenia boli tak úzko chronologicky spojené, že by sa mali považovať za jedno opatrenie pomoci. V dôsledku toho by sa mali usmernenia o reštrukturalizácii z roku 1999 vzťahovať na toto opatrenie pomoci. Dánsko opodstatňuje tento pohľad viacerými argumentmi.

Rozsudok Súdu prvého stupňa neanuluje bod 3.4.6 pôvodného rozhodnutia

(179) Dánska vláda v súvislosti s týmto uvádza, že Komisia uviedla v bode 3.4.6 pôvodného rozhodnutia v súvislosti s otázkou „jednorazovej a zároveň poslednej pomoci“ toto:

„V prípade Combusu časová postupnosť a účel kapitálových injekcií dánskej vlády, ako aj situácia spoločnosti Combust napovedajú, že tieto dve opatrenia by sa mali považovať za súčasť pokračujúceho procesu reštrukturalizácie. Konkrétne prvá kapitálová injekcia v roku 1999 slúžila na zníženie dlhov spoločnosti, ktoré vyplývali z ťažkých strát z predchádzajúcich rokov. Bola vyvinutá aj snaha o zmenu zmlúv s vodičmi. Jasným záujmom bola privatizácia spoločnosti, ktorá je konečnou súčasťou stratégie reštrukturalizácie.“

(180) Komisia si zachovala toto stanovisko v odsekoch 50 a 54 obrany, ktorú poskytla Súdu prvého stupňa. V tejto súvislosti dánska vláda zdôrazňuje, že hodnotenie opatrení Komisiou ako „jednorazových a posledných“ zrejme nevyvolalo kritiku v rozsudku vo veci Combust⁽³³⁾.

Uplatnenie judikatúry BP Chemicals ukazuje, že tieto dve opatrenia sa budú považovať za jedno opatrenie pomoci

(181) Dánska vláda pripomína, že vo veci T-11/95, *BP Chemicals*⁽³⁴⁾ Súd prvého stupňa zistil, že hodnotenie toho, či je vhodné oddeliť jednu platbu od druhej, sa vykoná pri zohľadnení chronológie kapitálových injekcií, ich účelu a situácie spoločnosti v čase rozhodnutí o jednotlivých kapitálových injekciách.

(182) **Tieto dve opatrenia mali rovnaký účel.** Politická dohoda o reorganizácii a predaji akcií Combustu bola podpísaná 26. novembra 1998, keď vtedajšia vláda dosiahla dohodu s opozíciou o rozpočte na rok 1999. Ako je výslovne uvedené v návrhu finančného výboru z 27. mája 1999, účelom kapitálovej injekcie v roku 1999 bola reorganizácia spoločnosti Combust pred predajom akcií, teda kompletnou privatizáciou spoločnosti.

(183) Dôvodom bola potreba reorganizácie s cieľom privatizácie, pretože sa výrazne zhoršila ekonomika spoločnosti. Takto bolo stanovené, že vlastný majetok spoločnosti Combust k 31. decembru 1999 predstavoval asi 47 miliónov DKK, čo by sa malo zohľadniť vo vzťahu k požiadavke vlastného kapitálu vo výške minimálne 125 miliónov DKK zo strany veriteľov spoločnosti.

(184) Politická dohoda o privatizácii sa teda mohla vykonať iba po tom, ako dánska vláda zaručila, že Combust bude mať dostatočný kapitálový základ na pokračovanie v prevádzke, kým sa nenájde kupujúci.

(185) Pomoc v roku 2001 mala presne ten istý účel ako kapitálová injekcia v roku 1999. V roku 2000 sa našiel potenciálny kupujúci a počítalo sa s odpísaním podriadenej pôžičky z roku 1999 a poskytované záruky sa považovali za posledný článok hospodárskej mozaiky, ktorá by umožnila predaj všetkých akcií spoločnosti Combust. Opatrenie v roku 2001 bolo preto konečným štádiom zabezpečenia vyššej predajnosti spoločnosti.

(186) Cieľom týchto dvoch opatrení bolo preto presne to isté: zabezpečiť vyššiu predajnosť spoločnosti Combust s cieľom privatizácie. Existovalo tu preto zjavné a priame prepojenie – právne, finančné aj logické – medzi opatreniami v roku 1999 a 2001.

(187) **Tieto dve opatrenia majú úzke chronologické prepojenie.** V dôsledku politickej dohody o privatizácii Combustu bol schválený návrh finančného výboru z 27. mája 1999. Dánska vláda týmto poskytla kapitálovú injekciu v celkovej výške 300 miliónov DKK, pričom 100 miliónov DKK z tejto sumy predstavovala podriadená kapitálová pôžička. Podriadená kapitálová pôžička bola zabezpečená formou dohody o pôžičke z 30. mája 1999.

(188) Návrh finančného výboru z 13. decembra 2000 umožnil ministerstvu dopravy predať všetky akcie verejnej spoločnosti s ručením obmedzeným, Combust, ktorej plným vlastníkom bol dánsky štát.

(189) Ministerstvo dopravy bolo tiež oprávnené poskytovať záruky kupujúcim v súvislosti s uzavretím dohody o predaji. Záruky uvedené v návrhu boli súčasťou základu dohody o predaji z 15. januára 2001. Finančný výbor dánskeho parlamentu bol informovaný o týchto zárukách v návrhu 190 z 25. júna 2002.

(190) Medzi dátumom rozhodnutia o poskytnutí prvej kapitálovej injekcie a predajom Combustu uplynulo o niečo viac ako 18 mesiacov. Keď vezmeme do úvahy veľkosť a význam spoločnosti pre dánsky štát a komplikované postupy požadované na získanie súťažných ponúk od zainteresovaných kupujúcich atď., dánska vláda je toho názoru, že tieto dve kapitálové injekcie boli tak úzko chronologicky prepojené, že niet pochyb o tom, že išlo len o jedno finančné opatrenie.

(191) Podľa stanoviska dánskej vlády musí byť jasné, že dátum rozhodnutia o zavedení opatrenia v roku 2001 závisel výhradne od toho, kedy bola dánska vláda dostatočne schopná zhodnotiť potrebu kapitálovej injekcie a záruk atď. v súvislosti s predajom. Dátum opatrení v roku 2001 preto kompletne závisel od trvania a výsledku procesu predaja.

(192) V tomto kontexte dánska vláda pripomína aj skutočnosti o *BP Chemicals*, kde sa prvá kapitálová injekcia poskytla 1. októbra 1992, druhú kapitálovú injekciu schválilo predstavenstvo 2. decembra 1993 a tretiu kapitálovú injekciu schválilo predstavenstvo 29. júna 1994.

⁽³³⁾ Rozsudok vo veci Combust, odsek 109.

⁽³⁴⁾ Vec T-11/95 *BP Chemicals*/Komisia, Zb. 1998, s. II- 3235, odsek 171.

- (193) Súd sa v bode 178 rozsudku odvolával na rozhodnutia o troch kapitálových injekciách, ktoré boli poskytnuté v relatívne krátkom období od októbra 1992 do júla 1994. Pokiaľ ide o chronologický vzťah medzi druhou a treťou kapitálovou injekciou, súd to komentoval tak, že boli chronologicky veľmi blízke.
- (194) V tomto kontexte dánska vláda zdôrazňuje, že kapitálová injekcia v roku 2001 sa nedala poskytnúť skôr, pretože rokovania s kupujúcim sa museli uzavrieť pred rozsahom potreby kapitalizácie v súvislosti so stanovením predaja.
- (195) **Situácia spoločnosti Combust v čase kapitálových injekcií.** Dánska vláda potvrdzuje opis Komisie v odôvodnení 75 rozhodnutia o začatí konania, podľa ktorého bola spoločnosť Combust v závažných finančných ťažkostiach v roku 1999 a 2001, čo bolo spôsobené najmä tým, že spoločnosť podpísala neziskové zmluvy o autobusovej preprave v predchádzajúcich rokoch. Komisia uvádza, že finančná situácia v Combuse bola preto v uvedených dátumoch nezmenená.
- (196) Dánska vláda ďalej vysvetľuje, že v rokoch 1998 – 2000 mala spoločnosť Combust výrazný účtovný deficit, ktorý možno takmer výhradne pripísať stratovým zmluvám v oblasti Kodane. Okrem toho v rokoch 1998 a 1999 boli pridelené významné sumy 65 000 000 DKK a 53 637 000 DKK na pokrytie budúcich strát zo stratových zmlúv. Požiadavka dotácií na stratové zmluvy bola spôsobená tým, že spoločnosť bola viazaná zmluvami o autobusových službách až do uplynutia lehoty ich platnosti.
- (197) Dánska vláda je toho názoru, že keď súd vo veci BP Chemicals uvádza, že rozhodnutie o tom, či ide o jedno opatrenie pomoci, musí zohľadniť „situáciu v čase vykonania rozhodnutí o jednotlivých kapitálových injekciách“, je to preto, lebo sa má preskúmať, či v období medzi jednotlivými kapitálovými injekciami nastali vo finančnej situácii spoločnosti zmeny, ktoré naznačujú, že tieto kapitálové injekcie, aj napriek všetkým chronologickým a iným prepojeniam, v skutočnosti pokrývali rôzne potreby. V prípade dánskej vlády to tak nie je z týchto dôvodov:
- (198) Kapitálové injekcie v roku 1999 a 2001 boli určené na pokrytie potreby kapitálu, ktorá vznikla v dôsledku toho, že spoločnosť uzavrela stratové zmluvy v období pred rokom 1999. Skutočnosť, že sa to uskutočnilo vo dvoch fázach, je spôsobená len tým, že až po uzavretí rokovaní s kupujúcim, spoločnosťou Arriva, bolo zrejmé, aký je skutočný rozsah potreby kapitálu, hoci z objektívneho hľadiska táto potreba existovala už v čase prvej kapitálovej injekcie v roku 1999.

- (199) **Záver:** Dánska vláda je preto toho názoru, že všetky kritériá, ktoré majú nejaký význam vo veci BP Chemicals, pokiaľ ide o hodnotenie toho, či niekoľko chronologicky samostatných kapitálových injekcií predstavuje jedno finančné opatrenie, sú splnené. Preto je splnená požiadavka „jednorazovej a zároveň poslednej“ pomoci stanovená v usmerneniach o reštrukturalizácii vo vzťahu k celkovým kapitálovým injekciám v rokoch 1999 a 2001.

Ekonomická životaschopnosť spoločnosti Combust

- (200) Názor vlády je taký, že po kapitálových injekciách v rokoch 1999 a 2001 bola spoločnosť Combust ekonomicky životaschopná. Skutočnosť, že zisk nebolo možné dosiahnuť pred rokom 2006, bola spôsobená stratovými zmluvami, ktoré Combust podpísal v súvislosti s licenčnými kolami.
- (201) Predaj všetkých podielov v Combuse spoločnosti Arriva je podľa názoru dánskej vlády dôkazom toho, že bol Combust po poskytnutí pomoci na reštrukturalizáciu plne životaschopný. Súkromný investor, ako je spoločnosť Arriva, by nepodstupoval vysoké finančné riziko kúpy Combustu, ak by po rozsiahly procese povinnej kontroly nebol zistil, že Combust bol životaschopnou spoločnosťou s uspokojivým budúcim potenciálom zisku vo vzťahu k štandardným podmienkam trhového hospodárstva.
- (202) Vláda uvádza, že v odôvodneniach 107 a 108 rozhodnutia o začatí konania Komisia predložila otázku vzťahujúcu sa v prvom rade na ukončenie zmlúv a v druhom rade na rozdiel medzi akumulovaným deficitom a zaplatenou pomocou.
- (203) Pripomienky dánskej vlády týkajúce sa možnosti ukončenia zmlúv o službách vo verejnom záujme boli uvedené vyššie.
- (204) Pokiaľ ide o otázku rozdielu medzi akumulovaným deficitom vo výške 360 miliónov DKK v období 2000 – 2005 a celkovou pomocou vo výške 291 miliónov DKK v roku 2001, vláda si myslí, že vyhlásenie Komisie je nedorozumením.
- (205) Suma uvedená pre akumulovaný deficit v období 2000 – 2005 je správna, ale v roku 2001 dostala spoločnosť Combust finančnú pomoc presahujúcu akumulovaný deficit. Pokiaľ ide o finančnú pomoc poskytnutú vládou, dosiahla 291 miliónov DKK (pozri pripomienky, z ktorých je pri výpočte sumy zaplatenej pomoci jasná potrebná aktuálna suma zaplatená v rámci záruk).

- (206) Dôležitejšie je však to, že suma zaplatená vládou by sa mala pridať k zníženiu dlhu veriteľa vo výške 100 miliónov DKK. Kapitál poskytnutý v roku 2001 preto prekročil odhadovaný akumulovaný deficit za obdobie 2000 – 2005.

Opatrenia na maximálne možné zmiernenie nepriaznivého vplyvu pomoci na konkurentov

- (207) Dánska vláda si v prvom rade myslí, že usmernenia o reštrukturalizácii z roku 1999 sa musia interpretovať tak, aby bolo používanie opatrení na zmiernenie rušivého vplyvu pomoci na hospodársku súťaž nepovinné a aby sa požadovalo len tam, kde sú takéto opatrenia potrebné. Toto sa zdôrazňuje použitím výrazu „malo by sa“ v bode 35 usmernení a v celom bode 39 ii). Dánska vláda navyše zdôrazňuje, že Komisia pri prijímaní pôvodného rozhodnutia nepožadovala, aby spoločnosť Arriva robila nejaké recipročné ústupky alebo aby zaviedla opatrenia, ktoré by zmiernili potenciálne narušenie hospodárskej súťaže v súvislosti s predajom.
- (208) Po druhé, dánska vláda zdôrazňuje, že autobusový dopravný sektor nemá nadbytočnú štrukturálnu kapacitu. Okrem toho pripomína, že dánske orgány pre hospodársku súťaž uviedli, že na trhu existuje obzvlášť aktívna a účinná konkurencia a že trh je veľmi ľahko dostupný v dôsledku nízkych prístupových prekážok, ktoré zaručujú európske pravidlá pre vyhlasovanie výberových konaní. Na základe toho si dánska vláda myslí, že nebolo potrebné zmierňovať potenciálne nepriaznivé vplyvy pomoci, keďže o takýchto nepriaznivých vplyvoch neexistujú žiadne dôkazy.
- (209) Po tretie, dánska vláda zdôrazňuje, že kapitálová injekcia do Combusu zodpovedala negatívnej trhovej cene spoločnosti, ktorá bola stanovená v otvorenom kole výberových konaní, kde mohli všetci zainteresovaní kupujúci odovzdať svoje ponuky, a že opatrenie pomoci preto nenarušilo hospodársku súťaž na trhu.
- (210) Po štvrté, dánska vláda je toho názoru, že následný predaj množstva aktív a záväzkov spoločnosti Connex predstavoval opatrenie schopné zmierniť potenciálne nepriaznivé vplyvy na trhové podmienky. Predaj minimálne 50 % aktív Combusu spoločnosti Connex realizovaný spoločnosťou Arriva celkom iste odstránil všetky potenciálne konkurenčné výhody, ktoré táto spoločnosť získala kúpou Combusu. Predajom Connexu spoločnosť Arriva zároveň výrazne obmedzila svoj podiel na trhu v oblasti Kodane.
- (211) A napokon dánska vláda argumentuje tým, že platnosť stratových zmlúv sa skončí najneskôr v roku 2006 a

zmluvy budú potom podliehať verejným výberovým konaniam, ktoré budú prístupné pre všetkých hráčov na trhu. Aj keby došlo k negatívnemu vplyvu na konkurenciu – a ten by bol podľa názoru dánskej vlády v každom prípade minimálny –, tento vplyv by bol časovo obmedzený.

Pomoc obmedzená na potrebné prísne minimum

- (212) Dánska vláda si myslí, že opatrenia pomoci boli obmedzené na absolútne minimum, a teda boli v súlade s príslušnými podmienkami v usmerneniach o reštrukturalizácii z roku 1999.
- (213) Sumu kapitálovej injekcie v roku 1999 navrhla právna spoločnosť Kromann a Münter po prieskume KPMG vykonanom v súvislosti s reštrukturalizáciou Combusu a finančný poradca dánskej vlády Alfred Berg s týmto hodnotením súhlasil.
- (214) Pokiaľ ide o kapitálové injekcie v roku 2001, dánska vláda obhajuje, že sumy boli stanovené na základe finančnej situácie spoločnosti aj na základe rokovaní dánskej vlády so spoločnosťou Arriva a ostatnými potenciálnymi kupujúcimi. Keďže požadovaná suma kapitálovej injekcie bola stanovená po rokovaní so zainteresovanými kupujúcimi, ktorí sa zaregistrovali ako súčasť otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu predaja, opatrenia pomoci boli v súlade s trhovou cenou spoločnosti, a preto boli prirodzene obmedzené na nevyhnutné minimum.

Príspevok k plánu reštrukturalizácie

- (215) V odôvodnení 119 rozhodnutia o začatí konania Komisia uviedla, že samotný beneficiant musí prispieť k plánu reštrukturalizácie. Komisia uviedla, že takýto príspevok predstavovalo prevzatie časti dlhu Combusu spoločnosťou Arriva. V tejto súvislosti Komisia požiadala o informácie o ostatných príspevkoch Combusu a/alebo spoločnosti Arriva.
- (216) Dánska vláda si myslí, že úspory a racionalizácie zahrnuté v pláne reštrukturalizácie predstavujú príspevok od beneficianta na základe bodu 40 usmernení o reštrukturalizácii. Ostatnými príspevkami sú podľa názoru dánskej vlády predajná cena 100 DKK, príjem z predaja 50 % Combusu spoločnosti Connex (113,9 milióna DKK) a priamy príspevok Arrivy k nákladom na reštrukturalizáciu vo výške 33,6 milióna DKK.

4.2. PRIPOMIENKY ZASLANÉ ZDRUŽENÍM DANSKE BUSVOGNMAEND

4.2.1. DODRŽIAVANIE ZÁSADY INVESTORA V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE

- (217) Združenie Danske Busvognmaend si myslí, že perspektíva Combusu dosiahnuť životaschopnosť a ziskovosť nebola potvrdená. Skôr naopak, Danske Busvognmaend si na základe bodu 19 rozsudku vo veci Combus myslí, že je jasné, že súkromný investor by pri udeľovaní pomoci nekonal rovnako ako dánska vláda.
- (218) Okrem faktických okolností poskytnutých Komisiou, združenie Danske Busvognmaend odkazuje na tri správy predložené po rozsudku vo veci Combus v Dánsku ⁽³⁵⁾. Podľa združenia Danske Busvognmaend tieto správy potvrdzujú, že súkromný investor by v podobnej situácii nekonal rovnako ako dánska vláda.
- (219) Združenie Danske Busvognmaend pripomína, že keď v máji 1999 dánska vláda udelila Combusu ekonomickú pomoc vo výške 300 miliónov DKK, opierala sa o zásadu investora v trhovom hospodárstve (pozri stranu 22 poznámku 36 žiadosti). Minister dopravy vtedy vyhlásil:

„Celkove si myslím, že kapitálová injekcia ministerstva dopravy do spoločnosti Combus A/S nepredstavuje štátnu pomoc a že v dôsledku toho sa táto operácia nemusí notifikovať Komisii, pretože ministerstvo dalo vykonať hodnotenie, ktoré preukázalo, že táto kapitálová injekcia bola potrebná a postačujúca, že spoločnosť sa dala reštrukturalizovať tak, aby sa dosiahla ziskovosť prevádzky, a že sa dalo očakávať, že dodatočný investovaný kapitál sa vráti vo forme ziskov alebo úrokov a úhrady. Z toho dôvodu si myslím, že táto investícia je v súlade s princípom investora v trhovom hospodárstve.“

- (220) Združenie Danske Busvognmaend uvádza, že dánsky najvyšší kontrolný úrad sa touto otázkou vtedy zaoberal (pozri prílohu A 22) a odvoláva sa na jeho závery (kapitola V, strany 37 a 39, a najmä strany 41 a 43), kde najvyšší kontrolný úrad vysvetľuje najmä to, že:

„Prieskum vykonaný najvyšším kontrolným úradom preukázal, že počas vypracúvania spisu o kapitálovej injekcii do spoločnosti Combus muselo byť ministerstvo dopravy informované o nesprávnom riadení spoločnosti a o neprítomnosti vhodného základu pre ekonomické rozhodovanie, najmä pokiaľ ide o kontrolu výnosnosti zmlúv o autobusovej doprave a riadenie vývoja všeobecných nákladov.“

- (221) Združenie Danske Busvognmaend si myslí, že existovala taká neistota, pokiaľ ide o rentabilitu investície, že nie je možné uplatniť zásadu investora v trhovom hospodárstve. Podľa jeho názoru injekcia vo výške 300 miliónov DKK bola poskytnutá v máji 1999 na to, aby sa zamedzilo konkurzu spoločnosti, ktorý bezprostredne hrozil (pozri bod 38 odpovede a citácie, ktoré obsahuje).
- (222) Združenie Danske Busvognmaend si myslí, že v dôsledku toho sa veci odohrávali inak, než ako to oficiálne oznámil minister dopravy. Už na jar 2001 bolo totiž potrebné poskytnúť novú kapitálovú injekciu a odpísať celkový dlh vo výške 240 miliónov DKK. Okrem toho bolo potrebné vyrovnať sa so súkromnými veriteľmi, pokiaľ ide o ich pohľadávky v celkovej výške 100 miliónov DKK.
- (223) Združenie Danske Busvognmaend na záver uvádza, že žiadny investor v trhovom hospodárstve by nebol konal tak, ako konal štát, pretože nebolo možné očakávať návratnosť kapitálu. Bežný súkromný investor by sa podľa Danske Busvognmaend snažil ukončiť stratové zmluvy a prenechal by ich iným spoločnostiam, aby tým zabezpečil pokračujúcu ziskovosť spoločnosti Combus.
- (224) Na podporu tohto tvrdenia združenie Danske Busvognmaend pripomína, že vo veci T-157/01 Súd prvého stupňa v bode 94 konštatuje, že dánsky trh autobusovej dopravy sa dokáže rýchlo prispôbiť požiadavkám dopravných orgánov a že v prípade likvidácie spoločnosti, ktorá uspela vo výberovom konaní, bolo možné jednoducho sa obrátiť na iné spoločnosti až do vyhlásenia nového výberového konania. V prípade likvidácie spoločnosti Combus teda jej zmluvy mohli prevziať iní prevádzkovatelia.
- (225) Z pohľadu združenia Danske Busvognmaend je teda jasné, že súkromný investor by čo najpozornejšie analyzoval možnosť prevodu existujúcich zmlúv alebo vyhlásenia konkurzu spoločnosti. Nijaké takéto hodnotenie sa nevykonalo. Je zrejme, že o prevzatí autobusových liniek by sa zaujímal celý rad ďalších podnikov na trhu autobusovej dopravy. Spoločnosť Combus doplatila najmä v regióne hlavného mesta na to, že jej ponuka bola veľmi nízka, a aj na to, že by musela vybudovať nové priestory, ktoré nemala k dispozícii (garáže atď.). Je možné, že spoločnosť Arriva by bola mala záujem o prevzatie zmlúv, ktoré sa jej kvôli Combusu nepodarilo získať, pretože Arriva mala k dispozícii potrebné zariadenia (garáže, infraštruktúry atď.), a teda mohla poskytovať dopravu pri nižších nákladoch.
- (226) Združenie Danske Busvognmaend si myslí, že niektoré vyhlásenia Súdneho dvora Európskych spoločenstiev naznačujú, že pomocť spoločnosti v čase, keď je snaha ju predať,

⁽³⁵⁾ „Beretning om Granskning af Combus A/S“, apríl 2001; „Advokatundersøgelse om Statens Varetægelse af Ejerskabet til Combus A/S“, august 2001; „Beretning fra Rigsrevisionen“, apríl 2002.

môže byť v súlade so zásadou investora v trhovom hospodárstve, a to z toho dôvodu, že vyhlásenie konkurzu na danú spoločnosť by bolo drahšie. Aby sa však mohlo takéto opatrenie opodstatniť z hľadiska investora v trhovom hospodárstve, musí existovať dokumentácia vo forme spoľahlivých ekonomických údajov, ktorá preukáže, že na základe uvedeného opatrenia dosiahnu verejné orgány lepšie výsledky ako pri likvidácii alebo konkurze. Podľa združenia Danske Busvognmaend dánske úrady neposkytli žiadny dokument, ktorý by nasvedčoval, že pristúpiť k likvidácii Combusu alebo vyhlásiť jeho konkurz by pre štát bolo drahšie ako ho udržať pri živote a predáť tým spôsobom, akým bol predaný. Naopak si myslí, že by bolo pre štát výhodnejšie pristúpiť k likvidácii Combusu alebo vyhlásiť jeho konkurz. Postúpenie zmlúv iným dopravcom by umožnilo vyhnúť sa následným veľkým prevádzkovým stratám a vysokým dlhom a bolo by možné predáť materiál a zariadenia druhej zmluvnej strane za realistické ceny.

4.2.2. DODRŽIAVANIE USMERNENÍ O REŠTRUKTURALIZÁЦИИ Z ROKU 1999

- (227) Združenie Danske Busvognmaend si myslí, že podmienky stanovené v usmerneniach o reštrukturalizácii z roku 1999 nie sú splnené.

Jedenkrát a zároveň poslednýkrát

- (228) Združenie Danske Busvognmaend si myslí, že opatrenia pomoci predstavujú dve samostatné opatrenia pomoci. Podľa nich ani dánska vláda ani spoločnosť Arriva nepotvrdili, že opatrenia pomoci by mali tvoriť dve tranže tej istej pomoci. Namiesto toho tento prípad jasne naznačuje, že Combuser bol zle spravovaná spoločnosťou, čoho si je dánska vláda plne vedomá, a že finančná podpora v roku 1999 bola Combuseru udelená bez správneho zhodnotenia, preto vznikla potreba ďalšej finančnej podpory v roku 2001.

Plán reštrukturalizácie

- (229) Združenie Danske Busvognmaend si myslí, že dánska vláda nepredložila žiadny plán reštrukturalizácie pred prvou kapitálovou injekciou v roku 1999. Podľa ich názoru nie je možné odovzdať plán reštrukturalizácie ex post⁽³⁶⁾. Združenie Danske Busvognmaend v tomto ohľade oponuje stanovisku Komisie, ako je uvedené v odôvodneniach 36, 48 a 49 rozhodnutia o začatí konania.

Ekonomická životaschopnosť

- (230) Združenie Danske Busvognmaend nesúhlasí s tým, že by bol Combuser niekedy ziskový, a teda ekonomicky životaschopný verejný podnik. Myslí si, že ekonomická životaschopnosť sa dala dosiahnuť len jeho predajom spoločnosti Arriva. V tomto ohľade odkazuje na rozhodnutie Komisie o začatí konania a na postoj Súdu prvého stupňa v rozsudku vo veci Combuser, body 115 až 116.

Opatrenia na zmiernenie nenáležitého narušenia hospodárskej súťaže

- (231) Stanovisko združenia Danske Busvognmaend je také, že opatrenia pomoci udelené Combuseru v podstate narušili konkurenciu na trhu, keďže vytvorili príležitosť pre spoločnosť Arriva získať podiely na trhu asi vo výške 70 % prostredníctvom kúpy Combuseru. Spoločnosť Arriva tak získala dominantné postavenie na dánskom trhu. Medzitým sa mnohé autobusové spoločnosti ocitli na pokraji konkurzu. Z pohľadu združenia Danske Busvognmaend neurobila dánska vláda nič pre to, aby sa vyhlala narušeniu hospodárskej súťaže. Spoločnosť Combuser sa nevzdala žiadnych zmlúv pri udelení pomoci v roku 1999, pričom opatrenia pomoci v roku 2001 zabezpečili spoločnosti Arriva zisk. V dôsledku toho spoločnosť Arriva dosiahla zisk pri predaji časti Combuseru spoločnosti Connex, čo znevýhodnilo jej konkurentov.

- (232) Vzhľadom na usmernenia a podmienku maximálneho možného zmiernenia nenáležitého narušenia hospodárskej súťaže sa mala spoločnosť Combuser prinajmenšom vzdať svojich zmlúv. V tomto ohľade zdieľa združenie Danske Busvognmaend stanovisko Komisie, ako je uvedené v rozhodnutí o začatí konania v odôvodnení 112.

Obmedzenie pomoci na nevyhnutné minimum

- (233) Združenie Danske Busvognmaend si myslí, že dánska vláda pri predaji Combuseru tento bod vôbec nezohľadnila a že neexistuje žiadna istota, že sa predaj vykoná za trhovú cenu, čo by bol najlepší spôsob ako zabezpečiť obmedzenie pomoci na minimum.

- (234) Združenie Danske Busvognmaend si myslí, že dánska vláda jasne uznala, že sa nevykonala kontrola opatrenia, ktorým sa udelená pomoc obmedzuje na potrebné minimum. V tomto zmysle cituje stranu 6 prílohy K k veci Combuser, kde dánska vláda vyhlasuje: „Rokovaním dohodnutá kapitálová injekcia, ktorú si spoločnosť Arriva vyžiadala na účely prevzatia podielov, je založená na obchodnom prípade, ktorý predajcovi, samozrejme, nie je známy“. V prílohe I na strane 6 tiež vyhlasuje: „Vláda sa domnieva, že kapitálová injekcia požadovaná spoločnosťou Arriva odráža aktuálnu trhovú hodnotu spoločnosti“ atď.

⁽³⁶⁾ Pozri vec C-17/99 Francúzsko/Komisia, Zb. 2001, s. I-2481, odsek 43.

- (235) Združenie Danske Busvognmaend si myslí, že existujú dobré dôvody na závažné spochybnenie toho, či bola pomoc udelená Combusu v súvislosti s jeho predajom spoločnosti Arriva obmedzená na minimum. Naopak si myslí, že spoločnosť Arriva urobila dobrý obchod, a v tomto ohľade sa odvoláva na kapitolu 8 svojho memoranda z 24. februára 2003. Poznomenáva, že dánska vláda sa počas predaja mala obrátiť na nezávislých odborníkov, ako to často stanovuje Komisia v prípade predaja aktív, a že predaj neprebehol za transparentných podmienok, a ani postupy neboli otvorené pre všetkých konkurentov v danej oblasti.

4.3. PRIPOMIENKY ZASLANÉ SPOLOČNOSŤOU ARRIVA

- (236) Komisia dostala aj pripomienky od spoločnosti Arriva Denmark A/S. Tieto pripomienky sa vzťahovali len na faktický bod, konkrétne na predajnú cenu dohodnutú medzi spoločnosťami Arriva a Connex, a sú preto uvedené v časti II tohto rozhodnutia.

5. ODPOVEĎ DÁNSKEJ VLÁDY NA PRIPOMIENKY ZASLANÉ OBCHODNÝM ZDRUŽENÍM DÁNSKE BUSVOGNMAEND A SPOLOČNOSŤOU ARRIVA

5.1. ZÁSADA INVESTORA V TRHOVOM HOSPODÁRSTVE

- (237) V prvom rade si dánska vláda myslí, že citovaním úseku správy najvyššieho kontrolného úradu Dánska mimo kontextu vytvárajú pripomienky združenia Danske Busvognmaend skreslený dojem. Podľa dánskej vlády je citovaný úsek zo strany 47 správy pod názvom „Poznámky najvyššieho kontrolného úradu Dánska“ a vzťahuje sa na faktické informácie, ktoré slúžili ako základ pre návrh predložený ministerstvom dopravy parlamentnému finančnému výboru, ktorý slúžil ako právny základ pre kapitálovú injekciu vo výške 300 miliónov DKK do spoločnosti Combust.

- (238) Na strane 47 najvyšší kontrolný úrad hovorí o základe pre návrh:

„Na základe informácií v návrhu musí byť jasné, že po zarátaní dotácie vo výške 65 miliónov DKK do účtovnej súvahy spoločnosti za rok 1998 bol obraz finančnej situácie Combusu na konci roka 1998 dostatočne presný, a teda predstavoval rozumný počiatočný bod pre určenie kapitálovej potreby spoločnosti. Ministerstvo dopravy však neuviedlo, že finančné informácie, na základe ktorých bola stanovená dotácia vo výške 65 miliónov DKK, boli vyvo-
dené iba z rozpočtov, odhadov a plánovaných úspor predložených predstavenstvom spoločnosti.

Najvyšší kontrolný úrad Dánska je toho názoru, že ministerstvo dopravy bolo zodpovedné za hodnotenie predloženého materiálu s cieľom poskytnúť ministrom a finančnému výboru všetky potrebné informácie v súvislosti s návrhom. Ministerstvo dopravy nemalo predkladať návrh na existujúcom základe. Ministerstvo malo namietť toho aj pri zohľadnení potreby rýchlej kapitálovej injekcie do spoločnosti Combust, zdôrazniť, že tento návrh bol založený len na všeobecných rozpočtoch a odhadoch, ktoré pripravila spoločnosť.“

- (239) Podľa dánskej vlády najvyšší kontrolný úrad preto nekritizoval to, že ministerstvo odporučilo kapitálovú injekciu vo výške 300 miliónov DKK, ale skôr to, že finančnému výboru nezdôraznilo, že návrh je založený na rozpočtoch a odhadoch pripravených predstavenstvom Combusu. Keďže bola naliehavo potrebná kapitálová injekcia, ministerstvo dopravy nemalo na výber, muselo odporučiť kapitálovú injekciu, ktorá sa považovala za nevyhnutnú na zabránenie konkurzu, a teda aj na to, aby sa mohol Combust predat.

- (240) Po druhé, dánska vláda zdôrazňuje, že pripomienky združenia Danske Busvognmaend sa zameriavajú výhradne na otázku rozsahu, v akom by súkromný investor poskytol podobnú kapitálovú injekciu v roku 1999 na základe očakávania, že budúci zisk spoločnosti Combust sám osebe by zabezpečil vhodnú návratnosť investície.

- (241) Názor dánskej vlády na zásadu investora v trhovom hospodárstve však nie je založený výhradne na priamej návratnosti, ktorá by sa mohla oprávnenne očakávať od štátnej investície. Naopak, musia sa zohľadniť skryté nepriame straty a škodlivé vplyvy, okrem iného aj na budúce privatizácie, ktoré by konkurz priniesol.

- (242) Po tretie, dánska vláda vyvracia tvrdenie, že existovali kupujúci, ktorí mali záujem získať tieto stratové zmluvy. Aj keby tu boli takíto kupujúci, prevod by znamenal len okamžité potvrdenie strát zo zmlúv, a teda okamžité nevyčísliteľné finančné následky pre spoločnosť Combust.

- (243) Dánska vláda nesúhlasí ani s tým, že by prevádzkovatelia autobusovej dopravy prevzali stratové zmluvy za viac, ako je negatívna hodnota zmlúv. Predaj zmlúv by teda bol možný len za negatívnu predajnú cenu. V každom prípade predaj jednotlivých zmlúv a/alebo jednotlivých stálych aktív alebo prevádzkových aktív by nebol ziskovejším riešením ako celkový predaj. Toto stanovisko podporuje aj najvyšší kontrolný úrad Dánska ⁽³⁷⁾.

⁽³⁷⁾ Strana 60.

(244) S odkazom na bod 94 v rozsudku vo veci *Combust* združenie Danske Busvognmaend uvádza, že ostatní prevádzkovatelia mohli prevziať dopravné zmluvy Combustu v prípade, že by išla spoločnosť do konkurzu, veľmi rýchlo. Dánska vláda si myslí, že tento argument môže byť správny, ale že to nemá žiadny vplyv na právne hodnotenie toho, či štát konal v súlade so zásadou investora v trhovom hospodárstve. Tieto informácie však môžu byť užitočné v súvislosti s otázkou rozsahu, v akom by konkurz spoločnosti Combust ovplyvnil správu verejnej dopravy a všetky narušenia dopravných služieb.

5.2. POMOC NA REŠTRUKTURALIZÁCIU

Jednorazová a zároveň posledná pomoc

(245) Pokiaľ ide o argumenty predložené združením Danske Busvognmaend dánska vláda konštatuje, že nijaké výhrady vzťahujúce sa na vyplatenie pomoci pri následných príležitostiach nemajú vplyv na to, či je možné viac ako jednu sumu pomoci považovať za jediné opatrenie pomoci s vyplatením vo viac ako jednej splátke. Naopak, rozhodujúcim faktorom v tejto súvislosti je celkové hodnotenie toho, či sú jednotlivé sumy pomoci spojené v čase a v účele takým spôsobom, že sa môžu považovať za jediné opatrenie pomoci.

Plán reštrukturalizácie

(246) Dánska vláda pripúšťa, že Komisii nebol odovzdaný žiadny plán reštrukturalizácie v čase, keď sa poskytla kapitálová injekcia vo výške 300 miliónov DKK, ani keď bola novembri 2000 dosiahnutá dohoda so spoločnosťou Arriva v o zásadách predaja.

(247) Dánska vláda však nezdieľa interpretáciu rozsudku Súdneho dvora vo veci C-17/99, *Francúzsko vs. Komisia*, s ktorou prichádza združenie Danske Busvognmaend, konkrétne tvrdenie, že nie je možné odovzdať plán reštrukturalizácie Komisii po tom, ako členský štát udelí pomoc.

(248) Dánska vláda v prvom rade zdôrazňuje, že usmernenia o reštrukturalizácii z roku 1999 neobsahujú žiadne pravidlá alebo pokyny týkajúce sa toho, kedy sa plán reštrukturalizácie musí odovzdať Komisii. Jedinou jasnou podmienkou je to, že Komisia nemôže schváliť pomoc na reštrukturalizáciu, ak predtým nedostala plán reštrukturalizácie.

(249) Dánska vláda si myslí, že dokonca aj v prípadoch, keď sa vykoná opatrenie pomoci bez predchádzajúcej notifikácie

Komisii, Komisia musí overiť, či táto pomoc spĺňa podmienky schválenia. Toto je uvedené okrem iného aj v článku 13 ods. 2 nariadenia (ES) č. 659/1999 (ďalej len „procesné nariadenie“). Myslí si, že preto úplne stačí, ak Komisia dostane plán reštrukturalizácie, ktorý je schválený už predtým, než Komisia rozhodne, či je štátna pomoc zlučiteľná so spoločným trhom.

(250) S ohľadom na bod 43 vo veci C-17/99, *Francúzsko vs. Komisia* ⁽³⁸⁾ dánska vláda zdôrazňuje, že podľa bodu 41 Komisia v rozhodnutí, ktoré bolo predmetom sporu, uviedla že „*francúzska vláda neodovzdala Komisii dôveryhodný plán reštrukturalizácie*“ a „*takýto plán neodovzdali Komisii [ani] francúzske orgány po začatí konania.*“

(251) Dánskej vláde je na základe znenia použitého Komisiou jasné, že pre splnenie podmienok v usmerneniach o reštrukturalizácii z roku 1999 týkajúcich sa plánu reštrukturalizácie by stačilo odovzdať plán reštrukturalizácie po začatí formálneho konania. Rozhodujúcim faktorom preto nebol čas odovzdania plánu reštrukturalizácie, ale to, aby sa odovzdal skôr, ako Komisia dospeje ku konečnému rozhodnutiu.

(252) Dánska vláda si preto myslí, že plány reštrukturalizácie z 8. a 23. januára 2001 boli odovzdané načas a že splnili podmienky v usmerneniach o reštrukturalizácii z roku 1999.

(253) V dokumentoch odovzdaných vo februári a apríli 2007 dánska vláda zdôrazňuje, že po schválení kapitálovej injekcie na rok 1999 finančným výborom dánskeho parlamentu bol dostupný finančný a prevádzkový plán reštrukturalizácie.

Zmiernenie nepriaznivých vplyvov pomoci

(254) Dánska vláda si myslí, že predaj spoločnosti Arriva Connexu nemal za následok zisk, ktorý prekročil očakávania a výpočty dánskej vlády a spoločnosti Arriva v čase predaja Combustu spoločnosti Arriva.

Obmedzenie pomoci na minimum

(255) V odpovedi na tvrdenie združenia Danske Busvognmaend, podľa ktorého predaj nepodliehal verejnému výberovému konaniu, dánska vláda argumentuje tým, že proces predaja bol veľmi spomalený, konkurenčný, nediskriminačný a priehľadný a konečná cena sa výrazne nelíšila od pôvodnej ponuky.

⁽³⁸⁾ Pozri vec C-17/99 uvedenú vyššie.

- (256) V odpovedi na argument, že neexistovali žiadne nezávislé kontroly trhovej ceny, dánska vláda zdôrazňuje, že predaj musel schváliť finančný výbor parlamentu na základe finančných analýz vykonaných finančným poradcom štátu Alfredom Bergom. Dánska vláda si myslí, že to predstavuje dostatočnú kontrolu. Z pohľadu dánskej vlády pasáže prílohy k veci Súdu prvého stupňa, ktoré cituje združenie Danske Busvognmaend, neobsahujú žiadne potvrdenie zlyhania kontroly toho, či sa pomoc zachovala na minimálnej hodnote.
- (257) Dánska vláda ďalej vysvetľuje, že po predaji sa vykonali tri nezávislé prieskumy predajnej ceny, konkrétne „Správa o prieskume spoločnosti Combust A/S“, „Prieskum štátneho zástupcu týkajúci sa vládneho spravovania vlastníctva spoločnosti Combust A/S“ a „Správa najvyššieho kontrolného úradu“.
- (258) Na základe vyššie uvedeného dánska vláda nesúhlasí s tým, že neboli vykonané žiadne kontroly, pokiaľ ide o to, či bola štátna pomoc obmedzená na minimum. Zmienka združenia Danske Busvognmaend o prílohách K a I k veci nemá žiadny význam, pokiaľ ide o to, či bola pomoc obmedzená na minimum. Citáty však jasne ukazujú, že predaj Arrive bol pripravený na základe obchodného prípadu a predajná cena odrážala trhovú cenu.
- (259) Dánska vláda sa napokon nedomnieva, že použitie nezávislých audítorov by bolo malo za následok iné hodnotenie alebo inú predajnú cenu akcií Combusu. Pre dánsku vládu bol rozhodujúcim testom test trhu.

6. PRÁVNE HODNOTENIE KOMISIE

6.1. HODNOTENIE EXISTENCIE POMOCI V ZMYSLE ČLÁNKU 87 ODS. 1 ZMLUVY O ES

- (260) V článku 87 odseku 1 Zmluvy o ES sa uvádza: „Ak nie je touto zmluvou ustanovené inak, pomoc poskytovaná členskými štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.“

6.1.1. PREDBEŽNÁ OTÁZKA: PREDSTAVUJÚ OPATRENIA Z ROKOV 1999 A 2001 JEDNO OPATRENIE ALEBO DVE SAMOSTATNÉ OPATRENIA, KTORÉ SA BUDÚ POSUDZOVAŤ V RÁMCI ČLÁNKU 87 ODS. 1 ZMLUVY O ES?

- (261) Ako je to opísané vyššie, spoločnosť Combust dostala finančnú podporu od dánskej vlády vo forme kapitálových

injekcií (v roku 1999 a v roku 2001), podriadenej pôžičky (v roku 1999), s nasledujúcou zmenou podriadenej pôžičky na akciový kapitál, a vo forme záruk kupujúcemu (v roku 2001). Pre uplatnenie článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES je preto dôležité určiť, či finančná podpora udelená počas procesu privatizácie v roku 1999 a 2001 predstavuje dve tranže jedného opatrenia alebo dve samostatné opatrenia.

- (262) Súd prvého stupňa v *BP Chemicals* zvážil tieto body, ktoré budú pri takomto rozhodnutí dôležité:

- Chronológia príslušných kapitálových injekcií;
- Ich účel;
- Situácia spoločnosti v čase, keď bolo prijaté rozhodnutie o poskytnutí kapitálovej injekcie ⁽³⁹⁾.

- (263) Komisia v zmysle poznámok dánskeho parlamentu a tretích strán ďalej zhodnotí, či sú v tomto prípade splnené kritériá stanovené Súdom prvého stupňa v *BP Chemicals*.

Chronológia opatrení

- (264) Opatrenia boli prijaté 27. mája 1999 a 15. januára 2001. Medzi týmito dvomi rozhodnutiami teda uplynulo 18 mesiacov.
- (265) Dánska vláda argumentuje tým, že v zmysle komplexnosti procesu privatizácie predstavuje 18 mesiacov rozumne krátke časové obdobie. Takisto v tomto kontexte odkazuje na *BP Chemicals*, kde bol čas medzi prvou a poslednou tranžou pomoci 22 mesiacov.
- (266) Komisiu nepresvedčili argumenty predložené dánskou vládou. V prvom rade existuje dôležitý faktický rozdiel medzi súborom *BP Chemicals* a týmto prípadom. Pri *BP Chemicals* poskytol verejný podnik ENI tri kapitálové injekcie do ENI-Chem, ktoré sa uskutočnili v rokoch 1992, 1993 a 1994. Súd prvého stupňa musel overiť, či Komisia správne kvalifikovala tretiu kapitálovú injekciu ako spĺňajúcu test súkromného investora, zatiaľ čo prvé dve boli kvalifikované ako štátna pomoc. Súd prvého stupňa v súvislosti s chronológiou opatrení zistil, že tretia kapitálová injekcia bola súčasťou plánu reštrukturalizácie, ktorý prijalo predstaviteľstvo ENI v ten istý deň ako druhú kapitálovú injekciu, v decembri 1993. Samo rozhodnutie povoliť tretiu kapitálovú injekciu bolo prijaté o necelý mesiac neskôr, v januári 1994.

⁽³⁹⁾ Vec T-11/95 uvedená vyššie, odsek 171.

(267) V tomto prípade naopak nič nenasvedčuje tomu, že dánske orgány v roku 1999, keď rozhodli o prvej kapitálovej injekcii, plánovali pristúpiť k druhej kapitálovej injekcii v neskoršej fáze reštrukturalizácie. Naopak: prvá kapitálová injekcia bola vyrábaná takým spôsobom, že mala byť postačujúca na obnovu ekonomickej životaschopnosti spoločnosti Combust. O druhej kapitálovej injekcii sa rozhodlo viac ako jeden a pol roka po prvej kapitálovej injekcii v decembri 2000, keď bolo jasné, že prvá kapitálová injekcia nebola postačujúca.

(268) S prihliadnutím na chronologické hľadisko tu teda máme dva dôležité argumenty podporujúce názor, že tieto dve kapitálové injekcie predstavujú dve samostatné opatrenia:

- S druhou kapitálovou injekciou dánske orgány nepočítali, keď rozhodovali o prvej, zatiaľ čo pri BP Chemicals to bolo naopak;
- O druhej kapitálovej injekcii sa rozhodlo jeden a pol roka po prvej kapitálovej injekcii, zatiaľ čo pri BP Chemicals uplynul medzi týmito dvomi opatreniami len jeden mesiac.

Účel opatrení

(269) Dánska vláda je toho názoru, že opatrenia z rokov 1999 a 2001 mali rovnaký účel, konkrétne reštrukturalizáciu a rekapitalizáciu Combustu s cieľom jeho úspešnej privatizácie.

(270) Komisia toto stanovisko nezdieľa. Podrobný opis skutočností ukazuje, že o kapitálovej injekcii v roku 1999 sa rozhodlo preto, aby sa zabránilo blížiacemu sa konkurzu Combustu. Cieľom nebola privatizácia Combustu, stala sa však potrebnou, pretože prvý pokus o privatizáciu Combustu zlyhal.

(271) Druhá kapitálová injekcia poslúžila na zvýšenie kapitálu spoločnosti Combust na úroveň, pri ktorej kupujúci, spoločnosť Arriva, bol ochotný za podnik zaplatiť symbolickú cenu.

(272) Komisia uznáva, že obidve kapitálové injekcie sprevádzali opatrenia reštrukturalizácie a že obidve kapitálové injekcie boli spojené so stratami vyplývajúcimi zo zmlúv, na ktoré urobil Combust príliš nízke ponuky.

(273) Je však zrejmé, že primárny účel týchto dvoch kapitálových injekcií bol iný, konkrétne zabránenie konkurzu v prvom prípade a príprava privatizácie v druhom prípade.

i. Situácia spoločnosti v čase opatrení

(274) Situácia spoločnosti Combust v čase opatrení sa výrazne nezmenila, keďže zaznamenala straty najmä v dôsledku

zmluvy o službe vo verejnom záujme uzatvorenej za cenu, za ktorú nemohla služby poskytovať.

Záver: Opatrenia z rokov 1999 a 2001 predstavujú dve samostatné opatrenia

(275) Na záver Komisia pri zohľadnení odovzdaných dokumentov jednotlivých strán a pri uplatnení zdôvodnenia Súdu prvého stupňa vo veci BP Chemicals zisťuje, že dve tranže opatrení reštrukturalizácie vykonané v roku 1999 a 2001 predstavujú dve samostatné opatrenia na posúdenie v rámci článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES. Toto posúdenie je podnietené tromi hlavnými dôvodmi:

- Pri rozhodovaní o kapitálovej injekcii v roku 1999 sa nepočítalo s ďalšou kapitálovou injekciou v roku 2001. Naopak: dánske orgány predpokladali, že kapitálová injekcia poskytnutá v roku 1999 bude postačujúca.
- Medzi rozhodnutím o prvej kapitálovej injekcii a rozhodnutím o druhej kapitálovej injekcii uplynulo jeden a pol roka.

— Účelom prvej kapitálovej injekcie bolo zabrániť blížiacemu sa konkurzu Combustu, pričom účelom druhej kapitálovej injekcie bolo zabezpečiť privatizáciu za symbolickú pozitívnu cenu.

(276) Na základe toho sa budú pri právnom hodnotení analyzovať ako dve samostatné opatrenia.

6.1.2. ŠTÁTNE ZDROJE A ŠPECIFICKOSŤ

(277) Dánsko financovalo obidve opatrenia zo svojho rozpočtu. Opatrenia sa tak financovali zo štátnych zdrojov.

(278) Opatrenia sa vzťahujú len na jeden podnik – Combust, a preto sú špecifické.

6.1.3. EXISTENCIA VÝHOD PRE PODNIKANIE BENEFICIENTA

(279) Aby sa mohli opatrenia považovať za štátnu pomoc, musia prinášať firme výhodu. V tejto súvislosti sa vynárajú dve otázky:

- i. Opatrenia by nepriniesli spoločnosti Combust výhodu, ak by sa dánska vláda správala ako súkromný investor v trhovom hospodárstve.

- ii. Opatrenia by neprinesli spoločnosti Combis výhodu, ak by slúžili len na náhradu služieb verejného obstarávania spoločnosti a na dodržiavanie štyroch kritérií Altmark.

Použitelnosť zásady investora v trhovom hospodárstve

(280) Základ zásady investora v trhovom hospodárstve stanovila Komisia vo svojom oznámení členským štátom o uplatnení článkov 92 a 93 Zmluvy o EÚ a článku 5 smernice Komisie 80/723/EHS vzťahujúcej sa na verejné spoločnosti vo výrobnom sektore, (ďalej len „oznámenie“) ⁽⁴⁰⁾. Okrem toho rozsudky Súdneho dvora a Súdu prvého stupňa tento pojem ďalej spresnili ⁽⁴¹⁾.

(281) Podľa týchto textov a rozsudkov Komisia zohľadní jedinečné možnosti podniku beneficenta na získanie ekvivalentných finančných zdrojov na normálnom kapitálovom trhu. Štátna pomoc nie je poskytnutá, ak ide o príspevok vo forme nového kapitálu za podmienok, ktoré by boli prijateľné pre súkromného investora fungujúceho za normálnych podmienok trhového hospodárstva ⁽⁴²⁾.

(282) Odsek 35 oznámenia sa vzťahuje na kapitálové injekcie. Uvádza sa v ňom, že o pomoc ide vtedy, keď finančná pozícia spoločnosti, a najmä štruktúra a objem dlhu, je taká, že v rámci rozumného časového rámca sa nedá dosiahnuť návratnosť investovaného kapitálu (v dividendách alebo kapitálových ziskoch).

(283) V odseku 39 oznámenia sa stanovujú podobné kritériá pre pôžičky, v ktorých sa uvádza, že ak sa prideliť nezabezpečená pôžička spoločnosti, ktorá by za normálnych okolností nebola schopná získať financie (napríklad preto, lebo existuje nízka šanca, že pôžičku splatí), potom sa pôžička rovná finančnému príspevku a Komisia ju tak bude posudzovať.

(284) Správanie verejného investora by sa tak malo porovnať s hypotetickým správaním súkromného investora, ako je súkromná holdingová spoločnosť alebo súkromná

podnikateľská skupina so štrukturálnou, globálnou alebo sektorálnou politikou, ktorá je motivovaná vyhlídkami na dlhodobú ziskovosť ⁽⁴³⁾. Kapitálový príspevok potrebný na zabezpečenie prežitia spoločnosti prechádzajúcej dočasnými ťažkosťami, ktorá by však po prípadnej implementácii potrebných opatrení bola schopná zabezpečiť si návrat k ziskovosti, nemusí nevyhnutne predstavovať pomoc, ak ide o analýzu, ku ktorej by dospel aj súkromný investor.

(285) Preto Komisia potrebuje posúdiť, či by súkromný investor a vlastníci podobnej spoločnosti, ako je spoločnosť Combis, konali tak, ako konala dánska vláda, keď schválila posudzované opatrenia. Ak Komisia zistí, že dánska vláda konala v súlade so zásadou investora v trhovom hospodárstve pri jednom alebo oboch opatreniach, toto opatrenie, respektíve opatrenia nebudú predstavovať štátnu pomoc v rámci významu článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES.

(286) V odôvodneniach 82 až 89 rozhodnutia o začatí konania Komisia vzniesla pochybnosti o tom, či by súkromný investor konal v podobnej situácii rovnako ako dánska vláda.

Hodnotenie opatrenia z roku 1999 v porovnaní so zásadou investora v trhovom hospodárstve

(287) Dánska vláda si myslí, že opatrenie z roku 1999 dodržiava zásadu súkromného investora. To je zároveň aj dôvod, prečo ho nenotifikovala Komisii pred jeho realizáciou.

(288) Komisia uvádza, že Dánsko nepredložilo ekonomickú analýzu, ktorá by preukázala, že sa od tohto opatrenia mohla reálne očakávať návratnosť investície porovnateľná s návratnosťou investície, ktorú by očakával súkromný investor v autobusovom sektore.

(289) Komisia ďalej uvádza, že finančný poradca dánskej vlády Alfred Berg vyjadril v memorande z novembra 1998 i v memorande z apríla 1999 obavy z toho, že neexistuje „žiadna záruka pozitívnej návratnosti investície“, ak sa Dánsko rozhodne pokračovať vo vlastníctve spoločnosti Combis s cieľom reštrukturalizácie po kapitálovej injekcii. V návrhu zákona, ktorý prijal dánsky parlament v máji 1999 a ktorý povoľuje zvýšenie kapitálu, sa zároveň uvádza, že je nepravdepodobné, že by štát dokázal získať späť kapitál, ktorý sa chystá investovať do spoločnosti Combis.

⁽⁴⁰⁾ Ú. v. ES C 307, 13.11.1993, s. 3. Pozri tiež predchádzajúce oznámenie Komisie členským štátom zo 17. septembra 1984 vzťahujúce sa na kapitálové podiely orgánov v spoločnosti, zverejnené v informačnom bulletin v septembri 1984.

⁽⁴¹⁾ Vec C-482/99 *Francúzsko/Komisia (Stardust)*, Zb. 2002, s. I-4397, odsek 56. Pozri tiež stanovisko generálneho advokáta Geelhoeda k spojeným veciam C-328/99 a C-399/00 *Taliano a Sim 2 Multimedia/Komisia*, Zb. 2003, s. I-4035.

⁽⁴²⁾ Spojené veci 296/82 a 318/82 *Holandsko a Leeuwarder Papierwarenfabriek/Komisia*, Zb. 1985, s. 809, odsek 17.

⁽⁴³⁾ Vec C-305/89 *Taliano/Komisia („ALFA Romeo“)*, Zb. 1991, s. I-1603, odsek 20.

- (290) Komisia dospela k záveru, že Dánsko neposkytlo presvedčivý dôkaz o tom, že by štát mohol reálne očakávať návratnosť svojej investície porovnateľnú s návratnosťou, ktorú by požadoval súkromný investor.
- (291) Pokiaľ ide o zdôvodnenie „skupinového hodnotenia“, v súlade s vyššie uvedenou judikatúrou (vec 303/88) Komisia nevylučuje, že by štát alebo verejné spoločnosti mohli znášať straty niektorej zo svojich pobočiek, aby mohla ukončiť prevádzku za najlepších možných podmienok, ak sú schopné preukázať, že príslušné náklady sú nižšie ako ekonomické škody, ktoré by utrpeli pri iných scenároch. Komisia uplatnila toto zdôvodnenie napríklad vo veci C 53/2003, ABX ⁽⁴⁴⁾, bod 196 až 216, v ktorej Komisia zohľadnila náklady aktivít zvyšku skupiny, ktoré boli v priamom obchodnom spojení s nefunkčnou pobočkou a pri ktorej sa v skutočne preukázal vzťah medzi uzavretím pobočky a vplyvom na zvyšok skupiny. Komisia si myslí, že v tejto situácii to tak nie je, keďže dánske orgány nepreukázali, že spojenie medzi ekonomickými činnosťami spoločnosti Combust a ekonomickými činnosťami štátu (najmä ako vlastníkom ostatných spoločností, ktoré nemajú žiadne konkrétne prepojenie so spoločnosťou Combust), je dostatočne silné na to, aby sa dosiahol takýto záver. Keďže nie sú dostupné ďalšie argumenty, Komisia nie je presvedčená o tom, že hodnotenia ostatných verejných spoločností, ktoré sú normálne založené na zásluhách každej jednotlivcej spoločnosti, by výrazným spôsobom ovplyvnili osud Combustu.
- (292) Komisiu nepresvedčil ani argument, že konkurz Combustu by zničil reputáciu štátu ako investora alebo že by nevhodne ohrozil jeho program privatizácie pochybnosťami o istote zamestnania bývalých štátnych zamestnancov. Pokiaľ ide o prvý bod, rozumní investori niekedy dospievajú k záveru, že musia ukončiť neziskové aktivity. Pokiaľ ide o druhý bod, argumentácia, že štát musel zaplatiť štátnym zamestnancom, aby podpísali zmluvy so súkromným sektorom, a ešte aj potom musel znášať náklady na zabezpečenie trvania ich pracovných miest, sa zdá rozporná.

Hodnotenie opatrenia z roku 2001 v porovnaní so zásadou investora v trhovom hospodárstve

- (293) V súvislosti s opatrením z roku 2001 Komisia uvádza, že dánska vláda po prijatí pôvodnej ponuky od spoločnosti Arriva na jeseň 2000 vykonala hodnotenie rôznych možností týkajúcich sa spoločnosti Combust, ktoré malo Dánsko, konkrétne postupnej likvidácie v priebehu 5 rokov,

pokračovania s lepšími zmluvami na 6 rokov, pokračovania počas jedného roka bez refinancovania dlhov, okamžitého konkurzu a ponuky spoločnosti Arriva týkajúcej sa predaja. Výsledky tejto štúdie uvedené v tabuľke 5 tohto rozhodnutia ukazujú, že možnosť „pokračovania počas jedného roka“ (pozitívna hodnota vo výške 71 miliónov DKK) bola zďaleka najatraktívnejšia, po ktorej nasledovala postupná likvidácia v priebehu 5 rokov (– 331 miliónov DKK) a pokračovanie s novšími lepšími zmluvami na 6 rokov (– 315 miliónov DKK). Predaj za pôvodnú ponuku spoločnosti Arriva bol ohodnotený na – 390 miliónov DKK.

- (294) Neexistuje žiadna známka toho, že by dánska vláda po vyplešení ponuky spoločnosti Arriva vykonala toho hodnotenie znova. Vzhľadom na to, že výška sumy investovanej dánskou vládou prostredníctvom opatrenia z roku 2001, konkrétne 140 miliónov DKK, v spojení s neobmedzenými zárukami a zárukami obmedzenými na 58,9 milióna, je podstatne vyššia ako prvá možnosť zhodnotená v štúdii, Komisia je toho názoru, že dánske orgány pri rozhodovaní o opatreniach z roku 2001 nemohli reálne očakávať, že by súkromný investor konal rovnakým spôsobom.
- (295) Čo sa týka skupinového hodnotenia a ochrany imidžu dánskej vlády, Komisia odmieta argumenty z toho istého dôvodu ako pri opatreniach z roku 1999.
- (296) Komisia na záver konštatuje, že čo sa týka opatrenia z roku 2001, súkromný investor by nekonal rovnako ako dánska vláda.

Uplatnenie judikatúry Altmark

- (297) Podľa rozsudku vo veci Altmark „verejné dotácie určené na umožnenie prevádzky mestských, predmestských alebo regionálnych naplánovaných služieb dopravy nie sú uvedené v danom ustanovení, kde sa takéto dotácie považujú za náhradu za služby poskytované prijímajúcimi podnikmi s cieľom plniť záväzky verejného obstarávania služieb“ ⁽⁴⁵⁾. V súvislosti s tým Súdny dvor zadefinoval štyri podmienky, ktoré sa mali splniť, aby verejná dotácia predstavovala „náhradu za záväzok verejného obstarávania služieb“.
- (298) Súd prvého stupňa však vo svojom rozsudku uviedol, že minimálne jedna z týchto podmienok nebola v aktuálnom prípade splnená, pretože faktory, na základe ktorých sa vyrátali opatrenia reštrukturalizácie, neboli stanovené pred uzatvorením zmluvy o službách vo verejnom záujme objektívnym a prehľadným spôsobom ⁽⁴⁶⁾.

⁽⁴⁴⁾ Rozhodnutie Komisie 2006/947/ES zo 7. decembra 2005 o programe pomoci, ktorý zaviedlo Belgicko v prospech ABX Logistics (Ú. v. EÚ L 383, 28.12.2006, s. 21).

⁽⁴⁵⁾ Rozsudok vo veci Altmark, odsek 95.

⁽⁴⁶⁾ Rozsudok vo veci Combust, odsek 98.

(299) Na základe toho sa nedá uplatniť judikatúra Altmark vo vzťahu k opatreniu reštrukturalizácie, ktoré udelila dánska vláda spoločnosti Combust⁽⁴⁷⁾.

Záver: Prítomnosť výhody

(300) Na základe toho priniesli opatrenia z roku 1999 a 2001 spoločnosti Combust ekonomickú výhodu.

6.1.4. VPLYV NA OBCHOD A KONKURENCIU V RÁMCI SPOLOČENSTVA

(301) Toto opatrenie musí okrem toho skresliť konkurenciu a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, aby sa kvalifikoval ako pomoc.

(302) V tomto ohľade si treba najskôr všimnúť, že verejná dotácia udelená podniku, ktorý poskytuje len miestne alebo regionálne služby dopravy a neposkytuje služby dopravy mimo štátu pôvodu, môže mať predsa len vplyv na obchod medzi členskými štátmi.

(303) Vo svojom rozsudku vo veci Altmark súd ustanovil, že „ak členský štát udelí podniku verejnú dotáciu, poskytovanie služieb dopravy týmto podnikom sa môže z toho dôvodu udržať alebo zvýšiť, s výsledkom, že podniky v ostatných členských štátoch budú mať menšie šance poskytovať svoje služby dopravy na trhu v danom členskom štáte (na tento účel pozri vec 102/87 Francúzsko vs. Komisia [1988] ECR 4067, bod 19; vec C-305/89 Taliansko vs. Komisia [1991] ECR I-1603, bod 26; a Španielsko v Komisii, bod 40)“⁽⁴⁸⁾.

(304) Niekoľko členských štátov začalo od roku 1995 jednostranne otvárať dopravné trhy konkurencii z podnikov založených v iných členských štátoch, a teda mnohé podniky už poskytujú svoje mestské, predmestské alebo regionálne služby dopravy v členských štátoch iných ako je ich štát pôvodu⁽⁴⁹⁾.

(305) Deregulácia autobusového trhu v Dánsku od roku 1990 zmenila podstatu poskytovania autobusových služieb z vyhradeného trhu na trh, v ktorom je možná konkurencia medzi podnikmi. Dánske aj európske spoločnosti si môžu navzájom konkurovať v oblasti poskytovania služieb regionálnych a miestnych vládnych úradov. Podobné podmienky sa vzťahujú aj na ostatné členské štáty; spoločnosť Arriva funguje napríklad aj vo Švédsku a v Holandsku.

(306) Liberalizáciu autobusového trhu v Dánsku a ostatných členských štátoch sprevádza na úrovni Spoločenstva smernica 92/50/EHS, ktorá zaväzuje členské štáty vyhlasovať výberové konania na verejné obstarávanie služieb. V zmysle smernice 92/50/EHS Súdny dvor vo veci Concordia stanovil, že účelom koordinácie postupov pre udelenie verejných zmlúv na úrovni Spoločenstva je odstránenie prekážok voľného pohybu tovarov a služieb⁽⁵⁰⁾.

(307) Keďže autobusový trh je v rámci Spoločenstva čiastočne liberalizovaný v dôsledku jednostranného rozhodnutia niektorých členských štátov otvoriť svoje autobusové trhy, ktoré sprevádzal vstup smernice 92/50/EHS do platnosti, existuje konkurencia medzi dodávateľmi na autobusovom trhu.

(308) Opatrenie reštrukturalizácie môže preto zlepšiť pozíciu spoločnosti Combust a jej kupujúceho vo vzťahu ku konkurentom v EÚ, a tým ovplyvniť hospodársku súťaž medzi podnikmi a obchod medzi členskými štátmi.

6.1.5. ZÁVER: PRÍTOMNOSŤ ŠTÁTNEJ POMOCI

(309) Komisia dospela k záveru, že opatrenie reštrukturalizácie predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES.

6.2. HODNOTENIE ZLUČITELNOSTI POMOCI SO SPOLOČNÝM TRHOM

6.2.1. ZLUČITELNOSŤ POMOCI SO SPOLOČNÝM TRHOM

(310) Podľa článku 87 ods. 1 Zmluvy o ES je štátna pomoc v podstate kompatibilná so spoločným trhom. Štátna pomoc v tomto prípade by mohla byť predsa len kompatibilná so spoločným trhom na základe nariadenia (EHS) č. 1191/69 alebo článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES, ako to uvádzajú usmernenia Spoločenstva z roku 1999 o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach. Na tento prípad sa nevzťahuje žiadne iné ustanovenie o zlučiteľnosti.

6.2.2. ZLUČITELNOSŤ OPATRENIA Z ROKU 1999 A/ALEBO OPATRENIA Z ROKU 2001 NA ZÁKLADE NARIADENIA (EHS) Č. 1191/69

(311) Rozhodnutie o začatí konania (odôvodnenia 90 až 96) poskytuje stručný opis toho, prečo sa opatrenie reštrukturalizácie udelené dánskym štátom spoločnosti Combust nedá považovať za kompatibilné so spoločným trhom na základe článku 73 ES a nariadenia (EHS) č. 1169/91. Ani dánska vláda, ani tretie strany nepopreli zdôvodnenie tohto bodu Komisiou.

⁽⁴⁷⁾ Rozsudok vo veci Combust, odsek 99.

⁽⁴⁸⁾ Rozsudok vo veci Altmark, odsek 78.

⁽⁴⁹⁾ Rozsudok vo veci Altmark, odsek 79.

⁽⁵⁰⁾ Pozri okrem iného vec C-513/99 Concordia Bus Finland/Helsingin kaupunki a HKL-Bussiliikenne, odsek 56.

- (312) Z dôvodov stanovených v rozhodnutí o začatí konania Komisia preto uvádza, že opatrenie reštrukturalizácie sa nedá považovať za kompatibilné so spoločným trhom na základe článku 73 Zmluvy o ES a nariadenia (EHS) č. 1169/91.

6.2.3. ZLUČITEĽNOSŤ OPATRENIA Z ROKU 1999 NA ZÁKLADE ČLÁNKU 87 ODS. 3 PÍSM. C) ZMLUVY O ES

- (313) V článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES sa uvádza, že „pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí, za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom“.
- (314) Na základe tohto článku Komisia prijala usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach. Komisia prijala pôvodné usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach v roku 1994 ⁽⁵¹⁾. Nová verzia usmernení bola prijatá v roku 1999 ⁽⁵²⁾ a potom bola prijatá najnovšia verzia usmernení z roku 2004 ⁽⁵³⁾.
- (315) Pokiaľ ide o uplatnenie *ratione temporis* týchto usmernení, body 103 a 104 usmernení z roku 2004 uvádzajú: Pokiaľ ide o nenotifikovanú pomoc:

„Komisia preskúma zlučiteľnosť so spoločným trhom každej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu poskytnutej bez jej povolenia, teda v rozpore s článkom 88 ods. 3 zmluvy, na základe týchto usmernení, pokiaľ sa časť alebo celá pomoc poskytne po ich uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.“

- (316) Body 100 a 101 usmernení z roku 1999 majú rovnaký obsah ako usmernenia z roku 2004.
- (317) Opatrenie z roku 1999 udelené spoločnosti Combust predstavuje nenotifikovanú pomoc. Bolo udelené pred vstupom usmernení z roku 1999 do platnosti. Na opatrenie z roku 1999 sa teda uplatňujú usmernenia o reštrukturalizácii z roku 1994.
- (318) Časť 3.2.2 usmernení o reštrukturalizácii z roku 1994 stanovuje tieto podmienky pre povolenie pomoci na reštrukturalizáciu:

- **Plán reštrukturalizácie:** Pomoc reštrukturalizácie musí byť spojená so životaschopným programom reštrukturalizácie/obnovy, ktorý sa aj so všetkými dôležitými podrobnosťami poskytne Komisii.

- **Ekonomická životaschopnosť.** Životaschopnosť spoločnosti sa musí obnoviť.

- **Zmiernenie nepriaznivých vplyvov na konkurentov.** Musia byť prijaté opatrenia na maximálne možné zmiernenie nepriaznivých vplyvov pomoci na konkurentov.

- **Primeranosť.** Pomoc musí byť primeraná nákladom na reštrukturalizáciu a výhodám.

- **Výročná správa a monitorovanie.** Členské štáty musia poskytnúť výročnú správu o pomoci, aby mohla Komisia monitorovať, či sa plán reštrukturalizácie správne zavádza.

- **Jedenkrát a zároveň poslednýkrát.** Pomoc na reštrukturalizáciu by sa mala udeliť len raz.

Plán reštrukturalizácie a ekonomická životaschopnosť

- (319) Plán reštrukturalizácie bod 3.2.2.A usmernení o reštrukturalizácii z roku 1994 stanovil tieto požiadavky:

„Sine qua non všetkých plánov reštrukturalizácie je to, že musia obnoviť dlhodobú životaschopnosť a zdravie spoločnosti v rámci rozumného časového rámca a na základe realistických predpokladov, pokiaľ ide o budúce prevádzkové podmienky. Pomoc na reštrukturalizáciu musí byť potom spojená so životaschopným programom reštrukturalizácie/obnovy, ktorý sa aj so všetkými dôležitými podrobnosťami poskytne Komisii. Tento plán musí obnoviť spoločnosť a vrátiť jej konkurencieschopnosť v rámci rozumného časového obdobia. Zlepšenie životaschopnosti musí vyplývať najmä z interných opatrení uvedených v pláne reštrukturalizácie a môže byť založené len na externých faktoroch, ako je zvýšenie ceny a dopytu, na ktoré spoločnosť nemá veľký vplyv, ak sa predpoklady trhu vo všeobecnosti potvrdia. Úspešná reštrukturalizácia by mala zahŕňať zrušenie štruktúrne stratových činností.“

Pre splnenie kritéria životaschopnosti sa musí plán reštrukturalizácie považovať za schopný uviesť spoločnosť do takej pozície, aby dokázala pokryť všetky svoje náklady, vrátane odpisov a finančných poplatkov, a generovať minimálnu návratnosť kapitálu tak, aby po skončení reštrukturalizácie spoločnosť nepožadovala ďalšie injekcie štátnej pomoci a aby bola schopná súťažiť na trhu sama za seba.“

⁽⁵¹⁾ Ú. v. ES C 368, 23.12.1994, s. 12.

⁽⁵²⁾ Ú. v. ES C 288, 9.10.1999, s. 2.

⁽⁵³⁾ Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2.

(320) V roku 1999, pred kapitálovou injekciou, spoločnosť Kromann a Münter predložila dánskej vláde plán na dosiahnutie finančného obratu spoločnosti Combust a manažment spoločnosti Combust pripravil prevádzkový plán reštrukturalizácie, formalizovaný v memorande KPMG. Keďže Dánsko si v tom čase myslelo, že rozhodnutie bolo v súlade so zásadou súkromného investora, nezaslalo tieto dokumenty Komisii.

(321) V súvislosti s plánom reštrukturalizácie a ekonomickou životaschopnosťou spoločnosti Combust sa počas postupu objavili dve otázky:

— Združenie Danske Busvognmaend je toho názoru, že nebol dostupný žiadny plán reštrukturalizácie, keď sa poskytla kapitálová injekcia v roku 1999. Okrem toho združenie Danske Busvognmaend tvrdí, že plán reštrukturalizácie sa nedá vypracovať *ex post*;

— Sú splnené podmienky stanovené pre plán reštrukturalizácie v usmerneniach z roku 1994?

Čas dostupnosti plánu reštrukturalizácie

(322) Komisia si myslí, že s ohľadom na čas dostupnosti plánu reštrukturalizácie je potrebné rozlišovať medzi materiálnou existenciou plánu a jeho odovzdaním Komisii.

(323) **Materiálna existencia plánu reštrukturalizácie.** Súdny dvor rozhodol vo veci *Francúzsko/Komisia*, že orgány členských štátov udeľujúce pomoc na reštrukturalizáciu musia vlastniť „pri udelení spornej pomoci plán reštrukturalizácie spĺňajúci požiadavky [Usmernení o záchrane a reštrukturalizácii]“⁽⁵⁴⁾. V tomto prípade to znamená, že Dánsko malo mať vypracovaný plán reštrukturalizácie spĺňajúci podmienky usmernení o reštrukturalizácii z roku 1994 najneskôr pri poskytnutí prvej kapitálovej injekcie v roku 1999.

(324) Ako je to opísané vyššie, kapitálová injekcia v roku 1999 bola založená na výpočte kapitálových potrieb spoločnosti Combust a na pláne reštrukturalizácie, ktorý vypracovala spoločnosť Kromann a Münter a manažment Combustu. Plán reštrukturalizácie počítal s tým, že spoločnosť Combust sa mala vrátiť k ekonomickej životaschopnosti v roku 2001, ak by sa poskytla kapitálová injekcia vo výške 300 miliónov DKK a ak by manažment spoločnosti zaviedol

plánované opatrenia reštrukturalizácie. Plán reštrukturalizácie tvoril základ, na ktorom dánske ministerstvo dopravy pripravilo dôverný návrh z 27. mája 1999, ktorý schválil kapitálovú injekciu.

(325) Komisia dospela k záveru, že pomoc na reštrukturalizáciu bola spoločnosti Combust udelená až po tom, keď už mala plán reštrukturalizácie k dispozícii dánska vláda. Tým zostáva otvorená otázka, či tento plán reštrukturalizácie spĺňa požiadavky usmernení o reštrukturalizácii z roku 1994.

(326) **Odovzdanie plánu reštrukturalizácie Komisii.** Komisia, ako správne podotkla dánska vláda, v podaní Súdnemu dvoru vo veci *Francúzsko/Komisia* uviedla, že „francúzska vláda neodovzdala Komisii dôveryhodný plán reštrukturalizácie“ a „takýto plán neodovzdali Komisii [ani] francúzske orgány po začatí konania“⁽⁵⁵⁾. Z tohto konštatovania, ktoré súd nespochybnil, vyplýva, že plán reštrukturalizácie musí byť dostupný Komisii najneskôr v čase, keď Komisia prijíma rozhodnutie.

(327) V tomto prípade dánske orgány odovzdali Komisii v apríli 2007 spolu štyri poznámky, z 26. apríla 1999, z 15. mája 1999 a dve z 18. mája 1999. Tri z týchto poznámok pripravila spoločnosť Kromann a Münter, jednu KPMG. Dánske orgány sú toho názoru, že tieto tri poznámky spoločnosti Kromann a Münter predstavujú finančný plán reštrukturalizácie a poznámka KPMG predstavuje prevádzkový plán reštrukturalizácie.

Plán reštrukturalizácie, ktorý spĺňa požiadavky usmernení z roku 1994

(328) Dánska vláda oznámila Komisii, že štyri memorandá spoločností Kromann a Münter a KPMG predstavujú plán reštrukturalizácie, ktorý spĺňa požiadavky usmernení z roku 1994.

(329) Komisia poznamenáva, že memorandum KPMG len opakuje zámery predstavenstva a manažmentu spoločnosti Combust tak, ako boli stanovené v novembri 1998 a v apríli 1999. KPMG zdôrazňuje, že nevykonali preskúmanie rozpočtu, ale vychádzali z predpokladov Combustu. Inými slovami, spoločnosť KPMG neoverila, či sú predpoklady, na ktorých je jej práca založená, realistické. Preto si Komisia myslí, že plán reštrukturalizácie nespĺňa kritérium „založený na realistických predpokladoch“, pretože dánska vláda nikdy neoverila, či sú predpoklady realistické.

⁽⁵⁴⁾ Pozri vec C-17/99 *Francúzsko/Komisia*, Zb. 2001, s. I-2481, odsek 46.

⁽⁵⁵⁾ Vec C-17/99 *Francúzsko/Komisia*, Zb. 2001, s. I-02481, odsek 41.

(330) Komisia ďalej uvádza, že memorandum KPMG len analyzuje niektoré oblasti činnosti Combusu a robí tak nie na základe jednotlivých autobusových zmlúv, ale na základe sumárnych predpokladov týkajúcich sa autobusových oblastí. Plán reštrukturalizácie je teda nekompletný, pretože pokrýva len časť činností spoločnosti Combust, a nie je dostatočne podrobný, pretože nie je založený na jednotlivých zmluvách, ktoré sú základom podnikania Combustu.

(331) Komisia napokon uvádza, že navrhované opatrenia reštrukturalizácie nie sú ani rozdelené podľa autobusových oblastí, ani nie sú jednotlivé ciele úspor priradené jednotlivým opatreniam reštrukturalizácie. Okrem toho účtovníci neoverili, či boli úspory nákladov očakávané manažmentom realistické.

(332) Tieto tri dokumenty týkajúce sa finančnej reštrukturalizácie sa vôbec nezaoberajú prevádzkovou reštrukturalizáciou. Nemôžu teda nahradiť chýbajúce časti memoranda KPMG.

(333) S ohľadom na tieto prvky Komisia uvádza, že štyri dokumenty predložené Dánskom ako plán reštrukturalizácie nespĺňajú podmienky stanovené v usmerneniach z roku 1994 pre plán reštrukturalizácie.

Záver k opatreniu z roku 1999

(334) Existencia plánu reštrukturalizácie, ktorý spĺňa požiadavky usmernení, je podmienkou *sine qua non* pre schválenie pomoci na reštrukturalizáciu. Preto Komisia bez preskúmania ostatných kritérií dospela k záveru, že opatrenie z roku 1999 nie je možné schváliť na základe usmernení o reštrukturalizácii z roku 1994.

6.2.4. ZLUČITEĽNOSŤ OPATRENIA Z ROKU 2001 NA ZÁKLADE ČLÁNKU 87 ODS. 3 PÍSM. C) ZMLUVY O ES

(335) V článku 87 ods. 3 písm. c) Zmluvy o ES sa uvádza, že „pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí možno považovať za zlučiteľnú so spoločným trhom za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.“

(336) Na základe tohto článku Komisia prijala usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach. Komisia prijala pôvodné usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach v roku 1994⁽⁵⁶⁾. Nová verzia usmernení bola prijatá v roku 1999⁽⁵⁷⁾ a potom bola prijatá najnovšia verzia usmernení z roku 2004⁽⁵⁸⁾.

(337) Pokiaľ ide o uplatnenie *ratione temporis* týchto usmernení, body 103 a 104 usmernení z roku 2004 uvádzajú: Pokiaľ ide o notifikovanú pomoc:

„Oznámenia, ktoré Komisia zaregistrovala pred 10. októbrom 2004, sa budú hodnotiť v zmysle platných kritérií v čase notifikácie.“

(338) Body 100 a 101 usmernení z roku 1999 majú rovnaký obsah ako usmernenia z roku 2004.

(339) Opatrenie z roku 2001 udelené spoločnosti Combust predstavuje notifikovanú pomoc. Bola notifikovaná pred nadobudnutím platnosti usmernení z roku 2004 a po nadobudnutí platnosti usmernení z roku 1999. Na opatrenie z roku 2001 sa preto uplatňujú usmernenia o reštrukturalizácii z roku 1999.

(340) Časť 3.2 usmernení o reštrukturalizácii z roku 1999 stanovuje tieto podmienky pre povolenie pomoci na reštrukturalizáciu:

— Spoločnosť sa musí kvalifikovať ako spoločnosť v ťažkostiach v zmysle usmernení.

— Životaschopnosť spoločnosti sa musí obnoviť. Preto je udelenie pomoci podmienené implementáciou plánu reštrukturalizácie, s ktorým musí súhlasiť Komisia. Spoločnosť musí plne implementovať plán reštrukturalizácie.

— Musia byť prijaté opatrenia na maximálne možné zmiernenie nepriaznivých vplyvov pomoci na konkurentov.

— Pomoc sa musí obmedziť na minimum a od beneficiára sa očakáva významné príspevok.

— Členské štáty musia poskytnúť výročnú správu o pomoci, aby mohla Komisia monitorovať, či sa plán reštrukturalizácie vykonáva správne.

— Pomoc na reštrukturalizáciu by sa mala udeliť len raz.

Combust ako firma v ťažkostiach

(341) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania konštatovala, že Combust bol firmou v ťažkostiach v zmysle usmernení reštrukturalizácie z roku 1999. Ani dánska vláda, ani združenie Danske Busvognmaend toto zistenie nepopierajú. Na základe toho Komisia dospela k záveru, že Combust bola firmou v ťažkostiach.

⁽⁵⁶⁾ Pozri poznámku 51.

⁽⁵⁷⁾ Pozri poznámku 52.

⁽⁵⁸⁾ Pozri poznámku 53.

Plán reštrukturalizácie a obnovenie dlhodobej životaschopnosti

(342) Udelenie pomoci na reštrukturalizáciu je podmienené implementáciou plánu reštrukturalizácie, s ktorým musí súhlasiť Komisia v prípade všetkých individuálnych opatrení pomoci. Pomoc na reštrukturalizáciu musí byť preto spojená so životaschopným plánom reštrukturalizácie, ktorý sa členský štát prijme ako záväzný⁽⁵⁹⁾.

(343) Plán reštrukturalizácie musí zahŕňať:

— Prieskum trhu.

— Opis okolností, ktoré viedli k ťažkostiam spoločnosti, poskytujúci základ pre posúdenie, či sú navrhované opatrenia vhodné. Plán reštrukturalizácie musí spoločnosti umožniť prechod na novú štruktúru, ktorá poskytne dlhodobú životaschopnosť a umožní spoločnosti postaviť sa na vlastné nohy.

— Opis obratu, ktorý umožní spoločnosti po vykonaní reštrukturalizácie pokryť všetky náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov. Očakávaná návratnosť kapitálu musí byť dostatočná na to, aby umožnila reštrukturalizovanej spoločnosti súťažiť na trhu sama za seba.

(344) Dánska vláda odovzdala Komisii plán reštrukturalizácie spoločnosti Combust 8. a 23. januára 2001 (pozri podrobný opis v časti II).

(345) S ohľadom na plán reštrukturalizácie na rok 2001 a ekonomickú životaschopnosť spoločnosti Combust Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania vyslovila pochybnosti o životaschopnosti spoločnosti Combust.

(346) Body 31 až 34 usmernení o reštrukturalizácii z roku 1999 v tejto súvislosti stanovujú, že plán reštrukturalizácie „musí spoločnosti v rozumnom čase umožniť návrat k dlhodobej životaschopnosti, a to na základe reálnych predpokladov o podmienkach budúcej prevádzky“ a ďalej že „zlepšenie životaschopnosti firmy sa musí odvodzovať najmä od vnútorných opatrení obsiahnutých v pláne reštrukturalizácie a môže byť založené na vonkajších faktoroch, ako sú zmeny cien a dopytu, na ktoré spoločnosť nemá veľký vplyv, ak sú vypracované všeobecne uznávané trhové predpoklady“. Reštrukturalizácia musí zahŕňať „zrušenie aktivít, ktoré by zostali zo štrukturálneho pohľadu stratové aj po reštrukturalizácii“.

⁽⁵⁹⁾ Body 31 a 32 usmernení.

(347) Združenie Danske Busvognmaend vo svojom oznámení uvádza, že spoločnosť Combust nebola ekonomicky životaschopná ako verejná spoločnosť, stala sa životaschopnou až po predaji spoločnosti Arriva.

(348) Podľa rozsudku vo veci Combust Súd prvého stupňa zistil, že „zdôvodnenie Komisie sa musí považovať za vyjadrenie vážnych pochybností o životaschopnosti spoločnosti Combust na účely daného článku (teda článku 87 Zmluvy o ES) a usmernení, pochybností, ktorých objasnenie však Komisia nepovažovala za svoju povinnosť, keďže článok 73 Zmluvy o ES vnímala ako dostatočný právny základ pre povolenie tejto pomoci. Pretože sa na toto ustanovenie nemožno plne spoľahnúť [...], vyplatenie sumy 300 miliónov DKK už nie je v spornom rozhodnutí platne povolené. [...] Životaschopnosť spoločnosti Combust sa teda nedá považovať za zabezpečenú⁽⁶⁰⁾“.

(349) Tieto pochybnosti, ktoré Komisia vyjadrila vo svojom rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenia 106 až 109), sa týkali skutočnosti, že Komisia nezistila ekonomickú životaschopnosť Combustu bez tej časti štátnej pomoci, ktorú Komisia povolila vo svojom pôvodnom rozhodnutí ako náhradu za verejné obstarávanie služieb. Keďže Súd prvého stupňa rozhodol, že túto pomoc nemožno povoliť ako náhradu za verejné obstarávanie služieb, dospel k záveru, že pôvodným rozhodnutím Komisie sa už nezabezpečuje ekonomická životaschopnosť Combustu.

(350) Ako správne upozorňuje dánska vláda, Súd prvého stupňa nevykonával ekonomickú analýzu plánu reštrukturalizácie s cieľom zrušiť pôvodné rozhodnutie Komisie. Naopak, zdôvodnenie je formálne a logické: keďže Komisia vo svojom pôvodnom rozhodnutí v otázke ekonomickej životaschopnosti dospela k záveru na základe tej časti pomoci (328 miliónov DKK), ktorú povolila na základe článku 73 Zmluvy o ES ako náhradu za verejné obstarávanie služieb, a keďže Súd prvého stupňa zistil, že táto pomoc sa nedala povoliť na tomto právnom základe, Komisia z toho vyvodila záver, že vyplatenie tejto časti pomoci už nie je platne povolená, a preto úvahy vedúce k záveru o ekonomickej životaschopnosti logicky stratili oprávnenie.

(351) Vo svojom pôvodnom rozhodnutí Komisia uviedla, že 328 miliónov DKK zo 490 miliónov DKK predstavovalo náhradu za uzavretie zmlúv o službách vo verejnom záujme a len 162 miliónov DKK predstavovalo pomoc na reštrukturalizáciu⁽⁶¹⁾. Na základe tohto hodnotenia Komisia uviedla:

⁽⁶⁰⁾ Rozsudok vo veci Combust, odseky 114 a 115.

⁽⁶¹⁾ Pozri tabuľku 7 v pôvodnom rozhodnutí; ako je to vysvetlené vyššie, tieto čísla sú vyjadrené v čistej aktuálnej hodnote z roku 2001, nie v skutočných číslach.

„Keď zoberieme do úvahy opatrenia reštrukturalizácie a štátnu pomoc, ktorá sa prerokúva v rámci nariadenia 1191/69, je pravdepodobné, že sa Combust vráti k životaschopnosti. Táto životaschopnosť však, prísne vzaté, predsa len nie je v súlade s usmerneniami, pretože závisí od ďalšej štátnej pomoci.“

(352) V tomto rozhodnutí Komisia hodnotí opatrenia z rokov 1999 a 2001 ako dve samostatné opatrenia. Opatrenie z roku 1999, kapitálové zvýšenie o 200 miliónov DKK a podriadená pôžička vo výške 100 miliónov DKK, je v predchádzajúcej časti uvedené ako nezákonná a nekompatibilná štátna pomoc, ktorú musí spoločnosť Combust vrátiť. Combust sa teda nemohol spoľahnúť na tieto peniaze v rámci preukázania obnovy svojej ekonomickej životaschopnosti.

(353) Aj keď celková pomoc ⁽⁶²⁾ uvedená v opatreniach z rokov 1999 a 2001 mohla umožniť spoločnosti Combust návrat k životaschopnosti v roku 2006 (pozri predpoveď obratu a ziskov v tabuľke 7 vyššie), návrat k životaschopnosti sa stáva nerealistický, ak bude musieť spoločnosť Combust vrátiť dánskej vláde 300 miliónov DKK z toho dôvodu, že táto suma predstavuje nelegálnu a nekompatibilnú štátnu pomoc.

(354) Komisia uvádza, že aj keby Combust očakával návrat k ekonomickej životaschopnosti do roku 2006 na základe plánu reštrukturalizácie predloženého v roku 2001, nebolo to realistické, keďže opatrenia z roku 1999 predstavovali nelegálnu a nekompatibilnú štátnu pomoc.

(355) Komisia uvádza, že plán reštrukturalizácie nezabezpečuje ekonomickú životaschopnosť spoločnosti Combust, pretože je založený na nesprávnom predpoklade, že Combust nemusí dánskej vláde vrátiť nelegálnu a nezlučiteľnú štátnu pomoc, ktorú dostal v roku 1999.

Predchádzanie nenáležitému narušeniu hospodárskej súťaže

(356) Body 35 až 39 usmernení o reštrukturalizácii z roku 1999 stanovujú tieto podmienky:

„c) *Predchádzanie nenáležitému narušeniu hospodárskej súťaže*

(35) Musia sa prijať opatrenia na maximálne možné zmiernenie nepriaznivého vplyvu pomoci na účastníkov hospodárskej súťaže. V opačnom prípade

⁽⁶²⁾ Pozri tabuľku 7 v pôvodnom rozhodnutí; ako je to vysvetlené vyššie, tieto čísla sú vyjadrené v čistej aktuálnej hodnote z roku 2001, nie v skutočných číslach.

treba pomoc považovať za pomoc „v rozpore so spoločným záujmom“ a teda nekompatibilnú so spoločným trhom.

(36) Táto podmienka má obvykle podobu obmedzenia prítomnosti podniku na jeho trhu alebo trhoch po uplynutí obdobia reštrukturalizácie.

[...]

(37) Vynútené obmedzenie alebo zníženie prítomnosti podniku na danom trhu (trhoch) je kompenzačným opatrením v prospech účastníkov hospodárskej súťaže. Toto kompenzačné opatrenie musí zodpovedať účinkom narušenia trhu a najmä relatívnej dôležitosti podniku na jeho trhu (trhoch). Komisia určí rozsah takéhoto obmedzenia alebo zníženia na základe prieskumu trhu pripojeného k plánu reštrukturalizácie a pokiaľ sa už začalo konanie, na základe informácií dodaných zainteresovanými stranami. Zníženie prítomnosti podniku na trhu sa musí realizovať prostredníctvom plánu reštrukturalizácie a podmienok, ktoré sú jeho súčasťou.

[...]

(39) Kompenzačné opatrenia môžu mať rôznu podobu podľa toho, či firma obchoduje alebo neobchoduje na trhu, na ktorom existuje nadbytok kapacity. [...] Tam, kde [...] neexistuje na úrovni spoločenstva alebo EHP štrukturálny nadbytok výrobnnej kapacity na trhu „obsluhovanom“ príjmom, Komisia tak či onak prešetrí, či by sa nemali požadovať kompenzačné opatrenia. Tam, kde akékoľvek takéto kompenzačné opatrenia obsahujú v sebe zníženie kapacity príslušnej firmy, potrebné zníženie by sa mohlo dosiahnuť osamostatnením aktív alebo filiálok. Komisia bude musieť prešetríť kompenzačné opatrenia navrhované príslušným členským štátom – bez ohľadu na ich formu – a stanoviť, či sú čo do rozsahu dostatočné nato, aby zmiernili potenciálne deformačné účinky pomoci na konkurenciu. Pri prešetrovaní nevyhnutných kompenzačných opatrení Komisia bude brať do úvahy stav na trhu, a najmä úroveň jeho rastu a rozsah uspokojenia dopytu.“

(357) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenia 110 až 115) Komisia vzniesla pochybnosti o tom, či niektoré okolnosti prípadu oprávňujú neprijímať žiadne opatrenia na zmiernenie nepriaznivých vplyvov pomoci na konkurentov.

(358) Komisia konkrétne uvažovala o možnosti, že by Combust ponúkol na trhu časť zmlúv o službách vo verejnom záujme. Zmluvy o službách vo verejnom záujme spoločnosti Combust sa postupne skončili. Do konca roka 2003 sa malo asi 50 % zmlúv na základe hodnoty zmlúv skončiť. Posledná zmluva sa skončila v roku 2006.

(359) Komisia zdôraznila vo svojom rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenie 113), že je dôležité zhodnotiť možné nenáležité vplyvy na hospodársku súťaž *ex tunc*, teda v čase udelenia pomoci na reštrukturalizáciu.

(360) V tomto ohľade Komisia uviedla, že spoločnosť Combust mohla zrušiť svoje zmluvy o službách vo verejnom záujme na základe článku 14 ods. 4 nariadenia (EHS) č. 1191/69 a že to mohlo predstavovať vhodné kompenzačné opatrenie.

(361) Dánsko vo svojej odpovedi na úvodný list popiera, že by takáto možnosť existovala. V článku 14 ods. 4 sa skutočne uvádza:

„Každý podnik, ktorý zamýšľa prerušiť alebo urobiť podstatné úpravy dopravnej služby, ktorú poskytuje verejnosti na plynulom a pravidelnom základe a ktorá nie je pokrytá zmluvným systémom alebo záväzkom služby vo verejnom záujme, to oznámi príslušným orgánom členských štátov aspoň tri mesiace vopred. Príslušné orgány môžu rozhodnúť o tom, že sa takéto oznámenie nebude vyžadovať. Toto opatrenie neovplyvní iné vnútroštátne postupy uplatniteľné v súvislosti s oprávnením zrušiť alebo upraviť dopravné služby“⁽⁶³⁾.

(362) Podľa článku 14 ods. 4 sa teda môže služba dopravy skončiť iba vtedy, ak túto službu dopravy nepokrýva zmluvný systém alebo systém záväzku služby vo verejnom záujme. Zo skutočností týkajúcich sa tejto veci vyplýva, že zmluvy spoločnosti Combust boli pokryté zmluvným systémom⁽⁶⁴⁾. Ak by Combust ukončil zmluvy o službách vo verejnom záujme jednostranne, čelil by žalobám týkajúcim sa občianskoprávnej zodpovednosti za škody podaným obcami a regionálnymi orgánmi, s ktorými boli tieto zmluvy uzatvorené.

(363) Komisia dospela k záveru, že argument dánskej vlády, že spoločnosť Combust nemohla ukončiť svoje zmluvy na základe článku 14 ods. 4, je platný.

(364) Komisia však podotýka, že spoločnosť Combust zjavne mohla predat zmluvy o službách vo verejnom záujme, keďže Arriva predala približne 50 % zmlúv spoločnosti Connex len niekoľko mesiacov po získaní Combustu.

(365) V čase udelenia pomoci na reštrukturalizáciu nebol Combust zaviazaný dánskou vládou, aby odstúpil čo len od jedinej zmluvy o službe vo verejnom záujme, ale mohol si všetky zmluvy ponechať. Z memoránd finančného poradcu dánskej vlády Alfreda Berga vyplýva, že to bolo

vykonané zámerne, keďže sa očakávalo, že predaj *en bloc* umožní vyššiu predajnú cenu.

(366) Pri hodnotení tohto súboru nemá žiadny význam skutočnosť, že spoločnosť Combust bola napokon rozdelená na dve spoločnosti prostredníctvom predaja 50 % jej aktív Connexu v máji 2001. Z dôvodov vysvetlených v rozhodnutí o začatí postupu vyšetrovania sa toto rozdelenie nemôže považovať za dostatočné kompenzačné opatrenie⁽⁶⁵⁾, keďže spoločnosť Arriva nebola v rámci podmienok zmluvy o predaji právne zaviazaná predat časť svojich aktív. Okrem toho Komisia uvádza, že predaj sa neuskutočnil formou otvoreného, prehľadného a férového postupu, ale formou exkluzívnych rokovaní medzi spoločnosťou Arriva a Connex.

(367) Komisia uvádza, že Dánsko neprijalo žiadne kompenzačné opatrenia, aby sa vyhlo nenáležitému narušeniu hospodárskej súťaže, a to aj napriek tomu, že existovala prinajmenšom jedna možnosť takéhoto opatrenia, a síce predaj určitého podielu zmlúv Combustu o službách vo verejnom záujme konkurentom prostredníctvom otvoreného, prehľadného a férového postupu.

(368) S prihliadnutím na významný podiel spoločností Combust aj Arriva na dánskom autobusovom trhu v čase predaja Combustu si Komisia myslí, že úplný nedostatok kompenzačných opatrení spôsobil nenáležité narušenie hospodárskej súťaže na dánskom autobusovom trhu. Komisia si teda myslí, že opatrenie z roku 2001 nespĺňa podmienky stanovené v bodoch 35 až 39 usmernení o reštrukturalizácii z roku 1999.

Záver: Nezlučiteľnosť opatrení z roku 2001

(369) Komisia záverom uvádza, že opatrenia z roku 2001 nespĺňajú minimálne dve podmienky stanovené v usmerneniach o reštrukturalizácii z roku 1999, konkrétne podmienku „ekonomickej životaschopnosti“ a podmienku „predchádzania nenáležitému narušeniu hospodárskej súťaže“.

(370) Nie je teda potrebné analyzovať zostávajúce podmienky na určenie toho, že opatrenia z roku 2001 nie sú kompatibilné so spoločným trhom.

6.3. ZÁVER: OPATRENIA Z ROKOV 1999 A 2001 PREDSTAVUJÚ NEKOMPATIBILNÚ ŠTÁTNU POMOC

(371) Komisia je toho názoru, že opatrenia z roku 1999 a 2001 implementované Dánskom v prospech Combustu nie sú kompatibilné so spoločným trhom v rámci žiadneho ustanovenia Zmluvy.

⁽⁶³⁾ Poznámky pod čiarou pridala Komisia.

⁽⁶⁴⁾ Rozsudok vo veci Combust, odsek 78 *et seq.*, najmä odsek 88.

⁽⁶⁵⁾ Pozri odôvodnenie 110 rozhodnutia o začatí postupu vyšetrovania.

7. VRÁTENIE

(372) V článku 14 nariadenia (ES) č. 659/1999/ES sa stanovuje:

„Kde sa prijímajú záporné rozhodnutia v prípadoch proti-právnej pomoci, Komisia rozhodne, že daný členský štát podnikne všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu (ďalej sa označuje len ako „rozhodnutie o vymáhaní“). Komisia nebude vyžadovať vymáhanie pomoci, ak by to bolo v rozpore so všeobecnou zásadou práva Spoločenstva.“

(373) Preto je potrebné overiť, či by bolo vrátenie v aktuálnom prípade v rozpore so všeobecnou zásadou právnych predpisov Spoločenstva. V tomto prípade vzniká otázka, či pôvodné rozhodnutie Komisie, v ktorom sa povolili opatrenia z rokov 1999 a 2001, mohlo vytvoriť pre Combust legítimne očakávanie.

(374) Vo svojom rozhodnutí 2005/786/ES z 2. marca 2005 o štátnej pomoci Nemecka v prospech *Chemische Werke Piesteritz* ⁽⁶⁶⁾, Komisia rozhodla, že ak sa proti kladnému rozhodnutiu Komisie v riadnom termíne podá žaloba a ak ho Súd prvého stupňa vyhlási za neplatné, všeobecné právne princípy Spoločenstva, najmä zásada právnej istoty a oprávnenej dôvery, nevyklúčujú vrátenie pomoci.

(375) V opačnom prípade by kontrola právoplatnosti rozhodovania orgánov Spoločenstva v právnych aktoch, vykonávaná sudcami Spoločenstva podľa článku 220, 230 ods. 1 a článku 233 Zmluvy o ES, nemala praktickú účinnosť.

(376) Nezákonnú a nekompatibilnú pomoc musia vrátiť podniky, ktoré ju skutočne čerpali ⁽⁶⁷⁾. V tomto prípade bol jedným beneficiantom pomoci jasne Combust, ktorý aj naďalej existuje.

(377) Potom sa naskytá otázka, či sa musí vrátenie rozšíriť aj na ostatné podniky. V tomto prípade boli podiely spoločnosti Combust predané spoločnosti Arriva Denmark a/s a Combust sa stal 100 % pobočkou spoločnosti Arriva Denmark a/s.

(378) Po tejto transakcii Combust predal všetky aktíva a záväzky ďalšej 100 % pobočke spoločnosti Arriva Denmark a/s, konkrétne spoločnosti Arriva Scandinavia a/s, výmenou za jeden podiel v Arriva Scandinavia s nominálnou hodnotou 1 000 DKK. Po tejto transakcii Arriva Scandinavia a/s predala približne 50 % aktív Combustu spoločnosti Connex.

(379) Po udelení nezákonnej a nekompatibilnej pomoci bola uzatvorená zmluva o akciách a potom dve zmluvy o akciách. Nasledujúce odseky stanovujú vplyv zmlúv na vrátenie pomoci.

7.1. ZMLUVA O AKCIÁCH MEDZI SPOLOČNOSŤOU
ARRIVA DENMARK A/S A DÁNSKYM ŠTÁTOM

(380) Európske súdy poskytli isté usmernenia v súvislosti s podmienkami, za ktorých sa musí povinnosť vrátenia pomoci rozšíriť na iné spoločnosti ako je pôvodný beneficiant nezákonnej a nekompatibilnej pomoci. Pokiaľ ide o prevod akcií spoločnosti, ktorá musí vrátiť nelegálnu a nekompatibilnú pomoc (zmluvy o akciách), Súdny dvor uviedol, že predaj akcií takejto spoločnosti tretej strane nemá vplyv na záväzok beneficianta vrátiť takúto pomoc ⁽⁶⁸⁾. Keď sa zistí, že nadobúdateľ akcií zaplatil za akcie tejto spoločnosti prevládajúcu trhovú cenu, nebude sa to považovať za využitie výhody, ktorá by mohla byť štátnou pomocou ⁽⁶⁹⁾.

(381) V tomto prípade predaj Combustu spoločnosti Arriva Denmark a/s predstavoval takúto zmluvu o akciách. Preto vzniká otázka, či spoločnosť Arriva Denmark a/s zaplatila za Combust trhovú cenu.

(382) V tomto kontexte Komisia v prvom rade poznamenáva, že predaju predchádzal priehľadný, otvorený a nediskriminačný verejný tender a spoločnosť Arriva Denmark a/s odovzdala najlepšiu ponuku. To predstavuje prvý výrazný náznak toho, že spoločnosť Arriva Denmark a/s skutočne zaplatila za Combust trhovú cenu.

(383) Okrem toho Komisia požiadala nezávislého finančného odborníka Ecorys Netherlands BV (ďalej len: Ecorys), aby posúdil finančnú hodnotu Combustu v čase jeho predaja spoločnosti Arriva Denmark a/s. Ecorys Netherlands BV spolupracoval s Cowi a/s, nezávislou dánskou spoločnosťou zaoberajúcou sa poradenstvom v rámci dopravy.

(384) Hodnotiaca správa pre Combust vypracovaná Ecorysom je založená na metóde diskontných peňažných tokov, ktorá je štandardným postupom pri hodnotení spoločností. Hodnota Combustu sa posúdila k 1. januáru 2001 na základe informácií dostupných v tom čase kupujúcemu čiže spoločnosti Arriva Denmark a/s. Informácie obsahujú najmä správy z povinnej kontroly vypracované pre spoločnosť Arriva Denmark a/s a materiál, ktorý bol dostupný v dátovej miestnosti počas procesu povinnej kontroly.

(385) Ecorys vypracoval tri scenáre: pesimistický, základný a optimistický. Tieto scenáre sú definované takto:

⁽⁶⁶⁾ Ú. v. EÚ L 296, 12.11.2005, s. 19.

⁽⁶⁷⁾ Vec C-303/88 *Taliano/Komisija*, Zb. 1991, s. I-1433, odsek 57 a vec C-277/00, *Nemecko/Komisija*, Zb. 2004, s. I-3925, odsek 75.

⁽⁶⁸⁾ Veci C-328/99 a C-399/00 uvedené vyššie, odsek 83.

⁽⁶⁹⁾ Vec C-277/00 uvedená vyššie, odsek 80.

„Základný scenár predpokladá, že obrat Combusu zostane stabilný, efektívnosť prevádzky sa bude mierne zlepšovať o jedno percento za rok a bude sa investovať do výmeny autobusov, ktoré prekročia životnosť (8 rokov pri mestských autobusoch, 12 rokov pri ostatných). Banky sú ochotné financovať 50 % celkovej finančnej potreby.

V pesimistickom scenári zostáva veľkosť trhu stabilná, ale Combús neuspje v nových výberových konaniach a obrat sa zníži. V dôsledku toho nebudú potrebné nijaké nové investície, keďže autobusy, ktoré prekročia životnosť, sa nahradia nadbytočnými autobusmi. Ďalej sa predpokladá, že banky budú ochotné financovať len 25 % celkovej finančnej potreby

Optimistický scenár predpokladá, že veritelia budú ochotní k dátumu transakcie odpísať 340 miliónov DKK. Veľkosť trhu dočasne vzrastie vďaka výberovým konaniam v regiónoch Aarhus a Odense, a keďže trhovú podiel Combusu zostane stabilný, obrat sa bude mierne zvyšovať o jedno percento za rok. Combusu sa podarí zlepšiť ukazovatele prevádzkového výkonu, takže dosiahnu úroveň priemyselnej normy, čo bude mať za následok zvýšenie efektivity prevádzky a zníženie nákladov. Vznikne potreba investovať do výmeny autobusov, ktoré prekročia životnosť, a do rozšírenia autobusového parku. Banky sú ochotné financovať 50 % finančných potrieb.“

- (386) Ecorys rozlišuje vo svojej hodnotiacej správe medzi pevnou hodnotou a hodnotou majetku spoločnosti Combús. Pevná hodnota je definovaná ako hodnota Combusu ako spoločnosti na základe predpokladu efektívneho financovania (v súlade s porovnateľnými spoločnosťami). Hodnota majetku zodpovedá hodnote akcií Combusu vzhľadom na skutočné financovanie. Ecorys uvádza v súvislosti s pevnou hodnotou toto:

„Analýza ukazuje, že hodnota Combusu ako spoločnosti k januáru 2001 je niekde medzi zápornou hodnotou 567 miliónov DKK [pesimistický scenár] a kladnou hodnotou 1 297 miliónov DKK [optimistický scenár], pričom najpravdepodobnejšou hodnotou je 426 miliónov DKK [základný scenár].

To naznačuje, že Combús ako spoločnosť je sama osebe životaschopná na základe predpokladu efektívneho financovania (v súlade s porovnateľnými spoločnosťami), hoci na dosiahnutie očakávaného zisku je nutné splniť isté podmienky. Týmto podmienkami sú:

1. Combús si musí zachovať minimálne porovnateľnú úroveň obratu – čo nie je nerealistická podmienka s ohľadom na jeho súčasný štatút lídra na trhu. Jeho jednotlivé zmluvy by mali byť ziskové, hoci to nie je nevyhnutnou požiadavkou, keďže kľúčovou zásadou optimalizácie zisku je to, či prírastkové príjmy prekročia prírastkové náklady. Ziskovosť zmluvy sa musí hodnotiť podľa ekonomických zásad. Táto analýza je mimo rozsahu základnej štúdie.

2. Druhou podmienkou, ktorú je potrebné dodržať, je to, že Combús potrebuje zlepšiť svoju prevádzkovú efektívnosť a väčšmi ju priblížiť úrovni priemyselnej normy. Opäť nejde o nerealistickú podmienku s ohľadom na nedávnu zmenu štatútu zamestnancov, ktorá posilnila flexibilitu prevádzky a umožnila znižovanie nákladov.“

- (387) V súvislosti s hodnotou majetku Ecorys uvádza:

„Hodnota akcií Combusu v tom čase [teda 1. januára 2001] bola v rozsahu od zápornej hodnoty 845 miliónov DKK [pesimistický scenár] po kladnú hodnotu 140 miliónov DKK [optimistický scenár], najpravdepodobnejšie so zápornou hodnotou 543 miliónov DKK [základný scenár].

Hlavným dôvodom výrazne nižšej hodnoty majetku v porovnaní s pevnou hodnotou je to, že pevná hodnota predpokladá efektívne financovanie. Rýchly rast podnikania Combusu bol však veľmi neefektívne financovaný, konkrétne z veľkej miery prostredníctvom dlhov, čo viedlo k veľkému odchýleniu od priemyselnej normy.“

- (388) Spoločnosť Arriva Denmark a/s získala Combús za zápornú kúpnu cenu 340 miliónov DKK. Súhlasila teda so zaplatením ceny, ktorá bola o 203 miliónov DKK vyššia ako najpravdepodobnejšia hodnota spoločnosti. Ecorys skúma motiváciu spoločnosti Arriva a prichádza k tomuto záveru:

„Spoločnosť Arriva bola zjavne presvedčená o tom, že by dokázala dosiahnuť zlepšenie prevádzkového výkonu a zachovať si úroveň obratu aj pri nižšej hodnote než je záporná hodnota 534 miliónov DKK, o ktorej sa v tejto štúdii usudzuje, že je najpravdepodobnejšia. Spoločnosť Arriva pravdepodobne očakávala možné výhody synergie, ktoré nie sú hodnotené v tejto štúdii.“

- (389) S ohľadom na vyššie uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že nadobúdateľ akcií Combusu, spoločnosť Arriva Denmark a/s, zaplatil za akcie prinajmenšom prevládajúcu trhovú cenu. Na základe toho možno konštatovať, že nevyužil výhodu, ktorá by mohla byť štátnou pomocou.

7.2. ZMLUVA O AKTÍVACH MEDZI SPOLOČNOSŤAMI COMBUS A ARRIVA SCANDINAVIA A/S

- (390) Súdny dvor si myslí, že príkaz na vrátenie sa dá rozšíriť na tretí podnik, ak bol tento podnik využitý na obídienie príkazu na vrátenie pomoci⁽⁷⁰⁾. Typické prípady obídienia sú prípady, keď prevod neodráža ekonomickú logiku a ide len o zneplatnenie príkazu na vrátenie pomoci⁽⁷¹⁾. Ako zdôrazňuje Súdny dvor, „to je prípad, keď sa po preskúmaní

⁽⁷⁰⁾ Vec C-277/00 uvedená vyššie, bod 86.

⁽⁷¹⁾ Vec C-415/03 Komisia/Grécko („Olympic Airways“), Zb. 2005, s. I-3875 a spojené veci C-328/99 a C-399/00 uvedené vyššie, odsek 69.

alebo rozhodnutí Komisie aktíva a pasíva spoločnosti prevedú na inú spoločnosť riadenú tými istými osobami za nižšie ako trhové ceny alebo za použitia nepriehľadných postupov. Účelom takejto transakcie môže byť postaviť aktíva mimo dosahu rozhodovania Komisie a neobmedzene pokračovať v príslušnej ekonomickej činnosti“⁽⁷²⁾.

(391) Ak Komisia zistí, že účelom zmluvy o aktívach je vyhnúť sa vráteniu štátnej pomoci, bude požadovať, aby sa vrátenie pomoci neobmedzovalo len na pôvodnú spoločnosť, ale aby sa rozšírilo aj na spoločnosť, ktorá preberá aktivity pôvodnej spoločnosti pomocou prevedených výrobných prostriedkov v prípadoch, keď isté prvky prevodu poukazujú na ekonomické prepojenie medzi týmito dvoma spoločnosťami. Analýza existencie obchádzania záväzku vrátiť takúto pomoc je založená na sústave objektívnych kritérií vrátane účelu prevodu (aktíva a pasíva, kontinuita pracovnej sily, hromadné aktíva atď.), ceny prevodu, identity akcionárov alebo vlastníkov kupujúcej spoločnosti a pôvodnej spoločnosti, času uskutočnenia prevodu (po začatí vyšetrovania, iniciovaní postupu alebo konečnom rozhodnutí) a napokon ekonomickej logiky transakcie⁽⁷³⁾.

(392) Toto potvrdil Súd prvého stupňa v rozsudku vynesenom 1. júla 2009 vo veci T-291/06 *Prevádzkovateľ ARP vs. Komisia*⁽⁷⁴⁾, v ktorom sa konštatuje, že rozšírenie skupiny účtovných jednotiek, od ktorých sa vyžaduje zaplatenie pomoci, sa dá opodstatniť iba vtedy, ak prevod aktív vedie k riziku obídenia príkazu na vrátenie pomoci, a najmä vtedy, ak v dôsledku prevzatia aktív pôvodný beneficiár pomoci zostane „prázdnu škrupinou“, z ktorej nie je možné zabezpečiť spätné vyplatenie nezákonnej pomoci.

(393) Vo svojom oznámení „K efektívnemu vykonávaniu rozhodnutí Komisie prikazujúcich členským štátom vymáhať neoprávnené poskytnutú a nekompatibilnú štátnu pomoc“⁽⁷⁵⁾ Komisia uviedla, že pokiaľ pomoc nebola v plnom rozsahu vymožená, má členský štát namietnuť proti akémukoľvek prevodu aktív, ktorý sa nevykoná za trhových podmienok a/alebo je organizovaný tak, aby sa obchádzalo rozhodnutie o vymáhaní.

⁽⁷²⁾ Spojené veci C-328/99 a C-399/00 uvedené vyššie, bod 69.

⁽⁷³⁾ Rozhodnutie Komisie 2000/536/ES z 2. júna 1999 vzťahujúce sa na štátnu pomoc udelenú Talianskom spoločnosti Seleo SpA (Ú. v. ES L 227, 7.9.2000, s. 24), odôvodnenia 116 a 117. V tomto zmysle pozri, pokiaľ ide o kontrolu uplatňovania týchto kritérií Komisiou vykonávanú Súdom prvého stupňa, vec T-318/00 *Freistaat Thüringen/Komisia*, Zb. 2005, s. II-4179.

⁽⁷⁴⁾ Zatiaľ neoznámené.

⁽⁷⁵⁾ Ú. v. EÚ C 272, 15.11.2007, s. 4.

(394) Pri uplatnení týchto kritérií je preto potrebné overiť, či zmluva o aktívach medzi spoločnosťami Combis a Arriva Scandinavia a/s mala za cieľ vyhnúť sa vráteniu štátnej pomoci.

(395) Komisia uvádza, že všetky aktíva a pasíva boli prevedené ako pokračujúci podnik a že prevod sa vykonal medzi dvoma spoločnosťami riadenými tou istou materskou spoločnosťou Arriva Denmark. Okrem toho sa prevod vykonal 9 dní po uzavretí zmluvy o akciách medzi dánskym štátom a spoločnosťou Arriva Denmark a/s.

(396) Hoci majú tieto indície v rámci daného kontextu význam, Komisia poznamenáva, že v čase transakcie Komisia prijala rozhodnutie, že nevzniesie námietky týkajúce sa notifikovaných opatrení.

(397) Preto bolo v danom čase rozhodnutie Komisie o vrátení čisto hypotetické.

(398) Spoločnosť Arriva nemala navyše vo svojom účtovníctve žiadne dotácie v súvislosti s možnými nárokmi na vrátenie štátnej pomoci a ani zmluva o akciách medzi dánskou vládou a spoločnosťou Arriva Denmark, ani zmluva o predaji medzi spoločnosťami Combis a Arriva Scandinavia neuvádzajú možné nároky na vrátenie štátnej pomoci, pričom vyčerpávajúcim spôsobom uvádzajú všetky ostatné riziká spojené s prípadnými súdnymi spormi.

(399) Napokon je potrebné uviesť, že v čase poskytnutia kapitálových injekcií Combisu sa už uvažovalo nad tým, že integrácia Combisu do iného podniku prítomného na trhu bude najlepším spôsobom zavedenia opatrení na zníženie nákladov a opatrení na podporu efektivity, ktoré nemohol vykonať Combis samostatne. Kompletná realizácia plánu reštrukturalizácie predloženého Komisii v čase notifikácie druhej tranže kapitálovej injekcie, okrem iného na základe zvýšenej efektivity a znížených nákladov, bolo možné najmä vďaka integrácii aktivít Combisu do podnikania spoločnosti Arriva, čo bolo pri danej podstate podnikania (sieťové podniky) a možných úsporách z rozsahu z pohľadu spoločnosti Arriva rozumné. To vysvetľuje, prečo sa zmluva o aktívach uzatvorila krátko po zmluve o akciách.

(400) Na základe vyššie uvedených skutočností a pri zohľadnení veľmi špecifických okolností prípadu si Komisia myslí, že neexistujú dostatočné dôkazy na to, že účelom zmluvy o aktívach bolo prekaziť príkaz vrátenia pomoci.

(401) Tento záver podporuje aj tá skutočnosť, že v čase uzavretia dohody o predaji sa na Komisiu obrátili dánske orgány s informáciou, že chcú vo svojom vlastnom záujme zaviesť doložku o zodpovednosti, podľa ktorej mala dánska vláda zaručiť spoločnosti Arriva ochranu pred možnými nárokmi, pokiaľ ide o spoločnosť Combis, verejných inštitúcií

(napr. orgánov pre hospodársku súťaž a Európskej komisie). Dánske orgány však dostali odporúčanie počkať na prijatie konečného rozhodnutia pred tým, ako pristúpia k príslušnému procesu predaja ⁽⁷⁶⁾.

- (402) V dôsledku toho si Komisia myslí, že neexistuje dôvod na rozšírenie príkazu na vrátenie pomoci spoločnosti Arriva Scandinavia.

7.3. ZMLUVA O AKTÍVACH MEDZI SPOLOČNOSŤAMI
ARRIVA SCANDINAVIA A/S A CONNEX

- (403) Komisia tiež nemá žiadne dôkazy o tom, že by bola cena, ktorú za aktíva zaplatil Connex spoločnosti Arriva Scandinavia, nižšia ako trhovú cenu. Možno predpokladať, že táto cena, ktorá bola dohodnutá medzi dvoma súkromnými podnikmi na trhu, zodpovedala trhovej cene. Preto neexistuje dôvod pre rozšírenie záväzku vrátenia pomoci na spoločnosť Connex.

- (404) Komisia napokon dospela k záveru, že Combust musí nezákonnú a nekompatibilnú pomoc vrátiť,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc, ktorú Dánske kráľovstvo realizovalo v roku 1999 a 2001 vo forme zvýšenia kapitálu, podriadenej pôžičky a záruk, je nekompatibilná so spoločným trhom.

Článok 2

1. Dánske kráľovstvo prijme všetky potrebné opatrenia na vrátenie pomoci spoločnosťou Combust, ktorá je predmetom článku 1 a ktorá bola tejto spoločnosti nezákonne udelená.
2. Sumy, ktoré sa majú vrátiť, budú navýšené o úroky počítané od dátumu poskytnutia beneficentovi až do kompletného vrátenia.

3. Úrok sa vyráta na súhrnnom základe v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ⁽⁷⁷⁾ a nariadenia Komisie (ES) č. 271/2008 ⁽⁷⁸⁾, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004.

Článok 3

1. Vrátenie pomoci uvedenej v článku 1 bude okamžité a účinné.
2. Dánske kráľovstvo zabezpečí, aby sa toto rozhodnutie vykonalo do štyroch mesiacov po dátume notifikácie tohto rozhodnutia.

Článok 4

1. Do dvoch mesiacov po notifikácii tohto rozhodnutia Dánske kráľovstvo poskytne Komisii tieto informácie:
 - a) celkovú sumu (hlavnú sumu a úroky), ktorú má beneficent vrátiť;
 - b) podrobný opis opatrení, ktoré už boli prijaté a naplánované v súlade s týmto rozhodnutím;
 - c) dokumenty preukazujúce, že beneficentovi bolo nariadené vrátiť pomoc.
2. Dánske kráľovstvo bude informovať Komisiu o pokroku v národných opatreniach prijatých s cieľom vykonať tohto rozhodnutia až do kompletného vrátenia pomoci uvedenej v článku 1. Na žiadosť Komisie bezodkladne poskytne informácie o opatreniach, ktoré už boli prijaté a naplánované v súlade s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie týkajúce sa súm pomoci a úroku pri vymáhaní, ktoré už beneficent zaplatil.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené Dánskemu kráľovstvu.

V Bruseli 13. júla 2009

Za Komisiu
Antonio TAJANI
podpredseda

⁽⁷⁶⁾ Odvtedy, čo oznámenie Komisie o vrátení pomoci vstúpilo v roku 2007 do platnosti (uvedené vyššie), už k takémuto prípadu nemôže dôjsť. Konštatuje sa n ňom, že „v prípade privatizácie spoločnosti, ktorá dostala štátnu pomoc, ktorú Komisia vyhlásila za zlučiteľnú, môže členský štát zaviesť v dohode o privatizácii doložku o zodpovednosti na ochranu nadobúdateľa spoločnosti pred rizikom, že pôvodné rozhodnutie Komisie, v ktorom bola schválená pomoc, by súdy Spoločenstva zmenili a nahradili rozhodnutím Komisie, ktoré nariaďuje vrátenie tejto pomoci beneficentom. Takáto doložka by mohla predstavovať úpravu ceny zaplatenej kupujúcim za privatizovanú spoločnosť na účely zohľadnenia nového záväzku vrátenia pomoci“.

⁽⁷⁷⁾ Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1.

⁽⁷⁸⁾ Ú. v. EÚ L 82, 25.3.2008, s. 1.