KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2019/1712

(2018. gada 20. jūlijs)

par valsts aizdevumu SA.29198 – (2010/C) (ex 2009/NN), ko Slovākija piešķīra *Železničná Spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.* (*ZSSK Cargo*)

(izziņots ar dokumenta numuru C(2019) 4723)

(Autentisks ir tikai teksts slovāku valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

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

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes saskaņā ar minētajiem noteikumiem ([1]),

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Komisija 2010. gada 24. februāra vēstulē informēja Slovākiju par to, ka tā ir nolēmusi sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 108. panta 2. punktā noteikto procedūru attiecībā uz valsts aizdevumu *Železničná Spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.* ("lēmums par procedūras sākšanu").

(2) Kā paskaidrots turpmāk šajā dokumentā, Komisijas lēmuma par procedūras sākšanu pamatā bija 2009. gada 21. aprīlī saņemtā sūdzība no anonīma konkurenta un Slovākijas 2009. gada 10. augusta paziņojums, kas tika sniegts nolūkā nodrošināt juridisko noteiktību.

(3) Lēmumu par procedūras sākšanu publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par valsts aizdevumu, bet tādas netika saņemtas.

(4) Slovākija 2010. gada 16. jūnija vēstulē iesniedza savas piezīmes par lēmumu par procedūras sākšanu.

(5) Komisija 2010. gada 8. novembrī, 2010. gada 22. decembrī, 2011. gada 14. jūnijā, 2012. gada 6. augustā un 2016. gada 25. augustā Slovākijas iestādēm nosūtīja papildu informācijas pieprasījumus. Slovākijas iestādes iesniedza savas atbildes attiecīgi 2012. gada 6. decembrī, 2011. gada 20. un 22. janvārī, 2011. gada 11. jūlijā, 2012. gada 17. septembrī un 2016. gada 14. oktobrī. Slovākijas iestādes iesniedza papildu dokumentus 2017. gada 20. decembrī, un tos apsprieda 2018. gada 23. janvāra sanāksmē.

([1]) OV C 117, 6.5.2010., 13. lpp.

2. PASĀKUMA SĪKS APRAKSTS

2.1. Saņēmējs (darbības, īpašumtiesības, tirgus daļa u. c.)

(6) *Železničná Spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.* ("*ZSSK Cargo*") tika dibināts 2005. gadā pēc tam, kad vēsturiskais dzelzceļa operators *Železničná spoločnosť, a.s.* tika sadalīts trīs atsevišķos dzelzceļa uzņēmumos: *Železnice Slovenskej Republiky* – infrastruktūras pārvaldītājs, *Železničná spoločnosť Slovensko a.s.* – pasažieru pārvadājumi – un *ZSSK Cargo* – kravu pārvadājumi. Slovākijas valdība bija un ir *ZSSK Cargo* dibinātāja un 100 % īpašniece. Slovākijas Republikas Transporta, pasta un telekomunikāciju ministrija īsteno valdības īpašumtiesības.

2.2. *ZSSK Cargo* piešķirtā aizdevuma apraksts

(7) Aizdevumu 165 969 594,37 EUR apmērā, uz ko attiecas šī lieta, atļāva piešķirt ar valdības 2009. gada 4. marta Rīkojumu Nr. 173 un izmaksāja *ZSSK Cargo* 2009. gada 6. aprīlī, pamatojoties uz 2009. gada 31. martā noslēgto līgumu starp Transporta, pasta un telekomunikāciju ministriju un *ZSSK Cargo* ([2]). Aizdevums tika piešķirts uz 10 gadiem ar 2 gadus ilgu termiņa pagarinājumu pirms pamatsummas pirmās daļas atmaksas.

(8) Aizdevums nebija nodrošināts. Tas bija paredzēts algu un citu personāla izmaksu, dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksājumu un finansiālo izmaksu finansēšanai saistībā ar būtisku kritumu ieņēmumos no pamatdarbības un notiekošajiem un plānotajiem pārstrukturēšanas pasākumiem, kuri ir sīkāk aprakstīti turpmāk. Patiesi, aizdevums tika piešķirts pēc tam, kad 2009. gada februārī tika sagatavots ziņojums par uzņēmuma un Slovākijas Republikas dzelzceļa (*Železnice Slovenskej republiky*) ekonomisko situāciju, kurā tika izklāstītas *ZSSK Cargo* finansiālās grūtības un kurš tika pievienots kā pavaddokuments valdības 2009. gada 4. marta Rīkojumam Nr. 173.

(9) Aizdevuma mainīgās procentu likmes pamatā bija euro starpbanku aizņēmuma procentu likme (*EURIBOR*) sešiem mēnešiem, kam pieskaitīta 3,2 % rezerve gadā. 2009. gada 6. aprīlī apstiprinātā gada procentu likme bija 4,844 % (1,644 % (sešu mēnešu *EURIBOR*) + 3,2 % (rezerve)). Kā norādīja Slovākijas iestādes, šī likme tika noteikta, pamatojoties uz Slovākijas Parādu un likviditātes pārvaldības aģentūras *ARDAL* ([3]) atzinumu.

(10) Slovākijas iestādes 2011. un 2012. gadā vairākas reizes pagarināja sākotnējo 2 gadus ilgo aizdevuma pamatsummas atmaksas termiņa pagarinājumu kopā par 18 mēnešiem, ņemot vērā *ZSSK Cargo* ieilgušo finansiālo situāciju un atzīstot tā īstenotos pārstrukturēšanas pasākumus. Lai gan sākotnējais atmaksas periods bija līdz 2019. gadam, *ZSSK Cargo* atmaksāja visu aizdevumu ar visiem pienācīgajiem procentiem agrāk – līdz 2015. gada novembrim.

2.3. *ZSSK Cargo* darbības un finanšu rezultāti

(11) Dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšana Slovākijā tika atvērta konkurencei 2007. gadā saskaņā ar Padomes Direktīvu 91/440/EEK ([4]), kas liberalizēja starptautiskos dzelzceļa kravu pārvadājumus, sākot no 2006. gada 1. janvāra, un visus pārējos dzelzceļa kravu pārvadājumus, sākot no 2007. gada 1. janvāra.

(12) *ZSSK Cargo* nodrošināja un aizvien nodrošina dzelzceļa kravu pārvadājumus pats vai apvienojumā ar autopārvadājumiem, kā arī ritošā sastāva nomu, apkopi un remontu. 2010. gadā Slovākijas Republikā darbojās jau 15 kravas pārvadājumu uzņēmumi. *ZSSK Cargo* 2008. gadā pārvadāja 44,5 miljonus tonnu preču, kas atbilst 93,7 % Slovākijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus daļas. *ZSSK Cargo* 2009. gada pirmajā pusē pārvadāja 15,3 miljonus tonnu preču, kas atbilst 93 % Slovākijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus daļas.

([2]) Līguma pamatā ir 2004. gada 23. septembra Likums Nr. 523/2004 par valsts pārvaldes budžeta noteikumiem un atsevišķu likumu grozījumiem un papildinājumiem un grozītais Likums Nr. 278/1993 *Coll.* par valsts īpašuma pārvaldību.

([3]) *ARDAL* tika izveidota kā budžeta organizācija, kas saistīta ar valsts budžetu ar Slovākijas Republikas Finanšu ministrijas budžeta nodaļas starpniecību saskaņā ar 14. pantu Likumā Nr. 291/2002 *Coll.* par Valsts kasi un par izmaiņām un grozījumiem dažos likumos un saskaņā ar Likumu Nr. 389/2002 *Coll.* par valsts parādu un valsts garantijām. Aģentūras darbības mērķis un nolūks ir "nodrošināt likviditāti un piekļuvi tirgum nolūkā finansēt valsts vajadzības pārredzamā, piesardzīgā un izmaksu ziņā efektīvā veidā un vienlaikus laika gaitā samazināt parāda apkalpošanas izmaksas ar nosacījumu, ka parāda portfelim piemītošie riski paliek pieļaujamā līmenī" (http://www.ardal.sk/index.php?page=1).

([4]) Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīva 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV L 237, 24.8.1991., 25. lpp.).

(13) *ZSSK Cargo* reģistrēja zaudējumus pirmajos trīs gados pēc tā dibināšanas 2005. gadā ([5]). *ZSSK Cargo* 2005. un 2006. gadā reģistrēja neto zaudējumus attiecīgi 428 miljonu SKK (11,3 miljonu EUR) ([6]) un 855 miljonu SKK (24,8 miljonu EUR) ([7]) apmērā. *ZSSK Cargo* 2007. gadā izdevās samazināt savus neto zaudējumus līdz 154 miljoniem SKK (4,5 miljoniem EUR). *ZSSK Cargo* 2008. gadā reģistrēja neto peļņu 83 miljonu SKK (2,4 miljonu EUR) apmērā, ko galvenokārt guva, samazinot darbības izmaksas par vairāk nekā 600 miljoniem SKK (17,4 miljoniem EUR).

2.4. ***ZSSK Cargo* finansiālā situācija laikā, kad tika piešķirts aizdevums**

(14) Saskaņā ar Slovākijas iestāžu sniegto informāciju 2008. gadā *ZSSK Cargo EBITDA* (peļņa pirms procentu maksājumiem, nodokļiem, nolietojuma un amortizācijas) palielinājās par 6 % salīdzinājumā ar 2007. gadu, sasniedzot 59,8 miljonus EUR. 2007. un 2008. gadā citi galvenie finanšu rādītāji (ieņēmumi, pašu kapitāls, kopējās parādsaistības) palika stabili vai nedaudz uzlabojās. Piemēram, 2008. gadā parāda attiecība pret pašu kapitālu samazinājās par 6 % līdz 43,9 %. *ZSSK* 2009. gada marta finanšu dati, ko izmantoja *S&P* reitinga noteikšanai, ļauj secināt, ka *ZSSK* nebija finanšu grūtībās nonācis uzņēmums (C reitings) un palika investīciju kategorijā (BB reitings).

(15) Tomēr *ZSSK Cargo* 2008. gada ziņojumā ir minēts, ka 2008. gada pēdējā ceturksnī ekonomikas krīzes ietekme pilnīgi atspoguļojās samazinātajā pārvadājumu pieprasījumā un attiecīgi izraisīja *ZSSK Cargo* darbības rādītāju pasliktināšanos. Šajā periodā ieņēmumi no preču pārvadājumiem būtiski samazinājās par vairāk nekā 30 %. Tāpēc 2008. gada beigās un pēc tam *ZSSK Cargo* finansiālā situācija pasliktinājās. 2009. gada pirmajā pusē uzņēmuma ieņēmumi samazinājās par 38 % salīdzinājumā ar to pašu periodu 2008. gadā. Tāpat arī uzņēmuma rezultāti pasliktinājās no 22 miljonu EUR lielas neto peļņas 2008. gada pirmajā pusē līdz 47 miljonu EUR lieliem neto zaudējumiem 2009. gada pirmajā pusē.

(16) Šajā saistībā 2009. gada februāra ziņojumā par uzņēmuma un dzelzceļa ekonomisko situāciju Slovākijas Republikā bija izklāstīti pārstrukturēšanas pasākumi, kurus *ZSSK Cargo* bija jau veicis 2006.–2008. gadā. Ziņojumā bija dokumentēta aizdevuma nepieciešamība un arī ietverti šādi papildu pasākumi, kurus uzskatīja par nepieciešamiem *ZSSK Cargo* finansiālās situācijas uzlabošanai: i) izmaksu samazināšanas papildu pasākumi, ii) darbinieku pagaidu atlaišana un iii) darbinieku skaita ilgtermiņa optimizēšana un turpmāka *ZSSK Cargo* darbību pārstrukturēšana. Personāla samazināšana par vairāk nekā 10 % un citi izmaksu pārstrukturēšanas pasākumi izraisīja darbības izmaksu samazināšanos par 600 miljoniem SKK (17,4 miljoniem EUR) 2007. gadā. Pārstrukturēšanas pasākumu rezultātā būtiski samazinājās zaudējumi 2007. gadā un tika gūts pozitīvs rezultāts 2008. gadā, neraugoties uz krīzes pirmo negatīvo ietekmi gada beigās. Pamatojoties uz šiem faktiem, ziņojumā ir secināts, ka *ZSSK Cargo* bija ceļā uz konkurētspēju un ienesīgumu ilgtermiņā un ka paredzamos finanšu zaudējumus 2009. gadā galvenokārt izraisīja krass, taču īslaicīgs pārvadājumu apjoma samazinājums, ko radīja iepriekšējā gadā sākusies krīze.

(17) Pēc tam, 2010. gadā, kā liecina darbības rezultātu salīdzinājums pa gadiem (tabula), neto ienākumi saglabājās izteikti negatīvi. Tomēr jau 2011. gadā uzņēmums spēja būtiski samazināt zaudējumus ar samazinātiem ieņēmumiem pēc tam. Turpmākajos gados līdz 2016. gadam darbinieku skaits samazinājās par 44 %. *ZSSK Cargo* līdz 2013. gadam atveseļojās un tagad gūst mērenu peļņu, kā redzams tabulā.

Atlasīti *ZSSK Cargo* finanšu rādītāji 2008.–2016. gadā

(Miljoni EUR)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ieņēmumi	458	340	378	371	315	369	296	284	278
Peļņa	2,7	– 126,6	– 122,6	–0,3	–23,9	+ 0,3	–5,5	+ 0,8	+ 0,1
Darbinieku skaits	10 448	9 826	9 546	8 054	6 822	6 331	6 103	6 027	5 794

Avots: ZSSK Cargo gada ziņojumi, ko iesniedza Slovākijas Republika, pieejami arī (par 2011. un turpmākajiem gadiem) https://www.zscargo.sk/en/media/annual-reports.

([5]) 2005.–2008. gada ziņojumi ir publicēti *ZSSK Cargo* tīmekļa vietnē: http://www.zscargo.sk/en/public/press/annual-report/.
([6]) Valūtas maiņas kurss: 1 EUR = 37,88 SKK, publicēts OV C 336, 31.12.2005., 1. lpp.
([7]) Valūtas maiņas kurss: 1 EUR = 34,435 SKK, publicēts OV C 332, 30.12.2006., 1. lpp.

2.5. **Citu banku aizdevumu piedāvājumi un citu aizdevumu ar līdzīgu reitingu nosacījumi tajā laikā**

(18) Pirms aizdevuma piešķiršanas 2009. gada martā trīs komercbankas indikatīvi piedāvāja *ZSSK Cargo* aizdevumu tādā pašā apjomā (166 miljoni EUR) un ar tādu pašu atmaksas periodu (10 gadi) ar procentu likmi, kas vienāda ar sešu mēnešu *EURIBOR* plus attiecīgi 295 b. p. ([1. komercbanka] [8]), 285–300 b. p. atkarībā no termiņa ([2. komercbanka]) vai 425 b. p. ([3. komercbanka]), bez jebkāda konkrēta nodrošinājuma.

(19) Aizdevuma piešķiršanas dienā, 2009. gada 31. martā, finanšu tirgos aptuveni 32 uzņēmumi ar *ZSSK Cargo* kredītspējai (BB reitings) līdzīgu kredītspēju noslēdza kredītriska mijmaiņas (*CDS*) līgumus ar 10 gadu termiņu. Vairumā šo līgumu procentu likmes bija robežās no 305 līdz 916 b. p. [9].

2.6. **Procedūras sākšanas pamatojums**

(20) Komisija nolēma sākt procedūru, jo tā nevarēja izslēgt iespēju, ka *ZSSK Cargo* piešķirtais valsts aizdevums bija valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē. Komisija uzskatīja, ka aizdevums varētu būt piešķirts ar nosacījumiem, kas bija labvēlīgāki par likmēm, kuras noteiktas neilgi pirms lēmuma par procedūras sākšanu publicētajā paziņojumā par atsauces likmi [10]. Komisija arī pauda šaubas par aizdevuma saderību ar iekšējo tirgu, jo īpaši turpmāk minētajos aspektos.

(21) Jautājumā par to, vai aizdevums atbilda tirgus nosacījumiem, lēmumā par procedūras sākšanu tika apšaubīts pamatojums, kāpēc procentu likme balstīta uz sešu mēnešu *EURIBOR*, nevis viena gada *IBOR*, kas noteikts paziņojumā par atsauces likmi, kā arī divus gadus ilgais termiņa pagarinājums un tā ietekme uz procentu likmi. Neskatot, ka piemērotajā procentu rezervē (320 b. p.) tika ņemta vērā *ZSSK Cargo* finansiālā situācija, kas pasliktinājās: saskaņā ar paziņojumu par atsauces likmi uzņēmumam bez kredītvēstures vai pieejama reitinga un ar finansiālām grūtībām aizdevuma ar lielu nodrošinājumu rezervei vajadzētu būt vismaz 400 bāzes punktiem, savukārt, ja nodrošinājums ir mazs, rezervei vajadzētu būt 1 000 bāzes punktiem.

(22) Lēmumā par procedūras sākšanu bija paustas šaubas arī par to, vai tad, ja aizdevums būtu valsts atbalsts, to varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) vai c) apakšpunktu, ņemot vērā noteikumus, kas noteikti Valsts atbalsta pasākumu Kopienas pagaidu shēmā, lai veicinātu piekļuvi finansējumam pašreizējās finanšu un ekonomiskās krīzes apstākļos [11], Kopienas pamatnostādnēs par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai [12] vai Kopienas vadlīnijās valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem [13].

3. **SLOVĀKIJAS PIEZĪMES**

(23) Slovākijas iestādes apgalvo, ka valsts piešķīra aizdevumu ar tirgus noteikumiem kā piesardzīgs akcionārs, tāpēc tajā nav valsts atbalsta elementu.

(24) Pirmkārt, Slovākijas iestādes apgalvo, ka tādā pašā situācijā jebkurš saprātīgs akcionārs būtu piešķīris uzņēmumam aizdevumu. Slovākijas iestādes uzskata, ka var sagaidīt, ka akcionārs būtu piešķīris aizdevumu ar tirgus nosacījumiem, izmantojot procentu likmi atbilstoši zemākajai vērtībai, ko bankas piedāvā aizdevumiem ar līdzīgiem parametriem. Akcionāra interesēs nav piešķirt aizdevumu sava uzņēmuma darbībai ar pārāk lielu procentu likmi, jo tas varētu uzlikt uzņēmumam nesamērīgu slogu, kas attiecīgi varētu likt šaubīties par aizdevuma nolūku, kurš parasti ir novērst uzņēmuma pagaidu ekonomiskās problēmas vai turpmāk attīstīt uzņēmuma darbību. Faktiski akcionārs

---

[8] Konfidenciāla informācija.

[9] *S&P Capital IQ Platform* datubāze https://www.capitaliq.com. *CDS* ir finanšu mijmaiņas nolīgums, kurā *CDS* pārdevējs apņemas izmaksāt kompensāciju pircējam (parasti – atsauces aizdevuma kreditoram), ja aizdevuma saistības netiks izpildītas (ja debitors tās neizpildīs). Citiem vārdiem sakot, *CDS* pārdevējs apdrošina pircēju pret atsauces aizdevuma saistību neizpildi. Šis instruments kā tāds ir ļoti piemērots, lai gūtu priekšstatu par to, kādu riska prēmiju/garantijas maksu pieprasītu tirgus dalībnieks, lai nodrošinātos pret aizdevuma saistību nepildīšanas risku.

[10] Komisijas paziņojums par atsauces likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.).

[11] OV C 83, 7.4.2009., 1. lpp.

[12] OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.

[13] OV C 184, 22.7.2008., 13. lpp.

primāri vēlas, lai uzņēmums gūtu peļņu turpmākajos periodos, un tāpēc tas nav ieinteresēts nopelnīt procentus no aizdevuma, kas piešķirts paša uzņēmumam ar normāliem tirgus nosacījumiem, bet gan atbalstīt uzņēmuma darbību, lai gūtu peļņu, no kuras pēc tam var izmaksāt dividendi.

(25) Otrkārt, Slovākijas iestādes apgalvo, ka saskaņā ar uzņēmuma finanšu prognozēm, kas bija pieejamas aizdevuma piešķiršanas laikā, *ZSSK Cargo* būtu bijis pietiekami daudz brīvu naudas līdzekļu, lai atmaksātu aizdevumu 10 gados. Faktiski, pieņemot lēmumu par aizdevuma piešķiršanu, Slovākijas Republika rūpīgi apsvēra aizdevuma apmēru un nosacījumus tā piešķiršanai *ZSSK Cargo*, ņemot vērā tirgus un ekonomikas tendences tajā laikā, kā arī pieņēmumus par turpmākajām perspektīvām. Šajā saistībā Slovākijas Republikas rīcībā bija *ZSSK Cargo* ziņojumi par krīzes pārvarēšanu, kuros *ZSSK Cargo* sīki izklāstīja pasākumus, ar ko panākt ietaupījumus, kas bija uzņēmuma turpmākās darbības pamata priekšnoteikums, lai uzņēmums nenonāktu grūtībās, kā arī priekšnoteikums iespējai atmaksāt aizdevumu. Piešķirot aizdevumu, Slovākijas Republika izmantoja pieņēmumu, ka, tiklīdz ekonomiskās krīzes negatīvā ietekme tiks novērsta, ekonomika atgūsies, kas arī pozitīvi ietekmēs dzelzceļa kravu pārvadājumu jomu, proti, palielināsies pārvadāto preču apjoms. Slovākijas Republika norāda, ka šie pieņēmumi vēlāk apstiprinājās un *ZSSK Cargo* reģistrēja pārvadājumu skaita pieaugumu turpmākajos periodos, un tā ekonomiskie rezultāti atkal bija labi, kā arī galu galā tas spēja atmaksāt visu aizdevumu ar procentiem līdz 2015. gadam – agrāk, nekā bija paredzēts aizdevuma līgumā.

(26) Slovākijas iestādes arī norādīja, ka *ZSSK Cargo* spēja samazināt savas parādsaistības 2008. gadā, parāda attiecībai pret pašu kapitālu samazinoties par gandrīz sešiem procentpunktiem līdz 43,9 %. Tās arī apgalvoja, ka *ZSSK Cargo* nebija nonācis grūtībās un tā procentu likmi bija aprēķinājusi Parādu un likviditātes pārvaldības aģentūra (*ARDAL*) saskaņā ar paziņojumu par atsauces likmi.

(27) Treškārt, Slovākijas iestādes norādīja, ka tās pieņēma lēmumu par aizdevuma noteikumiem, pamatojoties uz piedāvājumiem no trim komercbankām, kurām lūdza iesniegt piedāvājumus aizdevuma piešķiršanai tai pašā apmērā, kā arī uz citiem aizdevumiem, kurus iepriekš bija saņēmis *ZSSK Cargo*.

(28) Sešu mēnešu *EURIBOR* likme tika izmantota tāpēc, ka to būtu izmantojušas arī komercbankas, kuras piešķir aizdevumus tirgū. Tātad Slovākijas Republika bija ieinteresēta piešķirt aizdevumu ar procentu likmi, kas līdzīga tai, ar kādu *ZSSK Cargo* būtu varējis aizņemties tirgū tajā laikā, ņemot vērā labvēlīgākos nosacījumus, kurus varētu iegūt tirgū. Tāpēc, tā kā privātbankas bija gatavas piešķirt aizdevumu *ZSSK Cargo* ar līdzīgiem noteikumiem un viena no bankām raksturoja *ZSSK Cargo* kā uzticamu un godīgu klientu starp citiem saviem svarīgajiem klientiem, Slovākijas iestādes uzskata, ka tās rīkojās kā privāts tirgus dalībnieks un tāpēc aizdevums nedod finansiālu priekšrocību un tādējādi nenodrošināja *ZSSK Cargo* labvēlīgāku konkurences pozīciju salīdzinājumā ar tā konkurentiem.

(29) Ceturtkārt, attiecībā uz it kā nepierādīto *ZSSK Cargo* reitingu Slovākijas iestādes uzskata, ka *ZSSK Cargo* nebija uzņēmums bez kredītvēstures vai reitinga aizdevuma piešķiršanas laikā. *ZSSK Cargo* bija salīdzinoši laba kredītvēsture laikā, kad tika piešķirta atgūstamā finansiālā palīdzība, un bankas uzskatīja *ZSSK Cargo* par uzticamu klientu. Tas atainojās arī piedāvājumos, ko komercbankas iesniedza Komisijai. Šie piedāvājumi skaidri parādīja banku gatavību piešķirt *ZSSK Cargo* aizdevumu ar līdzīgiem nosacījumiem tiem, kādus piedāvāja Slovākijas Republika, un, ņemot vērā *ZSSK Cargo* kredītvēsturi un uzticamību, neviena banka nelūdza *ZSSK Cargo* nodrošinājumu un neparedzēja to kā nosacījumu aizdevuma piešķiršanai. Tāpēc pat *ZSSK Cargo* gadījumā bankas neprasītu oficiālu kredītreitingu, lai piešķirtu aizdevumu parastos tirgus apstākļos, un bankas pašas varēja novērtēt *ZSSK Cargo*.

(30) Visbeidzot, Slovākijas iestādes uzskata, ka, lai gan tad, ja pastāv reāli banku piedāvājumi, nav pamata piemērot alternatīvas (atsauces) metodes, lai noteiktu, vai aizdevums tika piešķirts ar tirgus noteikumiem, arī paziņojuma par atsauces likmi piemērošana liecina, ka aizdevuma noteikumi atbilda atsauces likmēm:

a) tajā laikā sešu mēnešu *EURIBOR* likme bija 1,67 %, kas kopā ar izmantoto rezervi (3,2 %) veidoja likmi 4,87 %;

b) 3,2 % rezerve atbilst rezervei, ko piemērotu komercbankas (vidējā rezerve saskaņā ar komercbanku iesniegtajiem indikatīvajiem piedāvājumiem ir 3,35 %).

(31) *ZSSK Cargo* nebija uzņēmums ar augstu vai labu reitingu, un tas nesniedza nodrošinājumu (šādā gadījumā pietiktu ar rezervi 100 bāzes punktu (1 %) apmērā), taču nevar teikt, ka tas bija uzņēmums bez kredītvēstures vai ar reitingu, kam vajadzīga vismaz 400 bāzes punktu liela rezerve. Tā kā tajā laikā *ZSSK Cargo* varētu būt bijis novērtēts kā uzņēmums ar reitingu, kas ir augstāks par labu, un mazu nodrošinājumu, bet ar kredītvēsturi, kas liecina par spēju izpildīt saistības, Slovākijas iestādes uzskata, ka bija pamatoti noteikt rezervi atbilstīgi paziņojumā par atsauces likmi paredzētajai metodikai no 100 līdz 220 bāzes punktiem, kas atbilst metodei, ko izmantoja Slovākijas Republika šajā gadījumā, lai gan par aprēķina bāzi tika izmantota sešu mēnešu *EURIBOR* likme.

(32) Šajā saistībā jānorāda, ka tajā laikā bankas noteica procentu likmes, izmantojot sešu mēnešu *EURIBOR* likmi ar aptuveni 3 % lielu rezervi, t. i., procentu likmes, kas līdzīgas aizdevuma noteikumiem. Procentu likme tika noteikta, pamatojoties uz tirgus nosacījumu novērtējumu, tostarp indikatīvajiem piedāvājumiem, ko iesniedza komercbankas, t. i., kas atainoja tirgus nosacījumus, un pamatojoties uz salīdzinājumu ar procentu likmi, ar kuru valsts aizņēmās (1,5 % gadā) un pie kuras, ņemot vērā *ZSSK Cargo* kredītrisku, tika pieskaitīta kredīta rezerve 1,7 % gadā, kas kopā veidoja rezervi 3,2 % gadā. Tādējādi procentu likme tika noteikta atbilstīgi tirgus nosacījumiem tajā laikā, proti, sešu mēnešu *EURIBOR* + rezerve 3,2 % gadā.

(33) Secinājums ir tāds, ka Slovākijas Republika uzskata, ka tā rīkojās saskaņā ar privāta ieguldītāja principu tirgus ekonomikā un tāpēc aizdevums neradīja priekšrocību *ZSSK Cargo*.

4. **VALSTS ATBALSTA ESĪBAS NOVĒRTĒJUMS**

(34) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu "ar kopējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(35) Tāpēc, lai pasākumu varētu klasificēt par atbalstu šā noteikuma nozīmē, ir jābūt izpildītiem visiem šādiem nosacījumiem: i) pasākums ir piedēvējams valstij un finansēts ar valsts līdzekļiem, ii) tas dod atbalsta saņēmējam priekšrocību, iii) šī priekšrocība ir selektīva un iv) pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm. LESD 107. panta 1. punktā paredzētie kritēriji ir kumulatīvi, tāpēc šajā gadījumā ir atbilstoši ierobežot novērtējumu līdz jautājumam, vai aizdevums deva *ZSSK Cargo* (selektīvu) priekšrocību.

4.1. **Tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru novērtē, vai pastāv ekonomiska priekšrocība salīdzinājumā ar tirgus nosacījumiem**

(36) Tiesa uzskata, ka tirgus ieguldītāja kritērija piemērošana, kas ļauj novērtēt, vai (valsts) uzņēmumam ir dota nepamatota ekonomiska priekšrocība, ir atkarīga no tā, vai valsts rīkojas kā akcionārs vai valsts iestāde. Dalībvalstij ir nepārprotami jānosaka, ka tā rīkojās kā ieguldītājs nolūkā gūt peļņu, un jāpamato šāds apgalvojums ar objektīviem un pārbaudāmiem elementiem. Šiem elementiem ir jābūt no tā paša laika, kad tika pieņemts lēmums īstenot pasākumu, un jāpierāda, ka lēmuma pamatā bija ekonomiski vērtējumi, kas līdzīgi tiem, kādus būtu veicis tirgus ieguldītājs, lai noteiktu ieguldījuma ienesīgumu ([14]). Ir jānovērtē gan atbalsta esība, gan apmērs, ņemot vērā situāciju aizdevuma piešķiršanas brīdī ([15]).

(37) Tirgus ieguldītāja rīcībai, ar ko jāsalīdzina valsts ieguldītāja intervence, nav jābūt tāda parasta ieguldītāja rīcībai, kas piešķir kapitālu nolūkā gūt peļņu salīdzinoši īsā termiņā. Tomēr šai rīcībai ir jābūt vismaz tādai, kas piemīt privātai pārvaldītājsabiedrībai vai privātai uzņēmumu grupai, kura savā darbībā īsteno strukturālu – vispārēju vai nozares – politiku un ievēro ilgāka termiņa rentabilitātes perspektīvas ([16]).

([14]) Lieta C-124/10 P Komisija/*EDF*, EU:C:2012:318, 81. līdz 84. punkts.
([15]) Lieta T-318/00 *Freistaat Thüringen*/Komisija, EU:T:2005:363, 125. punkts.
([16]) Lieta C-305/89 Itālijas Republika/Komisija, EU:C:1991:142, 20. punkts.

(38) Šajā gadījumā Slovākijas Republika apgalvo, ka, piešķirot aizdevumu, tā rīkojās kā piesardzīgs akcionārs, un ir iesniegusi pierādījumus, kuri tai bija pieejami un kurus tā ņēma vērā pirms aizdevuma piešķiršanas (skatīt 3. iedaļu). Var secināt, ka, pamatojoties uz šiem pierādījumiem, Komisijai ir jāpārbauda selektīvas ekonomiskās priekšrocības esība. Jo īpaši tas, vai līdzīgos apstākļos, pamatojoties uz pieejamo un pārbaudīto informāciju, tirgus ieguldītājs situācijā, kas ir pēc iespējas līdzīgāka tai, kurā atradās Slovākijas Republika, kuru pārstāv kompetentā Transporta, pasta un telekomunikāciju ministrija, varētu būt piešķīris finansējumu *ZSSK Cargo* ilgtermiņa aizdevuma veidā ar tādiem nosacījumiem, ar kādiem aizdevums tika piešķirts ([17]).

(39) Lai varētu veikt pārbaudi, jānovērtē, vai aizdevuma, ko Slovākijas Republika piešķīra *ZSSK Cargo*, noteikumi radīja selektīvu ekonomisku priekšrocību saņēmējam, proti, vai nosacījumi bija tādi, kādus *ZSSK Cargo* nebūtu ieguvis tirgū. Šajā saistībā Komisijai ir jo īpaši jāņem vērā *ZSSK Cargo* finansiālā situācija un notikumu prognozes aizdevuma piešķiršanas laikā, Slovākijas Republikas kā akcionāra pozīcija un aizdevuma piešķiršanas nosacījumi.

(40) Tāpēc atbilstoši būtu pārbaudīt, vai 2009. gada martā tirgus dalībnieks Slovākijas Republikas vietā būtu piešķīris aizdevumu ar tādiem pašiem noteikumiem. Novērtējumā attiecīgais dalībnieks ir nevis komercbanka ar mazu vai nekādu kredītattiecību vēsturi, kas piešķir komerciālu aizdevumu, bet gan tirgus ieguldītājs, kas ir vienīgais *ZSSK Cargo* akcionārs un piešķir aizdevumu, lai tā kontrolētais uzņēmums varētu segt savas darbības izmaksas pēc strauja un neparedzēta darbības un ieņēmumu samazinājuma.

(41) Šajā pārbaudē tikai tas vien, ka *ZSSK Cargo* varēja pilnīgi atmaksāt aizdevumu jau 2015. gadā – četrus gadus pirms sākotnējā termiņa – un pēc tam reģistrēja peļņu no pamatdarbības, neļauj secināt, ka tirgus aizdevējs Transporta, pasta un telekomunikāciju ministrijas vietā arī būtu piešķīris aizdevumu ar pamatotu pārliecību, ka tas tiks atmaksāts. Aizdevuma pirmstermiņa atmaksa apstiprina *ex post* tikai to, ka novērtējums, ko valsts akcionārs/kreditors veica, pamatojoties uz informāciju, kura bija pieejama un pārbaudīta pirms aizdevuma piešķiršanas, bija pareizs, un tas nav izšķirošs pamats secinājumam, ka cits dalībnieks arī būtu piešķīris tādu aizdevumu.

4.2. ***ZSSK Cargo* piešķirtā aizdevuma novērtējums**

(42) Pirmkārt, lietā iesniegtie pierādījumi liecina, ka trīs komercbankas indikatīvi piedāvāja *ZSSK Cargo* aizdevumu tādā pašā apjomā (166 miljoni EUR) un ar tādu pašu atmaksas periodu (10 gadi) ar procentu likmi, kas vienāda ar sešu mēnešu *EURIBOR* plus attiecīgi 295 b. p. ([1. komercbanka]), 285–300 b. p. ([2. komercbanka]) vai 425 b. p. ([3. komercbanka]), bez jebkāda konkrēta nodrošinājuma. Tādējādi divas komercbankas bija gatavas piedāvāt *ZSSK Cargo* pat zemāku procentu likmes rezervi par to, ko noteica Slovākijas Republika, proti, 320 b. p. Slovākijas Republika zināja par šiem indikatīvajiem piedāvājumiem un izskatīja tos, lai noteiktu attiecīgā aizdevuma procentu likmi (skatīt 18. un 27. apsvērumu). Tātad valsts aizdevumam piemērotā procentu likme tika noteikta tā, lai saņemtu atlīdzību, kas bija pietiekama privātiem tirgus aizdevējiem, un atbilstīgi tai.

(43) Tas, ka aizdevumam tika noteikts divus gadus ilgs aizdevuma pamatsummas atmaksas termiņa pagarinājums, kas vēlāk tika pagarināts vēl par 18 mēnešiem, visticamāk, nevarēja būtiski ietekmēt aizdevuma noteikumu novērtējumu. Tā kā procenti par atlikušo summu tika maksāti reizi sešos mēnešos kopš aizdevuma perioda sākuma, pamatsummas atliktās atmaksas sniegto ieguvumu atsvēra lielāki procentu maksājumi.

(44) Turklāt indikatīvie piedāvājumi arī liecina, ka sešu mēnešu *EURIBOR* likmes izmantošana bija privātbanku standarta prakse un tāpēc atbilda tirgus nosacījumiem. Visas šīs bankas zināja par *ZSSK Cargo*, pamatojoties uz iepriekšējos gados piešķirtajiem aizdevumiem, un [1. komercbanka] savā piedāvājumā pat skaidri norādīja, ka *ZSSK Cargo* ir uzticams un uzticības cienīgs partneris. Pretstatā tam, kā bija norādīts sākotnējā nostājā lēmumā par procedūras sākšanu, papildus šiem piedāvājumiem *ZSSK Cargo* bija kredītvēsture ar šīm trim un arī citām komercbankām.

([17]) Apvienotās lietas C-278/92, C-279/92 un C-280/92 Spānijas Karaliste/Komisija, 21. punkts. EU:C:1994:325.

(45) Visbeidzot, arī aizdevumam piemērotās 320 b. p. procentu rezerves salīdzinājums ar *CDS* likmēm aizdevuma piešķiršanas laikā, kā norādīts 19. apsvērumā, parāda, ka procentu rezerve ietilpst to faktisko tirgus likmju robežās, kas 2009. gada martā tika piemērotas uzņēmumiem ar tādu pašu reitingu, kāds bija *ZSSK Cargo*. Citiem vārdiem sakot, salīdzinājums ar *CDS* likmēm neapstiprina lēmumā par procedūras sākšanu paustās šaubas. Izrietošais secinājums ir tāds, ka nav pierādīts, ka faktiski piemērotā procentu likme būtu devusi *ZSSK Cargo* nepamatotu priekšrocību salīdzinājumā ar tirgus nosacījumiem.

(46) Tādējādi visi pieejamie pierādījumi liecina, ka *ZSSK Cargo*, visticamāk, būtu varējis saņemt finansējumu ar līdzīgiem noteikumiem arī no privātiem komerciāliem aizdevējiem, un tiek kliedētas lēmumā par procedūras sākšanu paustās bažas. Turklāt šādi tirgus dalībnieki pretstatā valstij nevarēja ar piedāvātajiem nosacījumiem kā akcionāri atgūt ieņēmumus, kurus no aizdevumiem hipotētiski varēja negūt un kuri sākotnēji šķita mazi.

(47) Otrkārt, atbilstīgi lietā savāktajiem pierādījumiem laikā, kad tika piešķirts aizdevums, *ZSSK Cargo* nebija grūtībās nonācis uzņēmums saskaņā ar abiem kvantitatīvajiem kritērijiem, kas noteikti 2004. gada Kopienas pamatnostādnēs par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (10. punkts). Proti, tajā laikā *ZSSK Cargo* nebija zaudējis vairāk nekā pusi sava statūtkapitāla, tostarp vienu ceturtdaļu pēdējos 12 mēnešos, un tas neatbilda iekšzemes maksātnespējas procesa kritērijiem. Turklāt, lai gan 2009. gadā uzņēmumam akūti trūka likviditātes, diez vai arī saskaņā ar šo pamatnostādņu kritērijiem, kas nav kvantitatīvi (11. punkts, piemēram, parāda pieaugums, krītoša vai nulles aktīvu vērtība, jaudas pārpalikums), *ZSSK Cargo* varētu uzskatīt par grūtībās nonākušu uzņēmumu.

(48) Patiesībā 2008. gadā *ZSSK Cargo* reģistrēja nelielu peļņu un uzkrātie zaudējumi no iepriekšējiem gadiem (2008. gada 31. decembrī 1,452 miljardi SKK (42,2 miljoni EUR)) aizvien bija diezgan mazi salīdzinājumā ar kopējo pašu kapitālu vairāk nekā 13 miljardu SKK (377,5 miljonu EUR) apmērā. Pat būtiskie zaudējumi, kas pēc tam tika reģistrēti par visu 2009. gadu, nesamazināja uzņēmuma parakstīto akciju kapitālu vairāk par pusi. Turklāt *ZSSK Cargo* parādsaistības 2009. gada sākumā bija diezgan nelielas, parāda attiecībai pret pašu kapitālu sasniedzot 0,44. Salīdzinājumam 2014. gada Pamatnostādnēs par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (kas nav attiecināmas uz šo gadījumu) noteiktā attiecība, pēc kuras nosaka, ka uzņēmums ir nonācis grūtībās īpašu noteikumu par atbalsta piešķiršanu grūtībās nonākušiem uzņēmumiem nozīmē, ir 7,5, kas ir 17 reizes lielāka vērtība.

(49) Laikā, kad tika piešķirts aizdevums, *ZSSK Cargo* reitings bija augstāks par CCC, ko piemēro grūtībās nonākušiem uzņēmumiem saskaņā ar 2008. gada paziņojumu par atsauces vērtību, uz kura pamata lēmumā par procedūras sākšanu tika provizoriski norādīts, ka faktiski noteiktā procentu likme bija nepamatoti zema. Gluži pretēji – pieejamie pierādījumi liecina, ka *ZSSK Cargo* būtu novērtēts ar reitingu BB, tādējādi ļaujot tam piekļūt finansējumam lētāk nekā grūtībās nonākušiem uzņēmumiem. Turklāt vērā ņemamā 80 b. p. starpība starp pārbaudāmā valsts aizdevuma 320 b. p. procentu rezervi un 400 b. p. tirgus rezerves aizstājējvērtību, kas noteikta uzņēmumiem ar BB reitingu un mazu nodrošinājumu saskaņā ar 2008. gada paziņojumu par atsauces likmi, ir daudz mazāka par 140 b. p. starpību starp lietā uzrādītajām aizdevuma procentu likmēm, ko komercbankas faktiski piedāvāja *ZSSK Cargo*.

(50) Var secināt, ka pretēji lēmumā par oficiālās procedūras sākšanu sākotnēji paustajam uzskatam starpība starp valsts aizdevuma procentu likmi un 2008. gada paziņojumā par atsauces likmi paredzēto tirgus likmes aizstājējvērtību neliecina par to, ka procentu likme būtu bijusi noteikta neatbilstoši tirgus nosacījumiem.

(51) Treškārt, ir jāņem vērā tas, ka valstij piederēja (un aizvien pieder) 100 % *ZSSK Cargo* akciju. Valsts ekonomiskie apsvērumi par paredzamo peļņu no aizdevuma neaprobežojas tikai ar gaidāmajiem procentu likmes maksājumiem, kā tas ir komercbanku gadījumā, bet noteikti ir jāņem vērā arī tas, ka aizdevums uzlabotu *ZSSK Cargo* spēju gūt peļņu nākotnē un tādējādi palielināt – vai saglabāt – valstij piederošo akciju vērtību. Patiesi, viens no 2009. gada ziņojumā skaidri norādītajiem finansēšanas mērķiem bija palīdzēt *ZSSK Cargo* pārvarēt ekonomikas krīzi un pārstrukturēties, lai gūtu peļņu ilgtermiņā, ko, kā norādīts tajā pašā ziņojumā, *ZSSK Cargo* bija spējīgs sasniegt.

(52) Faktiski aizdevuma piešķiršana bija viena no daudzām savstarpēji papildinošām darbībām un pasākumiem, kas paredzēti ilgtermiņa risinājuma nodrošināšanai 16. apsvērumā izklāstītajai *ZSSK Cargo* finansiālajai situācijai un kas ietver i) izmaksu samazināšanas pasākumus, ii) darbinieku pagaidu atlaišanu un iii) darbinieku skaita ilgtermiņa optimizēšanu un turpmāku *ZSSK Cargo* darbību pārstrukturēšanu. Piesardzīgs tirgus dalībnieks arī būtu atbalstījis uzņēmuma, kuru tas pilnīgi kontrolē, pārstrukturizāciju, jo bija reāla perspektīva uzlabot tā situāciju. Patiesi, 2009. gada februāra ziņojumā, ko sagatavoja un pārbaudīja Slovākijas iestādes pirms aizdevuma piešķiršanas, bija norādīts, ka valsts pienācīgi pārbaudīja *ZSSK Cargo* nākotnes attīstības perspektīvas, tostarp tā spēju radīt naudas plūsmas, kas bija vajadzīgas aizdevuma apkalpošanai un atmaksai, tāpat kā to būtu pārbaudījis piesardzīgs tirgus ieguldītājs vai aizdevējs. Faktiski, pamatojoties uz perspektīvām un pieejamo informāciju, valsts akcionārs izvēlējās piešķirt pilnīgi atmaksājamu aizdevumu, kaut arī ar saprātīgu termiņa pagarinājumu, nevis citus alternatīvus finanšu instrumentus, piemēram, (neatmaksājamu) pašu kapitālu vai pašu kapitālā pārvēršamu parādu, vai citu hibrīdfinansējumu, kas būtu varējis liecināt par uzskatu, ka *ZSSK Cargo* būs grūtības atmaksāt.

(53) Slovākijas Republikas iesniegtie objektīvie un pārbaudāmie pierādījumi liecina, ka, līdzīgi kā rīkojās citi privātie akcionāri finanšu un ekonomikas krīzē, kas sākās 2008. gadā, Transporta, pasta un telekomunikāciju ministrija, piešķirot pārbaudāmo aizdevumu, vēlējās rīkoties un faktiski rīkojās kā akcionārs, lai saglabātu potenciāli vērtīgas akcijas, turpinot *ZSSK Cargo* darbību sarežģītā komerciālā vidē, kurai bija raksturīgi strauji kravas apjomu kritumi, un atbalstīja uzņēmuma darbības turpināšanos, dodot iespēju tam pārstrukturēties, ko uzņēmums galu galā arī izdarīja.

4.3. **Secinājumi**

(54) *ZSSK Cargo* piešķirtā valsts aizdevuma nosacījumi atbilda tirgus nosacījumiem, un šādu aizdevumu būtu piešķīris arī tirgus ekonomikas dalībnieks. Var secināt, ka attiecīgo aizdevumu nevar uzskatīt par tādu, kas sniedza (selektīvu) priekšrocību *ZSSK Cargo*. Tā kā LESD 107. panta 1. punkta nosacījumi ir kumulatīvi, nav jāvērtē, vai aizdevums tika piešķirts no valsts līdzekļiem, radīja vai draudēja radīt konkurences izkropļojumus un iespaidoja tirdzniecību starp dalībvalstīm. Vēl jo vairāk nav jāvērtē, vai attiecīgo aizdevumu var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) vai c) apakšpunktu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Aizdevums 165 969 594,37 EUR apmērā, ko Slovākijas Republika piešķīra *Železničná Spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.*, nav valsts atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Slovākijas Republikai.

Briselē, 2018. gada 20. jūlijā

Komisijas vārdā –
Margrethe VESTAGER
Komisijas locekle