

Ieguldot *airBaltic* pamatkapitālā, valstij jārikojas kā privātajam investoram

Mārtiņš Tarlaps,

Zvērinātu advokātu biroja „*Raidla Lejiņš & Norcous*” jurists

Pēdējā laika publikācijas presē liek izdarīt minējumus par iespējamo turpmāko valsts rīcību ar tai piederošajām AS *Air Baltic Corporation* akcijām. Izskanējuši daudzi varianti – sākot no «pārdot savas daļas un aizmirst» līdz «izpirkt privātā akcionāra daļu un attīstīt pašu spēkiem».

Pa vidu ir privātā akcionāra piedāvājums piedalīties *airBaltic* pamatkapitāla palielināšanā, pretim dodot lielāku ietekmi sabiedrības pārvaldē. Skaidrs ir viens – lai neradītu problēmas sev un *airBaltic*, valstij jebkurš lēmums par tās turpmāko līdzdalību *airBaltic* pamatkapitālā jāpieņem, ievērojot tā saucamo privātā investora testu.

20. gs. astoņdesmitajos gados Eiropas Komisija (EK) uzsāka aviācijas sektora liberalizāciju. EK mērķis bija nodrošināt tādus apstākļus, kas radītu efektīvu konkurenci aviopāravadātāju starpā. Vēsturiski nozarē dominēja lieli valsts uzņēmumi. Dalībvalstis nekautrējās izmantot administratīvos resursus, lai nodrošinātu maksimālas priekšrocības to kontrolētajām lidsabiedrībām.

1994. gadā EK secināja, ka liberalizācijas pasākumi ir bijuši daļēji sekmīgi. EK bija izdevies būtiski mazināt administratīvo līdzekļu izmantošanu konkurences ierobežošanai aviācijas industrijā. Taču dalībvalstis no administratīviem resursiem pārgāja pie valsts atbalsta piešķiršanas lidsabiedrībām, nekritiski ieguldot tajās naudas līdzekļus. Tādēļ, ievērojot jaunās tendences nozarē, EK noteica samērā striktu un detalizētu kārtību valsts atbalsta piešķiršanai aviopāravadātājiem. Pirmkārt, EK uzstāja uz privātā investora testa ieviešanu, ieguldot kapitālu lidsabiedrībās. Otrkārt, EK pieprasīja dalībvalstu valdībām ievērot labas korporatīvās pārvaldes principus lidsabiedrību pārvaldē.

Privātā investora tests ir bieži piesaukts, taču grūti definējams kritērijs valsts atbalsta likumības izvērtēšanai. Būtība ir saprotama – valstij, lemjot par ieguldījumiem kapitālsabiedrībās, jārikojas tāpat, kā līdzīgos apstākļos rīkotos jebkurš saprātīgs privātais investors. Eiropas Savienības tiesas praksē norādīts, ka EK ir samērā plaša rīcības brīvība, piemērojot privātā investora testu. Tas ietverot «kompleksu ekonomisko izvērtējumu», ko ierobežo tikai prasība pārbaudes laikā ievērot noteikto procedūru un balstīties uz patiesībai atbilstošiem faktiem.

Konkretizējot aviācijas nozarei piemērojamās privātā investora testa robežas, EK skaidrojusi, ka kapitāla ieguldīšana lidsabiedrībā netiks uzskatīta par valsts atbalstu, ja ieguldījuma apmērs būs proporcionāls valsts līdzdalībai attiecīgās kapitālsabiedrības pamatkapitālā un ja atbilstošu ieguldījumu izdarīs arī privāto sektoru pārstāvošie dalībnieki. Turklāt EK īpaši uzsver, ka privātā investora testa mērķa ir nevis uz īstermiņa peļņu tendēti privātie investori, bet gan tādi privātie investori, kuru mērķis ir ar ilgtermiņa investīcijām noteiktā nozarē gūt peļņu pārskatāmā nākotnē. Privātais investors parasti ir gatavs ieguldīt naudu kādā projektā, ja nākotnes naudas plūsmas pašreizējā vērtība pārsniedz plānoto ieguldījumu apmēru. Tātad, ja atdeve no ieguldāmā kapitāla nav sagaidāma ne tuvākā, ne tālākā nākotnē, tad uzskatāms, ka valsts ieguldījums lidsabiedrības pamatkapitālā ir valsts atbalsta pasākums. Kā zināms, jebkurš valsts atbalsta pasākums ir iepriekš jāsaprot ar EK, lai izvairītos no vēlākām sankcijām.

EK skaidro, ka iespējamību saņemt normālu jeb aviācijas industrijai raksturīgu atdevi no investīcijām nosaka, izvērtējot attiecīgās lidsabiedrības finanšu rādītājus (piemēram, parādsaistību un pašu kapitāla attiecību, naudas plūsmu, operatīvos darbības rādītājus u.c.), tehnisko lietderību (piemēram, kārtējās

izmaksas, flotes vecumu u.c.) un komerciālo stratēģiju (pagātnes, tagadnes un nākotnes tendences tirgos, kuros darbojas lidsabiedrība). Tātad ieguldījums ar mērķi tikai piepalīdzēt AirBaltic atjaunot tās floti vai iegūt lielāku ietekmi lidsabiedrības pārvaldē nav pietiekams arguments, lai rīkotos. Šie apsvērumi būtu tikai vieni no daudziem aspektiem, kas būtu jāņem vērā, pirms ieguldīt papildu valsts līdzekļus *airBaltic*.

Ja valdība nevēlas nonākt situācijā, kad EK tās ieguldījumu *airBaltic* pamatkapitālā atzīst par nelikumīgu valsts atbalstu un uzdod to atmaksāt, tai būtu rūpīgi jāapsver jebkādi turpmākie naudas līdzekļu ieguldījumi AirBaltic pamatkapitālā tieši tāpat, kā to darītu jebkurš nopietns privātais investors, kura mērķis būtu līdz ar ieguldījumu panākt lidsabiedrības darbības optimizāciju un pārskatāmā nākotnē saņemt ieguldījumam atbilstošu peļņu. Vai valdība to spēj?