ISSN 1977-0944

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

C 150

Edizione in lingua italiana

56° anno

29 maggio 2013

Comunicazioni e informazioni

Numero d'informazione | Sommario | Pagina

II *Comunicazioni*

COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

Commissione europea

2013/C 150/01 Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso COMP/M.6886 — Lindengruppen/FAM/Höganäs) (1) 1

IV *Informazioni*

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

Commissione europea

2013/C 150/02 Tassi di cambio dell'euro 2

2013/C 150/03 Aiuti di Stato — Estonia — Aiuto di Stato SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) — Aiuto al salvataggio di Estonian Air — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (1) 3

IT

Prezzo: 3 EUR

(1) Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

2013/C 150/04 Aiuti di Stato — Estonia — Aiuto di Stato SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) — Aiuto al salvataggio di Estonian Air — Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea [1] 14

V *Avvisi*

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

Commissione europea

2013/C 150/05 Invito a presentare proposte — EACEA/12/13 — Programma «Gioventù in azione» — Azione 4.3 — Sostegno alla mobilità degli operatori giovanili 20

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

Commissione europea

2013/C 150/06 Notifica preventiva di una concentrazione (Caso COMP/M.6935 — Argos/Sopetral) [1] 24

IT

[1] Testo rilevante ai fini del SEE

II

(Comunicazioni)

COMUNICAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE EUROPEA

Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata

(Caso COMP/M.6886 — Lindengruppen/FAM/Höganäs)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/C 150/01)

In data 17 maggio 2013 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La presente decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio. Il testo integrale della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti aziendali in esso contenuti saranno stati espunti. Il testo della decisione sarà disponibile:

— sul sito Internet della Commissione europea dedicato alla concorrenza, nella sezione relativa alle concentrazioni (http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/). Il sito offre varie modalità per la ricerca delle singole decisioni, tra cui indici per impresa, per numero del caso, per data e per settore,

— in formato elettronico sul sito EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu/it/index.htm) con il numero di riferimento 32013M6886. EUR-Lex è il sistema di accesso in rete al diritto comunitario.

IV

(Informazioni)

INFORMAZIONI PROVENIENTI DALLE ISTITUZIONI, DAGLI ORGANI E DAGLI ORGANISMI DELL'UNIONE EUROPEA

COMMISSIONE EUROPEA

Tassi di cambio dell'euro [1]

28 maggio 2013

(2013/C 150/02)

1 euro =

	Moneta	Tasso di cambio		Moneta	Tasso di cambio
USD	dollari USA	1,2938	AUD	dollari australiani	1,3355
JPY	yen giapponesi	131,98	CAD	dollari canadesi	1,3383
DKK	corone danesi	7,4527	HKD	dollari di Hong Kong	10,0445
GBP	sterline inglesi	0,85530	NZD	dollari neozelandesi	1,5927
SEK	corone svedesi	8,5874	SGD	dollari di Singapore	1,6360
CHF	franchi svizzeri	1,2533	KRW	won sudcoreani	1 457,39
ISK	corone islandesi		ZAR	rand sudafricani	12,5693
NOK	corone norvegesi	7,5530	CNY	renminbi Yuan cinese	7,9200
BGN	lev bulgari	1,9558	HRK	kuna croata	7,5593
CZK	corone ceche	25,889	IDR	rupia indonesiana	12 679,69
HUF	fiorini ungheresi	285,85	MYR	ringgit malese	3,9350
LTL	litas lituani	3,4528	PHP	peso filippino	54,176
LVL	lats lettoni	0,7012	RUB	rublo russo	40,5950
PLN	zloty polacchi	4,1805	THB	baht thailandese	38,840
RON	leu rumeni	4,3258	BRL	real brasiliano	2,6568
TRY	lire turche	2,3912	MXN	peso messicano	16,1560
			INR	rupia indiana	72,4080

[1] *Fonte*: tassi di cambio di riferimento pubblicati dalla Banca centrale europea.

AIUTI DI STATO — ESTONIA

Aiuto di Stato SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) — Aiuto al salvataggio di Estonian Air

Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/C 150/03)

Con lettera del 20 febbraio 2013, riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi, la Commissione ha comunicato all'Estonia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione all'aiuto in oggetto.

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto riguardo al quale viene avviato il procedimento entro un mese dalla data della presente pubblicazione, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo aiuti di Stato
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242
E-mail: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Dette osservazioni saranno comunicate all'Estonia. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

TESTO DELLA SINTESI

PROCEDIMENTO

Nel dicembre 2012, nel contesto dei contatti preliminari alla notifica, l'Estonia ha informato la Commissione del suo progetto di concedere aiuti al salvataggio di Estonian Air. Nel contempo, la Commissione è venuta a conoscenza di vari conferimenti di capitale a favore di Estonian Air effettuati in passato. L'aiuto al salvataggio è stato formalmente notificato il 20 dicembre 2012.

Con lettera in data 10 gennaio 2013, la Commissione ha informato le autorità estoni che il caso era stato protocollato come aiuto non notificato, poiché la prima rata del prestito di salvataggio era stata versata il 20 dicembre 2012. Nella stessa lettera la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni che sono state comunicate dall'Estonia con lettera del 21 gennaio 2013.

DESCRIZIONE DELLE MISURE NEI CONFRONTI DELLE QUALI LA COMMISSIONE AVVIA IL PROCEDIMENTO

Nel 2009 Estonian Air ha ricevuto un apporto di capitale di 7,3 milioni di EUR da parte dei suoi azionisti in proporzione alle rispettive quote (misura 1). All'epoca la compagnia era di proprietà statale per il 34 %, di proprietà di SAS per il 49 % e di proprietà della banca di investimento locale Cresco per il 17 %. Dai conti annuali di Estonian Air per il 2009 risulta che le nuove azioni sono state pagate con contributi monetari e tramite conversione dei prestiti concessi alla compagnia aerea; non si indicano tuttavia i particolari di chi abbia fornito nuovi fondi e chi abbia eseguito una conversione dei prestiti in azioni.

Ancora nel 2009 Estonian Air ha venduto il settore di assistenza a terra per 2,3 milioni di EUR all'aeroporto di Tallin, di proprietà statale al 100 %, senza aver organizzato una gara aperta, trasparente e senza condizioni, né aver fissato il prezzo di vendita in base a una valutazione indipendente (misura 2).

Nel 2010 l'Estonia ha conferito 17,9 milioni di EUR di capitale a Estonian Air e il suo azionista SAS ha convertito un prestito di 2 milioni di EUR in azioni (misura 3). Di conseguenza la partecipazione dell'Estonia nella compagnia aerea è aumentata fino al 90 %, mentre quella di SAS è stata diluita al 10 %.

Nel 2011/2012, in base ad un piano aziendale inteso a rendere molto più vasta la rete della compagnia aerea per accrescerne la competitività, l'Estonia ha iniettato 30 milioni di EUR di capitale ed ha aumentato la propria partecipazione fino al 97,34 %, mentre quella di SAS è stata ulteriormente ridotta al 2,66 % (misura 4). Né SAS, né altri investitori privati hanno partecipato a tale conferimento di capitale.

Poiché i risultati finanziari di Estonian Air per la prima metà del 2012 sono stati inferiori alle attese, è apparso chiaramente all'Estonia che la strategia del piano aziendale del 2011 era fallita. La direzione ha deciso pertanto di modificare il modello aziendale della compagnia aerea e di avviare un processo di consolidamento. In questo contesto l'Estonia ha notificato la concessione a Estonian Air di un prestito di salvataggio di 8,3 milioni di EUR con un tasso di interesse del 15 % (misura 5). Le prime due rate del prestito di salvataggio sono state versate alla compagnia aerea nel dicembre 2012 e nel gennaio 2013.

VALUTAZIONE DELLE MISURE

Estonian Air ha subito ingenti perdite fin dal 2006. Non si può escludere che, almeno a partire dal 2009, Estonian Air si configurasse come un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione ([1]).

Per quanto riguarda il conferimento di capitale del 2009 (misura 1), benché gli azionisti abbiano operato allo stesso tempo in proporzione alle rispettive quote, la Commissione dubita che l'apporto di capitale sia avvenuto in condizioni di parità considerando la diversa natura dei contributi (aumento con nuovi fondi/ conversione di debito) nonché il peggioramento, già all'epoca, della situazione finanziaria di Estonian Air. Pertanto, la Commissione in questa fase non può escludere che l'apporto di capitale del 2009 si configuri come un aiuto di Stato, che, di norma, dovrebbe essere valutato in base agli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione.

Per quanto attiene alla vendita del settore di assistenza a terra dell'aeroporto di Tallin di proprietà statale (misura 2), in questa fase la Commissione non può escludere l'esistenza di un aiuto di Stato, poiché detta operazione non è stata effettuata con una gara aperta, trasparente e senza condizioni, né il prezzo è stato fissato in base ad una valutazione indipendente. Sembra che il prezzo sia stato stabilito in base al valore contabile dell'impresa, con adeguamenti concordati in negoziati tra l'aeroporto di Tallin e Estonian Air. Come nel caso della misura 1, l'aiuto di Stato nella misura 2 dovrebbe, di norma, essere valutato in base agli orientamenti sul salvataggio e la ristrutturazione.

La Commissione dubita inoltre che l'aumento di capitale del 2010 (misura 3) sia conforme al principio dell'investitore in un'economia di mercato. Inoltre questo aumento di capitale non è stato effettuato in condizioni di parità. Considerando che l'azionista privato Cresco ha rifiutato di contribuire a tale conferimento di capitale — e ha invece preferito cessare di partecipare come azionista — e che l'aumento di capitale è stato effettuato dall'Estonia per acquisire il controllo della compagnia in modo da assicurare collegamenti aerei diretti all'aeroporto di Tallinn, non può essere esclusa l'esistenza di un aiuto di Stato la cui compatibilità con il mercato interno dovrà altresì essere valutata alla luce degli orientamenti in materia di salvataggio e ristrutturazione.

Quanto all'apporto di capitale del 2011/2012 (misura 4), la Commissione dubita che il corrispondente piano aziendale, volto ad incrementare le capacità in un periodo in cui il settore del trasporto aereo in Europa era sottoposto a pressioni considerevoli, fosse affidabile e la strategia proposta non fosse invece troppo rischiosa e tale che un investitore privato avveduto avrebbe evitato di investire nella compagnia. Inoltre, tenendo conto che non vi sono state partecipazioni private a tale conferimento di capitale (l'azionista privato restante, SAS, non ha partecipato e neppure una banca privata, inizialmente intenzionata a partecipare), l'esistenza di un aiuto di Stato non può essere automaticamente esclusa. Sembra pertanto che questa misura debba essere valutata a norma degli orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione. In questa fase tuttavia la Commissione ritiene che tale misura possa comportare un aiuto di Stato incompatibile.

Per quanto riguarda il prestito di salvataggio notificato (misura 5), l'esistenza di un aiuto di Stato non è contestata. Per quanto concerne la compatibilità, benché la maggior parte dei criteri per gli aiuti al salvataggio sembri essere stata soddisfatta, la Commissione ritiene che il criterio dell'aiuto una tantum potrebbe non essere stato rispettato, poiché la Commissione non può escludere in questa fase che le misure concesse a Estonian Air tra il 2009 e il 2012 (misure da 1 a 4 di cui sopra) costituiscano aiuti illegali al salvataggio e/o alla ristrutturazione.

A tal fine la Commissione ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione alle misure da 1 a 5 di cui sopra.

Conformemente all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, tutti gli aiuti di Stato illegali possono formare oggetto di recupero presso il beneficiario.

([1]) Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2).

TESTO DELLA LETTERA

«Komisjon soovib Eesti riigile teatada, et olles tutvunud Eesti ametiasutuste poolt eespool viidatud meetmete kohta esitatud teabega, on ta otsustanud algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse.

1. MENETLUS

(1) Eesti teavitas komisjoni 3. detsembril 2012 teatamisele eelnenud kontaktide raames oma kavatsusest anda päästmisabi AS Estonian Airile (edaspidi „Estonian Air" või „lennuettevõtja") ja mitmest varem tehtud kapitalisüstist. 4. detsembril 2012 toimus kohtumine Eesti ametiasutuste esindajatega.

(2) Pärast neid teatamisele eelnenud kontakte teatas Eesti komisjonile SANI-süsteemis koostatud 20. detsembri 2012. aasta teatises nr 7853 kavatsusest anda lennuettevõtjale päästmisabi 8,3 miljoni euro suuruse laenuna.

(3) Eesti ametiasutuste esitatud teabest ilmnes, et esimene osa päästmislaenust maksti Estonian Airile välja 20. detsembril 2012. Seetõttu registreeris komisjon juhtumi teatamata abina (13/NN) ja teavitas Eesti riiki sellest 10. jaanuari 2013. aasta kirjas.

(4) 10. jaanuari 2013. aasta kirjas palus komisjon esitada täiendavat teavet ning Eesti ametiasutused vastasid sellele 21. jaanuari 2013. aasta kirjaga.

2. ABISAAJA

(5) Estonian Air, Eesti seaduste kohaselt aktsiaselts, on Eesti riiklik lennuettevõtja, kelle peakorter on Tallinna lennujaamas. Praegu on lennuettevõtjal üle 300 töötaja ja tema lennukiparki kuulub kümme lennukit.

(6) Estonian Airil on 100 %-liselt talle kuuluv tütarettevõtja, AS Estonian Air Regional, kes teostab koostöös Estonian Airiga kommertslende lähipiirkondadesse. Samuti on Estonian Air osanik kahes ühisettevõttes: Eesti Aviokütuse Teenuste AS (osalus 51 %), mis pakub Tallinna lennujaamas lennukite tankimise teenust, ja AS Amadeus Eesti (osalus 60 %), mis pakub Eesti reisibüroodele broneerimissüsteeme ja vastavat tuge ([1]).

(7) Estonian Air moodustati riigiettevõttena pärast Eesti iseseisvumist 1991. aastal Vene lennuettevõtja Aeroflot osakonna baasil. Tallinna Lennujaam ja lennuettevõtja olid üks äriühing kuni 1993. aastani, mil lennuettevõtjast sai iseseisev üksus. 1996. aastal erastas riik 66 % äriühingu aktsiatest. Pärast erastamist jagunesid aktsiad järgmiselt: 49 % Maersk Airi omanduses, 34 % Eesti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi omanduses ning 17 % kohaliku investeerimispanga Cresco Investeerimispank omanduses. 2003. aastal ostis SAS Group (edaspidi „SAS") Maersk Airilt 49 %-lise aktsiapaki, teiste osalus aga jäi samaks.

(8) 2010. aasta lõpus otsustas Eesti riik omandada lennuettevõtja enamusosaluse. 2010. aasta septembris tegi riik 17,9 miljoni euro ja SAS 2 miljoni euro suuruse rahasüsti, mille tulemusel sai Eesti riigist lennuettevõtja enamusosanik 90 % aktsiatega, SASi osalus aga kahanes 10 %-le. Cresco Investeerimispank loobus sellest ajast alates aktsionär olemast.

(9) 2011. aasta novembris otsustas Eesti riik investeerida Estonian Airi 30 miljonit eurot ning tegi seda kahes võrdses jaos: 2011. aasta detsembris 15 miljonit eurot ja 2012. aasta märtsis 15 miljonit eurot. Selle tulemusena kasvatas Eesti riik oma osaluse lennuettevõtjas 97,34 %-ni, SASi osalus aga kahanes 2,66 %-le. Pärast seda ei ole aktsiapakkide struktuur Estonian Airis muutunud.

3. MEETMETE KIRJELDUS

3.1. Kapitali suurendamine 2009. aastal (1. meede)

(10) Eesti ametiasutuste esitatud teabe kohaselt palus lennuettevõtja oma aktsionäridelt 2009. aastal uut kapitali kahe asjaolu tõttu. […] (*) Teiseks ei töötanud ärimudel finantskriisi tingimustes ja lennuettevõtja seisis aasta lõpus silmitsi likviidsusprobleemidega.

(11) Seetõttu suurendasid kõik aktsionärid lennuettevõtja kapitali 2009. aasta veebruaris proportsionaalselt oma osalusega 7,3 miljoni euro võrra. Eesti riik lisas kapitalile seega 2,48 miljonit eurot, kuid Estonian Airi aktsiapaki struktuur ei muutunud (vt punkt (7)).

3.2. Maapealse teeninduse osa müük 2009. aastal (2. meede)

(12) 2009. aastal müüs Estonian Air maapealse teeninduse osa 2,3 miljoni euroga riigiettevõttele Tallinna Lennujaam. Müügi ajal kuulus Tallinna Lennujaam 100 %-liselt Eesti riigile.

(13) Eesti ametiasutused on selgitanud, et avatud, läbipaistvat ega tingimusteta pakkumismenetlust ei toimunud. Ka ei põhinenud müügihind eksperdiarvamusel, vaid müüdava vara arvestuslikul väärtusel. Selles võeti arvesse amortiseerunud vara, mille väärtust suurendati. Eesti ametiasutuste sõnul määrati hind Tallinna Lennujaama ja lennuettevõtja vahelistes läbirääkimistes.

3.3. Kapitalisüst 2010. aastal (3. meede)

(14) Nagu on selgitatud punktis 8, otsustas Eesti riik 2010. aasta lõpus omandada lennuettevõtja enamusosaluse. 2010. aasta septembris tegi Eesti riik 17,9 miljoni euro ja SAS 2 miljoni euro suuruse rahasüsti, mille tulemusel sai Eesti riigist enamusosanik 90 % aktsiatega, SASi osalus aga kahanes 10 %-le. Ilmselt osales SAS 2010. aasta kapitalisüstis laenu aktsiateks konverteerimise kaudu.

(15) Eesti valitsus tegi nimetatud otsuse seetõttu, et soovis tagada pikaajalise lennuühenduse kõige olulisemate ärisihtkohtadega ja pidas lennuettevõtja üle kontrolli omandamist kapitalisüsti kaudu kõige paremaks viisiks

([1]) Vt http://estonian-air.com/en/about-us/

(*) Ametisaladuse alla kuuluv teave.

see eesmärk saavutada. Otsus omandada lennuettevõtja enamusosalus põhines äriplaanil, mis pakkus võimalust investeerida kasvavasse ja kasumlikku äriühingusse (edaspidi „2010. aasta äriplaan").

(16) Kapitali kasutati väidetavalt […].

(17) Cresco Investeerimispank, kellele kuulus alates Estonian Airi erastamisest 1996. aastal 17 % lennuettevõtja aktsiatest, […] keeldus lennuettevõtjale täiendava kapitalisüsti tegemisest ja otsustas pigem aktsiatest loobuda ([2]).

3.4. **Kapitali suurendamine 2011. ja 2012. aastal (4. meede)**

(18) 2011. ja 2012. aastal tegi Eesti riik 30 miljoni euro suuruse kapitalisüsti ja suurendas oma aktsiapakki 97,34 %-ni (vt punkt (9)). Kapitalisüst tehti kahes 15 miljoni euro suuruses osas, esimene 2011. aasta detsembris ja teine 2012. aasta märtsis. SAS selles kapitalisüstis ei osalenud ja tema osalus kahanes 10 %-lt 2,66 %-le.

(19) Kapitalisüst tehti Estonian Airi tegevjuhi 2011. aastal esitatud äriplaani alusel (edaspidi „2011. aasta äriplaan"). 2011. aasta äriplaanis lähtuti eeldusest, et lennuettevõtja konkurentsivõimet aitavad tõsta suurem sihtkohtade võrgustik ja tihedam lennugraafik. Oldi seisukohal, et hea sõlmlennujaamade süsteem (lennuliinide võrgustik) on atraktiivne reisijatele ja võimaldab paindlikkust liikluse ümbersuunamisel sõlmlennujaamade kaudu, et vähendada hooajalisuse või nõudluse järsu muutumise mõju. Lisaks sellele oldi arvamusel, et tänu sõlmlennujaamade suurusele on võimalik alandada istekoha maksumust, kasutades suuremaid lennukeid. Piirkondliku võrgustiku mudel pidi võimaldama kasvatada lennuettevõtja mahtu ja vähendada riske. Äriplaanis kavatseti suurendada ka Eestisse saabuvate ja Eestist väljuvate lennuühenduste arvu, lennukite arvu ja seejärel ka rohkemaid edasi-tagasi lende teenindavate töötajate arvu. 2011. aasta äriplaan tõotas head kasumit ja võimalust tagada Estonian Airi pikaajaline elujõulisus.

(20) Ilmselt kavandas Eesti riik kapitalisüsti paralleelselt eraõigusliku panga […] antava laenuga. Ehkki panga Eesti haru laenukomitee kiitis laenuandmise väidetavalt heaks, keeldus […] kõrgeim laenukomitee lõpuks laenu andmast.

3.5. **Teatatud päästmislaen (5. meede)**

(21) Estonian Airi 2012. aasta esimese poolaasta kehvade majandustulemuste põhjal (kahjum 14,9 miljonit eurot) ([3]) sai lennuettevõtja juhtidele selgeks, et 2011. aasta äriplaani strateegia ei olnud edukas. Seetõttu otsustas Eesti riik anda lennuettevõtjale täiendavat abi, seekord päästmisabi kujul.

(22) Teatatud päästmismeede kujutab endast Eesti Rahandusministeeriumi poolset 8,3 miljoni euro suurust laenu. Laenu antakse nelja osamaksena. Komisjon märgib, et esimene, 793 000 euro suurune osamakse tehti 20. detsembril 2012 ning teine, 2 938 000 euro suurune osamakse 2013. aasta jaanuaris ([4]). Laen tuleb tagasi maksta 20. juuniks 2013. Laenuintress on 15 % aastas.

(23) Eesti riik lubas esitada komisjonile ümberkorraldamis- või likvideerimiskava või tõendid selle kohta, et laen on täielikult tagasi makstud hiljemalt kuus kuud pärast päästmisabimeetme esmakordset rakendamist.

4. **EESTI AMETIASUTUSTE MÄRKUSED**

(24) Eesti ametiasutused rõhutasid Estonian Airi olulisust riigi majandusele. […].

(25) 2009., 2010. ning 2011. ja 2012. aasta kapitalisüstide kohta väidavad Eesti ametiasutused, et meetmeid rakendati vastavalt turumajandusliku investori põhimõttele, kuna tavalised erainvestorid oleksid kõnealused tehingud sõlminud sarnastel tingimustel, võttes arvesse loodetavat kasumit ja olukorda lennundusturul.

(26) Kapitali suurendamise kohta 2010. aastal väidavad Eesti ametiasutused, et sellel ajal lennuettevõtjasse investeerimine oli Eesti riigi jaoks mõistlik samm, kuna eeldati, et investeeringult saadav tulu on suurem kui kapitali suurendamisega seotud kulu. Nii oleks see eelkõige siis, kui kohaliku lennuettevõtja olemasolust tulenevaid eeliseid käsitletakse makromajanduslikust vaatenurgast.

(27) 2011. ja 2012. aasta 30 miljoni euro suuruse kapitalisüstiga seoses tõid Eesti ametiasutused välja asjaolu, et […] pidi erainvestorina investeerima Estonian Airi peaaegu samasugustel tingimustel sama suure summa kui Eesti riik. […] Eesti haru oli laenu andmise algul heaks kiitnud, kuid peakontor oli sellest hiljem keeldunud. Eesti väidab, et keeldumist tuleks vaadelda panga ning Estonian Airi teise aktsionäri, SASi suhete raamistikus. […].

(28) Lisaks otsustas Eesti valitsus teha Estonian Airile rahasüsti peamiselt seetõttu, et 2011. aastal ühendati 2011. aasta äriplaan valitsuse 2011.–2015. aasta tegevuskavaga, mis hõlmab otselennuühenduse loomist Euroopa kõigi olulisemate ärikeskustega ning Tallinna lennujaama muutmist Aasia ja Euroopa vaheliste lendude sõlmlennujaamaks. Kõnealusel ajal peeti silmas ka asjaolu, et Eesti turg on elanike arvu ja majanduse väiksuse tõttu liiga piiratud, et mõni teine lennuettevõtja sooviks Eesti-suguses ääreriigis kanda kinnitada. Sõltumist odavlennufirmadest ei peetud heaks variandiks, sest nad tegutsevad turul üksnes senikaua, kuni nad on selleks motiveeritud, ja võivad kergelt ähvardada turult lahkuda.

(29) Viimaseks on Eesti riik seisukohal, et Estonian Airi tuleb lugeda raskustes olevaks äriühinguks tähenduses, mis sellel mõistel on vastavalt raskustes olevate äriühingute

([2]) Vt Baltic Reports, 7.6.2010, *Government sets bailout deal for Estonian Air*, http://balticreports.com/?p=19116

([3]) Vt Estonian Airi ülevaade 2012. aasta esimese poolaasta majandustulemustest, mis on kättesaadav veebisaidil http://estonian-air.com/public/Annual_Reports/EA_Review_1stHalf2012.pdf

([4]) Vt ka http://www.e24.ee/1106240/estonian-airile-makstakse-valja-kolm-miljonit-eurot/

päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevatele ühenduse suunistele [5] (edaspidi „äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suunised"); seda alates 2012. aasta juunist-juulist, kuna 2012. aasta esimese poolaasta majandustulemuste põhjal oli ilmne, et lennuettevõtja olukord ei olnud jätkusuutlik. Seega on Estonian Air Eesti ametiasutuste arvamuse kohaselt olnud raskustes olev äriühing üksnes teatatud päästmisabi (5. meede) ajal.

5. HINDAMINE

(30) Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikele 1 on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust. Seega laieneb riigiabi mõiste mis tahes otsesele või kaudsele soodustusele, mida rahastatakse riigi vahenditest ja mille annab kas riik ise või mis tahes vahendaja talle antud volituste kohaselt.

(31) Meetme puhul on tegemist riigiabiga, kui see pärineb riigi vahenditest ja on käsitletav riigi meetmena. Põhimõtteliselt on riigi vahendid liikmesriigi ja selle riigiasutuste vahendid, samuti selliste riigi osalusega äriühingute vahendid, keda riigiasutustel on õigus otseselt või kaudselt kontrollida.

(32) Selleks et teha kindlaks, kas hindamisaluste meetmete puhul oli tegemist Estonian Airile antud majandusliku soodustusega ja kas need meetmed hõlmavad seetõttu riigiabi, hindab komisjon seda, kas lennuettevõtja sai majandusliku eelise, mida ta ei oleks saanud tavapärastes turutingimustes. Selle väljaselgitamiseks kohaldab komisjon turumajanduslikult tegutseva investori põhimõtte testi. Põhimõtteliselt ei ole riigi vahenditest tehtud sissemakse riigiabi juhul, kui see on tehtud erainvestori olulise sissemaksega samaaegselt ning viimasega sarnases olukorras ja sarnastel tingimustel (samaväärsuse põhimõte).

(33) Turumajanduslikult tegutseva investori põhimõtte kohaselt ei ole riigiabiga tegemist juhul, kui turumajanduse tavatingimustes tegutsev erainvestor, kelle suurus on võrreldav avaliku sektori asutustega, oleks sarnastel asjaoludel võinud abisaajale kõnealuseid meetmeid pakkuda. Seepärast peab komisjon hindama, kas erainvestor oleks sooritanud kõnealused tehingud samadel tingimustel. Lähtutakse eeldusest, et hüpoteetiline investor tegutseb ettevaatliku investeerijana, kes sooviks saada maksimaalset kasumit, võtmata siiski saadava tuluga võrreldes liiga suuri riske.

(34) Viimaseks tuleks märkida, et kõnealused meetmed peavad kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ning eeldatavalt mõjutama liikmesriikidevahelist kaubandust.

(35) Kuna hindamisalused meetmed hõlmavad riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, tuleb nende kokkusobivust siseturuga hinnata nimetatud artikli lõigetes 2 ja 3 sätestatud erandite alusel. Euroopa Kohtu praktika kohaselt on liikmesriigi ülesanne esitada siseturuga kokkusobivuse võimalikud põhjused ja tõendada, et sellise kokkusobivuse tingimused on täidetud [6].

5.1. Estonian Airi raskused

(36) Nagu on öeldud punktis (29), on Eesti riik seisukohal, et Estonian Airi võib lugeda raskustes olevaks äriühinguks alates 2012. aasta juunist-juulist, st 5. meetme võtmise ajal. Arvestades aga Eesti ametiasutuste väidet, et lennuettevõtjale varem tehtud kapitalisüstid olid kooskõlas turumajanduslikult tegutseva investori põhimõttega (vt punkt (25)) ning et praegune otsus hõlmab mitut alates 2009. aastast võetud meedet, peab komisjon vajalikuks uurida, kas Estonian Airi võis lugeda raskustes olevaks äriühinguks ajal, mil võeti eespool nimetatud meetmed.

(37) Riigiabisuuniste punktis 9 on öeldud, et komisjon peab äriühingut raskustes olevaks siis, kui see ei suuda kas oma vahenditega või omanikelt/osanikelt/aktsionäridelt või krediidiandjatelt saadud vahenditega peatada kahjumit, mis ametivõimude sekkumiseta viiks lühema või keskmise ajavahemiku jooksul peaaegu kindlasti äriühingu tegevuse lõpetamiseni.

(38) Riigiabisuuniste punktis 10 on selgitatud, et piiratud vastutusega äriühingut loetakse raskustes olevaks juhul, kui see on kaotanud üle poole oma osa- või aktsiakapitalist ja üle veerandi sellest kapitalist viimase 12 kuu jooksul või kui see vastab siseriikliku õiguse kohaselt kõiki võlakohustusi hõlmava maksejõuetusmenetluse kohaldamise kriteeriumidele.

(39) Riigiabisuuniste punktis 11 on lisatud, et isegi kui ei esine ühtegi punktis 10 loetletud tingimust, võib äriühingu siiski lugeda raskustes olevaks, eriti juhul, kui eksisteerivad tavapärased raskustes oleva äriühingu tunnused, näiteks suurenev kahjum, vähenev käive, kasvav laoseis, ülevõimsus, kahanev rahakäive, kasvav võlg, suurenevad intressinõuded ning vähenev või puuduv varade puhasväärtus.

(40) Komisjon märgib kõigepealt, et Estonian Air on alates 2006. aastast pidevalt registreerinud märkimisväärset kahjumit (vt tabel 1):

[5] ELT C 244, 1.10.2004, lk 2. Riigiabisuuniste esialgne kehtivustähtaeg oli 9. oktoober 2009. Komisjon aga otsustas suuniste kehtivusaega pikendada esialgu kuni 9. oktoobrini 2012 (komisjoni teatis, mis käsitleb ühenduse suuniste (raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta) kehtivuse pikendamist, ELT C 156, 9.7.2009, lk 3) ning seejärel seoses ELi riigiabi ajakohastamise algatusega kuni ajani, mil äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suunised asendatakse raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevate uute eeskirjadega (komisjoni teatis ühenduse 1. oktoobri 2004. aasta suuniste (raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta) kohaldamisaja pikendamise kohta, ELT C 296, 2.10.2012, lk 3).

[6] Otsus kohtuasjas C-364/90: Itaalia *vs.* komisjon, [1993] EKL I-2097, punkt 20.

Tabel 1

Estonian Airi netotulem alates 2006. aastast (tuhandetes eurodes) (7)

2006	– 3 767
2007	– 3 324
2008	– 10 895
2009	– 4 744
2010	– 3 856
2011	– 17 120
30. september 2012	– 20 200

(41) Estonian Airi märkimisväärne kahjum on esimene märk lennuettevõtja raskustest. Lisaks sellele ilmneb, et olemas olid ka mõned raskustes oleva äriühingu tavalised tunnused (vt punkt 39). Näiteks on Estonian Airi intressikulud alates 2008. aastast pidevalt kasvanud, nagu on näha tabelis 2:

Tabel 2

Estonian Airi intressikulud alates 2006. aastast (eurodes) (8)

2006	– 94 523
2007	– 99 764
2008	– 94 842
2009	– 212 309
2010	– 337 325
2011	– 2 010 000
30. september 2012	Andmed puuduvad

(42) Estonia Airi varalt saadav tulu ja omakapitali tootlus on 2006. aastast saadik olnud pidevalt negatiivne; samas kasvas aastatel 2006–2008 pidevalt võlgnevuse suhe omakapitali, jõudes tasemele 83,8 %. Nimetatud suhte kahanemine 2009. ja 2010. aastal tulenes kapitali suurendamisest neil aastatel (1. ja 3. meede), mitte Estonian Airi võla vähendamisest. Lisaks sellele kasvas Estonian Airi võlg aastatel 2010–2011 hüppeliselt: 3,469 miljonilt eurolt 47,568 miljoni euroni. 2012. aasta esimese poolaasta andmed kinnitavad selle suundumuse jätkumist.

(43) Lisaks eespool öeldule on Eesti ametiasutused selgitanud, et 2011. aasta novembri lõpus oli lennuettevõtjal rahalisi vahendeid üksnes [2–5] miljonit eurot ning et […], mis tähendanuks, et lennuettevõtja oleks laenulepingu kohased kohustused […] ees täitmata jätnud. Samuti lõpetas Estonian Air 2011. aasta novembris maksed mõnele suuremale teenuseosutajale ning kuu lõpuks ei olnud käibekapital tasakaalus: debitoorne võlgnevus oli [4–6] miljonit eurot, kreditoorne võlgnevus aga [8–12] miljonit eurot. Ilma kapitali suurendamiseta 2011. aasta detsembris oleks lennuettevõtja oma laenulepingu kohased kohustused […] ees täitmata jätnud. Makseviivitus aga on raskustes oleva äriühingu tavaline tunnus.

(44) Samuti märgib komisjon, et 2010. ja 2011. aastal kaotas lennuettevõtja üle poole oma aktsiakapitalist ning rohkem kui veerandi oma kapitalist. Seega näib täidetud olevat ka riigiabisuuniste punkti 10 alapunktis a esitatud kriteerium.

(45) 2012. aastal halvenes lennuettevõtja finantsolukord vaatamata 2011. aasta detsembris ja 2012. aasta märtsis tehtud kapitalisüstidele. 2012. aasta aprilli finantstulemuste arvutamisel sama aasta mais leiti, et aprilli kahjum oli 3,7 miljonit eurot, mis oli suurem kui eelarves ettenähtud 0,9 miljoni euro suurune kahjum. 2012. aasta juunis vaatas Estonian Air oma 2012. aasta prognoosi läbi ja prognoosis aasta tegevuskahjumiks 25 miljonit eurot (2012. aasta jaanuaris kinnitatud esialgses eelarves prognoositi 8,8 miljoni euro suurust aastakahjumit). 2012. aasta juuli lõpuks oli Estonian Air Eesti seaduste kohaselt jõudnud maksejõuetuse olukorda. Seetõttu võis Estonian Airi sellest ajast alates lugeda raskustes olevaks äriühinguks ka riigiabisuuniste punkti 10 alapunkti c alusel.

(46) Eespool öeldust lähtuvalt on komisjon praeguses uurimisjärgus seisukohal, et riigiabisuuniste punkti 11 alusel võis Estonian Airi raskustes olevaks äriühinguks lugeda eespool nimetatud meetmete võtmise ajal, st aastatel 2009–2012. Lisaks sellele vastas Estonian Air hiljem ka riigiabisuuniste punkti 10 alapunktide a ja c nõuetele.

5.2. **Kapitali suurendamine 2009. aastal (1. meede)**

Riigiabi olemasolu

(47) Komisjon hindas kõigepealt riigiabi olemasolu seoses kapitali suurendamisega 2009. aastal (1. meede). Nagu on selgitatud punktis 32, ei peeta sissemakse tegemist riigi vahenditest riigiabiks juhul, kui see toimub samaväärsuse põhimõttel. Selle kohta märgib komisjon, et 1. meetmes osalesid Estonian Airi aktsionärid proportsionaalselt oma osalusega, st Eesti riigi panus oli 34 % (2,48 miljonit eurot), SASi panus 49 % (3,57 miljonit eurot) ja kohaliku Cresco Investeerimispanga panus 17 % (1,24 miljonit eurot).

(48) Seetõttu võib praeguses uurimisjärgus kättesaadava vähese teabe põhjal esialgu järeldada, et kolme toonase aktsionäri kapitalisüst 2009. aastal tehti samaväärsuse põhimõttel. Erainvestorite samaaegne ja märkimisväärne osalemine on siiski vaid üks viide abi puudumisele. Riigiabi olemasolu küsimuses seisukoha võtmiseks peab komisjon arvestama tehingu kõiki faktilisi ja õiguslikke asjaolusid.

(7) Allikas: Estonian Airi aastaaruanded, mis on kättesaadavad veebisaidil http://estonian-air.com/en/about-us/about-company/annual-reports/. Aastatel 2006–2010 on Estonian Airi aastaaruanded esitatud Eesti kroonides (EEK). Tabelis on kasutatud vahetuskurssi 1 EEK = 0,06391 EUR.

(8) Vt joonealune märkus 6.

(49) Seoses sellega märgib komisjon, et Estonian Airi 2009. aasta aruande kohaselt tasuti uute aktsiate eest rahaliste sissemaksetega ning lennuettevõtjale antud laenude konverteerimisega, kuid aruandes puudub üksikasjalik teave selle kohta, kes aktsionäridest andis uusi rahalisi vahendeid ja kes konverteeris laenu aktsiateks ([9]). Eri liiki sissemaksed (uute rahaliste vahendite andmine *vs.* laenu konverteerimine) näivad andvat piisavalt alust põhjendatud kahtluste tekkeks selles osas, kas 2009. aasta kapitalisüst ikka tehti samaväärsuse põhimõttel, eriti kui arvestada Estonian Airi raskusi kõnealusel ajal (vt punkt 5.1). Seega ei saa seoses riigi osalusega 2009. aasta kapitalisüstis automaatselt välistada, et Estonian Airile ei olnud antud põhjendamatut eelist.

(50) Lisaks sellele on meetme puhul tegemist riigiabiga juhul, kui see pärineb riigi vahenditest ja on käsitletav riigi meetmena. Seda kriteeriumi 2009. aasta kapitalisüsti puhul ei vaidlustata, võttes arvesse, et kapitalisüsti tegijaks oli lennuettevõtja aktsionärina Eesti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

(51) Viimaseks märgib komisjon, et meede mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust ja ähvardab kahjustada liikmesriikidevahelist konkurentsi, kuna Estonian Air konkureerib teiste Euroopa Liidu lennuettevõtjatega, eriti alates õhutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi (nn kolmas pakett) jõustumisest 1. jaanuaril 1993 ([10]). Kõnealune meede võimaldab Estonian Airil oma tegevust jätkata nii, et ta ei pea erinevalt oma konkurentidest tegelema tagajärgedega, mille tema kehvad finantstulemused tavatingimustes kaasa tooksid.

(52) Seetõttu on komisjonil praeguses uurimisjärgus kahtlusi, et 1. meede kujutas endast Estonian Airile antud riigiabi.

Abi kokkusobivus siseturuga

(53) Eesti ametiasutused leiavad, et 1. meede ei kujuta endast riigiabi, ega ole esitanud võimalikke põhjendusi siseturuga kokkusobivuse kohta.

(54) Komisjon on praeguses uurimisjärgus siiski seisukohal, et ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 2 sätestatud erandeid ei saa kohaldada, ning Eesti ametiasutused ei ole nendele ka viidanud. Sama kehtib ka ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktides d ja e sätestatud erandite kohta.

(55) Arvestades asjaolu, et Estonian Airi võis 2009. aastal, kui rakendati 1. meedet (vt punkt 5.1), pidada raskustes olevaks äriühinguks, ei ole praeguses uurimisjärgus selge, et võiks kohaldada teatavate piirkondade või sektorite arenguga seotud erandeid, mis on sätestatud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis a; seda vaatamata asjaolule, et Estonian Air asub ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti a kohases abikõlblikus piirkonnas ning tal võiks olla õigus saada regionaalabi. Samuti märgib komisjon seoses ajutises raamistikus ([11]) sätestatud kriisieeskirjadega, et 1. meede ei vasta nende kohaldamise tingimustele.

(56) Seepärast tundub, et 2009. aasta kapitalisüsti kokkusobivust siseturuga on võimalik hinnata ainult ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel ning eelkõige päästmise ja ümberkorraldamise suunistele ning 1994. aasta lennundussektori suunistele tuginedes ([12]). Praeguses järgus on komisjonil kahtlusi, kas 1. meedet võib lugeda päästmise ja ümberkorraldamise suunistega kokkusobivaks, kuna näib, et ei ole täidetud mitut suuniste tingimust ega põhimõtet.

(57) Esiteks märgib komisjon, et päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 3.1 sätestatud päästmisabi tingimused ei paista olevat täidetud. 1. meede on kapitalisüst ja ei koosne seetõttu likviidsustoetusest laenugarantiide või laenude vormis; ka ei paista see olevat põhjendatud tõsiste sotsiaalsete raskustega, sellega ei kaasnenud Eesti võetud kohustust edastada komisjonile ümberkorralduskava või likvideerimiskava jne.

(58) Ümberkorraldamisabi kriteeriumid ei paista samuti täidetud olevat. Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 34 kohaselt on abi andmise tingimuseks ümberkorraldamiskava rakendamine ja selle kinnitab komisjon iga abimeetme puhul eraldi. Kui 1. meede loetakse riigiabiks, on seda antud enne komisjoni teavitamist ja sellise usaldusväärse ümberkorraldamiskava puudumisel, mis vastaks päästmise ja ümberkorraldamise suunistes sätestatud tingimustele. See asjaolu oleks iseenesest piisav, et lugeda see siseturuga kokkusobimatuks ([13]).

(59) Samuti ei ole Eesti ametiasutused välja pakkunud mingeid võimalikke kompensatsioonimeetmeid ega Estonian Airi omapoolset panust, mis on olulised elemendid selleks, et meede oleks päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohaselt kokkusobiv siseturuga.

(60) Seepärast on komisjon käesolevas järgus arvamusel, et 1. meede võib kujutada endast siseturuga kokkusobimatut riigiabi.

([9]) Ajakirjanduse andmete põhjal tegi Eesti riik 2,48 miljoni euro suuruse rahalise sissemakse, SASi panus aga oli 1,21 miljonit eurot rahalise sissemakse ja 2,36 miljoni eurot laenu konverteerimise näol. Cresco omalt poolt tegi ilmselt 1,23 miljoni euro suuruse rahalise sissemakse. Vt http://travelmoments.ca/2009/03/01/estonia-saves-ov/. See teave vajab Eesti-poolset kinnitamist.

([10]) Kolmas pakett koosneb kolmest õigusaktist: i) nõukogu määrus (EMÜ) nr 2407/92, 23. juuli 1992, lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1); ii) nõukogu määrus (EMÜ) nr 2408/92, 23. juuli 1992, ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8) ning iii) nõukogu määrus (EMÜ) nr 2409/92, 23. juuli 1992, piletihindade ja lastitariifide kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 15).

([11]) Ajutine ühenduse riigiabi meetmete raamistik praeguses finants- ja majanduskriisis rahastamisele juurdepääsu toetamiseks (ELT C 16, 22.1.2009, lk 1), mida on muudetud komisjoni teatisega, millega muudetakse riigiabi meetmete ajutist ühenduse raamistikku, et toetada praeguses finants- ja majanduskriisis juurdepääsu rahastamisele (ELT C 303, 15.12.2009, lk 6). Ajutise raamistiku kehtivus lõppes 2011. aasta detsembris.

([12]) Suunised EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 kohaldamiseks ning EMP lepingu artikli 61 kohaldamiseks lennundussektorile antava riigiabi korral, EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5.

([13]) Vt sellega seoses EFTA kohtuotsus ühendatud kohtuasjades E-10/11 ja E-11/11 Hurtigruten ASA, Norra *vs.* EFTA järelevalveamet, avaldamata, paragrahvid 228 ja 234–240.

5.3. **Maapealse teeninduse osa müük 2009. aastal (2. meede)**

Riigiabi olemasolu

(61) Komisjoni hinnangu kohaselt hõlmas lennuettevõtja maapealse teeninduse müük Tallinna Lennujaamale 2009. aastal riigiabi olemasolu 2,3 miljoni euro väärtuses. Müügi ajal kuulus Tallinna Lennujaam 100 %-liselt Eesti riigile.

(62) Esiteks märgib komisjon, et vara müügis riigiettevõtetele võib olla riigiabi elemente, välja arvatud juhul, kui on võimalik tõendada, et tegelikult makstud hind on kõnealuse vara turuhind. Tavaliselt välistatakse riigiabi olemasolu avatud, läbipaistva ja tingimusteta pakkumismenetlusega. Sellise pakkumismenetluse puudumise korral võib olla lubatav otsemüük, kui hind põhineb sõltumatute hindajate määratud väärtustel.

(63) Käesoleval juhul on Eesti kinnitanud, et avatud pakkumist ei korraldatud ja et hinda ei määratud kindlaks sõltumatu hindamise põhjal. Müügihind määrati kindlaks ainult varade arvestusliku väärtuse põhjal. Komisjon märgib, et ei saa välistada, et arvestuslik väärtus ei kajasta maapealse teeninduse tegelikku turuhinda. Lisaks sellele on komisjon seisukohal, et väärtuse lisamine neile varadele, mis olid täielikult amortiseerunud, võis samuti sisaldada riigiabi elemente. Seetõttu ei saa välistada Estonian Airile eelise andmist tema maapealse teeninduse müügi kaudu.

(64) Selleks et hinnata, kas oli tegemist riigi vahendite olemasoluga, märgib komisjon esiteks seda, et müügi ajal kuulus Tallinna Lennujaam 100 %-liselt Eesti riigile. Lisaks osutatakse Tallinna Lennujaama 2009. majandusaasta aruandes selgelt, et lennujaam „kuulub Eesti Vabariigi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalasse" ja et „aktsionäriõiguse teostajaks on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, mida esindab aktsionäride üldkoosolekul majandus- ja kommunikatsiooniminister". Sellele tuginedes on komisjon käesolevas uurimisjärgus arvamusel, et otsust osta Estonian Airilt 2009. aastal maapealse teeninduse osa võib käsitada riigipoolse meetmena.

(65) Samadel põhjustel, nagu on selgitatud eespool punktis 51, mõjutab 2. meede liikmesriikide vahelist kaubandust ja ähvardab moonutada nendevahelist konkurentsi.

(66) Seepärast on komisjonil käesolevas uurimisjärgus kahtlusi, et 2. meede hõlmab riigiabi. Eesti ametiasutustel palutakse esitada piisavat teavet, mis võimaldab komisjonil hinnata, kas tegelikult makstud müügihind vastas turutingimustele.

Kokkusobivus siseturuga

(67) Praeguses järgus ei näe komisjon mingit põhjust, mille alusel võiks järeldada, et 2. meede – kui see kujutaks endast riigiabi – sobiks kokku siseturuga. Eespool punktides (54)–(59) esitatud väiteid kohaldatakse *mutatis mutandis*.

(68) Lisaks on komisjonil kahtlusi, kas järgiti äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktides 25e ja 72 sätestatud ühekordse abi põhimõtet. Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 72 on sätestatud, et päästmis- ja ümberkorraldusabi ei ole õigust saada sellistel äriühingutel, kellele on viimase kümne aasta jooksul päästmis- ja ümberkorraldusabi antud.

(69) Võttes arvesse, et komisjon ei saa praeguses järgus välistada, et 2009. aasta kapitalisüst (1. meede) kujutab endast ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut päästmis- ja/või ümberkorraldamisabi, ei saa käesolevas järgus välistada, et Estonian Airile 2. meetme kaudu riigiabi andes rikkus Eesti juriidilist nõuet, et abi peab olema ühekordne.

5.4. **Kapitalisüst 2010. aastal (3. meede)**

Riigiabi olemasolu

(70) Komisjon hindas riigiabi olemasolu 2010. aasta kapitalisüstis (3. meede), vaadates, kas see vastab turumajanduslikult tegutseva investori põhimõttele (vt punkt (33)).

(71) Komisjon märgib, et seda süsti ei tehtud samaväärsetel tingimustel. Tegelikult sai Eesti riik selle kapitalisüsti abil Estonian Airi enamusosanikuks ja omandas 90 % aktsiatest ning SASile jäi vaid 10 %. Cresco Investeerimispank otsustas mitte osaleda ja loobus olemast aktsionär. Seega ei saa eeldada, et järgiti turumajanduslikult tegutseva investori põhimõtet, mis põhines nii avalik-õiguslike kui ka eraõiguslike aktsionäride samaaegsel osalemisel.

(72) Lisaks märgib komisjon, et ilmselt tegi SAS kapitalisüsti laenu aktsiateks konverteerimise teel (vt punkt 14). Samadel põhjustel, nagu on selgitatud punktis 49, on sissemaksete erinev iseloom (uute vahendite lisamine riigi poolt *v* laenu konverteerimine SASi poolt) piisav, et tekiks põhjendatud kahtlus selles, kas 2010. aasta kapitalisüst tehti samaväärsetel tingimustel.

(73) Lisaks sellele väitsid Eesti ametiasutused, et 2010. aasta äriplaan kujutas endast võimalust investeerida kasvavasse ja kasumlikku ettevõttesse. Estonian Airi halvenenud finantsolukorra tõttu tol ajal – võttes eelkõige arvesse asjaolu, et lennuettevõtja majandustulemused olid pidevalt kahjumis alates 2006. aastast (vt punkt 5.1) – kahtleb komisjon, kas 2010. aasta äriplaani järeldust võib pidada piisavalt usaldusväärseks, järeldamaks, et arukas erainvestor oleks teinud kõnealuse tehingu samadel tingimustel. Seepärast on ametliku uurimismenetluse käigus vaja koguda huvitatud isikutelt arvamusi.

(74) Lisaks on asjaolu, et Cresco Investeerimispank […] keeldus täiendavast rahasüstist lennuettevõtjasse ning eelistas pigem aktsiatest loobuda, märk sellest, et ükski arukas erainvestor ei oleks teinud kapitali suurendamise tehingut samadel tingimustel Eesti valitsuse poolt tol ajal tehtud 17,9 miljoni euro suuruse kapitalisüstiga. Teisalt ei saa SASi 2 miljoni euro suurust osalust kõnealuses kapitalisüstis pidada oluliseks panuseks ning seega ei saa seda võrrelda riigi sekkumisega.

(75) Lisaks märgib komisjon, et Eesti ametiasutused väidavad selgelt, et otsus suurendada kapitali 2010. aastal võeti vastu selleks, et tagada pikaajaline lennuühendus kõige tähtsamate ärisihtkohtadega ning et saada kontroll ettevõtte üle. Need on makromajanduslikud kaalutlused, mida ükski erainvestor ei oleks arvesse võtnud.

(76) Seega on komisjon praeguses järgus arvamusel, et kapitali suurendamisega 2010. aastal anti Estonian Airile valikuline eelis.

(77) Kapitali suurendamine hõlmab selgelt riiklikke vahendeid. Samadel põhjustel, nagu on selgitatud punktis 51, mõjutab 3. meede liikmesriikide vahelist kaubandust ja ähvardab moonutada nendevahelist konkurentsi.

(78) Seepärast ja eespool öeldu põhjal ei saa komisjon praeguses järgus välistada, et 3. meede kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Kokkusobivus siseturuga

(79) Praeguses järgus ei näe komisjon mingit põhjust, mille alusel võiks järeldada, et 3. meede – kui see kujutaks endast riigiabi – sobiks kokku siseturuga.

(80) Eelkõige märgib komisjon, et olemasoleva teabe põhjal ei saa välistada, et Estonian Air oli 2010. aastal raskustes olev äriühing (vt punkt 5.1), eelkõige sellepärast, et lennuettevõtja kaotas üle poole oma aktsiakapitalist ajavahemikul 2010–2011 ning üle veerandi oma kapitalist kõnealuse aja jooksul (vt punkt 44). Seepärast on komisjoni esialgne arvamus, et Estonian Air oli 3. meetme võtmise ajal raskustes ettevõte.

(81) Eespool toodut arvesse võttes ja selleks, et kapitali suurendamist 2010. aastal võiks lugeda siseturuga kokkusobivaks abiks, peaks see vastama äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suuniste juriidilistele nõuetele. Samal põhjusel, nagu on selgitatud punktides 54–59, on komisjon praeguses järgus siiski arvamusel, et 3. meede võis kujutada endast siseturuga kokkusobimatut riigiabi. Seda kinnitab liiatigi asjaolu, et komisjon ei saa praeguses järgus välistada, et 2009. ja 2010. aasta kapitalisüstid (1. ja 2. meede) kujutasid endast ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut päästmis- ja/või ümberkorraldamisabi ning et seda anti ilmselt ühekordse abi põhimõtet rikkudes (vt punktid 68 ja 69).

5.5. **2011. ja 2012. aasta kapitalisüst (4. meede)**

Riigiabi olemasolu

(82) Komisjon hindas riigiabi olemasolu 2011. ja 2012. aasta kapitalisüstis (4. meede), vaadates, kas see vastab turumajanduslikult tegutseva investori põhimõttele.

(83) Komisjon tuletab meelde, et nagu eespool kirjeldatud, oli Estonian Airi finantsseisund äärmiselt halb juba 2011. aasta lõpus, kui otsustati võtta 4. meede (vt punkt 5.1).

(84) Komisjon kahtleb, kas 2011. aasta äriplaani strateegia oli usaldusväärne ning kas oli reaalne arvata, et üksnes suurem sihtkohtade võrgustik ja tihedam lennugraafik, mis eeldab olulist mahtude kasvu sihtkohtade, lennukite ja personali osas, suudavad tõsta lennuettevõtja konkurentsivõimet.

(85) Komisjon tuletab meelde, et IATA ([14]) 2011. aasta detsembri finantsprognoosi kohaselt halvenesid 2011. aastal lennuettevõtluse kasumimarginaalid, kuna nafta- ja kütusehinnad tõusid. 2012. aastaks prognoosis IATA, et Euroopa lennuettevõtlus satub surve alla majandussurutise tõttu, mis tuleneb valitsuste suutmatusest tulla toime eurotsooni riikide võlakriisiga. Võttes arvesse, et Euroopa lennuettevõtjaid pidi suure tõenäosusega mõjutama majanduslangus omamaisel turul, oli IATA 2012. aasta prognoosi kohaselt Euroopa lennuettevõtjate maksueelse kasumi marginaal 0,3 %, netokahjum pärast maksustamist 0,6 miljardit USA dollarit (st 0,46 miljardit eurot).

(86) Euroopa lennutransporditurul sellise ebakindla arengu taustal näib 2011. aasta äriplaanis prognoositud kasvuväljavaade ülioptimistlik ning kavandatud strateegia äärmiselt riskantne.

(87) Sellist hinnangut toetab asjaolu, et ei ükski allesjäänud eraaktsionär (SAS) ega erainvestor ([…]) soovinud selles tehingus osaleda. […]'i väidetavat algset soovi osaleda kapitalisüstis ei saa pidada piisavaks, et põhjendada samaaegset osalemist, kuna […] kõrgeim laenukomitee keeldus lõpuks laenu andmast, olles teinud põhjaliku riskihindamise. Komisjon ei välista, et nii SASi kui ka […] keeldumise ajendiks võis olla hinnang, et esitatud äriplaan ei ole usaldusväärne ja et kavandatud strateegia on liiga riskantne.

(88) Seepärast on komisjon käesolevas järgus arvamusel, et arukas investor, kes tahaks saada maksimaalset kasumit, võtmata siiski saadava tuluga võrreldes liiga suuri riske, ei oleks 2011. aasta äriplaani ja kavandatud strateegia põhjal kapitali suurendamises osalenud.

(89) Lisaks väidavad Eesti ametiasutused, et kavandatud strateegiat võeti arvesse valitsuse 2011.–2015. aasta tegevuskavas, mis hõlmab otselennuühenduse loomist Euroopa kõigi olulisemate ärikeskustega ning Tallinna lennujaama muutmist Aasia ja Euroopa vaheliste lendude sõlmlennujaamaks.

(90) Komisjon märgib, et need on poliitilised kaalutlused, mida ükski erainvestor ei oleks arvesse võtnud. Seega on komisjon praeguses järgus arvamusel, et kapitali suurendamisega 2011. ja 2012. aastal anti Estonian Airile valikuline eelis.

(91) Võttes arvesse, et kapitali suurendamine 2011. aastal hõlmab riiklikke vahendeid ning et see meede mõjutab liikmesriikide vahelist kaubandust ja ähvardab moonutada konkurentsi, ei saa komisjon samal põhjusel, nagu on selgitatud punktis 51, praeguses järgus välistada, et 4. meede kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Kokkusobivus siseturuga

(92) Olemasolevast teabest nähtub, et päästmise ja ümberkorraldamise suuniste kohaselt oli Estonian Air kapitali suurendamise ajal 2011. aasta lõpus raskustes olev äriühing (vt punkt 5.1). Seega tundub, et päästmis- või ümberkorraldusabi on ainus võimalik põhjendus kokkusobivuse kohta siseturuga.

([14]) http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Industry-Outlook-December2011.pdf

(93) Siiski paistab, et kõnealune meede ei vasta päästmise ja ümberkorraldamise suunistes päästmis- ja ümberkorraldusabi kohta kehtestatud nõuetele. Eespool punktides 54–59 esitatud väiteid kohaldatakse *mutatis mutandis*, samuti nagu ka järeldusi punktides 68 ja 69 esitatud ühekordse abi põhimõtte rikkumise kohta.

(94) Lisaks märgib komisjon, et päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 38 kohaselt nõuab siseturuga kokkusobiv abi kompensatsioonimeetmete võtmist, et vähendada nii palju kui võimalik negatiivset mõju kaubandustingimustele ning kindlustada positiivsete mõjude ülekaal. Need meetmed võivad hõlmata vara loovutamist, tootmisvõimsuse või turuosa piiramist ning turutõkete vähendamist asjaomastel turgudel (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 39).

(95) Seoses sellega märgib komisjon, et 2011. aasta äriplaani strateegia eeldas suuremat sihtkohtade võrgustikku, sealhulgas ka suuremat lendude arvu nii Eestist kui ka Eestisse, samuti lennukite ja personali arvu suurendamist. See strateegia rakendati 2012. aastal, kui Estonian Air suurendas oma lennukiparki kaheksalt üheteistkümne lennukini, lisas võrgustikku üheksa uut sihtkohta ja suurendas personali arvu 66 töötaja võrra, et tulla toime suurema arvu regulaarlendudega. See kujutab endast mahu olulist suurendamist, mis on vastuolus päästmise ja ümberkorraldamise suunistes sätestatud juriidiliste nõuetega.

(96) Seetõttu on komisjonil kahtlusi, et 2011. ja 2012. aasta 30 miljoni euro suurune kapitalisüst (4. meede) kujutab endast siseturuga kokkusobimatut riigiabi.

5.6. **Teatatud päästmislaen (5. meede)**

Riigiabi olemasolu

(97) 8,3 miljoni euro suurust päästmislaenu, millest teatati 20. detsembril 2012 (5. meede), tuleb lugeda riigiabiks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kuna riigi vahenditest tulev laen annab Estonian Airile valikulise eelise, mis mõjutab liikmesriikide vahelist kaubandust ja ähvardab moonutada konkurentsi (vt punkt (51)).

(98) Eesti ametiasutused ise käsitavad seda meedet riigiabina.

Kokkusobivus siseturuga

(99) Olemasoleva teabe kohaselt oli Estonian Air kapitali suurendamise ajal 2012. aasta lõpus raskustes olev äriühing vastavalt päästmise ja ümberkorraldamise suunistele.

(100) Eesti ametiasutused ise väidavad, et lennuettevõtjal oli tavalisi märke raskustes olevast äriühingust, nagu vähenev käive, vähemalt 2012. aasta juunis, ning seetõttu vastas päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 11 sätestatud kriteeriumidele. Ametiasutused on ka arvamusel, et Estonian Air vastas päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 10a ja 10c kriteeriumidele, kuna oli kaotanud poole oma osa- või aktsiakapitalist, ja oli Eesti õiguse kohaselt maksejõuetuse olukorras hiljemalt alates juulist 2012.

(101) Seepärast tuleb päästmislaenu hinnata päästmise ja ümberkorraldamise suunistele ning 1994. aasta lennundussektori suunistele tuginedes, et teha kindlaks, kas see sobib kokku siseturuga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 kohaselt.

(102) Ilmneb, et kõnealune teatatud päästmisabi vastab enamikule päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 3.1 kriteeriumidele päästmisabi kohta.

a) Abi antakse laenuna, millelt võetakse intressi (15 %), mis on vähemalt võrreldav heas majanduslikus olukorras olevatelt äriühingutelt võetava intressiga ja eelkõige komisjoni poolt vastuvõetud viiteintressiga ([15]). Lisaks kinnitas Eesti, et laen lõpeb mitte hiljem kui kuus kuud pärast esimese väljamakse tegemist (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 25a).

b) Abi näib olevat põhjendatud tõsiste sotsiaalsete raskustega ja sellel ei ole lubamatut kahjulikku kõrvalmõju teistele liikmesriikidele (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 25b).

c) Lisaks kohustus Eesti esitama komisjonile ümberkorraldamis- või likvideerimiskava või tõendid selle kohta, et laen on täielikult tagasi makstud hiljemalt kuus kuud pärast päästmisabimeetme esmakordset rakendamist (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 25c).

d) Samuti tõendasid Eesti ametiasutused, et abi piirdub summaga, mis on vajalik äriühingu tegevuse jätkamiseks kuue kuu jooksul, arvutades vajaliku summa päästmise ja ümberkorraldamise suuniste lisas esitatud valemi järgi (päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkt 25d).

(103) Siiski on komisjonil kahtlusi, kas selles meetmes järgitakse nn ühekordse abi põhimõtet. Nagu eespool selgitatud, ei saa komisjon praeguses järgus välistada, et Estonian Airi suhtes aastatel 2009–2012 võetud meetmed kujutavad endast ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut päästmis- ja/või ümberkorraldamisabi. Seepärast ei saa välistada, et teatatud päästmisabi rikub juriidilist nõuet, et abi peab olema ühekordne.

(104) Eesti ametiasutused ei esitanud mingeid põhjendusi, mis võimaldaksid sellest reeglist teha erandi vastavalt päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktile 73. Komisjon märgib, et ei Eesti mure Estonian Airi sulgemise mõju pärast riigi majandusele, millele viidatakse eespool punktis 24, ega muud üldised kaalutlused, nagu Eesti ääremaisest geograafilisest asukohast tingitud ühenduste puudus, ole põhimõtteliselt sobivad erakorralise asjaoluna, mille põhjal teha erand ühekordse abi põhimõttest. Komisjon märgib, et sellist erandit ei ole varem kunagi tehtud.

([15]) Vastavalt komisjoni teatisele viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta (ELT C 14, 19.1.2008, lk 6), kohaldatakse päästmiseks antava abi suhtes ühe aasta IBORit, mida on suurendatud vähemalt 100 baaspunkti võrra. Praegusel juhul oleks kohaldatav intressimäär 2,11 %.

(105) Seepärast on komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas teatatud päästmisabi saab lugeda siseturuga kokkusobivaks.

5.7. **Ebaseaduslik abi**

(106) Komisjon märgib, et kui kirjeldatud meetmed peaksid kujutama endast riigiabi, siis anti seda teatamiskohustust rikkudes ning rikkudes ka ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud kohustust mitte rakendada meedet enne lõpliku otsuse tegemist. Seega on komisjon käesolevas järgus arvamusel, et Estonian Airile kõnealuste meetmetega antud abi kujutab endast ilmselt ebaseaduslikku riigiabi.

(107) Seoses teatatud päästmislaenuga (5. meede) märgib komisjon eelkõige seda, et Eesti maksis esimesed kaks osa päästmislaenust välja ilma komisjoni heakskiitu ära ootamata. Kuna päästmisabi kujutab endast riigiabi, on see antud, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud kohustust mitte rakendada meedet enne lõpliku otsuse tegemist. Seega on komisjon käesolevas järgus arvamusel, et Estonian Airile antud päästmisabi kujutab endast ilmselt ebaseaduslikku riigiabi.

6. **KOKKUVÕTE**

(108) Eespool öeldut silmas pidades on komisjonil kahtlusi riigiabi olemasolu ja siseturuga kokkusobivuse osas nii 2009. aasta kapitali suurendamise (1. meede) puhul, Estonian Airi maapealse teeninduse müügi puhul Tallinna Lennujaamale 2009. aastal (2. meede), 2010. aasta kapitalisüsti puhul (3. meede), 2011. ja 2012. aasta kapitalisüsti puhul (4. meede) kui ka teatatud päästmislaenu puhul (5. meede).

7. **OTSUS**

Eelnevaid kaalutlusi silmas pidades ja tegutsedes vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlusele palub komisjon Eestil ühe kuu jooksul pärast käesoleva kirja saamist esitada oma märkused ja kogu teabe, mis võiks kõnealuste meetmete hindamisel kasuks tulla. Komisjon palub Eesti ametiasutustel edastada käesoleva kirja koopia viivitamata võimalikule abisaajale.

Komisjon tuletab Eestile meelde, et Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikel 3 on peatav toime, ning juhib tähelepanu nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 artiklile 14, milles on sätestatud, et igasuguse ebaseadusliku abi võib abisaajalt tagasi nõuda.

Komisjon hoiatab Eestit, et ta teavitab huvitatud isikuid käesoleva kirja ja selle sisu kokkuvõtte avaldamisega *Euroopa Liidu Teatajas*. Komisjon teavitab huvitatud isikuid ka nendes Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni riikides, kes on Euroopa Majanduspiirkonna lepingule alla kirjutanud, avaldades teatise *Euroopa Liidu Teataja* Euroopa Majanduspiirkonna kaasandes, ning teavitab ka Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni järelevalveametit, saates neile käesoleva kirja koopia. Kõiki kõnealuseid huvitatud isikuid kutsutakse üles esitama oma märkused ühe kuu jooksul pärast nimetatud teabe avaldamist.»

AIUTI DI STATO — ESTONIA

Aiuto di Stato SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) — Aiuto al salvataggio di Estonian Air

Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/C 150/04)

Con lettera del 16 aprile 2013, riprodotta nella lingua facente fede dopo la presente sintesi, la Commissione ha comunicato all'Estonia la propria decisione di estendere il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione all'aiuto in oggetto.

La Commissione invita gli interessati a presentare osservazioni in merito all'aiuto nei confronti del quale viene esteso il procedimento entro un mese dalla data di pubblicazione della presente sintesi e della lettera che segue, inviandole al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Aiuti di Stato
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242
E-mail: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Dette osservazioni saranno comunicate all'Estonia. Su richiesta scritta e motivata degli autori delle osservazioni, la loro identità non sarà rivelata.

TESTO DELLA SINTESI

PROCEDIMENTO

Il 20 febbraio 2013 la Commissione ha deciso di avviare il procedimento di indagine formale in merito ad un prestito di salvataggio di 8,3 milioni di EUR a favore di Estonian Air e a varie misure di aiuto concesse in passato. Con lettera in data 4 marzo 2013 le autorità estoni hanno informato la Commissione della decisione del governo estone di aumentare il prestito di salvataggio.

DESCRIZIONE DELLE MISURE NEI CONFRONTI DELLE QUALI LA COMMISSIONE ESTENDE IL PROCEDIMENTO

Il governo estone, il 28 febbraio 2013, ha deciso di aumentare di 28,7 milioni di EUR il prestito di salvataggio concesso a Estonian Air («la nuova misura»). Di tale importo, 16,6 milioni di EUR sono stati concessi alla compagnia aerea il 5 marzo 2013 dopo aver sottoscritto una modifica al precedente accordo di prestito, mentre l'importo restante, di 12,1 milioni di EUR, sarà corrisposto a Estonian Air in una fase successiva. In base alle informazioni disponibili, sembra che le condizioni previste per la nuova misura siano le stesse di quelle del prestito inizialmente notificato, che stabiliscono che il prestito debba essere rimborsato entro il 20 giugno 2013 e che il tasso d'interesse addebitato sia del 15 % l'anno. La nuova misura, in gran parte, dovrebbe consentire a Estonian Air di realizzare alcuni aspetti della ristrutturazione proposta, intesa a ridurre l'attività dell'impresa e a minimizzare immediatamente le perdite.

VALUTAZIONE DELLE MISURE

Estonian Air ha subito ingenti perdite fin dal 2006. Non si può escludere che sin dal 2009 Estonian Air si configurasse come un'impresa in difficoltà ai sensi degli orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione [1] («orientamenti S&R»).

La presenza di aiuti di Stato per quanto riguarda la nuova misura non è contestata. Quanto alla compatibilità, la Commissione ritiene che il criterio dell'«aiuto una tantum», di cui al punto 25, lettera e), e al punto 73 degli orientamenti S&R potrebbe non essere soddisfatto. Nella decisione del 20 febbraio 2013, la Commissione ha già sollevato dubbi in merito alla compatibilità di varie misure di aiuto concesse dall'Estonia a Estonian Air tra il 2009 e il 2012, ovvero tre conferimenti di capitale nel 2009, nel 2010 e nel 2011/2012, nonché la vendita del settore di assistenza a terra di Estonian Air all'Aeroporto di Tallin, di proprietà statale, nel 2009. Poiché la Commissione non può escludere che le misure adottate a favore di Estonian Air tra il 2009 e il 2012 costituiscano aiuti per il salvataggio e/o la ristrutturazione illegali e incompatibili, non può neppure escludere che il criterio dell'aiuto una tantum non sia soddisfatto per quanto attiene alla nuova misura.

Inoltre, la Commissione nutre dubbi sul fatto che i 28,7 milioni di EUR comprendano aiuti per misure strutturali urgenti ai sensi dei punti 16 e 25, lettera d), degli orientamenti S&R, come sostengono le autorità estoni. La Commissione fa osservare che le informazioni fornite dall'Estonia in materia non sono sufficienti per consentirle di concludere che tali misure siano effettivamente strutturali e, in caso affermativo, capire le ragioni per cui debbano essere adottate immediatamente.

[1] Orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà (GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2).

A tal fine la Commissione ha deciso di estendere il procedimento di cui all'articolo 108, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione alla nuova misura.

Conformemente all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, tutti gli aiuti di Stato illegali possono formare oggetto di recupero presso il beneficiario.

TESTO DELLA LETTERA

«Komisjon soovib Eesti riigile teatada, et pärast Eesti ametiasutuste poolt eespool viidatud meetmete kohta esitatud teabega tutvumist on ta otsustanud laiendada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlust.

1. MENETLUS

(1) Eesti teavitas komisjoni 3. detsembril 2012 teate esitamisele eelnenud kontaktide raames oma kavatsusest anda päästmisabi AS-ile Estonian Air (edaspidi „Estonian Air" või „lennuettevõtja") ja mitmest varem tehtud kapitalisüstist. 4. detsembril 2012 toimus kohtumine Eesti ametiasutuste esindajatega.

(2) Pärast teate esitamisele eelnenud kontakte teatas Eesti komisjonile SANI-süsteemis koostatud 20. detsembri 2012. aasta teatises nr 7853 kavatsusest anda lennuettevõtjale päästmisabi 8,3 miljoni euro suuruse laenuna.

(3) Eesti ametiasutuste esitatud teabest ilmnes, et esimene osa päästmislaenust maksti Estonian Airile välja 20. detsembril 2012. Seetõttu registreeris komisjon juhtumi teatamata abina (13/NN) ja teavitas Eesti riiki sellest 10. jaanuari 2013. aasta kirjas. 10. jaanuari 2013. aasta kirjas palus komisjon esitada täiendavat teavet ning Eesti ametiasutused vastasid sellele 21. jaanuari 2013. aasta kirjaga.

(4) 20. veebruaril 2013 algatas komisjon ametliku uurimismenetluse, mis hõlmas 8,3 miljoni euro suurust teatatud päästmisabi ja mitmeid varasemalt võetud meetmeid.

(5) 4. märtsi 2013. aasta kirjas teavitasid Eesti ametiasutused komisjoni Eesti valitsuse 28. veebruari 2013. aasta otsusest suurendada Estonian Airile antud päästmislaenu 28,7 miljoni euro võrra (edaspidi „uus meede").

2. ABISAAJA

(6) Eesti seaduste kohane aktsiaselts Estonian Air on Eesti riiklik lennuettevõtja, mille peakorter on Tallinna lennujaamas. Praegu on lennuettevõtjal üle 300 töötaja ja selle lennukiparki kuulub kümme lennukit.

(7) Estonian Airil on 100 %-lise osalusega tütarettevõtja AS Estonian Air Regional, kes teostab koostöös Estonian Airiga liinilende lähipiirkondadesse. Samuti on Estonian Air osanik kahes ühisettevõttes: Eesti Aviokütuse Teenuste AS (osalus 51 %), mis pakub Tallinna lennujaamas lennukite tankimise teenust, ja AS Amadeus Eesti (osalus 60 %), mis pakub Eesti reisibüroodele broneerimissüsteeme ja vastavat tuge ([1]).

(8) Estonian Air moodustati riigiettevõttena pärast Eesti iseseisvumist 1991. aastal Vene lennuettevõtja Aeroflot osakonna baasil. Pärast erastamispüüdlusi ja seejärel ettevõtja aktsiapakis asetleidnud muudatusi kuulub Estonian Air praegu Eesti riigile (97,34 %) ja SAS Groupile (2,66 %).

3. UUE MEETME KIRJELDUS

(9) Komisjon otsustas 20. veebruaril 2013 algatada ametliku uurimismenetluse (edaspidi „algatamisotsus") seoses Eesti riigilt Estonian Airile varasemalt määratud mitme abimeetmega, mis olid kolm kapitalisüsti 2009., 2010. ja 2011./2012. aastal ning lennuettevõtja maapealse teeninduse müük riigi omanduses olevale Tallinna Lennujaamale 2009. aastal. Lisaks hõlmab algatamisotsus 8,3 miljoni euro suurust laenu, millest teavitati komisjoni kui päästmisabist.

(10) Eesti poolt 20. detsembril 2012 teatatud päästmisabi meede koosnes Eesti rahandusministeeriumi antud 8,3 miljoni euro suurusest laenust. Eesti on selgitanud, et laen maksti välja kolmes osas: 0,793 miljonit eurot 20. detsembril 2012, 3 miljonit eurot 18. jaanuaril 2013 ja 4,507 miljonit eurot 11. veebruaril 2013. Laen tuleb tagasi maksta hiljemalt 20. juuniks 2013. Laenuintress on 15 % aastas.

(11) Eesti ametiasutused teavitasid 4. märtsil 2013 komisjoni sellest, et toetudes Estonian Airi palvele, milles toodi välja tema likviidsusvajadused, otsustas Eesti valitsus 28. veebruaril 2013 suurendada Estonian Airile antud päästmislaenu 28,7 miljoni euro võrra. Nimetatud summast maksti 16,6 miljonit eurot lennuettevõtjale 5. märtsil 2013 pärast eelmise laenulepingu muutmise allkirjastamist ning ülejäänud 12,1 miljonit eurot makstakse Estonian Airile hilisemas etapis.

(12) Näib, et uue meetme tingimused on samad nagu algselt teatatud laenul, st laen tuleb tagasi maksta hiljemalt 20. juuniks 2013 ja laenuintress on 15 %.

4. EESTI AMETIASUTUSTE MÄRKUSED

(13) Eesti ametiasutused leiavad, et 20. detsembril 2012 teatatud päästmisabi esialgne eesmärk oli hoida Estonian Airi tegevuses 31. märtsini 2013. Laenu suurus määrati nii, et lennuettevõtja saaks tegevust jätkata ja sõlmida 2013. aasta märtsi lõpus laenulepingu […] (*). Esialgset laenusummat piirates oli valitsuse eesmärk piirata antava abi suurust. Selleks ajaks oli selge, et Estonian Airi käimasolevat ümberkorraldamist tuli märkimisväärselt muuta, kuid uue ümberkorraldamiskava üksikasjad oli vaja veel välja töötada.

(14) Ühtlasi selgitab Eesti, et Estonian Airi päästmisetapi kindlaksmääratud koguvajadus on 37 miljonit eurot, st esialgselt teatatud 8,3 miljonit eurot pluss suurendamine 28,7 miljoni euro võrra. Eesti ametiasutused leiavad, et kogu nimetatud summat tuleb käsitada päästmisabina.

(15) Eesti väidab lisaks, et suurem osa täiendavast päästmislaenust, st 23,8 miljonit 28,7 miljonist eurost, peab eelduste kohaselt aitama Estonian Airil rakendada kavandatava ümberkorraldamise teatavaid aspekte, et vähendada äriühingut ja piirata viivitamata kahjusid. Sellega seoses on Estonian Airi juhatus ilmselt saavutanud oma võlausaldajatega kokkuleppe, millega nad loobuvad osaliselt oma nõuetest. Selliste kokkulepete tingimus on, et ülejäänud osa võlanõuetest tuleb tasuda viivitamata.

([1]) Vt http://estonian-air.com/en/about-us/

(*) Ärisaladus.

(16) Estonian Airi poolt 4. märtsil 2013 koostatud ja Eesti ametiasutuste esitatud teabele lisatud memorandumist nähtub, et eespool osutatud kokkulepped hõlmavad […] ja ettevõtjaga […] sõlmitud lennukite rendilepingu (hinnanguliselt […] miljonit eurot) ennetähtaegset lõpetamist ja […] tasumata laenu eest […] miljoni euro suuruse summa ennetähtaegset tasumist. Lisaks märgib Estonian Air, et seoses koondamishüvitiste maksmise, ümberbroneerimiskulude ja väiksemasse peakorterisse kolimisega tekivad tal […] miljoni euro suurused kulud. Estonian Airi hinnangul on kõik nimetatud meetmed – kokku maksumusega 23,8 miljonit eurot – struktuurimeetmed.

(17) Eesti ametiasutused nõustuvad Estonian Airiga selles, et eespool osutatud meetmeid tuleks käsitada kiireloomuliste struktuurimeetmetena, mida võib raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevate ühenduse suuniste (edaspidi „äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suunised") ([1]) punkti 25 alapunkti d kohaselt pidada päästmisabi osaks. Eesti leiab, et lennuettevõtja ei saa nimetatud meetmete rakendamist edasi lükata, kuni läbivaadatud ümberkorraldamiskava on lõpule viidud ja heaks kiidetud. Vastasel juhul kaotaks Estonian Air võimaluse sõlmida kokkuleppeid ja piirata kulusid.

(18) Lisaks leiavad Eesti ametiasutused, et uus meede ei peaks eelduste kohaselt märkimisväärselt moonutama siseturu konkurentsi. Kogu Euroopa lennuliiklust arvesse võttes on Eesti turg erakordselt väike. Lisaks on Estonian Air mitmel teenindataval liinil ainus otselendu pakkuv lennuettevõtja. Nimetatud liinidel ei mõjuta abi lennuettevõtja konkurente. Seepärast järeldab Eesti, et siseturu tasandil ei teki märkimisväärset konkurentsi moonutamist.

5. HINDAMINE

Estonian Airi raskused

(19) Nagu algatamisotsuses selgitatud, leiavad Eesti ametiasutused, et Estonian Air ilmutas tavapäraseid märke raskustes olevast äriühingust vähemalt 2012. aasta juunis ning vastas seega päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 11 sätestatud kriteeriumidele. Lisaks vastab Estonian Air ka päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 10 alapunktide a ja c kriteeriumidele, kuna on kaotanud poole oma osa- või aktsiakapitalist ja on Eesti õiguse kohaselt maksejõuetuse olukorras vähemalt alates juulist 2012.

(20) Komisjon jõudis algatamisotsuse põhjenduses 46 järeldusele, et Estonian Air kvalifitseerub päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 11 kohaselt raskustes olevaks äriühinguks alates 2009. aastast ning vastab hilisemal etapil ka nimetatud suuniste punkti 10 alapunktide a ja c nõuetele.

(21) Eesti valitsus otsustas suurendada päästmisabi 28,7 miljoni euro võrra 28. veebruaril 2013, st kaks kuud pärast seda, kui päästmisabi 8,3 miljoni euro suurune esimene osa oli lennuettevõtjale välja makstud. Vahepeal on Estonian Airi olukord ilmselt veelgi halvenenud, muu hulgas lennuettevõtja tulevikku ja 2013. aasta jaanuari pilootide streigiähvardust käsitlevate meedias esitatud spekulatsioonide tõttu ([2]). Lisaks tunnistavad Eesti ametiasutused, et pärast päästmisabi esimese osa väljamaksmist vähenes lennuettevõtja likviidsus veelgi.

(22) Eespool osutatut arvesse võttes leiab komisjon, et algatamisotsuses tehtud esialgne järeldus selle kohta, et Estonian Air on raskustes olev äriühing päästmise ja ümberkorraldamise suuniste tähenduses, kehtib ka pärast 28. veebruari 2013, st ajal, mil Eesti valitsus otsustas võtta uue abimeetme (28,7 miljonit eurot).

Riigiabi olemasolu

(23) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust. Riigiabi mõiste laieneb mis tahes otsesele või kaudsele soodustusele, mida rahastatakse riigi ressurssidest ja mille annab kas riik ise või mis tahes vahendaja talle antud volituste kohaselt. Lisaks peavad kõnealused meetmed kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ning võivad seega kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(24) Algatamisotsuses käsitati esialgselt teatatud päästmislaenu (8,3 miljonit eurot) riigiabina ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, kuna riigi vahenditest tulev laen annab Estonian Airile valikulise eelise. Komisjon täheldas ühtlasi, et meede mõjutab liikmesriikide vahelist kaubandust ja ähvardab moonutada konkurentsi, kuna Estonian Air konkureerib Euroopa Liidu teiste lennuettevõtjatega eelkõige alates õhutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi („kolmas pakett") jõustumisest 1. jaanuaril 1993 ([3]). Kõnealune meede võimaldas seega Estonian Airil jätkata tegevust nii, et ta ei peaks seisma, nagu tema konkurendid, silmitsi oma kehvade finantstulemuste tavapäraste tagajärgedega. Eesti ei vaidlustanud kõnealuse meetme käsitlemist riigiabina.

([1]) ELT C 244, 1.10.2004, lk 2. Riigiabi suuniste esialgne kehtivustähtaeg oli 9. oktoober 2009. Komisjon aga otsustas suuniste kehtivusaega pikendada esialgu kuni 9. oktoobrini 2012 (komisjoni teatis, mis käsitleb ühenduse suuniste (raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta) kehtivuse pikendamist, ELT C 156, 9.7.2009, lk 3) ning seejärel seoses ELi riigiabi ajakohastamise algatusega kuni ajani, mil äriühingute päästmise ja ümberkorraldamise suunised asendatakse raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat riigiabi käsitlevate uute eeskirjadega (komisjoni teatis ühenduse 1. oktoobri 2004. aasta suuniste (raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta) kohaldamisaja pikendamise kohta, ELT C 296, 2.10.2012, lk 3).

([2]) Vt nt järgmine pressiteade, milles tsiteeritakse Eesti majandus- ja kommunikatsiooniministrit, kes olevat väitnud, et Estonian Air kaotas pilootide streigihoiatuse tõttu 4 miljonit eurot: http://balticbusinessnews.com/article/2013/1/10/parts-strike-threat-cost-estonian-air-eur-4m

([3]) „Kolmas pakett" hõlmas kolme seadusandlikku meedet: i) nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1); ii) nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 8); iii) nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2409/92 piletihindade ja lastitariifide kohta (EÜT L 240, 24.8.1992, lk 15).

(25) Seoses päästmislaenu suurendamisega 28,7 miljoni euro võrra leiab komisjon, et kehtivad algatamisotsuses sätestatud kaalutlused, kuna ka uus meede põhineb riigi vahenditel ja annab Estonian Airile valikulise eelise. Lisaks mõjutab uus meede liikmesriikide vahelist kaubandust ja ähvardab moonutada konkurentsi, kuna Estonian Air konkureerib Euroopa Liidu teiste lennuettevõtjatega.

(26) Seepärast leiab komisjon, et päästmislaenu suurendamine 28,7 miljoni euro võrra hõlmab riigiabi. Eesti ei vaidlusta kõnealuse uue meetme käsitlemist riigiabina.

Kokkusobivus siseturuga

(27) Suurendatud päästmislaenu kokkusobivust tuleb hinnata ELi toimimise lepingu artikli 107 lõigetes 2 ja 3 sätestatud erandite taustal. Võttes arvesse Estonian Airi probleeme ajal, mil uus meede võeti – punkt 21 eespool –, näib, et uut meedet saab hinnata üksnes ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile c ning eelkõige päästmise ja ümberkorraldamise suunistele ning 1994. aasta lennundussektori suunistele ([1]) tuginedes.

(28) Kuigi tundub, et uus meede vastab enamikule päästmise ja ümberkorraldamise suuniste jaotises 3.1 esitatud, päästmisabi käsitlevatele kriteeriumidele, kahtleb komisjon, kas uus meede sobiks kokku päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 25 alapunktis e ja punktis 73 esitatud nn ühekordse abi põhimõttega. Päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 73 on sätestatud, et täiendavat päästmis- ja ümberkorraldusabi ei ole õigust saada sellistel äriühingutel, kellele on viimase kümne aasta jooksul päästmis- ja ümberkorraldusabi antud.

(29) Komisjon tuletab meelde, et algatamisotsuses esines kahtlus, kas mitu Eesti riigilt Estonian Airile varasemalt määratud abimeedet, mis olid kolm kapitalisüsti 2009., 2010. ja 2011./2012. aastal ning lennuettevõtja maapealse teeninduse müük riigi omanduses olevale Tallinna Lennujaamale 2009. aastal, on siseturuga kokkusobivad.

(30) Nagu on üksikasjalikult selgitatud algatamisotsuse punktides 5.2–5.5, ei saa komisjon välistada, et Estonian Airi suhtes aastatel 2009–2012 võetud meetmed kujutavad endast ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut päästmis- ja/või ümberkorraldamisabi. Seepärast ei saa välistada ka seda, et uus päästmisabimeede rikub juriidilist nõuet, mille kohaselt peab abi olema ühekordne.

(31) Eesti ametiasutused ei esitanud mingeid põhjendusi, mis võimaldaksid teha ühekordse abi põhimõttest erandi vastavalt päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktile 73. Komisjon märgib, et ei Eesti mure Estonian Airi sulgemise mõju pärast riigi majandusele ega muud üldised kaalutlused, nagu Eesti ääremaisest geograafilisest asukohast tingitud ühenduste puudus, ei ole iseenesest piisav põhjendus erandi tegemiseks ühekordse abi põhimõttest.

([1]) Suunised, milles käsitletakse EÜ asutamislepingu artiklite 92 ja 93 ning Euroopa Majanduspiirkonna lepingu artikli 61 kohaldamist lennundussektorile antava riigiabi korral (EÜT C 350, 10.12.1994, lk 5).

(32) Lisaks on komisjonil kahtlusi, kas eespool osutatud kokkuleppeid ja ülejäänud meetmeid, mida Estonian Air peab rakendama – punktid 15–17 – saab käsitada kiireloomuliste struktuurimeetmetena vastavalt päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktile 16 ja punkti 25 alapunktile d. Komisjon rõhutab, et Eesti poolt sellega seoses esitatud teave ei ole piisav, et võimaldada komisjonil otsustada, kas nimetatud meetmed on struktuurimeetmed ja kui on, siis millistel põhjustel tuleks kõnealused meetmed võtta viivitamata.

(33) […] ja ettevõtjaga […] sõlmitud lennukite rendilepingu (hinnanguliselt […] miljonit eurot) ennetähtaegse lõpetamisega seoses märgib komisjon, et vähemalt […] saavutatud kokkulepet hõlmav summa on endiselt arutlusel. Samuti ei ole Eesti põhjendanud kõnealuste meetmete rakendamise edasilükkamisest tulenevat negatiivset mõju tulevasele ümberkorraldusetapile. […] tasumata laenu eest […] miljoni euro suuruse summa ennetähtaegse tasumisega seoses leiab komisjon, et päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 16 kohaselt ei või päästmisabi üldjuhul anda rahaliseks ümberkorraldamiseks.

(34) Seega kutsub komisjon Eesti ametiasutusi üles põhjendama üksikasjalikumalt eespool nimetatud meetmete struktuurilist olemust, kvantifitseerima nende mõju Estonian Airi ümberkorraldamisele ja esitama argumente nende kiireloomulisuse tõestamiseks kooskõlas päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktiga 16 ja punkti 25 alapunktiga d.

(35) Kokkuvõttes ja eespool esitatut silmas pidades on komisjonil tõsiseid kahtlusi, kas uut meedet (28,7 miljonit eurot) võib käsitada siseturuga kokkusobivana.

Ebaseaduslik abi

(36) Komisjon märgib, et 16,6 miljonit eurot (uue meetme moodustavast 28,7 miljonist eurost) maksti Estonian Airile välja juba enne komisjonilt selleks loa saamist 5. märtsil 2013. Kuna komisjon jõudis järeldusele, et uus meede kujutab endast riigiabi, on 16,6 miljonit eurot makstud Estonian Airile, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud kohustust mitte rakendada meedet enne lõpliku otsuse tegemist. Seega on komisjon käesolevas etapis arvamusel, et 16,6 miljoni euro suurune osa uuest meetmest kujutab endast ebaseaduslikku riigiabi.

(37) Mis puudutab ülejäänud osa (st 12,1 miljonit eurot) uuest meetmest, siis tuletab komisjon Eestile meelde, et ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikel 3 on peatav toime. Eesti ei tohiks nimetatud osa uuest meetmest Estonian Airile välja maksta enne, kui komisjon on teinud lõpliku otsuse.

(38) Eespool osutatud kaalutlusi arvesse võttes on komisjon otsustanud laiendada ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud ametlikku uurimismenetlust uuele meetmele (28,7 miljonit eurot), sealhulgas 16,6 miljoni euro suurune summa, mis maksti Estonian Airile 5. märtsil 2013, ning Eesti valitsuse lubadus maksta ülejäänud 12,1 miljonit eurot lennuettevõtjale hilisemas etapis.

Eelnevaid kaalutlusi silmas pidades ja tegutsedes vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlusele palub komisjon Eestil ühe kuu jooksul pärast käesoleva kirja saamist esitada oma märkused ja kogu teabe, mis võiks kõnealuste meetmete hindamisel abiks olla. Komisjon palub Eesti ametiasutustel edastada käesoleva kirja koopia viivitamata võimalikule abisaajale.

Komisjon tuletab Eestile meelde, et Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikel 3 on peatav toime, ning juhib tähelepanu nõukogu määruse (EÜ) nr 659/1999 artiklile 14, milles on sätestatud, et igasuguse ebaseadusliku abi võib abisaajalt tagasi nõuda.

Komisjon hoiatab Eestit, et ta teavitab huvitatud isikuid, avaldades käesoleva kirja ja selle sisu kokkuvõtte *Euroopa Liidu Teatajas*. Komisjon teavitab huvitatud isikuid ka nendes Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni riikides, kes on Euroopa Majanduspiirkonna lepingule alla kirjutanud, avaldades teatise *Euroopa Liidu Teataja* Euroopa Majanduspiirkonna kaasandes, ning teavitab ka Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni järelevalveametit, saates neile käesoleva kirja koopia. Kõiki kõnealuseid huvitatud isikuid kutsutakse üles esitama oma märkused ühe kuu jooksul pärast nimetatud teabe avaldamist.»

V

(Avvisi)

PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI

COMMISSIONE EUROPEA

INVITO A PRESENTARE PROPOSTE — EACEA/12/13

Programma «Gioventù in azione»

Azione 4.3 — Sostegno alla mobilità degli operatori giovanili

(2013/C 150/05)

1. **Obiettivo**

Il presente invito a presentare proposte si prefigge di sostenere la mobilità e gli scambi tra gli operatori giovanili allo scopo di promuovere l'acquisizione di nuove capacità e competenze per arricchire il loro profilo professionale nel settore della gioventù. Promuovendo esperienze di apprendimento transnazionale a lungo termine per gli operatori giovanili, questa azione sarà inoltre mirata a rafforzare le capacità delle strutture coinvolte nel progetto, che beneficeranno dell'esperienza e della nuova prospettiva apportata da un lavoratore giovanile proveniente da un ambiente diverso. Il presente invito agevolerà pertanto la creazione di reti tra le strutture giovanili in Europa e contribuirà a promuovere la priorità politica di sostenere, riconoscere e professionalizzare il lavoro nel campo della gioventù quale strumento politico trasversale in Europa.

Il presente invito fornisce sovvenzioni a progetti.

I suoi obiettivi sono:

— offrire agli operatori giovanili l'opportunità di sperimentare una diversa realtà lavorativa in un altro paese,

— acquisire una migliore comprensione della dimensione europea del lavoro nel settore giovanile,

— migliorare le competenze professionali, interculturali e linguistiche degli operatori giovanili,

— promuovere lo scambio di esperienze e di metodi per quanto riguarda il lavoro nel settore della gioventù e l'istruzione non formale in Europa,

— contribuire a creare partenariati più solidi e di migliore qualità tra le organizzazioni giovanili in tutta Europa,

— ottimizzare la qualità e il ruolo del lavoro nel settore giovanile in Europa.

Priorità

Sarà accordata la preferenza ai progetti che meglio rispecchiano le seguenti priorità:

i) priorità permanenti del programma «Gioventù in azione»:

— partecipazione dei giovani,

— diversità culturale,

— cittadinanza europea,

— coinvolgimento di giovani con minori opportunità;

ii) priorità annuali del programma «Gioventù in azione»:

— sensibilizzazione sui diritti relativi alla cittadinanza dell'UE,

— crescita inclusiva,

— creatività, spirito imprenditoriale e occupabilità,

— comportamenti sani.

2. **Candidati ammissibili**

Le proposte devono essere presentate da organizzazioni senza scopo di lucro. Tali organizzazioni possono essere:

— organizzazioni non governative (ONG),

— organismi attivi a livello europeo nel settore della gioventù (ENGO), che abbiano organizzazioni affiliate in almeno otto (8) paesi aderenti al programma «Gioventù in azione»,

— enti pubblici regionali o locali.

Ciò vale, allo stesso modo, per le organizzazioni candidate e per quelle partner.

Al momento della scadenza specificata per la presentazione delle proposte, i candidati devono avere sede legale da almeno due (2) anni in uno dei paesi aderenti al programma.

Tali paesi sono:

— gli Stati membri dell'Unione europea: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Repubblica ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Regno Unito e Ungheria ([1]),

— gli Stati dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA): Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera,

— i paesi candidati per i quali sia in atto una strategia di preadesione, conformemente ai principi generali nonché alle condizioni e modalità generali stabilite negli accordi quadro conclusi con questi paesi in vista della loro partecipazione ai programmi dell'UE: Croazia e Turchia.

I progetti devono essere basati su uno stretto rapporto di collaborazione tra due (2) partner di due (2) diversi paesi aderenti al programma, di cui almeno uno (1) di uno Stato membro dell'Unione europea, che agiscano rispettivamente come organizzazione d'invio degli operatori giovanili partecipanti al progetto e organizzazione ospitante degli stessi.

Uno dei due partner assume il ruolo di organizzazione di coordinamento e si rivolge all'Agenzia esecutiva per tutto il progetto a nome di entrambi.

Si noti che nell'ambito del presente invito non può essere presentata più di una proposta da parte del candidato.

3. **Azioni e partecipanti ammissibili**

Il progetto deve prevedere attività di natura non lucrativa correlate al settore della gioventù e dell'istruzione non formale.

I progetti devono iniziare tra il 1º gennaio 2014 e il 1º luglio 2014.

I progetti avranno una durata massima di 12 mesi. La mobilità avrà una durata minima di 2 mesi e una durata massima di 6 mesi.

([1]) Le persone provenienti da paesi o territori d'oltremare e, se del caso, le istituzioni pubbliche o private con sede in questi paesi sono ammissibili al programma «Gioventù in azione», in base alle regole del programma e alle norme in vigore nello Stato membro al quale sono legati. L'elenco di questi paesi e territori d'oltremare si trova nell'allegato 1A della decisione 2001/822/CE del Consiglio, del 27 novembre 2001, relativa all'associazione dei paesi e territori d'oltremare alla Comunità europea («decisione sulla associazione d'oltremare»), GU L 314 del 30.11.2001: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2001D0822:20011202:IT:PDF

I partecipanti alle proposte avanzate nell'ambito del presente invito devono essere operatori giovanili professionisti con sede legale in uno dei paesi aderenti al programma «Gioventù in azione». Sono ugualmente interessati i lavoratori subordinati retribuiti e coloro che lavorano come volontari con esperienza in organizzazioni non governative o in enti pubblici locali o regionali attivi nel campo della gioventù. Non è previsto un limite di età per i partecipanti.

Al fine di assicurare che i singoli partecipanti e le organizzazioni di invio e ospitanti traggano il massimo vantaggio dall'esperienza di mobilità e apprendimento, è richiesto un periodo minimo di due anni di esperienza professionale pertinente documentata nel campo del lavoro nel settore della gioventù.

Gli operatori giovanili devono avere un rapporto di cooperazione chiaro, regolare, strutturato e stabile con la loro organizzazione di invio e devono essere identificati nel modulo di candidatura.

I progetti sosterranno la mobilità individuale di un massimo di due (2) operatori giovanili. Quando sono interessati due operatori giovanili, il progetto deve basarsi sul principio di reciprocità, vale a dire deve essere previsto uno scambio reciproco di operatori giovanili tra le due organizzazioni partner, consentendo anche ai partner di assicurare la stabilità delle risorse umane.

Gli operatori giovanili impegnati come volontari devono dimostrare di avere un solido legame e un rapporto di cooperazione regolare, strutturato e di lungo termine con la loro organizzazione di invio.

Il presente invito non è rivolto a giovani volontari che lavorano occasionalmente in un'organizzazione per la gioventù o in un ente pubblico.

4. **Criteri di aggiudicazione**

Le candidature ammissibili saranno valutate sulla base dei criteri seguenti:

— pertinenza rispetto agli obiettivi e alle priorità del programma «Gioventù in azione» e dell'invito a presentare proposte (25 %),

— qualità del progetto e delle metodologie di lavoro impiegate (60 %),

— profilo dei promotori/partecipanti coinvolti nel progetto (15 %).

5. **Bilancio**

L'importo totale stanziato per il cofinanziamento dei progetti nell'ambito del presente invito è stimato in 755 000 EUR.

La sovvenzione massima sarà pari a 25 000 EUR.

L'Agenzia si riserva il diritto di non distribuire tutti i fondi disponibili.

6. **Termine ultimo per presentare le candidature**

Le candidature per la richiesta di sovvenzione devono essere compilate in una delle lingue ufficiali dell'UE, avvalendosi del modulo elettronico (e-Form) previsto a tale effetto.

Il modulo è disponibile al seguente indirizzo Internet:

http://eacea.ec.europa.eu/youth/index_en.htm

Il modulo elettronico per la presentazione della candidatura, debitamente compilato, deve essere inoltrato entro le ore 12:00 (mezzogiorno, ora di Bruxelles) del **10 settembre 2013**.

Deve essere inviata anche la versione cartacea della candidatura entro il **10 settembre 2013** all'indirizzo seguente:

Agenzia esecutiva per l'istruzione, gli audiovisivi e la cultura
Programma «Gioventù in azione» — EACEA/12/13
BOUR 4/29
Avenue du Bourget/Bourgetlaan 1
1140 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

— per posta (farà fede il timbro postale),

— per mezzo di una società di corriere espresso (in tal caso farà fede la data della ricezione da parte della società di corriere), allegando al modulo una copia della ricevuta originale con la data del deposito.

Non saranno accettate le candidature inviate via fax o per posta elettronica.

In presenza di incongruenze o discrepanze tra la versione elettronica e quella cartacea, prevale quella elettronica.

7. **Informazioni complementari**

Le candidature devono rispettare le disposizioni contenute nelle pertinenti linee guida (*Application Guidelines — Call for proposals* EACEA/12/13); devono essere presentate utilizzando il modulo elettronico predisposto allo scopo e contenere tutti gli allegati richiesti.

I suddetti documenti sono reperibili su Internet al seguente indirizzo:

http://eacea.ec.europa.eu/youth/index_en.htm

PROCEDIMENTI RELATIVI ALL'ATTUAZIONE DELLA POLITICA DELLA CONCORRENZA

COMMISSIONE EUROPEA

Notifica preventiva di una concentrazione

(Caso COMP/M.6935 — Argos/Sopetral)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2013/C 150/06)

1. In data 23 maggio 2013 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ([1]). Con tale operazione l'impresa Société par Actions Simplifiée Argos France Holding SAS (Francia), controllata da Argos Group Holding BV («Argos», Paesi Bassi), acquisisce, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento comunitario sulle concentrazioni, il controllo dell'insieme dell'impresa Société par Actions Simplifiée Sopetral SAS («Sopetral», Francia) mediante acquisto di quote. Sopetral detiene a sua volta il 100 % del capitale azionario dell'impresa Société par Actions Simplifiée Établissements Joseph Wallach SAS («Wallach», Francia).

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:

— Argos: bunkeraggio di combustibili per uso marittimo, stoccaggio e vendita all'ingrosso e al dettaglio di prodotti petroliferi, commercio internazionale di prodotti petroliferi alla rinfusa e loro derivati. Argos opera prevalentemente nel Benelux e in Germania e svolge attività sostanziali in Svizzera, in Francia e nel Regno Unito,

— Sopetral: holding che detiene tutte le azioni di Wallach,

— Wallach: vendita all'ingrosso di determinati prodotti petroliferi per uso terrestre, prevalentemente gasolio da riscaldamento e carburante diesel (compreso il diesel per fuoristrada) e di piccoli quantitativi di benzina nella Francia orientale (nord e sud).

3. A seguito di un esame preliminare, la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento comunitario sulle concentrazioni. Tuttavia, si riserva la decisione finale al riguardo.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni devono pervenire alla Commissione entro dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse alla Commissione per fax (+32 22964301), per e-mail all'indirizzo COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu o per posta, indicando il riferimento COMP/M.6935 — Argos/Sopetral, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza
Protocollo Concentrazioni
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

([1]) GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1 («il regolamento comunitario sulle concentrazioni»).

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2013 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 300 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 420 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	910 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	100 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, una edizione alla settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm

EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: http://europa.eu

Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT