

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

C 150



Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

Tom 56

29 maja 2013

Powiadomienie nr

Spis treści

Strona

II Komunikaty

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja Europejska

2013/C 150/01	Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji (Sprawa COMP/M.6886 – Lindengruppen/FAM/Höganäs) ⁽¹⁾	1
---------------	--	---

IV Informacje

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja Europejska

2013/C 150/02	Kursy walutowe euro	2
2013/C 150/03	Pomoc państwa – Estonia – Pomoc państwa SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) – Pomoc na ratowanie Estonian Air – Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ⁽¹⁾	3

PL

Cena:
3 EUR⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

2013/C 150/04	Pomoc państwa – Estonia – Pomoc państwa SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) – Pomoc na ratowanie Estonian Air – Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ⁽¹⁾ 14
---------------	---

V Ogłoszenia

POSTĘPOWANIA ADMINISTRACYJNE

Komisja Europejska

2013/C 150/05	Zaproszenie do składania wniosków – EACEA/12/13 – Program „Młodzież w działaniu” – Działanie 4.3 – Wsparcie na rzecz mobilności osób pracujących z młodzieżą..... 20
---------------	--

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

Komisja Europejska

2013/C 150/06	Zgłoszenie zamiaru koncentracji (Sprawa COMP/M.6935 – Argos/Sopetral) ⁽¹⁾ 24
---------------	---



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

II

(Komunikaty)

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Brak sprzeciwu wobec zgłoszonej koncentracji**(Sprawa COMP/M.6886 – Lindengruppen/FAM/Höganäs)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2013/C 150/01)

W dniu 17 maja 2013 r. Komisja podjęła decyzję o niewyrażaniu sprzeciwu wobec powyższej zgłoszonej koncentracji i uznaniu jej za zgodną ze wspólnym rynkiem. Decyzja ta została oparta na art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004. Pełny tekst decyzji dostępny jest wyłącznie w języku angielskim i zostanie podany do wiadomości publicznej po uprzednim usunięciu ewentualnych informacji stanowiących tajemnicę handlową. Tekst zostanie udostępniony:

- w dziale dotyczącym połączeń przedsiębiorstw na stronie internetowej Komisji poświęconej konkurencji: (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Powyższa strona została wyposażona w różne funkcje pomagające odnaleźć konkretną decyzję w sprawie połączenia, w tym indeksy wyszukiwania według nazwy przedsiębiorstwa, numeru sprawy, daty i sektora,
 - w formie elektronicznej na stronie internetowej EUR-Lex jako numerem dokumentu 32013M6886 Strona EUR-Lex zapewnia internetowy dostęp do europejskiego prawa. (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).
-

IV

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾

28 maja 2013 r.

(2013/C 150/02)

1 euro =

Waluta			Kurs wymiany		
Waluta			Kurs wymiany		
USD	Dolar amerykański	1,2938	AUD	Dolar australijski	1,3355
JPY	Jen	131,98	CAD	Dolar kanadyjski	1,3383
DKK	Korona duńska	7,4527	HKD	Dolar Hongkongu	10,0445
GBP	Funt szterling	0,85530	NZD	Dolar nowozelandzki	1,5927
SEK	Korona szwedzka	8,5874	SGD	Dolar singapurski	1,6360
CHF	Frank szwajcarski	1,2533	KRW	Won	1 457,39
ISK	Korona islandzka		ZAR	Rand	12,5693
NOK	Korona norweska	7,5530	CNY	Yuan renminbi	7,9200
BGN	Lew	1,9558	HRK	Kuna chorwacka	7,5593
CZK	Korona czeska	25,889	IDR	Rupia indonezyjska	12 679,69
HUF	Forint węgierski	285,85	MYR	Ringgit malezyjski	3,9350
LTL	Lit litewski	3,4528	PHP	Peso filipińskie	54,176
LVL	Łat łotewski	0,7012	RUB	Rubel rosyjski	40,5950
PLN	Złoty polski	4,1805	THB	Bat tajlandzki	38,840
RON	Lej rumuński	4,3258	BRL	Real	2,6568
TRY	Lir turecki	2,3912	MXN	Peso meksykańskie	16,1560
			INR	Rupia indyjska	72,4080

⁽¹⁾ Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez EBC.

POMOC PAŃSTWA – ESTONIA**Pomoc państwa SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) – Pomoc na ratowanie Estonian Air****Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)****(2013/C 150/03)**

Pismem z dnia 20 lutego 2013 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Estonię o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres, numer faksu lub adres e-mail:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

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

Otrzymane uwagi zostaną przekazane Estonii. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA**PROCEDURA**

W ramach kontaktów przedzgłoszeniowych w grudniu 2012 r. Estonia poinformowała Komisję o zamiarze udzielenia pomocy na ratowanie przedsiębiorstwa Estonian Air. W tym samym czasie Komisja dowiedziała się o zastrzykach kapitałowych na rzecz Estonian Air, które miały miejsce w przeszłości. Pomoc na ratowanie została formalnie zgłoszona dnia 20 grudnia 2012 r.

Pismem z dnia 10 stycznia 2013 r. Komisja poinformowała władze estońskie o tym, że sprawa została zarejestrowana jako pomoc niezgłoszona, ponieważ pierwsza transza pożyczki na ratowanie została wypłacona dnia 20 grudnia 2012 r. W tym samym piśmie Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje, które zostały przekazane przez Estonię w piśmie z dnia 21 stycznia 2013 r.

OPIS ŚRODKÓW, W ODNIESIENIU DO KTÓRYCH KOMISJA WSZCZYNA POSTĘPOWANIE

W 2009 r. linie lotnicze Estonian Air otrzymały 7,3 mln EUR w formie zastrzyku kapitałowego od swoich akcjonariuszy, proporcjonalnie do ich udziałów (środek 1). W tym czasie 34 % udziałów posiadała Estonia, 49 % SAS i 17 % lokalny bank inwestycyjny Cresco. Z rocznych sprawozdań finansowych Estonian Air za rok 2009 wynika, że zakup nowych udziałów pokryto z wkładów pieniężnych oraz z konwersji pożyczek udzielonych linii lotniczej, bez podawania szczegółowych informacji na temat tego, kto dokonał zastrzyku pieniężnego ani kto dokonał konwersji pożyczki na kapitał.

Również w 2009 r. Estonian Air sprzedały swój dział obsługi naziemnej za 2,3 mln EUR będącemu w 100 % własnością państwa przedsiębiorstwu Tallinn Airport bez przeprowadzenia otwartego, przejrzystego i bezwarunkowego przetargu lub ustalenia ceny sprzedaży na podstawie niezależnej wyceny (środek 2).

W 2010 r. Estonia dokonała na rzecz Estonian Air zastrzyku kapitałowego w wysokości 17,9 mln EUR, a jego akcjonariusz SAS dokonał konwersji pożyczki o wartości 2 mln EUR na kapitał (środek 3). W wyniku tych działań udział Estonii w tych liniach lotniczych wzrósł do 90 %, podczas gdy udział SAS zmniejszył się do 10 %.

W latach 2011–2012, w oparciu o plan operacyjny mający na celu znaczne wzmocnienie sieci przewoźnika, aby poprawić jego konkurencyjność, Estonia wniosła na jego rzecz dodatkowy kapitał w wysokości 30 mln EUR, a jej udział wzrósł do 97,34 %, natomiast udziały SAS zmniejszyły się do 2,66 % (środek 4). Ani SAS, ani żaden inny inwestor prywatny nie wzięli udziału w tej operacji wniesienia dodatkowego kapitału.

Ponieważ wyniki finansowe Estonian Air w pierwszym półroczu 2012 r. były poniżej oczekiwań, jasne stało się dla Estonii, że strategia planu operacyjnego z 2011 r. zakończyła się niepowodzeniem. W związku z tym zarząd zdecydował się na zmianę modelu biznesowego linii lotniczych oraz na rozpoczęcie procesu konsolidacji. W związku z tym Estonia powiadomiła o pożyczce w wysokości 8,3 mln EUR oprocentowanej na poziomie 15 % na ratowanie linii lotniczych Estonian Air (środek 5). Dwie pierwsze transze pożyczki na ratowanie zostały wypłacone liniom lotniczym w grudniu 2012 r. i styczniu 2013 r.

OCENA ŚRODKÓW POMOCY

Estonian Air od 2006 r. przynosi znaczne straty. Co najmniej od 2009 r. nie można wykluczyć, że Estonian Air kwalifikuje się jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji w rozumieniu wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw („wytycznych”) ⁽¹⁾.

W odniesieniu do zastrzyku kapitału w 2009 r. (środek 1), pomimo iż akcjonariusze działali równocześnie i proporcjonalnie do swoich udziałów, Komisja ma wątpliwości, czy zastrzyk kapitałowy został zrealizowany na zasadach równorzędności z uwagi na odmienny charakter wkładów (zwiększenie nowych środków pieniężnych a konwersja długu), jak również pogorszenie się sytuacji finansowej Estonian Air w tym czasie. W związku z tym na obecnym etapie Komisja nie może wykluczyć pomocy państwa w 2009 r. w formie zastrzyku kapitałowego, który co do zasady należy oceniać w świetle wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw.

Jeżeli chodzi o sprzedaż działu obsługi naziemnej przedsiębiorstwu Tallinn Airport będącemu własnością państwa (środek 2), na obecnym etapie Komisja nie może wykluczyć istnienia pomocy państwa, ponieważ transakcja nie została przeprowadzona w drodze otwartego, przejrzystego i bezwarunkowego przetargu, a cena nie została ustalona na podstawie niezależnej wyceny. Wydaje się, że cena została ustalona na podstawie wartości księgowej przedsiębiorstwa po dostosowaniach, które uzgodniono podczas negocjacji między przedsiębiorstwem Tallinn Airport i liniami lotniczymi Estonian Air. Podobnie jak w przypadku środka 1, pomoc państwa związana ze środkiem 2 musiałaby w zasadzie zostać oceniona w świetle wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw.

Komisja ma również wątpliwości, czy podwyższenie kapitału w 2010 r. (środek 3) spełniłoby test prywatnego inwestora. Ponadto podwyższenie kapitału nie zostało przeprowadzone na zasadach równorzędności. Biorąc pod uwagę fakt, że prywatny akcjonariusz Cresco odmówił udziału w operacji wniesienia dodatkowego kapitału i wolał przestać być akcjonariuszem oraz że podwyższenie kapitału zostało przeprowadzone przez Estonię w celu uzyskania kontroli nad spółką,

aby zapewnić bezpośrednie połączenia lotnicze z lotniskiem Tallinn, nie można wykluczyć istnienia pomocy państwa. Należałoby również ocenić zgodność tych działań z rynkiem wewnętrznym w świetle wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw.

W kwestii zastrzyku kapitałowego w latach 2011–2012 (środek 4) Komisja ma wątpliwości, czy plan operacyjny, który miał na celu zwiększenie możliwości przedsiębiorstwa w czasie, gdy europejska branża lotnicza znajdowała się pod znaczną presją, był wiarygodny i czy proponowana strategia nie była zbyt ryzykowna, co mogłoby zniechęcić ostrożnego inwestora prywatnego do inwestowania w to przedsiębiorstwo. Ponadto mając na uwadze fakt, że zastrzyk kapitałowy miał miejsce bez udziału inwestorów prywatnych (akcjonariusz prywatny SAS w nim nie uczestniczył, a bank prywatny, który początkowo był skłonny do udziału, ostatecznie zmienił zdanie), nie można automatycznie wykluczyć istnienia pomocy państwa. Wydaje się, że środek ten należy oceniać w świetle wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw. Na obecnym etapie Komisja jest jednak zdania, że środek ten może pociągać za sobą niezgodną ze wspólnym rynkiem pomoc państwa.

Odnosnie do zgłoszonej pożyczki na ratowanie przedsiębiorstwa (środek 5), obecność pomocy państwa jest niepodważalna. Jeżeli chodzi o zgodność z przepisami, pomimo iż większość kryteriów związanych z pomocą na ratowanie wydaje się być spełniona, Komisja uważa, że zasada „pierwszy i ostatni raz” może nie być spełniona, biorąc pod uwagę fakt, że na obecnym etapie Komisja nie może wykluczyć, że środki przyznane Estonian Air między 2009 r. a 2012 r. (środki 1–4 powyżej) stanowią bezprawną pomoc na ratowanie lub restrukturyzację.

W związku z powyższym Komisja podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do środków 1 do 5 powyżej.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 wszelka bezprawnie przyznana pomoc może podlegać windykacji od jej beneficjenta.

⁽¹⁾ Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2).

TEKST PISMA

„Komisjon soovib Eesti riigile teatada, et olles tutvunud Eesti ametiasutuste poolt eespool viidatud meetmete kohta esitatud teabega, on ta otsustanud alkatada 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 ilmnas, 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 tütaretevõtja, AS Estonian Air Regional, kes teostab koostöös Estonian Airiga kommertslenude 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 riigiettevõtteks 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 investeerimispanka 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 äriplaanal, mis pakkus võimalust investeerida kasvavas ja kasumlikku äriühingusse (edaspidi „2010. aasta äriplaan“).

(16) Kapitali kasutati väidetavalt [...].

(17) Cresco Investeerimispank, kellele kuulus alates Estonian Airi erastamisest 1996. aastal 17 % lennuettevõtja aktsiast, [...] keeldus lennuettevõtjale täiendava kapitalisüsti tegemisest ja otsustas pigem aktsiast 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 sõmlennujaamade süsteem (lennuliinide võrgustik) on atraktiivne reisijatele ja võimaldab paindlikkust liikluse ümbersuunamisel sõmlennujaamade kaudu, et vähendada hooajalisuse või nõudluse järsu muutumise mõju. Lisaks sellele oldi arvamisel, et tänu sõmlennujaamade suurusele on võimalik alandada istekoha maksumust, kasutades suuremaid lennukuid. 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 töötas 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 kehvide 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 töid 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 sõmlennujaamaks. 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 ääriiigis 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-valjakolm-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 arvamus 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 otsele 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 põhimõtte).
- (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 puhaväärtus.
- (40) Komisjon märgib kõigepealt, et Estonian Air on alates 2006. aastast pidevalt registreerinud märkimisväärselt 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 suurenemine 2009. ja 2010. aastal tulenes kapitali suurenemisest 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 euron. 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 tähendab, et lennuettevõtja oleks laenulepingu kohased kohustused [...] ees täitmata jätanud. Samuti

lõpetas Estonian Air 2011. aasta novembris maksed mõnele suuremale teenuseosutajale ning kuu lõpuks ei olnud käibekapitali 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 jätanud. 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 riigiabisuunide punkti 10 alapunkti 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 riigiabisuunide punkti 10 alapunkti c alusel.

- (46) Eespool öeldust lähtuvalt on komisjon praeguses uurimisjärgus seisukohal, et riigiabisuunide 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 riigiabisuunide 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 Investeerimispanka panus 17 % (1,24 miljonit eurot).
- (48) Seetõttu võib praeguses uurimisjärgus kättesaadava vähesese 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 kapitalisüsti 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 õhustranspordi 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 arvamisel, 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 kapitalisüstit (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 äriplaani kujutas endast võimalust investeerida kasvavas 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 kapitalisüstit 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 ettevõtte.

(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 lennuettevõtjate kasumimarginaalid, kuna nafta- ja kütusehinnad tõusid. 2012. aastaks prognoosis IATA, et Euroopa lennuettevõtjate satub surve alla majandussurutise tõttu, mis tuleneb valitsuste suutmatusest tulla toime eurosooni 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 lennutranspordituru 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 äriplan 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 otseleenuühenduse loomist Euroopa kõigi olulisemate ärikeskustega ning Tallinna lennujaama muutmist Aasia ja Euroopa vaheliste lendude sõlmleenujaamaks.

(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 järeltusi 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 käsitlevad seda meedet riigiabinä.
- 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 lennutegevõttjal oli tavalisi märke raskustes olevast äriühingust, nagu vähenenud käive, vähemalt 2012. aasta juunis, ning seetõttu vastas päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 11 sätestatud kriteeriumidele. Ametiasutused on ka arvamisel, 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 valemiga 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 kapi-

talisisi puhul (3. meede), 2011. ja 2012. aasta kapitalisisi 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."

POMOC PAŃSTWA – ESTONIA**Pomoc państwa SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) – Pomoc na ratowanie Estonian Air****Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)****(2013/C 150/04)**

Pismem z dnia 16 kwietnia 2013 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Estonię o swojej decyzji w sprawie rozszerzenia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja rozszerza postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

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

Otrzymane uwagi zostaną przekazane Estonii. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

TEKST STRESZCZENIA**PROCEDURA**

Dnia 20 lutego 2013 r. Komisja podjęła decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego w sprawie pożyczki na ratowanie przedsiębiorstwa w wysokości 8,3 mln EUR przyznanej Estonian Air i kilku innych środków przyznanych w przeszłości. W piśmie z dnia 4 marca 2013 r. władze estońskie poinformowały Komisję o decyzji estońskiego rządu o zwiększeniu pożyczki na ratowanie przedsiębiorstwa.

OPIS ŚRODKÓW, W ODNIESIENIU DO KTÓRYCH KOMISJA ROZSZERZA POSTĘPOWANIE

Estoński rząd dnia 28 lutego 2013 r. podjął decyzję o zwiększeniu pożyczki na ratowanie przedsiębiorstwa przyznanej Estonian Air o 28,7 mln EUR („nowy środek”). 16,6 mln EUR z tej kwoty zostało przyznane wspomnianym liniom lotniczym dnia 5 marca 2013 r. po podpisaniu zmian w poprzedniej umowie pożyczki, zaś pozostałe 12,1 mln EUR zostanie przekazane Estonian Air w terminie późniejszym. Z dostępnych informacji wynika, że warunki, na jakich został przyznany nowy środek, pozostają niezmiennione w stosunku do warunków pierwotnie zgłoszonej pożyczki, tj. pożyczka musi zostać zwrócona najpóźniej do dnia 20 czerwca 2013 r. i zostaną od niej naliczone odsetki w wysokości 15 % w skali roku. Znaczna część nowego środka ma umożliwić Estonian Air wdrożenie pewnych aspektów proponowanej restrukturyzacji w celu zmniejszenia zatrudnienia w przedsiębiorstwie i natychmiastowego zminimalizowania strat.

OCENA ŚRODKÓW POMOCY

Estonian Air od 2006 r. przynosi znaczne straty. Co najmniej od 2009 r. nie można wykluczyć, że Estonian Air kwalifikuje

się jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji w rozumieniu wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw ⁽¹⁾ („wytycznych”).

Istnienie pomocy państwa w odniesieniu do nowego środka jest bezsporne. W kwestii zgodności z wytycznymi Komisja uznaje, że istnieje możliwość, iż nie została zastosowana zasada „pierwszy i ostatni raz”, o której mowa w pkt 25 lit. e) i pkt 73 wytycznych. W decyzji z dnia 20 lutego 2013 r. Komisja zakwestionowała już zgodność z wytycznymi niektórych środków pomocy przyznanych przez Estonię Estonian Air w latach 2009–2012, a mianowicie trzech zastrzyków kapitałowych z 2009 r., 2010 r. i 2011/2012 r. oraz sprzedaży w 2009 r. działu obsługi naziemnej lotniska w Tallinie, które stanowi własność państwa. Ponieważ Komisja nie może wykluczyć, że środki przyznane Estonian Air w latach 2009–2012 są formą pomocy na ratowanie lub restrukturyzację niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym, nie może ona także wykluczyć, że w odniesieniu do nowego środka nie została zastosowana zasada „pierwszy i ostatni raz”.

Ponadto Komisja ma wątpliwości, czy kwota 28,7 mln EUR obejmuje pomoc na pilne środki strukturalne w rozumieniu pkt 16 i 25 lit. d) wytycznych, jak utrzymują estońskie władze. Komisja podkreśla, że informacje dostarczone w tej sprawie przez Estonię są niewystarczające, aby stwierdzić, czy rzeczywiście są to środki strukturalne, a jeśli tak, określić powody, dla których konieczne jest ich bezzwłoczne zastosowanie.

⁽¹⁾ Wytyczne wspólnotowe dotyczące pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw (Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2).

W związku z powyższym Komisja podjęła decyzję o rozszerzeniu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do nowego środka.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 można wystąpić do beneficjenta o zwrot wszelkiej bezprawnie przyznanej pomocy.

TEKST PISMA

„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 kapitalisüstitist. 4. detsembril 2012 toimus kohtumine Eesti ametiasutuste esindajatega.
- (2) Pärast teate esitamisele eelnenud kontakte teatas Eesti komisjonile SANI-süsteemis koostatud 20. detsembri 2012. aasta teatise 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 riigiettevõtteks pärast Eesti iseseisvumist 1991. aastal Vene lennuettevõtja Aeroflot osakonna baasil. Pärast erastamispuüdlusi 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 kapitalisüstit 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 [...] (*). Esialgsed 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 (hinanguliselt [...] 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 päästmise 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 otseleendu pakkuv lennuettevõtja. Nimetatud liinidel ei mõjuta abi lennuettevõtja konkurente. Seepärast jäeldab Eesti, et siseturu tasandil ei teki märkimisväärselt 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 päästmiseabi 28,7 miljoni euro võrra 28. veebruaril 2013, st kaks kuud pärast seda, kui päästmiseabi 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 streigihävardust käsitlevate meedias esitatud spekulatsioonide tõttu⁽²⁾. Lisaks tunnistavad Eesti ametiasutused, et pärast päästmiseabi 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 meetet: 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.

(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.

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

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

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ADMINISTRACYJNE

KOMISJA EUROPEJSKA

ZAPROSZENIE DO SKŁADANIA WNIOSKÓW – EACEA/12/13

Program „Młodzież w działaniu”

Działanie 4.3 – Wsparcie na rzecz mobilności osób pracujących z młodzieżą

(2013/C 150/05)

1. Cel

Celem niniejszego zaproszenia do składania wniosków jest wsparcie mobilności i wymiany osób pracujących z młodzieżą w celu promowania nabywania nowych umiejętności i kompetencji, aby wzbogacić ich profil jako osób pracujących z młodzieżą. Działanie to nie tylko promuje wśród osób pracujących z młodzieżą długoterminowe doświadczenia z zakresu transnarodowego uczenia się, ale również ma wzmocnić potencjał organizacji zaangażowanych w projekt, które będą korzystały z tego doświadczenia i nowej perspektywy, jaką wniosą osoby pracujące z młodzieżą z innego środowiska. Jednocześnie niniejsze zaproszenie pobudzi tworzenie sieci kontaktów wśród organizacji młodzieżowych w Europie i przyczyni się do realizacji priorytetowego założenia politycznego, jakim jest wspieranie, uznanie i profesjonalizacja pracy z młodzieżą jako przekrojowego narzędzia politycznego w Europie.

W ramach niniejszego zaproszenia przewidziane są dotacje na projekty.

Cele zaproszenia do składania wniosków są następujące:

- dać szansę osobom pracującym z młodzieżą doświadczenia innej rzeczywistości na polu zawodowym, w innym kraju,
- umożliwić lepsze zrozumienie europejskiego wymiaru pracy z młodzieżą,
- zwiększyć kompetencje zawodowe, międzykulturowe i językowe osób pracujących z młodzieżą,
- promować wymianę doświadczeń i podejść do pracy z młodzieżą oraz edukacji pozaformalnej w Europie,
- przyczynić się do tworzenia silniejszych, wyższej jakości partnerstw pomiędzy organizacjami młodzieżowymi w całej Europie,
- wzmocnić jakość i rolę pracy z młodzieżą w Europie.

Priorytety

Pierwszeństwo będą miały projekty, które najlepiej odzwierciedlają następujące priorytety:

(i) stałe założenia priorytetowe programu „Młodzież w działaniu”:

- udział młodzieży,
- różnorodność kulturowa,
- obywatelstwo europejskie,

- włączenie mniej uprzywilejowanej młodzieży;
- (ii) roczne założenia priorytetowe programu „Młodzież w działaniu”:
 - podnoszenie świadomości o prawach związanych z obywatelstwem unijnym,
 - wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu,
 - kreatywność, przedsiębiorczość i zdolność do zatrudnienia,
 - zdrowy tryb życia.

2. Kwalifikujący się wnioskodawcy

Wnioski składają organizacje nienastawione na zysk. Mogą nimi być:

- organizacje pozarządowe (NGO),
- organizacje prowadzące działalność w dziedzinie pracy z młodzieżą na szczeblu europejskim (ENGO), skupiające organizacje członkowskie z co najmniej ośmiu (8) państw programu „Młodzież w działaniu”,
- organy publiczne na szczeblu regionalnym lub lokalnym.

Dotyczy to zarówno kandydatów, jak i partnerów.

Kandydaci muszą – w wyznaczonym terminie składania wniosków – co najmniej od dwóch (2) lat posiadać oficjalną siedzibę w jednym z państw uczestniczących w programie.

Państwa uczestniczące w programie:

- państwa członkowskie Unii Europejskiej: Austria, Belgia, Bułgaria, Cypr, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Niemcy, Polska, Portugalia, Republika Czeska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo ⁽¹⁾,
- następujące państwa członkowskie Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA): Islandia, Liechtenstein, Norwegia i Szwajcaria,
- kraje kandydujące będące beneficjentami strategii przedakcesyjnej, zgodnie z ogólnymi zasadami oraz ogólnymi warunkami i ustaleniami określonymi w umowach ramowych zawartych z tymi krajami w celu ich uczestnictwa w programach UE: Chorwacja i Turcja.

Projekty powinny być oparte na silnym partnerstwie pomiędzy dwoma (2) partnerami z dwóch (2) różnych państw programu, w tym co najmniej jednym (1) z państwa członkowskiego UE, działającymi odpowiednio jako organizacja wysyłająca i organizacja przyjmująca osobę lub osoby pracujące z młodzieżą zaangażowane w projekt.

Jeden z dwóch partnerów pełni rolę organizacji koordynującej i zwraca się do Agencji Wykonawczej w sprawie całego projektu w imieniu obu partnerów.

Należy zwrócić uwagę, że każdy wnioskodawca może złożyć tylko jeden wniosek w ramach niniejszego zaproszenia do składania wniosków.

3. Kwalifikujące się działania i uczestnicy

Projekt musi obejmować działania nienastawione na zysk oraz dotyczyć problematyki młodzieży i edukacji pozaformalnej.

Rozpoczęcie projektów musi nastąpić w okresie od dnia 1 stycznia 2014 r. do dnia 1 lipca 2014 r.

Czas trwania projektów wynosi maksymalnie 12 miesięcy. Czas trwania mobilności wynosi minimalnie 2 miesiące i maksymalnie 6 miesięcy.

⁽¹⁾ Osoby pochodzące z krajów i terytoriów zamorskich oraz, w stosownych przypadkach, instytucje publiczne lub prywatne mające tam siedzibę kwalifikują się do udziału w programie „Młodzież w działaniu” według zasad określonych w programie i ustaleń obowiązujących państwo członkowskie, z którym są związane. Wykaz krajów i terytoriów zamorskich znajduje się w załączniku IA do decyzji Rady 2001/822/WE z dnia 27 listopada 2001 r. w sprawie stowarzyszenia krajów i terytoriów zamorskich ze Wspólnotą Europejską („decyzja o stowarzyszeniu zamorskim”), Dz.U. L 314 z 30.11.2001: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2001D0822:20011202:PL:PDF>

Uczestnicy we wnioskach złożonych w ramach niniejszego zaproszenia muszą być osobami zajmującymi się zawodowo pracą z młodzieżą, przebywającymi legalnie w jednym z państw programu „Młodzież w działaniu”. Dotyczy to zarówno opłacanych pracowników, jak i osób pracujących jako wolontariusze w organizacjach pozarządowych lub lokalnych/regionalnych organach publicznych działających w dziedzinie pracy z młodzieżą. Nie ma granicy wiekowej dla uczestników.

Aby zapewnić maksymalne korzyści z doświadczenia mobilności w celach edukacyjnych zarówno dla indywidualnego(-ych) uczestnika(-ów), jak i ich organizacji wysyłających i przyjmujących, wymagane są co najmniej dwa lata właściwego i udokumentowanego doświadczenia zawodowego w dziedzinie pracy z młodzieżą.

Osoby pracujące z młodzieżą muszą charakteryzować się regularną, zorganizowaną i stabilną współpracą ze swoją organizacją wysyłającą. Muszą być wymienione w formularzu wniosku.

Projekty będą wspierać indywidualną mobilność do dwóch (2) osób pracujących z młodzieżą. W przypadku zaangażowania dwóch osób pracujących z młodzieżą, projekt musi być oparty na zasadzie wzajemności, tzn. powinna istnieć wzajemna wymiana osób pracujących z młodzieżą pomiędzy dwoma partnerami. Pozwoli to również partnerom zachować stabilność swoich zasobów ludzkich.

Osoby pracujące z młodzieżą na zasadzie wolontariatu powinny dostarczyć potwierdzenie, że są silnie związane ze swoją organizacją wysyłającą i nawiązały z nią regularną, zorganizowaną i długoterminową współpracę.

Niniejszy wniosek nie jest skierowany do młodych wolontariuszy sporadycznie pracujących w organizacji młodzieżowej lub organie publicznym.

4. Kryteria przyznawania dotacji

Kwalifikujące się wnioski zostaną ocenione w oparciu o następujące kryteria:

- istotność projektu w odniesieniu do celów i założeń priorytetowych programu „Młodzież w działaniu” i zaproszenia do składania wniosków (25 %),
- jakość projektu i ujętych w nim metod pracy (60 %),
- profil promotorów/uczestników zaangażowanych w projekt (15 %).

5. Budżet

Całkowity budżet przyznany na współfinansowanie projektów w ramach niniejszego zaproszenia do składania wniosków szacuje się na 755 000 EUR.

Maksymalna dotacja nie może przekroczyć 25 000 EUR.

Agencja zastrzega sobie prawo do nieprzyznania wszystkich dostępnych funduszy.

6. Termin składania wniosków

Wnioski o dotację należy przygotować w jednym z języków urzędowych UE, z wykorzystaniem formularza elektronicznego przeznaczonego do tego celu.

Formularze dostępne są w Internecie pod następującym adresem:

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

Należy wypełniony formularz elektroniczny należy złożyć do godziny 12.00 (południe, czas brukselski) **dnia 10 września 2013 r.**

Papierową wersję wniosku również należy przesłać najpóźniej do **dnia 10 września 2013 r.** na następujący adres:

Education, Audiovisual and Culture Executive Agency
Youth in Action Programme — EACEA/12/13
BOUR 4/29
Avenue du Bourget/Bourgetlaan 1
1140 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

- pocztą (decyduje data stempla pocztowego),
- przesyłką kurierską (decyduje data odebrania przesyłki przez firmę kurierską, uznawana za dowód wysłania (do formularza należy dołączyć kopię potwierdzenia nadania)).

Wnioski wysłane faksem lub pocztą elektroniczną nie będą przyjmowane.

W przypadku niezgodności lub rozbieżności między wersją elektroniczną i wersją papierową wersja elektroniczna jest uważana za rozstrzygającą.

7. Informacje dodatkowe

Wnioski muszą odpowiadać warunkom zawartym we wskazówkach dotyczących składania wniosków – Zaproszenie do składania wniosków EACEA/12/13 – oraz być złożone na formularzu elektronicznym przeznaczonym do tego celu i zawierać stosowne załączniki.

Powyższe dokumenty można znaleźć w Internecie pod następującym adresem:

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

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

Zgłoszenie zamiaru koncentracji
(Sprawa COMP/M.6935 – Argos/Sopetral)
(Tekst mający znaczenie dla EOG)
(2013/C 150/06)

1. W dniu 23 maja 2013 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 ⁽¹⁾, Komisja otrzymała zgłoszenie planowanej koncentracji, w wyniku której przedsiębiorstwo Société par Actions Simplifiée Argos France Holding SAS (Francja), kontrolowane przez Argos Group Holding BV („Argos”, Niderlandy), przejmie, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, kontrolę nad całym przedsiębiorstwem Société par Actions Simplifiée Sopetral SAS („Sopetral”, Francja), w drodze zakupu udziałów/akcji. Z kolei przedsiębiorstwo Sopetral posiada 100 % kapitału podstawowego w przedsiębiorstwie Société par Actions Simplifiée Établissements Joseph Wallach SAS („Wallach”, Francja).

2. Przedmiotem działalności gospodarczej przedsiębiorstw biorących udział w koncentracji jest:
- w przypadku Argos: bunkrowanie paliw żeglugowych, magazynowanie produktów naftowych, sprzedaż hurtowa produktów naftowych, sprzedaż detaliczna produktów naftowych i międzynarodowy handel produktami naftowymi i produktami pochodnymi luzem. Argos prowadzi działalność przede wszystkim w państwach Beneluksu i w Niemczech, w dużym zakresie działa również na terenie Szwajcarii, Francji oraz Zjednoczonego Królestwa,
 - w przypadku Sopetral: przede wszystkim jednostka holdingowa, która posiada wszystkie udziały w Wallach,
 - w przypadku Wallach: sprzedaż hurtowa produktów naftowych na potrzeby wykorzystania w terenie, zwłaszcza oleju opałowego i oleju napędowego (w tym oleju napędowego do samochodów terenowych), jak również niewielkich ilości benzyny we wschodniej części Francji (na północy i południu).
3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, że zgłoszona koncentracja może wchodzić w zakres rozporządzenia WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw. Jednocześnie Komisja zastrzega sobie prawo do podjęcia ostatecznej decyzji w tej kwestii.
4. Komisja zwraca się do zainteresowanych osób trzecich o zgłaszanie ewentualnych uwag na temat planowanej koncentracji.

Komisja musi otrzymać takie uwagi w nieprzekraczalnym terminie dziesięciu dni od daty niniejszej publikacji. Można je przysłać do Komisji faksem (+32 22964301), pocztą elektroniczną na adres: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/M.6935 – Argos/Sopetral, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1 („rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”).

CENY PRENUMERATY w 2013 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 300 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 420 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	910 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL