

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/1091

ze dne 9. července 2014

o opatřeních SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP), která provedlo Lotyšsko ve prospěch podniku A/S Air Baltic Corporation (airBaltic)

(oznámeno pod číslem C(2014) 4552)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské Unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) uvedené dohody,

s ohledem na rozhodnutí Komise zahájit v souvislosti s podporou SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP) řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie ⁽¹⁾,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1. PŘEDBĚŽNÉ OZNÁMENÍ – PODPORA SA.33799 (2011/PN)

- (1) Oznámením SANI č. 6332 ze dne 18. října 2011, které bylo zaevidováno dne 20. října 2011, oznámilo Lotyšsko Komisi předběžně úvěr ve výši 16 milionů LVL (22,65 milionu EUR) ⁽²⁾ ve prospěch leteckého dopravce A/S Air Baltic Corporation (dále jen „airBaltic“ nebo „podnik“). Lotyšské orgány zastávaly názor, že úvěr nepředstavuje státní podporu, z důvodu právní jistoty a transparentnosti jej však oznámily. Toto předběžné oznámení bylo zaevidováno pod č. jedn. SA.33799 (2011/PN).
- (2) Dne 27. října 2011 se uskutečnila schůzka s lotyšskými orgány a jejich poradci, načež lotyšské orgány poskytly dopisem ze dne 7. listopadu 2011 doplňkové informace. Komise si vyžádala další informace e-maily ze dne 16. listopadu 2011, 17. listopadu 2011, 1. prosince 2011 a 9. prosince 2011, na něž lotyšské orgány odpověděly e-maily ze dne 16. listopadu 2011, 22. listopadu 2011, 7. prosince 2011 a 13. prosince 2011.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 69, 8.3.2013, s. 40.

⁽²⁾ Směnný kurz 1 EUR = 0,7063 LVL. Průměrný směnný kurz pro rok 2011 zveřejněný Evropskou centrální bankou, k dispozici na adrese <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>

- (3) Dne 4. ledna 2012 poskytlo Lotyšsko další informace a oznámilo, že úvěr ve výši 16 milionů LVL (uvedený v 1. bodě odůvodnění) byl podniku poskytnut již dne 21. října 2011 bez předchozího schválení Komisí. Dne 13. prosince 2011 se navíc lotyšský stát rozhodl navýšit kapitál podniku a dne 14. prosince 2011 poskytl podniku airBaltic druhý úvěr.
- (4) Vzhledem ke skutečnosti, že opatření již bylo ve prospěch podniku airBaltic provedeno, a s ohledem na stížnost, která byla obdržena dne 9. ledna 2012 (viz oddíl 1.2), vzaly lotyšské orgány předběžné oznámení e-mailem ze dne 21. února 2012 zpět. Věc týkající se státní podpory SA.33799 (2011/PN) byla správně uzavřena dne 27. února 2012.

1.2. STÍŽNOSTI – SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP)

- (5) Dne 9. ledna 2012 obdržela Komise stížnost od soukromého podniku SIA Baltijas aviācijas sistēmas (dále jen „BAS“ nebo „stěžovatel“), bývalého akcionáře podniku airBaltic, ohledně řady opatření, která ve prospěch podniku airBaltic údajně provedl lotyšský stát.
- (6) Dopisem ze dne 23. ledna 2012 zaslala Komise stížnost Lotyšsku, aby se k ní vyjádřilo, a Lotyšsko odpovědělo dne 13. března 2012. Dopisem ze dne 14. května 2012 si Komise vyžádala od Lotyšska další informace, které Lotyšsko poskytlo dne 16. července 2012.
- (7) Dopisem ze dne 18. července 2012, který byl zaevidován dne 20. července 2012, obdržela Komise novou stížnost, kterou podala bývalá členka představenstva podniku BAS Inga Piterniece a která se týkala dodatečného opatření, jež ve prospěch podniku airBaltic údajně provedl lotyšský stát. E-mailem ze dne 24. července 2012 zaslala Komise novou stížnost Lotyšsku, které odpovědělo dne 22. srpna a 4. září 2012.
- (8) Dne 5. července a 17. srpna 2012 se uskutečnily schůzky s lotyšskými orgány, jejich poradci a zástupci podniku airBaltic.
- (9) Dopisem ze dne 20. listopadu 2012 Komise Lotyšsku sdělila, že se s ohledem na podporu rozhodla zahájit řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“). Lotyšsko své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení podalo dopisem ze dne 23. ledna 2013. Komise si od Lotyšska vyžádala další informace dopisem ze dne 6. března 2013, na něž Lotyšsko odpovědělo dne 8. dubna 2013. Dne 25. června 2013 se uskutečnila schůzka s lotyšskými orgány, načež Lotyšsko poskytlo dne 14. srpna, 18. září, 9. a 25. října 2013 doplňkové informace. Další schůzky s lotyšskými orgány a jejich právními zástupci se konaly dne 22. října a 22. listopadu 2013 a 10. ledna 2014. Další informace poskytlo Lotyšsko dne 7. a 8. listopadu, 2., 13. a 20. prosince 2013 a 28. a 31. ledna, 28. února, 24. a 26. března, 9. dubna a 16. května 2014.
- (10) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo dne 8. března 2013 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽³⁾. Komise zúčastněné strany vyzvala, aby se k opatřením vyjádřily.
- (11) Komise obdržela připomínky od společnosti Ryanair, od podniku airBaltic a rovněž od tří fyzických osob jménem věřitelů podniku airBaltic (FLS, AB Jet a Eurobalt Junipro). Komise tyto připomínky předala Lotyšsku, které mělo možnost se k nim vyjádřit; připomínky Lotyšska byly obdrženy dopisem ze dne 27. května 2013.
- (12) Dopisem ze dne 4. července 2014 souhlasilo Lotyšsko s tím, že se vzdá práva, které mu přiznává článek 342 Smlouvy ve spojení s článkem 3 nařízení ES č. 1/1958, a že toto rozhodnutí bude přijato a oznámeno v angličtině.

2. LOTYŠSKÝ TRH LETECKÉ DOPRAVY

- (13) Trh letecké dopravy v Lotyšsku se od přistoupení Lotyšska k EU rychle rozšiřoval. Od roku 2003 do roku 2007 dosáhl roční průměrný růst počtu cestujících na mezinárodním letišti v Rize (včetně cestujících na přímých letech a tranzitních cestujících) 47 %, a to přibližně ze 700 000 cestujících v roce 2003 na 3,2 milionu v roce 2007. K růstu trhu přispěl vstup nízkonákladových dopravců, zejména společnosti Ryanair, jelikož otevřením nových tras vznikla značná nová poptávka.

⁽³⁾ Viz pozn. pod čarou č. 1.

- (14) Hospodářský růst v Lotyšsku i lotyšský trh letecké dopravy vážně zasáhla světová hospodářská krize v letech 2008–2009. V důsledku krize se počet cestujících na přímých letech v Lotyšsku snížil z 3,2 milionu v roce 2008 na 2,7 milionu v roce 2009, ačkoli celkový počet cestujících díky tranzitním cestujícím i nadále rostl.
- (15) Od roku 2010 se růst celkového trhu obnovil a roční růst dosáhl v průměru 12 %. Zatímco trh pro cestující na přímých letech rostl v průměru o 9 % ročně, růst trhu pro tranzitní cestující dosáhl 18 % ročně. Očekává se, že mezi roky 2012 a 2015 lotyšský trh letecké dopravy dále poroste s ročním tempem růstu ve výši 7 %.
- (16) Mezinárodní letiště v Rize zaujímá v Pobaltí přední místo. V roce 2011 cestovalo do/z Rigy přibližně 5,1 milionu cestujících v porovnání s 1,9 milionu cestujících do/z Tallinnu a 1,7 milionu cestujících do/z Vilniusu. V roce 2011 přepravil podnik airBaltic 66 % cestujících letících přes Rigu, zatímco společnost Ryanair, druhý největší letecký dopravce a hlavní konkurent podniku airBaltic, přepravila 20 % cestujících. Lety z/do Rigy zajišťuje dalších patnáct společností (poskytovatelů služeb v plném rozsahu a nízkonákladových dopravců), na něž připadá 14 % všech cestujících ⁽⁴⁾.

3. PŘÍJEMCE

- (17) Podnik airBaltic byl založen v roce 1995 jako společný podnik společnosti Scandinavian Airlines SAS a lotyšského státu. V lednu 2009 prodala společnost SAS celý svůj podíl v podniku airBaltic (47,2 %) podniku BAS.
- (18) Z informací zveřejněných v tisku je patrné, že podnik BAS byl založen jako soukromá společnost, kterou zcela vlastnil pan Bertolt Flick, a to až do prosince 2010, kdy bylo 50 % jejích akcií převedeno na Taurus Asset Management Fund Ltd (dále jen „Taurus“) zaregistrovaný na Bahamách ⁽⁵⁾.
- (19) V říjnu 2011 byli akcionáři podniku airBaltic lotyšský stát (prostřednictvím Ministerstva dopravy) s 52,6 % akcií a podnik BAS s 47,2 %, zbytek akcií (0,2 %) vlastnila ruská letecká společnost Transaero. V té době byl předsedou představenstva a výkonným ředitelem podniku airBaltic pan Bertolt Flick. Od 1. listopadu 2011 je výkonným ředitelem podniku airBaltic pan Martin Gauss, bývalý výkonný ředitel společnosti Malév.
- (20) Na základě informací, které poskytly lotyšské orgány, se zdá, že podnik BAS zastavil svůj 47,2 % podíl v podniku airBaltic v rámci zajištění bance Latvijas Krājbanka, lotyšské dceřiné společnosti litevské banky Snoras ⁽⁶⁾. Dne 16. listopadu 2011 vyhlásila banka Snoras úpadek a byla znárodněna ⁽⁷⁾. Dne 17. listopadu 2011 nařídila lotyšská komise pro finanční a kapitálové trhy omezení bankovních operací banky Latvijas Krājbanka ve výši nad 100 000 EUR ⁽⁸⁾. Nařízením komise pro finanční a kapitálové trhy ze dne 21. listopadu 2011 byly transakce banky Latvijas Krājbanka ukončeny a byla jmenována rada správců ⁽⁹⁾.
- (21) Podle poskytnutých informací se zdá, že podnik BAS nesplnil některé své finanční závazky vůči bance Latvijas Krājbanka. V důsledku toho prodala banka Latvijas Krājbanka dne 30. listopadu 2011 s výjimkou jedné akcie všechny akcie podniku airBaltic, jež původně vlastnil podnik BAS, Ministerstvu dopravy za jejich nominální hodnotu, a to v celkové výši 224 453 LVL (317 787 EUR) ⁽¹⁰⁾. Podíl Lotyšska v podniku airBaltic se tudíž zvýšil na 99,8 %, zatímco podnik BAS vlastnil pouze jednu akcii.

⁽⁴⁾ Zdroj: ročenka mezinárodního letiště v Rize 2011, k dispozici na adrese <http://www.riga-airport.com/en/main/about-company/gadagramata>

⁽⁵⁾ Viz <http://bnn-news.com/airbaltic-shareholders-structure-11608> V tisku se objevily zprávy o určitých vazbách mezi fondem Taurus a ruským podnikatelem Vladimírem Antonovem.

⁽⁶⁾ Bývalým hlavním akcionářem a předsedou správní rady litevské banky Snoras byl pan Vladimír Antonov.

⁽⁷⁾ Litevská centrální banka objasnila, že banku Snoras musela znárodnit, jelikož neplnila regulativní požadavky, neposkytovala požadované informace a stav jejích aktiv byl špatný. Viz <http://en.rian.ru/business/20120523/173624459.html> a <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-19/antonov-says-he-invested-50-million-euros-in-latvia-s-airbaltic.html>

⁽⁸⁾ Viz http://www.lkb.lv/en/about_bank/news/archyve?item=2022&page=6

⁽⁹⁾ Viz http://www.fktk.lv/en/publications/other_publications/2012-02-07_jsc_latvijas_krajbanka_c/

⁽¹⁰⁾ Ministr dopravy objasnil, že cílem akvizice byla ochrana vkladatelů banky Latvijas Krājbanka. Zjevně hrozilo, že finanční potíže podniku BAS státu znemožní investovat do kapitálu podniku airBaltic, a vláda se proto rozhodla v zájmu ochrany svých zájmů jednat a převzít kontrolu nad podnikem airBaltic. Viz <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-01/latvia-buys-out-minority-shareholder-in-airbaltic-ministry-says.html> a http://www.sam.gov.lv/?cat=8&art_id=2598

- (22) Ze zpráv v tisku je rovněž patrné, že i akcionáři podniku BAS zastavili akcie podniku BAS v rámci zajištění bance Latvijas Krājbanka ⁽¹¹⁾. Dne 6. února 2012 převzala dceřiná společnost banky Latvijas Krājbanka v rámci insolvenčního řízení týkajícího se podniku BAS ⁽¹²⁾ akcie podniku BAS od dřívějších akcionářů a jmenovala nové vedení.
- (23) Zdá se také, že dne 8. června 2012 odkoupil lotyšský stát od podniku BAS jeho jedinou akcii v podniku airBaltic za částku ve výši 1 LVL. Od tohoto dne již proto podnik BAS není akcionářem podniku airBaltic ⁽¹³⁾.
- (24) Co se týká finanční situace podniku airBaltic, lotyšské orgány uvedly, že jeho potíže začaly v roce 2008, a to kvůli světové hospodářské recesi a prudkému zvýšení cen ropy. V roce 2008 proto podnik airBaltic vykázal ztráty ve výši 28 milionů LVL (39,64 milionu EUR). V roce 2009 však podnik dosáhl zisku ve výši 14 milionů LVL (19,82 milionu EUR) ⁽¹⁴⁾. V roce 2010 zaznamenal podnik airBaltic opět ztráty ve výši 34,2 milionu LVL (48,42 milionu EUR). V červnu 2011 lotyšský ministr hospodářství uvedl, že podnik airBaltic vykázal v prvních pěti měsících roku 2011 ztrátu ve výši 18 milionů LVL (25,48 milionu EUR) a že je blízko úpadku ⁽¹⁵⁾. Dne 21. září 2011 požádal podnik airBaltic o právní ochranu před věřiteli ⁽¹⁶⁾. Auditované výsledky za rok 2011 ukazují ztrátu ve výši 83,5 milionu LVL (118,22 milionu EUR).
- (25) Dne 27. srpna 2012 zveřejnilo Lotyšsko výzvu určenou potenciálním investorům, aby vyjádřili zájem o nabytí 50 % kapitálu podniku airBaltic bez jedné akcie (*), přičemž nebyly vyloučeny ani jiné transakce. Hlavními kritérii při výběru investora bude jeho schopnost podpořit rozvoj podniku airBaltic, pověst a zkušenosti investora a jeho finanční zdroje. Proces měl být ukončen v průběhu roku 2014.

4. POPIS OPATŘENÍ

4.1. DOHODA ZE DNE 3. ŘÍJNA 2011: PRVNÍ STÁTNÍ ÚVĚR A ÚVĚR OD PODNIKU BAS

- (26) Na základě dohody ze dne 3. října 2011 (dále jen „dohoda“) souhlasilo Lotyšsko s tím, že podniku airBaltic poskytne úvěr ve výši 16 milionů LVL (22,65 milionu EUR) (dále jen „první státní úvěr“, **1. opatření**) spolu s dalším úvěrem ve výši 14 milionů LVL (19,82 milionu EUR) od podniku BAS (dále jen „úvěr od podniku BAS“). Mezi podmínkami obou úvěrů existovala spojitost a podmínky byly totožné, přičemž počáteční úroková sazba byla stanovena na [11–13] ⁽¹⁷⁾ %. V době poskytnutí úvěru podniku airBaltic se však podnik BAS vzdal práva na zajištění svého úvěru.
- (27) V dohodě bylo rovněž stanoveno, že nejpozději do 15. prosince 2011 poskytne stát podniku airBaltic další úvěr v neurčené výši úměrně svým hlasovacím právům, a to za totožných podmínek jako první státní úvěr. Oba státní úvěry měly být přeměněny na kapitál, bude-li splněna řada podmínek, k nimž patřilo schválení obchodního plánu/plánu restrukturalizace představenstvem podniku airBaltic.
- (28) V článku 7 dohody byly stanoveny podmínky budoucího navýšení kapitálu podniku airBaltic. V článku 7.3 bylo konkrétně uvedeno, že „*státní úvěr a úvěr od podniku BAS [...] mohou být připočítány k částce, která má být přeměněna na kapitál*“. Podle článku 7.4 se podnik BAS zavázal hlasovat pro kapitalizaci úvěru a navýšení kapitálu. Pokud by podnik BAS své závazky nedodržel, přiznává článek 7.4 státu právo koupit od podniku BAS jeho akcie v podniku airBaltic za 1 LVL ⁽¹⁸⁾.

⁽¹¹⁾ Viz <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=54423> V tisku se rovněž uvádí, že podnik BAS údajně dlužil bance Latvijas Krājbanka částku ve výši 14 milionů LVL (viz například <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=53861>).

⁽¹²⁾ Podle Lotyšska nebyl v srpnu 2013 úpadek podniku BAS vyhlášen navzdory snahám rady jeho věřitelů.

⁽¹³⁾ Mimoto se zdá, že nejméně od roku 2010 byli hlavní akcionáři podniku airBaltic – lotyšský stát a podnik BAS – ve sporu: v tisku je zmíněna řada soudních sporů mezi lotyšským státem a podnikem BAS (viz například <http://atwonline.com/airline-finance-data/news/airbaltic-files-bankruptcy-0921>).

⁽¹⁴⁾ Viz <http://centreforaviation.com/analysis/airbaltics-restructuring-plan-is-in-full-swing-but-competition-from-estonian-air-is-rising-74754>

⁽¹⁵⁾ Viz <http://www.eurofound.europa.eu/emcc/erm/factsheets/18371/Air%20Baltic%20Corporation?Template=searchfactsheets&kSel=1> a <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=42089>

⁽¹⁶⁾ Viz https://www.airbaltic.com/en/bottom_menu/press-room/press_releases/2011/airbaltic-files-for-legal-protection-airbaltic-to-continue-operations

(*) Lotyšské Ministerstvo dopravy zveřejnilo dne 27. srpna 2012 v evropském a britském vydání listu Financial Times výzvu k nezávaznému vyjádření zájmu o účast na prodeji akcií podniku airBaltic. Viz http://prudential.lv/upload_file/27082012-ABC%20ad%20EN.pdf

⁽¹⁷⁾ Obchodní tajemství.

⁽¹⁸⁾ Lotyšský stát toto právo patrně uplatnil dne 8. června 2012 (viz 23. bod odůvodnění).

- (29) Lotyšsko poskytlo podniku airBaltic první státní úvěr dne 21. října 2011 (viz 3. bod odůvodnění). Podnik BAS poskytl úvěr dne 1. listopadu 2011.
- (30) Po zvýšení podílu Lotyšska v podniku airBaltic na 99,8 % (viz 21. bod odůvodnění) se lotyšská vláda dne 13. prosince 2011 rozhodla povolit u prvního státního úvěru snížení úrokové sazby z [11–13] % na [2–4] %. Jelikož mezi prvním státním úvěrem a úvěrem od podniku BAS existovala spojitost (viz 26. bod odůvodnění), stejné snížení úrokové sazby se vztahovalo i na úvěr od podniku BAS.

4.2. DRUHÝ STÁTNÍ ÚVĚR ZE DNE 13. PROSINCE 2011

- (31) Dne 13. prosince 2011 se lotyšská vláda současně se snížením úrokové sazby u prvního státního úvěru (viz 30. bod odůvodnění) rozhodla poskytnout podniku airBaltic konvertibilní půjčku ve výši 67 milionů LVL (94,86 milionu EUR) s úrokovou sazbou ve výši [9–11] %, která byla rozdělena do dvou tranší (dále jen „druhý státní úvěr“, **2. opatření**) ⁽¹⁹⁾.
- (32) První tranše druhého státního úvěru ve výši 41,6 milionu LVL (58,89 milionu EUR) byla podniku airBaltic vyplacena neprodleně na základě dohody ze dne 14. prosince 2011. Druhá tranše ve výši 25,4 milionu LVL (35,96 milionu EUR) byla podniku vyplacena dne 14. prosince 2012, tj. poté, co Komise přijala rozhodnutí o zahájení řízení.

4.3. NAVÝŠENÍ KAPITÁLU PODNIKU AIRBALTIC SCHVÁLENÉ DNE 22. PROSINCE 2011

- (33) Na valné hromadě akcionářů podniku airBaltic dne 22. prosince 2011 se lotyšský stát a podnik BAS (navzdory tomu, že ten v té době vlastnil pouze jednu akcií podniku airBaltic) dohodly na navýšení kapitálu o 110 milionů LVL (155,74 milionu EUR) (dále jen „navýšení kapitálu“, **3. opatření**). Toho mělo být dosaženo přeměnou prvního státního úvěru, první tranše druhého státního úvěru a úvěru od podniku BAS na kapitál, jakož i prostřednictvím peněžního vkladu ve výši 37,7 milionu LVL (53,38 milionu EUR), který poskytne podnik BAS.
- (34) Lotyšský stát své rozhodnutí o účasti na navýšení kapitálu podniku airBaltic provedl dne 29. prosince 2011 a přikročil k přeměně prvního státního úvěru a první tranše druhého státního úvěru na kapitál.
- (35) Dopisem ze dne 4. ledna 2012 lotyšské Ministerstvo dopravy podnik BAS požádalo, aby se podílel na navýšení kapitálu přeměnou svého úvěru na kapitál a poskytnutím peněžního vkladu. Zdá se, že navzdory žádostem lotyšských orgánů podnik BAS dohodu, již bylo dosaženo na valné hromadě akcionářů, nesplnil. Dopisy ze dne 6. až 26. ledna 2012 zpochybnil podnik BAS nabytí akcií podniku airBaltic, které původně vlastnil podnik BAS, ze strany státu od banky Latvijas Krājbanka (viz 21. bod odůvodnění) a požádal, aby se stát zdržel přijetí rozhodnutí týkajících se změn kapitálu podniku airBaltic. Dne 19. ledna 2012 vydala Komise pro finanční a kapitálové trhy podnikům BAS a airBaltic oficiální zákaz zahrnout úvěr od podniku BAS jako součást navýšení kapitálu.
- (36) Do dne 30. ledna 2012, tj. do konce první fáze upisovacího období pro navýšení kapitálu, podnik BAS svůj úvěr na kapitál nepřeměnil ani neprovedl peněžní vklad.

4.4. STÍŽNOST PODNIKU BAS A NÁSLEDNÉ UDÁLOSTI

- (37) Stížnost, která byla Komisi podána dne 9. ledna 2012, se týkala prvního a druhého státního úvěru a rovněž navýšení kapitálu. Podnik BAS si navíc stěžoval na další dvě opatření, která mohla zahrnovat podporu pro podnik airBaltic, a to nákup bezkupónových dluhopisů podniku airBaltic ze strany státu v dubnu 2010 (**4. opatření**) a vyplacení částky ve výši 2,8 milionu EUR podniku airBaltic bankou Latvijas Krājbanka dne 21. a 22. listopadu 2011 (**5. opatření**).
- (38) Lotyšsko objasnilo, že se 4. opatření týkalo nákupu bezkupónových dluhopisů podniku airBaltic v hodnotě 30 milionů LVL (42,47 milionu EUR) většinovými akcionáři podniku airBaltic v té době, tj. lotyšským státem a podnikem BAS. Část odpovídající Lotyšsku neupsal přímo Ministerstvo dopravy (skutečný vlastník akcií podniku airBaltic), nýbrž lotyšské Státní rozhlasové a televizní středisko („LVRTC“), společnost zcela ve vlastnictví státu. Dluhopisy byly získány za nominální hodnotu ve výši 1 LVL za každý dluhopis a nenesly žádné úroky

⁽¹⁹⁾ Na rozdíl od toho, co je uvedeno v 80. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, Komise během formálního vyšetřovacího řízení zjistila, že podle dohody neměl podnik BAS povinnost poskytnout spolu s druhým státním úvěrem konvertibilní půjčku za rovnocenných podmínek.

a Lotyšsko a podnik BAS je koupily úměrně svým podílům. To vedlo k tomu, že lotyšský stát získal bezkupónové dluhopisy podniku airBaltic v hodnotě přibližně 15,78 milionu LVL (22,34 milionu EUR) a podnik BAS získal dluhopisy v hodnotě přibližně 14,22 milionu LVL (20,13 milionu EUR). Dluhopisy mají být dne 1. července 2015 přeměněny na kapitál, a to v poměru jedna akcie za každý dluhopis.

- (39) Co se týká 5. opatření, lotyšské orgány uvedly, že se ve dnech 21. a 22. listopadu 2011 neuskutečnily žádné platby ve prospěch podniku airBaltic, jak tvrdí stěžovatel. Podnik airBaltic podal bance Latvijas Krājbanka před vydáním rozhodnutí komise pro finanční a kapitálové trhy ze dne 17. listopadu 2011 ohledně omezení bankovních operací ve výši nad 100 000 EUR a ze dne 21. listopadu 2011 ohledně ukončení veškerých transakcí banky Latvijas Krājbanka (viz 20. bod odůvodnění) tři platební příkazy. Tyto příkazy banka Latvijas Krājbanka provedla o několik dní později. Dotyčnými operacemi byly dvě platby ve výši [...] milionů USD pro IATA Clearing House a [...] milionů EUR pro mezinárodní letiště v Rize, které byly provedeny dne 25. listopadu 2011, a převod částky ve výši [...] milionů EUR na jiný bankovní účet podniku airBaltic ve Swedbank dne 30. listopadu 2011.

4.4.1. Plán „reShape“ z března 2012

- (40) V březnu 2012 přijal podnik airBaltic plán s názvem „reShape“. Plán předpokládal řadu opatření, včetně nákupu výkonnějších letadel ⁽²⁰⁾ a uzavření určitých tras, což mělo podniku umožnit, aby podle realistického a optimistického scénáře dosáhl v roce 2014 hranice rentability. Podle pesimistického scénáře by však podnik airBaltic vykazoval záporný hospodářský výsledek před úroky a zdaněním (EBIT) nejméně do roku 2016.
- (41) Plán reShape předpokládá, že kromě částky ve výši 83 milionů LVL (117,51 milionu EUR), která již byla podniku poskytnuta ⁽²¹⁾, bude podle realistického scénáře zapotřebí další financování ve výši [45–55] milionů LVL ([64–78] milionů EUR) [...]. Tato částka by se podle optimistického scénáře snížila na [5–15] milionů LVL ([7–21] milionů EUR), v případě pesimistického scénáře by však vzrostla na [135–145] milionů LVL ([192–206] milionů EUR).

4.5. STÍŽNOST ZE DNE 18. ČERVENCE 2012

- (42) Kromě Lotyšska a podniku BAS bylo stranami dohody i několik dalších investorů. Tito investoři se dohodli na poskytnutí dvou syndikovaných úvěrů podniku airBaltic, každý ve výši 35 milionů EUR, s počáteční úrokovou sazbou ve výši [5–7] %. První syndikovaný úvěr měly poskytnout banka Latvijas Krājbanka a litevská banka Snoras. Druhý syndikovaný úvěr mělo poskytnout několik společností, mimo jiné i fond Taurus. Tyto syndikované úvěry měly být poskytnuty za účelem novace řady pohledávek těchto soukromých věřitelů za podnikem airBaltic. Pokud by podnik BAS své závazky podle dohody nesplnil, investoři, kteří měli podniku airBaltic poskytnout syndikovaný úvěr (včetně akcionáře podniku BAS – fondu Taurus), se dohodli, že v souladu s článkem 7.4 dohody „postoupí a předají státu nebo jím jmenované společnosti za částku ve výši 1 LVL všechny pohledávky, které vyplývají z [...] nesplaceného druhého [syndikovaného] úvěru“.
- (43) Dne 18. července 2012 obdržela Komise další stížnost (viz 7. bod odůvodnění) týkající se povinnosti investorů podle článku 7.4 dohody, a to postoupit a předat státu nebo jím určené společnosti veškeré pohledávky vyplývající z druhého syndikovaného úvěru za 1 LVL (viz 28. bod odůvodnění). Stěžovatel tvrdí, že dopisy ze dne 9. února 2012 a 12. června 2012 lotyšský stát rozhodl, že pohledávka ve výši 5 milionů EUR za podnikem airBaltic související s druhým syndikovaným úvěrem (část, kterou poskytl fond Taurus, a to z celkové částky ve výši 35 milionů EUR) bude postoupena podniku airBaltic za cenu ve výši 1 LVL **(6. opatření)**.

5. ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

- (44) Dne 20. listopadu 2012 se Komise rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení. V rozhodnutí o zahájení řízení dospěla Komise k předběžnému závěru, že v době provedení zjištěných opatření bylo možno podnik airBaltic považovat za podnik v obtížích. Komise vyslovila rovněž pochybnosti ohledně šesti opatření, která jsou předmětem posouzení, a dospěla k předběžnému závěru, že všechna tato opatření zahrnovala státní podporu.

⁽²⁰⁾ Dne 10. července 2012 podepsal podnik airBaltic se společností Bombardier prohlášení o záměru týkající se pořízení deseti letounů CS300 a práva na koupi dalších deseti proudových letadel CS300. Podle katalogové ceny letounu CS300 bude zakázka na základě závazné objednávky oceněna na přibližně 764 milionů USD (621,74 milionu EUR) a v případě, že kupní práva budou přeměněna na závazné objednávky, by se cena mohla zvýšit na 1,57 miliardy USD (1,28 miliardy EUR). Viz <http://www.airbaltic.com/public/49780.html> Směnný kurz 1 EUR = 1,2288 USD – průměrný směnný kurz za červenec 2012, který zveřejnila Evropská centrální banka, k dispozici na adrese <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>

⁽²¹⁾ První státní úvěr ve výši 16 milionů LVL a druhý státní úvěr ve výši 67 milionů LVL (včetně druhé tranše ve výši 25,4 milionu LVL, která byla podle plánu reShape podniku poskytnuta ve druhém pololetí roku 2012).

- (45) Komise za prvé uvedla, že první státní úvěr (**1. opatření**) poskytl stát současně s úvěrem od podniku BAS (úměrně svému podílu) za totožných podmínek, které by na první pohled naznačovaly, že úvěry byly poskytnuty za rovnocenných podmínek. Komise však zjistila, že první státní úvěr a úvěr od podniku BAS nelze posoudit odděleně, nýbrž v celkovém kontextu ustanovení dohody. Komise proto uvedla, že z dohody nevyplývá, že by kromě úvěru musel podnik BAS poskytnout podniku airBaltic spolu s druhým státním úvěrem i konvertibilní půjčku, a že stát přijal závazky, které byly odlišné a z ekonomického hlediska významnější než závazky podniku BAS. Komise rovněž zjistila, že rozhodnutí podniku BAS investovat do podniku airBaltic bylo přijato v situaci, kdy již orgány veřejné moci projevíly ochotu podnik finančně podpořit.
- (46) S ohledem na úrokovou sazbu u prvního státního úvěru a snížení úrokové sazby o [5–15] procentních bodů, k němuž došlo v prosinci 2011 (viz 30. bod odůvodnění), měla Komise za to, že je sporné, zda použité úrokové sazby odpovídají vzhledem k tehdejším značným problémům podniku airBaltic tržním sazbám.
- (47) Co se týká druhého státního úvěru (**2. opatření**), Komise za prvé zjistila, že se již předpokládal v dohodě, ačkoli v neurčené výši a s výhradou řady faktorů. Podle Komise nelze druhý státní úvěr považovat za rovnocenný, jelikož z dohody nevyplývalo (v rozporu s tvrzením Lotyšska), že kromě úvěru musí podnik BAS poskytnout podniku airBaltic i konvertibilní půjčku. Komise mimoto zdůraznila, že když se Lotyšsko rozhodlo poskytnout podniku airBaltic druhý státní úvěr, neexistoval na straně podniku BAS souběžný závazek, jelikož tento podnik neměl povinnost poskytnout podniku airBaltic žádný další úvěr.
- (48) Co se týká úrokové sazby u druhého státního úvěru ([9–11] %), Komise vyslovila pochybnosti, zda by soukromý investor poskytl podniku úvěr s touto úrokovou sazbou, a to vzhledem k potížím, jímž podnik airBaltic čelil, a skutečnosti, že použitý kolaterál byl týž jako v případě prvního státního úvěru.
- (49) Pokud jde o navýšení kapitálu schválené dne 22. prosince 2011 (**3. opatření**), Komise uvedla, že v době přijetí rozhodnutí o rekapitalizaci přišel podnik BAS o všechny akcie podniku airBaltic s výjimkou jedné (jelikož je stát získal od banky Latvias Krājbanka). Stát tudíž zvýšil svůj podíl v podniku na 99,8 % (viz 21. bod odůvodnění). Konverze proto neměla z ekonomického hlediska pro podnik BAS příliš velký smysl, jelikož ten by musel k opětovnému získání svého dřívějšího podílu nejen přeměnit svůj úvěr na kapitál, nýbrž poskytnout i peněžní vklad ve výši 37,7 milionu LVL (53,38 milionu EUR), a to vše s omezenou možností, že vlastní kapitál přinese v krátkodobém až střednědobém horizontu nějaké výnosy vzhledem k potížím podniku airBaltic. Komise mimoto vyslovila pochybnosti ohledně dne, k němuž bylo 3. opatření skutečně provedeno.
- (50) Komise rovněž uvedla, že podnik BAS a stát měly na vložení kapitálu do podniku airBaltic určitou lhůtu (pravděpodobně do 30. ledna 2012, tj. do konce první fáze upisovacího období pro navýšení kapitálu). Stát tak učinil dne 29. resp. 30. prosince 2011, zatímco podnik BAS nakonec úvěr na kapitál nepřeměnil ani neposkytl peněžní vklad. Podle Komise mělo Lotyšsko před konverzí svých úvěrů vyčkat, dokud se přiměřeně neujistí, že tak učiní i podnik BAS. Komise proto zastávala názor, že se 3. opatření nejeví jako opatření, které je v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství.
- (51) Co se týká nákupu bezkupónových dluhopisů podniku airBaltic v hodnotě 30 milionů LVL (42,47 milionu EUR) v dubnu 2010 (**4. opatření**), Komise zdůraznila, že tyto dluhopisy byly vzhledem ke svým charakteristikám srovnatelné s kapitálovou injekcí. Vzhledem k tomu, že zisk byl od samého počátku vyloučen, jelikož s dluhopisy nebyly spojeny žádné úroky a budoucí zisk při konverzi se vzhledem k potížím podniku, situaci v odvětví letecké dopravy a neexistenci plánu na dosažení opětovné ziskovosti podniku v té době jevil jako nepravděpodobný, vyslovila Komise pochybnosti ohledně souladu 4. opatření s trhem. Komise mimoto nemohla vyloučit, že podnik BAS koupil dluhopisy proto, že Lotyšsko jevílo o podnik airBaltic před jejich emisí velký zájem.
- (52) Co se týká plateb ve výši 2,8 milionu EUR, které provedla banka Latvias Krājbanka (**5. opatření**), Komise nemohla dospět s určitostí k závěru, zda byly v době provedení těchto plateb činnosti banky Latvias Krājbanka jakožto banky zcela ve vlastnictví státu nezávislé na jednání státu. Komise v této souvislosti uvedla, že Lotyšsko nepředložilo žádné důkazy, že podnik airBaltic podal platební a převodní příkazy před přijetím rozhodnutí komise pro finanční a kapitálové trhy ze dne 17. listopadu 2011 o omezení bankovních operací na jednoho klienta ve výši nad 100 000 EUR.

- (53) Pokud jde o pohledávku ve výši 5 milionů EUR, která byla postoupena podniku airBaltic (**6. opatření**), Komise v rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že se Lotyšsko na základě článku 7.4 dohody rozhodlo, že pohledávka ve výši 5 milionů EUR za podnikem airBaltic v souvislosti s druhým syndikovaným úvěrem (který poskytl částečně fond Taurus, a to z celkové částky ve výši 35 milionů EUR) má být postoupena podniku airBaltic za cenu ve výši 1 LVL. Komise zdůraznila, že z ekonomického hlediska byla tato transakce velmi podobná prominutí dluhu, jelikož Lotyšsko tím podnik airBaltic zprostilo povinnosti platit úroky a splatit vlastníkově pohledávky část druhého syndikovaného úvěru. Komise mimoto dospěla k závěru, že 6. opatření není v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství, jelikož podnik airBaltic nebyl podle dohody oprávněn získat úvěr za 1 LVL.
- (54) Pokud jde o ostatní pohledávky v celkové výši 30 milionů LVL (42,47 milionu EUR) související s druhým syndikovaným úvěrem (viz 42. bod odůvodnění), Komise uvedla, že se na tyto pohledávky vztahuje přiměřeně výše uvedené odůvodnění.
- (55) Komise proto dospěla k předběžnému závěru, že šest opatření, která jsou předmětem posouzení, zahrnovalo protiprávní státní podporu, jelikož tato opatření byla provedena v rozporu s oznamovací povinností a povinností zdržet se jednání, které jsou stanoveny v čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
- (56) Komise vyslovila rovněž pochybnosti ohledně **slučitelnosti** šesti posuzovaných opatření s vnitřním trhem, zejména kvůli skutečnosti, že lotyšské orgány neuvedly žádné možné důvody slučitelnosti. Pokud jde o možné důvody slučitelnosti, Komise se předběžně domnívala (vzhledem k potížím podniku airBaltic), že jedinými použitelnými kritérii jsou kritéria týkající se podpory na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy na základě pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích ⁽²²⁾ (dále jen „pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci“). Na základě informací, které měla Komise v té době k dispozici, se domnívala, že se nezdá, že by byly podmínky pro podporu na záchranu splněny, a že plán reShape neobsahuje potřebné prvky, aby jej mohla považovat za plán restrukturalizace ve smyslu oddílu 3.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

6. PŘIPOMÍNKY K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

6.1. PŘIPOMÍNKY LOTYŠSKA

- (57) Ve svých připomínkách k rozhodnutí Komise o zahájení řízení Lotyšsko uvedlo, že **1., 2., 3. a 6. opatření** byla vzájemně závislá a vyplývala z dohody, představují tudíž v zásadě jednu a tu samou finanční transakci, kterou je nutno posoudit k okamžiku uzavření dohody, tj. k 3. říjnu 2011. Na tomto základě vyvodilo Lotyšsko závěr, že tato opatření jsou souběžná a že jsou v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství, státní podpora je tudíž vyloučena.
- (58) Lotyšsko uvedlo, že iniciátorem dohody byl podnik BAS, který stát požádal, aby se podílel na navýšení kapitálu. Stát nakonec s investicí s výhradou přísných podmínek stanovených v dohodě souhlasil. Jedním z hlavních prvků dohody bylo vložení částky ve výši přibližně 100 milionů LVL (141,58 milionu EUR) ze strany státu a podniku BAS, a to ve dvou fázích: i) částky ve výši 30 milionů LVL (42,47 milionu EUR) ve formě prvního státního úvěru a úvěru od podniku BAS a ii) částky ve výši přibližně 70 milionů LVL (99,1 milionu EUR), kterou mají stát a podnik BAS poskytnout úměrně svým podílům. Podle Lotyšska měl proto podnik BAS smluvní povinnost vložit do podniku airBaltic další kapitál úměrně svému podílu. Lotyšsko odvozuje tento závěr z článku 7.2 dohody, v němž je stanoveno, že stát poskytne podniku airBaltic druhý úvěr „*úměrně svým hlasovacím právům*“, což podle názoru Lotyšska znamená, že i podnik BAS musel poskytnout peněžní vklad úměrně svému podílu.
- (59) Lotyšsko rovněž uvedlo, že dohoda obsahuje řadu nouzových opatření, která mají chránit finanční zájmy státu v případě, že by podnik BAS své povinnosti nesplnil: i) právo státu získat od podniku BAS akcie za 1 LVL, ii) povinnost soukromých investorů, kteří podniku airBaltic poskytli druhý syndikovaný úvěr, postoupit za určitých okolností pohledávky za podnikem airBaltic státu a iii) povinnost investorů poskytnout podniku airBaltic náhradu za určité podrozvahové závazky ve výši přibližně [...] milionů EUR ⁽²³⁾. Skutečnost, že podnik BAS a investoři s těmito nouzovými opatřeními souhlasili, je podle názoru Lotyšska důkazem, že investoři věřili tomu, že podnik BAS svým povinnostem dostojí. Na tomto základě se Lotyšsko domnívá, že 1., 2. a 3. opatření jsou souběžná opatření a že jsou v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Jelikož 6. opatření bylo důsledkem nouzových opatření, Lotyšsko tvrdilo, že ani toto opatření nezahrnuje podporu.

⁽²²⁾ Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

⁽²³⁾ Číselný údaj [...] milionů EUR uvedlo Lotyšsko, nevyplyvá však z dohody.

- (60) Pokud jde o **1. opatření**, Lotyšsko dodalo, že úroková sazba byla v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství a se sdělením o referenčních sazbách ⁽²⁴⁾, a tvrdilo, že snížení úrokové sazby z [11–13] % na [2–4] % bylo pro stát z ekonomického hlediska racionální, jelikož snížilo finanční náklady podniku airBaltic (v němž již stát měl v té době 99,8 % podíl). Co se týká **2. opatření**, Lotyšsko zastává názor, že úroková sazba byla v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství.
- (61) Pokud jde o **3. opatření**, lotyšské orgány uvedly, že se přeměna prvního státního úvěru a první tranše druhého státního úvěru na kapitál uskutečnila na základě souběžného rozhodnutí podniku BAS ohledně konverze jeho úvěru a poskytnutí peněžního vkladu ve výši 37,7 milionu LVL (53,38 milionu EUR), jež bylo přijato na valné hromadě akcionářů podniku airBaltic dne 22. prosince 2011. Lotyšské orgány zopakovaly, že 1., 2. a 3. opatření nelze posuzovat odděleně, nýbrž pouze ve spojení s širší transakcí, jejíž neoddelitelnou součástí tvoří. Jelikož tuto transakci schválil souběžně podnik BAS i stát, vyloučilo Lotyšsko existenci podpory. Lotyšsko dále uvedlo, že skutečnost, že podnik BAS nesplnil svůj závazek ve stanovené lhůtě (tj. do 30. ledna 2012), není podstatná a že stát neměl jinou možnost než přeměnit první státní úvěr a první tranši druhého státního úvěru na kapitál, což učinil dne 29. prosince 2011. Lotyšsko mimoto objasnilo, že stát podnikl veškeré možné kroky, aby podnik BAS donutil splnit jeho závazek.
- (62) Co se týká **6. opatření**, Lotyšsko dodalo, že postoupení pohledávek za podnikem airBaltic bylo důsledkem opatření, která se předpokládala v článku 7.4 dohody. Podle Lotyšska to zajišťuje, že celá dohoda je rovnocenná, jelikož postoupení pohledávky za podnikem airBaltic zaručuje, že soukromí investoři přiměřeně přispějí k finanční injekci do podniku airBaltic.
- (63) Pokud jde o **4. opatření**, Lotyšsko je názoru, že k nákupu bezkupónových dluhopisů ze strany státu a podniku BAS došlo souběžně za totožných podmínek, což vylučuje existenci státní podpory. Lotyšsko rovněž objasnilo, že rozhodnutí o vydání dluhopisů bylo přijato z podnětu podniku BAS. Co se týká skutečnosti, že tyto dluhopisy nepřinášely žádný zisk, Lotyšsko tvrdí, že by Komise měla vzít v úvahu tzv. „vlastnický efekt“ a zohlednit to, že stát měl jakožto akcionář podniku airBaltic jinou motivaci než externí investor.
- (64) Co se týká **5. opatření**, Lotyšsko se domnívalo, že nebyly poskytnuty státní prostředky a že opatření komise pro finanční a kapitálové trhy nelze v žádném případě přičíst státu.
- (65) Vzhledem ke svému názoru, že státní podpora nebyla poskytnuta, nepředložilo Lotyšsko původně žádná tvrzení ohledně slučitelnosti opatření s vnitřním trhem. V průběhu formálního vyšetřovacího řízení však Lotyšsko předložilo určité argumenty v tomto ohledu a uvedlo, že pokud byla poskytnuta státní podpora, jedná se o slučitelnou podporu na restrukturalizaci podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (66) Na tomto základě předložilo Lotyšsko v prosinci 2013 plán restrukturalizace, podle něhož měla být restrukturalizace podniku airBaltic zahájena v dubnu 2011, kdy byla vedení společnosti předložena první verze plánu. V tomto dokumentu byly uvedeny některé nedostatky podniku airBaltic a zjištěna potřeba kapitálu ve výši [175–185] milionů EUR. Tato první verze plánu byla rozpracována na plán reShape z března 2012, který byl podle Lotyšska předběžným krokem k plánu restrukturalizace, jenž byl předložen v prosinci 2013.
- (67) V plánu restrukturalizace se předpokládá pětileté období restrukturalizace od dubna 2011 do dubna 2016 a celkové restrukturalizační náklady ve výši [150–170] milionů LVL ([214–242] milionů EUR). Plán restrukturalizace předpokládá tři druhy restrukturalizačních opatření: i) optimalizaci příjmů a nákladů u stávajících činností; ii) změnu uspořádání sítě vedoucí k úpravě destinací, četnosti letů a časového rozvrhu a iii) optimalizaci sítě a leteckého parku. Plán restrukturalizace obsahuje celkem 26 iniciativ, které se zabývají příjmy a náklady, spolu s dalšími iniciativami v oblasti změny uspořádání sítě a obnovy leteckého parku. Co se týká obnovení životaschopnosti podniku airBaltic, plán předpokládá, že s těmito iniciativami dosáhne podnik v roce 2014 hranice rentability a poté bude ziskový, přičemž zisk před úroky a zdaněním v roce 2014 dosáhne [1–3] milionů LVL ([1,4–4,2] milionu EUR) a v roce 2016 pak [9–12] milionů LVL ([12,8–17] milionů EUR). Plán restrukturalizace obsahuje rovněž revidované finanční výhledy na základě realistického, pesimistického a optimistického scénáře, které byly předmětem analýzy citlivosti s cílem posoudit rizika a jejich možný dopad.

⁽²⁴⁾ Sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb, Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.

- (68) Plán předkládá rovněž řadu kompenzačních opatření: i) snížení kapacity leteckého parku o 27 %; ii) přenechání čtrnácti ziskových tras a iii) přenechání [...] párů letištních časů na koordinovaných letištích. Mezi rokem 2011 a 2016 sníží podnik airBaltic svou kapacitu o [17–20] % z hlediska ASK ⁽²⁵⁾ (o [7–10] %, vezmou-li se v úvahu pouze ziskové trasy). Podle Lotyšska je toto snížení kapacity v souladu s minulými případy. Plán restrukturalizace mimoto obsahuje uvolnění [...] párů letištních časů v důsledku uzavření řady tras.
- (69) V plánu restrukturalizace jsou restrukturalizační náklady odhadnuty na [150–170] milionů LVL ([214–242] milionů EUR), přičemž tato částka bude použita na splacení úvěrů poskytnutých třetími stranami, vyrovnání ztrát vyplývajících z vyřazení a likvidace některých letadel, výplaty odstupného, nákup nových letadel atd.
- (70) Vzhledem k celkovým restrukturalizačním nákladům činí navrhovaný vlastní příspěvek podniku airBaltic podle plánu restrukturalizace [100–110] milionů LVL ([141–155] milionů EUR), tj. [60–70] % celkových restrukturalizačních nákladů. Podle plánu restrukturalizace vyplývá vlastní příspěvek z řady vkladů provedených soukromými stranami (včetně likviditního příslibu a zálohových plateb), soukromých úvěrů, smlouvy o nájmu nových letadel a částečného odpisu dluhů u dvou bank.

6.2. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (71) Během formálního vyšetřovacího řízení obdržela Komise připomínky od společnosti Ryanair, od podniku airBaltic a rovněž od tří fyzických osob jménem věřitelů podniku airBaltic.
- (72) Společnost Ryanair souhlasila s předběžným zjištěním Komise, že opatření, která jsou předmětem posouzení, nejsou v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství a že nejsou slučitelná s vnitřním trhem. Společnost Ryanair však tvrdí, že v rozhodnutí o zahájení řízení nebylo posouzení Komise týkající se zásady investora v tržním hospodářství úplné, jelikož Komise měla uvážit, zda by se soukromý investor nerozhodl podnik airBaltic zlikvidovat místo toho, aby mu poskytl další kapitál ⁽²⁶⁾. Společnost Ryanair rovněž uvedla, že Komise měla v rozhodnutí o zahájení řízení posoudit, zda nebyla likvidace podniku airBaltic pro stát výhodnější než poskytnutí dalších finančních prostředků. Ačkoli se společnost Ryanair domnívala, že nemá k dispozici dostatek informací, aby se mohla vyjádřit k plánu reShape, pochybovala o tom, že podnik airBaltic bude opět ziskový, a měla za to, že by měl být zlikvidován.
- (73) Společnost Ryanair také tvrdila, že podpora poskytnutá podniku airBaltic poškozuje její postavení na trhu, jelikož společnost Ryanair provozuje třináct tras z Rígy, přičemž na více než polovině z nich přímo soutěží s podnikem airBaltic.
- (74) Podnik airBaltic ve svých připomínkách zdůraznil, že potíže podniku byly zapříčiněny chováním předchozího vedení a nešťastnými rozhodnutími v období před říjnem 2011, která přijal pan Flick, jenž se podle podniku airBaltic zaměřil na obchodní strategii, která byla založena výhradně na rozšiřování činnosti, a nikoli na ziskovosti. Podnik airBaltic rovněž objasnil, že předchozí vedení podniku sjednalo mnoho nevýhodných smluv a uzavíralo transakce bez podnikatelského zdůvodnění a navíc vytvořilo neprůhlednou podnikovou a organizační strukturu.
- (75) Podnik airBaltic se domnívá, že když se Lotyšsko rozhodlo podílet se na dohodě a provést ji, jednalo jako racionální soukromý investor. Podnik airBaltic podotkl, že se investice Lotyšska uskutečnila souběžně s investicí podniku BAS a že od podniku BAS a ostatních soukromých investorů vyžadovala velké oběti. Dohoda mimoto obsahovala dostatečné záruky, které zajišťovaly plnou ochranu zájmů Lotyšska před podnikem BAS; uplatnění těchto záruk bylo (podle podniku airBaltic) pro Lotyšsko racionálnější než porušení jeho investičních závazků, jež by mělo za následek úpadek podniku, zničení hodnoty stávajících podílů a žaloby soukromých investorů o náhradu škody. Na tomto základě vyvozuje podnik airBaltic závěr, že rozhodnutí Lotyšska uzavřít dohodu neobsahuje prvky státní podpory.
- (76) Co se týká nákupu bezkupónových dluhopisů podniku airBaltic ze strany státu v dubnu 2010 (4. opatření), podnik airBaltic se domnívá, že se z ekonomického hlediska jednalo o racionální investici státu, která byla provedena souběžně s investicí podniku BAS, a podnik airBaltic tudíž vyvozuje závěr, že se nejedná o státní podporu. Pokud jde o výplatu částky ve výši 2,8 milionu EUR, kterou banka Latvijas Krājbanka provedla ve

⁽²⁵⁾ ASK je zkratka pro dostupný sedadlokilometr (počet míst v letadle vynásobený počtem proletěných kilometrů). ASK je nejdůležitějším ukazatelem kapacity letecké společnosti, který odvětví letecké dopravy i samotná Komise použily v předchozích případech restrukturalizace v odvětví letecké dopravy.

⁽²⁶⁾ Společnost Ryanair odkázala na věc Buczek Automotive, C-405/11 P, dosud nezveřejněno, body 55–57.

prospěch podniku airBaltic dne 21. resp. 22. listopadu 2011 (5. opatření), podnik airBaltic se domnívá, že tato rozhodnutí byla přijata v rámci podnikání podniku airBaltic a že se týkají soukromých finančních prostředků, přítomnost státních prostředků je tudíž vyloučena.

- (77) Podnik airBaltic vyzdvihl svou úlohu při zachování spojení Lotyšska se zbytkem EU a poskytl některé informace o provádění plánu reShape novým vedením společnosti.
- (78) Co se týká připomínek tří fyzických osob, které byly podány jménem věřitelů podniku airBaltic, ty měly podobnou strukturu. Věřitelé si obecně stěžovali na opatření, jichž se týkalo rozhodnutí o zahájení řízení, zejména na 6. opatření. Věřitelé mimoto poukázali na určité nesplacené dluhy podniku airBaltic, které mají zjevně svůj původ v dohodě a které měly údajně za následek platební neschopnost některých věřitelů.

6.3. VYJÁDRĚNÍ LOTYŠSKA K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍCH ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

- (79) Ve svém vyjádření k připomínkám třetích stran souhlasilo Lotyšsko s názorem podniku airBaltic, že posuzovaná opatření nepředstavují státní podporu.
- (80) Pokud jde o tvrzení společnosti Ryanair, Lotyšsko uvedlo, že judikatura, na kterou společnost Ryanair poukázala (naznačující, že by stát měl podnik airBaltic zlikvidovat, místo aby mu poskytl finanční prostředky), není v daném případě použitelná, jelikož stát nebyl v té době významným věřitelem podniku airBaltic, nýbrž pouze jeho akcionářem. Podle Lotyšska není k posouzení racionálnosti investičních rozhodnutí státu v tomto případě kritérium soukromého věřitele vhodné. Lotyšsko mimoto uvedlo, že když se rozhodlo uzavřít dohodu, počítalo v krátkodobém horizontu se ztrátami v zájmu návratu k zisku z dlouhodobějšího hlediska, a že tato investiční rozhodnutí byla přijata z podnětu podniku BAS. Lotyšsko rovněž uvedlo, že se ztráty podniku airBaltic snížily, a tvrzení společnosti Ryanair odmítlo jako neopodstatněná.
- (81) Co se týká připomínek fyzických osob, které byly podány jménem věřitelů podniku airBaltic, Lotyšsko se domnívá, že nesouvisejí s opatřeními, která byla uvedena v rozhodnutí o zahájení řízení, a že jejich cílem je (jak se zdá) zlepšení postavení věřitelů v obchodních sporech s podnikem airBaltic.

7. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

- (82) Toto rozhodnutí se nejprve zabývá otázkou, zda je podnik airBaltic podnikem v obtížích ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci (oddíl 7.1). Poté analyzuje, zda posuzovaná opatření zahrnují státní podporu pro podnik airBaltic ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy (oddíl 7.2) a zda je tato podpora zákonná (oddíl 7.3) a slučitelná s vnitřním trhem (oddíl 7.4).

7.1. POTÍŽE PODNIKU AIRBALTIC

- (83) Jak již bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, lotyšské orgány objasnily, že potíže podniku airBaltic začaly v roce 2008 kvůli světové hospodářské recesi a výraznému zvýšení cen ropy. V roce 2008 proto vykázal podnik airBaltic ztráty ve výši 28 milionů LVL (39,64 milionu EUR). V roce 2009 dosáhl podnik zisku ve výši 6 milionů LVL (8,49 milionu EUR). V roce 2010 však podnik airBaltic zaznamenal opět ztrátu ve výši 34,2 milionu LVL (48,42 milionu EUR), která se v roce 2011 zvýšila na 84,7 milionu LVL (119,2 milionu EUR). Komise připomíná, že lotyšský ministr hospodářství v červnu 2011 uvedl, že podnik airBaltic je blízko úpadku⁽²⁷⁾, přičemž se v tisku objevily zprávy, že dne 21. září 2011 požádal podnik o právní ochranu před věřiteli⁽²⁸⁾.
- (84) Auditované roční závěrky podniku airBaltic ukazují, že podnik měl v období 2009–2012 záporný vlastní kapitál, který se navíc každý rok zvyšoval. V roce 2009 měl podnik airBaltic záporný vlastní kapitál ve výši 19,2 milionu LVL (27,18 milionu EUR), který se v roce 2010 zvýšil na 23,3 milionu LVL (32,99 milionu EUR), v roce 2011 na 105,6 milionu LVL (149,51 milionu EUR) a v roce 2012 na 125,1 milionu LVL (177,12 milionu EUR).

⁽²⁷⁾ Viz <http://www.eurofound.europa.eu/emcc/erm/factsheets/18371/Air%20Baltic%20Corporation?Template=searchfactsheets&kSel=1> a <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=42089>

⁽²⁸⁾ Viz <http://atwonline.com/airline-finance-data/news/airbaltic-files-bankruptcy-0921>

Tabulka

Klíčové finanční údaje podniku airBaltic od roku 2007 do června 2011 (v tis. LVL)

	2009	2010	2011	2012
Čistý výsledek	6 004	(34 207)	(84 761)	(19 117)
Provozní náklady	(207 312)	(266 930)	(306 183)	(248 168)
Finanční náklady	(2 592)	(3 877)	(17 446)	(4 582)
Vlastní kapitál akcionářů	(19 282)	(23 359)	(105 620)	(125 145)

- (85) V bodě 10 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je uvedeno, že podnik je považován za podnik v obtížích, pokud „splňuje podmínky vnitrostátního práva pro zahájení kolektivního úpadkového řízení“. Zdá se, že v případě podniku airBaltic tak tomu bylo nejméně ode dne 21. září 2011 (ne-li dříve), kdy požádal o právní ochranu před věřiteli. Komise však bere na vědomí, že soud údajně o několik dnů později žádost o právní ochranu zamítl, zjevně kvůli jednáním mezi Lotyšskem a podnikem BAS, která vedla k dohodě. Bez ohledu na tuto skutečnost má Komise za to, že podnik airBaltic je každopádně (jak se zdá) podnikem v potížích ve smyslu bodu 11 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (86) Podle tohoto ustanovení může být podnik považován za podnik v obtížích tehdy, „kdy jsou patrné typické příznaky podniku v obtížích, například narůstající ztráta, klesající obrat, rostoucí skladové zásoby, nadbytečná kapacita, slábnoucí peněžní tok, narůstající dluh, narůstající úroky a klesající nebo nulová hodnota čistých aktiv“. Z tabulky je patrné, že podnik airBaltic byl ztrátový od roku 2008 (kromě roku 2009). Zdá se však, že v roce 2009 mohl podnik airBaltic dosáhnout zisku pouze v důsledku mimořádného poklesu cen paliva. Jak bylo proto uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, zdá se, že návrat k zisku v roce 2009 byl jednorázovou událostí, která byla způsobena mimořádnými okolnostmi, a nejednalo se o strukturální tendenci. Dluhy a finanční náklady podniku se mezi rokem 2008 a 2009 značně zvýšily, zejména však mezi rokem 2009 a 2010, kdy náklady na financování vzrostly z 3,8 milionu LVL (5,38 milionu EUR) na 17,4 milionu LVL (24,64 milionu EUR) ⁽²⁹⁾. Z toho rovněž vyplývá, že proměnné související s náklady podniku airBaltic rostly tempem ve výši [5–10] % ročně, tj. rychleji než proměnné související s příjmy, které rostly o [2–7] % ročně. Komise opakuje zjištění uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení, že ztráty podniku airBaltic dosáhly takové výše, že v roce 2010 jeho záporný vlastní kapitál činil přibližně 23,3 milionu LVL (32,99 milionu EUR) a kvůli dalším ztrátám vykázaným v roce 2011 vzrostl na 105,6 milionu LVL (149,51 milionu EUR). Vzhledem ke všem výše uvedeným faktorům se zdá, že kritéria uvedená v bodě 11 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci jsou splněna.
- (87) Komise proto vyvozuje závěr, že podnik airBaltic byl podnikem v obtížích ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nejméně od roku 2011.

7.2. EXISTENCE STÁTNÍ PODPORY

- (88) V čl. 107 odst. 1 SFEU je stanoveno, že podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.
- (89) Aby bylo možno vyvodit závěr ohledně existence státní podpory, musí Komise posoudit, zda jsou u každého ze šesti posuzovaných opatření splněna kumulativní kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy (tj. převod státních prostředků, selektivní výhoda, možné narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu uvnitř EU).

⁽²⁹⁾ Zdroj: výroční zpráva podniku airBaltic za rok 2011.

7.2.1. 1., 2., 3. a 6. opatření jako jedna transakce

- (90) Lotyšsko tvrdí, že 1. opatření je nutno posoudit společně s 2., 3. a 6. opatřením, jelikož tato opatření byla dohodnuta též den, tj. 3. října 2011, v době, kdy byly Lotyšsko a podnik BAS hlavními akcionáři podniku airBaltic.
- (91) Komise souhlasí s lotyšskými orgány v tom, že první státní úvěr (1. opatření) a úvěr od podniku BAS nelze posoudit odděleně, a je třeba je považovat za součást celkové dohody, na jejímž základě byly oba úvěry poskytnuty. Komise však nesouhlasí s tvrzením Lotyšska, že i ostatní opatření je nutno posoudit společně jako jednu transakci.
- (92) Komise je názoru, že dne 3. října 2011, kdy byla dohoda uzavřena, se podnik BAS a stát s naprostou jistotou zavázaly poskytnout první státní úvěr (1. opatření) a úvěr od podniku BAS. Lze proto říci, že tato opatření byla provedena k tomuto dni. Z informací obsažených v dohodě však nelze s jistotou určit přesnou výši druhého státního úvěru (2. opatření) a navýšení kapitálu (3. opatření). Co se týká konkrétně 2. opatření, v dohodě je pouze uvedeno, že Lotyšsko poskytne úvěr úměrně svému podílu, výše úvěru však není vyčíslena. V tomto ohledu Komise podotýká, že článek 7.1 dohody uvádí, že předvídatelné navýšení vlastního kapitálu (vyplývající z kapitalizace prvního a druhého státního úvěru a úvěru od podniku BAS spolu s dalším peněžním vkladem, který poskytne podnik BAS) nepřesáhne 100 milionů LVL (141,58 milionu EUR). Je však třeba poukázat na níže uvedené skutečnosti. Za prvé, v dohodě byl vyčíslen pouze první státní úvěr a úvěr od podniku BAS, a to ve výši 16 milionů LVL resp. 14 milionů LVL. Údaj týkající se 100 milionů LVL představoval pouze odhad částky, která může být nezbytná nebo která se může očekávat, pokud jde o navýšení vlastního kapitálu do konce roku; částka navýšení vlastního kapitálu nebyla v dohodě jednoznačně stanovena. Skutečná částka navýšení kapitálu dohodnutého v prosinci 2011 činila ve skutečnosti 110 milionů LVL (viz 33. bod odůvodnění), tj. přesahovala částku, která se předpokládala v dohodě. Komise se domnívá, že částky vztahující se na 2. a 3. opatření nebyly k 3. říjnu 2011 stanoveny nebo je nebylo možno zjistit.
- (93) Co se týká 6. opatření, Komise obdobně podotýká, že v době uzavření dohody dne 3. října 2011 stát nevěděl, zda bude muset využít ustanovení článku 7.4 dohody a zda mu budou postoupeny pohledávky soukromých investorů. Stát neměl mimoto povinnost postoupit podniku airBaltic pohledávky vyplývající z druhého syndikovaného úvěru. Postoupení pohledávek soukromých investorů státu představovalo pouhou možnost, která byla podmíněna tím, že podnik BAS nesplní své závazky podle dohody, což nebylo předem známo a dne 3. října 2011 nebyl důvod mít za to, že tomu tak skutečně bude. Z tohoto důvodu nelze 6. opatření považovat za opatření, které bylo provedeno v okamžiku podpisu dohody, a nelze je proto považovat za rovnocenné prvnímu státnímu úvěru a úvěru od podniku BAS.
- (94) Lotyšsko mimoto tvrdí, že většina pohledávek soukromých investorů, které měly být podle předpokladů předmětem novace v rámci dvou syndikovaných úvěrů, nebyla zajištěna a že v případě, že by stát dopustil, aby podnik vyhlásil úpadek, žalovali by soukromí investoři stát o náhradu škody, což by bylo pro stát nákladnější než provedení zbývajících opatření ve prospěch podniku airBaltic.
- (95) Podle názoru Komise je tvrzení, že by soukromí investoři žalovali stát o náhradu škody, čistě hypotetické a není doloženo žádnými důkazy. Nic navíc nenásvědčuje tomu, že při poskytnutí podpory podniku airBaltic vzalo Lotyšsko tyto aspekty skutečně v úvahu.
- (96) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že tvrzení ohledně souběžnosti, které předložily lotyšské orgány, neobstojí. Z tohoto důvodu vyvozuje Komise závěr, že 1., 2., 3. a 6. opatření nelze považovat za jednu transakci, o níž bylo rozhodnuto dne 3. října 2011, a posoudit je proto zvlášť.

7.2.2. První státní úvěr (1. opatření)

- (97) Komise bere na vědomí, že první státní úvěr poskytlo přímo Lotyšsko prostřednictvím státní pokladny, a to na žádost Ministerstva dopravy. To je výslovně uvedeno v dohodě. Je proto zřejmé, že 1. opatření zahrnuje státní prostředky a lze je přičíst státu. Lotyšsko tento bod nepochybně.

- (98) Za účelem posouzení, zda 1. opatření poskytlo podniku airBaltic nepatřičnou selektivní výhodu, Komise za prvé uvádí, že první státní úvěr a úvěr od podniku BAS byly dohodnuty dne 3. října 2011, tj. ke dni podpisu dohody. V tomto okamžiku byly Lotyšsko a podnik BAS hlavními akcionáři podniku a úvěry byly poskytnuty úměrně jejich podílům (52,6 % resp. 47,2 %) a za totožných a vzájemně spojených podmínek.
- (99) Jak je uvedeno v 45. bodě odůvodnění, Komise v rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že rozhodnutí podniku BAS investovat do podniku airBaltic mohlo být ovlivněno ochotou orgánů veřejné moci podnik finančně podpořit. Ačkoli je pravdou, že lotyšská vláda vyjádřila zájem o udržení podniku airBaltic jako národního leteckého dopravce ⁽³⁰⁾, Komise uvádí, že podpora lotyšského státu byla předmětem jednání, nebyla dosud určena a podléhala určitým podmínkám. Komise nemůže proto vyloučit, že první státní úvěr a úvěr od podniku BAS byly poskytnuty souběžně, což vylučuje existenci podpory. Jak objasnil Tribunál, „souběžnost nemůže být sama o sobě i při existenci významných soukromých investic dostačující k učinění závěru o neexistenci podpory ve smyslu [čl. 107 odst. 1 Smlouvy], když nebyly vzaty v úvahu ostatní relevantní skutkové a právní okolnosti“ ⁽³¹⁾.
- (100) Komise proto rovněž posoudila, zda lze dohodnutou úrokovou sazbu ve výši [11–13] % u prvního státního úvěru (a úvěru od podniku BAS) pokládat za tržní sazbu.
- (101) V průběhu formálního vyšetřovacího řízení předložilo Lotyšsko důkazy o hodnotě kolaterálu (ochranných známek a pohledávek), kterou stanovil nezávislý auditor [...] v rámci auditu podniku, jenž byl zahájen v létě 2011. Jelikož pohledávky (k 30. září 2011) byly součástí příslušných finančních údajů, byly oceněny rovněž [...]. Pokud jde o ochranné známky, jejich hodnota vycházela z ceny, za kterou podnik airBaltic ochranné známky odkoupil od podniku BAS. Za účelem stanovení likvidační hodnoty kolaterálu použilo Lotyšsko diskontní sazbu ve výši [...] % v souladu s interní metodikou lotyšské státní pokladny pro oceňování kolaterálu, což Komise považuje vzhledem k povaze kolaterálu za přiměřené. Na tomto základě činila likvidační hodnota kolaterálu [15–25] milionů LVL ([21,3–35,5] milionu EUR), což je o [15–25] % více než výše prvního státního úvěru.
- (102) Komise mimoto podotýká, že vzhledem k značnému kolaterálu u prvního státního úvěru je použití úrokové sazby ve výši [11–13] % v souladu se sdělením o referenčních sazbách ⁽³²⁾. Tvrzení, že úroková sazba ve výši [11–13] % byla v souladu s trhem, mimoto potvrzuje skutečnost, že se podnik BAS (soukromý investor) vzdal práva na zajištění svého úvěru (viz 26. bod odůvodnění): úvěr od podniku BAS byl proto rizikovější než státní úvěr, byl však poskytnut se stejnou úrokovou sazbou.
- (103) Vzhledem k výši zajištění a použité úrokové sazbě vyvozuje Komise závěr, že 1. opatření neposkytlo podniku airBaltic selektivní výhodu a že existenci státní podpory lze vyloučit, aniž by bylo nutné posoudit, zda jsou splněny ostatní kumulativní podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy ⁽³³⁾.

Snížení úrokové sazby u prvního státního úvěru z [11–13] % na [2–4] %

- (104) Dne 13. prosince 2011, tj. ke dni, k němuž došlo k zvýšení podílu Lotyšska v podniku airBaltic na 99,8 % (viz 21. bod odůvodnění), se lotyšská vláda rozhodla povolit u prvního státního úvěru (a tudíž rovněž u úvěru podniku BAS) snížení úrokové sazby o [9–11] procentních bodů odpovídajících rizikové prémii, a to z [11–13] % na [2–4] %.

⁽³⁰⁾ Viz např. tisková zpráva lotyšského kabinetu ze dne 7. září 2011 (<http://www.mk.gov.lv/en/aktuali/zinas/2011/09/070911-cm-01/>), podle níž tehdejší předseda vlády uvedl, že „je nezbytné udržet podnik airBaltic jako národního leteckého dopravce, který Lotyšsku přináší značné výhody v oblasti logistiky, zajišťuje přitažlivost pro turisty a je důležitým zaměstnavatelem, zdůrazňuje se však, že je nutné zvolit řešení, která jsou nejvýhodnější pro veřejný zájem“.

⁽³¹⁾ Věc Corsica Ferries v. Komise, T-565/08, rozsudek ze dne 11. září 2012, dosud nezveřejněno, bod 122.

⁽³²⁾ Viz pozn. pod čarou č. 24. Základní sazba pro Lotyšsko k 3. říjnu 2011 činila 2,2 %. K tomuto číselnému údaji je nutno vzhledem k potížím podniku airBaltic v té době a značné výši zajištění úvěru připočítat marži ve výši 400 bazických bodů, což vede k sazbě ve výši 6,2 %.

⁽³³⁾ Komise však podotýká, že první státní úvěr byl dne 29. prosince 2011 v rámci 3. opatření přeměněn na kapitál. Posouzení 3. opatření je uvedeno v oddíle 7.2.4.

- (105) Lotyšsko se domnívá, že snížení úrokové sazby bylo odůvodněné, jelikož úvěr byl bezrizikový, poněvadž likvidační hodnota kolaterálu byla odhadnuta na částku ve výši [15–25] milionů LVL ([21,3–35,5] milionu EUR), tj. o [15–25] % více, než byla výše prvního státního úvěru (viz 101. bod odůvodnění).
- (106) Komise není argumenty Lotyšska přesvědčena, když toto tvrdí, že snížením úrokové sazby snížil stát finanční náklady podniku airBaltic (jelikož se úroková sazba snížila i u úvěru podniku BAS), který v té době s 99,8 % podílem vlastnil téměř výhradně stát. To podle Lotyšska představovalo pro stát racionální rozhodnutí, jelikož ušlé příjmy státu v podobě úroků byly nahrazeny výhodou, kterou stát jakožto většinový akcionář podniku airBaltic získal z toho, že podnik musel hradit nižší úroky.
- (107) Komise na druhou stranu připomíná, že v době poskytnutí prvního státního úvěru a úvěru od podniku BAS dohoda stanovila, že podmínky obou úvěrů jsou totožné a vzájemně spojené, a případná změna jednoho úvěru tudíž znamenala totožnou změnu i u druhého úvěru. Snížení úrokové sazby se proto projevuje u obou úvěrů a velmi významná úroveň zajištění úvěru a skutečnost, že úvěr od podniku BAS zajištěn nebyl, se nezměnily. Jelikož podnik BAS souhlasil předem s tím, že podmínky jeho úvěru budou spojeny s podmínkami prvního státního úvěru, nemá Komise důvod se domnívat, že se nejedná o rozhodnutí, které je v souladu s trhem.
- (108) Komise proto vyvozuje závěr, že i s přihlédnutím k snížení úrokové sazby neposkytuje 1. opatření podniku airBaltic selektivní výhodu a existenci státní podpory lze vyloučit.

7.2.3. Druhý státní úvěr (2. opatření)

- (109) Druhý státní úvěr poskytlo přímo Lotyšsko prostřednictvím státní pokladny, a to na základě rozhodnutí lotyšské vlády ze dne 13. prosince 2011, kterým se Ministerstvo financí zmocňuje poskytnout podniku airBaltic ze státního rozpočtu konvertibilní půjčku ve výši 67 milionů LVL (94,86 milionu EUR). 2. opatření proto zahrnuje státní prostředky a lze je přičíst státu.
- (110) Komise podotýká, že v době poskytnutí druhého státního úvěru, tj. 13. prosince 2011, přišel podnik BAS o celý svůj podíl v podniku airBaltic s výjimkou jedné akcie a stát nyní vlastnil v podniku 99,8 % podíl. Stát a podnik BAS jakožto akcionáři již proto nebyly ve srovnatelné situaci.
- (111) Lotyšsko tvrdí, že podle článku 7.2 dohody, v němž se uvádí, že Lotyšsko poskytne podniku airBaltic úvěr „úměrně svému podílu“, musel podnik BAS poskytnout podniku airBaltic finanční prostředky ve výši odpovídající jeho počtu akcií. To měl podnik BAS učinit prostřednictvím kapitálové injekce ve formě peněžního vkladu v prosinci 2011. Komise však podotýká, že k 13. prosinci 2011 vlastnil podnik BAS pouze jednu akcii podniku airBaltic. Z toho vyplývá, že stát měl zaujmout postoj obezřetného investora v tržním hospodářství a posoudit, zda měl podnik BAS vzhledem k změně situace, pokud jde o vlastnictví podílů, pobídku k poskytnutí peněžního vkladu podniku v době navýšení kapitálu. Stát tuto možnost ve skutečnosti předpokládal a do dohody zařadil několik nouzových opatření (zejména v článku 7.4) pro případ, že by podnik BAS své závazky nesplnil. Jak Lotyšsko uznává, druhá tranše druhého státního úvěru měla být uvolněna v případě, že podnik BAS další finanční prostředky neposkytne.
- (112) Článek 7.4 dohody stát opravňuje koupit od podniku BAS veškeré jeho akcie v podniku airBaltic za 1 LVL. V době podpisu dohody to pro stát znamenalo záruku, že podnik BAS buď splní své závazky, nebo přijde o veškeré své akcie v podniku airBaltic. Dne 30. listopadu 2011 se však situace radikálně změnila, jelikož banka Latvijas Krājbanka prodala všechny akcie podniku airBaltic, které vlastnil podnik BAS, s výjimkou jedné lotyšskému státu (viz 21. bod odůvodnění). Za této nové situace ztratil článek 7.4 dohody smysl. S pouze jednou akcií měl podnik BAS jen malou pobídku k tomu, aby splnil své závazky: pokud tak neučiní, znamenalo by to, že přijde pouze o jednu akcii v podniku airBaltic. Obezřetný subjekt v tržním hospodářství by za těchto nových okolností poskytnutí dalších finančních prostředků podniku airBaltic pečlivě uvážil a přinejmenším by druhou

stranu (tj. podnik BAS) požádal o ujištění, že finanční prostředky podniku airBaltic skutečně poskytne. Komise mimoto podotýká, že se nezdá být pravděpodobné, že by bylo toto ujištění poskytnuto, jelikož by podnik BAS musel poskytnout velmi vysoký peněžní vklad (mnohem více, než se odhadovalo původně), aby získal zpět svůj dřívější podíl ve výši 47,2 % či jiné významné množství akcií podniku airBaltic.

- (113) Lotyšsko rovněž uvedlo, že druhý státní úvěr byl poskytnut za tržních podmínek, což vylučuje jakoukoli nepatřičnou výhodu pro podnik airBaltic.
- (114) Co se týká kolaterálu, Lotyšsko uvedlo, že druhý státní úvěr měl stejný kolaterál jako první státní úvěr, tj. pohledávky a ochranné známky podniku airBaltic. Jak je objasněno v 101. bodě odůvodnění, likvidační hodnota kolaterálu byla odhadnuta na [15–25] milionů LVL ([21,3–35,5] milionu EUR). Zdá se tudíž, že úroveň dostupného zajištění u druhého státního úvěru byla nízká. Mimoto není důvod předpokládat, že by soukromý subjekt v tržním hospodářství souhlasil s tím, že se jistota, která již byla poskytnuta s ohledem na první státní úvěr, sníží nejméně o 100 %.
- (115) K zjištění, zda byla úroková sazba použitá u první tranše druhého státního úvěru v souladu s trhem, použije Komise jako nejlepší dostupnou náhradu úrokovou sazbu vyplývající z použití sdělení o referenčních sazbách. Základní sazba pro Lotyšsko k 13. prosinci 2011 činila 2,2 %. K tomuto číselnému údaji je nutno připočítat marži v závislosti na ratingu příjemce a zajištění úvěru. Jak je uvedeno v předchozím bodě odůvodnění, úroveň zajištění je nízká. Vzhledem k tehdejšímu potíží podniku airBaltic ze sdělení o referenčních sazbách vyplývá, že k základní sazbě je nutno připočítat marži ve výši 1 000 bazických bodů, takže výsledná sazba činí 12,2 %. Zdá se proto, že úrokovou sazbu ve výši [9–11] % u první tranše druhého státního úvěru nelze považovat za sazbu, která je v souladu s trhem.
- (116) Druhá tranše druhého státního úvěru byla podniku poskytnuta dne 14. prosince 2012 s úrokovou sazbou ve výši [6–8] %. Lotyšsko tvrdí, že tato úroková sazba je vyšší než sazba vyplývající z použití sdělení o referenčních sazbách, a je proto v souladu s trhem.
- (117) Podle sdělení o referenčních sazbách činila k 14. prosinci 2012 použitelná základní sazba pro Lotyšsko 1,91 %. Marže, která se připočítá k této základní sazbě, závisí na ratingu příjemce a úrovni zajištění. Jak je objasněno v oddíle 7.1, Komise zastává názor, že podnik airBaltic byl podnikem v obtížích nejméně od roku 2011. Druhá tranše byla mimoto zajištěna pohledávkami a ochrannými známkami podniku airBaltic. Obdobně se proto použijí tvrzení ohledně nedostatečného kolaterálu, a je tudíž třeba připočítat marži ve výši 1 000 bazických bodů. Výsledná referenční sazba by proto činila 11,91 %, což značně převyšuje skutečně použitou úrokovou sazbu ve výši [6–8] %.
- (118) Vzhledem ke všem výše uvedeným skutečnostem se Komise domnívá, že by obezřetný subjekt v tržním hospodářství druhý státní úvěr podniku airBaltic neposkytl.
- (119) Komise proto vyvozuje závěr, že 2. opatření poskytlo podniku airBaltic nepatřičnou výhodu. Tato výhoda byla selektivní, jelikož jediným příjemcem byl podnik airBaltic.
- (120) Komise musí rovněž uvážit, zda mohlo 2. opatření narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy, jelikož podnik airBaltic zvýhodnilo v porovnání s jeho konkurenty, kteří veřejnou podporu neobdrželi. Je zřejmé, že 2. opatření mohlo ovlivnit obchod uvnitř EU a hospodářskou soutěž, jelikož podnik airBaltic soutěžil s ostatními leteckými společnostmi v EU, zejména od vstupu třetí fáze liberalizace letecké dopravy („třetího balíčku“) v platnost dne 1. ledna 1993. V případě cestování na relativně kratší vzdálenosti v EU mimoto letecká doprava soutěžila se silniční a železniční dopravou, a proto mohli být dotčeni i silniční a železniční dopravci.
- (121) 2. opatření podniku airBaltic umožnilo pokračovat v činnosti, takže nemusel čelit důsledkům, které obvykle vyplývají ze složité finanční situace. Na základě výše uvedených aspektů proto Komise dospěla k závěru, že 2. opatření zahrnovalo státní podporu ve prospěch podniku airBaltic ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.2.4. Navýšení kapitálu schválené dne 22. prosince 2011 (3. opatření)

- (122) Jak bylo uvedeno výše, první státní úvěr a první tranše druhého státního úvěru zahrnují státní prostředky a lze je přičíst státu. O jejich přeměně na kapitál rozhodlo lotyšské Ministerstvo dopravy, tj. ode dne 30. listopadu 2011 vlastník 99,8 % podílu v podniku airBaltic. 3. opatření proto rovněž zahrnuje státní prostředky a lze je přičíst státu.
- (123) Komise nesdílí názor lotyšských orgánů, že 3. opatření nezahrnuje podporu. Komise za prvé opakuje, že se na 3. opatření vztahují závěry, které byly vyvozeny v oddíle 7.2.1. Komise se mimoto domnívá, že 3. opatření nebylo provedeno dne 22. prosince 2011 (tj. den konání valné hromady akcionářů podniku airBaltic), nýbrž dne 29. prosince 2011, což je den, k němuž stát provedl konverzi svých úvěrů. Podle informací, které lotyšské orgány poskytly během formálního vyšetřovacího řízení, musely v souladu s použitelnými pravidly podnik BAS a stát provést konverzi, o níž rozhodla valná hromada akcionářů podniku airBaltic, do dne 30. ledna 2012.
- (124) Komise rovněž podotýká, že dne 29. prosince 2011 mohlo mít Lotyšsko přiměřené pochybnosti ohledně ochoty podniku BAS splnit své závazky. Podnik BAS již naznačoval, že konverzi svého úvěru neprovede: Lotyšsko samo přiznává, že druhá tranše druhého státního úvěru, o níž bylo rozhodnuto dne 13. prosince 2011, výslovně předpokládala možnost, že podnik BAS své závazky nesplní. Ode dne 30. listopadu 2011 již stát a podnik BAS jakožto akcionáři nebyly ve srovnatelné situaci, jelikož podnik BAS přišel o veškerý svůj podíl v podniku airBaltic s výjimkou jedné akcie a stát vlastnil 99,8 % podíl.
- (125) Vzhledem k tomuto vývoji měl stát před konverzí státních úvěrů z jednání podniku BAS odvodit (nebo mít alespoň podezření), že podnik BAS nemá v úmyslu své závazky splnit (viz 35. bod odůvodnění). Jelikož podnik BAS přišel o všechny své akcie v podniku airBaltic s výjimkou jedné, ztratilo nápravné opatření stanovené v článku 7.4 dohody (tj. právo státu koupit od podniku BAS veškeré jeho akcie v podniku airBaltic za 1 LVL) smysl: stát přišel o prostředky, jimiž mohl podnik BAS donutit, aby dodržel to, co bylo dohodnuto.
- (126) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že by obezřetný subjekt v tržním hospodářství nepřeměnil své úvěry na kapitál, aniž by se ujistil, zda druhá strana provede konverzi svého úvěru a poskytne peněžní vklad, a že by v této souvislosti pečlivě posoudil pobídky druhé strany k splnění jejích závazků.
- (127) Komise mimoto podotýká, že i kdyby podnik BAS dodržel dohodu, k níž dospěla valná hromada akcionářů, nezískal by zpět svůj dřívější podíl v podniku airBaltic. Aby docílil 47,2 % podílu, musel by podnik BAS investovat mnohem více, než kolik činily částky dohodnuté na valné hromadě. Komise se proto domnívá, že stát měl (pokud by jednal v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství) pečlivě uvážit, zda bude podnik BAS investovat značné peněžní částky (úvěr od podniku BAS a peněžní vklad ve výši 37,7 milionu LVL (53,38 milionu EUR)), aby v podniku airBaltic získal menšinový podíl.
- (128) Lotyšsko jako další argument uvedlo, že povinnost podniku BAS poskytnout peněžní vklad a provést konverzi svého úvěru, potvrzuje existence záruky poskytnuté ruským podnikatelem, panem Vladimírem Antonovem, který souhlasil s provedením potřebných plateb jménem podniku BAS ⁽³⁴⁾. Z informací, které má Komise k dispozici, však vyplývá, že tato záruka nebyla ve skutečnosti nikdy poskytnuta.
- (129) Lotyšsko rovněž uvedlo, že podmínky pro kapitalizaci státních úvěrů podle článku 7.2 dohody byly splněny dne 13. prosince 2011, kdy byl předložen obchodní plán, který dokládal návrat podniku airBaltic k zisku v roce 2015 a prokazoval, že rozhodnutí o přeměně státních úvěrů na kapitál bylo proto v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Komise však není argumenty Lotyšska přesvědčena, jelikož plán nebyl úplný a racionálně jednající soukromý subjekt by se na něj nespolehal, pokud by zvažoval poskytnutí značného objemu kapitálu podniku v obtížích.

⁽³⁴⁾ Dopis týkající se záruky ze dne 3. října 2011 uvádí, že záruka je neplatná, pokud stát „využije svá práva podle [...] článku 7.4 [dohody] a stane se držitelem nejméně 99,78 % akcií podniku [airBaltic] s hlasovacím právem“. Lotyšsko se dne 30. listopadu 2011 skutečně stalo vlastníkem 99,8 % podílu v podniku airBaltic.

- (130) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že Lotyšsko nejednalo při konverzi svých úvěrů, a tudíž při navýšení kapitálu podniku airBaltic, za rovnocenných podmínek. Chování státu nebylo mimoto v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Podnik airBaltic proto získal nepatřičnou výhodu vyplývající z 3. opatření, které je selektivní, jelikož jediným příjemcem je podnik airBaltic.
- (131) Komise musí rovněž posoudit, zda mohlo 3. opatření pravděpodobně narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy, jelikož podnik airBaltic zvýhodnilo v porovnání s jeho konkurenty, kteří veřejnou podporu neobdrželi. Přiměřeně se použijí závěry vyvozené v 120. bodě odůvodnění.
- (132) Komise proto dospěla k závěru, že přeměna prvního státního úvěru a první tranše druhého státního úvěru na kapitál představovala státní podporu pro podnik airBaltic ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.2.5. Bezкупónové dluhopisy (4. opatření)

- (133) Jak již bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, z dohody ze dne 30. dubna 2010, kterou se formálně schvaluje nákup bezкупónových dluhopisů, vyplývá, že kupující – LVRTC – (viz 38. bod odůvodnění) jednal jménem lotyšského státu. Lotyšsko mimoto uvedlo, že LVRTC dluhopisy zakoupilo z rozpočtových důvodů. Je proto zřejmé, že 4. opatření zahrnuje státní prostředky a že je lze přičíst státu, což Lotyšsko nezpochybnilo.
- (134) V průběhu formálního vyšetřovacího řízení předložilo Lotyšsko důkazy prokazující, že stát i podnik BAS získaly dluhopisy úměrně svým podílům v podniku airBaltic a za stejných podmínek. Mimoto se zdá, že v období před dubnem 2010 neposkytl stát podniku airBaltic žádné finanční prostředky, zatímco podnik BAS v tomto období do podniku airBaltic investoval značné částky. Ze šetření rovněž vyplynulo, že dohoda o emisi dluhopisů byla přijata z podnětu podniku BAS a vedení podniku airBaltic, které státu navrhlo již v dubnu a červnu 2009 navýšení kapitálu v podniku úměrně jeho podílu.
- (135) Jak je zdůrazněno v rozhodnutí o zahájení řízení, Komise je názoru, že nákup bezкупónových dluhopisů nepředstavoval typickou investici obezřetného subjektu v tržním hospodářství. Komise však bere na vědomí, že Lotyšsko a podnik BAS byly v té době hlavními akcionáři podniku airBaltic a jejich investiční rozhodnutí je nutno posoudit z tohoto hlediska, a nikoli čistě z hlediska externího investora. Lze přiměřeně vyvodit závěr, že vlastníci podniku airBaltic v té době neusilovali o krátkodobý zisk, nýbrž chtěli podnik udržet na trhu.
- (136) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že Lotyšsko jednalo při nákupu bezкупónových dluhopisů společně se soukromým investorem, podnikem BAS, jako obezřetný subjekt v tržním hospodářství. Komise proto vylučuje existenci nepatřičné výhody v souvislosti se 4. opatřením, a posouzení ostatních kumulativních podmínek stanovených v čl. 107 odst. 1 Smlouvy s ohledem na existenci státní podpory je proto zbytečné.

7.2.6. Platby ve výši 2,8 milionu EUR, které provedla banka Latvijās Krājbanka (5. opatření)

- (137) 5. opatření se týká výplaty částky ve výši 2,8 milionu EUR bankou Latvijās Krājbanka podniku airBaltic dne 21. listopadu resp. 22. listopadu 2011. Jak bylo objasněno v 39. bodě odůvodnění, podnik airBaltic podal bance Latvijās Krājbanka tři platební příkazy před přijetím rozhodnutí Komise pro finanční a kapitálové trhy dne 17. listopadu 2011 ohledně omezení bankovních operací ve výši nad 100 000 EUR a dne 21. listopadu 2011 ohledně ukončení veškerých transakcí banky Latvijās Krājbanka. Lotyšsko se domnívá, že státní prostředky nebyly poskytnuty, jelikož se dotyčné operace týkají tří platebních příkazů podniku airBaltic ve prospěch IATA Clearing House, mezinárodního letiště v Rize a bankovního účtu podniku airBaltic u jiné banky (viz 39. bod odůvodnění). Podle Lotyšska se jednalo o běžné bankovní operace týkající se soukromých finančních prostředků podniku airBaltic. Lotyšsko rovněž uvedlo, že rozhodnutí komise pro finanční a kapitálové trhy nelze přičíst státu.
- (138) Lotyšsko objasnilo, že převod finančních prostředků měl svůj původ v platebních příkazech, které podnik airBaltic zadal před tím, než komise pro finanční a kapitálové trhy dne 21. listopadu 2011 nařídila ukončení činnosti banky Latvijās Krājbanka. Banka Latvijās Krājbanka tyto transakce provedla dne 25. a 30. listopadu 2011.

- (139) Podle zákona o komisi pro finanční a kapitálové trhy ze dne 1. června 2000 přijímá tato komise svá rozhodnutí, aniž by přihlížela k požadavkům nebo pokynům jiného orgánu veřejné moci. Financování komise pro finanční a kapitálové trhy nezávisí na státu, jelikož její činnosti jsou financovány z plateb stran, které působí na lotyšských finančních a kapitálových trzích. Podle použitelných právních předpisů se rovněž zdá, že se stát nepodílí na výkonu donucovacích pravomocí a práv komise pro finanční a kapitálové trhy, pokud jde o dohled nad úvěrovými institucemi.
- (140) Na základě dostupných důkazů se Komise domnívá, že správci, které komise pro finanční a kapitálové trhy jmenovala, jednali nezávisle na státu, což vylučuje přičitatelnost jejich opatření Lotyšsku.
- (141) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že 5. opatření nezahrnovalo státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.2.7. Pohledávka fondu Taurus ve výši 5 milionů EUR, která byla postoupena podniku airBaltic (6. opatření)

- (142) Následná stížnost, která byla obdržena dne 18. července 2012, odkazuje na povinnost investorů podle článku 7.4 dohody předat státu nebo jím určené společnosti (za určitých podmínek) nesplacené pohledávky vyplývající z druhého syndikovaného úvěru za 1 LVL (viz 42. bod odůvodnění).
- (143) Podle článku 7.4 dohody postoupil fond Taurus Lotyšsku pohledávku za podnikem airBaltic ve výši 5 milionů EUR za 1 LVL. Lotyšsko následně tuto pohledávku postoupilo podniku airBaltic.
- (144) Co se týká ostatních pohledávek ve výši 30 milionů EUR (42,47 milionu EUR), které měly být podle předpokladů předmětem novace v rámci druhého syndikovaného úvěru, lotyšské orgány investory dopisem ze dne 9. února 2012 požádaly, aby své příslušné pohledávky postoupily, a to každou za 1 LVL. Za účelem vymáhání článku 7.4 dohody podalo Lotyšsko u krajského soudu v Rize žalobu na tři investory. Lotyšsko zmínilo svůj záměr postoupit rovněž tyto pohledávky podniku airBaltic.
- (145) Lotyšsko tvrdí, že postoupení pohledávky ve výši 5 milionů LVL podniku airBaltic představovalo nouzové opatření, které mělo chránit finanční zájmy státu, a je nutno je považovat za rovnocenné opatření podle dohody, státní podpora je tudíž vyloučena.
- (146) Komise podotýká, že z článku 7.4 dohody jednoznačně vyplývá, že příslušné pohledávky mají být postoupeny nebo předány „státu nebo jím určené společnosti za částku ve výši 1 LVL“. Jelikož rozhodnutí o postoupení pohledávky ve výši 5 milionů EUR podniku airBaltic přijal stát, lze mu toto rozhodnutí přičíst a rozhodnutí zahrnuje státní prostředky.
- (147) V průběhu formálního vyšetřovacího řízení bylo zjištěno, že dohody týkající se syndikovaných úvěrů nebyly nikdy podepsány. Z důkazů, které předložilo Lotyšsko, však vyplývá, že soudy uznaly platnost dohody, co se týká povinnosti soukromých investorů postoupit státu nebo jím určené společnosti pohledávky vyplývající z druhého syndikovaného úvěru.
- (148) Lotyšsko v této souvislosti uvedlo, že podle několika rozsudků lotyšských soudů nemá vlastník pohledávky ve výši 5 milionů EUR nárok na splacení této částky, nýbrž může požadovat pouze podíly v podniku airBaltic odrážející zálohovou platbu ve výši 5 milionů LVL na základní kapitál podniku. Jelikož stát již vlastnil 99,8 % akcií podniku airBaltic, Lotyšsko tvrdí, že nárok na další akcie nemá pro stát žádnou ekonomickou hodnotu.
- (149) Komise podotýká, že v rozporu s tím, co tvrdí Lotyšsko, soudy sice uznaly nárok státu převzít pohledávky vyplývající z druhého syndikovaného úvěru v souladu s článkem 7.4 dohody, to však neznamená, že Lotyšsko mělo povinnost postoupit tuto pohledávku podniku airBaltic. Komise uvádí, že by obezřetný subjekt v tržním hospodářství podniku airBaltic pohledávku za 1 LVL nepostoupil. Lotyšsko nepředložilo žádné důkazy prokazující, proč bylo pro stát výhodnější postoupit pohledávku podniku airBaltic, než si ji ponechat nebo použít k jinému účelu. V důsledku postoupení této pohledávky Lotyšsko podnik airBaltic v porovnání s jeho konkurenty zvýhodnilo.

- (150) Komise s tvrzeními lotyšských orgánů nesouhlasí a zdůrazňuje, že by další podíl v podniku airBaltic znamenal pro stát dodatečnou hodnotu, i když malou, takže přítomnost státní podpory nelze vyloučit ⁽³⁵⁾. Poskytnutím pohledávky podniku airBaltic se mimoto stát vzdal nejen pohledávky, nýbrž i případného nároku na úroky se sazbou ve výši [5–7] %.
- (151) Lotyšsko taktéž tvrdí, že by se pro účely právních předpisů v oblasti státní podpory mělo 6. opatření považovat za provedené k 3. říjnu 2011, tj. ke dni podpisu dohody, spolu s 1., 2. a 3. opatřením.
- (152) Komise opakuje závěry, které již byly vyvozeny v oddíle 7.2.1, tj. že v době uzavření dohody dne 3. října 2011 stát nevěděl, zda bude muset článek 7.4 dohody použít. Stát mimoto neměl povinnost postoupit podniku airBaltic pohledávky, jichž se použití tohoto ustanovení týká.
- (153) Komise rovněž podotýká, že Lotyšsko nedoložilo své tvrzení, že účelem článku 7.4 dohody bylo ochránit investici státu v podniku airBaltic tím, že zabrání poškození státu v případě selhání podniku BAS.
- (154) Komise tudíž vyvozuje závěr, že stát při provedení 6. opatření nejednal jako investor v tržním hospodářství a že toto opatření není rovnocenné 1., 2. a 3. opatření. Komise je proto názoru, že 6. opatření poskytlo podniku airBaltic nepatřičnou výhodu. Tato výhoda byla selektivní, jelikož jediným příjemcem byl podnik airBaltic.
- (155) Z důvodů uvedených v 120. bodě odůvodnění 6. opatření pravděpodobně narušilo hospodářskou soutěž a ovlivnilo obchod mezi členskými státy.
- (156) Na základě výše uvedených tvrzení dospěla Komise k závěru, že 6. opatření zahrnovalo státní podporu ve prospěch podniku airBaltic ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.2.8. Závěr ohledně existence podpory

- (157) Komise vyvodila závěr, že 1., 4. a 5. opatření nezahrnuje státní podporu, a to z výše uvedených důvodů.
- (158) Komise se však domnívá, že 2., 3. a 6. opatření představuje státní podporu pro podnik airBaltic. Za účelem stanovení výše podpory, která již byla podniku airBaltic vyplacena, Komise uvádí, že 3. opatření spočívalo v kapitalizaci prvního státního úvěru ve výši 16 milionů LVL (22,65 milionu EUR) a první tranše druhého státního úvěru ve výši 41,6 milionu LVL (58,89 milionu EUR). K této částce je nutno připočíst druhou tranši druhého státního úvěru ve výši 25,4 milionu LVL (35,96 milionu EUR), která byla podniku airBaltic poskytnuta dne 14. prosince 2012 (tj. zbývající část 2. opatření, jež nebyla kapitalizována), spolu s částkou ve výši 5 milionů EUR, která byla podniku airBaltic poskytnuta jako 6. opatření. Celková výše státní podpory poskytnuté podniku airBaltic proto činí přibližně 86,53 milionu LVL (122,51 milionu EUR).

7.3. ZÁKONNOST PODPORY

- (159) V čl. 108 odst. 3 Smlouvy je stanoveno, že členský stát neprovede zamýšlená opatření podpory, dokud Komise nepřijme konečné rozhodnutí, kterým se toto opatření povoluje.
- (160) Komise podotýká, že Lotyšsko provedlo 2., 3. a 6. opatření ve prospěch podniku airBaltic, aniž by je oznámilo Komisi za účelem schválení. Komise vyjadřuje politování nad tím, že Lotyšsko nedodrželo povinnost zdržet se jednání, a porušilo tudíž svou povinnost podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
- (161) Co se týká záměru lotyšských orgánů poskytnout podniku airBaltic částku ve výši 30 milionů EUR vyplývající z druhého syndikovaného úvěru a související se 6. opatřením, Komise připomíná povinnost lotyšských orgánů podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy informovat Komisi včas o záměrech poskytnout podpory, aby mohla podat své vyjádření.

⁽³⁵⁾ Věc Altmark Trans GmbH and Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark), C-280/00, Recueil 2003, s. I-7747, bod 81.

7.4. SLUČITELNOST PODPORY

- (162) Jelikož 2., 3. a 6. opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, je třeba jejich slučitelnost posoudit na základě výjimek stanovených v odstavci 2 a 3 zmíněného článku. Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, vzhledem k povaze opatření a potížím podniku airBaltic se zdá, že jedinými příslušnými kritérii slučitelnosti jsou kritéria týkající se podpory na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy na základě pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a zejména ustanovení týkající se podpory na restrukturalizaci.
- (163) Lotyšské orgány se původně domnívaly, že žádné z opatření nezahrnuje státní podporu. Na základě pochybností, které Komise uvedla v rozhodnutí o zahájení řízení, však Lotyšsko předložilo určité argumenty týkající se slučitelnosti a uvedlo, že opatření představují slučitelnou podporu na restrukturalizaci.
- (164) Lotyšsko zejména v prosinci 2013 předložilo aktualizovaný plán restrukturalizace, který byl doplněn podáními ze dne 28. ledna, 28. února a 24. března 2014. Lotyšsko uvedlo, že restrukturalizace podniku airBaltic byla zahájena dne 18. dubna 2011, kdy byl vedení společnosti předložen první plán. Tento první plán, který byl předložen Komisi, uváděl některé nedostatky podniku airBaltic a stanovil, že je zapotřebí základní kapitál ve výši přibližně [175–185] milionů EUR, aby mohla společnost obnovit svůj letecký park a účinně soutěžit s nízkonákladovými dopravci. Lotyšsko tvrdí, že od dubna 2011 byla přijata řada opatření, včetně uzavření uzlového letiště podniku airBaltic ve Vilniusu a zrušení tras, čímž byl zahájen proces restrukturalizace podniku airBaltic. Aby byl zaručen návrat podniku airBaltic k zisku, byl později vypracován komplexní soubor iniciativ týkajících se příjmů, činností, sítě, leteckého parku a celkové organizace (plán reShape).
- (165) Tento první plán byl vypracován v roce 2011 a zahrnoval hlavní finanční aspekty restrukturalizace. Podle Lotyšska to vedlo k uzavření dohody a nakonec k přijetí plánu reShape v březnu 2012.
- (166) Tato tvrzení Lotyšska budou posouzena v následujících oddílech.

7.4.1. Způsobilost

- (167) Podle bodu 33 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci jsou pro podporu na restrukturalizaci způsobilé pouze podniky v obtížích ve smyslu bodů 9 až 13 těchto pokynů. Komise již vyvodila závěr, že podnik airBaltic byl podnikem v potížích přinejmenším od roku 2011 (viz 87. bod odůvodnění).
- (168) V bodě 12 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je uvedeno, že nově vytvořený podnik není pro podporu na záchranu či restrukturalizaci způsobilý, i když je jeho počáteční finanční situace nejistá. Za nově vytvořený se podnik považuje v zásadě během prvních tří let po zahájení činnosti v příslušné oblasti. Podnik airBaltic byl založen v roce 1995 a nelze jej považovat za nově vytvořený podnik. Podnik airBaltic rovněž nepatří do obchodní skupiny ve smyslu bodu 13 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (169) Komise proto vyvozuje závěr, že podnik airBaltic je způsobilý pro podporu na restrukturalizaci.

7.4.2. Platnost plánu restrukturalizace

- (170) Komise podotýká, že restrukturalizace podniku airBaltic byla zahájena v dubnu 2011, kdy vedení podniku vypracovalo první plán restrukturalizace. Tento plán se zaměřoval především na optimalizaci leteckého parku a na potřebu nahradit letadla podniku výkonnějšími letouny, což je rovněž základem pozdějšího plánu reShape. Současně bylo uzavřeno uzlové letiště ve Vilniusu. O několik týdnů později, po přezkumu [...], zařadilo vedení podniku airBaltic do plánu i snížení počtu pracovníků o [8–12] %.
- (171) Plán z roku 2011 byl aktualizován ve formě plánu reShape, na nějž bylo poukázáno výše a který byl oficiálně přijat v prvním čtvrtletí roku 2012. Jak je uvedeno v 164. bodě odůvodnění, lotyšské orgány předložily Komisi plán restrukturalizace v prosinci 2013, přičemž plán reShape aktualizovaly.

- (172) Komise uvádí, že plán restrukturalizace z dubna 2011 objasňoval hlavní potřeby podniku airBaltic. Ačkoli plán nebyl plně rozpracován, představoval první základ pro určení potřeb podniku airBaltic v oblasti restrukturalizace a zajištění obnovení životaschopnosti. Plán byl mimoto základem plánu reShape, který byl v době podepsání dohody (tj. 3. října 2011) připravován a dokončen byl v březnu 2012.
- (173) V minulosti Komise uznala, že plány restrukturalizace jsou stanoveny postupem času, a považovala počáteční plány za počátek období restrukturalizace. V rozhodnutí ve věci Varvaressos ⁽³⁶⁾ měla Komise například za to, že opatření provedená ve prospěch tohoto podniku v období od roku 2006 do roku 2009 mají být posouzena jako součást nepřetržité restrukturalizace, a to na základě plánu restrukturalizace z roku 2009 (který se týkal období 2006–2011). Podobně jako v případě podniku airBaltic představoval plán restrukturalizace podniku Varvaressos z roku 2009 rozpracování „strategického a obchodního plánu“, který pocházel z roku 2006.

7.4.3. Obnovení dlouhodobé životaschopnosti

- (174) Podle bodu 34 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být poskytnutí podpory na restrukturalizaci podmíněno prováděním plánu restrukturalizace, který musí být ve všech případech jednotlivé podpory schválen Komisí. V bodě 35 je objasněno, že plán restrukturalizace, jehož doba trvání musí být co nejkratší, musí v přiměřené lhůtě a na základě realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování podniku obnovit jeho dlouhodobou životaschopnost.
- (175) Podle bodu 36 musí plán popsat okolnosti, které způsobily obtíže podniku, a zohledňovat současnou situaci a budoucí vyhlídky týkající se trhu, a to podle scénáře v nejlepším případě, scénáře v nejhorším případě a základního scénáře.
- (176) Plán musí počítat s přeměnou, která podniku po dokončení restrukturalizace umožní pokrýt všechny její náklady, včetně odpisových a finančních nákladů. Očekávaná kapitálová návratnost musí být dostatečná na to, aby restrukturalizovanému podniku umožnila konkurovat na trhu na základě jeho vlastních předností (bod 37).
- (177) Komise podotýká, že plán restrukturalizace popisuje okolnosti, které vedly k potížím podniku airBaltic a jež byly způsobeny především světovou hospodářskou krizí v letech 2008–2009, která měla na Pobaltí významný dopad a ovlivnila rovněž odvětví letecké dopravy.
- (178) Plán restrukturalizace mimoto objasňuje, že k potížím podniku přispěla obchodní strategie, která byla uplatňována v minulosti, a rovněž řada rozhodnutí bývalého vedení podniku airBaltic. Co se týká obchodní strategie podniku airBaltic, plán restrukturalizace zdůrazňuje, že ta se v minulosti zaměřovala výhradně na rozšiřování činnosti, a nikoli na ziskovost, čímž vystavila podnik neudržitelně vysokým nákladům. Náklady se mimoto významně zvýšily kvůli leteckému parku, který zahrnoval čtyři různé typy letadel, a rovněž kvůli vysokým nákladům na nájem letadel. Trasy byly otevírány bez náležitého posouzení jejich ziskovosti a mnoho z nich bylo ztrátových.
- (179) Plán restrukturalizace se týká pětiletého období restrukturalizace, které začíná v dubnu 2011 a předpokládá obnovení dlouhodobé životaschopnosti podniku airBaltic nejpozději do dubna 2016, ačkoli podle základního scénáře má být podnik airBaltic opět ziskový v roce 2014. Doba trvání restrukturalizace tudíž činí nejvýše pět let v souladu s předchozími případy týkajícími se odvětví osobní letecké dopravy ⁽³⁷⁾. Komise zastává trvale názor, že za současné ekonomické situace je důležité zamezit pouze krátkodobému obratu a místo toho vytvořit pevný základ pro budoucí růst. V této souvislosti trvá potřebná stabilizace provozní výkonnosti a výkonnosti služeb několik let.

⁽³⁶⁾ Rozhodnutí Komise 2011/414/EU ze dne 14. prosince 2010 o státní podpoře C 8/10 (ex N 21/09 a NN 15/10), kterou Řecko poskytlo podniku Varvaressos S.A. (Úř. věst. L 184, 14.7.2011, s. 9).

⁽³⁷⁾ Viz rozhodnutí Komise ve věci SA.30908 – ČSA – České aerolinie – plán restrukturalizace, bod 107 a rozhodnutí Komise ve věci SA.33015 – Air Malta plc., bod 93. Viz rovněž rozhodnutí Komise 2010/137/ES ze dne 28. srpna 2009 o státní podpoře C 6/09 (ex N 663/08) – Rakousko – Austrian Airlines – plán restrukturalizace (Úř. věst. L 59, 9.3.2010, s. 1), bod 296 a rozhodnutí Komise 2012/542/EU ze dne 21. března 2012 o opatření SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N), které Spojené království hodlá provést ve prospěch podniku Royal Mail Group (Úř. věst. L 279, 12.10.2012, s. 40), bod 217.

- (180) Plán restrukturalizace zdůrazňuje změnu obchodní strategie podniku airBaltic, podle níž se má podnik stát hybridní leteckou společností, která se zaměřuje na zákazníky vytvářející vyšší výnosy, a to prostřednictvím většiny služeb, jež tradičně nabízejí síťoví dopravci, a která současně usiluje o nákladovou efektivnost, jaké obvykle dosahují nízkonákladoví dopravci. Tuto strategii již nové vedení podniku velkou měrou uplatňuje od října 2011. Plán restrukturalizace mimoto předpokládá tři hlavní druhy restrukturalizačních opatření: i) optimalizaci příjmů a nákladů u stávajících činností; ii) změnu uspořádání sítě vedoucí k úpravě destinací, četnosti letů a časového rozvrhu s cílem optimalizovat ukazatele RASK a CASK ⁽³⁸⁾ na úrovni trasy a iii) optimalizaci sítě a leteckého parku v zájmu revize a stanovení optimální sítě a velikosti leteckého parku. Celkem bylo vypracováno třináct iniciativ zabývajících se příjmy a třináct iniciativ týkajících se nákladů a další dvě iniciativy byly vyhotoveny v oblasti změny uspořádání sítě a obnovy leteckého parku.
- (181) Pokud jde o optimalizaci leteckého parku, Komise podotýká, že rozmanitá a zastaralá letadla podniku airBaltic mají nižší palivovou efektivitu a jsou náročnější na údržbu než letadla konkurentů, což se promítá do rostoucích nákladů. V roce 2012 a 2013 se podnik airBaltic rozhodl provozovat pouze část dostupných letadel, aby snížil náklady. V roce 2013 zařadil podnik airBaltic do svého leteckého parku dva letouny Q400 Bombardier s cílem vyrovnat částečně snížení kapacity v důsledku vyřazení letadel Fokker a Boeing 757. Za účelem obměny leteckého parku byly za příznivějších podmínek znovu sjednány stávající nájemní smlouvy do doby, než budou k dispozici nové letouny Bombardier CS300 v [...] nebo [...]. Koncem roku 2014 bude podnik airBaltic provozovat 25 letounů a tento počet zachová do konce období restrukturalizace v roce 2016. Celkově dojde v období restrukturalizace k snížení kapacity leteckého parku o 27 %.
- (182) Co se týká změny uspořádání sítě, Komise podotýká, že v roce 2013 zajistila nová síť v porovnání s předchozím rokem dodatečné příjmy ve výši [16–21] milionů LVL ([22,7–29,8] milionu EUR) na úrovni C1 ⁽³⁹⁾, mimo jiné kvůli zrušení neziskových tras (např. [...]) a omezení četnosti letů ([...] na [...], [...] a [...]).
- (183) Iniciativy v oblasti příjmů zahrnují zavedení nových struktur tarifních cen letenek nebo optimalizaci struktury poplatků za zavazadla. Mimoto se bude prosazovat check-in přes Internet, zatímco palubní průvodčí a pracovníci v oblasti prodeje budou pracovat za flexibilní odměnu. Pokud jde o iniciativy v oblasti nákladů, k nim patří nové sjednání cen paliva se stávajícími dodavateli a smluv týkajících se kontrol motorů a generálních oprav, optimalizace nájmu a snížení nákladů na umístění v hangáru a nákladů souvisejících s ubytováním posádek v hotelu. Znovu sjednány budou i stávající smlouvy s poskytovateli služeb pozemního odbavování.
- (184) Většina restrukturalizačních opatření, která byla popsána v předchozích bodech odůvodnění, již byla provedena. V důsledku iniciativ týkajících se optimalizace příjmů a iniciativ k snížení nákladů, jakož i iniciativ souvisejících s obnovou leteckého parku a změnou uspořádání sítě skončil podnik airBaltic v roce 2012 se záporným hospodářským výsledkem před úroky a zdaněním ve výši 30 milionů LVL (42,47 milionu EUR) v porovnání s plánovaným záporným hospodářským výsledkem před úroky a zdaněním ve výši 38 milionů LVL (53,8 milionu EUR). V roce 2013 se záporný hospodářský výsledek před úroky a zdaněním snížil na 7,7 milionu LVL (10,9 milionu EUR), což je rovněž více než stanovený cíl. Očekává se, že podnik dosáhne v roce 2014 hranice rentability a poté bude ziskový s hospodářským výsledkem před úroky a zdaněním ve výši [1–3] milionů LVL ([1,4–4,2] milionu EUR) v roce 2014 a [9–12] milionů LVL ([12,8–17] milionů EUR) v roce 2016. Návratnost vlastního kapitálu (ROE) má podle očekávání v roce 2014 dosáhnout [3–6] % a v roce 2016 pak [18–21] %.
- (185) Plán restrukturalizace obsahuje revidované finanční výhledy podle realistického, pesimistického a optimistického scénáře, které vycházejí ze spolehlivých předpokladů. Realistický scénář například předpokládá růst trhu o [6–8] %, zatímco růst podniku airBaltic omezuje na [1–3] % v roce 2014 a na [2–4] % v roce 2015 a 2016, s mírou inflace ve výši [1–3] % ročně a rostoucími náklady na palivo, a to z [950–1 000] USD/t v roce 2014 na [1 000–1 050] USD/t v roce 2016. Faktor vytiženosti je v rozmezí od [69–71] % v roce 2014 do [71–75] % v roce 2016. Podle tohoto scénáře umožní provedení iniciativ podniku airBaltic dosáhnout v roce 2014 hranice rentability (s hospodářským výsledkem před úroky a zdaněním ve výši [1–3] milionů LVL ([1,4–4,2] milionu EUR)) a poté bude podnik ziskový s hospodářským výsledkem před úroky a zdaněním ve výši [6–9] milionů LVL ([8,5–12,8] milionu EUR) v roce 2015 a ve výši [9–12] milionů LVL ([12,8–17] milionu EUR) v roce 2016.

⁽³⁸⁾ Příjmy z dostupného sedadlokilometru (RASK) respektive náklady na dostupný sedadlokilometr (CASK).

⁽³⁹⁾ Viz 194. bod odůvodnění.

- (186) Podle všech scénářů bude hospodářský výsledek podniku airBaltic před úroky a zdaněním v roce 2016 kladný, a to v rozmezí od [10–15] milionů LVL ([14,2–21,3] milionu EUR) podle optimistického scénáře do [5–10] milionů LVL ([7,1–14,2] milionu EUR) podle pesimistického scénáře. Scénáře byly podrobeny rovněž analýze citlivosti s cílem posoudit rizika a jejich možný dopad v roce 2016, zejména co se týká měnových rizik (zhodnocení/znehodnocení USD vůči LVL a EUR) a změn faktoru vytíženosti, tržních cen paliva, výnosů a počtu cestujících.
- (187) Komise plán restrukturalizace posoudila a zastává názor, že by měl podniku airBaltic umožnit, aby nejpozději do dubna 2016 dosáhl očekávaného obnovení dlouhodobé životaschopnosti. Plán restrukturalizace obsahuje podrobné posouzení okolností, které vedly k potížím podniku airBaltic a které byly náležitě odstraněny v důsledku restrukturalizačních opatření v podobě iniciativ v oblasti příjmů a nákladů a rovněž iniciativ souvisejících se změnou uspořádání sítě a obnovou leteckého parku.
- (188) Komise se mimoto domnívá, že plán restrukturalizace, který Lotyšsko předložilo, náležitě vyčísluje dopady jednotlivých restrukturalizačních opatření, že předpoklady jsou s ohledem na situaci v odvětví osobní letecké dopravy přiměřené a vhodné a že podle všech scénářů se během celého období restrukturalizace předpokládá životaschopnost na odpovídajících úrovních. Analýza citlivosti je odpovídající a prokazuje, že dopady zohledněných faktorů na zisk před úroky a zdaněním budou omezené.
- (189) Vzhledem k významným restrukturalizačním opatřením, která byla přijata, a dosavadnímu pokroku se proto Komise domnívá, že plán restrukturalizace podniku airBaltic umožní obnovení dlouhodobé životaschopnosti v přiměřené lhůtě.
- (190) Z důkazů, které Lotyšsko předložilo, mimoto vyplývá, že podnik airBaltic v současnosti směřuje k dosažení většiny cílů stanovených v plánu restrukturalizace, což dále dokládá spolehlivost plánu.

7.4.4. Zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže (kompenzační opatření)

- (191) Podle bodu 38 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je třeba přijmout kompenzační opatření s cílem omezit nepříznivý dopad na podmínky obchodování na přijatelnou úroveň. Tato opatření mohou zahrnovat prodej aktiv, snížení kapacity nebo omezení přítomnosti na trhu a omezení vstupních překážek na dotčených trzích (bod 39).
- (192) V této souvislosti nebude ukončení ztrátových činností, které by bylo v každém případě nutné pro obnovení životaschopnosti podniku, za účelem posouzení kompenzačních opatření považováno za snížení kapacity nebo omezení působnosti na trhu (bod 40).
- (193) Lotyšsko jako kompenzační opatření pro podnik airBaltic navrhuje zrušení ziskových tras, což povede k snížení kapacity, a přenechání párů letištních časů na koordinovaných letištích.
- (194) Kromě opuštění neziskových tras, které je nezbytné pro obnovení životaschopnosti, předpokládá plán restrukturalizace přenechání čtrnácti ziskových tras⁽⁴⁰⁾ z hlediska rozpětí příspěvku C1. Podle ustálené praxe Komise se trasy považují za ziskové pouze tehdy, mají-li kladné rozpětí příspěvku C1 v roce předcházejícím jejich přenechání⁽⁴¹⁾. Příspěvek C1 bere v úvahu náklady na let, cestující a distribuci (tj. variabilní náklady), které lze přičíst každé jednotlivé trase. Příspěvek C1 představuje vhodné měřítko, jelikož bere v úvahu veškeré náklady, které jsou přímo spojeny s dotyčnou trasou. Trasy s kladným příspěvkem C1 pokrývají nejen variabilní náklady trasy, nýbrž přispívají rovněž k uhrazení fixních nákladů podniku.
- (195) Co se týká kapacity, plán restrukturalizace uvádí, že celková kapacita podniku v dubnu 2011 činila [5–5,5] miliardy ASK, zatímco na konci restrukturalizace v dubnu 2016 má kapacita podniku airBaltic činit [4–4,5] miliardy ASK, to představuje snížení o [17–20] %. Komise bere v této souvislosti na vědomí, že zejména v rámci obnovení dlouhodobé životaschopnosti se počet letadel sníží z 34 v dubnu 2011 na 25 do konce roku 2014 a na této úrovni zůstane až do konce období restrukturalizace v dubnu 2016 (viz 181. bod odůvodnění). Pokud se vezmou v úvahu pouze ziskové trasy, činí snížení kapacity [7–10] %.

⁽⁴⁰⁾ Konkrétně trasy mezi [...]. Komise má za to, že uzavření těchto tras představuje čistě kompenzační opatření, jelikož nic nenasvědčuje tomu, že by byly uzavřeny jako nezbytný důsledek snížení počtu letadel.

⁽⁴¹⁾ Viz rozhodnutí Komise ve věci SA.30908 ČSA – České aerolinie – plán restrukturalizace, body 130 a 131.

- (196) Komise mimoto bere na vědomí, že k [...] podnik airBaltic zrušil řadu tras provozovaných z koordinovaných ⁽⁴²⁾ letišť. V roce 2011 a 2012 bylo proto na koordinovaných letištích uvolněno [...] párů letištních časů, což vytváří nové obchodní příležitosti pro konkurenční letecké společnosti, pokud jde o provozování tras z těchto letišť a na toto letiště a zvýšení přítomnosti na těchto letištích.
- (197) Při posuzování vhodnosti kompenzačních opatření vezme Komise v úvahu strukturu trhu a podmínky hospodářské soutěže, aby bylo možné zajistit, že žádné takové opatření nepovede ke zhoršení struktury trhu (bod 39 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci). Kompenzační opatření musejí být úměrná rušivým účinkům podpory, a zejména velikosti a relativnímu významu daného podniku na trhu nebo trzích. Míru snížení kapacity či omezení působnosti na trhu je třeba stanovit případ od případu (bod 40 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).
- (198) Komise podotýká, že podnik airBaltic je na evropském trhu letecké dopravy velmi malým hráčem a představuje 0,5 % výstupu celého evropského odvětví letecké dopravy.
- (199) Komise mimoto dospěla k závěru, že snížení kapacity podniku airBaltic o [7– 10] % není nevýznamné vzhledem k relativně malé velikosti podniku airBaltic v porovnání s produktivní kapacitou evropského odvětví letecké dopravy a výstupem z hlediska cestujících. U poměrně malého dopravce, jakým je podnik airBaltic, by další snížení počtu letadel a kapacity mohlo ohrozit obnovení dlouhodobé životaschopnosti, aniž by poskytlo přiměřené tržní příležitosti jeho konkurentům. Ačkoli je podnik airBaltic největším leteckým dopravcem v Lotyšsku, jeho podíl na trhu v Rize se snížil z [65–70] % v roce 2011 na [55–60] % v roce 2016.
- (200) Komise rovněž podotýká, že Lotyšsko je podporovanou oblastí, která je způsobilá pro regionální investiční podporu pro účely čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy ⁽⁴³⁾. V bodě 56 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je stanoveno, že „[v podporovaných oblastech] mohou platit méně přísné podmínky, co se týče provádění kompenzačních opatření a výše příspěvku ze strany příjemce podpory ... V případě, že je to v zájmu regionálního rozvoje a pokud je snížení kapacity nebo omezení účasti na trhu považováno za nejvhodnější opatření pro zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže, může být požadované snížení v podporovaných oblastech nižší než v těch, které podporovány nejsou“.
- (201) Při posuzování vhodnosti kompenzačních opatření vzala Komise v úvahu rovněž zvláštnosti daného případu a přihlédla k okrajové poloze Lotyšska a dosažitelnosti ostatního území Evropské unie. Komise bere v tomto ohledu na vědomí, že velká většina lotyšského železničního systému používá ruský rozchod kolejí, který je širší než standardní rozchod používaný ve většině EU, což způsobuje problémy v oblasti interoperability se sousedními zeměmi EU. Rovněž námořní doprava zajišťuje (jak se zdá) omezený stupeň nahraditelnosti letecké dopravy, zejména v případě osobní letecké dopravy. Komise taktéž uvádí, že nejbližšími mezinárodními letišti dosažitelnými pozemní dopravou jsou letiště ve Vilniusu a Tallinnu, která se nacházejí ve vzdálenosti přibližně 300 km od Rigy, nepředstavují tudíž vhodné alternativní letecké uzly, zejména pro obchodní cestující.
- (202) Komise zastává názor, že kompenzační opatření, která přijal podnik airBaltic, tj. snížení kapacity o [7–10] % a přenechání letištních časů na koordinovaných letištích, jsou v daném případě přijatelná. Kompenzační opatření, která navrhlo Lotyšsko, jsou proto podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci dostatečná, aby bylo zajištěno, že nepříznivý dopad na podmínky obchodování vyplývající z poskytnutí podpory na restrukturalizaci podniku airBaltic je omezen na přijatelnou úroveň.

7.4.5. Podpora omezená na minimum (vlastní příspěvek)

- (203) Podle bodu 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je k omezení výše podpory na úplné minimum nezbytný významný příspěvek na restrukturalizační náklady poskytnutý z vlastních zdrojů příjemce. To může zahrnovat prodej aktiv, která nejsou nezbytně nutná pro přežití podniku, nebo financování z vnějších zdrojů za tržních podmínek.

⁽⁴²⁾ Koordinovaná letiště jsou definována v čl. 2 písm. g) nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1). Podle čl. 3 odst. 4 nařízení (EHS) č. 95/93 se tato letiště týkají přinejmenším v určitých obdobích s kapacitními omezeními.

⁽⁴³⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 13. září 2006 o státní podpoře N 447/2006 – Lotyšsko – národní mapa regionální podpory na období 2007–2013.

- (204) Takové příspěvení musí být skutečné, tj. opravdové, bez všech očekávaných budoucích výnosů, jako je peněžní tok (bod 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci). Vlastní příspěvek nesmí přirozeně obsahovat žádnou další státní podporu. U velkých podniků považuje Komise obvykle za přiměřený příspěvek ve výši alespoň 50 % restrukturalizačních nákladů. Za výjimečných okolností a v případech zvlášť závažných problémů se však Komise může spokojit i s nižším příspěvkem (bod 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).
- (205) Plán restrukturalizace odhaduje restrukturalizační náklady na [150–170] milionů LVL ([214–242] milionů EUR), a to na základě finančních prostředků potřebných pro splacení úvěrů poskytnutých třetími stranami ([5–15] milionů LVL ([7,1–21,3] milionu EUR)), vyrovnání ztrát vyplývajících z vyřazení a likvidace určitých letadel ([15–25] milionů LVL ([21,3–35,5] milionu EUR)), vytvoření rezerv na nedobytné pohledávky, které nebude podnik schopen vymoci ([5–10] milionů LVL ([7,1–15,3] milionu EUR)), výplaty odstupného ([1–4] milionů LVL ([1,4–5,6] milionu EUR)), nákup nových letadel, zejména [...] Bombardier Q400NG a [...] Boeing 737-500 (s celkovou částkou ve výši [50–60] milionů LVL ([71,1–85,3] milionu EUR)), odkup ochranných známek od podniku BAS ([5–15] milionů LVL ([7,1–21,3] milionu EUR)), nepředpokládané podrozvahové závazky vyplývající z pohledávky [...] ([5–15] milionů LVL ([7,1–21,3] milionu EUR)) a [45–55] milionů LVL ([64–78,2] milionu EUR) k vyrovnání očekávaných ztrát do doby, než bude podnik airBaltic opět ziskový.
- (206) Vzhledem k celkovým restrukturalizačním nákladům ve výši [150–170] milionů LVL ([214–242] milionů EUR) činí navrhovaný vlastní příspěvek podniku airBaltic podle plánu restrukturalizace [100–110] milionů LVL ([141–155] milionů EUR), tj. [60–70] % celkových restrukturalizačních nákladů. Vlastní příspěvek je rozdělen následovně:
- i) Soukromé finanční injekce ve výši [20–30] milionů LVL ([28,4–42,6] milionu EUR) poskytnuté podnikem BAS a soukromými investory THC a [...] v období od dubna do září 2011. Tato částka zahrnuje [...] milionů LVL ([...] milionů EUR) ve formě likviditního příslibu, který byl v březnu a květnu 2011 poskytnut [...] v souvislosti s nákupem náhradních dílů; zálohové platby na vlastní kapitál podniku airBaltic ve výši [...] milionů LVL ([...] milionů EUR) a [...] milionů LVL ([...] milionů EUR) ze strany [...] a [...] a částku ve výši [6–8] milionů LVL ([8,5–12,3] milionu EUR) od společnosti Transatlantic Holdings na základě dohody o koupi akcií.
 - ii) Soukromé úvěry ve výši [20–30] milionů LVL ([28,4–42,6] milionu EUR) poskytnuté podnikem BAS po uzavření dohody, a to úvěr od podniku BAS (14 milionů LVL (19,82 milionu EUR)) a úvěr od prodávajícího ve výši [5–15] milionů LVL ([7,1–21,3] milionu EUR) na odkup ochranných známek.
 - iii) Smlouvy o nájmu nových letadel s částkou ve výši [45–55] milionů LVL ([64–78] milionů EUR).
 - iv) Částka ve výši [...] milionů LVL ([...] milionů EUR) vyplývající z částečného odpisu dluhu v důsledku restrukturalizace dluhu podniku airBaltic podle dohody s bankami Latvijas Krājbanka a Snoras uzavřené v březnu 2014.
- (207) Co se týká soukromých finančních injekcí uvedených v bodě i), Lotyšsko prokázalo, že podnik BAS provedl mezi červnem a červencem 2011 zálohové platby na vlastní kapitál podniku airBaltic ve výši [7–9] milionů LVL ([10–13] milionů EUR). Komise se domnívá, že tyto platby představují vlastní příspěvek ve smyslu bodu 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, jelikož podnik BAS je soukromým účastníkem trhu a Komise nemá důvod se domnívat, že nejednal v souladu s logikou trhu. Stejný závěr se vztahuje i na částku ve výši [6–8] milionů LVL ([8,5–12,3] milionu EUR), kterou poskytla společnost Transatlantic Holdings výměnou za [...] nesplacených akcií podniku airBaltic, k čemuž došlo v září 2011.
- (208) Co se týká bodu ii), Komise je názoru, že úvěr ve výši 14 milionů LVL (19,82 milionu EUR), který poskytl podnik BAS, tj. úvěr od podniku BAS, představuje financování z vnějších zdrojů za tržních podmínek, které lze uznat jako vlastní příspěvek soukromého investora, který byl v té době akcionářem podniku.
- (209) Pokud jde o smlouvy o nájmu nových letadel s částkou ve výši [45–55] milionů LVL ([64–78] milionů EUR) (bod iii)), plán restrukturalizace objasňuje, že v březnu 2013 uzavřel podnik airBaltic se soukromými protějšky nové smlouvy o nájmu letadel v rámci programu snížení kapacity leteckého parku a jeho optimalizace. Smlouvy se týkají čistého nájmu [...] letounů Bombardier Dash 8 Q400NG na dobu deseti let s celkovou částkou ve výši přibližně [...] milionů USD ([...] milionů EUR), tj. měsíční nájemné činí přibližně [...] USD ([...] EUR).

- (210) Podle plánu restrukturalizace byl nájem poskytnut za tržních podmínek společností [...]. Měsíční nájemné má uhradit amortizaci pořizovací ceny po odečtení zůstatkové hodnoty příslušného letounu na konci desátého roku (plus určitá přírážka k pokrytí [...] finančních a provozních nákladů a ziskového rozpětí), což se ve skutečnosti rovná pořizovací ceně nového letadla.
- (211) Komise bere na vědomí, že nájemní smlouvy jako takové představují v odvětví letecké dopravy běžnou formu financování a mohou se považovat za rovnocenné úvěrům, jež jsou poskytnuty podniku, který prochází restrukturalizací. Skutečnost, že se na značnou část úvěru vztahuje kolaterál, nevylučuje, aby se úvěr považoval za „vlastní příspěvek“. Lotyšsko mimoto potvrdilo, že se na tyto nájemní smlouvy vztahuje běžné zajištění (tj. možnost zabavit letadlo v případě neplacení a složení jistoty v hotovosti). Pronajímatel proto podstupuje určitou míru věřitelského rizika, jelikož by v případě neplacení ze strany podniku airBaltic utrpěl značné ztráty, tj. bezprostřední ztrátu příjmu z nájemného, která je vykazována do doby, než je letadlo znovu pronajato novému zákazníkovi, a rovněž náklady související s překonfigurováním letadla pro jiného provozovatele ⁽⁴⁴⁾.
- (212) Na základě výše uvedených skutečností bere Komise na vědomí, že nájemní smlouvy prokazují, že podnik airBaltic byl schopen získat financování z vnějších zdrojů za tržních podmínek. Nájemní smlouvy lze proto považovat za důkaz, že hospodářské subjekty jsou přesvědčeny o dlouhodobé životaschopnosti podniku airBaltic, jelikož smlouvy jsou zajištěny pouze běžným typem kolaterálu a poskytovatel finančních prostředků podstupuje určitou míru rizika. To je v souladu s bodem 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, v němž se uvádí, že financování musí pocházet z vnějších zdrojů za tržních podmínek a svědčit o tom, že hospodářské subjekty jsou přesvědčeny o možnosti opětovné životaschopnosti daného podniku. Komise tudíž považuje nájemní smlouvy s částkou ve výši [45–55] milionů LVL ([64–78] milionů EUR) za součást vlastního příspěvku. To je rovněž v souladu s minulou rozhodovací praxí Komise, například ve věci Českých aerolinií ⁽⁴⁵⁾.
- (213) Komise však měla pochybnosti ohledně některých druhů vlastního příspěvku, které byly navrhovány v plánu restrukturalizace, jak je objasněno níže.
- (214) Pokud jde o zálohovou platbu na vlastní kapitál podniku airBaltic ve výši [...] milionů LVL ([...] milionů EUR), kterou v červenci 2011 provedl [...], z informací, které poskytl Lotyšsko, vyplývá, že tato platba přímo souvisí s 6. opatřením, jež zahrnuje státní podporu (jak bylo vyvozeno). Zálohovou platbu na vlastní kapitál podniku airBaltic, kterou provedl [...], proto nelze považovat za vlastní příspěvek, který nesmí zahrnovat podporu.
- (215) Pokud jde o likviditní příslib ve výši [...] milionů LVL ([...] milionů EUR), který v období od dubna do června 2011 poskytl [...] za účelem nákupu náhradních dílů, lotyšské orgány nepředložily důkazy, které by Komisi umožnily jednoznačně porozumět tomuto opatření a jeho významu, pokud jde o přesvědčení o obnovení životaschopnosti příjemce. Komise proto nemůže dospět s jistotou k závěru, zda je tento příslib přijatelný jako vlastní příspěvek.
- (216) Pokud jde o úvěr od prodávajícího ve výši [5–15] milionů LVL ([7,1–21,3] milionu EUR), který měl podniku airBaltic poskytnout podnik BAS za účelem odkupu ochranných známek, Lotyšsko nepředložilo žádné důkazy, že tento úvěr byl skutečně udělen.
- (217) Na základě výše uvedených skutečností nepovažuje Komise za přijatelný vlastní příspěvek zálohovou platbu na vlastní kapitál podniku airBaltic ve výši [...] milionů LVL ([...] milionů EUR), kterou v červenci 2011 provedl [...], likviditní příslib ve výši [...] milionů LVL ([...] milionů EUR), který v období od dubna do června 2011 poskytl [...] za účelem nákupu náhradních dílů, a úvěr od prodávajícího ve výši [5–15] milionů LVL ([7,1–21,3] milionu EUR), který měl podniku airBaltic poskytnout podnik BAS na odkup ochranných známek, a částečný odpis dluhu ve výši [...] milionů LVL ([...] milionů EUR). Komise rovněž pochybuje, zejména na základě nepřesvědčivých informací, které byly v tomto ohledu poskytnuty (nejasná povaha dotčených dluhů, včetně řady pohledávek a ochranných známek podniku airBaltic), o tom, zda lze jako vlastní příspěvek započítat částečný odpis dluhů ze strany dvou bank ve výši [...] milionů LVL ([...] milionů EUR).
- (218) Komise každopádně uvádí, že ostatní opatření navrhovaná jako vlastní příspěvek jsou v souladu s bodem 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a že výše vlastního příspěvku je tudíž přijatelná. Tato opatření činí [75–85] milionů LVL ([107–120] milionů EUR), což odpovídá přibližně [48–50] % restrukturalizačních nákladů. U velkých podniků, jako je airBaltic, by výše vlastního příspěvku měla obvykle činit 50 %.

⁽⁴⁴⁾ Celkové náklady na převod letadla od provozovatele v prodlení na nového provozovatele v souvislosti s uspokojením požadavků nového zákazníka mohou snadno dosáhnout až [...] % účetní hodnoty letadla.

⁽⁴⁵⁾ Viz rozhodnutí týkající se Českých aerolinií, body 119 a 145.

Podle bodu 56 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci však může být Komise méně přísná, pokud jde o výši vlastního příspěvku v podporovaných oblastech, jak tomu bylo v případě Lotyšska v době provedení opatření (viz 200. bod odůvodnění).

- (219) Komise se proto domnívá, že požadavky stanovené v bodě 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci byly splněny.

7.4.6. Zásada „jednou a dost“

- (220) Je třeba dodržet rovněž bod 72 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, který stanoví, že podnik, který obdržel podporu na záchranu a restrukturalizaci v posledních deseti letech, není pro takovou podporu způsobilý (zásada „jednou a dost“).
- (221) Jelikož 1., 4. a 5. opatření nezahrnuje státní podporu, neberou se tato opatření pro účely zásady „jednou a dost“ v potaz. Lotyšské orgány mimoto potvrdily, že podnik airBaltic v minulých deseti letech žádnou podporu na záchranu ani restrukturalizaci neobdržel. Komise se proto domnívá, že zásada „jednou a dost“ je dodržena.

7.5. ZÁVĚR OHLEDNĚ 2., 3. A 6. OPATŘENÍ

- (222) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise konstatuje, že Lotyšsko provedlo protiprávně 2., 3. a 6. opatření ve prospěch podniku airBaltic v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie. Komise se však domnívá, že tato opatření a plán restrukturalizace splňují podmínky stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Komise proto považuje tuto podporu za slučitelnou s vnitřním trhem.
- (223) Komise bere rovněž na vědomí, že Lotyšsko souhlasilo s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato a oznámeno v angličtině,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

První státní úvěr ve výši 16 milionů LVL, který Lotyšská republika poskytla podniku airBaltic v roce 2011, nákup bezkupónových dluhopisů podniku airBaltic státem v dubnu 2010 a platba ve výši 2,8 milionu EUR, kterou banka Latvijas Krājbanka provedla ve prospěch podniku airBaltic v listopadu 2011, nepředstavují podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

Druhý státní úvěr ve výši 67 milionů LVL a navýšení kapitálu podniku airBaltic, které Lotyšská republika provedla v roce 2011, jakož i postoupení pohledávky ve výši 5 milionů EUR podniku airBaltic ze strany Lotyšské republiky v roce 2012 představují podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Tato podpora je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Lotyšské republice.

V Bruselu dne 9. července 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda