

II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2016/1031

ze dne 6. listopadu 2015

o opatřeních SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N), která provedlo Estonsko ve prospěch společnosti AS Estonian Air,

a

o opatřeních SA.36868 (14/C) (ex 13/N), která Estonsko hodlá provést ve prospěch společnosti AS Estonian Air

(oznámeno pod číslem C(2015) 7470)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména 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) této dohody,

s ohledem na rozhodnutí Komise o zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy ve věci podpory SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) ⁽¹⁾ a ve věci podpory SA.36868 (14/C) (ex 13/N) ⁽²⁾,

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 Řízení o podpoře na záchranu (SA.35956)

- (1) Dopisem ze dne 3. prosince 2012 informovalo Estonsko Komisi o svém záměru poskytnout podporu na záchranu ve prospěch společnosti AS Estonian Air (dále jen „Estonian Air“ nebo „letecká společnost“) a o několika kapitálových injekcích, které byly provedeny v minulosti. Dne 4. prosince 2012 se uskutečnila schůzka s estonskými orgány.
- (2) Po této výměně informací ve fázi před oznámením Estonsko oznámením č. SANI 7853 ze dne 20. prosince 2012 informovalo Komisi o plánovaném poskytnutí podpory na záchranu letecké společnosti ve formě úvěrového nástroje s hodnotou ve výši 8,3 milionu EUR.
- (3) Na základě informací, které poskytly estonské orgány, se zdálo, že první část úvěru na záchranu byla společnosti Estonian Air vyplacena dne 20. prosince 2012. Z tohoto důvodu Komise zaevidovala daný případ jako neoznamovanou podporu (13/NN) a dopisem ze dne 10. ledna 2013 informovala Estonsko o přehodnocení dané věci. Komise si vyžádala další informace dopisem ze dne 10. ledna 2013, na nějž Estonsko odpovědělo dopisem ze dne 21. ledna 2013.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 150, 29.5.2013, s. 3 a 14.

⁽²⁾ Úř. věst. C 141, 9.5.2014, s. 47.

- (4) Dopisem ze dne 20. února 2013 Komise Estonsku sdělila, že se s ohledem na podporu na záchranu ve výši 8,3 milionu EUR a opatření provedená v minulosti rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy.
- (5) Dopisem ze dne 4. března 2013 informovalo Estonsko Komisi o svém rozhodnutí ze dne 28. února 2013, které se týkalo navýšení úvěru na záchranu, jenž byl poskytnut společnosti Estonian Air, o 28,7 milionu EUR. Dopisem ze dne 16. dubna 2013 Komise Estonsko informovala, že se rozhodla rozšířit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy na dodatečnou podporu na záchranu (společně s rozhodnutím uvedeným ve 4. bodě odůvodnění dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu“).
- (6) Estonsko podalo připomínky k rozhodnutím o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu dopisy ze dne 9. dubna a 17. května 2013. Komise si od Estonska vyžádala další informace dopisem ze dne 8. dubna 2013, na něž Estonsko odpovědělo dne 18. dubna 2013.
- (7) Rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu byla v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněna dne 29. května 2013 ⁽³⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k dotčeným opatřením podaly připomínky. Komise obdržela připomínky od dvou zúčastněných stran, a to International Airlines Group (dále jen „IAG“) a společnosti Ryanair. Komise tyto připomínky předala Estonsku, které mělo možnost se k nim vyjádřit; vyjádření Estonska bylo obdrženo dne 5. srpna 2013.

1.2 Řízení o podpoře na restrukturalizaci (SA.36868)

- (8) Po neformálních kontaktech s Komisí předložilo Estonsko dne 20. června 2013 oznámením SANI č. 8513 plán restrukturalizace, jehož součástí je rekapitalizace ve výši 40,7 milionu EUR. Toto oznámení bylo zaevidováno pod číslem SA.36868 (13/NN).
- (9) Komise si vyžádala další informace dopisy ze dne 16. července a 28. října 2013, na něž estonské orgány odpověděly dopisy ze dne 28. srpna a 25. listopadu 2013. Další informace poskytlo Estonsko e-mailem ze dne 22. prosince 2013.
- (10) Komise dále obdržela stížnost společnosti Ryanair ze dne 23. května 2013 týkající se záměru Estonska navýšit kapitál společnosti Estonian Air a smlouvy o prodeji a zpětném pronájmu kancelářské budovy ve vlastnictví společnosti Estonian Air, která byla uzavřena mezi zmíněnou společností a letištěm Tallinn. Dne 25. června 2013 předala Komise zmíněnou stížnost Estonsku. Estonsko podalo připomínky dopisem ze dne 5. srpna 2013 ⁽⁴⁾.
- (11) Dopisem ze dne 4. února 2014 Komise Estonsko informovala, že se s ohledem na oznámenou podporu na restrukturalizaci rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na restrukturalizaci“) ⁽⁵⁾.
- (12) Estonsko podalo připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na restrukturalizaci dopisem ze dne 19. března 2014. Dne 7. května 2014 se uskutečnila schůzka s estonskými orgány a se společností Estonian Air, po níž dne 30. června 2014 následovala telefonní konference. Dne 28. srpna 2014 se uskutečnila další schůzka s estonskými orgány a jejich právním zástupcem poté, co Estonsko poskytlo dne 10. září 2014 e-mailem další informace.
- (13) Dne 31. října 2014 předložily estonské orgány pozměněný plán restrukturalizace. Poté se ve dnech 23. listopadu, 11. prosince a 19. prosince 2014 uskutečnily schůzky s estonskými orgány a dne 3., 10. a 19. prosince 2014 poskytly estonské orgány doplňkové informace.
- (14) Další informace poskytly estonské orgány dne 14., 27. a 28. ledna, 13. února, 11. března, 8. a 30. dubna, 27. května, 17. července a 26. srpna 2015. Další schůzky s estonskými orgány se uskutečnily ve dnech 14. a 15. ledna, 27. března, 21. dubna (telefonní konference), 7. května (telefonní konference), 28. května a 15. září 2015.

⁽³⁾ Viz pozn. pod čarou 1.

⁽⁴⁾ Jelikož stížnost byla podána dne 23. května 2013, tj. před tím, než Estonsko předložilo dne 20. června 2013 plán restrukturalizace společnosti Estonian Air, byla zaevidována pod číslem podpory na záchranu, tj. SA.35956. Poněvadž však tato stížnost souvisela částečně se záměrem estonských orgánů leteckou společností rekapitalizovat, byla posouzena v rámci rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na restrukturalizaci, tj. SA.36868.

⁽⁵⁾ Rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na restrukturalizaci bylo opraveno rozhodnutím Komise C(2014)2316 final ze dne 2. dubna 2014.

- (15) Rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na restrukturalizaci bylo v *Úředním věstníku Evropské unie* zveřejněno dne 9. května 2014 ⁽⁶⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek k dotyčným opatřením. Komise obdržela připomínky od dvou zúčastněných stran, a to od společnosti Ryanair a zúčastněné strany, která si nepřála zveřejnit svou totožnost. Komise tyto připomínky předala Estonsku, které mělo možnost se k nim vyjádřit; vyjádření Estonska bylo obdrženo dne 15. srpna 2014.
- (16) Dopisem ze dne 8. října 2015 Estonsko Komisi informovalo, že výjimečně souhlasí s tím, aby bylo toto rozhodnutí přijato a oznámeno pouze v angličtině, vzdalo se tudíž svého práva podle článku 342 Smlouvy ve spojení s článkem 3 nařízení č. 1 ⁽⁷⁾.

2. ESTONSKÝ TRH LETECKÉ DOPRAVY

- (17) Hlavním letištěm v Estonsku je letiště Tallinn, které v roce 2013 odbavilo 1,96 milionu cestujících, což v porovnání s 2,21 milionu cestujících v roce 2012 představovalo pokles o 11,2 %. V roce 2013 provozovalo pravidelné lety na/z letiště Tallinn třináct různých leteckých společností a celkem dvacet tras bylo provozováno celoročně ⁽⁸⁾. V roce 2014 odbavilo letiště Tallinn 2,02 milionu cestujících, což v porovnání s rokem 2013 znamenalo nárůst o 3 %. Celkem patnáct různých leteckých společností provozovalo celoročně dvacet tras ⁽⁹⁾.
- (18) V roce 2013 přepravila společnost Estonian Air 27,6 % cestujících, kteří využili letiště Tallinn, což oproti roku 2012, kdy tento podíl činil 40,2 %, znamenalo pokles, udržela si však své přední postavení. V roce 2013 přepravily společnosti Ryanair a Lufthansa 15,1 % resp. 10,5 % osob cestujících na/z letiště Tallinn a těsně za nimi následovaly společnosti Finnair a airBaltic ⁽¹⁰⁾. V roce 2014 se podíl společnosti Estonian Air na celkovém objemu osobní dopravy dále snížil na 26,6 %, za ní následovala společnost Lufthansa s 13,4 % podílem a společnost Ryanair s 11,5 % podílem na celkovém počtu cestujících ⁽¹¹⁾.
- (19) Vzhledem ke stabilitě estonského hospodářství v roce 2013 zůstala poptávka cestujících po letecké dopravě vysoká, což ostatním leteckým společnostem umožnilo zvýšit nabídku a podíl na trhu ⁽¹²⁾. V roce 2013 začala společnost Turkish Airlines provozovat lety z/do Istanbulu a společnost Ryanair přidala sedm nových tras, zatímco společnosti Lufthansa a airBaltic zvýšily četnost letů. V roce 2014 začaly z letiště Tallinn provozovat pravidelné lety nové letecké společnosti, například TAP Portugal (z/do Lisabonu) a Vueling (z/do Barcelony) ⁽¹³⁾.
- (20) Podle správce letiště Tallinn lze za spádovou oblast tohoto letiště pokládat celé Estonsko. Většina území Estonska se současně nachází ve spádové oblasti jiných mezinárodních letišť, jako jsou Helsinky, Riga a Petrohrad ⁽¹⁴⁾.

3. PŘÍJEMCE

- (21) Společnost Estonian Air, akciová společnost podle estonských právních předpisů, je národním leteckým dopravcem Estonska, který má základnu na letišti Tallinn. V současnosti má letecká společnost přibližně 160 zaměstnanců a provozuje sedm letadel.
- (22) Společnost Estonian Air byla založena jako státní společnost poté, co Estonsko získalo v roce 1991 nezávislost, a vznikla z divize ruské letecké společnosti Aeroflot. Po snahách o privatizaci a následných změnách ve vlastnické struktuře letecké společnosti vlastní společnost Estonian Air v současnosti Estonsko (97,34 %) a skupina SAS (2,66 %).

⁽⁶⁾ Viz pozn. pod čarou 2.

⁽⁷⁾ Nařízení č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385/58).

⁽⁸⁾ Ostatní letiště v Estonsku (regionální letiště Tartu, Pärnu, Kuressaare a Kärdla a malá letiště Kihnu a Ruhnu) odbavila v roce 2013 celkem 44 288 cestujících. V roce 2013 bylo letiště Tartu jediným regionálním letištěm v Estonsku s pravidelnými mezinárodními lety do Helsinek. Zdroj: výroční zpráva společnosti AS Tallinna Lennujaam, správce letiště Tallinn, za rok 2013, k dispozici na adrese http://www.tallinn-airport.ee/upload/Editor/Aastaaruanded/Lennujaama%20aastaraamat_2013_ENG.pdf

⁽⁹⁾ Zdroj: výroční zpráva společnosti AS Tallinna Lennujaam, správce letiště Tallinn, za rok 2014, k dispozici na adrese http://www.tallinn-airport.ee/upload/Editor/Ettevete/Lennujaama%20aastaraamat_ENG_2014_23.5.15.pdf

⁽¹⁰⁾ Zdroj: konsolidovaná výroční zpráva společnosti Estonian Air za rok 2013, k dispozici na adrese <http://estonian-air.ee/wp-content/uploads/2014/06/ESTONIAN-AIR-ANNUAL-REPORT-2013.pdf>

⁽¹¹⁾ Zdroj: konsolidovaná výroční zpráva společnosti Estonian Air za rok 2014, k dispozici na adrese <https://estonian-air.ee/wp-content/uploads/2014/04/Estonian-Air-Annual-Report-2014-FINAL-Webpage.pdf>

⁽¹²⁾ Zdroj: výroční zpráva společnosti AS Tallinna Lennujaam za rok 2013, viz pozn. pod čarou č. 8.

⁽¹³⁾ Zdroj: internetové stránky letiště Tallinn (<http://www.tallinn-airport.ee/eng/>).

⁽¹⁴⁾ Viz poznámka pod čarou 8.

- (23) Společnost Estonian Air se účastní jednoho společného podniku: Eesti Aviokütuse Teenuste AS (51 % podíl), který poskytuje službu v oblasti doplňování paliva do letadel na letišti Tallinn. Společnost Estonian Air se účastnila také společného podniku AS Amadeus Eesti (60 % podíl), který estonským cestovním agenturám poskytuje rezervační systémy a podporu, počátkem roku 2014 však svůj podíl prodala Amadeus IT Group, S.A. ⁽¹⁵⁾. Společnost Estonian Air měla rovněž 100 % dceřinou společnost, AS Estonian Air Regional, která ve spolupráci se společností Estonian Air provozovala komerční lety do sousedních destinací. Tato dceřiná společnost byla v červnu 2013 prodána společnosti Fort Aero BBAA OÜ, soukromému provozovateli ⁽¹⁶⁾.
- (24) Od roku 2006 vykazuje společnost Estonian Air vysoké ztráty. Mezi rokem 2010 a 2011 došlo ke ztrátě více než poloviny vlastního kapitálu letecké společnosti. V daném období přišla letecká společnost o více než čtvrtinu svého kapitálu.
- (25) Navzdory kapitálovým injekcím v roce 2011 a 2012 se finanční situace letecké společnosti v roce 2012 dále zhoršovala. V květnu 2012 byla zaznamenána měsíční ztráta ve výši 3,7 milionu EUR, která přesahovala ztrátu ve výši 0,9 milionu EUR zahrnutou v rozpočtu. V prvním pololetí roku 2012 dosáhly ztráty společnosti Estonian Air 14,9 milionu EUR ⁽¹⁷⁾. V červnu 2012 revidovala společnost Estonian Air svůj odhad pro rok 2012 a předpokládala provozní ztráty v tomto roce ve výši 25 milionů EUR (původní odhad ročních ztrát v rozpočtu činil 8,8 milionu EUR). Do konce června 2012 dospěla společnost Estonian Air do stavu faktického úpadku podle estonských právních předpisů. V účetním období 2012 vykazala letecká společnost ztrátu ve výši 49,2 milionu EUR.
- (26) Čistá ztráta společnosti Estonian Air v roce 2013 činila 8,1 milionu EUR ⁽¹⁸⁾. V roce 2014 dosáhla její čistá ztráta výše 10,4 milionu EUR ⁽¹⁹⁾.

4. POPIS OPATŘENÍ A PLÁNU RESTRUKTURALIZACE

- (27) Tento oddíl obsahuje popis předmětných opatření, pokud jde o podporu na záchranu (SA.35956), tj. opatření 1 až 5, i plán restrukturalizace, který byl předložen v řízení o podpoře na restrukturalizaci (SA.36868).

4.1 Navýšení kapitálu v roce 2009 (opatření 1)

- (28) Letiště Tallinn a letecká společnost tvořily jeden podnik až do roku 1993, kdy se letecká společnost stala nezávislým subjektem. V roce 1996 privatizovalo Estonsko 66 % podíl v letecké společnosti. Po privatizaci byly podíly následující: 49 % podíl vlastnila společnost Maersk Air, 34 % podíl vlastnilo estonské Ministerstvo hospodářství a komunikací a 17 % podíl vlastnila místní investiční banka, Cresco Investment Bank (dále jen „Cresco“). V roce 2003 odkoupila skupina SAS 49 % podíl společnosti Maersk Air, zatímco ostatní podíly se nezměnily.
- (29) Podle informací, které poskytlo Estonsko, požadovala letecká společnost v roce 2009 od svých akcionářů kapitál ze dvou důvodů. Za prvé, počátkem roku 2008 zaplatila společnost Estonian Air hotově částku ve výši [...] (*) milionů EUR v souvislosti s pořízením tří nových regionálních letadel typu Bombardier s cílem modernizovat letecký park a používat výkonnější letadla. Za druhé, obchodní model v napjaté situaci v době finanční krize nefungoval a letecká společnost na konci roku čelila problémům s likviditou.
- (30) V únoru 2009 navýšili všichni akcionáři kapitál letecké společnosti o 7,28 milionu EUR, a to úměrně svým podílům. Estonsko vložilo hotovost ve výši 2,48 milionu EUR a banka Cresco poskytla rovněž v hotovosti částku ve výši 1,23 milionu EUR. Skupina SAS vložila celkovou částku ve výši 3,57 milionu EUR, z toho částku ve výši 1,21 milionu EUR v hotovosti a částku ve výši 2,36 milionu EUR ve formě kapitalizace pohledávky. V důsledku opatření 1 se vlastnická struktura společnosti Estonian Air nezměnila.

4.2 Prodej divize pozemního odbavování v roce 2009 (opatření 2)

- (31) V červnu 2009 prodala společnost Estonian Air svou divizi pozemního odbavování letišti Tallinn, které je zcela ve vlastnictví státu, a to za cenu ve výši 2,4 milionu EUR. V době prodeje vlastnilo letiště Tallinn v plném vlastnictví Estonska.

⁽¹⁵⁾ Viz <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=86191>

⁽¹⁶⁾ Viz http://www.aviator.aero/press_releases/13003. V době prodeje nebyla společnost AS Estonian Air Regional činná a neměla žádná letadla, zaměstnance ani majetek.

⁽¹⁷⁾ Zdroj: přezkum výsledků společnosti Estonian Air za první pololetí roku 2012, k dispozici na adrese <http://estonian-air.ee/wp-content/uploads/2014/04/ENG-1H-2012.pdf>

⁽¹⁸⁾ Viz poznámka pod čarou 10.

⁽¹⁹⁾ Viz poznámka pod čarou 11.

(*) Obchodní tajemství.

- (32) Estonské orgány uvedly, že se neuskutečnilo otevřené, transparentní a bezpodmínečné nabídkové řízení. Prodejní cena nevycházela ze znaleckého posudku, nýbrž byla založena na účetní hodnotě aktiv určených prodeji. Odepisovaný majetek byl zohledněn navýšením hodnoty. Podle estonských orgánů byla cena stanovena během přímých jednání mezi letištěm Tallinn a společností Estonian Air.

4.3 Kapitálová injekce v roce 2010 (opatření 3)

- (33) Dne 10. listopadu 2010 navýšilo Estonsko kapitál společnosti Estonian Air v hotovosti o částku ve výši 17,9 milionu EUR (280 milionů EEK), zatímco skupina SAS provedla kapitalizaci pohledávky s hodnotou ve výši 2 milionů EUR. Skupina SAS současně získala 17 % podíl banky Cresco v letecké společnosti výměnou za odepsání dluhu ve výši [...] EUR, který banka Cresco měla u skupiny SAS, banka Cresco tudíž přestala být akcionářem.
- (34) Rozhodnutí o získání většinového vlastnictví v letecké společnosti bylo založeno na obchodním plánu pocházejícím z roku 2010 (dále jen „obchodní plán z roku 2010“). Estonsko současně chtělo zajistit dlouhodobé letecké spojení mezi Tallinnem a nejdůležitějšími obchodními destinacemi a získání kontroly nad leteckou společností prostřednictvím kapitálové injekce pokládalo za nejlepší způsob, jak tohoto cíle dosáhnout.
- (35) Kapitál byl zjevně použit na předčasné splátky ve výši [...] milionů USD za tři letouny typu Bombardier CRJ900, jež byly dodány v roce 2011, a rovněž k pokrytí části čisté ztráty ve výši 17,3 milionu EUR, která byla vykázána v roce 2011.
- (36) V důsledku kapitálové injekce v roce 2010 se Estonsko stalo většinovým vlastníkem společnosti Estonian Air s 90 % podílem, zatímco podíl skupiny SAS byl zředěn na 10 %. Jak je uvedeno v 33. bodě odůvodnění, banka Cresco, která od privatizace letecké společnosti v roce 1996 vlastnila ve společnosti Estonian Air 17 % podíl, přestala být akcionářem a rozhodla se nevložit do letecké společnosti další finanční prostředky ⁽²⁰⁾.

4.4 Navýšení kapitálu v letech 2011/2012 (opatření 4)

- (37) V listopadu 2011 se Estonsko rozhodlo navýšit kapitál společnosti Estonian Air o 30 milionů EUR a zvýšit svůj podíl na 97,34 %. Kapitálová injekce se uskutečnila ve dvou tranších po 15 milionech EUR, a to první dne 20. prosince 2011 a druhá dne 6. března 2012. Skupina SAS se na této kapitálové injekci nepodílela a její podíl byl zředěn z 10 % na 2,66 %. Od té doby se vlastnická struktura společnosti Estonian Air nezměnila.
- (38) Kapitálová injekce se zjevně uskutečnila na základě obchodního plánu z října 2011 (dále jen „obchodní plán z roku 2011“). Obchodní plán z roku 2011 vycházel z předpokladu, že by konkurenceschopnost letecké společnosti mohla být zlepšena širší sítí a vyšší četností letů. Usuzovalo se, že vhodná struktura uzlového letiště (paprsková síť) přiláká zákazníky a umožní postupovat pružně při přemísťování přepravy prostřednictvím uzlového letiště s cílem čelit sezónním výkyvům nebo náhlým změnám poptávky. Předpokládalo se rovněž, že objem dopravy na uzlovém letišti umožní snížit náklady na sedadlo v důsledku používání větších letadel. Usuzovalo se, že model regionální sítě umožní letecké společnosti zvětšit velikost a snížit rizika. Obchodní plán z roku 2011 předpokládal rovněž zvýšení počtu leteckých spojů z a do Estonska, zvětšení leteckého parku, a tudíž zvýšení počtu zaměstnanců k odbavování většího počtu zpátečních letů.
- (39) Podle obchodního plánu z roku 2011 potřebovala společnost Estonian Air od svých akcionářů částku ve výši 30 milionů EUR a úvěr od soukromé banky [...]. Ačkoli estonská pobočka banky údajně úvěr prostřednictvím úvěrového výboru schválila, nejvyšší úvěrový výbor [...] v listopadu 2011 úvěr nakonec zamítl. Bez ohledu na toto zamítnutí úvěru se Estonsko rozhodlo poskytnout společnosti Estonian Air částku ve výši 30 milionů EUR.

4.5 Úvěr na záchranu (opatření 5)

- (40) Vzhledem k špatným výsledkům společnosti Estonian Air v polovině roku 2012 (ztráty ve výši 14,9 milionu EUR) bylo vedení letecké společnosti zřejmé, že strategie obchodního plánu z roku 2011 založená na paprskové síti nebyla úspěšná. Estonsko se proto rozhodlo poskytnout letecké společnosti další pomoc ve formě podpory na záchranu.

⁽²⁰⁾ Viz Baltic Reports ze dne 7. června 2010, „Government sets bailout deal for Estonian Air“, <http://balticreports.com/?p=19116>

- (41) Opatření na záchranu spočívalo v úvěru ve výši 8,3 milionu EUR, který poskytlo estonské Ministerstvo financí, a to s roční úrokovou sazbou ve výši 15 %. První splátka úvěru ve výši 793 000 EUR byla vyplacena dne 20. prosince 2012, druhá splátka ve výši 3 000 000 EUR dne 18. ledna 2013 a zbývající splátka ve výši 4 507 000 EUR dne 11. února 2013 ⁽²¹⁾. Estonsko se zavázalo předložit Komisi plán restrukturalizace nebo likvidace či doklad o splacení úvěru v plné výši nejpozději do šesti měsíců od provedení prvního opatření podpory na záchranu, tj. do 20. června 2013.
- (42) Dne 4. března 2013 informovaly estonské orgány Komisi o svém rozhodnutí ze dne 28. února 2013, které se týkalo navýšení úvěru na záchranu o 28,7 milionu EUR, a to na žádost společnosti Estonian Air k uspokojení jejích potřeb v oblasti likvidity. Z této částky bylo letecké společnosti poskytnuto dne 5. března 2013 po podpisu dodatku k předchozí smlouvě o úvěru 16,6 milionu EUR a zbývajících 12,1 milionu EUR mělo být společnosti Estonian Air poskytnuto dne 28. listopadu 2014 ⁽²²⁾. Podmínky dalšího úvěru na záchranu byly stejné jako u původního úvěru na záchranu, tj. úvěr měl být původně splacen nejpozději do 20. června 2013 (po oznámení podpory na restrukturalizaci bylo splacení posléze odloženo) a úroková sazba měla činit 15 % ročně.
- (43) Celková výše úvěru na záchranu tudíž činila 37 milionů EUR a celá částka byla společnosti Estonian Air vyplacena v několika částech, jak bylo popsáno v 40. a 41. bodě odůvodnění.
- (44) Dne 5. prosince 2013 se Estonsko na žádost společnosti Estonian Air rozhodlo od července 2013 snížit úrokovou sazbu u úvěru na záchranu z původních 15 % na 7,06 %. Podle estonských orgánů byla důvodem tohoto rozhodnutí skutečnost, že se od stanovení sazby v prosinci 2012 změnil rizikový profil letecké společnosti.

4.6 Oznámená podpora na restrukturalizaci a plán restrukturalizace (opatření 6)

- (45) Dne 20. června 2013 oznámilo Estonsko podporu na restrukturalizaci ve výši 40,7 milionu EUR, která byla společnosti Estonian Air poskytnuta ve formě vlastního kapitálu, a to na základě plánu restrukturalizace týkajícího se pětiletého restrukturalizačního období od roku 2013 do roku 2017.

4.6.1 Obnovení životaschopnosti v roce 2016

- (46) Plán restrukturalizace má obnovit dlouhodobou životaschopnost společnosti Estonian Air v roce 2016. Plán restrukturalizace předpokládá, že se podaří zvrátit stávající výši ztrát ze zisku před zdaněním (Earnings before Taxes – „EBT“) ve výši –49,2 milionu EUR v roce 2012 na dosažení hranice rentability do roku 2015 a docílení zisku v roce 2016. Podle předpokladů v plánu restrukturalizace dosáhne společnost Estonian Air v roce 2016 zisku před zdaněním ve výši 1,3 milionu EUR.

Tabulka 1

Zisk a ztráta v období 2009–2017

(v mil. EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013(o)	2014(o)	2015(o)	2016(o)	2017(o)
Příjmy	62,759	68,583	76,514	91,508	71,884	73,587	76,584	78,790	80,490
EBITDA ⁽¹⁾	2,722	3,181	(6,830)	(10,037)	6,510	8,454	9,918	10,000	10,813
EBT	(4,434)	(2,617)	(17,325)	(49,218)	(7,052)	(1,577)	(0,002)	1,296	2,031
Rozpětí EBT	(7 %)	(4 %)	(23 %)	(54 %)	(10 %)	(2 %)	(0 %)	2 %	3 %
Vlastní kapitál celkem	7,931 ⁽²⁾	23,958	36,838	(14,683)	18,964	17,387	17,385	18,681	20,712

⁽¹⁾ Earnings before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization (zisk před započtením úroků, daní, odpisů a amortizace).

⁽²⁾ Směnný kurz 1 EUR = 15,65 EEK.

- (47) Co se týká ziskovosti, plán restrukturalizace usiluje o dosažení návratnosti použitého kapitálu („ROCE“) ve výši 6,2 % a návratnosti vlastního kapitálu („ROE“) ve výši 6,9 % v roce 2016 resp. 9,8 % a 8,9 % v roce 2017.

⁽²¹⁾ Viz rovněž <http://www.e24.ee/1106240/estonian-airile-makstakse-valja-kolm-miljonit-eurot/>

⁽²²⁾ Viz konsolidovaná výroční zpráva společnosti Estonian Air za rok 2014, k dispozici na adrese <https://estonian-air.ee/wp-content/uploads/2014/04/Estonian-Air-Annual-Report-2014-FINAL-Webpage.pdf> a článek v tisku nazvaný „Estonian government approves of last loan payment to Estonian Air“ ze dne 20. listopadu 2014: <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=99082>

Tabulka 2

Odhadovaná návratnost vlastního kapitálu a použitého kapitálu (ROE a ROCE) v období 2013–2017

(v mil. EUR) (v %)

	2013	2014	2015	2016	2017
ROE	(37,2)	(9,1)	(0,0)	6,9	9,8
ROCE	(6,6)	0,8	7,1	6,2	8,9

4.6.2 Restrukturalizační opatření

- (48) K dosažení těchto výsledků předpokládá plán restrukturalizace řadu klíčových opatření. Společnost Estonian Air například sníží počet letadel z jedenácti v prosinci 2012 na sedm v srpnu 2013. Letecká společnost provede rovněž racionalizaci leteckého parku: oproti původní skladbě letadel (čtyři letouny typu Embraer E170, tři letouny typu Bombardier CRJ900, tři letouny typu Saab 340 a jeden letoun typu Boeing 737) usiluje společnost Estonian Air o to, aby do konce roku 2015 měla v leteckém parku pouze jeden typ letounu, a to CRJ900, přičemž letecký park bude čítat sedm letadel. Z těchto sedmi letadel se jich bude pět používat k obsluhování sítě tras letecké společnosti a zbývající dvě budou pronajata s posádkou, nebo bez posádky.
- (49) Společnost Estonian Air omezila svou síť tras a přešla z 24 tras, které byly dostupné v roce 2012, na 12 tras, z nichž dvě jsou sezónní ⁽²³⁾. Letecká společnost tudíž ukončila provoz na dvanácti trasách, které byly určeny jako kompenzační opatření (viz tabulka 4). Omezení sítě tras znamená snížení kapacity o 37 % z hlediska ASK ⁽²⁴⁾ a 35 % z hlediska počtu nabízených sedadel (údaje za rok 2013 v porovnání s rokem 2012). Na trasách, které byly zachovány jako hlavní, společnost Estonian Air mimoto snížila ASK o 23 %.
- (50) Společnost Estonian Air již snížila počet zaměstnanců z 337 osob v dubnu 2012 na 197 v březnu 2013 a na přibližně 160 osob v současnosti, a to nad rámec původního plánu snížit počet zaměstnanců na 164 osob. Společnost Estonian Air dále prodala letiště Tallinn rovněž kancelářskou budovu a hangár.
- (51) Podle plánu restrukturalizace hodlá společnost Estonian Air zavést nový cenový model (méně rezervačních tříd/cenových skupin a předpisů upravujících tarifní cenu letenek, rozčlenění produktů, jež má vytvořit vyšší vedlejší příjmy) a řadu opatření, která mají zvýšit kvalitu jejích služeb, včetně prodejních kanálů. Společnost Estonian Air hodlá zejména zvýšit příjmy plynoucí z marketingových kampaní (především prostřednictvím digitálních kanálů) z částky ve výši [200–500 tisíc] EUR v roce 2013 na [1,5–2,5] milionu EUR v roce 2017. Příjmy zvýší rovněž nové poplatky za služby on-line, a to z částky ve výši [200–500 tisíc] EUR v roce 2013 na [1–2] miliony EUR v roce 2017. Tato opatření by měla během příštích pěti let zvýšit příjmy o [10–20] milionů EUR.
- (52) Podle plánu restrukturalizace zamýšlí společnost Estonian Air provést i řadu opatření k snížení nákladů, která zahrnují podpis kolektivní smlouvy ohledně platových stupnic, dovolené a využívání pilotů; zavedení koncepce multifunkčního zaměstnance, zejména u zaměstnanců poskytujících podpůrné služby; vyšší palivovou účinnost v důsledku lepších letových operací, včetně nižšího výkonu při vzletu a doladění, nižší distribuční náklady a náklady na provize; vyšší efektivnost v důsledku jednoho typu letounů a nová smluvní jednání s ohledem na pozemní odbavování, občerstvení a letištní poplatky. Tato opatření by během příštích pěti let měla přinést částku ve výši [20–30] milionů EUR.
- (53) Plán restrukturalizace předpokládá i reorganizaci vyššího vedení letecké společnosti.

4.6.3 Kompenzační opatření

- (54) V rámci restrukturalizace ukončila společnost Estonian Air provozování celkem dvanácti tras, které byly určeny jako kompenzační opatření. V plánu restrukturalizace je rovněž zdůrazněno, že by se jako kompenzační opatření měly započítat uvolněné letištní časy na letištích Londýn Gatwick (LGW), Helsinky (HEL) a Vídeň (VIE), jelikož se jedná o koordinovaná letiště (s omezenou kapacitou).

⁽²³⁾ Plán restrukturalizace zachovává těchto deset „hlavních“ tras: Amsterdam (AMS), Stockholm (ARN), Brusel (BRU), Kodaň (CPH), Kyjev (KBP), Petrohrad (LED), Oslo (OSL), Moskva – Šeremetěvo (SVO), Trondheim (TRD) a Vilnius (VNO). Sezónními trasami jsou trasy Paříž – letiště Charlese de Gaulla (CDG) a Nice (NCE). Podle článků v tisku a veřejných prohlášení společnosti Estonian Air se však zdá, že tato společnost provozuje (a hodlá provozovat i v budoucnu) navíc k trasám zmíněným v plánu restrukturalizace další sezónní trasy, a to Mnichov (MUC), Split (SPU) a Berlín (TXL). Rovněž se zdá, že od roku 2015 hodlá společnost Estonian Air přidat do své nabídky sezónních tras i Milán (MXP).

⁽²⁴⁾ 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.

Tabulka 3

Trasy určené jako kompenzační opatření

(v %)

Destinace	Faktor vytiženosti sedadel (2012)	Příspěvek na první úrovni ⁽¹⁾ (2012)	Příspěvek s ohledem na přímé provozní náklady ⁽²⁾ (2012)	Ziskové rozpětí (2012)	Uvolněná kapacita v ASK (v % v porovnání s celkovou kapa- citou v době před restrukturalizací)
Hannover (HAJ)	66	82	- 18	- 67	2
Helsinky (HEL)	54	60	- 64	- 126	1
Joensuu (JOE)	60	77	- 35	- 111	0
Jyväskylä (JYV)	53	76	- 40	- 117	0
Kajaani (KAJ)	42	75	- 82	- 168	0
Riga (RIX)	45	59	- 143	- 310	1
Londýn Gatwick (LGW)	80	85	- 1	- 36	5
Tartu (TAY)	42	62	- 100	- 183	1
Tbilisi (TBS)	76	84	- 27	- 89	4
Kuressaare (URE)	33	86	8	- 36	0
Benátky (VCE)	87	84	10	- 35	1
Vídeň (VIE)	71	84	- 13	- 59	3

⁽¹⁾ Rozpětí příspěvku na první úrovni je vymezeno jako celkové příjmy po odečtení variabilních nákladů na cestující děleno celkovými příjmy.

⁽²⁾ V plánu je příspěvek s ohledem na přímé provozní náklady vymezen jako celkové příjmy po odečtení nákladů na cestující, zpáteční lety a palivo děleno celkovými příjmy.

4.6.4 Vlastní příspěvek

- (55) Podle plánu restrukturalizace sestává vlastní příspěvek z částky ve výši 27,8 milionu EUR plynoucí z plánovaného prodeje tří letadel v roce 2015, částky ve výši 7,5 milionu EUR plynoucí z prodeje nemovitého majetku, částky ve výši 2 milionů EUR plynoucí z prodeje jiných vedlejších aktiv a částky ve výši 0,7 milionu EUR z nového úvěru, který má poskytnout [...]. Vzhledem k celkovým restrukturalizačním nákladům ve výši 78,7 milionu EUR by vlastní příspěvek (v celkové výši 38 milionů EUR) odpovídal 48,3 % restrukturalizačních nákladů. Zbývající část restrukturalizačních nákladů by byla financována z podpory na restrukturalizaci výši 40,7 milionu EUR poskytnuté Estonskem ve formě vlastního kapitálu, přičemž část by byla použita k splacení úvěru na záchranu.

4.6.5 Analýza rizik a scénářů

- (56) Plán restrukturalizace předkládá analýzu jednotlivých scénářů, která kromě základního scénáře, z něhož plán restrukturalizace vychází, zahrnuje i optimistický scénář a pesimistický scénář. Optimistický scénář na straně jedné předpokládá roční růst HDP v Evropě ve výši 5 %, růst vedlejších příjmů o 7 milionů EUR v důsledku lepšího umístování produktů a průměrný 5 % růst objemu osobní dopravy. Podle plánu restrukturalizace by optimistický scénář vedl ke kladnému zisku před zdaněním již v roce 2014. Pesimistický scénář je na druhé straně založen na předpokladu, že tempo růstu HDP bude v Evropě až do roku 2017 i nadále nízké, což povede k 12 % poklesu počtu cestujících. Negativní důsledky tohoto poklesu počtu cestujících by však byly zmírněny řadou opatření vedení, a to snížením četnosti zpátečních letů o 10 %, zvýšením ceny letenek o 1 %, zvýšením vedlejších příjmů z částky ve výši 4,5 EUR na cestujícího v roce 2015 na 6,5 EUR na cestujícího v roce 2017, snížením nákladů na poradenství a nákladů jiných oddělení o 10 % a dalším snížením počtu členů posádky (pět pilotů a pět palubních průvodčích mezi roky 2014 a 2016). Vzhledem k zmírňujícím opatřením vedení by pesimistický scénář vedl k mírně kladnému zisku před zdaněním v roce 2017, čistá hotovost před financováním by však byla i nadále záporná. V plánu restrukturalizace je uvedeno, že v žádném z těchto případů nebude zapotřebí další financování.

Tabulka 4

Analýza scénářů v období 2013–2017

(v mil. EUR)

		2013	2014	2015	2016	2017
Optimistický scénář	EBT	[(8)–(7)]	[0–1]	[3–4]	[6–7]	[9–10]
	Čistá hotovost před financováním	[(10)–(9)]	[7–8]	[6–7]	[5–6]	[8–9]
Pesimistický scénář	EBT	[(8)–(7)]	[(4)–(3)]	[(3)–(2)]	[(1)–0]	[0–1]
	Čistá hotovost před financováním	[(10)–(9)]	[2–3]	[1–2]	[(1)–0]	[(1)–0]

- (57) Plán restrukturalizace obsahuje taktéž analýzu citlivosti podle základního scénáře, která zahrnuje vybrané faktory: 5 % nebo 10 % snížení cílů týkajících se výnosů, 5 % pokles počtu cestujících, 5 % nebo 10 % nárůst nákladů na palivo, 5 % nebo 10 % snížení cílové prodejní ceny letadel, která mají být prodána v roce 2015 (viz 55. bod odůvodnění), a 5 % zhodnocení a znehodnocení směnného kurzu USD/EUR. V plánu restrukturalizace je individuálně posouzen předpokládaný dopad každého faktoru na obnovení životaschopnosti letecké společnosti, přičemž je vyvozen závěr, že ve všech případech by bylo zapotřebí dodatečné financování ve výši [1–10] milionů EUR až [30–40] milionů EUR (vyjma zhodnocení směnného kurzu USD/EUR o 5 %). Ve většině případů by mimoto nebylo do konce plánovaného restrukturalizačního období, tj. roku 2017, dosaženo hranice rentability.

4.7 Pozměněný plán restrukturalizace ze dne 31. října 2014

- (58) Dne 31. října 2014 předložily estonské orgány významně pozměněný plán restrukturalizace. Změny plánu souvisejí zejména s těmito skutečnostmi:
- 1) plánované převzetí společnosti Estonian Air soukromým investorem, estonskou investiční skupinou Infortar ⁽²⁵⁾, která má podle předpokladů od Estonska získat [...] % podíl do [...] 2015;
 - 2) prodloužení restrukturalizačního období z pěti let na více než šest let, přičemž počáteční datum se posunulo z roku 2013 na listopad 2010 a konečné datum z konce roku 2017 na listopad 2016;
 - 3) pozměněný obchodní plán zohledňující privatizaci a předpokládané synergie s provozovatelem trajektové dopravy, společností Tallink, kterou částečně vlastní skupina Infortar, dodatečné úpravy v důsledku nedávného vývoje (krize na Ukrajině, nižší počty cestujících oproti očekáváním na některých linkách kvůli konkurenci atd.).
- (59) Posunutím začátku restrukturalizačního období zpět na listopad 2010 zahrnuje pozměněný plán restrukturalizace jako podporu na restrukturalizaci i kapitálové injekce v roce 2010 (opatření 3) a 2011/2012 (opatření 4). Celková výše podpory na restrukturalizaci by se tudíž zvýšila z částky ve výši 40,7 milionu EUR podle původního plánu restrukturalizace na 84,7 milionu EUR.
- (60) V důsledku prodloužení restrukturalizačního období a plánovaného vstupu soukromého investora v roce 2015 zahrnuje pozměněný plán restrukturalizace tři odlišné obchodní strategie založené na samostatných současných obchodních plánech:
- 1) 2011 – duben 2012: strategie týkající se rozšíření a rozvoje regionálního provozovatele s paprskovou sítí (financováno velkou měrou dvěma kapitálovými injekcemi, které poskytl stát v rámci opatření 3 a 4, a to na základě obchodního plánu vypracovaného novým vedením, jež bylo jmenováno poté, co stát získal v listopadu 2010 ve společnosti Estonian Air 90 % podíl), která zahrnuje mimo jiné:

⁽²⁵⁾ Infortar je jedna z největších soukromých investičních skupin v Estonsku, která působí v oblasti lodní dopravy (včetně 36 % podílu ve společnosti Tallink zajišťující osobní a nákladní lodní dopravu v oblasti Baltského moře), nemovitostí, finančních služeb atd. V roce 2013 dosáhla skupina Infortar čistého zisku ve výši 20 milionů EUR a vlastní majetek v hodnotě 432 milionů EUR.

- a) rozšíření leteckého parku z osmi na jedenáct letadel (plus další dvě na objednávku);
 - b) rozvoj letiště Tallinn na regionální uzlové letiště s podstatně vyšším počtem provozovaných tras (zvýšení ze 13 tras v březnu 2011 na 24 tras v září 2012);
 - c) zvýšení počtu zaměstnanců z 255 na 337 osob.
- 2) Duben 2012–2014: strategie k snížení kapacity a změně obchodního modelu na regionálního dopravce zajišťujícího spojení z bodu do bodu, se zaměřením se na omezený počet základních tras. K opatřením patřilo mimo jiné:
- a) snížení počtu letadel z jedenácti na sedm;
 - b) snížení počtu provozovaných tras z 24 na 12;
 - c) snížení počtu zaměstnanců z 337 na 164 osob;
 - d) výměna předchozího generálního ředitele a členů vedení.
- 3) 2015–2016: strategie předpokládající vstup soukromého investora, synergie s provozovatelem trajektové dopravy, společností Tallink, a dodatečné úpravy s ohledem na slabší výsledky v roce 2014:
- a) zaměření se na [5–15] hlavních tras, avšak zvýšení počtu sezónních tras z [1–5] na [5–10] do roku 2016;
 - b) doplnění stávajících sedmi letadel [...] malými regionálními letadly typu ATR42 (pronajatými i s posádkou) k provozování dalších sezónních tras;
 - c) využití synergií se soukromým investorem a jeho dceřinými společnostmi (trajektová doprava Tallink, hotely, taxislužba atd.) v oblasti příjmů a nákladů.
- (61) Estonské orgány tvrdily, že navzdory měnícím se strategiím lze mít za to, že restrukturalizační období od listopadu 2010 do listopadu 2016, konkrétně od nabytí 90 % podílu ve společnosti Estonian Air státem do doby, než letecká společnost dosáhne podle pozměněného plánu restrukturalizace ziskovosti, představuje součást jedné „nepřetržité restrukturalizace“, jež má jediný cíl spočívající v zajištění toho, aby byla letecká společnost zisková a udržitelná z ekonomického hlediska. Estonské orgány tvrdily, že se jedná o jeden dlouhodobý proces s měnící se taktikou, pokud jde o to, jak dosáhnout požadovaného výsledku; jakmile bylo zjištěno, že strategie založená na paprskové síti nefunguje, bylo od ní upuštěno a byla nahrazena jinou strategií, která má však stejný žádoucí cíl týkající se ziskovosti a udržitelnosti.
- (62) Pozměněný plán restrukturalizace předpokládá obnovení životaschopnosti v roce 2016, na konci šestiletého restrukturalizačního období, jak je uvedeno v tabulce 5.

Tabulka 5

Zisk a ztráta v období 2011–2016

(v mil. EUR)

	2011	2012	2013	2014(o)	2015(o)	2016(o)
Příjmy	76,514	91,508	72,123	68,463	81,244	97,098
EBITDA	(6,830)	(10,037)	6,943	5,735	11,907	21,715
EBT	(17,325)	(49,218)	(8,124)	(11,417)	(3,316)	3,874
Rozpětí EBT	(23 %)	(54 %)	(11 %)	(17 %)	(4 %)	4 %
Vlastní kapitál celkem	36,838	(14,683)	(22,808)	(32,406)	6,548	10,423

- (63) V porovnání s původním plánem restrukturalizace by letecká společnost měla věnovat větší pozornost vedlejším trasám a činnostem (např. přidání dalších sezónních tras nebo rozšíření pronajímání letadel s posádkou). Letecká společnost by mimoto měla využít výhody plynoucí z řady synergií, které může na straně příjmů i nákladů rozvinout se společností Tallink. Pozměněný plán restrukturalizace proto v roce 2015 a 2016 předpokládá mnohem vyšší růst příjmů než původní plán restrukturalizace.
- (64) Co se týká vlastního příspěvku, pozměněný plán restrukturalizace předpokládá celkový vlastní příspěvek ve výši [100–150] milionů EUR, což představuje [50–60] % restrukturalizačních nákladů. Tato částka zahrnuje – kromě příjmů plynoucích z prodeje majetku a nového úvěru (jež byly započítány již v původně oznámeném plánu restrukturalizace) – financování poskytnuté v roce 2010 ve formě vlastního kapitálu a úvěrů skupinou SAS ([...] milionů EUR), financování nákupu letadel, které bylo získáno v roce 2011 od Export Development Canada (dále jen „EDC“) a [...] ([...] milionů EUR), plánovaný kapitálový příspěvek skupiny Infortar poskytnutý v roce 2015 ([...] milionů EUR) a vnitroskupinovou úvěrovou linku, kterou má skupina Infortar poskytnout v roce 2015 ([...] milionů EUR).
- (65) Kompenzační opatření navrhovaná v pozměněném plánu restrukturalizace zahrnují omezení velikosti leteckého parku, ukončení tras a výsledné snížení podílu na trhu. Mezi roky 2010 a 2016 sníží letecká společnost počet stálých letadel o jedno (z osmi na sedm). V porovnání s rokem 2012 dojde v roce 2016 k snížení na čtyři letadla. Pozměněný plán restrukturalizace mezi roky 2010 a 2016 předpokládá rovněž celkové snížení počtu tras z [20–25] na [15–20]. Ačkoli se letecká společnost vzdala osmi tras (Atény, Barcelona, Dublin, Řím, Hamburk, Londýn, Berlín a Kuressaare), tři trasy budou přidány (Gothenburg, Split a Trondheim). Kapacita bude celkově stálá s [1 000–1 200] miliony ASK v roce 2016 v porovnání s [1 000–1 200] miliony ASK v roce 2011. Co se týká podílu na trhu, estonské orgány tvrdily, že se podíl společnosti Estonian Air na trhu snížil ze 40,2 % v roce 2012 na 26,3 % v roce 2014.
- (66) Pokud jde o vstup soukromého investora, pozměněný plán restrukturalizace předpokládá, že skupina Infortar státu za jeho podíl ve společnosti Estonian Air nic nezaplatí. Místo toho poskytne společnosti Estonian Air kapitálovou injekci ve výši [...] milionů EUR (čímž do dubna 2015 získá podíl ve výši [...]) a dodatečnou vnitroskupinovou úvěrovou linku ve výši [...] milionů EUR. Estonsko poskytne zbývající část úvěru na záchranu (ve výši až [...] milionů EUR) a poté většinu svých úvěrů odepíše (až do výše [...] milionů EUR [...]) a přenechá vlastnictví tím, že bude souhlasit se snížením základního kapitálu na nulu a vzdá se svého práva na úpis v případě nového navýšení kapitálu, přičemž si ve společnosti Estonian Air případně ponechá [...] % podíl.
- (67) Skupina Infortar nebyla vybrána na základě otevřeného, transparentního a bezpodmínečného nabídkového řízení, nýbrž během přímých jednání s Estonskem. Estonské orgány uvedly, že na uspořádání dlouhého nabídkového řízení nebyl čas a že aktivně oslovily řadu potenciálních investorů, přičemž projevít zájem mohli i ostatní investoři. Skupina Infortar byla jediným investorem, který projevil skutečný zájem doložený příspěvkem k pozměněnému plánu restrukturalizace. Estonské orgány taktéž uvedly, že hodnotu společnosti Estonian Air určil nezávislý, renomovaný znalec, který dospěl k závěru, že celková kapitálová hodnota společnosti Estonian Air ke dni 31. března 2015 je z hlediska potenciálního soukromého investora v rozmezí [...] milionů EUR.

5. ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

5.1 Rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu

- (68) Dne 20. února 2013 se Komise rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení s ohledem na opatření provedená v minulosti (opatření 1 až 4) a úvěr na záchranu. Dne 4. března 2013 rozšířila Komise formální vyšetřovací řízení na navýšení úvěru na záchranu.
- (69) V rozhodnutích o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu Komise zdůraznila, že společnost Estonian Air zaznamenává od roku 2006 značné ztráty. Komise rovněž uvedla, že letecká společnost vykazovala některé typické příznaky podniku v obtížích ve smyslu pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích⁽²⁶⁾ (dále jen „pokyny k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004“) a že mezi roky 2010 a 2011 došlo ke ztrátě více než poloviny vlastního kapitálu letecké společnosti. Na konci července 2012 se proto společnost Estonian Air dostala do stavu faktického úpadku podle estonských právních předpisů. Na základě těchto skutečností se Komise předběžně domnívala, že mezi roky 2009 a 2012 byla společnost Estonian Air podnikem v obtížích.

⁽²⁶⁾ Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

- (70) Komise vyslovila rovněž pochybnosti ohledně posuzovaných opatření a dospěla k předběžnému závěru, že tato opatření zahrnovala neslučitelnou státní podporu. Co se týká **opatření 1**, zdálo se sice, že bylo třemi tehdejšími akcionáři letecké společnosti provedeno za rovnocenných podmínek, Komise však uvedla, že nové akcie byly uhrazeny v hotovosti a ve formě kapitalizace pohledávky. Jelikož Komise neměla k dispozici podrobné informace o tom, kteří akcionáři vložili nové finanční prostředky a kteří souhlasili s kapitalizací pohledávky, nemohla Komise vyloučit existenci nepatřičné výhody ve prospěch společnosti Estonian Air, zastávala tudíž předběžný názor, že opatření 1 zahrnovalo protiprávní státní podporu. Co se týká slučitelnosti této podpory s vnitřním trhem, Komise podotkla, že se vzhledem k potížím letecké společnosti zdá, že je použitelné pouze ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy. Komise však dospěla k předběžnému závěru, že tomu tak není, jelikož opatření 1 nesplňovalo řadu kritérií stanovených v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.
- (71) Co se týká **opatření 2**, Komise uvedla, že v době prodeje vlastnilo letiště Tallinn zcela Estonsko a že letiště spadalo do pravomoci Ministerstva hospodářství a komunikací, což (jak se zdá) naznačuje, že opatření letiště Tallinn bylo možno přičíst státu. Jelikož se mimoto neuskutečnilo otevřené, transparentní a bezpodmínečné nabídkové řízení, nemohla Komise vyloučit automaticky existenci nepatřičné výhody ve prospěch společnosti Estonian Air a dospěla k předběžnému závěru, že opatření 2 zahrnovalo protiprávní státní podporu. Byl vyvozen rovněž předběžný závěr, že podpora není slučitelná, jelikož nebyla splněna kritéria stanovená v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004, včetně možného porušení zásady „jednou a dost“.
- (72) Co se týká **opatření 3**, Komise nejprve uvedla, že se neuskutečnilo za rovnocenných podmínek. Komise rovněž zdůraznila, že (stejně jako u opatření 2) příspěvky státu a skupiny SAS měly rozdílnou povahu (nové finanční prostředky vložené státem oproti konverzi dluhu ze strany skupiny SAS) a že se nejednalo o srovnatelné částky. Co se týká obchodního plánu z roku 2010, Komise měla pochybnosti, zda jej lze považovat za dostatečně spolehlivý, aby bylo možno vyvodit závěr, že by dotyčnou transakci uskutečnil za stejných podmínek i obezřetný soukromý investor, a rovněž podotkla, že banka Cresco s plánem zjevně nesouhlasila a odmítla poskytnout letecké společnosti další finanční prostředky. Komise rovněž poznamenala, že podle Estonska bylo rozhodnutí o navýšení kapitálu v roce 2010 přijato s cílem zajistit dlouhodobé letecké spojení s nejdůležitějšími obchodními destinacemi a získat kontrolu nad leteckou společností. Na tomto základě vyvodila Komise předběžný závěr, že opatření 3 zahrnovalo protiprávní státní podporu, která není slučitelná s vnitřním trhem, jelikož nesplňuje (jak se zdá) právní požadavky stanovené v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004, včetně možného porušení zásady „jednou a dost“.
- (73) Komise rovněž posoudila, zda je **opatření 4** v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Komise vyslovila za prvé pochybnosti ohledně toho, zda byl obchodní plán z roku 2011 spolehlivý a realistický, aby bylo možno usuzovat, že konkurenceschopnost letecké společnosti zvýší pouze větší síť a vyšší četnost letů, což znamenalo navýšení kapacity z hlediska počtu spojení, letadel a zaměstnanců. Komise taktéž uvedla, že se odhad předpokládaného růstu v obchodním plánu z roku 2011 zdál příliš optimistický a že se navrhovaná strategie založená na paprskové síti jevila jako mimořádně riziková, což (jak se zdá) potvrdila skutečnost, že žádný ze zbývajících soukromých akcionářů (skupina SAS) ani soukromý věřitel ([...]) nebyl ochoten se transakce zúčastnit. Vzhledem k těmto úvahám dospěla Komise k předběžnému závěru, že opatření 4 zahrnovalo protiprávní státní podporu a že nesplňovalo kritéria stanovená s ohledem na podporu na záchranu nebo restrukturalizaci v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.
- (74) Co se týká úvěru na záchranu (**opatření 5**), Estonsko existenci podpory nepopřelo. Komise předběžně uvedla, že se zdá, že podpora splňuje většinu kritérií stanovených s ohledem na podporu na záchranu v oddíle 3.1 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Komise však měla pochybnosti, zda byla dodržena zásada „jednou a dost“, vzhledem ke skutečnosti, že opatření 1 až 4 mohla zahrnovat protiprávní a neslučitelnou podporu. Jelikož estonské orgány nepředložily žádné odůvodnění umožňující výjimku ze zásady „jednou a dost“, vyvodila Komise předběžný závěr, že opatření 5 lze pokládat za protiprávní a neslučitelnou podporu.
- (75) S ohledem na část úvěru na záchranu, která nebyla v té době vyplacena, tj. částku ve výši 12,1 milionu EUR (viz 42. a 43. bod odůvodnění), Komise Estonsku připomenula odkladný účinek čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Komise dodala, že by Estonsko nemělo společnosti Estonian Air dotyčnou částku poskytnout, dokud Komise nedospěje ke konečnému rozhodnutí.

5.2 Rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na restrukturalizaci

- (76) Dne 20. června 2013 oznámilo Estonsko podporu na restrukturalizaci společnosti Estonian Air ve formě vlastního kapitálu ve výši 40,7 milionu EUR na základě plánu restrukturalizace (**opatření 6**). Estonsko nepopřelo, že dotyčné opatření má povahu státní podpory, mimo jiné z toho důvodu, že plánovaná kapitálová injekce bude pocházet přímo ze státního rozpočtu a bude poskytnuta výlučně ve prospěch společnosti Estonian Air za podmínek, s nimiž by obezřetný investor v tržním hospodářství běžně nesouhlasil.
- (77) Komise poté posoudila slučitelnost opatření 6 na základě ustanovení pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004, která se týkají podpory na restrukturalizaci. Komise zastávala předběžně názor, že společnost Estonian Air je způsobilá pro podporu na restrukturalizaci, jelikož se považuje za podnik v obtížích (viz 69. bod odůvodnění).
- (78) Komise posléze posoudila, zda plán restrukturalizace umožní společnosti Estonian Air obnovit dlouhodobou životaschopnost. Komise podotkla, že analýza scénářů i analýza citlivosti plánu restrukturalizace vykazuje značné nedostatky. Komise zejména uvedla, že by v případě pesimistického scénáře společnost Estonian Air dosáhla mírně kladného zisku před zdaněním v roce 2017. Čistá hotovost před financováním by však byla záporná i v případě, že by vedení letecké společnosti přijalo další restrukturalizační opatření (viz tabulka 4). Z analýzy citlivosti mimoto vyplývalo, že relativně drobné změny v předpokladech by samy o sobě vedly s výjimkou jediného případu k potřebě dodatečného financování. Na tomto základě měla Komise pochybnosti, zda původní plán restrukturalizace poskytuje pevný základ pro obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Estonian Air.
- (79) Co se týká kompenzačních opatření, Komise vyslovila pochybnosti ohledně přijatelnosti uvolnění letištních časů na řadě koordinovaných letišť. Aby bylo možno posoudit, zda lze tyto letištní časy přijmout jako kompenzační opatření, byly zapotřebí další informace o omezené kapacitě na dotyčných letištích a ekonomické hodnotě letištních časů. Co se týká ukončení dvanácti tras, jež se považovaly za kompenzační opatření (viz 54. bod odůvodnění), Komisi nebylo jasné, jak byl u těchto tras vypočítán „příspěvek na první úrovni“, „příspěvek s ohledem na přímé provozní náklady“ a ziskové rozpětí. Komise uvedla, že rozdíl mezi těmito ukazateli ziskovosti je velmi výrazný a že není jasné, zda by se společnost Estonian Air musela těchto tras vzdát v každém případě, aby obnovila svou životaschopnost. Komise zejména uvedla, že všechny trasy vykazovaly záporné ziskové rozpětí. Pokud by Komise k posouzení ziskovosti tras použila rozpětí příspěvku s ohledem na přímé provozní náklady, měly by pouze dvě trasy (odpovídající snížení kapacity z hlediska ASK přibližně o 1 %) rozpětí příspěvku s ohledem na přímé provozní náklady vyšší než nulové a byly by přijatelné.
- (80) Co se týká navrhovaného vlastního příspěvku společnosti Estonian Air ve výši 38 milionů EUR (tj. 48,3 % celkových restrukturalizačních nákladů ve výši 78,7 milionu EUR), Komise podotkla, že se v zásadě jeví jako přijatelný. Komise však vyslovila pochybnosti ohledně prodeje tří letounů typu CRJ900 v roce 2015, prodeje společnosti AS Estonian Air Regional a prodeje 51 % podílu společnosti Estonian Air ve společnosti Eesti Aviokütuse Teenuste AS. Komise se však domnívala, že jako vlastní příspěvek lze uznat prodej nemovitého majetku, nový úvěr od [...] a prodej 60 % podílu společnosti Estonian Air ve společnosti AS Amadeus Eesti.
- (81) Komise taktéž připomenula své pochybnosti uvedené v rozhodnutích o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu, pokud jde o slučitelnost opatření 1 až 5, což mohlo vést k porušení zásady „jednou a dost“.
- (82) Vzhledem k těmto skutečnostem vyslovila Komise pochybnosti, zda je oznámené restrukturalizační opatření v souladu s pokyny k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a zda je slučitelné s vnitřním trhem. Komise Estonsko požádala, aby podalo připomínky a poskytlo veškeré informace, které mohou pomoci posoudit kapitálovou injekci, jež byla oznámena jako podpora na restrukturalizaci.
- (83) Pokud jde o stížnost, která byla obdržena dne 23. května 2013 a která se týkala smlouvy o prodeji a zpětném pronájmu kancelářské budovy uzavřené mezi společností Estonian Air a letištěm Tallinn (viz 10. bod odůvodnění), Komise dospěla k závěru, že tato smlouva neposkytla společnosti Estonian Air nepatřičnou výhodu, existence státní podpory byla tudíž vyloučena.

6. PŘIPOMÍNKY K ROZHODNUTÍM O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ

6.1 Připomínky Estonska

- (84) Estonsko poskytlo připomínky k rozhodnutím Komise o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu dopisy ze dne 9. dubna a 17. května 2013. Pokud jde o **opatření 1**, Estonsko zastávalo názor, že se investice uskutečnila na základě věrohodného obchodního plánu a kladného ocenění letecké společnosti. Estonsko uvedlo, že příspěvek skupiny SAS (který měl částečně podobu kapitalizace pohledávky) je nutno posoudit v širším kontextu, v němž skupina SAS poskytla společnosti Estonian Air v roce 2008 úvěr ve výši [...] milionů USD a v roce 2009 úvěr ve

výši [...] milionů EUR. Co se týká účasti státu, Estonsko objasnilo, že své rozhodnutí založilo na zprávě o ocenění, kterou vyhotovilo Ministerstvo hospodářství a komunikací a podle níž je hodnota letecké společnosti po uskutečnění investice vyšší než její hodnota před investicí. Estonsko mimoto zdůraznilo, že každý akcionář provedl vlastní analýzu transakce a že se všichni akcionáři rozhodli vložit kapitál úměrně svým podílům, což znamená, že se opatření 1 uskutečnilo za rovnocenných podmínek.

- (85) V souvislosti s **opatřením 2** Estonsko nejprve uvedlo, že neprovedení nabídkového řízení v žádném případě nesvědčí o existenci státní podpory a že prodej byl každopádně založen na hodnotě transakce, která odrážela skutečnou tržní cenu divize pozemního odbavování ve společnosti Estonian Air, jež byla mimoto zisková. Podle Estonska spočívalo opatření 2 v prodeji aktiv letecké společnosti v oblasti pozemního odbavování bez zaměstnanců či závazků a minimální cenu představovala účetní hodnota aktiv. Estonsko se mimoto domnívalo, že transakce byla srovnatelná s podobnými transakcemi. Estonsko taktéž zdůraznilo, že letiště Tallinn je nezávislý subjekt bez zásahů státu a že všichni členové představenstva a dozorčí rady jsou nezávislí podnikatelé, a nikoli zástupci státu či osoby jmenované státem.
- (86) Estonsko poskytlo také vysvětlení ohledně přesné struktury **opatření 3**, o němž rovněž usuzovalo, že nezahrnuje státní podporu. Estonsko tvrdilo, že účast skupiny SAS činí [...] milionů EUR, tj. vložená hotovost ve výši 2 milionů EUR a převzetí podílu banky Cresco za částku ve výši [...] milionů EUR. Pokud jde o obchodní plán z roku 2010, Estonsko bylo názoru, že tento plán vycházel z udržitelného růstu a byl založen na kladných očekáváních s ohledem na oživení a růst estonského hospodářství a na tehdejších předpokladech Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA), pokud jde o růst mezinárodní dopravy. Podle Estonska zahrnoval obchodní plán z roku 2010 všechny faktory, které byly nezbytné pro obezřetné a věrohodné investiční rozhodnutí. Co se týká skutečnosti, že stát vzal v úvahu makroekonomické aspekty, Estonsko tvrdilo, že tyto aspekty nepředstavovaly jediné důvody, na nichž bylo investiční rozhodnutí státu založeno. Estonsko předložilo rovněž ocenění letecké společnosti, které provedl hlavní ekonomický analytik Ministerstva hospodářství a komunikací, jenž uvedl, že celková hodnota vlastního kapitálu společnosti Estonian Air po dodatečné investici (na základě diskontovaných odhadovaných peněžních toků) činí [0–10] milionů EUR.
- (87) Co se týká rozhodnutí státu investovat v letech 2011/2012 částku ve výši 30 milionů EUR (**opatření 4**), Estonsko za prvé uvedlo, že v roce 2011 byl východoevropský trh poměrně stabilní, pokud jde o vyhlídky růstu, a že v létě 2011 nevykazoval evropský trh letecké dopravy dosud neklid. Estonsko rovněž tvrdilo, že se skupina SAS na opatření 4 nepodílela z toho důvodu, že v té době čelila vážným finančním potížím. Pokud jde o úvěr [...], který měl být letecké společnosti podle očekávání poskytnut, nakonec k tomu však nedošlo, Estonsko se domnívalo, že to je nutno posoudit odděleně od jeho kapitálové investice. Estonsko taktéž zdůraznilo, že obchodní plán z roku 2011 byl spolehlivý a věrohodný a že zahrnoval expanzivní strategii, která vycházela z důkladné a podrobné ekonomické analýzy trhu letecké dopravy v regionu a která předpokládala hospodářský rozvoj okolních zemí. Estonsko rovněž tvrdilo, že v roce 2011 měl vlastní kapitál letecké společnosti kladnou hodnotu před kapitálovou injekcí i posléze. Ačkoli Estonsko uznalo, že obchodní plán z roku 2011 nebyl životaschopný a v polovině roku 2012 bylo od něj upuštěno, tvrdilo, že se stát v době rozhodování o provedení opatření 4 domníval, že letecká společnost bude schopna obnovit svou životaschopnost.
- (88) Co se týká úvěru na záchranu (**opatření 5**), Estonsko bylo názoru, že byly splněny všechny podmínky vztahující se na podporu na záchranu, jež byly stanoveny v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Estonsko se však domnívá, že společnost Estonian Air bylo možno považovat za podnik v obtížích až od června/července 2012. Jelikož Estonsko dospělo k závěru, že opatření 1 až 4 nezahrnují státní podporu, není porušena zásada „jednou a dost“ stanovená v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Estonsko však dodalo, že pokud by Komise měla za to, že došlo k porušení zásady „jednou a dost“, měla by vzít v úvahu skutečnost, že na společnost Estonian Air připadá pouze 0,17 % dopravy uvnitř Evropy a že v důsledku podpory neexistují nepříznivé vedlejší účinky na ostatní členské státy ani není nepřiměřeně narušena hospodářská soutěž.
- (89) Ve svých připomínkách ze dne 19. března 2014 k rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na restrukturalizaci (**opatření 6**) zopakovalo Estonsko svá tvrzení ohledně zásady „jednou a dost“. Pokud jde o obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Estonian Air, Estonsko se domnívalo, že by Komise měla umožnit, aby byla do analýzy citlivosti zahrnuta zmírňující opatření vedení, jelikož se jedná o běžný způsob fungování podniků.
- (90) Estonsko poskytlo rovněž určité vysvětlení ke způsobu výpočtu příspěvku na první úrovni, příspěvku s ohledem na přímé provozní náklady a ziskového rozpětí u tras, které byly nabídnuty jako kompenzační opatření (viz 79. bod odůvodnění). Podle Estonska určuje příspěvek na první úrovni mezní výnos plynoucí z každého cestujícího, bez započtení nákladů na let, zatímco příspěvek s ohledem na přímé provozní náklady určuje příspěvek cestujícího, včetně veškerých variabilních nákladů na let, avšak bez nákladů souvisejících s letadlem či jiných režijních nákladů. Estonsko mimoto tvrdí, že by se trasy měly považovat za přijatelná kompenzační opatření, jelikož všechny vykazovaly kladný příspěvek na první úrovni, a odmítlo tvrzení Komise, že by opuštěné trasy nebyly podle nového obchodního modelu ziskové.

- (91) Co se týká vlastního příspěvku, Estonsko uvedlo, že zpráva o ocenění za účelem prodeje letadel je realistická, a poskytlo podrobné údaje o prodejní ceně společnosti AS Estonian Air Regional a podílu společnosti Estonian Air ve společnosti AS Amadeus Eesti.

6.2 Připomínky zúčastněných stran

- (92) Co se týká rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu, Komise obdržela připomínky od skupiny IAG a společnosti Ryanair.
- (93) Skupina IAG uvedla, že byla podporou na záchranu společnosti Estonian Air nepříznivě dotčena prostřednictvím své investice ve společnosti FlyBe a svého vztahu se společností Finnair. Skupina IAG rovněž uvedla, že podle jejího názoru by odchodem společnosti Estonian Air z trhu nebylo nepříznivě dotčeno dopravní spojení Estonska. Skupina IAG vyslovila obavy ohledně údajného porušení zásady „jednou a dost“.
- (94) Společnost Ryanair uvítala formální vyšetřovací řízení Komise týkající se podpory na záchranu společnosti Estonian Air, a to zejména vzhledem k neefektivitě společnosti Estonian Air v porovnání se společností Ryanair. Co se týká opatření 1 až 5, společnost Ryanair nejprve uvedla, že se banka Cresco rozhodla vzdát svého podílu, což je třeba považovat za významný signál, že kapitálové injekce nebyly v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Společnost Ryanair podotkla, že nízkonákladoví dopravci představují lepší alternativu národních leteckých dopravců, jako je společnost Estonian Air, a že právní předpisy EU neuznávají právo každého členského státu mít národního leteckého dopravce. Společnost Ryanair taktéž uvedla, že státní podporou ve prospěch společnosti Estonian Air je přímo a významně ovlivněno její postavení na trhu a že tato podpora značně narušuje hospodářskou soutěž.
- (95) Pokud jde o rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na restrukturalizaci, připomínky podaly dvě zúčastněné strany: jedna zúčastněná strana, která si nepřála zveřejnit svou totožnost, a společnost Ryanair.
- (96) Zúčastněná strana, která si nepřála zveřejnit svou totožnost, se domnívala, že plán restrukturalizace společnosti Estonian Air není věrohodný ani dosažitelný, a to vzhledem ke skutečnosti, že její ztráty v roce 2012 byly mimořádně vysoké, což mělo za následek čisté rozpětí nižší než –50 %. Pokud jde o restrukturalizaci leteckého parku a činnosti, zúčastněná strana zastávala názor, že plány společnosti Estonian Air týkající se používání dvou letadel pro charterové lety nejsou vzhledem k velmi konkurenční povaze tohoto trhu životaschopné, a kritizovala skladbu letadel v novém leteckém parku. Zúčastněná strana rovněž uvedla, že výpočet ziskovosti tras, které byly nabídnuty jako kompenzační opatření, ukazuje, že nejsou přijatelné, a dospěla k názoru, že celkově by podpora na restrukturalizaci neměla být povolena. Zúčastněná strana předložila také případovou studii týkající se dopravního spojení Maďarska po úpadku společnosti Malév, a vyvodila závěr, že trh může ztrátu národního leteckého dopravce přiměřeně nahradit.
- (97) Společnost Ryanair za prvé uvedla, že by Komise měla posoudit, zda mělo Estonsko k dispozici i jiné možnosti (např. likvidaci) než poskytnutí státní podpory. Společnost Ryanair také tvrdila, že předpoklady uvedené v plánu restrukturalizace byly příliš optimistické a že plán je odsouzen k nezdaru. Společnost Ryanair se například domnívala, že je nerealné, aby byla společnost Estonian Air schopna prodat některé ze svých letadel za účelem získání kapitálu. Společnost Ryanair měla rovněž za to, že dvanáct tras, které společnost Estonian Air zrušila, bylo neziskových a nelze je považovat za kompenzační opatření. Společnost Ryanair zároveň podotkla, že nebyly splněny podmínky stanovené v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004, zejména zásada „jednou a dost“. Závěrem společnost Ryanair zopakovala, že podpora společnosti Estonian Air značně poškozuje její postavení na trhu.

6.3 Vyjádření Estonska k připomínkám zúčastněných třetích stran

- (98) Estonsko se argumenty zúčastněných stran podrobně zabývalo. Co se týká připomínek skupiny IAG k rozhodnutím o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu, Estonsko podotkla, že společnosti Estonian Air a FlyBe neobsluhují stejná letiště, vzájemně proto nesoutěží. Pokud jde o dopravní spojení země, Estonsko se domnívalo, že to by bylo odchodem společnosti Estonian Air z trhu nepříznivě dotčeno, a tvrdilo, že nízkonákladoví letečtí dopravci nezajišťují druh dopravního spojení, který je pro Estonsko důležitý.
- (99) V souvislosti s připomínkami společnosti Ryanair k rozhodnutím o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu Estonsko podotkla, že efektivnost nízkonákladových dopravců nelze srovnat s efektivitou regionálních dopravců. Pokud jde o důvod rozhodnutí státu investovat do letecké společnosti, Estonsko uvedlo, že zisková a udržitelná letecká společnost je nanejvýš důležitá, jelikož Estonsku zajišťuje pravidelné a spolehlivé spojení s řadou zemí, které jsou klíčovými hospodářskými obchodními partnery Estonska, což je úloha, kterou hlavní konkurenti letecké společnosti neplní. Estonsko rovněž tvrdilo, že nízkonákladoví dopravci v Estonsku neuspěli kvůli malé velikosti trhu, nikoli kvůli přítomnosti společnosti Estonian Air, a vyloučilo hospodářskou soutěž mezi společnostmi Ryanair a Estonian Air, jelikož se tyto společnosti zaměřují na různé segmenty zákazníků.

- (100) Estonsko se zabývalo i připomínkami, které byly obdrženy v souvislosti s rozhodnutím o zahájení řízení ve věci podpory na restrukturalizaci. Co se týká připomínek zúčastněné strany, která si nepřála zveřejnit svou totožnost, Estonsko se k některým z nich nevyjádřilo a tvrdilo, že vzhledem k předložení nového plánu restrukturalizace již tyto připomínky nejsou podstatné. Estonsko však uvedlo, že na trasách do a z Estonska neexistuje nadměrná kapacita a že nehrozí narušení vnitřního trhu v důsledku přesunutí nespravedlivého podílu strukturálních úprav na ostatní členské státy. Co se týká srovnání s případovou studií týkající se dopravního spojení Maďarska, Estonsko tvrdilo, že Estonsko představuje malý a izolovaný trh a že by zánik společnosti Estonian Air znamenal snížení množství i kvality leteckých spojů, a uvedlo, že se jeho případ více podobá případu Litvy po úpadku jejího národního leteckého dopravce, společnosti FlyLAL, jež podle Estonska přišla o 26 % faktoru mobility ⁽²⁷⁾ v porovnání se 4 % v případě Maďarska.
- (101) S ohledem na připomínky společnosti Ryanair Estonsko zopakovalo, že postavení zmíněné společnosti nebylo státní podporou, která byla poskytnuta společnosti Estonian Air, ovlivněno. Estonsko se mimoto domnívalo, že tvrzení společnosti Ryanair, že by společnost Estonian Air měla být zlikvidována, nebylo doloženo žádnými údaji. Závěrem Estonsko zopakovalo, že ve vztahu k opatřením 1 až 3 nedošlo k porušení zásady „jednou a dost“.

7. POSOUZENÍ OPATŘENÍ A PLÁNU RESTRUKTURALIZACE

- (102) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy 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. Pojem státní podpora se tudíž vztahuje na jakoukoli výhodu poskytnutou přímo či nepřímo, která je financována ze státních prostředků a udělil ji samotný stát nebo zprostředkující subjekt jednající na základě pravomocí, které mu byly svěřeny.
- (103) Aby opatření představovalo státní podporu, musí být provedeno ze státních prostředků a lze je přičíst státu. Za státní prostředky se v zásadě považují prostředky některého z členských států a jeho orgánů veřejné moci, jakož i prostředky veřejných podniků, v nichž mají orgány veřejné moci přímo nebo nepřímo kontrolní vliv.
- (104) Za účelem určení, zda jednotlivá opatření, která jsou předmětem posouzení, poskytla společnosti Estonian Air hospodářskou výhodu, a zahrnují tudíž státní podporu, Komise posoudí, zda dotyčná letecká společnost obdržela hospodářskou výhodu, kterou by nezískala za běžných tržních podmínek.
- (105) Při tomto posouzení používá Komise kritérium investora v tržním hospodářství. Podle kritéria investora v tržním hospodářství by se o státní podporu nejednalo v případě, že by za obdobných okolností mohl být soukromý investor, jehož velikost by byla srovnatelná s velikostí příslušných orgánů ve veřejném sektoru a jenž by jednal v běžných tržních podmínkách v tržním hospodářství, motivován k tomu, aby ve prospěch příjemce provedl dotyčná opatření. Komise proto musí posoudit, zda by předmětné transakce za stejných podmínek uzavřel i soukromý investor. Hypotetický soukromý investor jedná jako obezřetný poskytovatel kapitálu, který usiluje o maximalizaci svých zisků, aniž by však podstupoval příliš velká rizika v poměru k výnosu. Příspěvek z veřejných prostředků v zásadě nepředstavuje státní podporu, pokud k němu dochází za rovnocenných podmínek, tj. pokud je poskytnut souběžně s významným kapitálovým vkladem soukromého investora, který proběhl za srovnatelných okolností a za srovnatelných podmínek.
- (106) Dotčená opatření musí narušovat hospodářskou soutěž či hrozit jejím narušením a mohou ovlivňovat obchod mezi členskými státy.
- (107) Jelikož předmětná opatření představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, musí být jejich slučitelnost posouzena na základě výjimek stanovených v odstavcích 2 a 3 zmíněného článku.

7.1 Existence státní podpory

7.1.1 Opatření 1

- (108) Komise nejprve posoudí existenci podpory s ohledem na kapitálovou injekci ve výši 2,48 milionu EUR, která se uskutečnila v roce 2009 (opatření 1). Jak je objasněno ve 105. bodě odůvodnění, má se za to, že příspěvek z veřejných prostředků nezahrnuje nepatřičnou výhodu (a nepředstavuje státní podporu), uskutečnil-li se za rovnocenných podmínek.

⁽²⁷⁾ Faktorem mobility je počet cestujících v letecké dopravě vydělený počtem obyvatel dané země.

- (109) Komise v této souvislosti uvádí, že opatření 1 provedli tehdejší akcionáři společnosti Estonian Air úměrně svým podílům, a to 34 % ze strany Estonska (2,48 milionu EUR), 49 % ze strany skupiny SAS (3,57 milionu EUR) a 17 % ze strany banky Cresco (1,23 milionu EUR). Estonsko potvrdilo, že stát a banka Cresco vložily pouze hotovost, zatímco skupina SAS poskytla částku ve výši 1,21 milionu EUR v hotovosti a částka ve výši 2,36 milionu EUR měla podobu kapitalizace pohledávky. Estonsko rovněž uvedlo, že skupina SAS poskytla společnosti Estonian Air v roce 2008 úvěr ve výši [...] milionů USD a v roce 2009 úvěr ve výši [...] milionů EUR (viz 84. bod odůvodnění).
- (110) V rozhodnutích o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu Komise uvedla, že rozdílná povaha příspěvků (nové finanční prostředky oproti konverzi dluhu ze strany skupiny SAS) postačuje k vyvolání odůvodněných pochybností ohledně toho, zda se opatření 1 uskutečnilo za rovnocenných podmínek. Informace, které Estonsko poskytlo, však pochybnosti Komise rozptýlily, jelikož kapitálový příspěvek se uskutečnil jednoznačně za rovnocenných podmínek přinejmenším s ohledem na banku Cresco. Stát i banka Cresco přispěly poměrně značným objemem nových finančních prostředků v hotovosti, a to úměrně svým podílům. Celkové příspěvky banky Cresco a skupiny SAS poskytnuté v hotovosti jsou mimoto významné a srovnatelné s příspěvkem státu. Kapitalizaci pohledávky ze strany skupiny SAS je mimoto nutno posoudit v širším kontextu jejích předchozích úvěrů, které společnosti Estonian Air poskytla v letech 2008 a 2009, což prokazuje, že skupina SAS byla přesvědčena o životaschopnosti letecké společnosti.
- (111) Podle ustálené judikatury není soukromá účast ve výši 66 % jednoznačně zanedbatelná v porovnání se zásahem státu ⁽²⁸⁾. Nic navíc nenasvědčuje tomu, že rozhodnutí skupiny SAS a banky Cresco investovat do společnosti Estonian Air mohlo být ovlivněno chováním státu.
- (112) Komise mimoto podotýká, že v pokynech k letecké dopravě z roku 1994 ⁽²⁹⁾ je uvedeno, že „kapitálové injekce nezahrnují v případě navýšení účasti státu v určitém podniku státní podporu za předpokladu, že vložený kapitál je úměrný počtu podílů ve vlastnictví orgánů a je poskytnut společně s kapitálovou injekcí soukromého podílníka; účast soukromého investora musí mít reálný ekonomický dopad“. Z toho vyplývá, že u opatření 1 tomu tak je.
- (113) Na základě těchto skutečností se Komise domnívá, že rozhodnutí banky Cresco o investování do společnosti Estonian Air bylo přijato za rovnocenných podmínek s rozhodnutím státu a že investice banky Cresco a skupiny SAS byly významné. Komise mimoto nemá důvod pochybovat o tom, že se skupina SAS a banka Cresco rozhodly investovat do společnosti Estonian Air za účelem dosažení zisku. Komise proto vyvozuje závěr, že financování společnosti Estonian Air prostřednictvím kapitálové injekce ve výši 2,48 milionu EUR (opatření 1) nezahrnuje nepatřičnou výhodu pro společnost Estonian Air, existence státní podpory je tudíž vyloučena, aniž by bylo nutno posoudit, zda jsou splněny ostatní kumulativní podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.1.2 Opatření 2

- (114) V červnu 2009 prodala společnost Estonian Air svou divizi pozemního odbavování letiště Tallinn, jež je zcela ve vlastnictví státu, a to za částku ve výši 2,4 milionu EUR (opatření 2). Za účelem určení ceny se neuskutečnilo otevřené, transparentní a bezpodmínečné nabídkové řízení a nebylo provedeno ocenění nezávislými odhadci. Cena byla místo toho stanovena během přímých jednání mezi letištěm Tallinn a společností Estonian Air.
- (115) Komise podotýká, že v případě neexistence nabídkového řízení a nezávislého ocenění nelze existenci podpory vyloučit. Komise proto musí transakci a její souvislosti podrobně posoudit, aby mohla určit, zda společnost Estonian Air poskytla nepatřičnou výhodu.
- (116) Estonsko v průběhu formálního vyšetřovacího řízení uvedlo, že divize pozemního odbavování byla mezi roky 2005 a 2008, tj. v době před prodejem, zisková. Transakce měla mimoto podobu prodeje aktiv bez závazků a zaměstnanců a jiných „historických nákladů“. Za účelem stanovení ceny byla jako minimální cena určena účetní hodnota aktiv. Estonské orgány předložily rovněž interní analýzu prokazující, že hodnota podniku jako násobek tržeb ⁽³⁰⁾ odpovídá u této transakce násobkům zaznamenaným v řadě jiných transakcí, při nichž cílová společnost působila v oblasti pozemního odbavování. To (jak se zdá) naznačuje, že se transakce uskutečnila za tržních podmínek.

⁽²⁸⁾ Rozsudek ze dne 12. prosince 1996 ve věci Air France v. Komise, T-358/94, EU:T:1996:194, body 148 a 149.

⁽²⁹⁾ Pokyny Komise k použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP na státní podpory v odvětví letectví (Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5).

⁽³⁰⁾ Hodnota podniku jako násobek tržeb je měřítko ocenění, které porovnává hodnotu podniku s jeho tržbami, což investorům poskytuje představu o tom, kolik stojí pořízení tržeb společnosti.

- (117) Estonsko mimoto tvrdilo, že letiště Tallinn není navzdory skutečnosti, že je ve vlastnictví státu, na státu závislé a že členy představenstva a dozorčí rady jsou nezávislí podnikatelé, a nikoli zástupci státu. V rozhodnutích o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu vyslovila Komise pochybnosti ohledně přičitatelnosti opatření letiště Tallinn státu, a to vzhledem ke skutečnosti, že jediným vlastníkem letiště Tallinn bylo Ministerstvo hospodářství a komunikací a letiště spadalo do pravomoci zmíněného ministerstva.
- (118) Podle ustálené judikatury Soudního dvora Evropské unie však nejsou opatření veřejných podniků, které jsou pod kontrolou státu, sama o sobě přičitatelná státu. V rozsudku ve věci Stardust Marine a následné judikatuře Soudní dvůr objasnil, že aby bylo možno vyvodit závěr ohledně přičitatelnosti je nutno „přezkoumat, zda musí být na veřejné orgány nahlíženo tak, že se tak či onak podílely na přijetí těchto opatření“⁽³¹⁾. Co se týká opatření 2, Komise nemůže vyvodit závěr, že rozhodnutí letiště Tallinn o investici do společnosti Estonian Air lze přičíst státu. Komise nenašla v tomto ohledu ani žádné nepřímé důkazy ve smyslu rozsudku ve věci Stardust Marine. Komise se z těchto důvodů domnívá, že rozhodnutí letiště Tallinn o účasti na opatření 2 nelze přičíst státu.
- (119) Jelikož rozhodnutí letiště Tallinn o účasti na opatření 2 nelze přičíst státu a jelikož se transakce (jak se zdá) uskutečnila za tržních podmínek, vylučuje Komise existenci státní podpory ve vztahu k opatření 2, aniž by bylo nutné blíže posoudit, zda jsou splněny ostatní kumulativní podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.1.3 Opatření 3

- (120) Pokud jde o kapitálovou injekci v roce 2010 (**opatření 3**), Estonsko v průběhu formálního vyšetřovacího řízení objasnilo, že stát vložil částku ve výši 17,9 milionu EUR v hotovosti, zatímco skupina SAS vložila částku ve výši 2 milionů EUR ve formě kapitalizace pohledávky. Skupina SAS současně získala podíl banky Cresco ve společnosti Estonian Air za částku ve výši [...] milionů EUR (výměnou za odepsání úvěru ve výši [...] milionů EUR, který banka Cresco měla u skupiny SAS). Banka Cresco tudíž přestala být akcionářem, účast státu se zvýšila na 90 % a účast skupiny SAS byla zředěna na 10 %. Estonsko tvrdilo, že jeho rozhodnutí o opětovné investici do společnosti Estonian Air vycházelo z obchodního plánu z roku 2010.
- (121) Komise za prvé podotýká, že se injekce státu a skupiny SAS uskutečnily v různých formách a s částkami, které nebyly úměrné jejich podílům. Vložení nových finančních prostředků ve výši 17,9 milionu EUR ze strany státu není srovnatelné s kapitalizací pohledávky s částkou ve výši 2 miliony EUR, kterou provedla skupina SAS, zejména vzhledem ke skutečnosti, že Estonsko nepředložilo žádné důkazy o tom, že úvěr byl plně zajištěn, a že tudíž skupina SAS kapitalizací pohledávky převzala nové riziko. Co se týká odpisu dluhu ve výši [...] milionů EUR ze strany skupiny SAS, který měla banka Cresco u skupiny SAS, výměnou za podíly banky Cresco ve společnosti Estonian Air, Komise podotýká, že tato transakce nezahrnovala žádné nové finanční prostředky poskytnuté společnosti Estonian Air. Mimoto není jisté, zda skupina SAS tím, že souhlasila s odpisem dluhu výměnou za podíly banky Cresco ve společnosti Estonian Air, podstoupila nové riziko. Tyto prvky postačují k tomu, aby Komise vyvodila závěr, že se opatření 3 neuskutečnilo za rovnocenných podmínek.
- (122) Estonské orgány tvrdily, že opatření 3 je v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství, jelikož bylo provedeno na základě obchodního plánu z roku 2010, který pokládaly za spolehlivý a věrohodný. Podle tohoto plánu by společnost Estonian Air dosáhla hranice rentability již v roce 2013, pokud by změnila letecký park podle plánu, a poté by byla značně zisková nejméně do roku 2020.
- (123) Komise připouští, že obchodní plán z roku 2010 analyzuje situaci letecké společnosti, vykazuje však nedostatky, které znamenají, že nepředstavuje spolehlivý základ pro tržní investiční rozhodnutí. Finanční výhledy jsou například založeny na příliš ambiciózním růstu počtu cestujících (průměrný roční růst v období 2010–2020 přesahující 6 %). Tyto odhady růstu se vzhledem ke světové hospodářské a finanční krizi v roce 2009 jeví jako příliš optimistické. Obchodní plán z roku 2010 odkazuje na odhady sdružení IATA týkající se více než 5 % průměrného růstu během příštích čtyř let. Sdružení IATA však rovněž uvedlo, že toto oživení nebude ze zeměpisného hlediska rozloženo rovnoměrně a že se v Evropě neočekává rychlé oživení⁽³²⁾.
- (124) Dalším nedostatkem je skutečnost, že se analýza citlivosti obchodního plánu z roku 2010 jeví jako nedostatečná. Co se týká rizika nižšího objemu osobní dopravy, plán uvádí, že 10 % pokles počtu cestujících sníží čistý výsledek za první dva roky přibližně o 6,4 milionu EUR, což by více než zdvojnásobilo záporné čisté výsledky, jež se v těchto dvou letech očekávají. Obchodní plán z roku 2010 však neuvádí důsledky pro celé analyzované období a konkrétní nápravná opatření, která by byla přijata.

⁽³¹⁾ Rozsudek ve věci Francie v. Komise (Stardust Marine), C-482/99, EU:C:2002:294, bod 52.

⁽³²⁾ Viz obchodní plán z roku 2010, s. 16 a 17.

- (125) Komise také zdůrazňuje, že se banka Cresco rozhodla do společnosti Estonian Air dále neinvestovat a místo toho prodala svůj podíl skupině SAS. Ačkoli banka Cresco k tomu mohla mít různé důvody, zdá se být logické usuzovat, že obchodní plán z roku 2010 nebyl dostatečný, aby soukromého investora ujistil o návratnosti jeho investice. Podobný argument lze použít s ohledem na skupinu SAS, která se sice rozhodla podílet na kapitálové injekci v roce 2010, nikoli však úměrně svému podílu, její podíl byl proto zředěn z předchozích 49 % na pouhých 10 %.
- (126) Estonské orgány rovněž tvrdily, že ocenění, které stát provedl v roce 2010, dospělo k závěru, že po investici bude mít letecká společnost kladnou hodnotu. V rámci tohoto ocenění byla hodnota vlastního kapitálu vypočítána na základě analýzy diskontovaných peněžních toků s přihlédnutím k odhadovaným peněžním tokům v letech 2010–2019 s připočtenou konečnou hodnotou po roce 2019 ve výši [0–10] milionů EUR (diskontovaná) a po odečtení čistého dluhu ve výši [0–10] milionů EUR. Na tomto základě by výsledná celková hodnota vlastního kapitálu po investici činila [0–10] milionů EUR. Podle alternativní metody ocenění byla letecká společnost oceněna porovnáním s finančními ukazateli pěti menších společností s veřejně obchodovanými cennými papíry, přičemž výsledná hodnota společnosti Estonian Air činila přibližně [5–15] milionů EUR.
- (127) Komise však nemůže toto ocenění považovat za platný základ k tomu, aby dotyčnou investici schválil hypotetický soukromý investor. Za prvé, samotné ocenění poukazuje na značná rizika, nejistotu a citlivost použitých předpokladů a uvádí, že s odhady je nutno zacházet obezřetně⁽³³⁾. Některé zásadní předpoklady, na nichž bylo ocenění založeno, nejsou mimoto doloženy. Zejména není uveden základ pro stanovení významné konečné hodnoty (představující více než 60 % celkového výsledného diskontovaného peněžního toku). Zvolení nižší konečné hodnoty by mohlo vést k záporné celkové hodnotě kapitálu. V ocenění je za druhé uvedeno, že opatření stanovená v obchodním plánu z roku 2010 nemusí postačovat k vyřešení některých problémů společnosti Estonian Air souvisejících s udržitelností (např. ztrátový provoz turboprotulového letadla Saab 340). Výpočet založený na peněžním toku proto předpokládá další změny, a odchyluje se tudíž od obchodního plánu z roku 2010, který představoval základ pro investici. Za třetí, ocenění založené na porovnání s jinými leteckými společnostmi je mimořádně nejisté. Porovnává společnost Estonian Air pouze s pěti leteckými společnostmi, z nichž tři mají kapacity několikrát vyšší než společnost Estonian Air. Kvůli špatné finanční situaci společnosti Estonian Air byl mimoto jediným referenčním základem, který bylo možno realisticky použít, poměr ceny k tržbám, zatímco poměry založené na ostatních ukazatelích vedly k velmi rozdílným výsledkům. Za čtvrté, i v případě přijetí těchto výsledků ocenění nevysvětluje, proč by soukromý investor souhlasil s vložením nového kapitálu ve výši 17,9 milionu EUR, aby získal 90 % podíl ve společnosti, jejíž kapitál má podle odhadů celkovou hodnotu pouze ve výši [0–10] milionů EUR (či nejvýše [5–15] milionů EUR). Estonské orgány rovněž neanalyzovaly hypotetickou srovnávací situaci k navýšení kapitálu, aby porovnaly očekávanou návratnost jejich investice s výsledky možných alternativních scénářů. Ačkoli pro stávajícího podílníka může mít z ekonomického hlediska smysl investovat další kapitál do nezdravého podniku, aby ochránil svou investici, takovýto investor by tuto investici obvykle porovnal s náklady/výnosy možných alternativních scénářů, případně včetně likvidace společnosti.
- (128) Z podání estonských orgánů ze dne 9. dubna 2014 mimoto vyplývá, že navýšení kapitálu nebylo motivováno výhradně ekonomickou atraktivitou investice. Estonsko uznává, že cíl obchodního plánu z roku 2010 týkající se zajištění dlouhodobého leteckého spojení s důležitými obchodními destinacemi se „shodoval s vlastními makroekonomickými cíli státu“. Ačkoli Estonsko tvrdí, že tyto aspekty nebyly jedinými faktory, na nichž bylo investiční rozhodnutí státu založeno, naznačuje to, že stát nebral v potaz výhradně dosažení zisku. V této souvislosti se zdá, že v době přijetí opatření 3 členové estonské vlády uvedli, že „stanovisko [vlády] je takové, že Estonian Air je pro zemi strategickou společností, a jsme připraveni převzít většinový podíl“⁽³⁴⁾ a že „je velmi důležité zajistit lety z [...] Tallinnu do některých jiných významných měst“⁽³⁵⁾, což jsou aspekty, které by obezřetný tržní investor v době přijetí investičního rozhodnutí nebral v potaz. Komise v tomto ohledu rovněž připomíná, že v rozsudku ve věci Boch Soudní dvůr uvedl, že „kritériem je zejména to, zda by za podobných podmínek soukromý investor vycházel z předpokládaných možností rentability, přičemž by odhlédl od veškerých úvah sociálního charakteru nebo regionální politiky či politiky určitého odvětví a poskytl by tento vklad“⁽³⁶⁾.
- (129) Vzhledem k neexistenci soukromého investora, který by byl ochoten investovat do společnosti Estonian Air nové finanční prostředky podobně jako stát, nedostatku obchodního plánu z roku 2010 a existenci makroekonomických cílů, jež pro soukromého investora nejsou podstatné, vyvozuje Komise závěr, že opatření 3 není v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství.

⁽³³⁾ Viz interní ocenění společnosti Estonian Air, které vypracovaly estonské orgány, „Value assessment of AS Estonian Air“, s. 2.

⁽³⁴⁾ Viz <http://www.bloomberg.com/news/2010-04-22/estonia-government-nears-agreement-on-buying-control-of-estonian-air-from-sas.html>

⁽³⁵⁾ Viz <http://news.err.ee/v/economy/fe650a96-9daa-43e4-91eb-ab4396445593>

⁽³⁶⁾ Rozsudek ve věci *Belgie v. Komise (Boch)*, C-40/85, EU:C:1986:305, bod 13. Viz rovněž rozsudek ze dne 21. ledna 1999 ve věci *Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH v. Komise*, T-129/95, T-2/96 a T-97/96, EU:T:1999:7, bod 132.

- (130) Aby opatření představovalo státní podporu, musí být provedeno ze státních prostředků a lze je přičíst státu. Toto kritérium není s ohledem na kapitálovou injekci v roce 2010 zpochybněno, jelikož hotovost vložilo ze státního rozpočtu estonské Ministerstvo hospodářství a komunikací jakožto akcionář letecké společnosti.
- (131) Komise rovněž podotýká, že opatření ovlivňuje obchod a může narušit hospodářskou soutěž mezi členskými státy, jelikož společnost Estonian Air soutěží s jinými leteckými společnostmi v Evropské unii, zejména od vstupu třetí fáze liberalizace letecké dopravy („třetího balíčku“) v platnost dne 1. ledna 1993⁽³⁷⁾. Opatření 3 tudíž společnosti Estonian Air umožnilo pokračovat v činnosti, takže nemusela jako ostatní konkurenti čelit důsledkům, které obvykle vyplývají ze špatné finanční situace.
- (132) Komise proto vyvozuje závěr, že opatření 3 zahrnovalo státní podporu ve prospěch společnosti Estonian Air.

7.1.4 Opatření 4

- (133) Co se týká vložení částky ve výši 30 milionů EUR v hotovosti, o němž Estonsko rozhodlo v prosinci 2011 (opatření 4), Estonsko zastává názor, že toto opatření nepředstavovalo státní podporu. Na této kapitálové injekci se nepodílel žádný jiný investor, podíl skupiny SAS byl tudíž zředěn z 10 % na 2,66 %, zatímco podíl státu vzrostl z 90 % na 97,34 %.
- (134) Argumenty, které estonské orgány předložily v průběhu formálního vyšetřovacího řízení, Komisi nepřesvědčily. Za prvé, rozhodnutí o investici učinil stát sám, bez jakéhokoli soukromého zásahu: skupina SAS se rozhodla na tomto navýšení kapitálu nepodílet a soukromá banka [...], která původně zvažovala úvěr pro společnost Estonian Air, jej nakonec neposkytla. Nelze tudíž mít za to, že se investice uskutečnila za rovnocenných podmínek.
- (135) Obchodní plán z roku 2011, na jehož základě bylo investiční rozhodnutí přijato, mimoto předpokládá expanzivní strategii a radikální změnu obchodního modelu ze spojení „z bodu do bodu“ na „paprsková“ spojení na základě regionální sítě. Estonsko předložilo prezentaci plánu, podle něhož by letecká společnost získala nová letadla (a přešla ze sedmi letadel v roce 2011 na třináct letadel v roce 2013 a 2014) a učinila z letiště Tallinn uzlové letiště pro lety mezi Evropou a Asií. Podle této prezentace by společnost Estonian Air získala od svého akcionáře částku ve výši 30 milionů EUR a částku ve výši [...] milionů EUR z úvěru [...]. Komise zdůrazňuje, že navzdory skutečnosti, že se banka [...] nakonec rozhodla úvěr neposkytnout, udělilo Estonsko částku ve výši 30 milionů EUR, aniž by uvažilo dopad, jenž mohlo mít rozhodnutí [...] na výsledek obchodního plánu z roku 2011. To nelze považovat za racionální jednání informovaného účastníka trhu.
- (136) Zdá se být rovněž nerealistické usuzovat, že by společnost Estonian Air byla schopna za pouhé čtyři roky své příjmy téměř ztrojnásobit a přejít ze zisku před zdaněním ve výši –15,45 milionu EUR v roce 2011 na zisk ve výši 4,2 milionu EUR v roce 2014, zejména v situaci hospodářské a finanční krize. Komise v této souvislosti připomíná, že podle finančního výhledu sdružení IATA z prosince 2011⁽³⁸⁾ byla zisková rozpětí v leteckém průmyslu v důsledku prudkého zvýšení cen ropy a paliv omezená. Pro rok 2012 sdružení IATA předpokládalo, že evropský letecký průmysl bude čelit tlaku kvůli ořesům v ekonomice v důsledku neřešení dluhové krize v eurozóně ze strany vlád. Jelikož bylo pravděpodobné, že evropské letecké společnosti budou silně postiženy recesí na domovských trzích, odhadovalo sdružení IATA pro rok 2012 u evropských leteckých společností rozpětí zisku před úroky a zdaněním (EBIT) ve výši 0,3 %, s čistými ztrátami po zdanění ve výši 0,6 miliardy USD (tj. 0,46 miliardy EUR).
- (137) Jako nerealistické se jeví také to, že by společnost Estonian Air zvýšila počet sedadel z 1 milionu v roce 2011 na 2,45 milionu v roce 2014, přičemž by v témže období významně vzrostl faktor vytíženosti sedadel z 59,2 % na 72,3 %. Zdá se rovněž, že klíčová rizika byla podceněna a opatření k snížení těchto rizik nebyla dostatečně posouzena. Od modelu založeného na paprskové síti bylo vzhledem k mimořádně nepříznivým výsledkům letecké společnosti v polovině roku 2012 velmi rychle upuštěno.
- (138) Obchodní plán z roku 2011 mimoto výslovně zohledňuje různé makroekonomické a politické přínosy pro stát, které nejsou z hlediska soukromého investora podstatné. V plánu je například uvedeno, že přínosy investice pro Estonsko jsou značné, a výslovně se v něm konstatuje, že se „*zvolený model sítě upřednostňuje vzhledem ke stávajícím potřebám podnikatelů a úkolům vlády*“. V plánu je mimoto uvedeno, že v důsledku investice bude vytvořeno 2 000 pracovních míst a že Estonsko zlepší svou pozici, pokud jde o globální konkurenceschopnost. Estonské orgány

⁽³⁷⁾ „Třetí balíček“ zahrnoval tři legislativní opatření: i) nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1); ii) nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8) a iii) nařízení Rady (EHS) č. 2409/92 ze dne 23. července 1992 o tarifech a sazbách za letecké služby (Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 15).

⁽³⁸⁾ Viz <http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Industry-Outlook-December2011.pdf>

rovněž uvedly, že navrhovaná strategie byla v souladu s akčním plánem vlády na období 2011–2015, který se týkal rozvoje přímých leteckých spojů se všemi hlavními evropskými obchodními středisky a přeměny letiště Tallinn na uzlové letiště pro lety mezi Asií a Evropou. Z důvodů objasněných v 128. bodě odůvodnění by obezřetný soukromý investor nebral tyto aspekty v potaz.

- (139) Komise se proto domnívá, že opatření 4 poskytlo společnosti Estonian Air nepatřičnou selektivní výhodu. Z týchž důvodů, jaké byly uvedeny v 130. a 131. bodě odůvodnění, Komise usuzuje, že opatření 4 bylo provedeno ze státních prostředků a lze je přičíst státu a že ovlivňuje obchod a může narušit hospodářskou soutěž mezi členskými státy.
- (140) Komise tudíž vyvozuje závěr, že opatření 4 zahrnovalo státní podporu ve prospěch společnosti Estonian Air.

7.1.5 Opatření 5

- (141) Komise dospěla k závěru, že úvěr na záchranu je nutno považovat za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, jelikož úvěr udělený ze státních prostředků poskytuje společnosti Estonian Air selektivní výhodu, která ovlivňuje obchod mezi členskými státy a může narušit hospodářskou soutěž (viz 131. bod odůvodnění). Vzhledem k finanční situaci společnosti Estonian Air (společnost byla od roku 2006 ztrátová a v červenci 2012 se dostala do stavu faktického úpadku podle estonských právních předpisů – podrobnosti viz oddíl 7.4.1) bylo nanejvýš nepravděpodobné, že by byl soukromý věřitel ochoten poskytnout další úvěry k odstranění vážných problémů společnosti Estonian Air v oblasti likvidity. Estonské orgány samy pokládají toto opatření za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, jelikož tvrdily, že splňuje podmínky vztahující se na podporu na záchranu, které jsou stanoveny v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.

7.1.6 Opatření 6

- (142) Rozhodnutí estonských orgánů o vložení částky ve výši 40,7 milionu EUR do společnosti Estonian Air ve formě vlastního kapitálu je nutno pokládat za státní podporu. Kapitálová injekce byla provedena přímo ze státního rozpočtu, a tudíž ze státních prostředků. Jelikož tato kapitálová injekce přináší prospěch výhradně jednomu podniku (konkrétně společnosti Estonian Air) a byla poskytnuta za podmínek, s nimiž by obezřetný investor v tržním hospodářství obvykle nesouhlasil (finanční potíže společnosti Estonian Air, investice se nezakládala na náležité analýze návratnosti, nýbrž na aspektech veřejného zájmu, jako je dopravní spojení Estonska a strategický význam společnosti Estonian Air pro estonské hospodářství), znamená plánovaná kapitálová injekce selektivní výhodu pro společnost Estonian Air. Opatření mimoto ovlivňuje obchod mezi členskými státy a může narušit hospodářskou soutěž (viz 131. bod odůvodnění). Dotyčné opatření tudíž společnosti Estonian Air umožňuje pokračovat v činnosti, takže nemusí jako ostatní konkurenti čelit důsledkům, které obvykle vyplývají ze špatné finanční situace. Estonské orgány samy pokládají toto opatření za státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, jelikož tvrdí, že splňuje podmínky vztahující se na podporu na restrukturalizaci, které jsou stanoveny v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.
- (143) Komise proto vyvozuje závěr, že oznámené restrukturalizační opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy. Estonské orgány toto nezpochybily.

7.1.7 Závěr ohledně existence podpory

- (144) Z důvodů uvedených v 108.–119. bodě odůvodnění vyvozuje Komise závěr, že opatření 1 a 2 nezahrnovala státní podporu pro společnost Estonian Air ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.
- (145) Z důvodů uvedených v 120.–143. bodě odůvodnění se však Komise domnívá, že opatření 3, 4, 5 a 6 představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy, a posoudí proto jejich zákonnost a slučitelnost s vnitřním trhem.

7.2 Zákonnost podpory

- (146) 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.

- (147) Komise za prvé podotýká, že Estonsko provedlo opatření 3, 4 a 5, aniž by je předem oznámilo Komisi za účelem schválení. Komise vyjadřuje politování nad tím, že Estonsko nedodrželo povinnost zdržet se jednání, a porušilo tudíž svou povinnost podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy.
- (148) Co se týká opatření 6, Komise má za to, že kapitálová injekce ve výši 40,7 milionu EUR nebyla dosud provedena. S ohledem na oznámené restrukturalizační opatření bylo tudíž ustanovení čl. 108 odst. 3 Smlouvy dodrženo.

7.3 Přijatelnost pozměněného plánu restrukturalizace ze dne 31. října 2014

- (149) Před analýzou slučitelnosti určených opatření podpory, která byla popsána v oddíle 7.1, musí Komise zjistit, na základě kterého z předložených plánů restrukturalizace by měla být tato analýza provedena. Jelikož pozměněný plán restrukturalizace z října 2014 významně prodlužuje restrukturalizační období z pěti let na šest let a jeden měsíc, posouvá začátek období restrukturalizace zpět o více než dva roky a zahrnuje dodatečná opatření podpory, nelze jej považovat za pouhé rozpracování oznámeného plánu restrukturalizace z června 2013.
- (150) Jak je popsáno v oddíle 4.7, prodloužení restrukturalizačního období ve skutečnosti znamená, že v jednom plánu restrukturalizace jsou spojeny tři odlišné a protichůdné obchodní strategie. Strategie společnosti Estonian Air v roce 2011 a na počátku roku 2012 byla založena na rozšíření činnosti (další letadla, trasy, zaměstnanci atd.) s cílem stát se regionálním provozovatelem s paprskovou sítí, zatímco strategie v období 2012–2014 (kterou vypracovalo nově jmenované vedení) usilovala o přesný opak – snížení kapacit a zaměření se na spojení z bodu do bodu na omezeném počtu hlavních tras. Poslední část plánu restrukturalizace na období 2015–2016 předpokládá vzhledem ke vstupu skupiny Infortar opět omezené rozšíření činnosti. Plán restrukturalizace tudíž spojuje několik zcela rozdílných obchodních strategií, které jsou založeny na různých obchodních plánech a které vypracovalo jiné vedení se zcela odlišnými obchodními cíli.
- (151) Je zřejmé, že původně (v listopadu 2010, kdy bylo opatření 3 provedeno) se strategie popsané v oddíle 4.7 nepokládaly za jeden souvislý plán restrukturalizace. Rozdíly jsou takové, že je nelze pokládat za pouhé úpravy původního plánu, který byl oznámen v červnu 2013, v reakci na vývoj, k němuž došlo během jeho provádění. K jejich spojení do jednoho plánu došlo následně s jediným zjevným cílem, a to zahrnout do podpory na restrukturalizaci opatření státu provedená v období 2010–2012 (tj. opatření 3 a 4) ve snaze vyhnout se porušení zásady „jednou a dost“ s ohledem na původně oznámenou podporu na restrukturalizaci. Přijetí pozměněného plánu restrukturalizace by mimoto vedlo k absurdní situaci, kdy část posuzované podpory na restrukturalizaci byla v letech 2011/2012 použita na rozšíření kapacity a činnosti společnosti Estonian Air, zatímco jiná část podpory na restrukturalizaci byla od roku 2013 následně použita k snižování její kapacity a omezování činnosti. Jediný plán restrukturalizace by tyto vzájemně se vylučující strategie neobsahoval.
- (152) Komise mimoto podotýká, že pokud by Estonsko oznámilo (a Komise povolila) opatření 3 a 4 jako podporu na restrukturalizaci, byla by nesporná skutečnost, že nová podpora v roce 2013 porušila zásadu „jednou a dost“. Pokud by tudíž Komise přijala pozměněný plán restrukturalizace, který kvůli posunutí začátku restrukturalizačního období zpět zahrnuje opatření 3 a 4, bylo by pro Estonsko výhodnější neoznámení podpory než její oznámení.
- (153) V minulosti Komise uznala existenci nepřetržité restrukturalizace na základě jedné restrukturalizační strategie s určitými změnami a úpravami v průběhu času, nikdy však se zcela protichůdnými strategiemi, jak je tomu v tomto případě. V rozhodnutí ve věci Varvaressos⁽³⁹⁾ 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). Plán restrukturalizace podniku Varvaressos z roku 2009 se považoval za rozvoj „strategického a obchodního plánu“ z roku 2006 a zakládal se na stejné obchodní strategii obsahující v zásadě stejná restrukturalizační opatření, která byla zahájena v roce 2006 a měla být prováděna do roku 2009 a posléze. Skutková podstata ve věci Varvaressos se proto významně lišila od daného případu, kdy se obchodní model během prodlouženého restrukturalizačního období dvakrát radikálně změnil.

⁽³⁹⁾ 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). Viz rovněž 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) (Úř. věst. L 183, 10.7.2015, s. 1).

- (154) Z těchto důvodů se Komise domnívá, že pozměněný plán restrukturalizace z října 2014 nelze přijmout jako základ pro posouzení oznámené podpory na restrukturalizaci. Posouzení podpory bude tudíž založeno na původně oznámeném plánu restrukturalizace z června 2013.
- (155) Komise rovněž podotýká, že i kdyby hypoteticky přijala jako základ pro posouzení podpory na restrukturalizaci pozměněný plán restrukturalizace (*quid non*), přetrvávaly by významné problémy týkající se slučitelnosti (jako je neobvykle dlouhé restrukturalizační období v délce více než šesti let⁽⁴⁰⁾ a zjevná neexistence odpovídajících kompenzačních opatření, která jsou navzdory zvýšení celkové podpory ještě méně významná než v plánu restrukturalizace z června 2013).
- (156) Privatizace společnosti Estonian Air prostřednictvím prodeje [...] % podílu státu skupině Infortar za zápornou cenu bez nabídkového řízení mohla mimoto vyvolat další obavy ohledně možné podpory pro skupinu Infortar. Navzdory nezávislému znaleckému posudku, který předložily estonské orgány a v němž se uvádělo, že celková kapitálová hodnota společnosti Estonian Air v době, kdy tento podíl převzala skupina Infortar, byla v rozmezí [...] milionů EUR, skupina Infortar ve skutečnosti státu za tento podíl nic nezaplatila.

7.4 Slučitelnost podpory

- (157) Jelikož opatření 3, 4, 5 a 6 představují 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. Podle judikatury Soudního dvora je na členském státu, aby uvedl možné důvody slučitelnosti s vnitřním trhem a prokázal, že jsou splněny předpoklady pro tuto slučitelnost⁽⁴¹⁾.
- (158) Estonské orgány se domnívají, že opatření 5 a 6 představují státní podporu, předložily proto argumenty za účelem posouzení jejich slučitelnosti podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, zejména na základě pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.
- (159) Na základě původně oznámeného plánu restrukturalizace se však estonské orgány domnívají, že opatření 3 a 4 nepředstavují státní podporu, a neuvedly možné důvody jejich slučitelnosti. Komise přesto posoudila, zda lze v případě těchto opatření uplatnit některý z možných důvodů slučitelnosti stanovených ve Smlouvě.
- (160) Jak bylo uvedeno v rozhodnutích o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu, Komise se domnívá, že výjimky stanovené v čl. 107 odst. 2 Smlouvy nejsou vzhledem k povaze opatření 3 a 4 použitelné. Stejný závěr platí i v případě výjimek stanovených v čl. 107 odst. 3 písm. d) a e) Smlouvy.
- (161) Vzhledem k složité finanční situaci společnosti Estonian Air v době provedení opatření 3 a 4 (viz 24. až 26. bod odůvodnění) se nezdá, že by byla použitelná výjimka týkající se rozvoje určitých oblastí nebo určitých odvětví stanovená v čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy. To platí navzdory skutečnosti, že se společnost Estonian Air nachází v podporované oblasti a mohla by být způsobilá pro regionální podporu. Co se týká krizových pravidel stanovených v dočasném rámci⁽⁴²⁾, Komise uvádí, že opatření 3 a 4 nesplňují podmínky pro jeho použitelnost.

⁽⁴⁰⁾ Restrukturalizační období v délce pěti let a šesti měsíců se pokládalo za nepřiměřeně dlouhé v případě podpory na restrukturalizaci společnosti Cyprus Airways – viz rozhodnutí Komise (EU) 2015/1073 ze dne 9. ledna 2015 o státní podpoře SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN) SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN), SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN), kterou poskytl Kypr společnosti Cyprus Airways (Public) Ltd (Úř. věst. L 179, 8.7.2015, s. 83, 44. a 157. bod odůvodnění). Restrukturalizační období v předchozích kladných rozhodnutích týkajících se podpory na restrukturalizaci leteckých společností obvykle nepřekročilo pět let, viz rozhodnutí (EU) 2015/1091, 179. bod odůvodnění; rozhodnutí Komise (EU) 2015/494 ze dne 9. července 2014 o opatřeních SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP), která provedlo Slovinsko ve prospěch podniku Adria Airways d.d. (Úř. věst. L 78, 24.3.2015, s. 18, 131. bod odůvodnění); rozhodnutí Komise 2013/151/EU ze dne 19. září 2012 o státní podpoře SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), kterou Česká republika udělila ve prospěch podniku České aerolinie, a.s. (ČSA – České aerolinie – restrukturalizační plán) (Úř. věst. L 92, 3.4.2013, s. 16, 107. bod odůvodnění) a rozhodnutí Komise 2012/661/EU ze dne 27. června 2012 o státní podpoře č. SA.33015 (2012/C), kterou Malta zamýšlí poskytnout podniku Air Malta plc (Úř. věst. L 301, 30.10.2012, s. 29, 93. bod odůvodnění); rozhodnutí Komise (EU) 2015/119 ze dne 29. července 2014 o státní podpoře SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), kterou Polsko hodlá poskytnout společnosti LOT Polish Airlines S.A., a o opatření SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP), které Polsko provedlo ve prospěch společnosti LOT Polish Airlines S.A. (Úř. věst. L 25, 30.1.2015, s. 1, 241. bod odůvodnění).

⁽⁴¹⁾ Rozsudek ve věci Itálie v. Komise, C-364/90, EU:C:1993:157, bod 20.

⁽⁴²⁾ Sdělení Komise – Dočasný rámec Společenství pro opatření státní podpory zlepšující přístup k financování za současné finanční a hospodářské krize (Úř. věst. C 16, 22.1.2009, s. 1), ve znění sdělení Komise, kterým se mění dočasný rámec Společenství pro opatření státní podpory zlepšující přístup k financování za současné finanční a hospodářské krize (Úř. věst. C 303, 15.12.2009, s. 6). Platnost dočasného rámce skončila v prosinci 2011.

- (162) Zdá se tudíž, že slučitelnost opatření 3 a 4 lze posoudit pouze podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, v němž se uvádí, že podpory lze povolit, pokud mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských oblastí a pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Slučitelnost opatření 3 a 4 by měla být posouzena zejména na základě pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 ⁽⁴³⁾, přičemž se přihlédně rovněž k ustanovením pokynů pro leteckou dopravu z roku 1994. Vzhledem k vyplacení zbývajících částí úvěru na záchranu dne 28. listopadu 2014 je nutno opatření 5 posoudit podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (dále jen „pokyny k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014“) ⁽⁴⁴⁾.
- (163) Komise posoudí, zda v době provedení opatření 3, 4, 5 a 6 byla společnost Estonian Air způsobilá pro podporu na záchranu a/nebo restrukturalizaci podle pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 (opatření 3, 4 a 6) a podle pokynů z roku 2014 (opatření 5).

7.4.1 Obtíže společnosti Estonian Air

- (164) V bodě 9 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 se uvádí, že Komise za podnik v obtížích považuje podnik, který není schopen z vlastních zdrojů nebo finančních prostředků, které získá od vlastníka/akcionářů či společníků nebo věřitelů, zamezit ztrátě, která by ho bez vnějšího zásahu ze strany orgánů veřejné moci v krátkodobém nebo střednědobém výhledu téměř jistě odsoudila k ukončení podnikatelské činnosti.
- (165) V bodě 10 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 je objasněno, že se společnost s omezeným ručením vlastníků pokládá za podnik v obtížích v případě, že došlo ke ztrátě více než poloviny zapsaného kapitálu a ke ztrátě více než jedné čtvrtiny tohoto kapitálu došlo za posledních 12 měsíců, nebo podnik splňuje podmínky vnitrostátního práva pro zahájení kolektivního úpadkového řízení.
- (166) V bodě 11 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 se dále uvádí, že i při nesplnění podmínek stanovených v bodě 10 může být podnik považován za podnik v obtížích, zejména tehdy, kdy jsou patrné typické příznaky podniku v obtížích, například narůstající ztráta, klesající obrát, rostoucí skladové zásoby, nadbytečná kapacita, slábnoucí peněžní tok, narůstající dluh, narůstající úroky a klesající nebo nulová hodnota čistých aktiv.
- (167) Komise za prvé podotýká, že společnost Estonian Air vykazuje značné ztráty trvale od roku 2006:

Tabulka 6

Čisté výsledky společnosti Estonian Air od roku 2006

(v tis. EUR)

2006	- 3 767
2007	- 3 324
2008	- 10 895
2009	- 4 744
2010	- 3 856
2011	- 17 120
2012	- 51 521
2013	- 8 124
2014	- 10 405

Zdroj: výroční zprávy společnosti Estonian Air, k dispozici na adrese <http://estonian-air.ee/en/info/about-the-company/financial-reports/>. Od roku 2006 do roku 2010 jsou ve výročních zprávách společnosti Estonian Air částky vyjádřeny v EEK. Použit byl směnný kurz 1 EUR = 15,65 EEK.

⁽⁴³⁾ Dne 1. srpna 2014 byly pokyny k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 nahrazeny pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1), dále jen „pokyny k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014“). Podle bodu 136 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 budou oznámení evidovaná Komisí před 1. srpnem 2014 posuzována z hlediska kritérií platných v době oznámení. Jelikož opatření 6 bylo oznámeno dne 20. června 2013, bude toto opatření posouzeno podle pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. V souladu s body 137 a 138 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 posoudí Komise slučitelnost opatření 3 a 4 na základě pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.

⁽⁴⁴⁾ Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1.

- (168) Značné ztráty společnosti Estonian Air jsou první známkou potíží letecké společnosti. Mimoto se zdá, že se vyskytují i některé typické příznaky podniku v obtížích. Zdá se například, že úrokové výdaje společnosti Estonian Air od roku 2008 trvale rostou:

Tabulka 7

Úrokové výdaje společnosti Estonian Air od roku 2006

(v EUR)

2006	– 94 523
2007	– 99 764
2008	– 94 842
2009	– 212 309
2010	– 337 325
2011	– 2 010 000
2012	– 2 436 000
2013	– 4 212 000
2014	– 3 474 000

Zdroj: výroční zprávy společnosti Estonian Air, k dispozici na adrese <http://estonian-air.ee/en/info/about-the-company/financial-reports/>. Od roku 2006 do roku 2010 jsou ve výročních zprávách společnosti Estonian Air částky vyjádřeny v EEK. Použit byl směnný kurz 1 EUR = 15,65 EEK.

- (169) Návratnost aktiv a návratnost vlastního kapitálu společnosti Estonian Air je od roku 2006 trvale záporná, zatímco poměr dluhu k vlastnímu kapitálu mezi roky 2006 a 2008 trvale rostl a v roce 2008 dosáhl výše [80–90] %. Důvodem, proč se tento poměr v letech 2009 a 2010 snížil, je navýšení kapitálu, k němuž v těchto letech došlo, a nikoli snížení dluhu společnosti Estonian Air. Mezi roky 2010 a 2011 čistý dluh společnosti Estonian Air prudce vzrostl, a to z [5–10] milionů EUR na [40–50] milionů EUR. Čistý dluh dále rostl i v roce 2012 ([50–60] milionů EUR), 2013 ([50–60] milionů EUR) a 2014 ([60–70] milionů EUR).
- (170) Estonské orgány rovněž uvedly, že na konci listopadu 2011 měla letecká společnost k dispozici hotovost pouze ve výši 3,1 milionu EUR a na konci roku by porušila závazek týkající se hotovosti [...], což by znamenalo, že by letecká společnost byla v prodlení se splácením svých úvěrů [...]. V listopadu 2011 přestala společnost Estonian Air rovněž platit některým významným dodavatelům a na konci tohoto měsíce nebyl její provozní kapitál v rovnováze: pohledávky činily 5,5 milionu EUR, zatímco závazky dosáhly 10,6 milionu EUR. Bez opatření 4 by letecká společnost byla v prodlení se splácením úvěrů [...]. Pozdní platby jsou typickým příznakem podniku v obtížích.
- (171) Komise rovněž podotýká, že mezi roky 2010 a 2011 došlo ke ztrátě více než poloviny kapitálu letecké společnosti. V tomto období přišla letecká společnost o více než čtvrtinu svého kapitálu. Zdá se tudíž, že je splněno i kritérium stanovené v bodě 10 písm. a) pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.
- (172) Navzdory kapitálovým injekcím v prosinci 2011 a březnu 2012 (opatření 4) se finanční situace letecké společnosti v roce 2012 zhoršovala a koncem července 2012 se společnost Estonian Air dostala do stavu faktického úpadku podle estonských právních předpisů (viz 25. bod odůvodnění). Od tohoto okamžiku lze společnost Estonian Air považovat za podnik v obtížích také podle bodu 10 písm. c) pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.
- (173) Komise proto vyvozuje závěr, že podle bodu 11 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 se společnost Estonian Air považuje za podnik v obtížích nejméně od roku 2009. Později by společnost Estonian Air splňovala i požadavky stanovené v bodě 10 písmenech a) a c) pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004.
- (174) Společnost Estonian Air by se považovala za podnik v obtížích i podle pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014, jelikož její celkový vlastní kapitál byl v roce 2014 značně záporný a činil – 31,393 milionu EUR. Společnost Estonian Air proto splňuje požadavky stanovené v bodě 20 písm. a) pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014.

- (175) V bodě 12 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 i v bodě 21 pokynů z roku 2014 se uvádí, že nově vytvořený podnik není způsobilý pro podporu na záchranu nebo restrukturalizaci ani v případě, že jeho počáteční situace je nejistá. Za nově vytvořený se podnik považuje v zásadě během prvních tří let po zahájení činnosti v příslušné oblasti. Společnost Estonian Air byla založena v roce 1991 a nelze ji považovat za nově vytvořený podnik. Společnost Estonian Air mimoto nepatří k obchodní skupině ve smyslu bodu 13 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a bodu 22 pokynů z roku 2014.
- (176) Komise proto vyvozuje závěr, že společnost Estonian Air byla v době provedení opatření 3, 4, 5 a 6 podnikem v obtížích a že splňuje i ostatní požadavky pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a 2014, aby byla způsobilá pro podporu na záchranu a/nebo restrukturalizaci.

7.4.2 Slučitelnost opatření 3

- (177) Komise za prvé podotýká, že nejsou splněny kumulativní podmínky pro podporu na záchranu, které jsou stanoveny v bodě 25 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004:
- a) opatřením 3 je kapitálová injekce ve formě hotovosti (17,9 milionu EUR), nejedná se tudíž o likvidní podporu ve formě úvěrových záruk nebo úvěrů;
 - b) Estonsko nepředložilo žádné odůvodnění, které by Komisi umožnilo mít za to, že opatření 3 bylo provedeno z důvodu závažných sociálních problémů;
 - c) Estonsko nepředložilo Komisi plán restrukturalizace nebo likvidace do šesti měsíců poté, co bylo provedeno první opatření;
 - d) opatření 3 nebylo omezeno na částku potřebnou k udržení činnosti společnosti Estonian Air po dobu, pro kterou byla podpora schválena.
- (178) Komise rovněž posoudila, zda jsou kritéria slučitelnosti splněna u podpory na restrukturalizaci. V bodě 34 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 se vyžaduje, aby bylo poskytnutí podpory podmíněno prováděním plánu restrukturalizace, který musí být ve všech případech jednotlivé podpory schválen Komisí a který musí usilovat o obnovení dlouhodobé životaschopnosti v přiměřené lhůtě a na základě realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování podniku. Komise však podotýká, že Estonsko provedlo opatření 3 ve prospěch společnosti Estonian Air bez věrohodného plánu restrukturalizace, který by splňoval podmínky stanovené v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. I když obchodní plán z roku 2010 obsahoval některé prvky plánu restrukturalizace podle pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 (analýza trhu, restrukturalizační opatření, finanční výhledy atd.), nelze jej považovat za dostatečně spolehlivý a věrohodný, aby zajistil dlouhodobou životaschopnost společnosti. Jak bylo uvedeno v 123. a 124. bodě odůvodnění, obchodní plán z roku 2010 byl založen na příliš ambiciózních odhadech růstu objemu osobní dopravy a jeho analýza citlivosti nebyla dostatečná. Tato okolnost by sama o sobě postačovala k tomu, aby byla vyloučena slučitelnost opatření s vnitřním trhem ⁽⁴⁵⁾.
- (179) Estonské orgány mimoto nepředložily žádná opatření, která by zabránila nepřiměřenému narušení hospodářské soutěže (kompenzační opatření), a neuvedly žádný příspěvek společnosti Estonian Air k restrukturalizaci. Jedná se o základní prvky nezbytné k tomu, aby bylo možno podle pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 opatření prohlásit za slučitelné s vnitřním trhem jakožto podporu na restrukturalizaci.
- (180) Opatření 3 proto představuje státní podporu, která není slučitelná s vnitřním trhem.

7.4.3 Slučitelnost opatření 4

- (181) Ve vztahu k opatření 4 platí přiměřeně stejné závěry jako v případě opatření 3, které byly popsány v 177. až 180. bodě odůvodnění.
- (182) Navýšení kapitálu o 30 milionů EUR konkrétně nesplňuje požadavky bodu 25 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 týkající se podpory na záchranu, jelikož a) se nejedná o likvidní podporu ve formě úvěrových záruk nebo úvěrů, b) Estonsko nepředložilo žádné odůvodnění, které by Komisi umožnilo mít za to, že opatření 3 bylo provedeno z důvodu závažných sociálních problémů, c) Estonsko nepředložilo Komisi plán restrukturalizace nebo likvidace do šesti měsíců po provedení prvního opatření a d) opatření 3 nebylo omezeno na částku potřebnou k udržení společnosti Estonian Air po dobu, pro níž byla podpora schválena.

⁽⁴⁵⁾ V tomto ohledu viz rozsudek Soudního dvora ESVO ve spojených věcech E-10/11 a E-11/11 Hurtigruten ASA, Norsko v. Kontrolní úřad ESVO, Sb. rozh. ESVO 2012, s. 758, body 228 a 234–240.

- (183) Navýšení kapitálu o 30 milionů EUR mimoto nesplňuje podmínky slučitelnosti vztahující se na podporu na restrukturalizaci, které jsou stanoveny v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Obchodní plán z roku 2011 nelze považovat za věrohodný plán restrukturalizace, jelikož jeho odhady nebyly realistické (viz 135. až 137. bod odůvodnění), a vzhledem k mimořádně nepříznivým výsledkům letecké společnosti od něj bylo ve skutečnosti v polovině roku 2012 velmi rychle upuštěno. Estonské orgány mimoto nenavrhly odpovídající vlastní příspěvek společnosti Estonian Air ani náležitá kompenzační opatření. Navýšení kapitálu bylo naopak použito k rozšíření činnosti společnosti Estonian Air a ke vstupu na nové trasy.
- (184) Komise mimoto podotýká, že podle zásady „jednou a dost“ stanovené v oddíle 3.3 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 v případě, že „od poskytnutí podpory na záchranu, od skončení období restrukturalizace nebo od přerušení provádění plánu restrukturalizace (podle toho, co nastalo později) uběhlo méně než 10 let, Komise poskytnutí další podpory na záchranu nebo restrukturalizaci neschválí“. Jelikož opatření 3 (protiprávní a neslučitelná podpora na záchranu) bylo ve prospěch společnosti Estonian Air provedeno v listopadu 2010, porušila kapitálová injekce (opatření 4) zásadu „jednou a dost“. Jedinou výjimkou z možných výjimek z této zásady podle bodu 73 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004, kterou by bylo možno použít, by byla výjimka uvedená v písmenu c) („mimořádné a nepředvídané okolnosti, za něž podnik nenese odpovědnost“). Estonsko však nepředložilo žádný argument, který by Komisi umožnil vyvodit závěr, že opatření 4 ve prospěch společnosti Estonian Air bylo provedeno za mimořádných a nepředvídaných okolností.
- (185) Komise proto dospěla k závěru, že opatření 4 představuje státní podporu, která není slučitelná s vnitřním trhem.

7.4.4 Slučitelnost opatření 5

- (186) V rozhodnutích o zahájení řízení ve věci podpory na záchranu Komise uvedla, že opatření 5 splňuje většinu kritérií uvedených v oddíle 3.1 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004, která se týkají podpory na záchranu, vyslovila však pochybnosti ohledně dodržení zásady „jednou a dost“.
- (187) Komise podotýká, že zásada „jednou a dost“ uvedená v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 v zásadě odpovídá požadavkům předchozích pokynů z roku 2004. Jelikož společnost Estonian Air obdržela podporu na záchranu v listopadu 2010 (kapitálová injekce ve výši 17,9 milionu EUR – opatření 3) a v prosinci 2011 a březnu 2012 (kapitálové injekce každá ve výši 15 milionů EUR – opatření 4), vyvozuje Komise závěr, že zásada „jednou a dost“ nebyla dodržena. Vzhledem ke skutečnosti, že opatření 3 a 4 představují neslučitelnou a protiprávní podporu na záchranu, dospěla Komise k závěru, že zásada „jednou a dost“ stanovená v bodě 70 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014 byla porušena i ve vztahu k opatření 5. Není proto nutno posoudit, zda by byla splněna ostatní kritéria pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2014.
- (188) Na tomto základě vyvozuje Komise závěr, že i opatření 5 představuje podporu na záchranu, která není slučitelná s vnitřním trhem.

7.4.5 Slučitelnost opatření 6

- (189) Co se týká plánované podpory na restrukturalizaci ve výši 40,7 milionu EUR (opatření 6), pochybnosti Komise uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení ve věci podpory na restrukturalizaci nebyly v průběhu formálního vyšetřovacího řízení rozptýleny.
- (190) Podle bodu 34 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 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.
- (191) Podle bodu 36 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 musí plán restrukturalizace 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.
- (192) Plán restrukturalizace musí počítat s přeměnou, která podniku po dokončení restrukturalizace umožní pokrýt všechny jeho 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 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004).

- (193) Jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, Komise měla pochybnosti, zda je plán restrukturalizace z června 2013 dostatečně spolehlivý, aby obnovil dlouhodobou životaschopnost společnosti Estonian Air. Estonsko předložilo několik dalších argumentů, aby pochybnosti Komise odstranilo. Komise opakuje, že analýza scénářů a analýza citlivosti plánu restrukturalizace může za určitých okolností vést k potřebě dalšího financování. Pesimistický scénář předpokládá 12 % pokles počtu cestujících kvůli předpokladu, že růst HDP bude v Evropě až do roku 2017 nízký. Podle tohoto pesimistického scénáře by společnost Estonian Air dosáhla mírně kladného zisku před zdaněním v roce 2017, čistá hotovostní pozice by však byla i nadále záporná. Z analýzy citlivosti mimoto vyplývá, že relativně drobné změny v předpokladech by samy o sobě vedly k potřebě dalšího financování. To vážně zpochybňuje hlavní cíl plánu, kterým je obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti Estonian Air. Skutečnost, že výsledky společnosti Estonian Air v roce 2013 byly obecně v souladu s výhledy, není s ohledem na posouzení plánu restrukturalizace *ex ante* podstatná. V roce 2014 tomu tak již navíc nebylo, jelikož příjmy i zisk značně zaostaly za odhady uvedenými v plánu restrukturalizace.
- (194) Co se týká opatření k omezení přílišného narušení hospodářské soutěže (kompenzačních opatření), plán restrukturalizace předpokládá uvolnění letištních časů na třech koordinovaných letištích (Londýn Gatwick, Helsinky a Vídeň) a ukončení dvanácti tras, na něž připadá 18 % kapacity společnosti Estonian Air před restrukturalizací. Aby bylo možno tyto trasy započítat jako kompenzační opatření, musí být ziskové, jelikož v opačném případě by byly každopádně zrušeny z důvodu životaschopnosti.
- (195) Estonské orgány poskytly pro dvanáct zrušených tras údaje o ziskovosti založené na třech různých ukazatelích, a to „rozpětí příspěvku s ohledem na přímé provozní náklady“, „rozpětí příspěvku na první úrovni“ a „rozpětí ziskovosti“. Podle podání Estonska zahrnuje „rozpětí příspěvku s ohledem na přímé provozní náklady“ veškeré variabilní náklady (náklady související s cestujícími, zpátečními lety a palivem), nikoli však mzdové náklady, náklady na letecký park, údržbu a jednotlivá oddělení. „Rozpětí příspěvku na první úrovni“ je definováno jako celkové příjmy po odečtení variabilních nákladů na cestujícího děleno celkovými příjmy, zatímco „rozpětí ziskovosti“ zahrnuje fixní náklady (fixní náklady na údržbu, náklady na posádku a náklady spojené s leteckým parkem), nikoli však režijní náklady.
- (196) V souladu s rozhodovací praxí Komise v řadě případů týkajících se podpory na restrukturalizaci v odvětví letecké dopravy se trasy považují za ziskové, mají-li kladné rozpětí příspěvku C1 v roce předcházejícím jejich přenechání⁽⁴⁶⁾. 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.
- (197) Komise podotýká, že „rozpětí příspěvku s ohledem na přímé provozní náklady“ odpovídá do značné míry příspěvku C1. Na tomto základě Komise uvádí, že skutečně ziskové by byly jen dvě trasy (Benátky a Kuressaare), které společně představují přibližně 1 % kapacity společnosti z hlediska ASK, a bylo by je možno pokládat na náležitá kompenzační opatření.
- (198) Estonsko tvrdilo, že vzhledem k vyšším výnosům na základě nové strategie, která se předpokládá v plánu restrukturalizace, mohly být tyto trasy v nové síti ziskové a že by tyto trasy přinesly ostatním leteckým společnostem prospěch v důsledku mezního výnosu plynoucího z cestujících, kteří dříve létali se společností Estonian Air. Estonsko však neposkytlo žádné konkrétní výpočty týkající se možné úrovně ziskovosti podle nového obchodního modelu. V plánu restrukturalizace se naopak jednoznačně uvádí, že „*tyto trasy nelze v současnosti provozovat se ziskem ani nemohou přispět k nákladům na letadla*“. V souladu s rozhodovací praxí Komise proto nelze deset z celkem dvanácti navrhovaných tras uznat jako kompenzační opatření.
- (199) Komise vyvozuje závěr, že k vyvážení nepříznivého účinku podpory na restrukturalizaci společnosti Estonian Air nepostačuje uvolnit letištní časy na třech koordinovaných letištích a zrušit dvě ziskové trasy, které představují přibližně 1 % kapacity letecké společnosti.
- (200) Navrhovaný vlastní příspěvek společnosti Estonian Air podle plánu restrukturalizace sestává z částky ve výši 27,8 milionu EUR plynoucí z plánovaného prodeje tří letadel v roce 2015; částky ve výši 7,5 milionu EUR plynoucí z prodeje kancelářské budovy letišti Tallinn; částky ve výši 2 milionů EUR plynoucí z prodeje jiných vedlejších aktiv a částky ve výši 0,7 milionu EUR z nového úvěru, který poskytne [...]. Hlavní část vlastního

⁽⁴⁶⁾ Viz rozhodnutí 2013/151/EU, 130. a 131. bod odůvodnění; rozhodnutí (EU) 2015/1091, 194. bod odůvodnění a rozhodnutí (EU) 2015/494, 143. bod odůvodnění.

příspěvku (plánovaný prodej tří letadel) by měla být realizována v roce 2015 a neexistuje žádná závazná dohoda týkající se prodeje těchto letadel. Estonsko však předložilo zjevně věrohodné ocenění vyhotovené poradenskou společností, ve kterém byla odhadnuta možná prodejní cena dotyčného typu letounu. Estonsko dále uvedlo, že letecká společnost nyní vede s potenciálními partnery jednání v souvislosti s prodejem a zpětným pronájmem. Na tomto základě a s ohledem na dřívější případy týkající se leteckých společností se Komise domnívá, že navrhovaný vlastní příspěvek ve výši 36,44 milionu EUR (z celkových restrukturalizačních nákladů ve výši 78,7 milionu EUR (viz 55. bod odůvodnění) čili 46,3 % restrukturalizačních nákladů) je přijatelný vzhledem ke skutečnosti, že Estonsko je podporovanou oblastí.

- (201) Ačkoli se vlastní příspěvek jeví jako přijatelný, pochybnosti Komise ohledně obnovení dlouhodobé životnosti a kompenzačních opatření nebyly rozptýleny.
- (202) Stejně jako u opatření 4 a 5 vyvozuje Komise závěr, že ze stejných důvodů byla zásada „jednou a dost“ porušena i ve vztahu k opatření 6. V letech 2010–2014 bylo ve prospěch společnosti Estonian Air provedeno několik opatření podpory (opatření 3, 4 a 5). Mimoto nejsou použitelné výjimky stanovené v bodě 73 pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004. Vzhledem k nepřijatelnosti pozměněného plánu restrukturalizace ze dne 31. října 2014 nelze podporu na restrukturalizaci pokládat za podporu navazující na poskytnutí podpory na záchranu, která tvoří součást jediné restrukturalizační operace (podmínka uvedená v bodě 73 písm. a)). Estonské orgány mimoto nezmínily mimořádné nebo nepředvídané okolnosti podle podmínky stanovené v bodě 73 písm. c)).
- (203) Podpora na restrukturalizaci (opatření 6), která se předpokládá v plánu restrukturalizace z června 2013, nesplňuje kritéria stanovená v pokynech k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2004 a představuje neslučitelnou státní podporu.

8. NAVRÁCENÍ PODPORY

- (204) Podle Smlouvy a ustálené judikatury Soudního dvora je Komise v případě, že zjistí, že podpora není slučitelná s vnitřním trhem, oprávněna rozhodnout, že dotyčný stát takovou podporu zruší nebo upraví⁽⁴⁷⁾. Soudní dvůr rovněž opakovaně rozhodl, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího stavu⁽⁴⁸⁾. Soudní dvůr v tomto ohledu stanovil, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí protiprávní podporu, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na trhu ve vztahu ke svým soutěžitelům, a obnoví se stav, který předcházal poskytnutí podpory⁽⁴⁹⁾.
- (205) V souladu s touto judikaturou článek 16 nařízení Rady (EU) č. 2015/1589⁽⁵⁰⁾ stanoví, že „je-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil“. Vzhledem ke skutečnosti, že dotyčná opatření je nutno považovat za neslučitelnou podporu, je nutno podporu získat zpět, aby se obnovila situace, která na trhu existovala před poskytnutím podpory. Podporu je proto nutno navrátit od okamžiku, kdy příjemce získal výhodu, tj. od okamžiku, kdy byla příjemci podpora poskytnuta, a do dne jejího skutečného navrácení je nutno započítat příslušné úroky.
- (206) Co se týká navýšení kapitálu v roce 2010 (**opatření 3**), Komise se domnívá, že vzhledem k neexistenci reálné možnosti, že by stát získal svou investici zpět, představuje prvek podpory celá částka ve výši 17,9 milionu EUR, kterou stát vložil v hotovosti. Stejný závěr platí i pro navýšení kapitálu v letech 2011/2012 (**opatření 4**), u něhož prvek podpory představuje celá částka ve výši 30 milionů EUR, kterou stát vložil v hotovosti.
- (207) Co se týká **opatření 5**, Komise se domnívá, že vzhledem k finanční situaci společnosti Estonian Air v okamžiku poskytnutí úvěrů na záchranu nemohl stát oprávněně očekávat jejich splacení. Jelikož Komise má za to, že podmínky vztahující se na podporu na záchranu podle pokynů k podpoře na záchranu a restrukturalizaci z roku 2015 nejsou splněny, musí Estonsko zajistit, aby společnost Estonian Air splatila úvěr na záchranu, který jí byl poskytnut, a to celou částku ve výši 37 milionů EUR. Do prvku podpory by se měly započítat i splatné úroky, které nebyly uhrazeny.
- (208) Co se týká oznámené podpory na restrukturalizaci (**opatření 6**), ta nebyla společnosti Estonian Air dosud poskytnuta, není proto nutné nařídit její navrácení.

⁽⁴⁷⁾ Rozsudek ve věci Komise v. Německo, C-70/72, EU:C:1973:87, bod 13.

⁽⁴⁸⁾ Rozsudek ve věci Španělsko v. Komise, C-278/92, C-279/92 a C-280/92, EU:C:1994:325, bod 75.

⁽⁴⁹⁾ Rozsudek ve věci Belgie v. Komise, C-75/97, EU:C:1999:311, body 64–65.

⁽⁵⁰⁾ Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

9. ZÁVĚR

- (209) Komise konstatuje, že Estonsko provedlo protiprávně opatření 3, 4 a 5 v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy. Tato opatření nejsou navíc slučitelná s vnitřním trhem.
- (210) Tuto neslučitelnou podporu je nutno získat od společnosti Estonian Air zpět, jak je uvedeno v oddíle 8, aby se obnovila situace, která na trhu existovala před poskytnutím podpory.
- (211) Komise mimoto uvádí, že oznámená podpora na restrukturalizaci ve výši 40,7 milionu EUR (opatření 6) představuje neslučitelnou podporu. Toto opatření by proto nemělo být provedeno,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Financování společnosti AS Estonian Air ve formě kapitálové injekce ve výši 2,48 milionu EUR, kterou Estonsko provedlo v únoru 2009, nepředstavuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.
2. Prodej divize pozemního odbavování ve společnosti AS Estonian Air letišti Tallinn za částku ve výši 2,4 milionu EUR, který se uskutečnil v červnu 2009, nepředstavuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

Článek 2

1. Státní podpora ve výši 17,9 milionu EUR, kterou Estonsko poskytlo protiprávně ve prospěch společnosti AS Estonian Air dne 10. listopadu 2010 v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy, je neslučitelná s vnitřním trhem.
2. Státní podpora ve výši 30 milionů EUR, kterou Estonsko poskytlo protiprávně ve prospěch společnosti AS Estonian Air dne 20. prosince 2011 a 6. března 2012 v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy, je neslučitelná s vnitřním trhem.
3. Státní podpora ve výši 37 milionů EUR pro účely záchrany, kterou Estonsko poskytlo protiprávně ve prospěch společnosti AS Estonian Air mezi roky 2012 a 2014 v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy, je neslučitelná s vnitřním trhem.

Článek 3

1. Estonsko získá od příjemce zpět podporu uvedenou v článku 2.
2. Částky, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly příjemci dány k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.
3. Úroky se počítají jako složené úroky v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ⁽⁵¹⁾.

Článek 4

1. Navrácení podpory uvedené v článku 2 se provede s okamžitým účinkem.
2. Estonsko zajistí, aby bylo toto rozhodnutí provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 5

1. Státní podpora ve výši 40,7 milionu EUR pro účely restrukturalizace, kterou Estonsko hodlá poskytnout společnosti AS Estonian Air, je neslučitelná s vnitřním trhem.
2. Dotyčná podpora tudíž nemůže být poskytnuta.

⁽⁵¹⁾ Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

Článek 6

1. Do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Estonsko Komisi tyto informace:

- a) celkovou částku (jistinu a úroky), kterou musí příjemce navrátit;
- b) podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření ke splnění tohoto rozhodnutí;
- c) doklady prokazující, že příjemci bylo nařízeno podporu vrátit.

2. Estonsko bude Komisi informovat o vývoji vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 2. Na žádost Komise Estonsko neprodleně předloží informace o již přijatých či plánovaných opatřeních k dosažení souladu s tímto rozhodnutím. Poskytne rovněž podrobné informace o výši podpory a úroků, které již příjemce vrátil.

Článek 7

Toto rozhodnutí je určeno Estonské republice.

V Bruselu dne 6. listopadu 2015.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
členka Komise
