

## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## AFGØRELSER

## KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2015/1091

af 9. juli 2014

om foranstaltningerne SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP) iværksat af Letland til fordel for A/S Air Baltic Corporation (airBaltic)

(meddelt under nummer C(2014) 4552)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

under henvisning til Kommissionens afgørelse om at indlede proceduren i henhold til artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med hensyn til støttesag SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP) <sup>(1)</sup>,

efter at have opfordret de interesserede parter til at indsende deres bemærkninger i henhold til ovenstående bestemmelser, under henvisning til deres bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

### 1. SAGSFORLØB

#### 1.1. FORHÅNDSANMELDELSE — SA.33799 (2011/PN)

- (1) Ved SANI-meddelelse nr. 6332 af 18. oktober 2011, registreret den 20. oktober 2011, indsendte Letland en forhåndsanmeldelse til Kommissionen om et lån på 16 mio. LVL (22,65 mio. EUR) <sup>(2)</sup> til fordel for A/S Air Baltic Corporation (»airBaltic« eller »selskabet«). De lettiske myndigheder var af den opfattelse, at lånet ikke udgjorde statsstøtte, men forhåndsanmeldte det alligevel af hensyn til retssikkerhed og gennemsigtighed. Denne forhåndsanmeldelse blev registreret med referencenummer SA.33799 (2011/PN).
- (2) Et møde med de lettiske myndigheder og deres rådgivere fandt sted den 27. oktober 2011, hvorefter de lettiske myndigheder indsendte supplerende oplysninger i brev af 7. november 2011. Kommissionen anmodede om supplerende oplysninger ved e-mails af 16. november 2011, 17. november 2011, 1. december 2011 og 9. december 2011, hvorpå de lettiske myndigheder svarede ved e-mails af henholdsvis 16. november 2011, 22. november 2011, 7. december 2011 og 13. december 2011.

<sup>(1)</sup> EUT C 69 af 8.3.2013, s. 40.

<sup>(2)</sup> Valutakurs: 1 EUR = 0,7063 LVL. Gennemsnitlig valutakurs for 2011 offentliggjort af Den Europæiske Centralbank på <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>

- (3) Den 4. januar 2012 indsendte Letland supplerende oplysninger og forklarede, at selskabet allerede den 21. oktober 2011 havde fået stillet lånet på 16 mio. LVL til rådighed — jf. punkt 1.1 ovenfor — uden forudgående tilladelse fra Kommissionen. Endvidere besluttede den lettiske stat den 13. december 2011 at forhøje selskabets kapital, og den 14. december 2011 bevilgede den et andet lån til airBaltic.
- (4) I lyset af, at selskabet havde fået bevilget foranstaltningen, og af en klage modtaget den 9. januar 2012 (se afsnit 1.2 nedenfor) trak de lettiske myndigheder deres forhåndsansøgning tilbage pr. e-mail af 21. februar 2012. Statsstøttesag SA.33799 (2011/PN) blev administrativt afsluttet den 27. februar 2012.

#### 1.2. KLAGERNE — SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP)

- (5) Den 9. januar 2012 modtog Kommissionen en klage indgivet af det private selskab SIA Baltijas aviācijas sistēmas («BAS» eller »klageren«), tidligere aktionær i airBaltic, vedrørende en række foranstaltninger, den lettiske stat angiveligt havde iværksat for airBaltic.
- (6) Ved brev af 23. januar 2012 sendte Kommissionen klagen til Letland med mulighed for kommentarer, og Letland svarede den 13. marts 2012. Ved brev af 14. maj 2012 anmodede Kommissionen Letland om yderligere oplysninger, og de kom den 16. juli 2012.
- (7) Ved brev af 18. juli 2012, som blev registreret den 20. juli 2012, modtog Kommissionen en ny klage fra et tidligere bestyrelsesmedlem i BAS, Inga Piterniece, vedrørende en supplerende foranstaltning, som den lettiske stat angiveligt havde iværksat for airBaltic. Ved e-mail af 24. juli 2012 sendte Kommissionen den nye klage med mulighed for kommentarer til Letland, som svarede den 22. august og 4. september 2012.
- (8) Møder med de lettiske myndigheder, deres rådgivere og repræsentanter for airBaltic fandt sted den 5. juli og 17. august 2012.
- (9) Ved brev af 20. november 2012 meddelte Kommissionen Letland, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) med hensyn til støtten («indledningsafgørelsen»). Letland fremsendte deres bemærkninger til indledningsafgørelsen ved brev af 23. januar 2013. Kommissionen anmodede Letland om oplysninger ved brev af 6. marts 2013, som blev besvaret den 8. april 2013. Endvidere fandt der et møde med de lettiske myndigheder sted den 25. juni 2013, hvorefter Letland indsendte supplerende oplysninger den 14. august, 18. september, 9. og 25. oktober 2013. Der fandt supplerende møder sted med de lettiske myndigheder og deres juridiske repræsentanter den 22. oktober og 22. november 2013 samt den 10. januar 2014. Letland indsendte supplerende oplysninger den 7. og 8. november, 2., 13. og 20. december 2013 og den 28. og 31. januar, 28. februar, 24. og 26. marts, 9. april og 16. maj 2014.
- (10) Kommissionens afgørelse om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* <sup>(3)</sup> den 8. marts 2013. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til foranstaltningerne.
- (11) Kommissionen modtog bemærkninger fra Ryanair og airBaltic samt tre personer på vegne af airBaltics kreditorer (FLS, AB Jet og Eurobalt Junipro). Disse bemærkninger videresendte Kommissionen til Letland, som fik mulighed for at reagere herpå. Kommissionen modtog Letlands bemærkninger hertil ved brev af 27. maj 2013.
- (12) Ved brev af 4. juli 2014 gav Letland tilsagn om at give afkald på sin ret ifølge artikel 342 i TEUF og artikel 3 i forordning (EF) nr. 1/1958 og lade nærværende afgørelse vedtage og offentliggøre på engelsk.

## 2. DET LETTISKE MARKED FOR LUFTRANSPORT

- (13) Markedet for lufttransport i Letland er vokset hurtigt, siden Letland blev medlem af EU. Mellem 2003 og 2007 nåede den årlige gennemsnitlige passagervækst i Rigas internationale lufthavn — inklusive punkt-til-punkt- og transferpassagerer — op på 47 %, fra ca. 700 000 passagerer i 2003 til 3,2 mio. i 2007. Fremkomsten af lavprislejerselskaber, især Ryanair, bidrog til markedsvæksten, da åbningen af nye ruter skabte en betydelig ny efterspørgsel.

<sup>(3)</sup> Se fodnote 1.

- (14) Den globale økonomiske krise i 2008-2009 ramte Letlands økonomiske vækst hårdt og som følge heraf også landets lufttransportmarked. Som følge af krisen faldt antallet af punkt-til-punkt-passagerer i Letland fra 3,2 mio. i 2008 til 2,7 mio. i 2009, selv om det samlede antal passagerer fortsat steg takket være transferpassagererne.
- (15) Fra 2010 kom der gang i væksten igen, og den årlige vækst nåede et gennemsnit på 12 %. Mens markedet for punkt-til-punkt-passagerer er steget med gennemsnitligt 9 % årligt, nåede stigningen i markedet for transferpassagerer op på 18 % årligt. Fremover forventes det, at det lettiske lufttransportmarked fortsat vil vokse med en årlig vækstrate på 7 % mellem 2012 og 2015.
- (16) Rigas internationale lufthavn er den førende i Østersøregionen. I 2011 rejste omtrent 5,1 mio. passagerer til/fra Riga sammenlignet med 1,9 mio. passagerer, der rejste til/fra Tallinn, og 1,7 mio., der rejste til/fra Vilnius. I 2011 transporterede airBaltic 66 % af de passagerer, som fløj via Riga, mens Ryanair, som er den næststørste operatør og airBaltics største konkurrent, transporterede 20 %. 15 andre selskaber fløj til/fra Riga (luftfartsselskaber med fuld service og lavprisselskaber) og tegnede sig for 14 % af alle passagerer <sup>(4)</sup>.

### 3. STØTTEMODTAGEREN

- (17) airBaltic blev oprettet i 1995 gennem et joint venture mellem Scandinavian Airlines SAS og den lettiske stat. I januar 2009 solgte SAS hele sin aktiepost i selskabet (47,2 %) til BAS.
- (18) Af oplysninger, der er offentliggjort i pressen, fremgår det, at BAS blev oprettet som et privat selskab, 100 % ejet af Bertolt Flick, indtil december 2010, hvor 50 % af selskabets aktier blev overført til den Bahamas-registrerede Taurus Asset Management Fund Ltd («Taurus») <sup>(5)</sup>.
- (19) Fra oktober 2011 var airBaltics aktionærer den lettiske stat — via transportministeriet — med 52,6 % af aktierne og BAS med 47,2 %, mens resten (0,2 %) var ejet af det russiske luftfartsselskab Transaero. På det tidspunkt var Bertolt Flick bestyrelsesformand og CEO for airBaltic. Siden den 1. november 2011 har den tidligere CEO for Malév, Martin Gauss, været CEO for airBaltic.
- (20) Af oplysningerne fra de lettiske myndigheder fremgår det, at BAS havde stillet sin aktiepost på 47,2 % i airBaltic som sikkerhed over for Latvijas Krājbanka, det lettiske datterselskab af den litauiske bank Snoras <sup>(6)</sup>. Den 16. november 2011 kollapsede Snoras og blev nationaliseret <sup>(7)</sup>. Den 17. november 2011 pålagde det lettiske finans- og kapitalmarkedstilsyn (FCMC) Latvijas Krājbanka en begrænsning af bankens transaktioner over 100 000 EUR <sup>(8)</sup>. Ved henstilling fra FCMC af 21. november 2011 blev Latvijas Krājbankas transaktioner suspenderet, og der blev udpeget en ledelse af administratorer <sup>(9)</sup>.
- (21) Ifølge de fremlagte oplysninger fremgår det, at BAS ikke opfyldte alle sine finansielle forpligtelser over for Latvijas Krājbanka. Som følge heraf solgte Latvijas Krājbanka den 30. november 2011 alle de aktier på nær én i airBaltic, der tidligere var ejet af BAS, til transportministeriet til deres nominelle værdi, dvs. i alt 224 453 LVL (317 787 EUR) <sup>(10)</sup>. Letlands aktiepost i airBaltic steg derfor til 99,8 %, mens BAS kun beholdt en enkelt aktie.

<sup>(4)</sup> Kilde: Riga International Airport Yearbook 2011, tilgængelig på <http://www.riga-airport.com/en/main/about-company/gada-gramata>

<sup>(5)</sup> Se <http://bnn-news.com/airbaltic-shareholders-structure-11608> Ifølge pressen er der nogle forbindelser mellem Taurus og en russisk erhvervsdrivende Vladimir Antonov.

<sup>(6)</sup> Den tidligere hovedaktionær og bestyrelsesformand for den litauiske bank Snoras var Vladimir Antonov.

<sup>(7)</sup> Den litauiske centralbank forklarede, at den var nødt til at nationalisere Snoras, fordi denne ikke havde opfyldt tilsynskravene og ikke havde fremlagt de ønskede oplysninger og på grund af aktivernes dårlige tilstand. Se <http://en.rian.ru/business/20120523/173624459.html> og <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-19/antonov-says-he-invested-50-million-euros-in-latvia-s-airbaltic.html>

<sup>(8)</sup> Se [http://www.lkb.lv/en/about\\_bank/news/archyve?item=2022&page=6](http://www.lkb.lv/en/about_bank/news/archyve?item=2022&page=6)

<sup>(9)</sup> Se [http://www.fktk.lv/en/publications/other\\_publications/2012-02-07\\_jsc\\_latvijas\\_krajbanka\\_cj](http://www.fktk.lv/en/publications/other_publications/2012-02-07_jsc_latvijas_krajbanka_cj)

<sup>(10)</sup> Transportministeren forklarede, at målet med erhvervelsen var at beskytte Latvijas Krājbankas indskydere. BAS's finansielle problemer truede tilsyneladende med at forhindre staten i at investere i airBaltics kapital, og derfor besluttede regeringen at forsvare sine interesser og overtage kontrollen med airBaltic. Se <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-01/latvia-buys-out-minority-shareholder-in-airbaltic-ministry-says.html> og [http://www.sam.gov.lv/?cat=8&art\\_id=2598](http://www.sam.gov.lv/?cat=8&art_id=2598).

- (22) Det forlyder også i pressen, at BAS' aktionærer også havde stillet deres aktier i BAS som sikkerhed hos Latvijas Krājbanka <sup>(11)</sup>. Den 6. februar 2012 overtog et datterselskab til Latvijas Krājbanka i forbindelse med insolvensbehandlingens vedrørende BAS <sup>(12)</sup> BAS' aktier fra selskabets tidligere aktionærer og udpegede en ny ledelse.
- (23) Endelig ser det ud til, at den lettiske stat den 8. juni 2012 købte BAS' eneste aktie i airBaltic for 1 LVL. Derfor er BAS fra den dato ikke længere aktionær i airBaltic <sup>(13)</sup>.
- (24) Med hensyn til airBaltics finansielle situation har de lettiske myndigheder forklaret, at selskabets vanskeligheder begyndte i 2008 på grund af den globale økonomiske recession og den dramatiske stigning i oliepriserne. Som følge heraf havde airBaltic i 2008 tab på 28 mio. LVL (39,64 mio. EUR). I 2009 vendte selskabet imidlertid tilbage til et overskud på 14 mio. LVL (19,82 mio. EUR) <sup>(14)</sup>. I 2010 led airBaltic igen tab på 34,2 mio. LVL (48,42 mio. EUR). I juni 2011 sagde den lettiske økonomiminister, at airBaltic havde haft et tab på 18 mio. LVL (25,48 mio. EUR) i de første fem måneder af 2011 og var tæt på konkurs <sup>(15)</sup>. airBaltic anmodede om retsbeskyttelse mod sine kreditorer den 21. september 2011 <sup>(16)</sup>. De reviderede resultater for 2011 viser et tab på 83,5 mio. LVL (118,22 mio. EUR).
- (25) Den 27. august 2012 offentliggjorde Letland en opfordring til potentielle investorer til at tilkendegive deres interesse i at erhverve 50 % minus en stemme i airBaltics kapital (\*), selv om andre typer af transaktioner ikke blev udelukket. De vigtigste kriterier for udvælgelse af en investor ville være evnen til at støtte airBaltics udvikling, investorens omdømme og erfaring samt dennes finansielle ressourcer. Processen skal afsluttes i løbet af 2014.

#### 4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE

##### 4.1. AFTALEN AF 3. OKTOBER 2011: DET FØRSTE STATSLÅN OG BAS-LÅNET

- (26) I overensstemmelse med en aftale indgået den 3. oktober 2011 (»aftalen«) ydede Letland et lån til airBaltic på 16 mio. LVL (22,65 mio. EUR) (»det første statslån«, **foranstaltning 1**) sammen med et andet lån på 14 mio. LVL (19,82 mio. EUR) fra BAS (»BAS-lånet«). Vilkaerne for de to lån var koblet sammen og er identiske, og renten var i første omgang sat til [11-13] <sup>(17)</sup> %. På tidspunktet for bevillingen af lånet til airBaltic gav BAS dog afkald på sin ret til at få stillet sikkerhed for BAS-lånet.
- (27) Det blev også fastsat i aftalen, at staten senest den 15. december 2011 ville yde endnu et lån til airBaltic på et ikke nærmere fastsat beløb i forhold til sine stemmerettigheder og på de samme vilkår som det første statslån. Begge statslån skulle kapitaliseres, hvis en række betingelser blev opfyldt, blandt andet skulle airBaltics bestyrelse godkende en forretnings-/omstruktureringsplan.
- (28) Aftalens artikel 7 omhandlede betingelserne for den fremtidige kapitalforhøjelse i airBaltic. Navnlig hed det i artikel 7, stk. 3, at »statslånet og BAS-lånet [...] kan lægges til den sum, der skal kapitaliseres«. I henhold til artikel 7, stk. 4, forpligtede BAS sig til at stemme for kapitaliseringen af lånet og kapitalforhøjelsen. Såfremt BAS ikke opfyldte sine forpligtelser, havde staten ifølge artikel 7, stk. 4, ret til at købe BAS' aktier i airBaltic for 1 LVL <sup>(18)</sup>.

<sup>(11)</sup> Se <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=54423> Det forlyder også i pressen, at BAS angiveligt skyldte Latvijas Krājbanka 14 mio. LVL (se f.eks. <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=53861>).

<sup>(12)</sup> Ifølge Letland var BAS i august 2013 ikke blevet erklæret konkurs til trods for, at flere af selskabets kreditorer havde forsøgt.

<sup>(13)</sup> Endvidere ser det ud til, at de største aktionærer i airBaltic — den lettiske stat og BAS — i hvert fald siden 2010 fortsat har været i konflikt med hinanden. Således omtalte pressen mange retssager mellem den lettiske stat og BAS (se f.eks. <http://atwonline.com/airline-finance-data/news/airbaltic-files-bankruptcy-0921>).

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

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

<sup>(16)</sup> Se [https://www.airbaltic.com/en/bottom\\_menu/press-room/press\\_releases/2011/airbaltic-files-for-legal-protection-airbaltic-to-continue-operations](https://www.airbaltic.com/en/bottom_menu/press-room/press_releases/2011/airbaltic-files-for-legal-protection-airbaltic-to-continue-operations)

(\*) Det lettiske transportministerium indrykkede en annonce i de europæiske og britiske udgaver af Financial Times den 27. august 2012 med opfordring til ikkebindende tilkendegivelser af interesse for at deltage i salget af aktier udstedt af airBaltic. Se [http://prudential.lv/upload\\_file/27082012-ABC%20ad%20EN.pdf](http://prudential.lv/upload_file/27082012-ABC%20ad%20EN.pdf).

<sup>(17)</sup> Forretningshemmelighed.

<sup>(18)</sup> Den lettiske stat udøvede tilsyneladende denne ret den 8. juni 2012 (se betragtning 23 ovenfor).

- (29) Letland bevilgede det første statslån til airBaltic den 21. oktober 2011 (se betragtning 3 ovenfor). BAS bevilgede BAS-lånet den 1. november 2011.
- (30) Da Letlands aktiepost i airBaltic var steget til 99,8 % (se betragtning 21 ovenfor), besluttede den lettiske regering den 13. december 2011 at give tilladelse til en rentenedsættelse for det første statslån fra [11-13] % til [2-4] %. Eftersom det første statslån og BAS-lånet var koblet sammen (se betragtning 26 ovenfor), kom den samme rentenedsættelse til at gælde for sidstnævnte.

#### 4.2. DET ANDET STATSLÅN AF 13. DECEMBER 2011

- (31) Den 13. december 2011 besluttede den lettiske regering samtidig med rentenedsættelsen på det første statslån (se betragtning 30 ovenfor) at yde et konvertibelt lån til airBaltic på 67 mio. LVL (94,86 mio. EUR) til en rente på [9-11] % og delt i to rater (»det andet statslån«, **foranstaltning 2**) <sup>(19)</sup>.
- (32) Den første rate af det andet statslån på 41,6 mio. LVL (58,89 mio. EUR) blev straks stillet til rådighed for airBaltic ved aftale af 14. december 2011. Den anden rate på 25,4 mio. LVL (35,96 mio. EUR) blev stillet til rådighed for selskabet den 14. december 2012, dvs. efter at Kommissionen havde vedtaget sin indledningsafgørelse.

#### 4.3. AIRBALTICS KAPITALFORHØJELSE VEDTAGET DEN 22. DECEMBER 2011

- (33) På generalforsamlingen i airBaltic den 22. december 2011 enedes Letland og BAS — til trods for at BAS på det tidspunkt kun havde én aktie i selskabet — om en kapitalforhøjelse på 110 mio. LVL (155,74 mio. EUR) (»kapitalforhøjelsen«, **foranstaltning 3**). Dette skulle nås gennem en konvertering af det første statslån, den første rate af det andet statslån og BAS-lånet til egenkapital samt et kapitalindskud fra BAS på 37,7 mio. LVL (53,38 mio. EUR).
- (34) Den lettiske stat udførte sin beslutning om at deltage i airBaltics kapitalforhøjelse den 29. december 2011 og gik i gang med at konvertere det første statslån og den første rate af det andet statslån til egenkapital.
- (35) Ved brev af 4. januar 2012 anmodede det lettiske transportministerium om, at BAS deltog i kapitalforhøjelsen ved at konvertere BAS-lånet og foretage et kapitalindskud. På trods af anmodningerne fra de lettiske myndigheder virkede BAS ikke indstillet på at opfylde den aftale, der blev indgået på generalforsamlingen. Ved breve dateret 6. til 26. januar 2012 anfægtede BAS statens erhvervelse fra Latvijas Krājbanka af de aktier i airBaltic, som BAS havde ejet tidligere (se betragtning 21 ovenfor) og anmodede om, at staten afholdt sig fra at træffe beslutninger om ændringer i airBaltics kapital. Den 19. januar 2012 udstedte det lettiske finans- og kapitalmarkedstilsyn et formelt forbud til BAS og airBaltic mod at inkludere BAS-lånet som en del af kapitalforhøjelsen.
- (36) Pr. 30. januar 2012, dvs. ved udløbet af den første tegningsfrist for kapitalforhøjelsen, havde BAS hverken konverteret sit lån eller foretaget kapitalindskuddet.

#### 4.4. KLAGEN FRA BAS OG EFTERFØLGENDE BEGIVENHEDER

- (37) Klagen, der blev indgivet til Kommissionen den 9. januar 2012, vedrørte det første og det andet statslån samt kapitalforhøjelsen. Desuden klagede BAS over to andre foranstaltninger, der potentielt udgjorde støtte til airBaltic, nemlig statens overtagelse af nul kuponobligationer fra airBaltic i april 2010 (**foranstaltning 4**) og Latvijas Krājbankas udbetaling af 2,8 mio. EUR til airBaltic den 21. og 22. november 2011 (**foranstaltning 5**).
- (38) Letland forklarede, at foranstaltning 4 medførte, at majoritetsaktionærerne i airBaltic på det tidspunkt, dvs. den lettiske stat og BAS, erhvervede nul kuponobligationer for 30 mio. LVL (42,47 mio. EUR) fra airBaltic. Letlands del blev ikke direkte tegnet af transportministeriet, som var den egentlige ejer af aktierne i airBaltic, men af det lettiske statsradio- og fjernsynscenter (LVRTC), et 100 % statsejet selskab. Obligationerne blev overtaget til en

<sup>(19)</sup> I modsætning til hvad der står i betragtning 80 i indledningsafgørelsen, bemærkede Kommissionen under den formelle undersøgelsesprocedure, at BAS ikke i henhold til aftalen var forpligtet til at yde et konvertibelt lån på de samme vilkår som det andet statslån.

nominel værdi af 1 LVL hver og var ikke rentebærende og blev købt af Letland og BAS i et forhold svarende til deres aktiebeholdning. Det betød, at den lettiske stat fik nulkuponobligationer fra airBaltic for et beløb på ca. 15,78 mio. LVL (22,34 mio. EUR), og BAS for ca. 14,22 mio. LVL (20,13 mio. EUR). Obligationerne skal konverteres til egenkapital den 1. juli 2015 til en kurs på én aktie pr. obligation.

- (39) For så vidt angår foranstaltning 5 forklarede de lettiske myndigheder, at der ikke blev foretaget betalinger til airBaltic den 21. og 22. november 2011 som påstået af klageren. airBaltic sendte dog tre betalingspåkrav til Latvijas Krājbanka forud for FCMC's beslutninger af 17. november 2011 om at begrænse banktransaktioner på over 100 000 EUR og indstille alle Latvijas Krājbankas aktiviteter den 21. november 2011 (se betragtning 20 ovenfor). Disse påkrav opfyldte Latvijas Krājbanka få dage senere. De pågældende transaktioner var navnlig to betalinger på [...] mio. USD til IATA Clearing House og på [...] mio. EUR til Rigas internationale lufthavn, der blev foretaget den 25. november 2011, og en overførsel på [...] mio. EUR til en alternativ bankkonto, airBaltic havde i Swedbank, den 30. november 2011.

#### 4.4.1. »reShape«-planen fra marts 2012

- (40) I marts 2012 vedtog airBaltic en forretningsplan med navnet »reShape«. Den omfatter en række foranstaltninger, bl.a. køb af mere effektive fly<sup>(20)</sup> og lukning af visse ruter, hvilket skulle sætte airBaltic i stand til at blive rentabelt i 2014 i henhold til realistiske og optimistiske hypoteser. Ifølge den pessimistiske hypotese ville airBaltic dog have et negativt EBIT i hvert fald indtil 2016.
- (41) Det fastsættes i reShape-planen, at der ud over de 83 mio. LVL (117,51 mio. EUR), som allerede var forpligtet til selskabet<sup>(21)</sup>, vil være behov for yderligere finansiering på [45-55] mio. LVL ([64-78] mio. EUR) [...] ifølge den realistiske hypotese. Dette beløb ville falde til [5-15] mio. LVL ([7-21] mio. EUR) ifølge den optimistiske hypotese, men ville stige til [135-145] mio. LVL ([192-206] mio. EUR) ifølge den pessimistiske.

#### 4.5. KLAGEN AF 18. JULI 2012

- (42) Bortset fra Letland og BAS var en række andre investorer også parter i aftalen. Disse investorer aftalte at bevilde airBaltic to syndikerede lån på 35 mio. EUR hver til en rente på i første gang [5-7] %. Syndikeret lån 1 skulle ydes af Latvijas Krājbanka og den litauiske bank Snoras. Syndikeret lån 2 skulle ydes af flere selskaber, bl.a. Taurus. Disse syndikerede lån skulle ydes for at omlægge flere fordringer, som de private investorer havde mod airBaltic. Såfremt BAS ikke skulle opfylde sine forpligtelser i henhold til aftalen, aftalte investorerne, der skulle yde airBaltic det syndikerede lån 2 — herunder BAS' aktionær Taurus — i overensstemmelse med artikel 7, stk. 4, i aftalen, at »overdrage alle fordringer som følge af [...] det udestående [syndikerede] lån nr. 2 til staten eller dens udpegede selskab for et beløb af 1 LVL«.
- (43) Den 18. juli 2012 modtog Kommissionen yderligere en klage (se betragtning 7 ovenfor) vedrørende investorernes forpligtelse i henhold til aftalens artikel 7, stk. 4, om at overdrage alle fordringer som følge af det syndikerede lån 2 til staten eller dens udpegede selskab for blot 1 LVL (se betragtning 28 ovenfor). Klageren hævder, at den lettiske stat ved breve af 9. februar 2012 og 12. juni 2012 havde besluttet, at en fordring på 5 mio. EUR mod airBaltic for syndikeret lån 2 — den del, der blev ydet af Taurus, ud af et samlet beløb på 35 mio. EUR — skulle overdrages til airBaltic til en pris på 1 LVL (**foranstaltning 6**).

#### 5. INDLEDNINGSAFGØRELSEN

- (44) Den 20. november 2012 besluttede Kommissionen at indlede den formelle undersøgelsesprocedure. I sin indledningsafgørelse kom Kommissionen til den foreløbige konklusion, at airBaltic kunne anses for at være en kriseramet virksomhed på det tidspunkt, hvor de identificerede foranstaltninger blev iværksat. Den gav også udtryk for tvivl med hensyn til de seks omhandlede foranstaltninger og kom til den foreløbige konklusion, at de alle udgjorde statsstøtte.

<sup>(20)</sup> Den 10. juli 2012 underskrev airBaltic en hensigtserklæring med Bombardier om at overtage 10 CS300-fly og få købsrettigheder til yderligere 10 CS300-jetliners. Baseret på listeprisen for et CS300-rutefly vil en bindende kontrakt blive værdisat til ca. 764 mio. USD (621,74 mio. EUR) og kunne stige til 1,57 mia. USD (1,28 mia. EUR), hvis købsrettighederne skulle blive konverteret til bindende ordrer. Se <http://www.airbaltic.com/public/49780.html>. Valutakurs for 1 EUR = 1,2288 USD — gennemsnitlig valutakurs for juli 2012 offentliggjort af Den Europæiske Centralbank på <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>.

<sup>(21)</sup> Det første statslån på 16 mio. LVL og det andet statslån på 67 mio. LVL (inklusive den anden rate på 25,4 mio. LVL, som ifølge reShape-planen blev ydet selskabet i anden halvdel af 2012).

- (45) Kommissionen bemærkede, at det første statslån (**foranstaltning 1**) blev ydet af staten samtidig med BAS-lånet — i forhold til deres aktieposter — og på de samme betingelser, hvilket ved første øjekast kunne se ud, som om lånene var blevet ydet på de samme vilkår. Dog bemærkede Kommissionen, at den ikke kunne vurdere det første statslån og BAS-lånet isoleret, men i den overordnede sammenhæng med aftalens bestemmelser. I overensstemmelse hermed bemærkede Kommissionen, at det ikke fulgte af aftalen, at BAS ud over BAS-lånet også skulle udstede et konvertibelt lån til airBaltic ved siden af det andet statslån, og at staten havde indgået andre og økonomisk mere betydelige forpligtelser, end BAS. Kommissionen bemærkede også, at BAS' beslutning om at investere i airBaltic blev taget i en sammenhæng, hvor de offentlige myndigheder allerede havde vist deres vilje til at støtte selskabet økonomisk.
- (46) I forbindelse med renten på det første statslån og rentenedsættelsen på [5-15] procentpoint i december 2011 (se betragtning 30 ovenfor) fandt Kommissionen det tvivlsomt, at de anvendte satser ville være på markedsniveau i betragtning af airBaltics betydelige vanskeligheder på det pågældende tidspunkt.
- (47) Med hensyn til det andet statslån (**foranstaltning 2**) bemærkede Kommissionen først, at det allerede var fastsat i aftalen, om end beløbet ikke var nærmere fastsat og var betinget af en række faktorer. Ifølge Kommissionen kunne det andet statslån ikke betragtes som sidestillet, eftersom det ikke fulgte af aftalen — i modsætning til hvad Letland hævdede — at BAS ud over BAS-lånet også skulle udstede et konvertibelt lån til airBaltic. Endvidere fremhævede Kommissionen, at når Letland besluttede at yde det andet statslån til airBaltic, var der ikke nogen mulig parallelitet hos BAS, eftersom selskabet ikke var forpligtet til at yde andre lån til airBaltic.
- (48) I forbindelse med renten på det andet statslån ([9-11] %) udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt en privat investor ville have ydet selskabet et lån til den rente på baggrund af de vanskeligheder, airBaltic befandt sig i, og fordi den sikkerhed, der var tale om, var den samme som den, der blev ydet i forbindelse med det første statslån.
- (49) Vedrørende den kapitalforhøjelse, som blev aftalt den 22. december 2011 (**foranstaltning 3**), bemærkede Kommissionen, at BAS på det tidspunkt, hvor rekapitaliseringsbeslutningen blev truffet, havde mistet alle sine aktier i airBaltic undtagen én (eftersom staten havde overtaget dem fra Latvijas Krājbanka). Som følge heraf øgede staten sin aktiebeholdning i selskabet til 99,8 % (se betragtning 21 ovenfor). Derfor gav konverteringen ikke megen økonomisk mening for BAS, der — for at genvinde sin tidligere aktiepost — blev bedt om ikke kun at konvertere BAS-lånet til egenkapital, men også om at indskyde 37,7 mio. LVL (53,38 mio. EUR) kontant, alt dette med begrænsede muligheder for, at egenkapitalen ville give et afkast på kort- til mellemlang sigt i betragtning af selskabets vanskeligheder. Endvidere udtrykte Kommissionen tvivl om, på hvilken dato foranstaltning 3 faktisk blev iværksat.
- (50) Kommissionen anførte også, at BAS og staten havde en vis periode — formentlig indtil den 30. januar 2012, dvs. udløbet af den første tegningsfrist for kapitalforhøjelsen — til at indskyde kapitalen i airBaltic. Det gjorde staten imidlertid den 29. eller 30. december 2011, hvorimod BAS aldrig konverterede sit lån eller foretog kapitalindskuddet. Ifølge Kommissionen burde Letland have ventet med at konvertere lånene, indtil det var rimelig sikkert, at BAS også ville gøre det. På det grundlag var Kommissionen af den opfattelse, at foranstaltning 3 ikke så ud til at være i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.
- (51) Vedrørende erhvervelsen af nulkuonobligationer for 30 mio. LVL (42,47 mio. EUR) fra airBaltic i april 2010 (**foranstaltning 4**) understregede Kommissionen, at disse obligationer i betragtning af deres kendetegn kunne sammenlignes med et kapitalindskud. Da rentabiliteten var udelukket fra begyndelsen, eftersom obligationerne ikke var rentebærende, og en fremtidig rentabilitet ved konvertering forekom usandsynlig på baggrund af selskabets vanskeligheder, luftfartsbranchens situation og manglen, på det tidspunkt, af en plan for at gøre selskabet rentabelt igen, rejste Kommissionen tvivl om, hvorvidt foranstaltning 4 er i overensstemmelse med markedet. Endvidere kunne Kommissionen ikke udelukke, at BAS havde erhvervet obligationerne på grund af Letlands stærke interesse for airBaltic før obligationsudstedelsen.
- (52) Angående Latvijas Krājbankas udbetaling af 2,8 mio. EUR (**foranstaltning 5**) kunne Kommissionen ikke med sikkerhed konkludere, om Latvijas Krājbankas handlinger — på det tidspunkt, disse udbetalinger blev foretaget — var uafhængige af statens, eftersom der er tale om en 100 % statsejet bank. I den forbindelse bemærkede Kommissionen, at Letland ikke havde fremlagt bevis for, at airBaltic sendte betalings- og overførselsordrer før FCMC's beslutning af 17. november 2011 om at begrænse banktransaktionerne pr. kunde over 100 000 EUR.

- (53) Endelig forklarede Kommissionen i sin indledningsafgørelse vedrørende fordringen på 5 mio. EUR mod airBaltic (**foranstaltning 6**), at Letland i henhold til aftalens artikel 7, stk. 4, havde besluttet, at en fordring på 5 mio. EUR mod airBaltic for syndikeret lån 2 — den del, der blev ydet af Taurus, ud af et samlet beløb på 35 mio. EUR — skulle overdrages til airBaltic til en pris på 1 LVL. Kommissionen understregede, at denne transaktion økonomisk set svarede til en gældsfortergivelse, hvorved Letland fritog airBaltic for selskabets forpligtelse til at betale renter og tilbagebetale en del af det syndikerede lån 2 til fordringshaveren. Endvidere konkluderede Kommissionen, at foranstaltning 6 ikke var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, eftersom airBaltic ikke i henhold til aftalen havde ret til at få kreditten for 1 LVL.
- (54) I forbindelse med resten af fordringerne under syndikeret lån 2 på i alt 30 mio. LVL (42,47 mio. EUR) (se betragtning 42 ovenfor) anførte Kommissionen, at ovennævnte begrundelse ville gælde tilsvarende for disse fordringer.
- (55) Kommissionen kom derfor til den foreløbige konklusion, at de seks foranstaltninger, der vurderes, udgjorde ulovlig statsstøtte, eftersom de var blevet iværksat i strid med anmeldelsesforpligtelsen og standstill-forpligtelsen i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF.
- (56) Kommissionen gav også udtryk for tvivl om de omhandlede seks foranstaltningers **forenelighed** med det indre marked, især fordi de lettiske myndigheder ikke gav nogen mulige grunde til forenelighed. Af de mulige forenelighedsgrunde fandt Kommissionen indledningsvist — på baggrund af airBaltics vanskeligheder — at de eneste gældende kriterier var dem, der vedrører statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder, jf. artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, på grundlag af Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder<sup>(2)</sup> (»rammebestemmelserne«). I den forbindelse var Kommissionen på grundlag af de oplysninger, som var tilgængelige på det pågældende tidspunkt, af den opfattelse, at betingelserne for redningsstøtte ikke syntes at være opfyldt, og at reShape-planen ikke omfattede nogen af de nødvendige elementer for at blive betragtet som en omstruktureringsplan i den betydning, der fremgår af rammebestemmelsernes punkt 3, stk. 2).

## 6. BEMÆRKNINGER TIL INDLEDNINGSAFGØRELSEN

### 6.1. BEMÆRKNINGER FRA LETLAND

- (57) I sine bemærkninger til Kommissionens indledningsafgørelse bemærker Letland, at **foranstaltning 1, 2, 3 og 6** var indbyrdes forbundne og følger af aftalen og således i al væsentlighed udgør én og samme finansielle transaktion, som skal vurderes på det tidspunkt, aftalen blev indgået, dvs. den 3. oktober 2011. På det grundlag konkluderer Letland, at disse foranstaltninger er samtidige og er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip og dermed udelukker statsstøtte.
- (58) Letland påstår, at BAS var initiativtager til aftalen og faktisk bad staten om at deltage i kapitalforhøjelsen. Efterhånden accepterede staten investeringen på strenge betingelser, der blev fastsat i aftalen. Et af de centrale elementer i aftalen var et kapitalindskud fra staten og BAS på omkring 100 mio. LVL (141,58 mio. EUR) i to trin: i) 30 mio. LVL (42,47 mio. EUR) i form af det første statslån og BAS-lånet og ii) ca. 70 mio. LVL (99,1 mio. EUR), der skal ydes af staten og BAS i forhold til deres aktiebeholdning. Derfor var BAS ifølge Letland kontraktligt forpligtet til at indskyde supplerende kapital i airBaltic i forhold til selskabets aktiebeholdning. Letland drager denne konklusion af artikel 7, stk. 2, i aftalen, hvori det fastsættes, at staten ville yde et andet lån til airBaltic »i forhold til sine stemmerettigheder«, hvilket efter Letlands mening betyder, at BAS også skulle indskyde penge i forhold til sin aktiepost.
- (59) Letland anfører også, at aftalen indeholder en række beredskabsforanstaltninger med det formål at beskytte statens finansielle interesser i tilfælde af, at BAS skulle undlade at opfylde sine forpligtelser: i) statens ret til at købe aktier fra BAS for 1 LVL, ii) pligt for de private investorer, som ydede syndikeret lån 2 til airBaltic, til under visse betingelser at overdrage deres fordringer mod airBaltic til staten og iii) pligt for investorerne til at kompensere airBaltic for visse ikkebalanceførte passiver til omkring [...] mio. EUR<sup>(23)</sup>. Den kendsgerning, at BAS og investorerne accepterede disse beredskabsforanstaltninger, er efter Letlands mening bevis for, at investorerne havde tillid til, at BAS ville opfylde sine forpligtelser. På dette grundlag finder Letland, at foranstaltning 1, 2 og 3 var samtidige og i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Da foranstaltning 6 endvidere var en naturlig følge af beredskabsforanstaltningerne hævder Letland, at denne foranstaltning heller ikke udgør støtte.

<sup>(22)</sup> EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

<sup>(23)</sup> Tallet [...] mio. EUR hævdes af Letland, men følger ikke af aftalen.



- (60) Endvidere tilføjer Letland med hensyn til **foranstaltning 1**, at rentesatsen var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip og meddelelsen om referencesatsen <sup>(24)</sup> og hævder, at nedsættelsen af rentesatsen fra [11-13] % til [2-4] % var økonomisk rationel for staten med henblik på at nedbringe finansieringsomkostningerne for airBaltic (hvoraf den på det tidspunkt allerede ejede 99,8 %). Vedrørende **foranstaltning 2** er Letland af den opfattelse, at rentesatsen var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.
- (61) Vedrørende **foranstaltning 3** anfører de lettiske myndigheder, at konverteringen af det første statslån og den første rate af det andet statslån til egenkapital skete på grundlag af BAS' samtidige beslutning om at konvertere BAS-lånet og indskyde 37,7 mio. LVL (53,38 mio. EUR) kontant, der blev truffet på airBaltics generalforsamling den 22. december 2011. De lettiske myndigheder gentager, at foranstaltning 1, 2 og 3 ikke bør vurderes isoleret, men kun sammen med den bredere transaktion, hvoraf de udgør en uadskillelig del. Eftersom denne transaktion blev accepteret af BAS og staten samtidigt, udelukker Letland tilstedeværelsen af støtte. Letland anfører yderligere, at det forhold, at BAS ikke opfyldte sin forpligtelse inden sidste frist (dvs. 30. januar 2012), er irrelevant, og at staten ikke havde anden mulighed end at konvertere det første statslån og den første rate af det andet statslån — og gjorde det den 29. december 2011. Letland forklarer endvidere, at staten tog alle mulige skridt til at tvinge BAS til at opfylde sin forpligtelse.
- (62) Vedrørende **foranstaltning 6** tilføjer Letland, at det var en naturlig følge af de i artikel 7, stk. 4, i aftalen fastsatte foranstaltninger at overdrage fordringerne til airBaltic. Ifølge Letland sikrer dette, at hele aftalen gælder tilsvarende, eftersom overdragelsen af fordringen til airBaltic garanterer, at de private investorer yder et forholdsmæssigt bidrag til kapitalindsprøjtningen i airBaltic.
- (63) Vedrørende **foranstaltning 4** er Letland af den opfattelse, at udstedelsen af nul kuponobligationer blev foretaget samtidigt af staten og BAS på identiske betingelser og derved udelukker tilstedeværelsen af statsstøtte. Letland forklarer også, at beslutningen om at udstede obligationer blev truffet på initiativ af BAS. Med hensyn til at disse obligationer ikke gav nogen fortjeneste, hævder Letland, at Kommissionen bør tage hensyn til den såkaldte »ejervirkning« og finder, at staten som aktionær i airBaltic havde andre incitamentter end en udenforstående investor.
- (64) Endelig mener Letland vedrørende **foranstaltning 5**, at der ikke var statslige ressourcer involveret, og at FCMC's handlinger under alle omstændigheder ikke ville kunne tilregnes staten.
- (65) På baggrund af sin opfattelse af, at der ikke var tale om statsstøtte, argumenterede Letland ikke i begyndelsen for foranstaltningernes forenelighed med det indre marked. I løbet af den formelle undersøgelsesprocedure fremsatte Letland dog argumenter herfor og bemærkede, at hvis der var tale om statsstøtte, ville det være forenelig omstrukturingsstøtte i henhold til rammebestemmelserne.
- (66) På dette grundlag fremsendte Letland i december 2013 en omstrukturingsplan ifølge hvilken omstruktureringen af airBaltic begyndte i april 2011, da en første udgave af planen blev indsendt til selskabets ledelse. I dette dokument afdækkedes nogle af airBaltics svagheder, og det blev fastlagt, at der var behov for [175-185] mio. EUR i kapital. Denne første udgave af planen blev udviklet til reShape-planen fra marts 2012, som ifølge Letland blev et foreløbigt skridt til den omstrukturingsplan, som blev indsendt i december 2013.
- (67) I omstrukturingsplanen er der fastsat en femårig omstrukturingsperiode fra april 2011 til april 2016 og samlede omstrukturingsomkostninger på [150-170] mio. LVL ([214-242] mio. EUR). I omstrukturingsplanen er der fastsat tre typer af omstrukturingsforanstaltninger: i) optimering af indtægter og omkostninger for eksisterende transaktioner, ii) rekonfiguration af netværk, der fører til justering af destinationer, afgange og tidspunkter samt iii) netværks- og flådeoptimering. Omstrukturingsplanen omfatter i alt 26 initiativer for indtægter og omkostninger kombineret med supplerende initiativer inden for netværksrekonfiguration og flådefornyelse. Med hensyn til genoprettelse af airBaltics levedygtighed forventes det, at selskabet med planen og disse initiativer vil være i balance i 2014 og derefter vil give overskud, idet EBIT vil nå [1-3] mio. LVL ([1,4-4,2] mio. EUR) i 2014 og [9-12] mio. LVL ([12,8-17] mio. EUR) i 2016. Omstrukturingsplanen omfatter også reviderede finansielle prognoser på grundlag af realistiske, pessimistiske og optimistiske hypoteser, som underkastes en følsomhedsanalyse med henblik på at vurdere risici og de mulige virkninger heraf.

<sup>(24)</sup> Meddelelse fra Kommissionen om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten (EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6).

- (68) Planen indeholder også en række kompenserende modydelse: i) flådereduktion med 27 %, ii) afståelse af 14 rentable ruter og iii) afståelse af [...] ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i koordinerede lufthavne. Mellem 2011 og 2016 vil airBaltic reducere sin kapacitet med [17-20] % målt i ASK <sup>(25)</sup> ([7-10] %, hvis man kun ser på rentable ruter). Ifølge Letland ville en sådan nedbringelse af kapaciteten være i overensstemmelse med tidligere tilfælde. Endvidere omfatter omstrukturingsplanen frigivelse af [...] sæt slots som følge af lukningen af flere ruter.
- (69) Ifølge omstrukturingsplanen skønnes omstrukturingsomkostningerne at blive [150-170] mio. LVL ([214-242] mio. EUR), som vil blive brugt til at tilbagebetale lån fra tredjemand, godtgøre tab som følge af udfasning og bortskaffelse af visse fly, fratrædelsesgodtgørelser, køb af nye fly osv.
- (70) På baggrund af de samlede omstrukturingsomkostninger beløber airBaltics foreslåede egetbidrag ifølge omstrukturingsplanen sig til [100-110] mio. LVL ([141-155] mio. EUR), dvs. [60-70] % af de samlede omstrukturingsomkostninger. Ifølge omstrukturingsplanen ville egetbidraget være resultatet af flere tilførsler fra private parter (bl.a. en likviditetsfacilitet og forskud), private lån, en leasingaftale på nye fly og en delvis eftergivelse af gæld til to banker.

## 6.2. BEMÆRKNINGER FRA DE INTERESSEREDE PARTER

- (71) Under den formelle undersøgelsesprocedure modtog Kommissionen bemærkninger fra Ryanair og airBaltic samt tre privatpersoner på vegne af airBaltics kreditorer.
- (72) Ryanair er enig i Kommissionens foreløbige konklusioner om, at de omhandlede foranstaltninger ikke er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip og er uforenelige med det indre marked. Ryanair hævder imidlertid, at Kommissionens vurdering af det markedsøkonomiske investorprincip ikke var fuldstændig i indledningsafgørelsen, eftersom Kommissionen burde have overvejet, om en privat investor på forhånd ville have valgt at likvidere airBaltic i stedet for at forsyne det med supplerende kapital <sup>(26)</sup>. Ryanair hævder også, at Kommissionen i sin indledningsafgørelse burde have vurderet, om likvideringen af airBaltic var mere rentabel for staten end tilvejebringelsen af supplerende midler. Skønt Ryanair finder, at selskabet ikke havde tilstrækkelig information til at kommentere reShape-planen, giver selskabet udtryk for tvivl om, hvorvidt airBaltic ville blive rentabelt igen og fandt, at selskabet burde være blevet likvideret.
- (73) Ryanair anfører også, at enhver støtte til airBaltic ville skade selskabets markedsposition, eftersom Ryanair driver 13 ruter fra Riga, hvoraf over halvdelen er i direkte konkurrence med airBaltic.
- (74) airBaltic fremhæver i sine bemærkninger, at årsagerne til selskabets vanskeligheder var den tidligere ledelses adfærd og hr. Flicks uheldige beslutninger før oktober 2011, idet denne — ifølge airBaltic — fokuserede på en kommerciel strategi, der udelukkende var baseret på ekspansion og ikke på rentabilitet. airBaltic forklarer også, at selskabets tidligere ledelse indgik mange ufordelagtige kontrakter og afsluttede transaktioner uden forretningsmæssig begrundelse og desuden fastlagde en uigennemsigtig virksomheds- og organisationsstruktur.
- (75) Når Letland besluttede at deltage og opfylde aftalen, handlede myndighederne — også ifølge airBaltic — som en rationel privat investor. airBaltic bemærker, at Letlands investering faldt sammen med BAS<sup>25</sup>, og at det havde krævet store ofre fra BAS og andre private investorer. Aftalen indeholdt endvidere tilstrækkelige beskyttelsesforanstaltninger til at sikre, at Letlands interesser var fuldt beskyttede mod BAS. Det var ifølge airBaltic mere rationelt for Letland at benytte disse beskyttelsesforanstaltninger end at bryde sine investeringsforpligtelser og derved forårsage, at selskabet gik konkurs, ødelægge værdien for de eksisterende aktionærer og udsætte sig selv for erstatningskrav fra de private investorer. På dette grundlag konkluderer airBaltic, at Letlands beslutning om at indgå aftalen ikke indeholder elementer af statsstøtte.
- (76) For så vidt angår statens overtagelse af nul kuponobligationer fra airBaltic i april 2010 (foranstaltning 4), er airBaltic af den opfattelse, at det var økonomisk rationelt og en fuldstændigt sammenfaldende investering fra staten og BAS og konkluderer dermed, at den ikke udgjorde statsstøtte. I forbindelse med Latvijas Krājbankas

<sup>(25)</sup> ASK står for »available seat kilometre«, sædekilometer (antal fløjne sæder ganget med antallet af fløjne kilometer). ASK er den vigtigste kapacitetsindikator for et luftfartsselskab, således som den anvendes af luftfartsbranchen og af Kommissionen selv i tidligere tilfælde af omstrukturering i luftfartssektoren.

<sup>(26)</sup> Ryanair henviste til den endnu ikke offentliggjorte dom i sag C-405/11 P, Buczek Automotive, præmis 55-57.

udbetaling af 2,8 mio. EUR til airBaltic den 21. og 22. november 2011 (foranstaltning 5) finder airBaltic, at der her var tale om beslutninger truffet som led i driften af airBaltic, og at de vedrører private midler og dermed udelukker tilstedeværelsen af statslige ressourcer.

- (77) Endelig fremhæver airBaltic sin rolle med at sikre Letlands forbindelse med resten af EU og giver nogle oplysninger om selskabets nye ledelses gennemførelse af reShape-planen.
- (78) Bemærkningerne fra tre privatpersoner på vegne af airBaltics kreditorer havde en lignende opbygning. Kreditorerne klager i generelle vendinger over de foranstaltninger, der er omhandlet i indledningsafgørelsen, især foranstaltning 6. Desuden henviste de til visse ubetalte gældsposter i airBaltic, som tilsyneladende havde deres oprindelse i aftalen, og som angiveligt havde gjort nogle af kreditorerne insolvente.

### 6.3. BEMÆRKNINGER FRA LETLAND TIL BEMÆRKNINGERNE FRA DE INTERESSEREDE PARTER

- (79) I sine bemærkninger til de interesserede parters bemærkninger var Letland enig i airBaltics synspunkter, at de omhandlede foranstaltninger ikke udgjorde statsstøtte.
- (80) I forbindelse med Ryanairs bemærkninger konstaterer Letland, at den af Ryanair fremhævede retspraksis — om at staten burde have likvideret airBaltic i stedet for at tilføre selskabet midler — ikke finder anvendelse, da staten på det pågældende tidspunkt ikke var en stor kreditor i airBaltic, men blot aktionær. Ifølge Letland er den »private kreditortest« ikke tilstrækkelig til at vurdere, om statens investeringsbeslutninger i dette tilfælde er rationelle. Endvidere anfører Letland, at staten — da den besluttede at indgå aftalen — valgte den at lide tab på kort sigt med henblik på at genoprette rentabiliteten på lang sigt, og disse investeringsbeslutninger blev truffet på initiativ af BAS. Letland bemærker også, at airBaltics tab var blevet reduceret og afviser Ryanairs argumenter som grundløse.
- (81) For så vidt angår bemærkningerne fra privatpersonerne på vegne af airBaltics kreditorer, finder Letland endelig, at de ikke har noget at gøre med de i indledningsafgørelsen anførte foranstaltninger, og at de så ud til at sigte mod at forbedre kreditorernes stilling i deres erhvervsretlige tvistemål med airBaltic.

## 7. VURDERING AF FORANSTALTNINGERNE

- (82) Denne afgørelse behandler indledningsvis spørgsmålet om, hvorvidt airBaltic er en kriseramts virksomhed i henhold til rammebestemmelserne (punkt 7.1 nedenfor). Den indeholder herefter en analyse af, om de undersøgte foranstaltninger udgør statsstøtte til airBaltic efter EUF-traktatens artikel 107, stk. 1 (punkt 7.2 nedenfor), og om en sådan støtte er lovlig (punkt 7.3 nedenfor) og forenelig med det indre marked (punkt 7.4 nedenfor).

### 7.1. AIRBALTICS VANSKELIGHEDER

- (83) Som allerede anført i indledningsafgørelsen forklarer de lettiske myndigheder selv, at airBaltics vanskeligheder begyndte i 2008 på grund af den globale økonomiske recession og den dramatiske stigning i oliepriserne. Som følge heraf led airBaltic i 2008 tab på 28 mio. LVL (39,64 mio. EUR). I 2009 havde selskabet et overskud på 6 mio. LVL (8,49 mio. EUR). I 2010 led airBaltic dog igen tab, på 34,2 mio. LVL (48,42 mio. EUR), som steg til 84,7 mio. LVL (119,2 mio. EUR) i 2011. Kommissionen erindrer om, at den lettiske økonomiminister i juni 2011 erklærede, at airBaltic var tæt på konkurs<sup>(27)</sup>, mens det i pressen forlød, at selskabet anmodede om retsbeskyttelse mod sine kreditorer den 21. september 2011<sup>(28)</sup>.
- (84) airBaltics reviderede årsregnskab viser, at selskabet havde en negativ egenkapital i perioden 2009-2012, som desuden steg hvert år. airBaltic havde faktisk en negativ egenkapital på 19,2 mio. LVL (27,18 mio. EUR) i 2009, som steg til 23,3 mio. LVL (32,99 mio. EUR) i 2010, til 105,6 mio. LVL (149,51 mio. EUR) i 2011 og til 125,1 mio. LVL (177,12 mio. EUR) i 2012.

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

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

Tabel

**AirBaltics økonomiske nøgletal 2007 — juni 2011 (i tusind LVL)**

	2009	2010	2011	2012
Nettoresultat	6 004	(34 207)	(84 761)	(19 117)
Driftsomkostninger	(207 312)	(266 930)	(306 183)	(248 168)
Finansielle omkostninger	(2 592)	(3 877)	(17 446)	(4 582)
Aktiekapital	(19 282)	(23 359)	(105 620)	(125 145)

- (85) I henhold til punkt 10, litra c), i rammebestemmelserne anses et selskab for at være kriseram, når det »efter de nationale regler opfylder betingelserne for insolvensbehandling«. Dette syntes at være tilfældet for airBaltic, i hvert fald fra den 21. september 2011 — om ikke tidligere — da selskabet anmodede om retsbeskyttelse mod sine kreditorer. Kommissionen noterer sig dog, at retten angiveligt afviste retsbeskyttelse nogle få dage senere, tilsyneladende fordi forhandlingerne mellem Letland og BAS kulminerede i aftalen. Uanset dette finder Kommissionen, at det under alle omstændigheder kunne se ud, som om airBaltic er en kriseram virksomhed i henhold til punkt 11 i rammebestemmelserne.
- (86) I overensstemmelse med dette punkt kan en virksomhed anses for kriseram, »hvis de sædvanlige tegn på, at en virksomhed er kriseram, er til stede, såsom voksende underskud, faldende omsætning, voksende lagerbeholdninger, overskudskapacitet, faldende cashflow, stigende gældsætning, stigende finansieringsudgifter og faldende eller opbrugt nettoformue«. Af tabellen fremgår det klart, at airBaltic har været underskudsgivende siden 2008 (med undtagelse af 2009). Det ser dog ud til, at airBaltic kun var i stand til at skabe overskud i 2009 på grund af det ekstraordinære fald i oliepriserne. Som anført i indledningsafgørelsen ser det derfor ud til, at genoprettelsen af rentabilitet i 2009 var en enkeltstående begivenhed på grund af ekstraordinære omstændigheder og ikke en strukturel tendens. Selskabets gælds- og finansieringsomkostninger steg betydeligt mellem 2008 og 2009, men især mellem 2009 og 2010, hvor finansieringsomkostningerne steg fra 3,8 mio. LVL (5,38 mio. EUR) til 17,4 mio. LVL (24,64 mio. EUR) <sup>(29)</sup>. Det følger også, at airBaltics omkostningsrelaterede variabler steg med [5-10] % om året, dvs. hurtigere end de indtægtsrelaterede variabler, som steg med [2-7] % årligt. Endelig gentager Kommissionen konklusionen i indledningsafgørelsen om, at airBaltics underskud var af et sådant omfang, at dets negative egenkapital i 2010 beløb sig til 23,3 mio. LVL (32,99 mio. EUR), som steg til knap 105,6 mio. LVL (149,51 mio. EUR) på grund af de supplerende tab i 2011. I betragtning af alle de ovennævnte faktorer ser det ud til, at kriterierne i punkt 11 i rammebestemmelserne er opfyldt.
- (87) Kommissionen konkluderer derfor, at airBaltic i hvert fald fra 2011 var en kriseram virksomhed i henhold til rammebestemmelserne.

## 7.2. FOREKOMST AF STATSSTØTTE

- (88) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF er støtte, som ydes af en medlemsstat eller ved hjælp af statsmidler i enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (89) Med henblik på at konkludere, om der er tale om statsstøtte, skal Kommissionen vurdere, om de kumulative kriterier i artikel 107, stk. 1, i TEUF (dvs. overførsel af statsmidler, selektiv fordel, potentiel fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen i EU) er opfyldt for hver af de omhandlede seks foranstaltninger.

<sup>(29)</sup> Kilde: airBaltics årsberetning for 2011.

### 7.2.1. Foranstaltning 1, 2, 3 og 6 som en enkelt transaktion

- (90) Letland anfører, at foranstaltning 1 skal vurderes sammen med foranstaltning 2, 3 og 6, da de blev aftalt på samme dato, dvs. den 3. oktober 2011 på et tidspunkt, hvor Letland og BAS begge var storaktionærer i airBaltic.
- (91) Kommissionen er enig med de lettiske myndigheder i, at det første statslån (foranstaltning 1) og BAS-lånet ikke kan vurderes isoleret og derfor skal ses som en del af den samlede aftale, som var grundlaget for ydelsen af begge lån. Kommissionen er dog uenig i Letlands argument om, at de øvrige foranstaltninger skal vurderes sammen som én enkelt transaktion.
- (92) Kommissionen er af den opfattelse, at BAS og staten den 3. oktober 2011, hvor aftalen blev indgået, med absolut sikkerhed gav tilsagn om at yde det første statslån (foranstaltning 1) og BAS-lånet. De pågældende foranstaltninger kan derfor siges at være blevet iværksat på den dato. Dog kan de nøjagtige beløb for det andet statslån (foranstaltning 2) og kapitalforhøjelsen (foranstaltning 3) ikke med sikkerhed fastslås ud fra oplysningerne i aftalen. Især med hensyn til foranstaltning 2 hedder det blot i aftalen, at Letland vil yde et lån i forhold til sin aktiebeholdning, men der sættes ikke tal på det. I den henseende bemærker Kommissionen, at det i artikel 7, stk. 1, i aftalen fastslås, at den forventede egenkapitalforhøjelse (som følge af kapitaliseringen af det første og andet statslån og BAS-lånet sammen med et supplerende kapitalindskud fra BAS) ikke ville overstige 100 mio. LVL (141,58 mio. EUR). Dog bør følgende punkter noteres: For det første var kun det første statslån og BAS-lånet kvantificeret i aftalen med henholdsvis 16 mio. LVL og 14 mio. LVL. Tallet på 100 mio. LVL var kun en prognose, et skøn over, hvad der kunne være påkrævet eller forventet i form af egenkapitalforhøjelse ved årets udgang. Beløbet for egenkapitalforhøjelsen var ikke klart fastsat i aftalen. Det faktiske beløb på egenkapitalforhøjelsen, som blev aftalt i december 2011, blev faktisk 110 mio. LVL (se betragtning 33 ovenfor), dvs. over det, der var fastsat i aftalen. Kommissionen er af den opfattelse, at beløbene til foranstaltning 2 og 3 ikke var fastsat eller kunne bestemmes den 3. oktober 2011.
- (93) Tilsvarende bemærker Kommissionen vedrørende foranstaltning 6, at staten — da aftalen blev indgået den 3. oktober 2011 — ikke vidste, om den ville få behov for at gøre brug af artikel 7, stk. 4, i aftalen og få overdraget de private investorers fordringer. Endvidere var staten ikke forpligtet til at overdrage fordringerne som følge af syndikeret lån 2 til airBaltic. Overdragelsen af private investorers fordringer til staten var kun en eventualitet i tilfælde af, at BAS ikke opfyldte sine forpligtelser i henhold til aftalen, hvilket ikke var kendt, og der ikke var nogen grund til at nære mistanke herom den 3. oktober 2011. Af denne grund kan foranstaltning 6 ikke anses for at være blevet iværksat på det tidspunkt, aftalen blev underskrevet, og kan derfor ikke betragtes som ligestillet med det første statslån og BAS-lånet.
- (94) Letland anfører desuden, at de fleste af de private investorers fordringer, som efter planen skulle være omlagt under de to syndikerede lån, var usikrede, og at hvis staten havde ladet selskabet gå konkurs, ville de private investorer have anlagt erstatningssag mod staten, hvilket ville have været dyrere for staten end at iværksætte resten af foranstaltningerne for airBaltic.
- (95) Efter Kommissionens mening er påstanden om, at de private investorer ville have anlagt erstatningssag mod staten rent hypotetisk og helt udokumenteret. Intet viser endvidere, at Letland faktisk tog disse overvejelser i betragtning, da landet ydede støtte til airBaltic.
- (96) Af den grund konkluderer Kommissionen, at de lettiske myndigheders argument om samtidighed ikke holder. Derfor konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 1, 2, 3 og 6 ikke kan anses for at udgøre en enkelt transaktion, som blev besluttet den 3. oktober 2011, og vil derfor vurdere dem separat.

### 7.2.2. Det første statslån (foranstaltning 1)

- (97) Kommissionen anfører, at det første statslån blev ydet direkte af Letland gennem finansministeriet på anmodning fra transportministeriet. Dette står udtrykkeligt i aftalen. Det er derfor klart, at foranstaltning 1 udgør statsmidler, og at den kan tilregnes staten. Letland anfægter ikke dette punkt.

- (98) Med henblik på at vurdere, om foranstaltning 1 indebar en uberettiget selektiv fordel for airBaltic, konstaterer Kommissionen, at det første statslån og BAS-lånet blev aftalt den 3. oktober 2011, dvs. datoen for underskrivelse af aftalen. På det tidspunkt var Letland og BAS de største aktionærer i selskabet, og lånene blev ydet i forhold til deres aktieposter (henholdsvis 52,6 % og 47,2 %) og med identiske og forbundne betingelser.
- (99) Som anført i betragtning 45 ovenfor havde Kommissionen i indledningsafgørelsen konstateret, at BAS' beslutning om at investere i airBaltic kan have været påvirket af de offentlige myndigheders vilje til at støtte selskabet økonomisk. Selv om den lettiske regering ganske vist havde udtrykt interesse i at opretholde airBaltic som det nationale luftfartsselskab <sup>(30)</sup>, konstaterer Kommissionen dog, at den lettiske stats støtte var til forhandling og stadig ikke var afgjort og var underkastet betingelser. På det grundlag kan Kommissionen ikke udelukke, at det første statslån og BAS-lånet blev ydet samtidig, hvilket dermed udelukker tilstedeværelsen af støtte. Som Retten har præciseret, [vil] »samtidigheden [...] ikke i sig selv — selv i tilfælde af betydelige private investeringer — [...] være tilstrækkelig til at nå til den konklusion, at der ikke foreligger statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, EF, uden at tage hensyn til de andre relevante faktiske eller retlige elementer« <sup>(31)</sup>.
- (100) Kommissionen har derfor også vurderet, om den aftalte rentesats på [11-13] % for det første statslån (og BAS-lånet) kan anses for at være på markedsniveau.
- (101) Under den formelle undersøgelsesprocedure fremlagde Letland bevis for værdien af sikkerhedsstillelsen (varemærker og tilgodehavender), der blev vurderet af en uafhængig revisor [...] som led i en revision af selskabet, som blev iværksat i sommeren 2011. Da tilgodehavenderne (pr. 30. september 2011) var led i de relevante finansielle oplysninger, skulle de også evalueres af [...]. Hvad angår varemærkerne, var deres værdi baseret på den pris, airBaltic havde købt varemærkerne tilbage til fra BAS. Med henblik på at bestemme sikkerhedsstillelsens likvidationsværdi anvendte Letland en diskonteringsrate på [...] % i overensstemmelse med det lettiske finansministeriums interne værdiansættelsesmetode, som Kommissionen anser for at være passende i betragtning af sikkerhedsstillelsens art. På dette grundlag var likvidationsværdien af sikkerhedsstillelsen [15-25] mio. LVL ([21,3-35,5] mio. EUR), hvilket var [15-25] % højere end beløbet på det første statslån.
- (102) Derudover konstaterer Kommissionen, at anvendelsen af en rentesats på [11-13] % på baggrund af den betydelige sikkerhedsstillelse for det første lån ville være i overensstemmelse med meddelelsen om referencesatsen <sup>(32)</sup>. Påstanden om at en rentesats på [11-13] % var i overensstemmelse med markedet, bestyrkes endvidere af den kendsgerning, at BAS (en privat investor) havde givet afkald på sin ret til at få stillet sikkerhed for BAS-lånet (se betragtning 26 ovenfor), og BAS-lånet var derfor mere risikabelt end statslånet, men blev bevilget til samme rentesats.
- (103) Under hensyntagen til sikkerhedens størrelse og den anvendte rentesats konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 1 ikke gav airBaltic en selektiv fordel, og at tilstedeværelsen af statsstøtte kan udelukkes, uden at det er nødvendigt yderligere at vurdere, om resten af de kumulative betingelser i artikel 107, stk. 1, i TEUF er opfyldt <sup>(33)</sup>.

*Nedsættelsen af rentesatsen på det første statslån fra [11-13] % til [2-4] %*

- (104) Den 13. december 2011, dvs. da Letlands aktiebeholdning i airBaltic var steget til 99,8 % (se betragtning 21 ovenfor), besluttede den lettiske regering at bevilge en rentenedsættelse på det første statslån — og således også på BAS-lånet — på [9-11] procentpoint svarende til risikopræmien, fra [11-13] % til [2-4] %.

<sup>(30)</sup> Se f.eks. pressemeddelelsen fra Letlands kabinetsminister af 7. september 2011 (<http://www.mk.gov.lv/en/aktuali/zinas/2011/09/070911-cm-01/>), hvor den daværende premierminister anføres at have erklæret, at »det er væsentligt at opretholde airBaltic som det nationale luftfartsselskab, som giver Letland betydelige fordele på logistikområdet, med hensyn til tiltrækning af turister og som en betydelig arbejdsgiver, men dog understreger behovet for at vælge løsninger, som er mest gunstige for almenvellet«.

<sup>(31)</sup> Dom af 11. september 2012, sag T-565/08, Corsica Ferries mod Kommissionen, præmis 122, endnu ikke offentliggjort.

<sup>(32)</sup> Se fodnote 24. Basisrenten for Letland den 3. oktober 2011 var 2,2 %. Til dette tal skal der lægges en margin på 400 basispoint i betragtning af airBaltics vanskeligheder på det tidspunkt og den store sikkerhed for lånet, hvilket giver en sats på 6,2 %.

<sup>(33)</sup> Kommissionen bemærker ikke desto mindre, at det første statslån blev kapitaliseret den 29. december 2011 som led i foranstaltning 3. Vurderingen af foranstaltning 3 fremlægges i afsnit 7.2.4 nedenfor.

- (105) Letland mener, at rentenedsættelsen var berettiget, fordi lånet var risikofrit, eftersom likvidationsværdien af sikkerhedsstillelsen blev anslået til [15-25] mio. LVL ([21,3-35,5] mio. EUR), dvs. [15-25] % højere end beløbet på det første statslån (se betragtning 101 ovenfor).
- (106) Kommissionen er ikke overbevist af Letlands argumenter, når staten hævder, at den ved at sænke rentesatsen reducerede finansieringsomkostningerne for airBaltic (eftersom rentesatsen på BAS-lånet også blev nedsat), hvoraf staten på det pågældende tidspunkt ejede 99,8 %. Dette var — ifølge Letland — en rationel beslutning for staten, eftersom de mistede renteindtægter for staten blev opvejet af den fordel, staten som flertalsaktionær i airBaltic fik, ved at selskabet skulle betale lavere rente.
- (107) På den anden side minder Kommissionen om, at det på det tidspunkt hvor det første statslån og BAS-lånet blev bevilget, blev fastsat i aftalen, at betingelserne for begge var identiske og koblet sammen, og derfor ville enhver ændring i et af lånene medføre en identisk ændring i det andet lån. Rentenedsættelsen afspejles derfor i begge lån, og det meget betydelige sikkerhedsniveau for lånet og det forhold, at der ikke var stillet sikkerhed for BAS-lånet, forbliver uforandret. Eftersom BAS fra starten var gået med til at knytte betingelserne for BAS-lånet sammen med betingelserne for det første statslån, har Kommissionen ingen grund til at tro, at denne beslutning ikke ville være i overensstemmelse med markedet.
- (108) På det grundlag konkluderer Kommissionen, at selv når man tager hensyn til rentenedsættelsen, indebar foranstaltning 1 ikke en selektiv fordel for airBaltic, og forekomsten af statsstøtte kan udelukkes.

### 7.2.3. Det andet statslån (foranstaltning 2)

- (109) Det andet statslån blev ydet direkte af Letland via finansministeriet i kraft af en beslutning fra den lettiske regering af 13. december 2011, hvori finansministeriet fik tilladelse til at yde et konvertibelt lån af statsbudgettet til airBaltic på 67 mio. LVL (94,86 mio. EUR). Derfor udgør foranstaltning 2 statsmidler og kan tilregnes staten.
- (110) Kommissionen konstaterer, at BAS på det tidspunkt, hvor det andet statslån blev ydet, dvs. den 13. december 2011, havde mistet hele sin aktiebeholdning i airBaltic med undtagelse af én aktie, og at staten nu ejede 99,8 % af selskabet. Derfor var staten og BAS ikke længere i en sammenlignelig position som aktionærer.
- (111) Letland anfører, at BAS i medfør af artikel 7, stk. 2, i aftalen, hvori det hedder, at Letland ville yde et lån til airBaltic »i forhold til sin aktiebeholdning«, var forpligtet til at stille midler til rådighed for airBaltic for et beløb svarende til dets antal af aktier. Det skulle BAS gøre på tidspunktet for den kontante kapitaltilførsel i december 2011. Kommissionen noterer sig dog, at BAS kun havde én aktie i airBaltic den 13. december 2011. Heraf følger, at staten skulle have handlet som en fornuftig investor under markedsøkonomiske vilkår og vurderet, om BAS — i betragtning af de ændrede omstændigheder vedrørende aktiebeholdningerne — havde et incitament til at indskyde kapital i selskabet på tidspunktet for kapitalforhøjelsen. Staten havde faktisk forudset denne mulighed og i aftalen inkluderet flere beskyttelsesforanstaltninger, især i artikel 7, stk. 4, i tilfælde af, at BAS undlod at opfylde sine forpligtelser. Desuden skulle den anden rate af det andet statslån frigives, såfremt BAS ikke stillede supplerende midler til rådighed, hvilket Letland anerkender.
- (112) Ifølge artikel 7, stk. 4, i aftalen havde staten ret til at købe alle BAS' aktier i airBaltic for 1 LVL. På det tidspunkt, hvor aftalen blev underskrevet, betød det en garanti for staten om, at BAS ville opfylde sine forpligtelser, idet selskabet ellers ville miste alle sine aktier i airBaltic. Situationen ændredes imidlertid radikalt den 30. november 2011, da Latvijas Krājbanka solgte alle de airBaltic-aktier, BAS ejede, med undtagelse af én, til den lettiske stat (se betragtning 21 ovenfor). I denne nye situation havde artikel 7, stk. 4 mistet sin betydning. Med kun én aktie havde BAS nemlig kun et ringe incitament til at opfylde sine forpligtelser, idet konsekvensen af ikke at gøre det, blot ville betyde, at selskabet mistede sin eneste aktie i airBaltic. En forsigtig markedsoperatør ville nøje have overvejet at stille supplerende midler til rådighed for airBaltic under de nye omstændigheder og ville i det mindste

have bedt den anden part (dvs. BAS) om sikkerhed for, at den pågældende faktisk ville forpligte midler til selskabet. Kommissionen konstaterer endvidere, at det forekommer usandsynligt, at en sådan forsikring ville være blevet givet, eftersom BAS ville have været nødt til at tilføre et meget højt beløb — langt mere, end det oprindeligt kunne have anslået — med henblik på at genvinde sin tidligere aktiepost på 47,2 % eller et andet meningsfyldt antal aktier i airBaltic.

- (113) Letland anfører også, at det andet statslån blev bevilget på markedsvilkår, og udelukker dermed enhver uberettiget fordel for airBaltic.
- (114) Med hensyn til sikkerhedsstillelsen bemærkede Letland, at det andet statslån havde samme sikkerhed som det første statslån, dvs. airBaltics tilgodehavender og varemærker. Som forklaret i betragtning 101 ovenfor blev likvidationsværdien af sikkerheden anslået til [15-25] mio. LVL ([21,3-35,5] mio. EUR). Størrelsen af den sikkerhed, der blev stillet for det andet statslån, ser således ud til at være lavt. Endvidere er der ingen grund til at tro, at en privat markedsoperatør ville acceptere, at den sikkerhed, som allerede var stillet for det første statslån, ville blive sat mindst 100 % ned.
- (115) For at undersøge om den sats, der blev anvendt på første rate af det andet statslån er i overensstemmelse med markedet, vil Kommissionen som det bedste tilgængelige alternativ benytte den sats, der følger af anvendelsen af meddelelsen om referencesatsen. Basisrenten for Letland den 13. december 2011 var 2,2 %. Til dette tal skal der lægges en margin alt efter støttemodtagerens rating og sikkerhedsstillelsen for lånet. Som anført i det foregående punkt er sikkerhedsstillelsesniveaulet lavt. På baggrund af airBaltics vanskeligheder på det tidspunkt følger det af meddelelsen om referencesatsen, at der skal lægges en margin på 1 000 basispoint til basisrenten, hvilket giver en sats på 12,2 %. Det ser derfor ud til, at rentesatsen på [9-11] % for den første rate af det andet statslån ikke kan anses for at være i overensstemmelse med markedet.
- (116) Den anden rate af det andet statslån blev stillet til rådighed for selskabet den 14. december 2012 til en rente på [6-8] %. Letland anfører, at denne rentesats ligger over den, der følger af meddelelsen om referencesatsen, og derfor er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.
- (117) Ifølge meddelelsen om referencesatsen var den gældende basisrente for Letland 1,91 % den 14. december 2012. Den margin, der skal lægges til basisrenten, afhænger af støttemodtagerens rating og sikkerhedens størrelse. Som forklaret i afsnit 7.1 ovenfor mener Kommissionen, at airBaltic havde været en kriseramet virksomhed siden i hvert fald 2011. Endvidere var airBaltics tilgodehavender og varemærker stillet som sikkerhed for den anden rate. Argumenterne om sikkerhedsstillelsens utilstrækkelighed ville gælde på tilsvarende måde, og derfor bør der tillægges en margin på 1 000 basispoint. Den deraf følgende referencesats ville derfor blive 11,91 %, noget over de [6-8] %, som faktisk blev anvendt.
- (118) Under henvisning til ovenstående finder Kommissionen, at en forsigtig operatør under markedsøkonomiske vilkår ikke ville have ydet det andet statslån til airBaltic.
- (119) På det grundlag konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 2 gav airBaltic en uberettiget fordel. Denne fordel var af selektiv art, eftersom den eneste, som nød gavn af den, var airBaltic.
- (120) Kommissionen skal også overveje, om foranstaltning 2 kunne fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne ved at give airBaltic en fordel i forhold til konkurrenter, der ikke modtager offentlig støtte. Det synes klart, at foranstaltning 2 kunne påvirke samhandelen i EU og konkurrencevilkårene, da airBaltic konkurrerer med andre EU-luftfartsselskaber, især efter ikrafttrædelsen af det tredje trin af liberaliseringen af lufttrafikken («tredje pakke») den 1. januar 1993. For rejser over relativt kortere afstande i EU er flytransport desuden i konkurrence med vej- og jernbanetransport, og derfor kunne vej- og jernbanetransportvirksomheder også blive påvirket.
- (121) Foranstaltning 2 gjorde det således muligt for airBaltic at fortsætte driften, således at virksomheden ikke skulle håndtere de konsekvenser, dens finansielle situation normalt ville have. Baseret på ovenstående overvejelser kommer Kommissionen til den konklusion, at foranstaltning 2 udgjorde statsstøtte til gavn for airBaltic i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.



**7.2.4. Kapitalforhøjelsen, der blev aftalt den 22. december 2011 (foranstaltning 3)**

- (122) Som anført ovenfor udgør det første statslån og første rate af det andet statslån statsmidler og kan tilregnes staten. Konvertering af disse lån til egenkapital blev besluttet af det lettiske transportministerium, som således har været 99,8 % aktionær i airBaltic siden den 30. november 2011. Derfor udgør foranstaltning 3 også statsmidler og kan tilregnes staten.
- (123) Kommissionen deler ikke de lettiske myndigheders opfattelse af, at foranstaltning 3 ikke udgør statsstøtte. For det første gentager Kommissionen, at konklusionerne, jf. afsnit 7.2.1 ovenfor, gælder for foranstaltning 3. Desuden mener Kommissionen, at foranstaltning 3 ikke blev iværksat den 22. december 2011 (dvs. datoen for airBaltics generalforsamling), men den 29. december 2011, hvor staten konverterede sine lån. Ifølge oplysningerne fra de lettiske myndigheder under den formelle undersøgelsesprocedure havde BAS og staten i henhold til de gældende regler nemlig indtil den 30. januar 2012 til at formalisere den konvertering, som blev besluttet på airBaltics generalforsamling.
- (124) Kommissionen bemærker også, at Letland den 29. december 2011 kunne have haft rimelig tvivl om, hvorvidt BAS var villig til at opfylde sine forpligtelser. BAS havde nemlig allerede givet udtryk for, at selskabet ikke ville konvertere sit lån. Således indrømmer Letland selv, at den anden rate af det andet statslån, som blev besluttet den 13. december 2011, netop var fastsat for at tage højde for, at BAS eventuelt ikke ville opfylde sine forpligtelser. Endvidere havde staten og BAS siden den 30. november 2011 ikke længere været i en sammenlignelig position som aktionærer, eftersom BAS havde mistet hele sin aktiebeholdning i airBaltic med undtagelse af én aktie, og staten ejede 99,8 % af selskabet.
- (125) I betragtning af denne udvikling burde staten, før den faktisk konverterede statslånene, have udledt — eller som følge af BAS' handlinger i det mindste have haft begrundet mistanke om — at BAS ikke havde til hensigt at opfylde sine forpligtelser (se betragtning 35 ovenfor). Da BAS desuden havde mistet alle sine aktier i airBaltic undtagen én, havde retsmidlet i artikel 7, stk. 4, i aftalen — dvs. statens ret til at købe alle BAS' aktier i airBaltic for 1 LVL fra BAS — mistet sin betydning, idet staten havde mistet det middel, hvormed den kunne have tvunget BAS til at overholde det, selskabet havde aftalt.
- (126) På baggrund af ovenstående oplysninger kommer Kommissionen til den konklusion, at en forsigtig operatør under markedsøkonomiske vilkår ikke ville have konverteret sine lån til egenkapital, før han var sikker på, at den anden part ville konvertere sit lån og indskyde kapitalen, og ville i den forbindelse nøje have vurderet den anden parts incitament til at opfylde sine forpligtelser.
- (127) Endvidere konstaterer Kommissionen, at selv om den pågældende havde overholdt aftalen, der blev indgået på generalforsamlingen, ville BAS ikke have genvundet sin tidligere aktiebeholdning i airBaltic. For at nå en aktiepost på 47,2 % ville BAS have skullet investere meget mere end de beløb, som blev aftalt på generalforsamlingen. Derfor er Kommissionen af den opfattelse, at staten, hvis den havde handlet i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, nøje burde have overvejet, om BAS ville investere betydelige beløb — BAS-lånet og kontante beløb på 37,7 mio. LVL (53,38 mio. EUR) — for at få en mindretalsaktiepost i airBaltic.
- (128) Som supplerende argument forklarer Letland, at BAS' forpligtelse til at indskyde kapital og konvertere BAS-lånet blev bekræftet ved, at der fandtes en garanti fra en russisk erhvervsdrivende, Vladimir Antonov, som gik med til at foretage de nødvendige indbetalinger på BAS' vegne <sup>(34)</sup>. Det fremgår dog af de oplysninger, Kommissionen har til rådighed, at garantien faktisk aldrig blev stillet.
- (129) Letland anfører også, at forudsætningerne for kapitaliseringen af statens lån, jf. aftalens artikel 7, stk. 2, blev opfyldt den 13. december 2011, da den fik forelagt en forretningsplan, der viser en genoprettelse af airBaltics rentabilitet i 2015 og tyder på, at beslutningen om at konvertere statslånene til egenkapital derfor var i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Kommissionen er dog fortsat ikke overbevist af Letlands argumenter, eftersom planen ikke var fuldstændig og ikke ville have været troværdig for en rationel privat operatør med henblik på at indskyde betydelige beløb i en kriseramet virksomhed.

<sup>(34)</sup> Det hedder i garantibrevet af 3. oktober 2011, at garantien er ugyldig, hvis staten »har udnyttet sine rettigheder ifølge [...] artikel 7, stk. 4, [i aftalen], og staten er blevet aktionær med mindst 99,78 % af de stemmeberettigede aktier i [airBaltic]«. Letland blev faktisk aktionær med 99,8 % af aktierne i airBaltic den 30. november 2011.

- (130) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at Letland ikke handlede på samme vilkår ved konvertering af sine lån og dermed forhøjede airBaltics kapital. Statens adfærd var desuden ikke i overensstemmelse med den markedsøkonomiske investortest (MEIP-testen). Derfor fik airBaltic en uberettiget fordel som følge af foranstaltning 3, som er selektiv, da selskabet var den eneste støttemodtager.
- (131) Kommissionen skal også overveje, om foranstaltning 3 kunne fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne ved at give airBaltic en fordel i forhold til konkurrenter, der ikke modtager offentlig støtte. Konklusionerne i betragtning 120 ovenfor gælder tilsvarende.
- (132) Kommissionen konkluderer således, at konverteringen af det første statslån og den første rate af det andet statslån til egenkapital udgjorde statsstøtte til airBaltic efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

#### 7.2.5. Nulkuponobligationer (foranstaltning 4)

- (133) Som allerede anført i indledningsafgårelsen følger det af aftalen af 30. april 2010 om formalisering af købet af nulkuponobligationer, at køberen LVRTC (se betragtning 38 ovenfor) handlede på vegne af den lettiske stat. Letland har endvidere anført, at obligationerne blev købt af LVRTC af budgetmæssige årsager. Det er derfor klart, at foranstaltning 4 udgør statsmidler, og at den kan tilregnes staten, hvilket Letland heller ikke anfægter.
- (134) I løbet af den formelle undersøgelsesprocedure fremlagde Letland beviser for, at både staten og BAS erhvervede obligationer i forhold til deres aktiebeholdning i airBaltic og på de samme betingelser. Endvidere fremgår det, at staten ikke ydede finansiering til airBaltic før april 2010, mens BAS faktisk havde investeret betydelige beløb i selskabet før den dato. Endelig fremgik det af undersøgelsen, at aftalen om obligationsudstedelsen blev vedtaget på initiativ af BAS og airBaltics ledelse, som allerede i april og juni 2009 havde foreslået staten en kapitalforhøjelse i selskabet i forhold til deres aktiebeholdninger.
- (135) Som understreget i indledningsafgårelsen er Kommissionen af den opfattelse, at købet af nulkuponobligationer ikke var en forsigtig markedsoperatørs typiske investering. Imidlertid bemærker Kommissionen, at Letland og BAS på det tidspunkt var storaktionærer i airBaltic, og deres investeringsbeslutning bør vurderes ud fra den synsvinkel og ikke ud fra en rent ekstern investors perspektiv. Det virker nemlig rationelt at konkludere, at ejerne af airBaltic ikke var ude efter en kortsigtet fortjeneste på det tidspunkt, men var interesserede i at holde selskabet flydende.
- (136) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at Letland handlede som en forsigtig markedsoperatør ved købet af nulkuponobligationer sammen med den private investor BAS. Kommissionen udelukker derfor, at der er tale om en uberettiget fordel i forbindelse med foranstaltning 4, og en vurdering af de øvrige kumulative betingelser, som er fastsat i artikel 107, stk. 1, i TEUF vedrørende tilstedeværelsen af statsstøtte, er overflødig.

#### 7.2.6. Letland Krājbankas udbetaling af 2,8 mio. EUR (foranstaltning 5)

- (137) Foranstaltning 5 vedrører Letland Krājbankas udbetaling af 2,8 mio. EUR til airBaltic den 21. og 22. november 2011. Som forklaret i betragtning 39 ovenfor sendte airBaltic tre betalingspåkrav til Letland Krājbanka forud for FCMC's beslutninger af 17. november 2011 om at begrænse banktransaktioner over 100 000 EUR og af 21. november 2011 om at indstille alle Letland Krājbankas transaktioner. Letland mener, at der ikke var statsmidler involveret, eftersom transaktionerne vedrørte tre betalingspåkrav fra airBaltic til IATA Clearing House, Rigas internationale lufthavn og en alternativ bankkonto, airBaltic havde i en anden bank (se betragtning 39 ovenfor). Disse var ifølge Letland blot almindelige banktransaktioner vedrørende airBaltics private midler. Letland anfører også, at FCMC's beslutninger ikke kunne tilskrives staten.
- (138) Letland har forklaret, at overførslen af midler havde sin oprindelse i betalingspåkrav, airBaltic havde sendt, før FCMC beordrede Letland Krājbankas aktiviteter suspenderet den 21. november 2011. Letland Krājbanka udførte transaktionerne den 25. og 30. november 2011.

- (139) I henhold til loven om FCMC af 1. juni 2000 træffer FCMC endvidere sine beslutninger uden at skulle tage hensyn til krav eller instrukser fra nogen anden offentlig myndighed. Desuden er finansieringen af FCMC ikke afhængig af staten, da FCMC's aktiviteter finansieres via betalinger fra parter på de lettiske finans- og kapitalmarkeder. Det fremgår også af de gældende love, at staten ikke er involveret i udøvelsen af FCMC's håndhævelsesbeføjelser og -rettigheder i forbindelse med dets tilsyn med kreditinstitutioner.
- (140) Kommissionen er på grundlag af den dokumentation, den har fået forelagt, af den opfattelse, at de administratorer, FCMC havde udpeget, handlede uafhængigt af staten, hvilket ville udelukke, at deres handlinger kunne tilregnes Letland.
- (141) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 5 ikke udgjorde statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

#### 7.2.7. Taurus fordring på 5 mio. EUR mod airBaltic (foranstaltning 6)

- (142) Den opfølgende klage, der indkom den 18. juli 2012, omhandler investorernes forpligtelse i henhold til artikel 7, stk. 4, i aftalen til — under visse omstændigheder — at overdrage de udestående fordringer hidrørende fra syndikeret lån 2 til staten eller dets udpegede selskab for 1 LVL (se betragtning 42 ovenfor).
- (143) I overensstemmelse med aftalens artikel 7, stk. 4, overdrog Taurus en fordring på 5 mio. EUR, det havde mod airBaltic, til Letland for 1 LVL. Efterfølgende overdrog Letland fordringen til airBaltic.
- (144) I forbindelse med de resterende fordringer, der beløb sig til 30 mio. LVL (42,47 mio. EUR), som efter planen skulle omlægges inden for rammerne af syndikeret lån 2, anmodede de lettiske myndigheder pr. brev af 9. februar 2012 investorerne om at overdrage selskabet deres respektive fordringer for 1 LVL hver. Desuden anlagde Letland sag ved Rigas regionale ret mod tre af investorerne med henblik på at håndhæve aftalens artikel 7, stk. 4. Letland har oplyst, at staten også har til hensigt at overdrage disse fordringer til airBaltic.
- (145) Letland anfører, at overdragelsen af fordringen på de 5 mio. EUR til airBaltic var en beredskabsforanstaltning med det formål at beskytte statens finansielle interesser og skulle opfattes som en tilsvarende foranstaltning i henhold til aftalen og skulle således udelukke statsstøtte.
- (146) Kommissionen noterer, at det klart følger af artikel 7, stk. 4, i aftalen, at de relevante fordringer skulle overdrages til staten eller dens udpegede selskab til et beløb af 1 LVL. Eftersom beslutningen om at overdrage fordringen på de 5 mio. EUR til airBaltic blev truffet af staten, kan denne beslutning tilregnes staten og udgør derfor statsmidler.
- (147) Det kom frem i løbet af den formelle undersøgelsesprocedure, at aftalerne om de syndikerede lån aldrig blev underskrevet. Det fremgår dog af den dokumentation, Letland har fremlagt, at domstolene anerkendte aftalens gyldighed for så vidt angår de private investorers forpligtelse til at overdrage fordringerne som følge af syndikeret lån 2 til staten eller dens udpegede selskab.
- (148) I den henseende anfører Letland, at ejeren af fordringen på de 5 mio. EUR i henhold til flere domme fra lettiske domstole ikke har ret til at kræve tilbagebetaling af dette beløb, men kun kan kræve aktier i airBaltic svarende til et forskud på 5 mio. EUR i selskabets aktiekapital. Da staten allerede ejede 99,8 % af airBaltics aktier, hævder Letland, at retten til ekstra aktier ikke har nogen meningsfuld økonomisk værdi for staten.
- (149) Selv om domstolene kan have anerkendt statens ret til at overtage fordringerne som følge af syndikeret lån 2 i overensstemmelse med aftalens artikel 7, stk. 4, bemærker Kommissionen, at dette ikke betyder, at Letland havde pligt til at overdrage denne fordring til airBaltic i modsætning til, hvad Letland anfører. Kommissionen bemærker, at en forsigtig operatør under markedsøkonomiske vilkår ikke ville have overdraget fordringen til airBaltic for 1 LVL. Letland har ikke ført bevis for, hvorfor det var bedre for staten at give fordringen til airBaltic end at beholde den eller bruge den til et andet formål. Som følge af overdragelsen satte Letland selskabet i en gunstigere situation end dets konkurrenter.

- (150) Endvidere er Kommissionen ikke enig i de lettiske myndigheders argumenter og understreger, at en ekstra aktie i airBaltic ville have ekstra værdi for staten, selv om den var lille, således at tilstedeværelsen af støtte ikke kan udelukkes <sup>(35)</sup>. Ved at give fordringen til airBaltic opgav staten ikke bare fordringen, men også enhver ret til rente heraf i størrelsesordenen [5-7] %.
- (151) Endelig anfører Letland, at foranstaltning 6 med henblik på statsstøtteleven skal anses for at være blevet bevilget den 3. oktober 2011, dvs. på datoen for underskrivelse af aftalen, sammen med foranstaltning 1, 2 og 3.
- (152) Kommissionen gentager konklusionerne fra afsnit 7.2.1 ovenfor, dvs. at staten ikke vidste, om den ville skulle gøre brug af artikel 7, stk. 4, i aftalen, da denne blev indgået den 3. oktober 2011. Endvidere var staten ikke forpligtet til at overdrage de fordringer, som berøres af anvendelsen af bestemmelsen, til airBaltic.
- (153) Endelig konstaterer Kommissionen, at Letland ikke har underbygget sin påstand om, at formålet med aftalens artikel 7, stk. 4, var at beskytte statens investering i airBaltic ved at forebygge enhver skade for staten i tilfælde af misligholdelse fra BAS' side.
- (154) Kommissionen konkluderer således, at staten ved at iværksætte foranstaltning 6 ikke handlede som en investor under markedsøkonomiske vilkår, og transaktionen var heller ikke ligestillet med foranstaltning 1, 2 og 3. Derfor er Kommissionen af den opfattelse, at foranstaltning 6 gav airBaltic en uberettiget fordel. Denne fordel var af selektiv art, eftersom den eneste, som nød gavn af den, var airBaltic.
- (155) Af de i betragtning 120 ovenfor anførte grunde ville foranstaltning 6 sandsynligvis fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (156) På baggrund af ovenstående argumenter kommer Kommissionen til den konklusion, at foranstaltning 6 udgjorde statsstøtte til gavn for airBaltic i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

#### 7.2.8. Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte

- (157) Kommissionen konkluderer, at foranstaltning 1, 4 og 5 af ovenstående grunde ikke udgjorde statsstøtte.
- (158) Kommissionen mener dog, at foranstaltning 2, 3 og 6 udgjorde statsstøtte til airBaltic. Med henblik på at afgøre, hvor meget der allerede var udbetalt i støtte til airBaltic, konstaterer Kommissionen, at foranstaltning 3 bestod af 16 mio. LVL (22,65 mio. EUR) og den første rate af det andet statslån af 41,6 mio. LVL (58,89 mio. EUR). Den anden rate af det andet statslån på 25,4 mio. LVL (35,96 mio. EUR), der blev stillet til rådighed for airBaltic den 14. december 2012 — dvs. den resterende del af foranstaltning 2, som ikke var blevet kapitaliseret — skulle lægges til det beløb sammen med de 5 mio. EUR, der blev tildelt airBaltic som foranstaltning 6. Det samlede statsstøttebeløb til airBaltic er derfor ca. 86,53 mio. LVL (122,51 mio. EUR).

#### 7.3. STØTTENS LOVLIGHED

- (159) I henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF må en medlemsstat ikke gennemføre en støtteforanstaltning, før Kommissionen har truffet en afgørelse om godkendelse af denne foranstaltning.
- (160) Kommissionen konstaterer, at Letland bevilgede foranstaltning 2, 3 og 6 til airBaltic uden at anmelde dem til Kommissionen med henblik på godkendelse. Kommissionen beklager, at Letland ikke overholdt standstill-forpligtelsen og derfor misligholdt sin forpligtelse ifølge artikel 108, stk. 3, i TEUF.
- (161) Hvad angår de lettiske myndigheders intention om at bevilge airBaltic 30 mio. EUR fra syndikeret lån 2 og i forbindelse med foranstaltning 6, minder Kommissionen om de lettiske myndigheders forpligtelse i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF til at underrette Kommissionen så betids om enhver påtænkt indførelse af støtteforanstaltninger, at den kan fremsætte sine bemærkninger hertil.

<sup>(35)</sup> Dom i sag C-280/00, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark), Sml. 2003 I, s. 7747, præmis 81.

## 7.4. STØTTENS FORENELIGHED

- (162) Da foranstaltning 2, 3 og 6 udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal deres forenelighed med det indre marked vurderes på baggrund af undtagelserne i denne artikels stk. 2 og 3. På baggrund af foranstaltningernes art og airBaltics vanskeligheder ser de eneste relevante forenelighedskriterier som anført i indledningsafgørelsen ud til at være dem, der vedrører støtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF på grundlag af rammebestemmelserne og især bestemmelserne om omstrukturingsstøtte.
- (163) De lettiske myndigheder var oprindelig af den opfattelse, at ingen af foranstaltningerne udgjorde statsstøtte. På grundlag af den tvivl, Kommissionen gav udtryk for i sin indledningsafgørelse, har Letland dog argumenteret for støttens forenelighed og hævdede, at foranstaltningerne udgør forenelig omstrukturingsstøtte.
- (164) Især indsendte Letland en ajourført omstrukturingsplan i december 2013 suppleret af indsendelser af 28. januar, 28. februar og 24. marts 2014. Letland bemærker, at omstruktureringen af airBaltic begyndte den 18. april 2011, da en første plan var sendt til selskabets ledelse. I denne første plan, som blev sendt til Kommissionen, afdækkedes nogle af airBaltics svagheder, og det blev fastslået, at der var behov for ca. [175-185] mio. EUR i aktiekapital, så selskabet kunne forny sin flåde og få mulighed for at konkurrere effektivt med lavprisselskaberne. Letland anfører, at der blev truffet flere foranstaltninger fra april 2011, bl.a. lukning af airBaltics hovedlufthavn i Vilnius og nedlæggelse af ruter for dermed at starte airBaltics omstrukturingsproces. For at genoprette airBaltics rentabilitet blev der på et senere tidspunkt udviklet en omfattende række initiativer, som dækker indtægter, transaktioner, netværk, flåde og overordnet organisation (reShape-planen).
- (165) Den første plan blev udarbejdet i 2011 og omfattede de vigtigste finansielle aspekter af omstruktureringen. Ifølge Letland førte dette til indgåelse af aftalen og resulterede efterhånden i reShape-planen i marts 2012.
- (166) Letlands argumenter vil blive vurderet i de følgende afsnit.

## 7.4.1. Støtteberettigelse

- (167) Ifølge punkt 33 i rammebestemmelserne er kun kriseramte virksomheder, jf. punkt 9-13 i rammebestemmelserne, berettigede til at modtage omstrukturingsstøtte. Kommissionen har allerede konkluderet, at airBaltic var en kriseramt virksomhed, i hvert fald fra 2011 (se betragtning 87 ovenfor).
- (168) Det fastsættes i punkt 12 i rammebestemmelserne, at en nyoprettet virksomhed ikke er berettiget til rednings- eller omstrukturingsstøtte, selv om virksomhedens finansielle stilling fra begyndelsen er vanskelig. En virksomhed betragtes i princippet som nyoprettet i de første tre år efter, at den påbegyndte driften inden for den pågældende sektor. airBaltic blev oprettet i 1995 og kan ikke anses for at være en nystartet virksomhed. airBaltic tilhører heller ikke en koncern efter punkt 13 i rammebestemmelserne.
- (169) Kommissionen konkluderer derfor, at airBaltic er berettiget til omstrukturingsstøtte.

## 7.4.2. Omstrukturingsplanens gyldighed

- (170) Kommissionen bemærker, at omstruktureringen af airBaltic begyndte i april 2011, da selskabets ledelse udarbejdede en første omstrukturingsplan. Denne plan fokuserede primært på flådeoptimering og behovet for at erstatte selskabets fly med mere effektive fly, hvilket også er en hjørnesten i den senere reShape-plan. Samtidig blev hovedlufthavnen i Vilnius lukket. Efter en revision flere uger senere af [...] inkluderede airBaltics ledelse en nedskæring af antallet af ansatte med [8-12] % i planen.
- (171) 2011-planen blev ajourført i form af ovennævnte reShape-plan, som blev formelt vedtaget i første kvartal af 2012. Som anført i betragtning 164 ovenfor indsendte de lettiske myndigheder en omstrukturingsplan til Kommissionen i december 2013 til ajourføring af reShape-planen.

- (172) Kommissionen bemærker, at omstruktureringsplanen fra april 2011 opridser airBaltics største behov. Skønt planen ikke var færdigudviklet, udgjorde den et første grundlag for at fastslå airBaltics omstruktureringsbehov og sikre, at selskabet ville blive rentabelt igen. Den udgjorde endvidere grundlaget for reShape-planen, som var under udarbejdelse på det tidspunkt, hvor aftalen blev undertegnet (dvs. den 3. oktober 2011), og blev færdiggjort i marts 2012.
- (173) I sin hidtidige praksis har Kommissionen accepteret, at omstruktureringsplaner defineres over tid og har betragtet de oprindelige planer som omstruktureringsperiodens udgangspunkt. I f.eks. Varvaressos-afgørelsen <sup>(36)</sup> fandt Kommissionen, at de foranstaltninger, denne virksomhed fik bevilget mellem 2006 og 2009, skulle vurderes som led i et kontinuerligt omstruktureringsforløb på grundlag af omstruktureringsplanen fra 2009 (som dækker perioden 2006-2011). I lighed med airBaltic-sagen var Varvaressos' omstruktureringsplan fra 2009 resultatet af udviklingen af en »strategi- og forretningsplan« fra 2006.

#### 7.4.3. Genoprettelse af rentabiliteten på lang sigt

- (174) Ifølge punkt 34 i rammebestemmelserne skal omstruktureringsstøtten tildeles med det vilkår, at der gennemføres en omstruktureringsplan, som skal godkendes af Kommissionen i alle tilfælde af individuelle støtteforanstaltninger. I henhold til punkt 35 skal omstruktureringsplanen, der skal strække sig over en så kort periode som muligt, inden for en rimelig tidshorisont og på grundlag af realistiske forventninger om de fremtidige betingelser for driften genoprette virksomhedens langsigtede rentabilitet.
- (175) I henhold til punkt 36 skal planen indeholde en beskrivelse af de omstændigheder, der førte til virksomhedens vanskeligheder, og tage hensyn til den nuværende situation og de forventede markedsudsigter med scenarier baseret på optimistiske, pessimistiske og neutrale hypoteser.
- (176) Planen skal omfatte foranstaltninger til en vending af udviklingen, så virksomheden efter omstrukturen vil kunne dække alle omkostninger, herunder afskrivninger og finansieringsomkostninger. Den omstrukturerede virksomheds afkast af egenkapitalen skal være tilstrækkeligt til, at den kan klare sig i konkurrencen ved egen hjælp (punkt 37).
- (177) Kommissionen konstaterer, at omstruktureringsplanen beskriver de omstændigheder, der førte til airBaltics vanskeligheder, som hovedsagelig var forårsaget af den verdensomspændende økonomiske krise i 2008-2009, som havde en betydelig indvirkning i Østersøregionen og også påvirkede luftfartssektoren.
- (178) Endvidere forklares det i omstruktureringsplanen, at den forretningsstrategi, man fulgte tidligere, samt en række beslutninger truffet af airBaltics tidligere ledelse bidrog yderligere til selskabets vanskeligheder. I omstruktureringsplanen understreges det især, at airBaltics forretningsstrategi tidligere udelukkende satte fokus på ekspansion og ikke på rentabilitet, hvorved selskabet blev udsat for uholdbart høje udgifter. Omkostningerne blev desuden kraftigt øget på grund af flåden, der omfattede fire forskellige flytyper, samt høje udgifter til leasing af fly. Ruter blev åbnet uden en tilstrækkelig vurdering af deres rentabilitet, og mange af dem gav underskud.
- (179) Omstruktureringsplanen dækker en femårig omstruktureringsperiode, der begynder i april 2011 og forudsætter en genopretning af airBaltics langsigtede rentabilitet senest i april 2016, skønt airBaltic ifølge den neutrale hypotese forventes at blive rentabelt i 2014. Omstrukturen skal således vare højst fem år i overensstemmelse med tidligere praksis i passagerlufttransportsektoren <sup>(37)</sup>. Kommissionen har vedvarende haft den holdning, at det under de nuværende økonomiske forhold er vigtigt at undgå en kortvarig omlægning og i stedet skabe et solidt grundlag for fremtidig vækst. I den forbindelse vil det være flere år at foretage den nødvendige stabilisering af de drift- og servicemæssige resultater.

<sup>(36)</sup> Kommissionens afgørelse 2011/414/EU af 14. december 2010 om statsstøtte C 8/10 (ex N 21/09 og NN 15/10) iværksat af Grækenland til fordel for Varvaressos S.A. (EUT L 184 af 14.7.2011, s. 9).

<sup>(37)</sup> Se Kommissionens afgørelse i sag SA.30908 — ČSA — Czech Airlines — Omstruktureringsplan, punkt 107 og Kommissionens afgørelse i sag SA.33015 — Air Malta plc., punkt 93. Se også Kommissionens afgørelse 2010/137/EF af 28. august 2009 — Statsstøtte C 6/09 (ex N 663/08) — Østrig Austrian Airlines — Omstruktureringsplan (EUT L 59 af 9.3.2010, s. 1), punkt 296 og Kommissionens afgørelse 2012/542/EU af 21. marts 2012 om foranstaltning SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N), som Det Forenede Kongerige påtænker at gennemføre for Royal Mail Group (EUT L 279 af 12.10.2012, s. 40), punkt 217.

- (180) Omstruktureringsplanen lægger vægt på ændringen i forretningsstrategien for airBaltic, som sigter mod at blive et kombineret luftfartsselskab målrettet kunder, der giver et højere udbytte gennem de fleste af de tjenesteydelser, som traditionelt udbydes af ruteselskaber, mens det samtidig søger omkostningsgevinster, der typisk udvikles af lavprisselskaber. Denne strategi er allerede i meget vid udstrækning blevet gennemført af selskabets nye ledelse siden oktober 2011. I omstruktureringsplanen er der yderligere fastsat tre hovedtyper af omstruktureringsforanstaltninger: i) optimering af indtægter og udgifter for eksisterende operationer, ii) rekonfiguration af netværk, der fører til justering af destinationer, afgang og tidspunkter for at optimere RASK og CASK<sup>(38)</sup> på ruteniveau og iii) netværks- og flådeoptimering med det formål at revidere og definere den optimale netværks- og flådestørrelse. I alt blev der udviklet 13 initiativer vedrørende indtægter og 13 initiativer vedrørende udgifter, mens yderligere to initiativer blev udviklet inden for rekonfiguration af netværk og flådefornyelse.
- (181) Med hensyn til flådeoptimering konstaterer Kommissionen, at airBaltics mangeartede og aldrende flåde er mindre brændstoffektiv og mere vedligeholdelseskærvende end konkurrenternes, hvilket giver sig udslag i stigende omkostninger. I 2012 og 2013 besluttede airBaltic kun at drive en del af sine disponible fly for at reducere udgifterne. For delvis at opveje kapacitetstab i 2013, fordi Fokker- og Boeing 757-flåderne blev taget ud, tilføjede airBaltic to Q400-Bombardier-fly til sin flåde. Med henblik på at udskifte flåden er de aktuelle leasingkontrakter desuden blevet genforhandlet til mere favorable vilkår, indtil den nye Bombardier CS300 er til rådighed i [...] eller [...]. Ved udgangen af 2014 driver airBaltic 25 fly og vil fortsætte på dette niveau indtil udløbet af omstruktureringsperioden i 2016. Samlet set vil der ske en 27 % reduktion i flyflåden i omstruktureringsperioden.
- (182) For så vidt angår rekonfiguration af netværk konstaterer Kommissionen, at det nye netværk i 2013 gav yderligere [16-21] mio. LVL ([22,7-29,8] mio. EUR) på C1-niveau<sup>(39)</sup> sammenlignet med det foregående år, bl.a. på grund af nedlæggelsen af urentable ruter (f.eks. [...]) og reduktion i antallet af afgang ([...] på [...], [...] og [...]).
- (183) Indtægtsinitiativerne omfatter indførelse af nye prisstrukturer eller optimering af bagagegebyrstrukturen. Endvidere vil online check-in blive fremmet, mens kabinepersonalet og salgsmedarbejderne skal arbejde på fleksible lønvilkår. Udgiftsinitiativerne omfatter genforhandling af brændstofpriser med de nuværende leverandører og af kontrakter om motortjek og eftersyn, leasingoptimering og reduktion af hangaromkostninger og omkostninger til hotelophold for besætningerne. Også aktuelle aftaler med udbydere af ground-handling vil blive genforhandlet.
- (184) De fleste af de omstruktureringsforanstaltninger, der er beskrevet i de foregående punkter, er allerede blevet gennemført. Som følge af initiativerne til indtægtsoptimering og initiativerne til nedbringelse af omkostningerne samt flådefornyelsen og rekonfigurationen af netværk afsluttede airBaltic 2012 med et negativt EBIT på 30 mio. LVL (42,47 mio. EUR) i modsætning til et budgetteret negativt EBIT på 38 mio. LVL (53,8 mio. EUR). I 2013 var det negative EBIT blevet reduceret til 7,7 mio. LVL (10,9 mio. EUR), også over målet. Det forventes, at selskabet vil være i balance i 2014 og derefter vil forblive rentabelt med et EBIT på [1-3] mio. LVL ([1,4-4,2] mio. EUR) i 2014 og [9-12] mio. LVL ([12,8-17] mio. EUR) i 2016. Egenkapitalforrentningen (»ROE«) forventes at nå op på [3-6 %] i 2014 og [18-21 %] i 2016.
- (185) Omstruktureringsplanen omfatter reviderede finansielle prognoser på grundlag af realistiske, pessimistiske og optimistiske hypoteser baseret på pålidelige antagelser. F.eks. forudsætter den realistiske hypotese en markedsvækst på [6-8] %, mens den begrænser airBaltics vækst til [1-3] % i 2014 og til [2-4] % i 2015 og 2016 med en inflationstakt på [1-3] % om året og stigende brændstofudgifter, som går fra [950-1000] USD/t i 2014 til [1 000-1 050] USD/t i 2016. Belægningsgraden stiger fra [69-71] % i 2014 til [71-75] % i 2016. Efter denne hypotese vil gennemførelsen af initiativerne sikre, at airBaltic kommer i balance i 2014 (med EBIT på [1-3] mio. LVL ([1,4-4,2] mio. EUR)), mens selskabet herefter vil forblive rentabelt med et EBIT på [6-9] mio. EUR ([8,5-12,8] mio. EUR) i 2015 og [9-12] mio. LVL i 2016 ([12,8-17] mio. EUR).

<sup>(38)</sup> Henholdsvis indtægt pr. sædekilometer (RASK) og udgift pr. sædekilometer (CASK).

<sup>(39)</sup> Se betragtning 194 nedenfor.

- (186) Efter alle hypoteser vil airBaltics EBIT være positivt i 2016, fra [10-15] mio. LVL ([14,2-21,3] mio. EUR) efter den optimistiske hypotese til [5-10] mio. LVL ([7,1-4,2] mio. EUR) efter den pessimistiske. Hypoteserne underkastes også en følsomhedsanalyse med henblik på at vurdere risici og deres mulige indvirkning inden 2016, især med hensyn til valutarisici (opskrivning/nedskrivning af USD i forhold til LVL og EUR) og ændringer i belægningsgraderne, markedsprisen på brændstof, og antal passagerer samt udbytte pr. enhed.
- (187) Kommissionen har vurderet omstrukturingsplanen og mener, at den burde gøre airBaltic i stand til at nå den forventede genoprettelse af langsigtet rentabilitet senest i april 2016. Omstrukturingsplanen omfatter en detaljeret vurdering af omstændighederne, som førte til airBaltics vanskeligheder, der bliver behørigt behandlet som resultat af omstrukturingsforanstaltningerne i form af indtægts- og omkostningsinitiativer samt initiativer inden for rekonfiguration af netværk og flådefornyelse.
- (188) Endvidere finder Kommissionen, at Letlands omstrukturingsplan på behørig vis sætter tal på virkningen af de forskellige omstrukturingsforanstaltninger, at antagelserne er tilstrækkelige og passer til forholdene i luftfartssektoren, og at den forudsete rentabilitet ligger på passende niveauer efter alle hypoteser i hele omstrukturingsperioden. Følsomhedsanalysen er tilstrækkelig og viser, at de anvendte faktorerers påvirkning af EBIT vil være begrænset.
- (189) Derfor mener Kommissionen på baggrund af de betydelige omstrukturingsforanstaltninger, som er iværksat, og de fremskridt der er sket indtil nu, at omstrukturingsplanen vil gøre det muligt for airBaltic at genoprette sin langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidshorizont.
- (190) Desuden viser de oplysninger, Letland har fremlagt, at airBaltic i øjeblikket er godt på vej til at opfylde de fleste af de mål, der er fastsat i omstrukturingsplanen, hvilket er en yderligere indikator for planens pålidelighed.

#### 7.4.4. Forhindring af urimelige konkurrencefordrejninger (kompenserende modydelse)

- (191) Ifølge punkt 38 i rammebestemmelserne skal der træffes bestemmelse om kompenserende modydelse for at sikre, at de skadelige virkninger for samhandelsvilkårene reduceres til et acceptabelt niveau. Disse modydelse kan bestå i at afhænde aktiver, indskrænke kapaciteten eller virksomhedens aktivitetsniveau på markedet og fjerne hindringer for adgang til de pågældende markeder (punkt 39).
- (192) I den forbindelse vil nedlæggelse af tabsgivende aktiviteter, der under alle omstændigheder ville være nødvendige for igen at gøre virksomheden levedygtig, ikke blive betragtet som en indskrænkning af virksomhedens kapacitet eller aktivitetsniveau med henblik på vurderingen af modydelse (punkt 40).
- (193) Som modydelse for airBaltic foreslår Letland nedlæggelse af rentable ruter, hvilket giver en indskrænkning i kapaciteten, og afståelse af ankomst- og afgangstider i koordinerede lufthavne.
- (194) Ud over opgivelsen af urentable ruter som påkrævet for at genoprette rentabiliteten omhandler omstrukturingsplanen afståelse af 14 rentable ruter<sup>(40)</sup> målt i C1-dækningsbidrag. Det er Kommissionens praksis at anse ruter som rentable, hvis de gav et positivt dækningsbidrag i året før lukningen<sup>(41)</sup>. C1-dækningsbidraget tager hensyn til flyvnings-, passager- og distributionsomkostninger (dvs. variable omkostninger), der kan tilskrives hver enkelt rute. C1-dækningsbidraget er det rette tal, eftersom det omfatter alle omkostninger, der er knyttet direkte til den pågældende rute. Ruter med et positivt dækningsbidrag dækker ikke blot de variable omkostninger ved en given rute, men bidrager også til selskabets kapacitetsomkostninger.
- (195) Med hensyn til kapacitet sikrer omstrukturingsplanen derfor, at selskabets samlede kapacitet var [5-5,5] mia. ASK i april 2011, mens airBaltics kapacitet ved udløbet af omstrukturingsperioden i april 2016 forventes at være [4-4,5] mia. ASK, dvs. en reduktion på [17-20] %. Kommissionen bemærker hertil, at især i forbindelse med genoprettelsen af den langsigtede rentabilitet vil flåden blive reduceret fra 34 fly i april 2011 til 25 fly inden udgangen af 2014 og fortsat vil være på det niveau indtil udløbet af omstrukturingsperioden i april 2016 (se betragtning 181 ovenfor). Hvis man kun ser på rentable ruter, er kapacitetsreduktionen på [7-10] %.

<sup>(40)</sup> Dvs. ruter mellem [...]. Kommissionen forstår, at nedlæggelserne af disse ruter er rene modydelse, eftersom intet tyder på, at de blev nedlagt som en nødvendig følge af flådereduktionen.

<sup>(41)</sup> Se Kommissionens afgørelse i sag SA.30908 — Czech Airlines — Omstrukturingsplan, punkt 130 og 131.



- (196) Endvidere konstaterer Kommissionen, at airBaltic har nedlagt en række ruter, som drives fra fuldt koordinerede <sup>(42)</sup> lufthavne i [...]. Som følge heraf er der i 2011 og 2012 frigjort [...] ankomst- og afgangstidspunkter (slots) i fuldt koordinerede lufthavne, hvilket skaber nye forretningsmuligheder for, at konkurrerende luftfartsselskaber kan drive ruter til og fra disse lufthavne og øge deres tilstedeværelse her.
- (197) Når Kommissionen foretager sin vurdering af, om de pågældende modydelse er hensigtsmæssige, vil den tage hensyn til strukturen og konkurrenceforholdene på markedet for at undgå, at en given modydelse medfører en forværring af strukturen på markedet (rammebestemmelsernes punkt 39). Modydelserne skal stå i et rimeligt forhold til støttens konkurrencefordrejende virkninger og navnlig til virksomhedens størrelse og relative vægt på sit/sine marked(er). Indskrænkningens omfang må afgøres på grundlag af de konkrete omstændigheder (punkt 40 i rammebestemmelserne).
- (198) Kommissionen konstaterer, at airBaltic er en meget lille aktør på det europæiske luftfartsmarked og repræsenterer 0,5 % af den samlede europæiske luftfartssektors output.
- (199) Endvidere er Kommissionen kommet til den konklusion, at airBaltics kapacitetsreduktion på [7-10] % ikke er ubetydelig i betragtning af airBaltics relativt lille størrelse sammenlignet med den europæiske luftfartssektors produktionskapacitet og output målt i antal passagerer. For et relativt lille luftfartsselskab som airBaltic kan yderligere flåde- og kapacitetsreduktioner bringe genoprettelsen af den langsigtede rentabilitet i fare uden at skabe nogen meningsfulde markedsmuligheder for konkurrenterne. Skønt airBaltic er det største luftfartsselskab i Letland, vil dets markedsandel i Riga desuden falde fra [65-70] % i 2011 til [55-60] % i 2016.
- (200) Videre konstaterer Kommissionen, at Letland er et støtteberettiget område med henblik på regional investeringsstøtte, jf. artikel 107, stk. 3, litra a), i TEUF <sup>(43)</sup>. Det hedder i punkt 56 i rammebestemmelserne, at »betingelserne for godkendelse af støtte imidlertid i støtteberettigede områder [kan] være mindre strenge med hensyn til modydelse og størrelsen af den støttemodtagende virksomheds eget bidrag til omstruktureringen. Hvis det er berettiget af hensyn til behovet for regionaludvikling, vil der i tilfælde, hvor en indskrænkning af den relevante virksomheds kapacitet eller aktivitetsniveau er det mest velegnede middel til at hindre konkurrencefordrejninger, blive stillet krav om mindre omfattende indskrænkninger i støtteberettigede områder end i ikke-støtteberettigede områder.«
- (201) Kommissionen har også taget hensyn til de særlige forhold i denne sag ved vurdering af de foreslåede modydelsers egnethed i betragtning af Letlands perifere geografiske beliggenhed og landets tilgængelighed i forhold til resten af EU. I den forbindelse konstaterer Kommissionen, at størstedelen af Letlands jernbanesystem bruger russisk sporvidde, som er bredere end den standardsporvidde, som anvendes i det meste af EU, hvorved der skabes interoperabilitetsproblemer med nabolandene i EU. Søtransport ser også ud til at give begrænsede substitutionsmuligheder med flytransport, især for passagerbefordring. Endelig konstaterer Kommissionen, at de nærmeste internationale lufthavne, som kan nås ved transport over land, er Vilnius og Tallin, som ligger omkring 300 km fra Riga og dermed ikke udgør bekvemme alternative hovedlufthavne for forretningsrejsende.
- (202) Derfor er Kommissionen af den opfattelse, at de modydelse, airBaltic har vedtaget, dvs. kapacitetsreduktionen på [7-10] % og afståelse af slots i koordinerede lufthavne er acceptable i betragtning af omstændighederne i den foreliggende sag. De af Letland foreslåede modydelse er derfor tilstrækkelige i henhold til rammebestemmelserne til at sikre, at de skadelige virkninger for samhandelsvilkårene som følge af bevillingen af omstrukturingsstøtte til airBaltic reduceres til et acceptabelt niveau.

#### 7.4.5. Begrænsning af støtten til et minimum (egetbidrag)

- (203) For at begrænse støttebeløbet til det absolutte minimum er det ifølge punkt 43 i rammebestemmelserne nødvendigt, at støttemodtageren yder et betydeligt bidrag til omstrukturingsplanen af egne midler. Dette kan ske ved afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overlevelse, eller ved ekstern finansiering på markedsvilkår.

<sup>(42)</sup> Fuldt koordinerede lufthavne defineres i artikel 2, litra g), i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1). Ifølge artikel 3, stk. 4, i forordning (EØF) nr. 95/93 har disse lufthavne, i det mindste i visse perioder, kapacitetsproblemer.

<sup>(43)</sup> Se Kommissionens afgørelse af 13. september 2006 i statsstøttesag N 447/2006 — Letland — Regionalstøttekort 2007-2013.

- (204) Egetbidraget skal være et reelt bidrag, dvs. et faktisk bidrag, hvilket udelukker forventede fremtidige gevinster såsom cashflow (punkt 43 i rammebestemmelserne). I sagens natur må egetbidraget ikke omfatte yderligere statsstøtte. For store virksomheder betragter Kommissionen normalt et bidrag på mindst 50 % af omstrukturingsomkostningerne som passende. Under ekstraordinære omstændigheder og i tilfælde af særligt store problemer kan Kommissionen dog acceptere et mindre bidrag fra virksomheden selv (punkt 44 i rammebestemmelserne).
- (205) Omstrukturingsomkostningerne anslås i omstrukturingsplanen til [150-170] mio. LVL ([214-242] mio. EUR) baseret på de midler, der er nødvendige for at tilbagebetale lån fra tredjemand ([5-15] mio. LVL ([7,1-21,3] mio. EUR)), kompensation for tab som følge af udfasning og bortskaffelse af visse fly ([15-25] mio. LVL ([21,3-35,5] mio. EUR)), hensættelse til uerholdelige fordringer, som selskabet ikke ville kunne inddrive ([5-10] mio. LVL ([7,1-15,3] mio. EUR)), fratrædelsesgodtgørelser ([1-4] mio. LVL ([1,4-5,6] mio. EUR)), indkøb af nye fly, navnlig [...] Bombardier Q400NG og [...] Boeing 737-500 (til i alt [50-60] mio. LVL ([71,1-85,3] mio. EUR)), tilbagekøb af varemærker fra BAS ([5-15] mio. LVL ([7,1-21,3] mio. EUR)), uforudsete ikkebalanceførte passiver som følge af et krav fra [...] ([5-15] mio. LVL ([7,1-21,3] mio. EUR)) og [45-55] mio. LVL ([64-78,2] mio. EUR) som stødpude mod forventede tab, indtil airBaltic genopretter rentabiliteten.
- (206) På baggrund af de samlede omstrukturingsomkostninger på [150-170] mio. LVL ([214-242] mio. EUR) beløber airBaltics foreslåede egetbidrag ifølge omstrukturingsplanen sig til [100-110] mio. LVL ([141-155] mio. EUR), dvs. [60-70] % af de samlede omstrukturingsomkostninger. Egetbidraget kan opdeles som følger:
- i) Private kapitalindskud på [20-30] mio. LVL ([28,4-42,6] mio. EUR) ydet af BAS og de private investorer THC og [...] i perioden april-september 2011. Dette beløb omfatter [...] mio. LVL ([...] mio. EUR) i form af en likviditetsfacilitet bevilget af [...] i marts og maj 2011 til indkøb af reservedele fra airBaltic, [...] mio. LVL ([...] mio. EUR) og [...] mio. LVL ([...] mio. EUR) i forudbetaling til airBaltics egenkapital fra henholdsvis [...] og [...] og [6-8] mio. LVL ([8,5-12,3] mio. EUR) fra Transatlantic Holdings som følge af en aktiekøbsaftale.
  - ii) Private lån på [20-30] mio. LVL ([28,4-42,6] mio. EUR) ydet af BAS efter aftalen, nemlig BAS-lånet (14 mio. LVL (19,82 mio. EUR)) og et forhandlerlån på [5-15] mio. LVL ([7,1-21,3] mio. EUR) til tilbagekøb af varemærker.
  - iii) Leasingaftaler om nye fly til en værdi af [45-55] mio. LVL ([64-78] mio. EUR).
  - iv) [...] mio. LVL ([...] mio. EUR) fra en delvis gældseftergivelse som følge af omstruktureringen af airBaltics gæld aftalt med Latvijas Krājbanka og Snoras i marts 2014.
- (207) Vedrørende de private kapitalindskud, jf. ovennævnte punkt i), har Letland påvist, at BAS foretog forudindbetalinger til selskabets egenkapital på [7-9] mio. LVL ([10-13] mio. EUR) mellem juni og juli 2011. Kommissionen mener, at disse indbetalinger udgør et egetbidrag, jf. punkt 43 i rammebestemmelserne, eftersom BAS var en privat markedsoperatør, og Kommissionen ikke har nogen grund til at tro, at selskabet ikke handlede i overensstemmelse med markedets logik. Den samme konklusion gælder for de [6-8] mio. LVL ([8,5-12,3] mio. EUR), Transatlantic Holdings betalte til gengæld for [...] ubetalte aktier i airBaltic i september 2011.
- (208) Med hensyn til ovenstående punkt ii) er Kommissionen af den opfattelse, at lånet på 14 mio. LVL (19,82 mio. EUR) fra BAS, dvs. BAS-lånet, udgør ekstern finansiering på markedsvilkår, der kan accepteres som egetbidrag fra en privat investor, som var aktionær i selskabet på det pågældende tidspunkt.
- (209) For så vidt angår leasingaftalerne om nye fly til et beløb på [45-55] mio. LVL ([64-78] mio. EUR) (ovenstående punkt iii)), forklares det i omstrukturingsplanen, at airBaltic i marts 2013 indgik nye leasingaftaler om fly med private modparter som led i sit flådereduktions- og optimeringsprogram. Aftalerne vedrører nettoleasing af [...] Bombardier Dash 8 Q400NG-fly i en periode af 10 år til et samlet beløb på ca. [...] mio. USD ([...] mio. EUR), dvs. en månedlig leje på ca. [...] USD ([...] EUR).

- (210) Ifølge omstruktureringsplanen blev lejemålet indgået på markedsvilkår med [...]. Den månedlige leje skal dække afskrivning af købsprisen minus residualværdien ved udgangen af år 10 for det relevante fly (plus en vis opskrivning til dækning af [...] finansierings- og driftsomkostninger samt en fortjenstmargen) for således effektivt at modsvare købsprisen for det nye fly.
- (211) Kommissionen bemærker, at leasingaftalerne som sådan er en standardform for finansiering i luftfartsbranchen og kan sidestilles med lån til et selskab under omstrukturering. Den kendsgerner, at der stilles sikkerhed for en væsentlig del af lånet, udelukker ikke, at lånet kan betragtes som »egetbidrag«. Endvidere har Letland bekræftet, at leasingaftalerne er genstand for standardsikkerhedsstillelsen (dvs. muligheden for at beslaglægge flyet i tilfælde af misligholdelse og en kontant sikkerhedsstillelse). Udlejeren løber derfor en vis kreditrisiko, idet han ville lide betydelige tab, hvis airBaltic misligholdt aftalen (nemlig det umiddelbare tab af lejeindtægt, som fortsætter, indtil flyet kan lejes ud igen til en anden kunde, foruden den omkostning, der påløber ved omkonfigurering af flyet til et andet flyselskab) <sup>(44)</sup>.
- (212) På grundlag af ovenstående bemærker Kommissionen, at leasingaftalerne viser, at airBaltic var i stand til at opnå ekstern finansiering på markedsvilkår. Derfor kan leasingaftalerne betragtes som bevis for, at markedet tror på airBaltics langsigtede rentabilitet, eftersom der kun er stillet en standardsikkerhed for aftalerne, og finansieringskilden stadig løber en vis grad af risiko. Dette er i overensstemmelse med punkt 43 i rammebestemmelserne, hvor det fastsættes, at egetbidraget stammer fra ekstern finansiering på markedsvilkår og er udtryk for, at markederne har tillid til, at virksomheden igen kan blive rentabel. Kommissionen betragter derfor leasingaftalerne på [45-55] mio. LVL ([64-78] mio. EUR) som en del af egetbidraget. Dette er desuden i overensstemmelse med Kommissionens tidligere praksis i f.eks. sagen vedrørende Czech Airlines <sup>(45)</sup>.
- (213) Kommissionen nærer dog tvivl om nogle af de former for egetbidrag, der foreslås i omstruktureringsplanen, jf. nedenfor.
- (214) Med hensyn til forudindbetalingen til airBaltics egenkapital på [...] mio. LVL ([...] mio. EUR), som blev foretaget af [...] i juli 2011, fremgår det af Letlands oplysninger, at denne direkte vedrørte foranstaltning 6, der som allerede konkluderet udgør statsstøtte. Derfor kan [...]s forudindbetaling til airBaltics egenkapital ikke betragtes som egetbidrag, der nødvendigvis skal være fri for støtte.
- (215) Vedrørende likviditetsfaciliteten på [...] mio. LVL ([...] mio. EUR), som blev ydet af [...] mellem april og juni 2011 til indkøb af reservedele, har de lettiske myndigheder ikke fremlagt dokumentation, der giver Kommissionen mulighed for at få en klar forståelse af denne foranstaltning og dens betydning for tilliden til, at støttemodtageren igen kan blive rentabel. Kommissionen kan derfor ikke med sikkerhed konkludere, at denne facilitet er acceptabel som egetbidrag.
- (216) Med hensyn til forhandlerlånet på [5-15] mio. LVL ([7,1-21,3] mio. EUR) fra BAS til airBaltic til tilbagekøb af varemærker har Letland ikke ført bevis for, at lånet faktisk blev ydet.
- (217) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen ikke forudindbetalingen til airBaltics egenkapital på [...] mio. LVL ([...] mio. EUR) foretaget af [...] i juli 2011, likviditetsfaciliteten på [...] mio. LVL ([...] mio. EUR) ydet af [...] mellem april og juni 2011 til indkøb af reservedele og forhandlerlånet på [5-15] mio. LVL ([7,1-21,3] mio. EUR) fra BAS til airBaltic til tilbagekøb af varemærker og den delvise gældsafgivelse på [...] mio. LVL ([...] mio. EUR) acceptable som egetbidrag. Især på grundlag af de lidet overbevisende oplysninger herom (de omhandlede gældsposters uklare karakter, herunder flere fordringer og airBaltics varemærker), tvivler Kommissionen også på, om de to bankers delvise gældsafgivelse på [...] mio. LVL ([...] mio. EUR) kan medregnes som egetbidrag.
- (218) Under alle omstændigheder anfører Kommissionen, at de øvrige foranstaltninger, der foreslås som egetbidrag, ikke desto mindre er i overensstemmelse med punkt 43 i rammebestemmelserne, og at størrelsen af egetbidraget derfor er acceptabelt. De beløber sig til [75-85] mio. LVL ([107-120] mio. EUR), hvilket svarer til ca. [48-50] % af omstruktureringsomkostningerne. For en stor virksomhed som airBaltic bør egetbidragets størrelse normalt

<sup>(44)</sup> De samlede omkostninger ved at lade flyet overgå fra et misligholdende selskab til at opfylde leveringskravene for en ny kunde, kan let løbe op i [...] % af flyets bogførte værdi.

<sup>(45)</sup> Se afgørelsen om Czech Airlines, punkt 119 og 145.

være 50 %. Ifølge punkt 56 i rammebestemmelserne kan Kommissionen dog være mindre streng i forbindelse med størrelsen af egetbidraget i støtteberettigede områder, således som det var tilfældet for Letland, da foranstaltningerne blev iværksat (se betragtning 200 ovenfor).

(219) Derfor finder Kommissionen, at kravene i rammebestemmelsernes punkt 43 er opfyldt.

#### 7.4.6. Princippet om engangsstøtte

(220) Endelig skal punkt 72 i rammebestemmelserne overholdes, hvori det hedder, at en virksomhed, der har modtaget rednings- og omstrukturingsstøtte inden for de seneste 10 år, ikke er berettiget til rednings- eller omstrukturingsstøtte (princippet om »engangsstøtte«).

(221) Da foranstaltning 1, 4 og 5 ikke udgør statsstøtte, skal de ikke tages i betragtning med henblik på princippet om »engangsstøtte«. Desuden har de lettiske myndigheder bekræftet, at airBaltic ikke har fået rednings- eller omstrukturingsstøtte de seneste 10 år. Kommissionen konkluderer derfor, at princippet om engangsstøtte er overholdt.

#### 7.5. KONKLUSION VEDRØRENDE FORANSTALTNING 2, 3 OG 6

(222) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at Letland ulovligt har gennemført foranstaltning 2, 3 og 6 til fordel for airBaltic i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Kommissionen finder dog, at foranstaltningerne og omstrukturingsplanen opfylder betingelserne i rammebestemmelserne. Kommissionen anser derfor støtten for forenelig med det indre marked.

(223) Endelig bemærker Kommissionen, at Letland har accepteret, at nærværende afgørelse vedtages og offentliggøres på engelsk —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### Artikel 1

Det første statslån på 16 mio. LVL, som Letland ydede airBaltic i 2011, samt statens erhvervelse af nul kuponobligationer fra airBaltic i april 2010 og Latvijas Krājbankas betaling af 2,8 mio. EUR til airBaltic i november 2011 udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

#### Artikel 2

Det andet statslån på 67 mio. LVL og airBaltics kapitalforhøjelse, som Letland gennemførte i 2011, samt overdragelsen af en fordring til airBaltic på 5 mio. EUR, som Letland gennemførte i 2012, udgør støtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Den støtte er forenelig med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

#### Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Republikken Letland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. juli 2014.

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand