

II

(Muut kuin lainsäätämisyksessä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2015/1091,

annettu 9 päivänä heinäkuuta 2014,

toimenpiteistä SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP), jotka Latvia on toteuttanut A/S Air Baltic Corporationin (jäljempänä 'airBaltic') hyväksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2014) 4552)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

ottaa huomioon päätöksen, jolla komissio päätti aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn tuen SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP) osalta ⁽¹⁾,

on edellä mainittujen säännösten mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ja ottaa huomioon heidän huomautuksensa,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

1.1 ENNAKKOILMOITUS – SA.33799 (2011/PN)

- (1) Latvia antoi 18 päivänä lokakuuta 2011 SANI-järjestelmän ilmoituksella nro 6332 komissiolle ennakkoilmoituksen 16 miljoonan Latvian latin (22,65 miljoonan euron) ⁽²⁾ lainasta A/S Air Baltic Corporationin (jäljempänä 'airBaltic' tai 'yhtiö') hyväksi. Latvian viranomaisten mielestä laina ei ollut valtiontukea, mutta ne kuitenkin antoivat siitä ennakkoilmoituksen oikeusvarmuuden ja avoimuuden takia. Ennakkoilmoitus kirjattiin viitenumerolla SA.33799 (2011/PN).
- (2) Latvian viranomaisten ja niiden neuvonantajien kanssa järjestettiin tapaaminen 27 päivänä lokakuuta 2011, ja sen jälkeen Latvian viranomaiset toimittivat lisätietoja 7 päivänä marraskuuta 2011 päivätyllä kirjeellä. Komissio pyysi vielä tarkennuksia 16 päivänä marraskuuta 2011, 17 päivänä marraskuuta 2011, 1 päivänä joulukuuta 2011 ja 9 päivänä joulukuuta 2011 lähetetyillä sähköpostiviesteillä, joihin Latvian viranomaiset vastasivat sähköpostiviesteillä 16 päivänä marraskuuta 2011, 22 päivänä marraskuuta 2011, 7 päivänä joulukuuta 2011 ja 13 päivänä joulukuuta.

⁽¹⁾ EUVL C 69, 8.3.2013, s. 40.

⁽²⁾ Vaihtokurssina on käytetty seuraavaa: 1 euro = 0,7063 Latvian latia. Euroopan keskuspankin keskimääräiset vaihtokurssit vuonna 2011, julkaistu osoitteessa <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>

- (3) Latvia toimitti 4 päivänä tammikuuta 2012 lisätietoja ja selitti, että 16 miljoonan Latvian latin laina – joka mainittiin edellä 1.1 kohdassa – oli annettu yhtiölle jo 21 päivänä lokakuuta 2011 ilman komission hyväksyntää. Lisäksi Latvia päätti 13 päivänä joulukuuta kasvattaa yhtiön pääomaa ja myönsi 14 päivänä joulukuuta 2011 toisen lainan airBalticille.
- (4) Koska toimenpide oli jo myönnetty yhtiölle ja siitä oli tehty kantelu 9 päivänä tammikuuta 2012 (ks. jäljempänä 1.2 kohta), Latvian viranomaiset peruivat ennakoilmoituksensa 21 päivänä helmikuuta 2012 lähetetyllä sähköpostiviestillä. Valtiontukiasian SA.33799 (2011/PN) hallinnollinen käsittely päätettiin 27 päivänä helmikuuta 2012.

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

- (5) Komissio vastaanotti 9 päivänä tammikuuta 2012 kantelun yksityiseltä SIA Baltijas aviācijas sistēmas -yhtiöltä (jäljempänä 'BAS' tai 'kantelija'), joka on airBalticin entinen osakas. Kantelu koski erilaisia toimenpiteitä, joita Latvian väitettiin toteuttaneen airBalticin hyväksi.
- (6) Komissio lähetti kantelun Latvialle kommentoitavaksi 23 päivänä tammikuuta 2012 päivättyllä kirjeellä, ja Latvia vastasi 13 päivänä maaliskuuta 2012. Komissio pyysi 14 päivänä toukokuuta 2012 päivättyllä kirjeellä Latvialta lisätietoja, jotka Latvia toimitti 16 päivänä heinäkuuta 2012.
- (7) Komissio vastaanotti 18 päivänä heinäkuuta 2012 päivättyllä kirjeellä, joka kirjattiin saapuneeksi 20 päivänä heinäkuuta 2012, BAS:n hallituksen entiseltä jäseneltä Inga Piternieceltä toisen kantelun lisätoimenpiteestä, joka Latvian väitettiin myöntäneen airBalticille. Komissio lähetti tämän uuden kantelun Latvialle kommentoitavaksi 24 päivänä heinäkuuta 2012 päivättyllä sähköpostiviestillä, ja Latvia vastasi 22 päivänä elokuuta ja 4 päivänä syyskuuta 2012.
- (8) Latvian viranomaisten, niiden neuvonantajien ja airBalticin edustajien kanssa järjestettiin tapaamiset 5 päivänä heinäkuuta ja 17 päivänä elokuuta 2012.
- (9) Komissio tiedotti Latvialle 20 päivänä marraskuuta 2012 päivättyllä kirjeellä, että se oli päättänyt aloittaa tuen osalta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (jäljempänä 'SEUT') 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä (jäljempänä 'menettelyn aloittamista koskeva päätös'). Latvia toimitti menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdosta huomautuksia kirjeellä, joka oli päivätty 23 päivänä tammikuuta 2013. Komissio pyysi Latvialta tietoja 6 päivänä maaliskuuta 2013 päivättyllä kirjeellä, johon Latvia vastasi 8 päivänä huhtikuuta 2013. Lisäksi Latvian viranomaisten kanssa järjestettiin 25 päivänä kesäkuuta 2013 tapaaminen, jonka jälkeen Latvia toimitti lisätietoja 14 päivänä elokuuta, 18 päivänä syyskuuta sekä 9 ja 25 päivänä lokakuuta 2013. Latvian viranomaisten ja niiden oikeudellisten edustajien kanssa järjestettiin vielä lisätapaamisia 22 päivänä lokakuuta ja 22 päivänä marraskuuta 2013 sekä 10 päivänä tammikuuta 2014. Latvia toimitti lisätietoja vuoden 2013 7 ja 8 päivänä marraskuuta ja 2, 13 ja 20 päivänä sekä vuoden 2014 28 ja 31 päivänä tammikuuta, 28 päivänä helmikuuta, 24 ja 26 päivänä maaliskuuta, 9 päivänä huhtikuuta ja 16 päivänä toukokuuta.
- (10) Komission päätös aloittaa menettely julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽³⁾ 8 päivänä maaliskuuta 2013. Komissio pyysi asianomaisia esittämään huomautuksena toimenpiteistä.
- (11) Komissio vastaanotti huomautuksia Ryanairilta ja airBalticilta sekä kolmelta yksityishenkilöltä, jotka edustivat airBalticin velkojia (FLS:ää, AB Jetiä ja Eurobalt Juniproa). Komissio lähetti huomautukset Latvialle, jolla oli mahdollisuus vastata niihin. Latvia lähetti huomautuksensa 27 päivänä toukokuuta 2013 päivättyllä kirjeellä.
- (12) Latvia luopui 4 päivänä heinäkuuta 2014 päivättyllä kirjeellä oikeuksista, jotka sille kuuluvat SEUT 342 artiklan nojalla luettuna yhdessä EY-asetuksen 1/1958 3 artiklan kanssa, ja hyväksyi tämän päätöksen antamisen ja ilmoittamisen englannin kielellä.

2. LATVIAN LENTOLIIKENNEMARKKINAT

- (13) Latvian lentoliikennemarkkinat ovat kasvaneet nopeasti sen jälkeen, kun Latvia liittyi EU:hun. Vuosina 2003–2007 Riian kansainvälistä lentoasemaa käyttävien matkustajien – sekä saapuvien ja lähtevien matkustajien että kauttakulkumatkustajien – määrä kasvoi vuosittain keskimäärin 47 prosenttia, eli kun vuonna 2003 matkustajia oli noin 700 000, vuonna 2007 heitä oli jo 3,2 miljoonaa. Halpalentoyhtiöiden, erityisesti Ryanairin, saapuminen on edistänyt markkinakasvua, sillä uusien reittien avautuminen on luonut merkittävästi uutta kysyntää.

⁽³⁾ Ks. alaviite 1.

- (14) Vuosina 2008 ja 2009 maailmanlaajuinen talouskriisi koetteli voimakkaasti Latvian taloutta ja sitä kautta sen lentoliikennemarkkinoita. Kriisin seurauksena saapuvien ja lähtevien matkustajien määrä väheni Latviassa 3,2 miljoonasta matkustajasta vuonna 2008 2,7 miljoonaan vuonna 2009, joskin matkustajien kokonaismäärä kasvoi edelleen kauttakulkumatkustajien ansiosta.
- (15) Markkinat ovat jälleen kasvaneet vuodesta 2010 lähtien keskimäärin 12 prosenttia vuodessa. Saapuvien ja lähtevien matkustajien markkinat ovat kasvaneet vuosittain keskimäärin 9 prosenttia, mutta kauttakulkumatkustajien markkinoilla vuotuinen kasvu on yltänyt 18 prosenttiin. Latvian lentoliikennemarkkinoiden odotetaan kasvavan edelleen vuosittain 7 prosenttia vuosina 2012–2015.
- (16) Riian kansainvälinen lentoasema on Baltian maiden suurin. Riikaan saapui tai sieltä lähti vuonna 2011 noin 5,1 miljoonaa matkustajaa, kun Tallinnassa vastaava luku oli 1,9 miljoonaa ja Vilnassa 1,7 miljoonaa matkustajaa. Vuonna 2011 airBaltic kuljetti 66 prosenttia Riian kautta lentäneistä matkustajista, ja toiseksi suurin lentotoiminnan harjoittaja, airBalticin merkittävin kilpailija Ryanair, kuljetti heistä 20 prosenttia. Näiden kahden lisäksi 15 muuta yhtiötä (sekä täyden palvelun lentoyhtiöitä että halpalentoyhtiöitä) harjoitti lentotoimintaa Riikaan tai sieltä pois, ja näiden yhtiöiden osuus kaikista matkustajista oli yhteensä 14 prosenttia ⁽⁴⁾.

3. TUENSAAJA

- (17) AirBaltic perustettiin vuonna 1995 Scandinavian Airlinesin (jäljempänä 'SAS') ja Latvian valtion välisenä yhteisyrityksenä. Tammikuussa 2009 SAS myi koko osuutensa yhtiössä (47,2 prosenttia) BAS:lle.
- (18) Lehdissä julkaistujen tietojen mukaan BAS perustettiin yksityisenä yrityksenä ja se oli täysin Bertolt Flickin omistuksessa joulukuuhun 2010 asti, jolloin 50 prosenttia sen osakkeista siirrettiin Bahamasaarille rekisteröidylle Taurus Asset Management Fund Ltd:lle (jäljempänä 'Taurus') ⁽⁵⁾.
- (19) Lokakuusta 2011 lähtien airBalticin osakkaina olivat Latvian valtio – liikenneministeriön välityksellä – 52,6 prosentin omistusosuudella ja BAS 47,2 prosentin omistusosuudella. Jäljelle jäävän osuuden (0,2 prosenttia) omisti venäläinen lentoyhtiö Transaero. Tuohon aikaan airBalticin pääjohtajana ja toimitusjohtajana toimi Bertolt Flick. Sittenmin 1 päivästä marraskuuta 2011 lähtien airBalticin toimitusjohtajana on toiminut Malévin entinen toimitusjohtaja Martin Gauss.
- (20) Latvian viranomaisten toimittamien tietojen perusteella BAS oli pantannut 47,2 prosentin osuutensa airBalticista Latvijas Krājbankalle, joka on liettualaisen Snoras-pankin ⁽⁶⁾ latvialainen tytäryritys. Snoras kaatui ja se kansallistettiin 16 päivänä marraskuuta 2011 ⁽⁷⁾. Latvian rahoitus- ja pääomamarkkinoiden valvontakomissio (jäljempänä 'FCMC') päätti 17 päivänä marraskuuta 2011 rajoittaa Latvijas Krājbankan yli 100 000 euron suuruisia pankkitapahtumia ⁽⁸⁾. FCMC antoi 21 päivänä marraskuuta 2011 määräyksen, jolla Latvijas Krājbankan toiminta keskeytettiin ja toimitsijamiehet nimettiin hoitamaan sen asioita ⁽⁹⁾.
- (21) Toimitettujen tietojen perusteella BAS ei täyttänyt kaikkia rahoitusvelvoitteitaan Latvijas Krājbankaa kohtaan. Sen seurauksena Latvijas Krājbanka myi 30 päivänä marraskuuta 2011 yhtä lukuun ottamatta kaikki BAS:n omistamat airBalticin osakkeet liikenneministeriölle niiden nimellisarvosta eli yhteensä 224 453 Latvian latilla (317 787 eurolla) ⁽¹⁰⁾. Latvian omistusosuus airBalticista kasvoi näin 99,8 prosenttiin, ja BAS:lle jäi vain yksi osake.

⁽⁴⁾ Lähde: Riga International Airport Yearbook 2011, saatavana osoitteessa <http://www.riga-airport.com/en/main/about-company/gadagramata>

⁽⁵⁾ Ks. <http://bnn-news.com/airbaltic-shareholders-structure-11608>. Lehdistössä on esitetty, että Tauruksen ja venäläisen liikemiehen Vladimir Antonovin välillä olisi kytköksiä.

⁽⁶⁾ Liettualaisen Snoras-pankin pääosakkaana ja johtajana oli aiemmin Vladimir Antonov.

⁽⁷⁾ Liettuan keskuspankki selitti, että sen oli kansallistettava Snoras, koska Snoras ei täyttänyt lainsäädäntöön perustuvia vaatimuksia, se ei ollut toimitannut vaadittuja tietoja ja sen varojen tilanne oli huono. Ks. <http://en.rian.ru/business/20120523/173624459.html> ja <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-19/antonov-says-he-invested-50-million-euros-in-latvia-s-airbaltic.html>

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

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

⁽¹⁰⁾ Liikenneministeri selitti, että hankinnalla oli tarkoitus suojella Latvijas Krājbankan tallettajia. BAS:n taloudellisten vaikeuksien pelättiin estävän valtiota sijoittamasta airBalticin pääomaan, ja siksi hallitus päätti ryhtyä toimiin etujensa suojelemiseksi ja ottaa airBalticin hallintaansa. Ks. <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-01/latvia-buys-out-minority-shareholder-in-airbaltic-ministry-says.html> ja http://www.sam.gov.lv/?cat=8&art_id=2598

- (22) Lehtien mukaan myös BAS:n osakkaat olivat pantanneet osuutensa BAS:stä Latvijas Krājbankalle ⁽¹⁾. BAS:n osakkeet siirrettiin 6 päivänä helmikuuta 2012 BAS:n maksukyvyttömyysmenettelyn yhteydessä ⁽²⁾ osakkailta Latvijas Krājbankan tytäryhtiölle ja yhtiölle nimettiin uusi johto.
- (23) Latvian valtio osti 8 päivänä kesäkuuta 2012 BAS:ltä viimeisen airBalticin osakkeen yhdellä Latvian latilla. Siitä päivästä lähtien BAS ei siis ole enää ollut airBalticin osakas ⁽³⁾.
- (24) Latvian viranomaiset ovat selittäneet airBalticin taloudellisesta tilanteesta, että yhtiön vaikeudet alkoivat vuonna 2008, kun maailmantalous ajautui taantumaan ja öljyn hinta nousi jyrkästi. Vuonna 2008 airBaltic teki tappiota 28 miljoonaa Latvian latia (39,64 miljoonaa euroa). Vuonna 2009 yhtiön tilanne kuitenkin kääntyi, ja se teki voittoa 14 miljoonaa Latvian latia (19,82 miljoonaa euroa) ⁽⁴⁾. Seuraavana vuonna 2010 airBaltic oli jälleen tappiollinen 34,2 miljoonan Latvian latin (48,42 miljoonan euron) verran. Latvian talousministeri totesi kesäkuussa 2011, että airBaltic teki vuoden 2011 viiden ensimmäisen kuukauden aikana tappiota 18 miljoonaa Latvian latia (25,48 miljoonaa euroa) ja yhtiö oli lähellä vararikkoa ⁽⁵⁾. AirBaltic haki 21 päivänä syyskuuta 2011 oikeudellista suojaa velkojiltaan ⁽⁶⁾. Vuoden 2011 tilintarkastustietojen mukaan yhtiö teki tappiota 83,5 miljoonaa Latvian latia (118,22 miljoonaa euroa).
- (25) Latvia julkaisi 27 päivänä elokuuta 2012 mahdollisille sijoittajille kutsun ilmoittaa kiinnostuksesta hankkia yhtä ääntä vaille 50 prosenttia airBalticin pääomasta (*), eikä muun luonteisiakaan kauppvoja ollut suljettu pois. Tärkeimmiksi perusteiksi sijoittajan valinnassa esitettiin kyky tukea airBalticin kehitystä, sijoittajan maine ja kokemus sekä rahoitusvarat. Menettely on tarkoitus saattaa päätökseen vuoden 2014 aikana.

4. TOIMENPITEIDEN KUVAUS

4.1 LOKAKUUN 3 PÄIVÄNÄ 2011 TEHTY SOPIMUS: ENSIMMÄINEN VALTIONLAINA JA BAS:N LAINA

- (26) Latvia myönsi 3 päivänä lokakuuta 2011 päivätyn sopimuksen perusteella (jäljempänä 'sopimus') airBalticille 16 miljoonan Latvian latin (22,65 miljoonan euron) lainan (jäljempänä 'ensimmäinen valtionlaina', **toimenpide 1**) yhdessä toisen, BAS:n myöntämän 14 miljoonan Latvian latin (19,82 miljoonan euron) lainan (jäljempänä 'BAS:n laina') kanssa. Lainojen ehdot olivat samanlaiset ja sidoksissa toisiinsa, ja koroksi asetettiin aluksi [11–13] prosenttia ⁽⁷⁾. Myöntäessään lainan airBalticille BAS kuitenkin luopui oikeudestaan saada BAS:n lainalle vakuus.
- (27) Sopimuksen mukaan valtio sitoutui myöntämään viimeistään 15 päivänä joulukuuta 2011 airBalticille määrittelemättömän suuruisen lisälainan suhteessa äänioikeuteensa ja samoilla ehdoilla kuin ensimmäisen valtionlainan. Molemmat valtionlainat oli tarkoitus muuttaa pääomaksi, jos tietyt ehdot – kuten se, että airBalticin hallitus hyväksyisi liiketoiminta-/rakenneuudistussuunnitelman – täyttyisivät.
- (28) Sopimuksen 7 kohdassa määriteltiin airBalticin pääoman kasvattamisen ehdot. Erityisesti sopimuksen 7.3 kohdassa todettiin, että "valtionlaina ja BAS:n laina [...] voidaan lisätä pääomaksi muutettavaan määrään". Sopimuksen 7.4 kohdan mukaan BAS sitoutui äänestämään lainan pääomaksi muuttamisen ja pääoman kasvattamisen puolesta. Jos BAS ei täyttäisi sitoumuksiaan, valtiolla olisi sopimuksen 7.4 kohdan nojalla oikeus ostaa BAS:ltä tämän osuus airBalticista yhdellä Latvian latilla ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Ks. <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=54423>. Lehtien mukaan BAS oli Latvijas Krājbankalle velkaa 14 miljoonaa Latvian latia (ks. esim. <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=53861>).

⁽²⁾ Latvian mukaan BAS:ää ei ollut asetettu konkurssiin elokuussa 2013 lukuisien velkojien yrityksistä huolimatta.

⁽³⁾ Lisäksi vaikuttaa siltä, että airBalticin suurimmat osakkaat – Latvian valtio ja BAS – olivat ainakin vuodesta 2010 lähtien olleet riidoissa: lehdissä on kerrottu useista oikeustoimista Latvian valtion ja BAS:n välillä (ks. esim. <http://atwonline.com/airline-finance-data/news/airbaltic-files-bankruptcy-0921>).

⁽⁴⁾ Ks. <http://centreforaviation.com/analysis/airbaltics-restructuring-plan-is-in-full-swing-but-competition-from-estonian-air-is-rising-74754>

⁽⁵⁾ Ks. <http://www.eurofound.europa.eu/emcc/erm/factsheets/18371/Air%20Baltic%20Corporation?Template=searchfactsheets&kSel=1> ja <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=42089>

⁽⁶⁾ Ks. https://www.airbaltic.com/en/bottom_menu/press-room/press_releases/2011/airbaltic-files-for-legal-protection-airbaltic-to-continue-operations

(*) Latvian liikenneministeri julkaisi 27 päivänä elokuuta 2012 Financial Times -lehden eurooppalaisessa ja brittiläisessä painoksessa ilmoituksen, jolla se pyysi ilmaisemaan sitomattomasti kiinnostuksesta osallistua airBalticin liikkeeseen laskemien osakkeiden myyntiin. Ks. http://prudentia.lv/upload_file/27082012-ABC%20ad%20EN.pdf.

⁽⁷⁾ Liikesalaisuus.

⁽⁸⁾ Latvian valtio ilmeisesti käytti tätä oikeutta 8 päivänä kesäkuuta 2012 (ks. edellä johdanto-osan 23 kappale).

- (29) Latvia myönsi ensimmäisen valtionlainan airBalticille 21 päivänä lokakuuta 2011 (ks. edellä johdanto-osan 3 kappale). BAS myönsi BAS:n lainan 1 päivänä marraskuuta 2011.
- (30) Kun Latvian omistusosuus airBalticissa oli kasvanut 99,8 prosenttiin (ks. edellä johdanto-osan 21 kappale), Latvian hallitus päätti 13 päivänä joulukuuta 2011 hyväksyä ensimmäisen valtionlainan koron laskun [11–13] prosentista [2–4] prosenttiin. Koska ensimmäinen valtionlaina ja BAS:n laina olivat sidoksissa toisiinsa (ks. edellä johdanto-osan 26 kappale), samaa koron laskua sovellettiin myös jälkimmäiseen.

4.2 JOULUKUUN 13 PÄIVÄNÄ 2011 MYÖNNETTY TOINEN VALTIONLAINA

- (31) Joulukuun 13 päivänä 2011, samaan aikaan kuin ensimmäisen valtionlainan korkoa laskettiin (ks. edellä johdanto-osan 30 kappale), Latvian hallitus päätti myöntää airBalticille 67 miljoonan Latvian latin (94,86 miljoonan euron) vaihtovelkakirjalainan [9–11] prosentin korolla kahdessa erässä (jäljempänä 'toinen valtionlaina', **toimenpide 2**) ⁽¹⁹⁾.
- (32) Toisen valtionlainan ensimmäinen erä, joka oli suuruudeltaan 41,6 miljoonaa Latvian latia (58,89 miljoonaa euroa), saatettiin välittömästi airBalticin saataville 14 päivänä joulukuuta 2011 tehdyllä sopimuksella. Toinen erä, 25,4 miljoonaa Latvian latia (35,96 miljoonaa euroa) saatettiin yhtiön saataville 14 päivänä joulukuuta 2012, eli sen jälkeen, kun komissio oli tehnyt menettelyn aloittamista koskevan päätöksen.

4.3 JOULUKUUN 22 PÄIVÄNÄ 2011 HYVÄKSYTTY AIRBALTICIN PÄÄOMAN KASVATTAMINEN

- (33) AirBalticin 22 päivänä joulukuuta 2011 pidetyssä yhtiökokouksessa Latvian valtio ja BAS – vaikka sillä oli tuolloin vain yksi yhtiön osake – päättivät kasvattaa yhtiön pääomaa 110 miljoonalla Latvian latilla (155,74 miljoonalla eurolla) (jäljempänä 'pääoman kasvattaminen', **toimenpide 3**). Tämä oli tarkoitus toteuttaa muuttamalla ensimmäinen valtionlaina, toisen valtionlainan ensimmäinen erä ja BAS:n laina pääomaksi sekä myöntämällä BAS:ltä käteisrahoitusta 37,7 miljoonaa Latvian latia (53,38 miljoonaa euroa).
- (34) Latvian valtio pani päätöksensä osallistua airBalticin pääoman kasvattamiseen täytäntöön 29 päivänä joulukuuta 2011 ja muutti ensimmäisen valtionlainan sekä toisen valtionlainan ensimmäisen erän pääomaksi.
- (35) Latvian liikenneministeriö pyysi 4 päivänä tammikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä, että BAS osallistuisi pääoman kasvattamiseen muuttamalla BAS:n lainan pääomaksi ja maksamalla käteisrahoituksen. Latvian viranomaisten pyynnöistä huolimatta BAS ei vaikuttanut aikovan noudattaa yhtiökokouksessa tehtyä sopimusta. BAS kiisti 6–26 päivänä tammikuuta 2012 päivätyissä kirjeissä valtion oikeuden hankkia Latvijas Krājbankalta BAS:n aiemmin omistamia airBalticin osakkeita (ks. edellä johdanto-osan) ja vaati, että valtio pidättäisi tekemästä päätöksistä airBalticin pääomatilanteen muuttamisesta. FCMC antoi 19 päivänä tammikuuta 2012 BAS:lle ja airBalticille virallisen kiellon sisällyttää BAS:n laina pääoman kasvattamiseen.
- (36) BAS ei ollut 30 päivään tammikuuta 2012 mennessä, eli pääoman kasvattamisen ensimmäisen merkintäajan päättyessä, muuttanut lainaansa pääomaksi eikä maksanut käteisrahoitusta.

4.4 BAS:N TEKEMÄ KANTELU JA SITÄ SEURANNEET TAPAHTUMAT

- (37) Komissiolle 9 päivänä tammikuuta 2012 tehty kantelu koski ensimmäistä ja toista valtionlainaa sekä pääoman kasvattamista. Lisäksi BAS valitti kahdesta muusta toimenpiteestä, joihin saattoi liittyä tukea airBalticille, eli siitä, että Latvian valtio oli ostanut huhtikuussa 2010 airBalticin nollakorkoisia joukkovelkakirjoja (**toimenpide 4**) ja siitä, että Latvijas Krājbanka oli maksanut airBalticille yhteensä 2,8 miljoonaa euroa 21 ja 22 päivänä marraskuuta 2011 (**toimenpide 5**).
- (38) Latvia selitti, että toimenpiteessä 4 airBalticin suurimmat osakkaat – Latvian valtio ja BAS – olivat ostaneet airBalticin nollakorkoisia joukkovelkakirjoja 30 miljoonalla Latvian latilla (42,47 miljoonalla eurolla). Latvian valtion osuutta ei ostanut suoraan liikenneministeriö – joka tosiasiallisesti omisti airBalticin osakkeet – vaan sen osti Latvian valtion sataprosenttisesti omistama radio- ja televisioyhtiö (jäljempänä 'LVRTC'). Latvia ja BAS ostivat omistusosuutensa mukaisessa suhteessa yhden Latvian latin nimellisarvosta kappaleelta joukkovelkakirjoja, joille

⁽¹⁹⁾ Toisin kuin menettelyn aloittamista koskevan päätöksen johdanto-osan 80 kappaleessa esitetään, komissio totesi muodollisen tutkintamenettelyn aikana, ettei BAS:illa ollut sopimuksen nojalla velvollisuutta myöntää vaihtovelkakirjalainaa samoilla ehdoilla kuin toinen valtionlaina oli myönnetty.

ei makseta mitään korkoa. Tällä tavalla Latvian valtio osti airBalticilta nollakorkoisia joukkovelkakirjoja noin 15,78 miljoonalla Latvian latilla (22,34 miljoonalla eurolla) ja BAS noin 14,22 miljoonalla Latvian latilla (20,13 miljoonalla eurolla). Joukkovelkakirjat on tarkoitettu muuttamaan pääomaksi 1 päivänä heinäkuuta 2015 siten, että yksi osake vastaa yhtä joukkovelkakirjaa.

- (39) Toimenpiteen 5 osalta Latvian viranomaiset selittivät, ettei airBalticille suoritettu 21 ja 22 päivänä marraskuuta 2011 kantelijan väittämiä maksuja. AirBaltic toimitti kuitenkin kolme maksumääräystä Latvijas Krājbankalle ennen FCMC:n 17 päivänä marraskuuta 2011 tekemää päätöstä rajoittaa yli 100 000 euron suuruisia pankkita-pahtumia ja pysäyttää Latvijas Krājbanka kaikki pankkitoiminta 21 päivänä marraskuuta 2011 (ks. edellä johdanto-osan 20 kappale). Latvijas Krājbanka pani määräykset täytäntöön useita päiviä myöhemmin. Erityisesti se suoritti 25 päivänä marraskuuta 2011 [...] miljoonan Yhdysvaltain dollarin suuruisen maksun IATA Clearing Houselle ja [...] miljoonan euron suuruisen maksun Riian kansainväliselle lentoasemalle sekä siirsi 30 päivänä marraskuuta 2011 [...] miljoonaa euroa airBalticin toiselle pankkitilille Swedbankissa.

4.4.1 Maaliskuussa 2012 hyväksytty liiketoiminnan uudistussuunnitelma

- (40) AirBaltic hyväksyi maaliskuussa 2012 liiketoiminnan uudistussuunnitelman nimeltä ”reShape”. Siihen sisältyi useita toimenpiteitä, mukaan lukien kustannustehokkaampien lentokoneiden ostaminen⁽²⁰⁾ ja tiettyjen reittien lakkauttaminen. Näiden toimenpiteiden ansiosta airBaltic pääsisi realistisen ja optimistisen skenaarion mukaan omilleen vuonna 2014. Pessimistisen skenaarion mukaan airBalticin tulos ennen korkoja ja veroja pysyisi kuitenkin negatiivisena ainakin vuoteen 2016 saakka.
- (41) Liiketoiminnan uudistussuunnitelmassa ennakoitaan, että yhtiölle jo myönnetyn 83 miljoonan Latvian latin (117,51 miljoonan euron)⁽²¹⁾ lisäksi realistisessa skenaariossa tarvittaisiin [...] vielä [45–55] miljoonaa Latvian latia ([64–78] miljoonaa euroa) lisärahoitusta. Määrä laskisi [5–15] miljoonaa Latvian latiiin ([7–21] miljoonaa euroon) optimistisessä skenaariossa mutta kasvaisi [135–145] miljoonaa Latvian latiiin ([192–206] miljoonaa euroon) pessimistisessä skenaariossa.

4.5 HEINÄKUUN 18 PÄIVÄNÄ 2012 TEHTY KANTELU

- (42) Latvian ja BAS:n lisäksi sopimuksen osapuolina oli lukuisia muitakin sijoittajia. Nämä sijoittajat sitoutuivat myöntämään airBalticille kaksi syndikoitua 35 miljoonan euron lainaa, joiden korko olisi aluksi [5–7] prosenttia. Latvijas Krājbanka ja liettualaisen Snoras-pankin oli tarkoitus myöntää syndikoitu laina 1. Syndikoidun lainan 2 myöntäjiksi oli lupautunut useita yrityksiä, mukaan lukien Taurus. Syndikoitujen lainojen avulla oli tarkoitus uudistaa useita saamisia, joita näillä yksityisillä sijoittajilla oli airBalticilta. Jos BAS ei täyttäisi sopimuksen mukaisia sitoumuksiaan, sijoittajien, joiden oli määrä myöntää airBalticille syndikoitu laina 2 – mukaan lukien BAS:n osakas Taurus – olisi sopimuksen 7.4 kohdan nojalla ”luovutettava valtiolle tai sen nimeämälle yhtiölle yhden Latvian latin korvausta vastaan kaikki saamiset, jotka perustuivat [...] jäljellä olevaan [syndikoituun] lainaan nro 2”.
- (43) Komissio vastaanotti 18 päivänä heinäkuuta 2012 vielä yhden kantelun (ks. edellä johdanto-osan 7 kappale), joka koski sijoittajille sopimuksen 7.4 kohdassa asetettua velvollisuutta luovuttaa valtiolle tai sen nimeämälle yhtiölle yhden Latvian latin korvausta vastaan kaikki saamiset, jotka perustuivat syndikoituun lainaan 2 (ks. edellä johdanto-osan 28 kappale). Kantelija väittää, että Latvian valtio oli 9 päivänä helmikuuta 2012 ja 12 päivänä kesäkuuta 2012 päivätyillä kirjeillä päättänyt luovuttaa airBalticille sitä koskevan 5 miljoonan euron saamisen, joka perustui syndikoituun lainaan 2 – Tauruksen myöntämä osuus 35 miljoonasta eurosta – vain yhden Latvian latin korvausta vastaan (**toimenpide 6**).

5. MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVA PÄÄTÖS

- (44) Komissio päätti 20 päivänä marraskuuta 2012 aloittaa muodollisen tutkintamenettelyn. Aloittamista koskevassa päätöksessä komissio esitti alustavana näkemyksensä, että airBalticia voitiin toimenpiteiden toteuttamisajankohtana pitää vaikeuksissa olevana yrityksenä. Lisäksi se totesi suhtautuvansa epäilevästi kuuteen arvioitavana olevaan toimenpiteeseen ja esitti alustavana päätelmänä, että ne olivat kaikki valtiontukea.

⁽²⁰⁾ AirBaltic teki 10 päivänä heinäkuuta 2012 Bombardierin kanssa aiesopimuksen 10 CS300-ilma-aluksen hankinnasta ja osto-oikeuksien saamisesta vielä 10 CS300-reittisuihkukoneeseen. CS300-liikennelentokoneen listahinnan perusteella sitovan tilauksen arvo olisi noin 764 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria (621,74 miljoonaa euroa), ja hankintojen arvo voisi nousta jopa 1,57 miljardiin Yhdysvaltain dollariin (1,28 miljardiin euroon), jos osto-oikeudet muutettaisiin sitoviksi tilauksiksi. Ks. <http://www.airbaltic.com/public/49780.html>. Vaihtokurssina on käytetty seuraavaa: 1 euro = 1,2288 Yhdysvaltain dollaria. Euroopan keskuspankin keskimääräiset vaihtokurssit vuonna 2012, julkaistu osoitteessa <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>

⁽²¹⁾ Ensimmäinen 16 miljoonan Latvian latin suuruinen valtionlaina ja toinen 67 miljoonan Latvian latin suuruinen valtionlaina (mukaan lukien 25,4 miljoonan Latvian latin suuruinen toinen erä, joka liiketoiminnan uudistussuunnitelman mukaisesti myönnettiin yhtiölle vuoden 2012 jälkimmäisellä vuosipuoliskolla).

- (45) Ensimmäiseksi komissio pani merkille, että valtio oli myöntänyt ensimmäisen valtionlainan (**toimenpiteen 1**) samaan aikaan kuin BAS oli myöntänyt oman lainansa, kumpikin omistussuutensa mukaisessa suhteessa ja samoilla ehdoilla, mikä voisi ensi näkemältä antaa ymmärtää, että lainat oikeuttivat samoihin etuihin ja vastuisiin (pari passu). Komissio totesi kuitenkin, ettei se voinut arvioida ensimmäistä valtionlainaa ja BAS:n lainaa sellaisinaan, vaan niitä oli arvioitava sopimuksen määräyksiä vasten. Komissio panikin merkille, ettei sopimuksesta seurannut, että BAS:n olisi pitänyt myöntää BAS:n lainan lisäksi airBalticille vaihtovelkakirjalaina toisen valtionlainan yhteydessä ja että valtion tekemät sitoumukset olivat erilaisia ja taloudellisesti merkittävämpiä kuin BAS:n sitoumukset. Komissio myös huomautti, että BAS oli tehnyt päätöksen sijoittaa airBalticiin siinä vaiheessa, kun viranomaiset olivat jo osoittaneet haluavansa tukea yhtiötä taloudellisesti.
- (46) Komissio piti kyseenalaisena sitä, että ensimmäisen valtionlainan korko ja joulukuussa 2011 toteutettu [5–15] prosenttiyksikön suuruinen koron lasku (ks. edellä johdanto-osan 30 kappale) olisivat olleet markkinakorkojen tasolla, kun otetaan huomioon airBalticin merkittävät vaikeudet noihin aikoihin.
- (47) Toisesta valtiontuesta (**toimenpide 2**) komissio toi ensimmäiseksi esiin, että se oli sisällytynyt sopimukseen, joskin määrittelemättömän suuruisena ja lukuisien ehtojen rajoissa. Komission mukaan toisen valtionlainan ei voitu katsoa oikeuttaneen samoihin etuihin ja vastuisiin (pari passu), sillä – toisin kuin Latvia väitti – sopimuksesta ei seurannut, että BAS:n olisi pitänyt myöntää airBalticille vaihtovelkakirjalaina. Lisäksi komissio korosti, että silloin kun Latvia päätti myöntää airBalticille toisen valtionlainan, asia ei vaikuttanut mitenkään BAS:ään sillä BAS:illä ei ollut mitään velvollisuutta myöntää muuta lainaa airBalticille.
- (48) Komissio epäili toisen valtionlainan korosta ([9–11] prosenttia), olisiko yksityinen sijoittaja myöntänyt yhtiölle lainaa vastaavalla korolla, kun otetaan huomioon airBalticin vaikeudet ja se, että lainan vakuutta oli käytetty myös ensimmäisen valtionlainan vakuutena.
- (49) Komissio toi 22 päivänä joulukuuta 2011 päätetyn pääoman kasvattamisen osalta (**toimenpide 3**) esiin, että kyseisen päätöksen tekemisen aikaan BAS oli menettänyt yhtä lukuun ottamatta kaikki osakkeensa airBalticissa (sillä valtio oli ostanut ne Latvijas Krājbankalta). Valtion omistusosuus yhtiössä oli näin kasvanut 99,8 prosenttiin (ks. edellä johdanto-osan 21 kappale). Lainan muuttaminen pääomaksi ei siis ollut BAS:ille taloudellisesti järkevää, sillä saadakseen aiemman omistussuutensa takaisin BAS:n olisi pitänyt paitsi muuntaa BAS:n laina pääomaksi myös myöntää käteisrahoitusta 37,7 miljoonaa Latvian latia (53,38 miljoonaa euroa), ja silti, yhtiön vaikeudet huomioon ottaen, olisi ollut epätodennäköistä, että osakepääoma tuottaisi lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä mitään voittoa. Lisäksi komissio suhtautui epäilevästi ajankohtaan, jolloin toimenpide 3 oli tosiasiallisesti toteutettu.
- (50) Komissio toi myös esiin, että BAS:lla ja valtiolla oli tietty aikaraja – oletetusti 30 päivä tammikuuta 2012, jolloin pääoman kasvattamisen ensimmäinen merkintäaika päättyi – pääomasijoituksen tekemiselle airBalticiin. Valtio teki pääomasijoituksensa kuitenkin jo 29 tai 30 päivänä joulukuuta 2011, mutta BAS puolestaan ei koskaan muuttanut omaa lainaansa pääomaksi tai myöntänyt käteisrahoitusta. Komission mukaan Latvian olisi pitänyt ennen lainojensa muuttamista pääomaksi odottaa, että se olisi saanut riittävän varmuuden siitä, että myös BAS tekisi niin. Näin ollen komissio katsoi, ettei toimenpide 3 vaikuttanut olevan markkinatalousperiaatteiden mukainen.
- (51) Huhtikuussa 2010 toteutetusta airBalticin nollakorkoisten joukkovelkakirjojen hankinnasta 30 miljoonalla Latvian latilla (42,47 miljoonalla eurolla) (**toimenpide 4**) komissio korosti, että tällaiset joukkovelkakirjat ovat ominaisuuksiensa puolesta verrattavissa pääomanlisäykseen. Kun otetaan huomioon, ettei hankinnalla tavoiteltu alun perinkään voittoa, sillä joukkovelkakirjoille ei maksettu lainkaan korkoa, ja että tuoton saaminen muuttamisen yhteydessä vaikutti epätodennäköiseltä yhtiön vaikeuksien, lentoliikennealan tilanteen ja yhtiön kannattavuuden palauttamissuunnitelman puuttumisen takia, komissio suhtautui epäilevästi toimenpiteen 4 soveltuvuuteen sisämarkkinoille. Lisäksi komissio ei voinut sulkea pois sen mahdollisuutta, että BAS olisi hankkinut joukkovelkakirjat, koska Latvia oli osoittanut suurta kiinnostusta airBalticia kohtaan ennen joukkovelkakirjojen liikkeeselaskua.
- (52) Komissio ei voinut varmuudella todeta, että Latvijas Krājbanka suorittamat 2,8 miljoonan euron suuruiset maksut (**toimenpide 5**) olivat – silloin kun ne tehtiin – riippumattomat valtiosta, sillä Latvijas Krājbanka oli valtion sataprosenttisesti omistama pankki. Tässä yhteydessä komissio huomautti, että Latvia ei ollut esittänyt mitään todisteita siitä, että airBaltic olisi toimittanut maksu- ja siirtomääräykset ennen kuin FCMC päätti 17 päivänä marraskuuta 2011 rajoittaa jokaisen asiakkaan osalta yli 100 000 euron suuruisia pankkitapahtumia.

- (53) Lopuksi siitä, että airBalticille oli luovutettu 5 miljoonan euron saamiset (**toimenpide 6**), komissio selitti menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään, että Latvia oli sopimuksen 7.4 kohdan nojalla päättänyt, että airBalticille luovutetaan syndikoituun lainaan 2 perustuvat 5 miljoonan euron saamiset – Tauruksen myöntämä osuus yhteensä 35 miljoonasta eurosta – vain yhden Latvian latin korvausta vastaan. Komissio korosti, että taloudellisesta näkökulmasta toimenpide muistutti pitkälti velkojen mitätöintiä, jolla Latvia vapautti airBalticin velvollisuudesta maksaa korkoja ja maksaa takaisin osa syndikoidusta lainasta 2 saamisen haltijalle. Komissio totesi lisäksi, ettei toimenpide 6 ollut markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen, sillä airBalticilla ei ollut sopimuksen nojalla oikeutta saada saamia yhden Latvian latin korvausta vastaan.
- (54) Jäljellä olevista syndikoituun lainaan 2 perustuvista 30 miljoonan Latvian latin (42,47 miljoonan euron) saamisista (ks. edellä johdanto-osan 42 kappale) komissio pani merkille, että edellä esitettyä perustelua voitaisiin soveltaa soveltuvin osin myös näihin saamisiin.
- (55) Komission alustavana päätelmänä oli näin ollen, että arvioitavina olevat kuusi toimenpidettä olivat laitonta valtiontukea, sillä ne oli myönnetty SEUT 108 artiklan 3 kohdassa vahvistettujen ilmoitus- ja keskeytysvelvoitteiden vastaisesti.
- (56) Komissio myös suhtautui epäilevästi arvioitavina olevien kuuden toimenpiteen **soveltavuuteen** sisämarkkinoille, erityisesti siksi, että Latvian viranomaiset eivät olleet esittäneet mitään perusteluja soveltavuudelle. Mahdollisista yhteismarkkinoille soveltumisen perusteista komissio katsoi alustavasti – airBalticin vaikeudet huomioon ottaen – että ainoat perusteet, joihin voitaisiin vedota, liittyivät SEUT 107 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettuun vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen tarkoitettuun tukeen valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annettujen yhteisön suuntaviivojen⁽²²⁾ (jäljempänä 'P&R-suuntaviivat') mukaisesti. Niiden tietojen perusteella, jotka sillä oli tuohon aikaan, komissio katsoi, että pelastamistuen edellytykset eivät vaikuttaneet täyttyvän eikä liiketoiminnan uudistussuunnitelma sisältänyt tarvittavia tietoja, jotta sitä olisi voinut pitää P&R-suuntaviivojen 3.2 kohdassa tarkoitettuna rakenneuudistussuunnitelmana.

6. HUOMAUTUKSET MENETTELYN ALOITTAMISTA KOSKEVASTA PÄÄTÖKSESTÄ

6.1 LATVIAN HUOMAUTUKSET

- (57) Komission tekemästä menettelyn aloittamista koskevasta päätöksestä esittämässään huomautuksissa Latvia tuo esiin, että **toimenpiteet 1, 2, 3 ja 6** olivat kytköksissä toisiinsa ja perustuivat sopimukseen, joten ne muodostivat pohjimmiltaan yhden ja saman rahoitustoimen, jota on arvioitava sitä tilannetta vasten, joka vallitsi, kun sopimus tehtiin 3 päivänä lokakuuta 2011. Tällä perusteella Latvia toteaa, että toimenpiteet ovat samanaikaisia ja markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisia, eivätkä ne siis ole valtiontukea.
- (58) Latvia väittää, että BAS oli sopimuksen alullepanija ja itse asiassa pyysi valtiota osallistumaan pääoman kasvattamiseen. Valtio suostui lopulta sijoitukseen sopimuksessa asetettujen tiukkojen ehtojen puitteissa. Yksi sopimuksen pääkohdista oli, että valtio ja BAS tekisivät noin 100 miljoonan Latvian latin (141,58 miljoonan euron) suuruisen pääomanlisäyksen kahdessa vaiheessa: (i) 30 miljoonaa Latvian latia (42,47 miljoonaa euroa) ensimmäisen valtionlainan ja BAS:n lainan muodossa, ja (ii) noin 70 miljoonaa Latvian latia (99,1 miljoonaa euroa), jotka valtio ja BAS myöntäisivät omistusosuutensa mukaisessa suhteessa. Näin ollen Latvian mukaan BAS:lla oli sopimuksen nojalla velvollisuus myöntää airBalticille lisää pääomaa sen omistusosuutta vastaava määrä. Latvia johtaa tämän päätelmän sopimuksen 7.2 kohdasta, jossa todetaan, että valtio myöntää airBalticille toisen lainan "*äänioikeuttaan vastaavassa suhteessa*", mikä Latvian mielestä tarkoitti, että myös BAS:n oli myönnettävä rahoitusta samassa suhteessa.
- (59) Latvia myös panee merkille, että sopimuksessa määrätään lukuisia varotoimenpiteitä, joilla turvataan valtion taloudelliset edut siltä varalta, että BAS ei täyttäisi velvollisuuksiaan: (i) valtiolla on oikeus ostaa osakkeet BAS:ltä yhden Latvian latin korvausta vastaan, (ii) syndikoidun lainan 2 myöntäneillä yksityisillä sijoittajilla on velvollisuus luovuttaa saamisensa airBalticilta valtiolle tietyissä olosuhteissa, ja (iii) sijoittajilla on velvollisuus hyvittää airBalticille tietyt taseen ulkopuoliset vastuut, joiden määrä on yhteensä noin [...] miljoonaa euroa⁽²³⁾. Latvian mielestä se, että BAS ja sijoittajat hyväksyivät nämä varotoimenpiteet, todistaa, että ne uskoivat BAS:n täyttävän velvollisuutensa. Näistä syistä Latvia katsoo, että toimenpiteet 1, 2 ja 3 olivat samanaikaisia ja markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisia. Latvia väittää lisäksi, että koska toimenpide 6 oli seurausta varotoimenpiteistä, sekään ei ollut valtiontukea.

⁽²²⁾ EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2.

⁽²³⁾ Määrä [...] miljoonaa euroa on Latvian esittämä, mutta se ei pohjaudu sopimukseen.

- (60) Latvia lisää vielä **toimenpiteen 1** osalta, että korko oli markkinataloussijoittajaperiaatteen ja viitekorkotiedonannon ⁽²⁴⁾ mukainen ja että koron laskeminen [11–13] prosentista [2–4] prosenttiin oli valtiolle taloudellisesti järkevää airBalticin (josta se omisti tuolloin 99,8 prosenttia) rahoituskustannusten laskemiseksi. **Toimenpiteestä 2** Latvia katsoo, että korko oli markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen.
- (61) **Toimenpiteen 3** osalta Latvian viranomaiset väittävät, että ensimmäisen valtionlainan sekä toisen valtionlainan ensimmäisen erän muuttaminen pääomaksi perustui BAS:n 22 päivänä joulukuuta 2011 pidetyssä airBalticin yhtiökokouksessa tekemään päätökseen muuttaa BAS:n laina ja myöntää käteisrahoitusta 37,7 miljoonaa Latvian latia (53,38 miljoonaa euroa). Latvian viranomaiset toistavat, että toimenpiteitä 1, 2 ja 3 ei pitäisi arvioida erikseen vaan osana laajempaa rahoitustoimea, johon ne erottamattomasti kuuluvat. Koska BAS ja valtio sopivat rahoitustoimesta samanaikaisesti, se ei Latvian mukaan ollut valtiontukea. Latvia väittää vielä, että sillä, että BAS ei täyttänyt sitoumuksiaan määräaikaan mennessä (eli 30 päivään tammikuuta 2012 mennessä), ei ole merkitystä eikä valtiolla ollut muuta vaihtoehtoa kuin muuttaa ensimmäinen valtionlaina ja toisen valtionlainan ensimmäinen erä pääomaksi – minkä se teki 29 päivänä joulukuuta 2011. Latvia myös selittää, että valtio pyrki kaikin käytössään ollein keinoin saamaan BAS:n täyttämään sitoumuksensa.
- (62) Mitä tulee **toimenpiteeseen 6**, Latvia lisää, että saamista luovuttaminen airBalticille oli seurausta sopimuksen 7.4 kohdassa määrätyistä toimenpiteistä. Latvian mukaan tämä osoittaa, että sopimus on kokonaisuudessaan tasapuolinen, sillä saamista luovuttaminen airBalticille takaa, että yksityiset sijoittajat myöntävät airBalticille rahoitusta tasasuhteisesti.
- (63) Latvia katsoo **toimenpiteestä 4**, että koska valtio ja BAS laskivat samanaikaisesti liikkeeseen nollakorkoisia joukkovelkakirjoja samoilla ehtoilla, toimenpide ei ollut valtiontukea. Latvia myös selittää, että päätös laskea liikkeeseen joukkovelkakirjoja tehtiin BAS:n aloitteesta. Mitä tulee siihen, etteivät nämä joukkovelkakirjat tuottaneet mitään voittoa, komission pitäisi Latvian mielestä ottaa huomioon niin kutsuttu omistajavaikutus ja se, että valtiolla oli airBalticin osakkaana erilaiset kannustimet kuin ulkopuolisella sijoittajalla.
- (64) Lopuksi Latvia esittää, ettei **toimenpiteeseen 5** liittynyt valtion varoja ja joka tapauksessa FCMC:n toimia ei voi lukea valtion syyksi.
- (65) Latvia ei alun perin esittänyt mitään toimenpiteiden sisämarkkinoille soveltuvuuteen liittyviä perusteita tukemaan näkemystä siitä, ettei toimenpiteissä ollut kyse valtiontuesta. Muodollisen tutkintamenettelyn aikana Latvia kuitenkin esitti tällaisia perusteita ja toi esiin, että jos jotain valtiontukea oli myönnetty, se oli P&R-suuntaviivojen nojalla sisämarkkinoille soveltuvaa rakenneuudistustukea.
- (66) Tältä pohjalta Latvia toimitti joulukuussa 2013 rakenneuudistussuunnitelman, jonka mukaan airBalticin rakenneuudistus alkoi huhtikuussa 2011, kun suunnitelman ensimmäinen versio toimitettiin yhtiön johdolle. Asiakirjassa yksilöitiin joitakin airBalticin heikkouksia ja todettiin, että yhtiö tarvitsi [175–185] miljoonaa euroa pääomaa. Suunnitelman ensimmäisen version pohjalta laadittiin maaliskuussa 2012 liiketoiminnan uudistus-suunnitelma, joka oli Latvian mukaan ensimmäinen askel kohti joulukuussa 2013 toimitettua rakenneuudistus-suunnitelmaa.
- (67) Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetään, että rakenneuudistuskausi kestäisi viisi vuotta huhtikuusta 2011 huhtikuuhun 2016 ja että sen kokonaiskustannukset olisivat [150–170] miljoonaa Latvian latia ([214–242] miljoonaa euroa). Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetään kolmenlaisia rakenneuudistustoimenpiteitä: (i) olemassa olevien liiketoimintojen tulojen ja menojen optimointi; (ii) reittiverkoston uudelleen määrittely ja sen seurauksena lentojen kohteiden, tiheyden ja aikataulujen tarkistaminen; ja (iii) reittiverkoston ja kaluston optimointi. Rakenneuudistussuunnitelma sisältää yhteensä 26 tuloihin ja menoihin kohdistuvaa aloitetta sekä lisäksi aloitteita reittiverkoston uudelleen määrittelyn ja kaluston uudistamisen alalla. AirBalticin elinkelpoisuuden osalta suunnitelmassa ennakoidaan, että esitettyjen aloitteiden myötä yhtiö palaa kannattavaksi vuonna 2014 ja pysyy sen jälkeen kannattavana siten, että sen tulos ennen korkoja ja veroja (EBIT) on [1–3] miljoonaa Latvian latia ([1,4–4,2] miljoonaa euroa) vuonna 2014 ja [9–12] miljoonaa Latvian latia ([12,8–17] miljoonaa euroa) vuonna 2016. Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetään myös tarkistetut talousennusteet realistisen, pessimistisen ja optimistisen skenaarion pohjalta. Skenaarioille on tehty herkkyysanalyysi riskien ja niiden mahdollisten vaikutusten arvioimiseksi.

⁽²⁴⁾ Komission tiedonanto viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta (EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6).

- (68) Suunnitelma sisältää myös vastasuoritteita: (i) kaluston vähentäminen 27 prosentin verran; (ii) luopuminen 14 voitollisesta reitistä; ja (iii) luopuminen [...] lähtö- ja saapumisajasta koordinoituilla lentoasemilla. Vuosina 2011–2016 airBaltic supistaa kapasiteettiaan [17–20] prosenttia tarjottuina istuinkilometreinä ⁽²⁵⁾ ([7–10] prosenttia, jos tarkastellaan vain voitollisia reittejä). Latvian mukaan tämänsuuruinen kapasiteetin supistus noudattaa aiempia tapauksia. Lisäksi rakenneuudistussuunnitelmaan kuuluu luopuminen [...] lähtö- ja saapumisajasta useiden reittien lakkauttamisen seurauksena.
- (69) Rakenneuudistussuunnitelmassa arvioidaan rakenneuudistuksen kustannukseksi [150–170] miljoonaa Latvian latia ([214–242] miljoonaa euroa), joka käytetään muun muassa kolmansien osapuolien myöntämien lainojen takaisinmaksuun, tiettyjen ilma-alusten asteittaisesta käytöstäpoistosta ja luovutuksesta aiheutuvien tappioiden korvaamiseen, irtisanomiskorvauksiin sekä uusien ilma-alusten ostoon.
- (70) AirBalticin omaksi osuudeksi rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista ehdotetaan [100–110] miljoonaa Latvian latia ([141–155] miljoonaa euroa), joka vastaa [60–70] prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista. Rakenneuudistussuunnitelman mukaan oma rahoitusosuus koostuisi useista yksityisten osapuolien pääomanlisäyksistä (mukaan lukien likviditeettisopimus ja ennakkomaksut), yksityisistä lainoista, uusien ilma-alusten vuokrasopimuksesta ja kahden pankin velkojen osittaisesta poistosta.

6.2 ASIANOMAISTEN OSAPUOLIEN HUOMAUTUKSET

- (71) Komissio vastaanotti muodollisen tutkintamenettelyn aikana huomautuksia Ryanairilta ja airBalticilta sekä kolmelta yksityishenkilöltä, jotka edustivat airBalticin velkojia.
- (72) Ryanair yhtyy komission alustavaan päätelmään, jonka mukaan arvioitavat toimenpiteet eivät ole markkinatalous-sijoittajaperiaatteen mukaisia eivätkä sovellu sisämarkkinoille. Ryanairin mukaan menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitetty komission arvio markkinatalous-sijoittajaperiaatteesta oli kuitenkin puutteellinen, sillä komission olisi pitänyt tarkastella, olisiko yksityinen sijoittaja ennemmin realisoinut airBalticin heti alkuun kuin antanut sille lisää pääomaa ⁽²⁶⁾. Ryanairin mukaan komission olisi myös pitänyt arvioida menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä, olisiko airBalticin realisointi valtiolle kannattavampaa kuin lisävarojen myöntäminen. Ryanair myöntää, ettei sillä ole riittävästi tietoja, jotta se voisi ottaa kantaa liiketoiminnan uudistussuunnitelmaan, mutta se suhtautuu epäilevästi siihen, että airBaltic palaisi kannattavaksi, ja katsoo, että yhtiö olisi pitänyt realisoida.
- (73) Ryanair myös väittää, että kaikenlainen tuki airBalticille haittaa sen markkina-asemaa, sillä Ryanair liikennöi 13:a reittiä Riiasta ja niistä yli puolella se on suorassa kilpailussa airBalticin kanssa.
- (74) AirBaltic korostaa huomautuksissaan, että yhtiön vaikeudet johtuivat aiemman johdon toimista ja Bertolt Flickin ennen lokakuuta 2011 tekemistä epäonnistuneista päätöksistä, joissa – airBalticin mukaan – keskityttiin kaupalliseen strategiaan, joka pohjautui yksinomaan kasvuun eikä lainkaan kannattavuuteen. AirBaltic selittää vielä, että yhtiön aiempi johto oli tehnyt lukuisia epäedullisia sopimuksia ja liiketoiminnan kannalta kestävämpiä toimia sen lisäksi, että se oli luonut hämärän yhtiö- ja organisaatorakenteen.
- (75) AirBaltic väittää, että Latvia toimi järkevän yksityissijoittajan tavoin, kun se päätti osallistua sopimukseen ja panna sen täytäntöön. AirBaltic panee merkille, että Latvia teki sijoituksensa samaan aikaan kuin BAS ja vaati merkittäviä uhrauksia BAS:ltä ja muilta yksityisiltä sijoittajilta. Lisäksi sopimus sisälsi riittävästi varotoimenpiteitä sen varmistamiseksi, että Latvian edut olivat täysin suojatut BAS:ltä. AirBalticin mukaan Latvian oli järkevämpää turvautua näihin varotoimenpiteisiin kuin rikkoo sijoitussitoumuksiaan ja siten ajaa yhtiö vararikoon, tuhota osakkaiden omaisuuden arvo ja altistaa yksityisten sijoittajien vahingonkorvausvaatimuksille. Edellä esitetyn perusteella airBaltic toteaa, ettei Latvian päätös tehdä sopimus sisällä mitään valtiontuen piiriteitä.
- (76) AirBaltic katsoo, että nollakorkoisten joukkovelkakirjojen ostaminen airBalticilta huhtikuussa 2010 (toimenpide 4) oli valtiolle taloudellisesti perusteltua ja valtion ja BAS:n samanaikainen sijoitus, eikä sitä voida näin ollen pitää valtiontukena. Latvijas Krājbankan airBalticille 21 ja 22 päivänä marraskuuta 2011 suorittamat

⁽²⁵⁾ Tarjotuilla istuinkilometreillä tarkoitetaan lennoilla olevien istumapaikkojen määrää kerrottuna lennettyjen kilometrien määrällä. Tarjotut istuinkilometrit ovat tärkein lentoyhtiön kapasiteetin mittari, jota käytetään lentokuljetusalalla ja jota komissio on itsekin käyttänyt aiemmissa lentoliikennealan rakenneuudistustapauksissa.

⁽²⁶⁾ Ryanair viittasi asiaan C-405/11 P, Buczek Automotive, ei vielä julkaistu oikeustapauskoelmassa, 55–57 kohta.

yhteensä 2,8 miljoonan euron maksut (toimenpide 5) olivat airBalticin mukaan airBalticin liiketoimintaan liittyviä päätöksiä ja ne tehtiin yksityisin varoin, joten niihin ei liittynyt valtion varoja.

- (77) Lopuksi airBaltic korostaa airBalticin merkitystä Latvian yhteyksien ylläpitämisessä muihin EU-maihin ja esittää tietoja siitä, miten yhtiön uusi johto on pannut liiketoiminnan uudistussuunnitelmaa täytäntöön.
- (78) Kolmen yksityishenkilön airBalticin velkojien puolesta esittämät huomautukset ovat rakenteeltaan samankaltaisia. Velkojat valittavat yleisesti ottaen menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitetyistä toimenpiteistä, erityisesti toimenpiteestä 6. Lisäksi he viittasivat joihinkin airBalticin maksamattomiin velkoihin, jotka ilmeisesti perustuivat sopimukseen ja joiden väitettiin aiheuttaneen joidenkin velkojien maksukyvyttömyyden.

6.3 LATVIAN VASTAUKSET ASIANOMAISTEN KOLMANSIEN OSAPUOLIEN HUOMAUTUKSIIN

- (79) Kolmansien osapuolien huomautuksiin antamissaan vastauksissa Latvia yhtyi airBalticin näkemyksiin siitä, että arvioidut toimenpiteet eivät olleet valtiontukea.
- (80) Latvia tuo esiin Ryanairin huomautusten yhteydessä, että Ryanairin mainitsemaa oikeuskäytäntöä – jonka mukaan valtion olisi pitänyt realisoida airBaltic eikä antaa sille varoja – ei voida soveltaa, koska valtio ei ollut tuolloin airBalticin merkittävä velkoja vaan ainoastaan sen osakas. Latvian mielestä yksityisen sijoittajan testin avulla ei voida arvioida valtion sijoituspäätösten perusteltavuutta tässä asiassa. Lisäksi Latvia väittää, että kun se päätti tehdä sopimuksen, se teki valinnan kärsiä tappioita lyhyellä aikavälillä kannattavuuden palauttamiseksi pitkällä aikavälillä, ja sijoituspäätökset tehtiin BAS:n aloitteesta. Latvia tuo vielä esiin, että airBalticin tappiot olivat vähentyneet, ja se hylkää Ryanairin väitteet perusteettomina.
- (81) Lopuksi Latvia katsoo, että yksityishenkilöiden airBalticin velkojien puolesta esittämät huomautukset eivät liity menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä arviointeihin toimenpiteisiin ja niillä vaikuttaa olevan lähinnä tarkoitus parantaa velkojien asemaa kauppaoikeudellisten riitojen käsittelyssä.

7. TOIMENPITEIDEN ARVIOINTI

- (82) Tässä päätöksessä tarkastellaan aluksi, onko airBaltic P&R-suuntaviivoissa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys (jäljempänä 7.1 kohta). Sen jälkeen siinä analysoidaan, ovatko tutkittavina olevat toimenpiteet airBalticille myönnettyä valtiontukea SEUT 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla (jäljempänä 7.2 kohta) ja onko tällainen tuki lainmukaista (jäljempänä 7.3 kohta) ja sisämarkkinoille soveltuvaa (jäljempänä 7.4 kohta).

7.1 AIRBALTICIN VAIKEUDET

- (83) Kuten menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä jo todettiin, Latvian viranomaiset itse selittävät, että airBalticin vaikeudet alkoivat vuonna 2008, kun maailmantalous ajautui taantumaan ja öljyn hinta nousi jyrkästi. Vuonna 2008 airBaltic teki tappiota 28 miljoonaa Latvian latia (39,64 miljoonaa euroa). Vuonna 2009 yhtiö kuitenkin teki voittoa 6 miljoonaa Latvian latia (8,49 miljoonaa euroa). AirBaltic teki kuitenkin taas vuonna 2010 tappiota 34,2 miljoonaa Latvian latia (48,42 miljoonaa euroa), ja tappiot kasvoivat 84,7 miljoonaan Latvian latiin (119,2 miljoonaa euroon) vuonna 2011. Komissio palauttaa mieliin, että Latvian talousministeri ilmoitti kesäkuussa 2011 airBalticin olevan lähellä vararikkoa⁽²⁷⁾, ja lehdissä kerrottiin yhtiön hakeneen 21 päivänä syyskuuta 2011 oikeudellista suojaa velkojiltaan⁽²⁸⁾.
- (84) AirBalticin tilinpäätösasiakirjojen mukaan yhtiön oma pääoma oli negatiivinen vuosina 2009–2012 ja lisäksi aina enemmän joka vuosi. Vuonna 2009 airBalticin negatiivinen oma pääoma oli tosiaan 19,2 miljoonaa Latvian latia (27,18 miljoonaa euroa), vuonna 2010 se oli kasvanut 23,3 miljoonaan Latvian latiin (32,99 miljoonaa euroon), vuonna 2011 105,6 miljoonaan Latvian latiin (149,51 miljoonaa euroon) ja vuonna 2012 125,1 miljoonaan Latvian latiin (177,12 miljoonaa euroon).

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

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

Taulukko

AirBalticin tärkeimmät talouden tunnusluvut vuodesta 2007 kesäkuuhun 2011 (tuhatta Latvian latia)

	2009	2010	2011	2012
Nettotulos	6 004	(34 207)	(84 761)	(19 117)
Toimintakustannukset	(207 312)	(266 930)	(306 183)	(248 168)
Rahoituskustannukset	(2 592)	(3 877)	(17 446)	(4 582)
Oma pääoma	(19 282)	(23 359)	(105 620)	(125 145)

- (85) P&R-suuntaviivojen 10 kohdan c alakohdan mukaan yrityksen katsotaan olevan vaikeuksissa, jos se "täyttää kansallisessa lainsäädännössä vahvistetut edellytykset yhtiön asettamiselle yleistäytöntöönpanomenettelyyn maksukyvyttömyyden vuoksi". Tämä vaikuttaa olleen airBalticin tilanne ainakin alkaen 21 päivästä syyskuuta 2011 – ellei aiemminkin –, jolloin se haki oikeudellista suojaa velkojiltaan. Komissio panee kuitenkin merkille, että tuomioistuin ilmeisesti eväsi oikeudellisen suojan muutamaa päivää myöhemmin Latvian ja BAS:n sopimukseen johtaneiden neuvottelujen vuoksi. Tästä huolimatta komissio katsoo, että airBaltic vaikuttaa joka tapauksessa olleen P&R-suuntaviivojen 11 kohdassa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys.
- (86) Kyseisen kohdan mukaan yrityksen voidaan katsoa olevan vaikeuksissa "jos vaikeuksissa olevan yrityksen tavanomaiset merkit, kuten kasvavat tappiot, liikevaihdon supistuminen, varastojen kasvu, ylikapasiteetti, tulorahoituksen pienentyminen, lisääntyvä velkaantuminen, korkokustannusten nousu ja nettoarvon heikentyminen tai sen katoaminen, ovat nähtävissä". Edellä olevasta taulukosta 1 käy selkeästi ilmi, että airBaltic on tehnyt tappiota vuodesta 2008 lähtien (lukuun ottamatta vuotta 2009). Vaikuttaa siltä, että airBaltic onnistui tekemään voittoa vuonna 2009 yksinomaan polttoainehintojen voimakkaan laskun ansiosta. Näin ollen, kuten aloittamista koskevassa päätöksessä todettiin, kannattavuuden palautuminen vuonna 2009 vaikuttaa olleen ainutkertainen tapahtuma, joka johtui poikkeuksellisista olosuhteista, eikä rakenteellinen suuntaus. Yhtiön velka ja rahoituskustannukset kasvoivat merkittävästi vuodesta 2008 vuoteen 2009 mutta vielä enemmän vuodesta 2009 vuoteen 2010, jolloin rahoituskustannukset kasvoivat 3,8 miljoonasta Latvian latista (5,38 miljoonasta eurosta) 17,4 miljoonaan Latvian latiiin (24,64 miljoonaa euroon) ⁽²⁹⁾. Myös airBalticin rahoituskustannuksiin liittyvät vaihtuvat kustannukset kasvoivat vuosittain [5–10] prosenttia, eli nopeammin kuin tuloihin liittyvät vaihtuvat kustannukset, jotka kasvoivat vuosittain [2–7] prosenttia. Lopuksi komissio toistaa menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esittämänsä päätelmän, että airBalticin tappiot olivat niin suuret, että vuonna 2010 sen negatiivinen oma pääoma oli noin 23,3 miljoonaa Latvian latia (32,99 miljoonaa euroa) ja määrä kasvoi vielä noin 105,6 miljoonaan Latvian latiiin (149,51 miljoonaa euroon) vuonna 2011 aiheutuneiden tappioiden myötä. Kun otetaan huomioon kaikki edellä esitetyt seikat, P&R-suuntaviivojen 11 kohdassa määritellyt edellytykset vaikuttavat täyttyvän.
- (87) Komission päätelmänä on näin ollen, että airBaltic oli P&R-suuntaviivoissa tarkoitettu vaikeuksissa oleva yritys ainakin vuodesta 2011 lähtien.

7.2 VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

- (88) SEUT 107 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (89) Voidakseen todeta valtiontuen olemassaolon komission on arvioitava, täyttyvätkö kaikki SEUT 107 artiklan 1 kohdassa määritellyt kumulatiiviset edellytykset (ts. valtion varojen siirto, valikoiva etu, mahdollinen kilpailun vääristyminen ja vaikutus EU:n sisäiseen kauppaan) jokaisen arvioitavana olevan kuuden toimenpiteen kohdalla.

⁽²⁹⁾ Lähde: airBalticin vuosikertomus 2011.

7.2.1 Toimenpiteet 1, 2, 3 ja 6 yhtenä toimena

- (90) Latvia väittää, että toimenpidettä 1 on arvioitava yhdessä toimenpiteiden 2, 3 ja 6 kanssa, koska ne hyväksyttiin samana päivänä, eli 3 päivänä lokakuuta 2011, aikana, jolloin Latvia ja BAS olivat molemmat airBalticin suurosakkaita.
- (91) Komissio on samaa mieltä Latvian viranomaisten kanssa siitä, että ensimmäistä valtionlainaa (toimenpidettä 1) ja BAS:n lainaa ei voida arvioida erikseen, vaan niitä on tarkasteltava osana molempien lainojen myöntämisestä tehdyn sopimuksen kokonaistilannetta. Komissio ei kuitenkaan hyväksy Latvian väitettä siitä, että muutkin toimenpiteet pitäisi arvioida yhdessä yhtenä toimena.
- (92) Komissio katsoo, että BAS ja Latvian valtio sitoutuivat 3 päivänä lokakuuta 2011, kun sopimus tehtiin, täydellä varmuudella myöntämään ensimmäisen valtionlainan (toimenpide 1) ja BAS:n lainan. Nämä toimenpiteet voidaan siis katsoa toteutetuiksi kyseisenä päivänä. Toisen valtionlainan (toimenpide 2) ja pääoman kasvattamisen (toimenpide 3) täsmällisiä määriä ei kuitenkaan voida varmuudella johtaa sopimuksen tiedoista. Erityisesti toimenpiteen 2 osalta sopimuksessa ainoastaan todetaan, että Latvia myöntää lainan suhteessa omistussuhteensa, mutta lainan suuruutta ei määritellä. Tässä yhteydessä komissio tuo esiin, että sopimuksen 7.1 kohdassa todetaan, että suunniteltu pääoman kasvattaminen (muuttamalla ensimmäinen ja toinen valtionlaina ja BAS:n laina pääomaksi ja myöntämällä BAS:lta käteisrahoitusta) olisi enintään 100 miljoonaa Latvian latia (141,58 miljoonaa euroa). On kuitenkin syytä tuoda esiin vielä seuraavat seikat. Ensinnäkin sopimuksessa määriteltiin ainoastaan ensimmäisen valtionlainan ja BAS:n lainan määrät, joista ensin mainittu oli 16 miljoonaa Latvian latia ja jälkimmäinen 14 miljoonaa Latvian latia. Esitetty 100 miljoonan Latvian latin luku oli pelkkä ennuste, arvio siitä, mitä saatettaisiin tarvita tai pyytää pääoman kasvattamiseksi ennen vuoden loppua; määrää, jolla pääomaa kasvatettaisiin, ei esitetty selkeästi sopimuksessa. Joulukuussa 2011 hyväksytty määrä, jolla pääomaa kasvatettaisiin, olikin tosiasiaa 110 miljoonaa Latvian latia (ks. edellä johdanto-osan 33 kappale), eli enemmän kuin sopimuksessa oli ennakoitu. Komissio katsoo, että toimenpiteiden 2 ja 3 määriä ei määritelty eikä vahvistettu 3 päivänä lokakuuta 2011.
- (93) Samaten komissio toteaa toimenpiteestä 6, että silloin kun valtio teki sopimuksen 3 päivänä lokakuuta 2011, se ei tiennyt, joutuisiko se vetoamaan sopimuksen 7.4 artiklaan ja pyytämään yksityisten sijoittajien saamisten luovuttamista itselleen. Lisäksi valtiolla ei ollut velvollisuutta luovuttaa airBalticille saamia, jotka perustuivat syndikoiduun lainaan 2. Yksityisten sijoittajien saamisten luovuttaminen valtiolle oli pelkkä mahdollisuus, joka edellytti, että BAS jättäisi täyttämättä sille sopimuksen nojalla kuuluvat velvoitteet, mitä ei tiedetty eikä ollut syytä epäillä 3 päivänä lokakuuta 2011. Tästä syystä ei voida katsoa, että toimenpide 6 olisi myönnetty silloin, kun sopimus allekirjoitettiin, eikä samoilla ehdoilla kuin valtionlaina ja BAS:n laina myönnettiin.
- (94) Lisäksi Latvia väittää, että useimmat yksityisten sijoittajien saamiset, jotka oli tarkoitus uudistaa kahdella syndikoidulla lainalla, olivat vakuudettomia, ja jos valtio olisi antanut yhtiön mennä vararikoon, yksityiset sijoittajat olisivat vaatineet valtiolta korvauksia, mikä olisi tullut valtiolle kalliimmaksi kuin muiden toimenpiteiden myöntäminen airBalticille.
- (95) Komission mielestä väite, että yksityiset sijoittajat olisivat vaatineet valtiolta korvauksia, on pelkkä oletus, jonka tueksi ei ole esitetty mitään todisteita. Lisäksi mikään ei osoita, että Latvia olisi tosiasiaa ottanut näitä seikkoja huomioon silloin, kun se myönsi tukea airBalticille.
- (96) Edellä esitetyn perusteella komission päätelmänä on, ettei Latvian viranomaisten väite toimenpiteiden samanaikaisuudesta ole pätevä. Tästä syystä komissio toteaa, ettei toimenpiteiden 1, 2, 3 ja 6 voida katsoa muodostavan yhtä toimea, josta olisi päätetty 3 päivänä lokakuuta 2011, ja komissio arvioi ne erikseen.

7.2.2 Ensimmäinen valtionlaina (toimenpide 1)

- (97) Komissio panee merkille, että Latvia myönsi ensimmäisen valtionlainan suoraan valtiokonttorin kautta liikenneministeriön pyynnöstä. Tämä todetaan sopimuksessa yksiselitteisesti. Siksi on selvää, että toimenpide 1 on myönnetty valtion varoista ja se voidaan katsoa valtion syyksi. Latvia ei kiistä tätä.

- (98) Arvioidessaan, liittyikö toimenpiteeseen 1 perusteeton valikoiva etu airBalticin hyväksi, komissio tuo ensin esiin, että ensimmäinen valtionlaina ja BAS:n laina hyväksyttiin 3 päivänä lokakuuta 2011 eli sopimuksen allekirjoituspäivänä. Tuohon aikaan Latvia ja BAS olivat yhtiön pääosakkaat ja ne myönsivät lainat suhteessa omistussosuuksiinsa (Latvia 52,6 prosenttia ja BAS 47,2 prosenttia) samanlaisilla ja toisiinsa sidotuilla ehdoilla.
- (99) Kuten edellä johdanto-osan 45 kappaleessa todettiin, komissio toi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esiin, että BAS:n päätökseen sijoittaa airBalticiin oli saattanut vaikuttaa viranomaisten halu tukea yhtiötä taloudellisesti. Komissio kuitenkin huomauttaa, että vaikka Latvian hallitus oli ilmaissut kiinnostuksensa airBalticin säilyttämiseen kansallisena lentoyhtiönä⁽³⁰⁾. Latvian valtion tuesta vielä neuvoteltiin, sen määrää ei ollut vielä päätetty ja sille oli asetettu ehtoja. Näin ollen komissio ei voi sulkea pois mahdollisuutta, että ensimmäinen valtionlaina ja BAS:n laina olisi myönnetty samanaikaisesti, jolloin kyse ei olisi valtiontuesta. Unionin yleinen tuomioistuin on selventänyt, että ”pelkästään samanaikaisuuden perusteella ei siis voida edes siinä tapauksessa, että kyse on huomattavista yksityisistä investoinneista, päätellä, ettei kyse ole [SEUT 107 artiklan 1 kohdassa] tarkoitettusta tuesta, ottamatta huomioon muita merkityksellisiä tosiseikkoja tai oikeudellisia seikkoja”⁽³¹⁾.
- (100) Komissio on näin ollen arvioinut myös, voidaanko ensimmäiselle valtionlainalle (ja BAS:n lainalle) sovitun [11–13] prosentin koron katsoa olleen markkinakorkojen tasolla.
- (101) Muodollisen tutkintamenettelyn aikana Latvia toimitti näyttöä vakuuksien (tavaramerkkien ja saatavien) arvosta, jonka riippumaton tilintarkastaja [...] arvioi kesällä 2011 käynnistetyn yhtiön tilintarkastuksen yhteydessä. Koska saatavat olivat (30 päivästä syyskuuta 2011 lähtien) osa merkityksellisiä taloustietoja, [...] arvioi myös ne. Tavaramerkkien arvo taas perustui hintaan, jolla airBaltic oli ostanut tavaramerkit takaisin BAS:ltä. Latvia sovelsi vakuuksien realisointiarvon määrittelyssä Latvian valtiokonttorin sisäisen vakuuksien arvonmääritysmenetelmän mukaista [...] prosentin diskonttokorkoa, jota komissio piti asianmukaisena vakuuksien luonteeseen nähden. Tällä perusteella vakuuksien realisointiarvo oli [15–25] miljoonaa Latvian latia ([21,3–35,5] miljoonaa euroa), eli se ylitti ensimmäisen valtionlainan määrän [15–25] prosentilla.
- (102) Komissio tuo lisäksi esiin, että ensimmäisen valtionlainan vakuuksien suuruus huomioon ottaen [11–13] prosentin koron soveltaminen noudattaa viitekorkotiedonantoa⁽³²⁾. Se, että BAS (yksityinen sijoittaja) oli luopunut oikeudestaan saada BAS:n lainalle vakuus (ks. edellä johdanto-osan 26 kappale), vahvistaa entisestään oletusta siitä, että [11–13] prosentin korko oli markkinakorkojen tasolla: BAS:n laina oli näin ollen riskialttiimpi kuin valtionlaina, mutta se myönnettiin samalla korolla.
- (103) Vakuuksien määrän ja sovelletun koron perusteella komissio katsoo, ettei toimenpide 1 tuonut valikoivaa etua airBalticille ja että valtiontuen olemassaolo voidaan sulkea pois ilman, että komission tarvitsee arvioida, täyttävätkö muut SEUT 107 artiklan 1 kohdassa asetetut kumulatiiviset edellytykset⁽³³⁾.

Ensimmäisen valtionlainan koron laskeminen [11–13] prosentista [2–4] prosenttiin

- (104) Latvian hallitus päätti 13 päivänä joulukuuta 2011, eli sen jälkeen kun Latvian omistussosuus airBalticissa oli kasvanut 99,8 prosenttiin (ks. edellä johdanto-osan 21 kappale), hyväksyä ensimmäisen valtionlainan – eli samalla myös BAS:n lainan – koron laskemisen riskilisan mukaisesti [9–11] prosenttiyksikköä [11–13] prosentista [2–4] prosenttiin.

⁽³⁰⁾ Ks. esim. 7 päivänä syyskuuta 2011 julkaistu Latvian pääministerin kanslian lehdistötiedote (<http://www.mk.gov.lv/en/aktuali/zinas/2011/09/070911-cm-01/>), jonka mukaan pääministeri olisi tuolloin sanonut, että on ratkaisevan tärkeää säilyttää airBaltic kansallisena lentoyhtiönä, joka tuottaa Latvialle merkittävää logistista etua, edistää matkailua ja työllistää huomattavan määrän henkilöitä, mutta ratkaisujen valinnassa on tärkeää painottaa yleistä etua.

⁽³¹⁾ Asia T-565/08, Corsica Ferries v. komissio, tuomio 11.9.2012, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa, 122 kohta.

⁽³²⁾ Ks. alaviite 24. Latvian peruskorko 3 päivänä lokakuuta 2011 oli 2,2 prosenttia. Lukuun on lisättävä 400 peruspisteen marginaali airBalticin senaikaisten ongelmien ja lainan vakuuksien suuruuden johdosta, jolloin koroksi tulee 6,2 prosenttia.

⁽³³⁾ Komissio panee kuitenkin merkille, että ensimmäinen valtionlaina muutettiin pääomaksi 29 päivänä joulukuuta 2011 osana toimenpidettä 3. Toimenpiteen 3 arviointi esitetään jäljempänä 7.2.4 kohdassa.

- (105) Latvian mielestä koron laskeminen oli perusteltua, koska laina oli riskitöntä, kun vakuuksien realisointiarvo oli arviolta [15–25] miljoonaa Latvian latia ([21,3–35,5] miljoonaa euroa) eli [15–25] prosenttia enemmän kuin ensimmäisen valtionlainan määrä (ks. edellä johdanto-osan 101 kappale).
- (106) Komissio ei ole vakuuttunut Latvian perusteluista, kun se väittää, että korkoa laskemalla valtio alensi valtion tuolloin 99,8 prosenttisesti omistaman airBalticin rahoituskustannuksia (sillä myös BAS:n lainan korkoa laskettiin). Latvian mukaan päätös oli valtion kannalta järkevä, sillä hyöty, jonka valtio airBalticin enemmistöosakkaana sai yhtiön alemmasta korosta, korvasi tulot, jotka valtio menetti korkojen muodossa.
- (107) Toisaalta komissio palauttaa mieliin, että silloin kun ensimmäinen valtionlaina ja BAS:n laina myönnettiin, näiden lainojen ehdot olivat sopimuksen nojalla samanlaiset ja sidoksissa toisiinsa, joten muutos yhdessä lainassa johti samanlaiseen muutokseen toisessa lainassa. Koron lasku vaikutti siis molempiin lainoihin, mutta se, että valtionlainalla oli suuret vakuudet ja että BAS:n lainalla ei ollut vakuuksia, ei muuttunut miksiäkään. Koska BAS oli sopinut, että BAS:n lainan ehdot sidotaan ensimmäisen valtionlainan ehtoihin, komissiolla ei ole syytä katsoa, ettei päätös olisi ollut markkinaolojen mukainen.
- (108) Edellä esitetyn perusteella komission päätelmänä on, että koron laskemisesta huolimatta toimenpide 1 ei tuottanut valikoivaa etua airBalticille ja että valtiontuen olemassaolo voidaan sulkea pois.

7.2.3 Toinen valtionlaina (toimenpide 2)

- (109) Latvia myönsi toisen valtionlainan suoraan valtiokonttorin kautta Latvian hallituksen 13 päivänä joulukuuta 2011 tekemällä päätöksellä, jolla liikenneministeri valtuutettiin myöntämään airBalticille valtion talousarviosta 67 miljoonan Latvian latin (94,86 miljoonan euron) vaihtovelkakirjalaina. Toimenpide 2 on näin ollen toteutettu valtion varoilla ja se voidaan katsoa valtion syyksi.
- (110) Komissio tuo esiin, että silloin kun toinen valtionlaina myönnettiin, eli 13 päivänä joulukuuta 2011, BAS oli menettänyt koko osuutensa airBalticista yhtä osaketta lukuun ottamatta ja valtio omisti 99,8 prosenttia yhtiöstä. Valtio ja BAS eivät näin ollen olleet enää yhdenvertaisessa asemassa osakkaina.
- (111) Latvia väittää, että sopimuksen 7.2 kohta, jossa todetaan, että Latvia myöntää airBalticille lainaa omistusosuuttaan vastaavassa suhteessa, velvoitti BAS:n myöntämään airBalticille osakkeidensa määrän verran rahoitusta. BAS teki tämän myöntämällä käteisrahoitusta joulukuussa 2011 toteutetun pääoman kasvattamisen yhteydessä. Komissio panee kuitenkin merkille, että BAS omisti 13 päivänä joulukuuta 2011 vain yhden airBalticin osakkeen. Valtion olisi pitänyt toimia varovaisen markkinataloussijoittajan tavoin ja arvioida, oliko BAS:llä omistusosuuksissa tapahtuneen muutoksen jälkeen mitään kannustinta myöntää käteisrahoitusta yhtiölle pääoman kasvattamisen aikaan. Valtio olikin varautunut tähän sisällyttämällä sopimukseen useita varoimenpiteitä – erityisesti 7.4 kohtaan – siltä varalta, että BAS ei täyttäisi sitoumuksiaan. Lisäksi, kuten Latvia myöntää, toisen valtionlainan toinen erä oli tarkoitus vapauttaa siinä tapauksessa, että BAS ei myöntäisi lisärahoitusta.
- (112) Sopimuksen 7.4 kohdassa annettiin valtiolle oikeus ostaa BAS:ltä kaikki osakkeet yhden Latvian latin korvausta vastaan. Tämä tarjosi sopimuksen allekirjoittamisen aikaan valtiolle takeen siitä, että BAS täyttäisi sitoumuksensa tai muuten se menettäisi kaikki osakkeensa airBalticissa. Tilanne kuitenkin muuttui jyrkästi 30 päivänä marraskuuta 2011, kun Latvijas Krājbanka myi yhtä lukuun ottamatta kaikki BAS:n omistamat airBalticin osakkeet Latvian valtiolle (ks. edellä johdanto-osan 21 kappale). Uudessa tilanteessa sopimuksen 7.4 kohta menetti merkityksensä. Yhden ainoan osakkeen omistajana BAS:llä ei ollut suurta kiinnostusta velvollisuuksiensa täyttämiseen: niiden täyttämättä jättämisen seurauksena kun olisi vain yhden airBalticin osakkeen menettäminen. Varovainen markkinatoimija olisi vakaasti harkinnut lisärahoituksen tarjoamista airBalticille tässä uudessa

tilanteessa ja ainakin pyytänyt toiselta osapuolelta (eli BAS:ltä) takeita siitä, että se tosiaan myöntäisi yhtiölle rahoitusta. Komissio tuo vielä esiin, että tällaisia takeita tuskin olisi saatu, koska BAS:n olisi pitänyt käyttää huomattava määrä rahaa – paljon enemmän kuin se oli alun perin arvioinut – saadakseen takaisin aiemman 47,2 prosentin omistusosuutensa tai muun merkityksellisen osuuden airBalticin osakkeista.

- (113) Latvia myös väittää, että toinen valtionlaina myönnettiin markkinaehdoilla, joten se ei tuottanut airBalticille perusteetonta etua.
- (114) Vakuuksien osalta Latvia tuo esiin, että toisella valtionlainalla oli samat vakuudet kuin ensimmäisellä valtionlainalla, eli saatavia ja airBalticin tavaramerkit. Kuten edellä johdanto-osan 101 kappaleessa selitettiin, vakuuksien realisointiarvoksi arvioitiin [15–25] miljoonaa Latvian latia ([21,3–35,5] miljoonaa euroa). Toisen valtionlainan vakuustaso vaikuttaa siis olleen alhainen. Ei ole myöskään syytä olettaa, että markkinatoimija hyväksyisi ensimmäisen valtionlainan vakuuden alentamisen ainakin alle 100 prosenttiin.
- (115) Varmistaakseen, että toisen valtionlainan ensimmäiseen erään sovellettu korko oli markkinatason mukainen, komissio vertaa sitä viitekorkotiedonantoa soveltamalla saatavaan korkoon. Latvian peruskorko 13 päivänä joulukuuta 2011 oli 2,2 prosenttia. Tähän lukuun on lisättävä marginaali, jonka suuruus riippuu tuensaajan luokituksesta ja lainan vakuustasosta. Kuten edellä olevassa johdanto-osan kappaleessa todettiin, vakuustaso oli alhainen. AirBalticin senaikaisten vaikeuksien johdosta viitekorkotiedonannosta seuraa, että peruskorkoon pitäisi lisätä 1 000 peruspisteen marginaali, jolloin tuloksena olisi 12,2 prosenttia. Toisen valtionlainan ensimmäisen erän [9–11] prosentin korkoa ei näin ollen voida pitää markkinatason mukaisena.
- (116) Toisen valtionlainan toinen erä saatettiin yhtiön saataville 14 päivänä joulukuuta 2012 [6–8] prosentin korolla. Latvia väittää, että tämä korko ylittää viitekorkotiedonannon soveltamisesta seuraavan koron ja on siten markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen.
- (117) Viitekorkotiedonannon mukaan Latviaan sovellettava peruskorko oli 14 päivänä joulukuuta 2012 1,91 prosenttia. Peruskorkoon lisättävä marginaali riippuu tuensaajan luokituksesta ja vakuustasosta. Kuten edellä 7.1 kohdassa selitettiin, komissio katsoo, että airBalticia voitiin pitää vaikeuksissa olevana yrityksenä ainakin vuodesta 2011 lähtien. Lisäksi toisen erän vakuutena oli saatavia ja airBalticin tavaramerkit. Vakuuksien riittämättömyyttä koskevia perusteluja sovelletaan soveltuvien osin, joten korkoon tulisi lisätä 1 000 peruspisteen marginaali. Näin saataisiin viitekoroksi 11,91 prosenttia, joka on paljon enemmän kuin tosiasiallisesti sovellettu [6–8] prosenttia.
- (118) Edellä esitetty huomioon ottaen komissio katsoo, että varovainen markkinataloustoimija ei olisi myöntänyt toista valtionlainaa airBalticille.
- (119) Näin ollen komission päätelmänä on, että toimenpide 2 tarjosi perusteettoman edun airBalticille. Etu oli luonteeltaan valikoiva, sillä sen sai ainoastaan airBaltic.
- (120) Komission on myös tarkasteltava, vääristikö toimenpide 2 kilpailua ja vaikuttiko se jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tarjoamalla airBalticille edun suhteessa kilpailijoihin, jotka eivät saaneet julkista tukea. Vaikuttaa ilmeiseltä, että toimenpide 2 saattoi vaikuttaa EU:n sisäiseen kauppaan ja kilpailuun, sillä airBaltic kilpailee muiden EU:n lentoyhtiöiden kanssa varsinkin nyt, kun lentoliikennealan vapauttamisen kolmas vaihe (jäljempänä 'kolmas paketti') on tullut voimaan 1 päivänä tammikuuta 1993. Lisäksi EU:n sisäisillä suhteellisen lyhyillä matkoilla lentoliikenne kilpailee maantie- ja rautatieliikenteen kanssa, joten toimenpide saattoi vaikuttaa myös maantie- ja rautatieliikenteen harjoittajiin.
- (121) Toimenpiteen 2 ansiosta airBaltic pystyi toimimaan välittämättä seurauksista, joita sen vaikea taloustilanne olisi tavallisesti aiheuttanut. Edellä esitettyjen seikkojen perusteella komission päätelmänä on, että toimenpiteeseen 2 liittyi SEUT 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea airBalticin hyväksi.

7.2.4 Pääoman kasvattaminen, josta sovittiin 22 päivänä joulukuuta 2011 (toimenpide 3)

- (122) Kuten edellä todettiin, ensimmäinen valtionlaina ja toisen valtionlainan ensimmäinen erä rahoitettiin valtion varoilla ja ne voidaan katsoa valtion syyksi. Niiden muuttamisesta pääomaksi päätti Latvian liikenneministeriö, joka oli 30 päivästä marraskuuta 2011 lähtien omistanut 99,8 prosenttia airBalticin osakkeista. Näin ollen myös toimenpide 3 toteutettiin valtion varoilla ja voidaan katsoa valtion syyksi.
- (123) Komissio ei hyväksy Latvian viranomaisten perusteluja sille, ettei toimenpide 3 olisi valtiontukea. Ensinnäkin komissio toistaa, että edellä 7.2.1 kohdassa tehtyjä päätelmiä voidaan soveltaa toimenpiteeseen 3. Lisäksi komissio katsoo, että toimenpide 3 myönnettiin 29 päivänä joulukuuta 2011, kun valtio muutti lainansa pääomaksi, eikä 22 päivänä joulukuuta 2011 (airBalticin yhtiökokouksen päivänä). Latvian viranomaisten muodollisen tutkintamenettelyn aikana toimittamien tietojen mukaan BAS:n ja valtion oli nimittäin voimassa olevien sääntöjen nojalla virallistettava airBalticin yhtiökokouksessa päätetty lainojen muuttaminen pääomaksi 30 päivään tammikuuta 2012 mennessä.
- (124) Komissio tuo myös esiin, että Latvialla olisi voinut olla 29 päivänä joulukuuta 2011 aihetta epäillä BAS:n halukkuutta täyttää sitoumuksensa. BAS oli tosiaankin jo antanut merkkejä siitä, ettei se aikoisu muuttaa lainaansa: Latvia itsekin myöntää, että toisen valtionlainan toinen erä, josta päätettiin 13 päivänä joulukuuta 2011, oli varattu juuri siltä varalta, että BAS ei täyttäisikään sitoumuksiaan. Lisäksi valtio ja BAS eivät enää 30 päivästä marraskuuta 2011 lähtien olleet yhdenvertaisessa asemassa osakkaina, sillä BAS oli menettänyt koko omistusosuutensa airBalticissa yhtä osaketta lukuun ottamatta ja valtio omisti 99,8 prosenttia yhtiöstä.
- (125) Edellä esitetyn perusteella valtion olisi pitänyt, ennen kuin se muutti valtionlainat pääomaksi, päätellä – tai ainakin epäillä – BAS:n toimista, että tämä ei aikoisu täyttää velvollisuuksiaan (ks. edellä johdanto-osan 35 kappale). Ja koska BAS oli menettänyt yhtä lukuun ottamatta kaikki airBalticin osakkeensa, sopimuksen 7.4 kohdassa asetettu varoitus – eli valtion oikeus osaa BAS:ltä kaikki airBalticin osakkeet yhden Latvian latin korvausta vastaan – oli menettänyt merkityksensä: valtiolla ei ollut enää mitään keinoa pakottaa BAS:ää pitämään kiinni sovitusta.
- (126) Ottaen huomioon edellä esitetyt seikat komissio katsoo, että varovainen markkinataloustoimija ei olisi muuttanut lainojaan pääomaksi varmistamatta ensin, että toinen osapuoli muuttaisi omat lainansa ja myöntäisi käteisrahoitusta, ja varovainen markkinataloustoimija olisi arvioinut tarkasti, mitä kannustimia toisella osapuolella olisi sitoumustensa täyttämiseen.
- (127) Komissio vielä huomauttaa, että vaikka BAS olisi noudattanut yhtiökokouksessa tehtyä sopimusta, se ei olisi saanut takaisin aiempaa omistusosuuttaan airBalticissa. Saadakseen 47,2 prosenttia yhtiöstä BAS:n olisi pitänyt sijoittaa paljon enemmän kuin kokouksessa sovittiin. Näin ollen komission näkemyksenä on, että jos valtio olisi toiminut markkinataloussijoittajaperiaatteen mukaisesti, se olisi harkinnut tarkkaan, sijoittaisiko BAS merkittävän määrän rahaa – BAS:n lainan ja käteisrahoitusta yhteensä 37,7 miljoonan Latvian latin (53,38 miljoonan euron) edestä – päästäkseen airBalticin vähemmistöosakkaaksi.
- (128) Latvia esittää vielä lisäperusteena, että BAS:n velvollisuutta myöntää käteisrahoitusta ja muuttaa BAS:n laina pääomaksi oli vahvistettu siten, että venäläinen liikemies, Vladimir Antonov, oli taannut, että hän suorittaisi tarvittavat maksut BAS:n puolesta⁽³⁴⁾. Komission saatavilla olevista tiedoista ilmenee kuitenkin, ettei tällaista takaamista koskaan tapahtunut.
- (129) Latvia myös ilmoittaa, että sopimuksen 7.2 kohdassa valtionlainojen pääomaksi muuttamiselle asetetut edellytykset täyttyivät 13 päivänä joulukuuta 2011, kun valtiolle esitettiin liiketoimintasuunnitelma, jonka mukaan airBaltic palaisi kannattavaksi vuonna 2015. Tämä oli valtion mukaan osoitus siitä, että päätös muuttaa valtionlainat pääomaksi oli markkinataloussijoittajaperiaatteen mukainen. Latvian väitteet eivät kuitenkaan vakuuta komissiota, sillä suunnitelma ei ollut kattava eikä järkevä yksityinen toimija olisi luottanut siihen myöntääkseen merkittäviä määriä pääomaa vaikeuksissa olevalle yritykselle.

⁽³⁴⁾ Takuukirjeessä, joka on päivätty 3 päivänä lokakuuta 2011, todetaan, että takuu on mitätön, jos valtio on käyttänyt sopimuksen 7.4 kohdan mukaista oikeuttaan ja saanut haltuunsa vähintään 99,78 prosenttia airBalticin äänioikeutetuista osakkeista. Latvia tosiaan omisti 30 päivästä marraskuuta 2011 lähtien 99,8 prosenttia airBalticin osakkeista.

- (130) Edellä esitetyn perusteella komission päätelmänä on, että Latvia ei toiminut tasavertaisesti, kun se muutti lainansa pääomaksi ja siten kasvatti airBalticin pääomaa. Lisäksi valtion käytös ei läpäissyt markkinataloussijoittajaperiaatteen testiä. Näin ollen airBaltic sai toimenpiteellä 3 perusteettoman edun, joka oli valikoiva, sillä yhtiö oli ainoa edunsaaja.
- (131) Komission on myös tarkasteltava, vääristikö toimenpide 3 kilpailua ja vaikuttiko se jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tarjoamalla airBalticille edun suhteessa kilpailijoihin, jotka eivät saaneet julkista tukea. Edellä johdanto-osan 120 kappaleessa esitettyjä päätelmiä sovelletaan soveltuvin osin.
- (132) Komissio toteaa siis, että ensimmäisen valtionlainan sekä toisen valtionlainan ensimmäisen erän muuttaminen pääomaksi oli SEUT 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea airBalticille.

7.2.5 Nollakorkoiset joukkovelkakirjat (toimenpide 4)

- (133) Kuten menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä todettiin, 30 päivänä huhtikuuta 2010 tehdystä sopimuksesta, jolla nollakorkoisten joukkovelkakirjojen osto vahvistettiin, seuraa, että ostaja LVRTC (ks. edellä johdanto-osan 38 kappale) toimi Latvian valtion puolesta. Latvia on väittänyt, että LVRTC osti joukkovelkakirjat talousarvioon perustuvista syistä. Siksi on selvää, että toimenpide 4 on myönnetty valtion varoista ja se voidaan katsoa valtion syyksi.
- (134) Latvia toimitti muodollisen tutkintamenettelyn aikana näyttöä siitä, että valtio ja BAS hankkivat joukkovelkakirjat suhteessa omistussuosuksiinsa airBalticissa ja samoilla ehdoilla. Lisäksi vaikuttaa siltä, että valtio ei myöntänyt airBalticille rahoitusta ennen huhtikuuta 2010, kun taas BAS oli sijoittanut yhtiöön merkittäviä määriä ennen kyseistä ajankohtaa. Tutkinnassa tuli vielä esiin, että sopimus joukkovelkakirjojen liikkeeseenlaskusta tehtiin BAS:n ja airBalticin johdon aloitteesta. BAS ja airBalticin johto olivat ehdottaneet valtiolle huhtikuussa ja kesäkuussa 2009 yhtiön pääoman kasvattamista niiden omistussuosuksien mukaisessa suhteessa.
- (135) Kuten menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä korostettiin, komission mielestä nollakorkoisten joukkovelkakirjojen osto ei ollut varovaiselle markkinatoimijalle tyypillinen sijoitus. Komissio kuitenkin panee merkille, että Latvia ja BAS olivat tuohon aikaan airBalticin suurosakkaita ja niiden sijoituspäätöksiä on arvioitava sitä taustaa vasten eikä puhtaasti ulkoisen sijoittajan näkökulmasta. Voidaan tosiaan järjestelmällisesti olettaa, että airBalticin omistajat eivät hakeneet lyhytaikaista voittoa vaan halusivat pitää yhtiön toimivana.
- (136) Edellä esitetyn perusteella komission päätelmänä on, että Latvia toimi varovaisen markkinatoimijan tavoin, kun se osti nollakorkoisia joukkovelkakirjoja yhdessä yksityisenä sijoittajana toimineen BAS:n kanssa. Näin ollen komissio katsoo, ettei toimenpiteestä 4 seurannut perusteetonta etua eikä muita SEUT 107 artiklan 1 kohdassa valtiontuen olemassaololle asetettuja kumulatiivisia edellytyksiä ole tarpeen tutkia.

7.2.6 Latvijan Krājbankan suorittamat 2,8 miljoonan euron maksut (toimenpide 5)

- (137) Toimenpiteessä 5 on kyse siitä, että Latvijan Krājbanka maksoi airBalticille yhteensä 2,8 miljoonaa euroa 21 ja 22 päivänä marraskuuta 2011. Kuten edellä johdanto-osan 39 kappaleessa selitettiin, airBaltic esitti Latvijan Krājbankalle kolme maksumääräystä, ennen kuin FCMC päätti 17 päivänä marraskuuta 2011 rajoittaa yli 100 000 euron suuruisia pankkitapahtumia ja 21 päivänä marraskuuta 2011 pysäyttää kaiken Latvijan Krājbankan pankkitoiminnan. Latvia katsoo, ettei toimenpiteeseen liittynyt mitään valtion varoja, sillä siinä oli kyse kolmesta airBalticin maksumääräyksestä IATA Clearing Houselle, Riian kansainväliselle lentoasemalle ja airBalticin tilille toisessa pankissa (ks. edellä johdanto-osan 39 kappale). Latvian mukaan nämä olivat tavallisia pankkitoimia, jotka koskivat airBalticin yksityisiä varoja. Latvia väittää, ettei FCMC:n päätöksiä voida katsoa valtion syyksi.
- (138) Latvia on selittänyt, että varojen siirtojen taustalla olivat maksumääräykset, jotka airBaltic toimitti ennen kuin FCMC päätti keskeyttää Latvijan Krājbankan toiminnan 21 päivänä marraskuuta 2011. Latvijan Krājbanka toteutti kyseiset pankkitoimet 25 ja 30 päivänä marraskuuta 2011.

- (139) FCMC:stä 1 päivänä kesäkuuta 2000 annetun lain nojalla FCMC:n ei tarvitse päätöksenteossaan ottaa huomioon minkään muun viranomaisen vaatimuksia tai ohjeita. Lisäksi FCMC:n rahoitus ei ole valtiosta riippuvaista, sillä FCMC:n toiminta rahoitetaan Latvian rahoitus- ja pääomamarkkinoilla toimivien osapuolien suorittamilla maksuilla. Voimassa olevasta lainsäädännöstä ilmenee myös, että valtio ei osallistu FCMC:n täytäntöönpanovaltuuksien ja -oikeuksien käyttöön luottolaitosten valvonnan alalla.
- (140) Sille esitetyn aineiston perusteella komissio katsoo, että FCMC:n nimeämät toimitsijamiehet olivat riippumattomia valtiosta, joten niiden toimia ei voida katsoa Latvian syyksi.
- (141) Edellä esitetyn johdosta komission päätelmänä on, että toimenpide 5 ei ollut SEUT 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

7.2.7 AirBalticille luovutettu 5 miljoonan euron saaminen Taurukselta (toimenpide 6)

- (142) Komission 18 päivänä heinäkuuta 2012 vastaanottama kantelu koskee sopimuksen 7.4 kohdassa sijoittajille asetettua velvoitetta luovuttaa valtiolle tai sen nimeämälle yhtiölle – tietyissä olosuhteissa – syndikoidusta lainasta 2 jäljellä olevat saamiset yhden Latvian latin korvausta vastaan (ks. edellä johdanto-osan 42 kappale).
- (143) Sopimuksen 7.4 kohdan nojalla Taurus luovutti Latvialle airBalticia koskevan 5 miljoonan euron saamisen yhden Latvian latin korvausta vastaan.
- (144) Latvian viranomaiset vaativat 9 päivänä helmikuuta 2012 päivätyllä kirjeellä sijoittajia luovuttamaan valtiolle kukin yhden Latvian latin korvausta vastaan myös loput 30 miljoonan euron saamiset, jotka oli tarkoitus uudistaa syndikoidun lainan 2 puitteissa. Latvia nosti Riian alioikeudessa kanteen kolmea sijoittajaa vastaan sopimuksen 7.4 kohdan täytäntöönpanemiseksi. Latvia on ilmoittanut aikovansa luovuttaa myös nämä saamiset airBalticille.
- (145) Latvia väittää, että 5 miljoonan euron saamisen luovuttaminen airBalticille oli varotoimenpide, jolla pyrittiin suojaamaan valtion taloudellisia etuja, ja se tulisi nähdä sopimukseen perustuvana tasavertaisena toimenpiteenä, joka ei siksi ole valtiontukea.
- (146) Komissio huomauttaa, että sopimuksen 7.4 kohdasta seuraa selkeästi, että asianomaiset saamiset piti luovuttaa valtiolle tai sen nimeämälle yhtiölle yhden Latvian latin korvausta vastaan. Näin ollen koska valtio teki päätöksen 5 miljoonan euron saamisen luovuttamisesta airBalticille, päätös voidaan katsoa valtion syyksi ja siihen liittyy valtion varoja.
- (147) Muodollisen tutkintamenettelyn aikana ilmeni, että syndikoituja lainoja koskevia sopimuksia ei ollut koskaan allekirjoitettu. Latvian toimittamien tietojen perusteella tuomioistuimet pitivät kuitenkin sopimuksia pätevinä siltä osin, kuin ne velvoittivat yksityiset sijoittajat luovuttamaan valtiolle tai sen nimeämälle yhtiölle syndikoituun lainaan 2 perustuvat saamiset.
- (148) Tässä yhteydessä Latvia tuo esiin, että useiden Latvian tuomioistuinten antamien tuomioiden nojalla 5 miljoonan euron saamisen omistajalla ei ole oikeutta vaatia rahamäärän maksamista vaan se voi vaatia ainoastaan airBalticin osakepääomaan tehtyä 5 miljoonan euron ennakkomaksua vastaavaa määrää airBalticin osakkeita. Koska valtio omisti jo 99,8 prosenttia airBalticin osakkeista, oikeudella lisäosakkeisiin ei Latvian mukaan ollut valtiolle mitään merkittävää taloudellista arvoa.
- (149) Komissio panee merkille, että toisin kuin Latvia väittää, vaikka tuomioistuimet olisivatkin tunnustaneet valtion oikeuden vaatia itselleen syndikoituun lainaan 2 perustuvat saamiset sopimuksen 7.4 kohdan nojalla, Latvialla ei ollut velvollisuutta luovuttaa saamia airBalticille. Komissio huomauttaa, että varovainen markkinataloustoimija ei olisi luovuttanut saamista airBalticille yhden Latvian latin korvausta vastaan. Latvia ei ole esittänyt näyttöä siitä, miksi valtiolle oli parempi luovuttaa saaminen airBalticille kuin säilyttää se tai käyttää se muuhun tarkoitukseen. Luovuttamalla saamisen Latvia asetti yhtiön suotuisampaan asemaan kuin sen kilpailijat.

- (150) Komissio ei hyväksy Latvian viranomaisten väitteitä ja korostaa, että airBalticin osakkeilla olisi arvoa valtiolle, vaikkakin vain vähän, joten valtiontuen olemassaoloa ei voida sulkea pois ⁽³⁵⁾. Lisäksi kun valtio luovutti saamisen airBalticille, se samalla luopui oikeudesta [5–7] prosenttiin korkoon saamisen osalta.
- (151) Lopuksi Latvia väittää, että toimenpide 6 pitäisi valtiontukea koskevan lainsäädännön soveltamista varten katsoa myönnettyksi 3 päivänä lokakuuta 2011, eli sopimuksen allekirjoituspäivänä, yhdessä toimenpiteiden 1, 2 ja 3 kanssa.
- (152) Komissio toistaa edellä 7.2.1 kohdassa esitetyt päätelmät, eli silloin kun sopimus tehtiin 3 päivänä lokakuuta 2011, valtio ei tiennyt, joutuisiko se vetoamaan sopimuksen 7.4 kohtaan. Valtiolla ei myöskään ollut velvollisuutta luovuttaa airBalticille saamia, joita kyseisen määräyksen soveltaminen koski.
- (153) Komissio huomauttaa vielä, ettei Latvia ole esittänyt näyttöä tukemaan väitettä siitä, että sopimuksen 7.4 kohdalla olisi ollut tarkoitus suojata valtion airBalticiin tekemä sijoitus varmistamalla, ettei valtiolle aiheudu haittaa, jos BAS ei täytä velvollisuuksiaan.
- (154) Näin ollen komissio toteaa, että valtio ei toiminut markkinatalousjohdattajan tavoin, kun se myönsi toimenpiteen 6, eikä toimenpide ollut tasavertainen toimenpiteiden 1, 2 ja 3 kanssa. Komission näkemyksenä on siis, että toimenpide 6 toi perusteettoman edun airBalticille. Etu oli luonteeltaan valikoiva, sillä sen sai ainoastaan airBaltic.
- (155) Edellä johdanto-osan 120 kappaleessa esitetyistä syistä on todennäköistä, että toimenpide 6 vääristi kilpailua ja vaikutti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (156) Edellä esitettyjen seikkojen perusteella komission päätelmänä on, että toimenpiteeseen 6 liittyi SEUT 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea airBalticin hyväksi.

7.2.8 Päätelmä tuen olemassaolosta

- (157) Komissio toteaa, että toimenpiteisiin 1, 4 ja 5 ei liittynyt valtiontukea edellä esitetyistä syistä.
- (158) Komissio kuitenkin katsoo, että toimenpiteet 2, 3 ja 6 olivat valtiontukea airBalticille. AirBalticille maksetun tuen määrittämistä varten komissio panee merkille, että toimenpiteessä 3 oli kyse 16 miljoonan Latvian latin (22,65 miljoonan euron) suuruisen ensimmäisen valtionlainan ja 41,6 miljoonan Latvian latin (58,89 miljoonan euron) suuruisen toisen valtionlainan ensimmäisen erän muuttamisesta pääomaksi. Tähän määrään tulisi lisätä airBalticin saataville 14 päivänä joulukuuta 2012 saatettu toisen valtionlainan toinen erä, 25,4 miljoonaa Latvian latia (35,96 miljoonaa euroa) – eli toimenpiteen 2 jäljellä oleva osa, jota ei ole muutettu pääomaksi – samoin kuin airBalticille toimenpiteellä 6 myönnetty 5 miljoonaa euroa. Näin ollen airBalticille myönnetyn valtiontuen kokonaismäärä on noin 86,53 miljoonaa Latvian latia (122,51 miljoonaa euroa).

7.3 TUEN LAILLISUUS

- (159) SEUT 108 artiklan 3 kohdassa määrätään, että jäsenvaltio ei saa panna tukitoimenpidettä täytäntöön, ennen kuin komissio on päätöksellään antanut siihen luvan.
- (160) Komissio tuo esiin, että Latvia myönsi toimenpiteet 2, 3 ja 6 airBalticille pyytämättä komissiolta ennalta lupaa niihin. Komissio pahoittelee, ettei Latvia noudattanut keskeytysvelvoitetta ja että se siten rikkoi sille SEUT 108 artiklan 3 kohdan nojalla kuuluvaa velvollisuutta.
- (161) Latvian viranomaisten aikomuksesta myöntää airBalticille 30 miljoonaa euroa syndikoidun lainan 2 perusteella ja toimenpiteen 6 yhteydessä komissio palauttaa mieliin, että Latvian viranomaisilla on SEUT 108 artiklan 3 kohdan nojalla velvollisuus antaa komissiolle tieto tuen myöntämisestä koskevasta suunnitelmasta niin ajoissa, että se voi esittää huomautuksensa.

⁽³⁵⁾ Asia C-280/00, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark), Kok. 2003, s. I-7747, 81 kohta.

7.4 TUEN SOVELTUVUUS SISÄMARKKINOILLE

- (162) Sikäli kuin toimenpiteet 2, 3 ja 6 ovat SEUT 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, niiden soveltuvuus sisämarkkinoille on arvioitava kyseisen artiklan 2 ja 3 kohdassa myönnettyjen poikkeuksien valossa. Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä todettiin, että toimenpiteiden luonne ja airBalticin vaikeudet huomioon ottaen ainoastaan niillä arviointiperusteilla on merkitystä, jotka koskevat vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi myönnettyä tukea SEUT 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti P&R-suuntaviivojen ja erityisesti rakenneuudistusta koskevien määräysten perusteella.
- (163) Latvian viranomaiset olivat alun perin sitä mieltä, että mihinkään toimenpiteeseen ei liittynyt valtiontukea. Komission menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esiin tuomien epäilysten johdosta Latvia on kuitenkin perustellut toimenpiteiden soveltumista sisämarkkinoille ja väittänyt, että toimenpiteissä on kyse hyväksyttävästä rakenneuudistustuesta.
- (164) Latvia toimitti joulukuussa 2013 päivitetyn rakenneuudistussuunnitelman, jota se täydensi vielä 28 päivänä tammikuuta, 28 päivänä helmikuuta ja 24 päivänä maaliskuuta 2014. Latvian mukaan airBalticin rakenneuudistus alkoi 18 päivänä huhtikuuta 2011, kun yhtiön johdolle esitettiin ensimmäinen suunnitelma. Ensimmäisessä komissiolle toimitetussa suunnitelmassa yksilöitiin joitakin airBalticin heikkouksia ja arvioitiin, että yhtiö tarvitsisi noin [175–185] miljoonaa euroa osakepääomaa voidakseen uudistaa kalustoaan ja kilpailla tehokkaasti halpalentoyhtiöiden kanssa. Latvia väittää, että huhtikuun 2011 jälkeen ryhdyttiin toteuttamaan erilaisia toimia, muun muassa airBalticin keskusaseman sulkeminen Vilnassa ja reittien lakkauttamisia, joilla airBalticin rakenneuudistus aloitettiin. Myöhemmin laadittiin kattava aloitekokonaisuus, johon sisältyi tuloja, toimintaa, reittiverkostoa, kalustoa ja koko organisaatiota koskevia aloitteita airBalticin kannattavuuden palauttamiseksi (liiketoiminnan uudistussuunnitelma).
- (165) Ensimmäinen suunnitelma laadittiin vuonna 2011 ja siinä käsiteltiin rakenneuudistuksen tärkeimpiä taloudellisia näkökohtia. Latvian mukaan tämä johti sopimuksen tekemiseen ja lopulta liiketoiminnan uudistussuunnitelman vahvistamiseen maaliskuussa 2012.
- (166) Latvian väitteitä tarkastellaan seuraavissa kohdissa.

7.4.1 Tukikelpoisuus

- (167) P&R-suuntaviivojen 33 kohdan mukaan ainoastaan suuntaviivojen 9–13 kohdassa tarkoitettujen vaikeuksissa olevat yritykset ovat oikeutettuja saamaan rakenneuudistustukea. Komissio on jo todennut, että airBaltic oli vaikeuksissa oleva yritys ainakin vuodesta 2011 lähtien (ks. edellä johdanto-osan 87 kappale).
- (168) P&R-suuntaviivojen 12 kohdan mukaan vastaperustettu yritys ei voi saada pelastamis- tai rakenneuudistustukea, vaikka sen rahoitustilanne olisi aluksi epävarma. Yritystä pidetään periaatteessa vastaperustettuna kolmen vuoden ajan siitä, kun se on aloittanut toiminnan merkityksellisellä alalla. AirBaltic perustettiin vuonna 1995, joten sitä ei voida pitää vastaperustettuna. AirBaltic ei myöskään kuulu P&R-suuntaviivojen 13 kohdassa tarkoitettuun yhtymään.
- (169) Näin ollen komissio toteaa, että airBaltic on oikeutettu saamaan rakenneuudistustukea.

7.4.2 Rakenneuudistussuunnitelman pätevyys

- (170) Komissio tuo esiin, että airBalticin rakenneuudistus alkoi huhtikuussa 2011, kun yhtiön johto laati ensimmäisen rakenneuudistussuunnitelman. Suunnitelmassa keskityttiin kaluston optimointiin ja tarpeeseen korvata yhtiön ilma-alukset tehokkaammilla lentokoneilla, mikä oli myös myöhemmän liiketoiminnan uudistussuunnitelman kulmakivi. Samaan aikaan suljettiin keskusasema Vilnassa. Useita viikkoja myöhemmin, [...] suorittaman tarkastuksen jälkeen, airBalticin johto lisäsi suunnitelmaan henkilöstömäärän vähentämisen [8–12] prosentilla.
- (171) Vuonna 2011 suunnitelmaa päivitetttiin laatimalla edellä mainittu liiketoiminnan uudistussuunnitelma, joka hyväksyttiin virallisesti vuoden 2012 ensimmäisellä vuosineljänneksellä. Kuten edellä johdanto-osan 164 kappaleessa tuotiin esiin, Latvian viranomaiset toimittivat komissiolle joulukuussa 2013 rakenneuudistussuunnitelman, joka oli päivitetty versio liiketoiminnan uudistussuunnitelmasta.

- (172) Komissio panee merkille, että huhtikuun 2011 rakenneuudistussuunnitelmassa tuotiin esiin airBalticin suurimmat tarpeet. Vaikka suunnitelmaa ei ollut kehitetty loppuun saakka, siinä luotiin pohja airBalticin rakenneuudistus-tarpeiden määrittelylle ja yrityksen palauttamiselle elinkelpoiseksi. Lisäksi se muodosti perustan liiketoiminnan uudistussuunnitelmalle, jota laadittiin silloin, kun sopimus allekirjoitettiin (3 päivänä lokakuuta 2011), ja joka saatiin valmiiksi maaliskuussa 2012.
- (173) Komissio on käytännössä hyväksynyt sen, että rakenneuudistussuunnitelmia muokataan ajan mittaan, ja katsonut, että suunnitelman ensimmäinen versio on rakenneuudistuskauden alkukohta. Esimerkiksi asiassa *Varvaressos* antamassaan päätöksessä ⁽³⁶⁾ komissio katsoi, että kyseiselle yritykselle vuosina 2006–2009 myönnettyjä toimenpiteitä oli arvioitava osana jatkuvaa rakenneuudistusta sellaisen rakenneuudistussuunnitelman perusteella, joka oli laadittu vuonna 2009 (ja joka kattoi vuodet 2006–2011). Kuten airBalticin tapauksessa, Varvaressoksen rakenneuudistussuunnitelma vuodelta 2009 oli jatkoa vuonna 2006 laaditulle ”strategiselle liiketoimintasuunnitelmalle”.

7.4.3 Yrityksen elinkelpoisuuden palauttaminen pitkällä aikavälillä

- (174) P&R-suuntaviivojen 34 kohdan mukaan rakenneuudistustuen myöntämisen edellytyksenä on oltava sellaisen rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpano, jonka kaikki yksittäiset tuet komissio on hyväksynyt. Suuntaviivojen 35 kohdassa selitetään, että rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisajan on oltava mahdollisimman lyhyt, ja suunnitelman on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautuminen kohtuullisessa ajassa yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella.
- (175) Suuntaviivojen 36 kohdan mukaan rakenneuudistussuunnitelmassa on kuvailtava yrityksen vaikeuksiin johtaneet olosuhteet ja otettava huomioon nykytilanne ja ennakoitu kehitys markkinoilla optimistisen, pessimistisen ja perusskenaarion pohjalta.
- (176) Rakenneuudistussuunnitelmassa on esitettävä yrityksen muuttaminen siten, että se voi rakenneuudistuksen jälkeen vastata itse kaikista kustannuksistaan, omaisuuserien arvon alentuminen ja rahoituskulut mukaan luettuina. Rakenneuudistuksen läpikäyneen yrityksen oman pääoman tuoton on oltava riittävän korkea, jotta se voi kilpailla omin voimin (suuntaviivojen 37 kohta).
- (177) Komissio tuo esiin, että rakenneuudistussuunnitelmassa on kuvailtu olosuhteet, jotka johtivat airBalticin vaikeuksiin. Ne liittyivät pääasiallisesti vuosien 2008 ja 2009 maailmanlaajuiseen talouskriisiin, joka koetteli voimakkaasti Baltian maita, myös niiden lentoliikennealaa.
- (178) Lisäksi rakenneuudistussuunnitelmassa selitetään, että aiemmin noudatettu kaupallinen strategia samoin kuin tietyt airBalticin edellisen johdon tekemät päätökset pahensivat entisestään yhtiön vaikeuksia. Rakenneuudistussuunnitelmassa korostetaan erityisesti, että airBalticin kaupallisessa strategiassa keskityttiin aiemmin yksinomaan kasvuun eikä kannattavuuteen, jolloin yhtiön menot pääsivät kasvamaan kestäättömälle tasolle. Menoja kasvattivat vielä kalusto, johon kuului neljä erilaista ilma-alustyyppiä, sekä ilma-alusten korkeat vuokratustannukset. Reittejä avattiin arvioimatta asianmukaisesti niiden kannattavuutta, ja monet reitit tuottivatkin tappiota.
- (179) Rakenneuudistussuunnitelma kattaa viisivuotisen rakenneuudistuskauden, joka alkoi huhtikuussa 2011, ja siinä oletetaan airBalticin palaavan kannattavaksi viimeistään huhtikuussa 2016, vaikkakin perusskenaarion mukaan airBalticin ennakoidaan palaavan kannattavaksi jo vuonna 2014. Rakenneuudistus kestää siis enintään viisi vuotta, mikä vastaa henkilölentoliikenteen alalla voimassa olevaa käytäntöä ⁽³⁷⁾. Komission johdonmukaisena näkemyksenä on ollut, että nykyisessä taloustilanteessa on tärkeää välttää voiton hakemista pelkällä lyhyellä aikavälillä ja sen sijaan tulisi rakentaa vahvaa pohjaa tulevalle kasvulle. Tässä yhteydessä toiminnan ja palvelujen suorituskyvyn vakauttaminen vie useita vuosia.

⁽³⁶⁾ Komission päätös 2011/414/EU, annettu 14 päivänä joulukuuta 2010, valtioneustesta C 8/10 (ex N 21/09 ja NN 15/10), jonka Kreikka on pannut täytäntöön *Varvaressos S.A:n* hyväksi (EUVL L 184, 14.7.2011, s. 9).

⁽³⁷⁾ Ks. komission päätös asiassa SA.30908 – CSA – Czech Airlines – Rakenneuudistussuunnitelma, 107 kohta, ja komission päätös asiassa SA.33015 – Air Malta plc, 93 kohta. Ks. myös Komission päätös 2010/137/EY, tehty 28 päivänä elokuuta 2009, valtioneusti C 6/09 (ex N 663/08) – Itävalta – Austrian Airlines – rakenneuudistussuunnitelma (EUVL L 59, 9.3.2010, s. 1), 296 kohta, ja komission päätös 2012/542/EU, annettu 21 päivänä maaliskuuta 2012, toimenpiteestä SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N), jonka Yhdistynyt kuningaskunta aikoo toteuttaa Royal Mail Groupin hyväksi (EUVL L 279, 12.10.2012, s. 40), 217 kohta.

- (180) Rakenneuudistussuunnitelmassa korostetaan, että airBalticin uutena kaupallisena strategiana on ryhtyä hybridilento-yhtiöksi, joka tarjoaa hyväntuottoisille asiakkaille useimpia reittilento-yhtiöiden perinteisiä palveluja samalla kun se hakee halpalento-yhtiöille tyypillisiä kustannussäästöjä. Yhtiön uusi johto on pannut tätä strategiaa täytäntöön jo merkittävässä määrin lokakuusta 2011 lähtien. Lisäksi rakenneuudistussuunnitelmassa ennakoidaan pääasiallisesti kolmenlaisia rakenneuudistustoimenpiteitä: (i) olemassa olevien liiketoimintojen tulojen ja menojen optimointi; (ii) reittiverkoston uudelleen määrittely ja sen seurauksena lentojen kohteiden, tiheyden ja aikataulujen tarkistaminen RASK:n ja CASK:n optimoimiseksi ⁽³⁸⁾ reittien tasolla; ja (iii) reittiverkoston ja kaluston optimointi parhaan mahdollisen reittiverkoston ja kalustomäärän selvittämiseksi. Strategian osana on kehitetty yhteensä 13 tuloja koskevaa aloitetta ja 13 menoja koskevaa aloitetta, ja niiden lisäksi reittiverkon uudelleenmäärittelyn ja kaluston uudistamisen alalla on kehitetty vielä kaksi aloitetta.
- (181) Kaluston optimoinnin alalla komissio panee merkille, että airBalticin sekalainen ja vanheneva kalusto kuluttaa enemmän polttoainetta ja vaatii enemmän kunnossapitoa kuin kilpailijoiden kalusto, mikä ilmenee kustannusten jatkuvana kasvuna. Vuosina 2012 ja 2013 airBaltic päätti pitää liikenteessä vain osan sen käytössä olevista ilma-aluksista kustannusten laskemiseksi. Vuonna 2013, korvatakseen osittain Fokker- ja Boeing 757 -kaluston poistamisesta seurannutta kapasiteetin menetystä, airBaltic lisäsi kalustoonsa kaksi Q400 Bombardier -lentokonetta. Lisäksi kaluston uudistamista silmällä pitäen nykyisiin vuokrasopimuksiin on neuvoteltu entistä paremmat ehdot siihen saakka, kunnes uudet Bombardier CS300 -lentokoneet saadaan käyttöön [...] tai [...]. Vuoden 2014 loppuun mennessä airBalticilla on liikenteessä 25 ilma-alusta, ja se aikoo säilyttää tämän tason rakenneuudistuskauden loppuun eli vuoteen 2016 asti. Yleisesti ottaen lentokaluston määrä vähenee rakenneuudistuskaudella 27 prosenttia.
- (182) Reittiverkoston uudelleenmäärittelyn osalta komissio huomauttaa, että uusi reittiverkosto tuotti vuonna 2013 C1-tasolla ⁽³⁹⁾ [16–21] miljoonaa Latvian latia ([22,7–29,8] miljoonaa euroa) enemmän kuin edellisenä vuonna, muun muassa siksi, että tappiollisia reittejä (esim. [...]) oli lakkautettu ja lentojen tiheyttä oli harvennettu ([...] vuonna [...], [...] ja [...]).
- (183) Tuloja koskeviin aloitteisiin kuuluu uuden hintarakenteen käyttöönotto tai matkatavaramaksujen rakenteen optimointi. Lisäksi edistetään lähtöselvityksen tekemistä online-muodossa ja siirrytään matkustamomiehistön ja myyntihenkilöstön palkkauksessa joustavaan malliin. Kuluja koskeviin aloitteisiin taas sisältyy polttoainehintojen sekä moottori- ja yleistarkastuksia koskevien sopimusten uudelleenneuvottelu nykyisten toimittajien kanssa, vuokrajärjestelyjen optimointi sekä lentokonehallien ja miehistön hotelliyöpymisten kustannusten alentaminen. Myös maahuolintapalvelujen tarjoajien kanssa tehdyt sopimukset neuvotellaan uudelleen.
- (184) Suurin osa edellisissä kappaleissa kuvailuista rakenneuudistustoimenpiteistä on jo pantu täytäntöön. Tulojen optimointia ja kustannusten vähentämistä koskevien aloitteiden sekä kaluston uudistamisen ja reittiverkoston uudelleenmäärittelyn ansiosta airBalticin tulos ennen korkoja ja veroja (EBIT) oli vuoden 2012 lopulla negatiivinen 30 miljoonaa Latvian latia (42,47 miljoonaa euroa), vaikka talousarviossa oli ennakoitu negatiivisen EBITin suuruudeksi 38 miljoonaa Latvian latia (53,8 miljoonaa euroa). Vuonna 2013 negatiivinen EBIT laski 7,7 miljoonaan Latvian latiiin (10,9 miljoonaan euroon), mikä sekin ylitti tavoitteen. Yhtiön odotetaan palaavan kannattavaksi vuonna 2014 ja pysyvän sen jälkeen kannattavana siten, että sen EBIT on [1–3] miljoonaa Latvian latia ([1,4–4,2] miljoonaa euroa) vuonna 2014 ja [9–12] miljoonaa Latvian latia ([12,8–17] miljoonaa euroa) vuonna 2016. Oman pääoman tuoton (ROE) odotetaan yltävän [3–6] prosenttiin vuonna 2014 ja [18–21] prosenttiin vuoteen 2016 mennessä.
- (185) Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetään tarkistetut luotettaviin oletuksiin perustuvat talousennusteet realistisen, pessimistisen ja optimistisen skenaarion pohjalta. Esimerkiksi realistisessa skenaariossa oletetaan markkinoiden kasvavan [6–8] prosenttia mutta airBalticin kasvavan vain [1–3] prosenttia vuonna 2014 ja [2–4] prosenttia vuosina 2015 ja 2016, kun inflaatio on [1–3] prosenttia vuodessa ja polttoainekustannukset kasvavat vuosina 2014–2016 [950–1000] Yhdysvaltain dollarista tonnia kohti [1 000–1 050] Yhdysvaltain dollariin tonnia kohti. Kuormituskerroin vaihtelee [69–71] prosentista vuonna 2014 [71–75] prosenttiin vuonna 2016. Tässä skenaariossa aloitteiden täytäntöönpano mahdollistaa airBalticin paluun kannattavaksi vuonna 2014 (siten, että sen EBIT on [1–3] miljoonaa Latvian latia ([1,4–4,2] miljoonaa euroa)), ja sen jälkeen yhtiö pysyy kannattavana siten, että sen EBIT on [6–9] miljoonaa Latvian latia ([8,5–12,8] miljoonaa euroa) vuonna 2015 ja [9–12] miljoonaa Latvian latia ([12,8–17] miljoonaa euroa) vuonna 2016.

⁽³⁸⁾ Yksikkötuotto tarjotulta istuinkilometriltä (RASK) ja yksikkökustannus tarjotulta istuinkilometriltä (CASK).

⁽³⁹⁾ Ks. jäljempänä johdanto-osan (194) kappale.

- (186) Kaikissa skenaarioissa airBalticin EBIT on kääntynyt positiiviseksi vuoteen 2016 mennessä ja vaihtelee optimistisen skenaarion [10–15] miljoonasta Latvian latista ([14,2–21,3] miljoonasta eurosta) pessimistisen skenaarion [5–10] miljoonaan Latvian latiin ([7,1–14,2] miljoonaan euroon). Skenaarioille on myös tehty herkkyyksanalyysi riskien ja niiden mahdollisten vaikutusten arvioimiseksi vuoteen 2016 asti, erityisesti ottaen huomioon valuuttariskit (Yhdysvaltain dollarin arvon vahvistuminen/heikkeneminen suhteessa Latvian latiin ja euroon) ja muutokset kuormituskertoimessa, polttoaineen markkinahinnassa, tuotossa ja matkustajamäärässä.
- (187) Komissio on arvioinut rakenneuudistussuunnitelman ja uskoo, että se auttaa airBalticia palaamaan pitkällä aikavälillä elinkelpoiseksi huhtikuuhun 2016 mennessä. Rakenneuudistussuunnitelma sisältää yksityiskohtaisen arvioinnin airBalticin vaikeuksiin johtaneista olosuhteista, joihin on puututtu asianmukaisesti rakenneuudistustoimenpiteillä tuloja ja menoja koskevien aloitteiden sekä reittiverkoston uudelleenmäärittelyä ja kaluston uudistamista koskevien aloitteiden kautta.
- (188) Lisäksi komissio katsoo, että Latvian toimittamassa rakenneuudistussuunnitelmassa on asianmukaisesti määritelty erilaisten rakenneuudistustoimenpiteiden vaikutukset, oletukset ovat realistisia ja pätevät henkilölentoliikenteen alalla, ja elinkelpoisuus on ennakoitu riittävän hyvin kaikissa skenaarioissa koko rakenneuudistuskauden ajalta. Herkkyyksanalyysi on tehty huolellisesti ja osoittaa, että huomioon otettujen tekijöiden vaikutus EBITiin on rajallinen.
- (189) Näin ollen, toteutetut merkittävät rakenneuudistustoimenpiteet ja tähän mennessä tapahtunut edistys huomioon ottaen komissio uskoo, että rakenneuudistussuunnitelma auttaa airBalticia palaamaan pitkällä aikavälillä elinkelpoiseksi kohtuullisessa ajassa.
- (190) Lisäksi Latvian toimittama näyttö osoittaa, että airBaltic on hyvää vauhtia saavuttamassa useimpia rakenneuudistussuunnitelmassa asetetuista tavoitteista, mikä sekin puhuu suunnitelman luotettavuuden puolesta.

7.4.4 Kohtuuttomien kilpailua vääristävien vaikutusten välttäminen (vastasuoritteet)

- (191) P&R-suuntaviivojen 38 kohdan mukaan yhtiön on toteutettava vastasuoritteita, joilla se varmistaa, että kaupankäynnin edellytyksiä haittaavat vaikutukset jäävät hyväksyttävälle tasolle. Tällaisiin toimenpiteisiin voi kuulua omaisuuserien myynti, kapasiteetin tai markkinaläsnäolon supistukset ja kyseisille markkinoille pääsyn esteiden vähentäminen (suuntaviivojen 39 kohta).
- (192) Tappiollisen toiminnan lopettamista, joka olisi joka tapauksessa tarpeen elinkelpoisuuden palauttamiseksi, ei pidetä kapasiteetin tai markkinaläsnäolon supistamisena vastasuoritteita arvioitaessa (suuntaviivojen 40 kohta).
- (193) Latvia ehdottaa airBalticin osalta vastasuoritteiksi voitollisten reittien lakkauttamista, joka johtaa kapasiteetin supistumiseen, ja lähtö- ja saapumisaikojen luovutuksia koordinoituilla lentoasemilla.
- (194) Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetään, että airBaltic luopuisi paitsi tappiollisista reiteistä elinkelpoisuuden palauttamiseksi myös 14 reitistä, jotka ovat C1-osuudeltaan voitollisia⁽⁴⁰⁾. Komission käytäntönä on pitää reittiä voitollisena, jos sen C1-osuus on ollut positiivinen luovuttamista edellisellä vuonna⁽⁴¹⁾. C1-osuudessa otetaan huomioon kuhunkin yksittäiseen reittiin liittyvät lento-, matkustaja- ja jakelukustannukset (muuttuvat kustannukset). C1-osuus on tarkoituksenmukainen luku, koska siinä otetaan huomioon kaikki suoraan asianomaiseen reittiin liittyvät kustannukset. Reiteistä, joiden C1-osuus on positiivinen, saadaan riittävästi tuloja kattamaan reitin muuttuvien kustannusten lisäksi myös yrityksen kiinteitä kustannuksia.
- (195) Kapasiteetin osalta rakenneuudistussuunnitelmassa esitetään, että yhtiön kokonaiskapasiteetti oli [5–5,5] miljardia tarjottua istuinkilometriä huhtikuussa 2011, mutta rakenneuudistuskauden päättyessä huhtikuussa 2016 airBalticin kapasiteetin ennakoidaan olevan [4–4,5] miljardia tarjottua istuinkilometriä, mikä tarkoittaa [17–20] prosentin supistusta. Komissio panee tässä yhteydessä merkille, että kalustoa vähennetään huhtikuun 2011 ja vuoden 2014 lopun välillä 34 ilma-aluksesta 25 ilma-alukseen pääasiallisesti elinkelpoisuuden palauttamiseksi pitkällä aikavälillä, ja kaluston määrä pysyy tällä tasolla siihen asti, kunnes rakenneuudistuskausi päättyy huhtikuussa 2016 (ks. edellä johdanto-osan 181 kappale). Ainoastaan voitollisilla reiteillä kapasiteettia supistetaan [7–10] prosenttia.

⁽⁴⁰⁾ Nimittäin reiteistä [...] välillä. Komission näkemyksen mukaan näiden reittien sulkeminen on puhtaasti vastasuorite, sillä mikään ei viittaa siihen, että ne olisi suljettu kaluston supistamisen välttämättömänä seurauksena.

⁽⁴¹⁾ Ks. komission päätös asiassa SA.30908 – CSA – Czech Airlines – Rakenneuudistussuunnitelma, 130 ja 131 kohta.

- (196) Komissio huomauttaa, että airBaltic on lakkauttanut reittejä, joita liikennöidään täysin koordinoituilta ⁽⁴²⁾ lentoasemilta [...]. AirBaltic on siis vapauttanut [...] lähtö- ja saapumisaikaa täysin koordinoituilla lentoasemilla vuosina 2011 ja 2012 ja antanut näin kilpaileville lentoyhtiöille mahdollisuuden liikennöidä reittejä kyseisille lentoasemille ja kasvattaa läsnäoloaan niillä.
- (197) Arvioidessaan, ovatko vastasuoritteet asianmukaisia, komissio ottaa huomioon markkinarakenteen ja kilpailuedellytykset varmistaakseen, etteivät toimenpiteet heikennä markkinarakennetta (P&R-suuntaviivojen 39 kohta). Vastasuoritteet on suhteutettava tuesta aiheutuviin kilpailua vääristäviin vaikutuksiin ja etenkin yrityksen kokoon ja suhteelliseen painoarvoon merkityksellisillä markkinoilla. Toiminnan supistamisen laajuus on määriteltävä tapauskohtaisesti (P&R-suuntaviivojen 40 kohta).
- (198) Komissio tuo esiin, että airBaltic on hyvin pieni toimija Euroopan ilmailualan markkinoilla, sen osuus Euroopan koko lentoliikennealan tuotoksesta on vain 0,5 prosenttia.
- (199) Lisäksi komissio katsoo, että airBalticin kapasiteetin supistaminen [7–10] prosenttia ei ole merkityksetöntä, kun otetaan huomioon airBalticin suhteellisen pieni koko verrattuna Euroopan lentoliikennealan tuotantokapasiteettiin ja tuotokseen matkustajamääränä. Tätä suurempi kaluston ja kapasiteetin supistaminen voisi vaarantaa airBalticin kaltaisen melko pienen lentoyhtiön pitkän aikavälin elinkelpoisuuden avaamatta kuitenkaan merkittäviä markkinamahdollisuuksia kilpailijoille. Ja vaikka airBaltic on suurin lentoyhtiö Latviassa, sen markkinaosuus Riiaassa tulee pieneneväksi [65–70] prosentista vuonna 2011 [55–60] prosenttiin vuonna 2016.
- (200) Komissio huomauttaa, että Latvia on SEUT 107 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu alue, jolle voidaan myöntää alueellista investointitukea ⁽⁴³⁾. P&R-suuntaviivojen 56 kohdassa todetaan seuraavaa: ”Tuen hyväksymisedellytykset voivat kuitenkin olla asetettavien vastasuoritteiden ja tuensaajan rahoitusosuuden osalta joustavampia tukialueilla – –. Jos kapasiteetin tai markkinaläsnäolon supistaminen vaikuttaa tarkoituksenmukaisimmalta toimenpiteeltä kilpailun kohtuuttomien vääristymien välttämiseksi, tukialueilla vaaditaan vähäisempää kapasiteetin supistamista kuin muilla alueilla, jos aluekehitystarpeet tekevät tämän perustelluksi.”
- (201) Arvioidessaan ehdotettujen vastasuoritteiden asianmukaisuutta komissio on myös ottanut huomioon käsiteltävänä olevan asian erityispiirteet ja pitänyt mielessä Latvian syrjäisen maantieteellisen sijainnin ja saavutettavuuden muualta Euroopan unionista. Tässä yhteydessä komissio panee merkille, että Latvian rautatiejärjestelmässä käytetään pääosin Venäjän raideleveyttä, joka on leveämpi kuin useimmissa EU-maissa käytettävä vakioleveys, mikä aiheuttaa yhteentoimivuusongelmia viereisten EU-maiden kanssa. Myöskään meriliikenne ei juuri tarjoa vaihtoehtoa lentoliikenteelle etenkin henkilöliikenteen alalla. Lopuksi komissio tuo esiin, että lähimmät maantieliikenteen päässä olevat kansainväliset lentoasemat sijaitsevat Vilnassa ja Tallinnassa, joihin on noin 300 kilometriä Riiaasta. Näin ollen nekin eivät tarjoa toimivaa vaihtoehtoa, etenkin liikematkustajille.
- (202) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että airBalticin toteuttamat vastasuoritteet, toisin sanoen kapasiteetin supistaminen [7–10] prosenttia ja lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen koordinoituilla lentoasemilla, voidaan hyväksyä käsiteltävänä olevassa asiassa. Latvian ehdottamat vastasuoritteet ovat näin ollen P&R-suuntaviivojen nojalla riittäviä varmistamaan, että rakennetuen myöntämisestä airBalticille aiheutuvat kaupankäynnin edellytyksiä haittaavat vaikutukset jäävät hyväksyttävälle tasolle.

7.4.5 Tuen rajaaminen välttämättömään (oma rahoitusosuus)

- (203) P&R-suuntaviivojen 43 kohdan mukaan tukimäärän rajaamiseksi välttämättömään tuensaajan on osallistuttava rakenneuudistuksen kustannuksiin merkittävällä määrällä omia varoja. Tämä voidaan toteuttaa myymällä omaisuuseriä, jotka eivät ole välttämättömiä yrityksen elinkelpoisuuden kannalta, tai markkinaehtoisella ulkoisella rahoituksella.

⁽⁴²⁾ Täysin koordinoitujen lentoasemien on määriteltävä lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1) 2 artiklan g alakohdassa. Asetuksen 95/93 3 artiklan 4 kohdan mukaan tällaisilla lentoasemilla esiintyy ainakin ajoittain kapasiteettiongelmia.

⁽⁴³⁾ Ks. komission päätös, annettu 13 päivänä syyskuuta 2006, valtiontukiasia N 447/2006 – Latvia – Kansallinen aluetukikartta 2007–2013.

- (204) Rahoitusosuuden on oltava todellinen eikä siihen voida laskea tulevia voittoja, kuten kassavaroja (P&R-suuntaviivojen 43 kohta). Omaan rahoitusosuuteen ei voi kuulua lisää valtiontukea. Suurten yritysten kohdalla komissio yleensä pitää sopivana rahoitusosuutena vähintään 50:tä prosenttia rakenneuudistuksen kustannuksista. Poikkeusoloissa ja kun tapaukseen liittyy erityisiä vaikeuksia, komissio voi kuitenkin hyväksyä pienemmänkin rahoitusosuuden (P&R-suuntaviivojen 44 kohta).
- (205) Rakenneuudistussuunnitelmassa ennakoidaan rakenneuudistuksen kustannukseksi [150–170] miljoonaa Latvian latia ([214–242] miljoonaa euroa), joka tarvitaan kolmansien osapuolien myöntämien lainojen takaisinmaksuun ([5–15] miljoonaa Latvian latia ([7,1–21,3] miljoonaa euroa)), tiettyjen ilma-alusten asteittaisesta käytöstäpoistosta ja luovutuksesta aiheutuvien tappioiden korvaamiseen ([15–25] miljoonaa Latvian latia ([21,3–35,5] miljoonaa euroa)), luottotappioiden kattamiseen ([5–10] miljoonaa Latvian latia ([7,1–15,3] miljoonaa euroa), irtisanomiskorvauksiin ([1–4] miljoonaa Latvian latia ([1,4–5,6] miljoonaa euroa)), uusien ilma-alusten ostoon, erityisesti [...] Bombardier Q400NG:n ja [...] Boeing 737–500:n ostoon (yhteishintaan [50–60] miljoonaa Latvian latia ([71,1–85,3] miljoonaa euroa)), tavaramerkkien ostamiseen takaisin BAS:ltä ([5–15] miljoonaa Latvian latia ([7,1–21,3] miljoonaa euroa)), ennakoimattomiin taseen ulkopuolisiin vastuisiin, jotka johtuvat tietyistä saamisista [...] ([5–15] miljoonaa Latvian latia ([7,1–21,3] miljoonaa euroa)), sekä airBalticin tappioiden kattamiseen siihen saakka, kunnes yhtiö palaa kannattavaksi ([45–55] miljoonaa Latvian latia ([64–78,2] miljoonaa euroa)).
- (206) Rakenneuudistuksen kokonaiskuluista, jotka ovat [150–170] miljoonaa Latvian latia ([214–242] miljoonaa euroa), airBaltic ehdottaa rakenneuudistussuunnitelmassa yhtiön omaksi osuudeksi [100–110] miljoonaa Latvian latia ([141–155] miljoonaa euroa), joka vastaa [60–70] prosenttia rakenneuudistuksen kokonaiskuluista. Oma rahoitusosuus jakautuu seuraavasti:
- i) Yksityistä rahoitusta [20–30] miljoonaa Latvian latia ([28,4–42,6] miljoonaa euroa) BAS:ltä ja yksityisiltä sijoittajilta THC ja [...] vuoden 2011 huhtikuun ja syyskuun välisenä aikana. Määrään sisältyy [...] miljoonaa Latvian latia ([...] miljoonaa euroa) sellaisen likviditeettisopimuksen muodossa, jonka [...] on myöntänyt maaliskuussa ja toukokuussa 2011 varaosien ostamiseen airBalticilta; [...] ja [...] suorittamat [...] miljoonan Latvian latin ([...] miljoonan euron) ja [...] miljoonan Latvian latin ([...] miljoonan euron) ennakkomaksut airBalticin omaan pääomaan; sekä [6–8] miljoonaa Latvian latia ([8,5–12,3] miljoonaa euroa) Transatlantic Holdingsin tekemästä osakkeidenostosopimuksesta.
 - ii) BAS:n sopimuksen jälkeen myöntämiä yksityisiä lainoja [20–30] miljoonaa Latvian latia ([28,4–42,6] miljoonaa euroa), eli BAS:n laina (14 miljoonaa Latvian latia (19,82 miljoonaa euroa)) ja toimittajan myöntämä [5–15] miljoonan Latvian latin ([7,1–21,3] miljoonan euron) laina tavaramerkkien takaisinostoon.
 - iii) Uusien ilma-alusten vuokrasopimukset, joiden arvoksi on määritelty [45–55] miljoonaa Latvian latia ([64–78] miljoonaa euroa).
 - iv) Latvijan Krājbankan ja Snorasin kanssa maaliskuussa 2014 sovitusta airBalticin velan uudelleenjärjestelystä seuraava [...] miljoonan Latvian latin ([...] miljoonan euron) suuruinen velan osittainen poisto.
- (207) Edellä (i) alakohdassa mainitun yksityisen rahoituksen osalta Latvia on osoittanut, että BAS suoritti [7–9] miljoonaa Latvian latia ([10–13] miljoonaa euroa) ennakkomaksuja yhtiön omaan pääomaan kesäkuussa ja heinäkuussa 2011. Komissio katsoo, että nämä maksut ovat P&R-suuntaviivojen 43 kohdassa tarkoitettua omaa rahoitusta, sillä BAS oli yksityinen markkinatoimija eikä komissiolla ole syytä olettaa, ettei se olisi toiminut markkinaperiaatteen mukaisesti. Sama päätelmä koskee [6–8] miljoonaa Latvian latia ([8,5–12,3] miljoonaa euroa), jotka Transatlantic Holdings tarjosi korvaukseksi [...] jäljellä olevasta maksamattomasta airBalticin osakkeista syyskuussa 2011.
- (208) Komissio katsoo edellä esitetystä (ii) alakohdasta, että BAS:n myöntämä 14 miljoonan Latvian latin (19,82 miljoonan euron) laina, eli BAS:n laina, on markkinaehtoista ulkoista rahoitusta, joka voidaan hyväksyä omaksi rahoitukseksi yksityiseltä sijoittajalta, joka oli tapahtumien aikaan yhtiön osakas.
- (209) Rakenneuudistussuunnitelmassa selitetään [45–55] miljoonan Latvian latin ([64–78] miljoonan euron) arvoista uusien ilma-alusten vuokrasopimuksista (edellä (iii) alakohta), että airBaltic teki maaliskuussa 2013 yksityisten osapuolien kanssa uudet vuokrasopimukset ilma-aluksista osana kaluston supistamis- ja optimointiohjelmaansa. Sopimukset liittyvät [...] Bombardier Dash 8 Q400NG -ilma-aluksen kiinteähintaiseen vuokraukseen kymmeneksi vuodeksi noin [...] miljoonan Yhdysvaltain dollarin ([...] miljoonan euron) kokonaishintaan, jolloin kuukausivuokra oli noin [...] Yhdysvaltain dollaria ([...] euroa).

- (210) Rakennuudistussuunnitelman mukaan [...] myönsi vuokran markkinaehdoilla. Kuukausivuokralla on tarkoitus kattaa ostohinnan kuoletus vähennettynä asianomaisen ilma-aluksen jäännösarvolla 10. vuoden lopulla (ja korotettuna tietyllä määrällä [...] rahoitus- ja toimintakustannusten sekä katetuoton kattamiseksi), niin että se vastaa tosiasiallisesti uuden ilma-aluksen ostohintaa.
- (211) Komissio tuo esiin, että vuokrasopimukset ovat sinänsä tavallinen rahoitusmuoto lentoliikennealalla ja ne voidaan rinnastaa lainoihin, joita myönnetään rakennuudistusta läpi käyvälle yhtiölle. Laina voidaan katsoa omaksi rahoitukseksi, vaikka merkittävä osa siitä olisi katettu vakuudella. Lisäksi Latvia on vakuuttanut, että vuokrasopimukset on suojattu tavanomaisilla vakuuksilla (ts. mahdollisuus takavarikoida lentokone laiminlyönnin tapauksessa ja käteisenä suoritettu vakuustalletus). Näin ollen vuokralleantaja ottaa tietyn riskin, koska sille aiheutuisi merkittäviä tappioita, jos airBaltic laiminlöisi maksujaan. Se menettäisi välittömästi vuokratulot siihen saakka, kunnes ilma-alus voitaisiin vuokrata uudelle asiakkaalle, ja sille aiheutuisi kustannuksia ilma-aluksen muokkaamisesta seuraavaa lentotoiminnan harjoittajaa varten ⁽⁴⁴⁾.
- (212) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa vuokrasopimusten osoittavan, että airBaltic pystyi saamaan ulkoista rahoitusta markkinaehdoilla. Vuokrasopimuksia voidaankin pitää näyttönä siitä, että markkinoilla on uskoa airBalticin elinkelpoisuuteen pitkällä aikavälillä, koska sopimukset on suojattu ainoastaan tavanomaisilla vakuuksilla niin, että rahoittaja ottaa tietyn riskin. Tämä vastaa P&R-suuntaviivojen 43 kohtaa, jossa määrätään, että oman rahoitusosuuden tulisi olla peräisin markkinaehtoisesta ulkoisesta rahoituksesta, ja osoittaa markkinoiden pitävän suunniteltua elinkelpoisuuden palauttamista uskottavana. Näin ollen komissio pitää [45–55] miljoonan Latvian latin ([64–78] miljoonan euron) arvoisia vuokrasopimuksia osana omaa rahoitusosuutta. Tämä noudattaa komission aiempaa käytäntöä esimerkiksi Czech Airlinesin tapauksessa ⁽⁴⁵⁾.
- (213) Komissiolla on kuitenkin epäilyksiä joistakin rakennuudistussuunnitelmassa esitetystä oman rahoituksen muodoista, kuten jäljempänä selitetään.
- (214) Latvian toimittamista tiedoista ilmenee, että [...] heinäkuussa 2011 suorittama [...] miljoonan Latvian latin ([...] miljoonan euron) ennakkomaksu airBalticin omaan pääomaan liittyy suoraan toimenpiteeseen 6, josta on jo edellä todettu, että siinä on kyse valtiontuesta. Näin ollen [...] tekemää ennakkomaksua airBalticin omaan pääomaan ei voida lukea mukaan omaan rahoitusosuuteen, johon ei voi sisältyä tukea.
- (215) Latvian viranomaiset eivät ole toimittaneet komissiolle vuoden 2011 huhtikuun ja kesäkuun välisenä aikana [...] myöntämän [...] miljoonan Latvian latin ([...] miljoonan euron) likviditeettisopimuksen osalta sellaista näyttöä, jonka avulla komissio voisi kunnolla arvioida kyseistä toimenpidettä ja sen merkitystä tuensaajan elinkelpoisuuden palauttamisen uskottavuuden kannalta. Näin ollen komissio ei voi varmuudella päätellä, voidaanko sopimus hyväksyä omaan rahoitusosuuteen.
- (216) Latvia ei ole myöskään toimittanut BAS:n airBalticille tavaramerkkien takaisinostoa varten myöntämän [5–15] miljoonan Latvian latin ([7,1–21,3] miljoonan euron) suuruisen toimittajan lainan osalta näyttöä siitä, että laina olisi tosiasiallisesti myönnetty.
- (217) Edellä esitetyn perusteella komissio ei hyväksy omaan rahoitusosuuteen [...] heinäkuussa 2011 suorittamaa [...] miljoonan Latvian latin ([...] miljoonan euron) ennakkomaksua airBalticin omaan pääomaan, [...] huhtikuun ja kesäkuun 2011 välisenä aikana varaosien ostoon myöntämää [...] miljoonan Latvian latin ([...] miljoonan euron) likviditeettisopimusta, BAS:n airBalticille tavaramerkkien takaisinostoon myöntämää [5–15] miljoonan Latvian latin ([7,1–21,3] miljoonan euron) toimittajan lainaa eikä [...] miljoonan Latvian latin ([...] miljoonan euron) osittaista poistoa. Komissio myös epäilee, erityisesti asiasta annetun epävarman näytön perusteella (velkojen epäselvä luonne, mukaan lukien useat saamiset ja airBalticin tavaramerkit), voidaanko kahden pankin suorittama [...] miljoonan Latvian latin ([...] miljoonan euron) osittainen velkojen poisto laskea mukaan omaan rahoitusosuuteen.
- (218) Komissio panee joka tapauksessa merkille, että muut toimenpiteet, joita on ehdotettu omaksi rahoitukseksi, ovat P&R-suuntaviivojen 43 kohdan mukaisia ja oma rahoitusosuus on näin ollen hyväksyttävällä tasolla. Niiden määrä on yhteenlaskettuna [75–85] miljoonaa Latvian latia ([107–120] miljoonaa euroa), mikä vastaa noin [48–50] prosenttia rakennuudistuksen kustannuksista. AirBalticin kaltaisen suuren yrityksen kohdalla

⁽⁴⁴⁾ Kokonaiskustannukset ilma-aluksen siirtämisestä maksunsa laiminlyöneeltä lentotoiminnan harjoittajalta uudelle asiakkaalle tämän vaatimusten mukaisesti voivat helposti ylittää [...] prosenttiin ilma-aluksen kirjanpitoarvosta.

⁽⁴⁵⁾ Ks. Czech Airlinesia koskeva päätös, 119 ja 145 kohta.

oman rahoitusosuuden tulisi tavallisesti kattaa 50 prosenttia. P&R-suuntaviivojen 56 kohdan mukaan komissio voi kuitenkin olla oman rahoitusosuuden osalta joustavampi tukialueilla, joihin Latvia lukeutui siihen aikaan, kun toimenpiteet toteutettiin (ks. edellä johdanto-osan 200 kappale).

(219) Näin ollen komissio katsoo, että P&R-suuntaviivojen 43 kohdan vaatimukset on täytetty.

7.4.6 Tuen ainutkertaisuuden periaate

(220) Lopuksi tuen on noudatettava P&R-suuntaviivojen 72 kohdassa määriteltyä periaatetta, jonka mukaan yritys, joka on saanut pelastamis- tai rakenneuudistustukea viimeisten 10 vuoden aikana, ei voi saada uudelleen pelastamis- tai rakenneuudistustukea (tuen ainutlaatuisuuden periaate).

(221) Koska toimenpiteet 1, 4 ja 5 eivät ole valtiontukea, niitä ei oteta huomioon arvioitaessa tuen ainutlaatuisuuden periaatteen täyttymistä. Lisäksi Latvian viranomaiset ovat vakuuttaneet, ettei airBaltic ole saanut mitään pelastus- tai rakenneuudistustukea viimeisten 10 vuoden aikana. Näin ollen komissio katsoo, että tuen ainutlaatuisuuden periaatetta on noudatettu.

7.5 PÄÄTELMÄT TOIMENPITEISTÄ 2, 3 6

(222) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa, että Latvia on laittomasti toteuttanut toimenpiteet 2, 3 ja 6 airBalticin hyväksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti. Komissio kuitenkin katsoo, että toimenpiteet ja rakenneuudistussuunnitelma täyttävät P&R-suuntaviivoissa asetetut edellytykset. Näin ollen komissio pitää tukea sisämarkkinoille soveltuvana.

(223) Lopuksi komissio tuo esiin, että Latvia on hyväksynyt tämän päätöksen antamisen ja ilmoittamisen englannin kielellä.

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Latvian airBalticille myöntämä 16 miljoonan Latvian latin suuruinen ensimmäinen valtionlaina, valtion huhtikuussa 2010 toteuttama nollakorkoisten velkakirjojen osto airBalticilta ja Latvijas Krājbankan airBalticille marraskuussa 2011 suorittama 2,8 miljoonan euron maksu eivät ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

2 artikla

Latvian vuonna 2011 toteuttamat 67 miljoonan Latvian latin suuruinen toinen valtionlaina ja airBalticin pääoman kasvattaminen sekä Latvian vuonna 2012 toteuttama 5 miljoonan euron suuruisen saamisen luovuttaminen airBalticille ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

Tämä tuki soveltuu sisämarkkinoille Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu Latvian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 9 päivänä heinäkuuta 2014.

Komission puolesta
Joaquín ALMUNIA
Varapuheenjohtaja