

II.

(Nezakonodavni akti)

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/1091

od 9. srpnja 2014.

o mjerama SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP) koje je provela Latvija za korporaciju A/S Air Baltic Corporation (airBaltic)

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 4552)

(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

uzimajući u obzir odluku kojom je Komisija odlučila pokrenuti postupak iz članka 108. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u pogledu potpore SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP) ⁽¹⁾,

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s prethodno navedenim odredbama i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

1.1. PRETPRIJAVA – SA.33799 (2011/PN)

- (1) Obaviješću SANI br. 6332 od 18. listopada 2011., koja je registrirana 20. listopada 2011., Latvija je prethodno prijavila Komisiji zajam od 16 milijuna LVL (22,65 milijuna EUR) ⁽²⁾ u korist korporacije A/S Air Baltic Corporation („airBaltic” ili „društvo”). Latvijska su nadležna tijela smatrala da zajam ne predstavlja državnu potporu, ali su svejedno izvršila pretprijavu radi pravne sigurnosti i transparentnosti. Ova je pretprijava registrirana pod referentnim brojem SA.33799 (2011/PN).
- (2) Sastanak s latvijskim nadležnim tijelima i njihovim savjetnicima održan je 27. listopada 2011. i nakon tog sastanka latvijska su nadležna tijela dostavila dodatne informacije dopisom od 7. studenoga 2011. Komisija je zatražila dodatne informacije porukama e-pošte od 16. studenoga 2011., 17. studenoga 2011., 1. prosinca 2011. i 9. prosinca 2011. na što su latvijska nadležna tijela odgovorila porukama e-pošte od 16. studenoga 2011., 22. studenoga 2011., 7. prosinca 2011. i 13. prosinca 2011.

⁽¹⁾ SL C 69, 8.3.2013., str. 40.

⁽²⁾ Tečaj 1 EUR = 0,7063 LVL. Prosječni tečaj za 2011. koji je objavila Europska središnja banka, dostupan na <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>.

- (3) Latvija je 4. siječnja 2012. dostavila dodatne informacije i objasnila da je zajam od 16 milijuna LVL – iz prethodnog stavka 1.1. – odobren trgovačkom društvu već 21. listopada 2011. bez prethodnog odobrenja Komisije. Nadalje, latvijska država odlučila je 13. prosinca 2011. povećati kapital društva i 14. prosinca 2011. odobrila je društvu airBaltic drugi zajam.
- (4) S obzirom na činjenicu da je mjera odobrena trgovačkom društvu i s obzirom na pritužbu od 9. siječnja 2012. (vidjeti odjeljak 1.2. u nastavku), latvijska su nadležna tijela povukla svoju pretprijavu porukom e-pošte od 21. veljače 2012. Predmet državne potpore SA.33799 (2011/PN) administrativno je zaključen 27. veljače 2012.

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

- (5) Komisija je 9. siječnja 2012. zaprimila pritužbu privatnog trgovačkog društva SIA Baltijas aviācijas sistēmas („BAS” ili „podnositelj pritužbe”), bivšeg dioničara društva airBaltic, u vezi s nizom mjera koje je latvijska država navodno pružila društvu airBaltic.
- (6) Dopisom od 23. siječnja 2012. Komisija je pritužbu prosljedila Latviji, koja je odgovorila 13. ožujka 2012. Dopisom od 14. svibnja 2012. Komisija je od Latvije zatražila dodatne informacije i dobila ih je 16. srpnja 2012.
- (7) Dopisom od 18. srpnja, koji je registriran 20. srpnja 2012., Komisija je primila novu pritužbu gđe. Inge Piterniece, bivše članice uprave BAS-a, u vezi s dodatnom mjerom koju je latvijska država navodno odobrila društvu airBaltic. Porukom e-pošte od 24. srpnja 2012. Komisija je novu pritužbu prosljedila Latviji tražeći od nje da dostavi svoje primjedbe i Latvija je odgovorila 22. kolovoza i 4. rujna 2012.
- (8) Sastanci s latvijskim nadležnim tijelima, njihovim savjetnicima i predstavnicima društva airBaltic održali su se 5. srpnja i 17. kolovoza 2012.
- (9) Dopisom od 20. studenoga 2012., Komisija je obavijestila Latviju da je odlučila pokrenuti postupak iz članka 108. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU”) u vezi s tom potporom („odluka o pokretanju postupka”). Latvija je u dopisu od 23. siječnja 2013. dostavila primjedbe na odluku o pokretanju postupka. Komisija je od Latvije zatražila informacije dopisom od 6. ožujka 2013., te je dobila odgovor 8. travnja 2013. Povrh toga, 25. lipnja 2013. održan je sastanak s latvijskim nadležnim tijelima nakon kojeg je Latvija dostavila dodatne informacije 14. kolovoza, 18. rujna, 9. i 25. listopada 2013. Dodatni sastanci s latvijskim nadležnim tijelima i njihovim pravnim zastupnicima održani su 22. listopada i 22. studenoga 2013. te 10. siječnja 2014. Latvija je dostavila dodatne informacije 7. i 8. studenoga, 2., 13. i 20. prosinca 2013. te 28. i 31. siječnja, 28. veljače, 24. i 26. ožujka, 9. travnja i 16. svibnja 2014.
- (10) Komisijina odluka o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ⁽³⁾ 8. ožujka 2013. Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe na mjere.
- (11) Komisija je primila opažanja društava Ryanair i airBaltic te tri pojedinca u ime vjerovnika društva airBaltic (FLS, AB Jet i Eurobalt Junipro). Komisija je ta opažanja prosljedila Latviji i dala joj priliku za odgovor. Primjedbe Latvije zaprimljene su u dopisu od 27. svibnja 2013.
- (12) Dopisom od 4. srpnja 2014. Latvija je pristala odreći se svojih prava iz članka 342. UFEU-a u vezi s člankom 3. Uredbe (EZ) br. 1/1958 i pristala je da ova odluka bude donesena i objavljena na engleskom jeziku.

2. LATVIJSKO TRŽIŠTE ZRAČNOG PROMETA

- (13) Tržište zračnog prometa u Latviji brzo se širilo otkad je Latvija pristupila EU-u. Prosječni godišnji rast broja putnika u zračnoj luci Riga – uključujući putnike koji putuju od točke do točke i transferne putnike – dostigao je 47 % kada se broj putnika povećao s 700 000 u 2003. na 3,2 milijuna u 2007. Ulazak niskotarifnih prijevoznika, posebno Ryanaira, pridonio je rastu tržišta jer se otvaranjem novih linija znatno povećala potražnja.

⁽³⁾ Vidjeti bilješku 1.

- (14) Globalna ekonomska kriza iz 2008. – 2009. snažno je utjecala na gospodarski rast Latvije, a tako i na njezino tržište zračnog prometa. Broj putnika koji putuju od točke do točke smanjio se uslijed krize s 3,2 milijuna u 2008. na 2,7 milijuna u 2009., iako je ukupan broj putnika nastavio rasti zahvaljujući transfernim putnicima.
- (15) Ukupni rast tržišta nastavio se u 2010. i ostvario godišnju stopu rasta od 12 %. Dok se tržište putnika koji putuju od točke do točke povećavalo u prosjeku 9 % godišnje, tržište transfernih putnika povećavalo se za 18 % godišnje. Očekuje se da će latvijsko tržište zračnog prometa između 2012. i 2015. nastaviti rasti po godišnjoj stopi od 7 %.
- (16) Međunarodna zračna luka Riga nalazi se na vodećem mjestu u baltičkoj regiji. U 2011. je u Rigu i iz Rige putovalo oko 5,1 milijun putnika, što se može usporediti s 1,9 milijuna putnika koji su putovali u Tallinn i iz Tallinna i 1,7 milijuna putnika koji su putovali u Vilnius i iz njega. Društvo airBaltic prevezlo je u 2011. 66 % putnika preko Rige, dok je Ryanair, drugi najveći prijevoznik i glavni konkurent društva airBaltic, prevezao 20 %. Još je 15 drugih poduzeća prevozilo putnike u Rigu i iz nje (pružatelji potpune usluge i niskotarifni prijevoznici) i ona su pokrivala 14 % svih putnika ⁽⁴⁾.

3. KORISNIK

- (17) Društvo airBaltic osnovano je 1995. zajedničkim pothvatom društva Scandinavian Airlines SAS i latvijske države. U siječnju 2009. SAS je BAS-u prodao cijeli svoj udio u poduzeću (47,2 %).
- (18) Na temelju informacija objavljenih u novinama, čini se da je BAS osnovan kao privatno trgovačko društvo u cijelosti u vlasništvu g. Bertolta Flicka do prosinca 2010. kada je 50 % njegovih dionica preneseno na fond za upravljanje imovinom Taurus Asset Management Fund Ltd („Taurus“) sa sjedištem na Bahamima ⁽⁵⁾.
- (19) Od listopada 2011. godine dioničari društva airBaltic bili su latvijska država – putem Ministarstva prometa – s 52,6 % dionica i BAS s 47,2 % dionica, a ostatak (0,2 %) je posjedovao ruski zrakoplovni prijevoznik Transaero. U to je vrijeme predsjednik i izvršni direktor društva airBaltic bio g. Bertolt Flick. Od 1. studenoga 2011., izvršni direktor društva airBaltic je g. Martin Gauss, bivši direktor Maleva.
- (20) Na temelju informacija koje su dostavila latvijska nadležna tijela, čini se da je BAS založio svojih 47,2 % dionica u društvu airBaltic kao jamstvo banci Latvijas Krājbanka, latvijskoj podružnici litavske banke Snoras ⁽⁶⁾. Snoras je propao 16. studenoga 2011. i nacionaliziran je ⁽⁷⁾. Latvijska komisija za financije i tržišta kapitala („FCMC“) naredila je 17. studenoga 2011. ograničavanje bankarskih operacija banke Latvijas Krājbanka za iznose veće od 100 000 EUR ⁽⁸⁾. Nalogom FCMC-a od 21. studenoga 2011., operacije Latvijas Krājbanke obustavljene su i imenovana je uprava vjerovnika ⁽⁹⁾.
- (21) Prema dostavljenim informacijama, čini se da BAS nije ispunio neke od svojih financijskih obveza prema banci Latvijas Krājbanka. Zbog toga je Latvijas Krājbanka 30. studenoga 2011. Ministarstvu prometa prodala po nominalnoj vrijednosti sve dionice društva airBaltic koje su prethodno bile u vlasništvu BAS-a osim jedne, u ukupnom iznosu od 224 453 LVL (317 787 EUR) ⁽¹⁰⁾. Uslijed toga, vlasnički udio Latvije u društvu airBaltic povećao se na 99,8 %, a BAS je zadržao samo jednu dionicu.

⁽⁴⁾ Izvor: Godišnjak međunarodne zračne luke Riga za 2011., dostupan na <http://www.riga-airport.com/en/main/about-company/gadagramata>.

⁽⁵⁾ Vidjeti <http://bnn-news.com/airbaltic-shareholders-structure-11608>. Novinari su izvješćivali o nekim vezama između Taurusa i ruskog poduzetnika g. Vladimira Antonova.

⁽⁶⁾ Bivši glavni dioničar i predsjednik litavske banke Snoras bio je g. Vladimir Antonov.

⁽⁷⁾ Središnja banka Litve objasnila je da mora nacionalizirati Snoras jer on nije ispunio regulatorne zahtjeve, nije dostavio tražene informacije i jer je njegova imovina u lošem stanju. Vidjeti <http://en.rian.ru/business/20120523/173624459.html> i <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-19/antonov-says-he-invested-50-million-euros-in-latvia-s-airbaltic.html>.

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

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

⁽¹⁰⁾ Ministar prometa objasnio je da je cilj stjecanja bio zaštititi ulagače Latvijas Krājbanke. Čini se da je postojala opasnost da zbog financijskih problema BAS-a država neće moći ulagati u kapital airBaltica i zato je Vlada odlučila zaštititi svoje interese i preuzeti kontrolu nad airBalticom. Vidjeti <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-01/latvia-buys-out-minority-shareholder-in-airbaltic-ministry-says.html> i http://www.sam.gov.lv/?cat=8&art_id=2598.

- (22) Prema informacijama iz tiska čini se da su dioničari BAS-a također založili svoje dionice u BAS-u kao jamstvo kod Latvijas Krājbanke ⁽¹¹⁾. U kontekstu stečajnog postupka protiv BAS-a ⁽¹²⁾, podružnica Latvijas Krājbanke preuzela je 6. veljače 2012. dionice BAS-a od prethodnih dioničara i imenovala je novu upravu.
- (23) Naposljetku, čini se da je 8. lipnja 2012. latvijska država kupila od BAS-a jedinu dionicu u društvu airBaltic za 1 LVL. Stoga, od tog datuma, BAS više nije dioničar društva airBaltic ⁽¹³⁾.
- (24) U odnosu na financijsku situaciju društva airBaltic, latvijska su nadležna tijela objasnila da su financijske teškoće poduzeća počele u 2008. zbog globalne ekonomske krize i naglog rasta cijena nafte. Zbog toga je društvo airBaltic u 2008. ostvarilo gubitke od 28 milijuna LVL (39,64 milijuna EUR). Međutim, to je društvo u 2009. ponovno ostvarilo dobit od 14 milijuna LVL (19,82 milijuna EUR) ⁽¹⁴⁾. AirBaltic je 2010. opet imao gubitke od 34,2 milijuna LVL (48,42 milijuna EUR). Latvijski ministar gospodarstva rekao je u lipnju 2011. da je airBaltic u prvih pet mjeseci 2011. poslovao s gubitkom od 18 milijuna LVL (25,48 milijuna EUR) i da je pred stečajem ⁽¹⁵⁾. Društvo airBaltic zatražilo je pravnu zaštitu od svojih vjerovnika 21. rujna 2011. ⁽¹⁶⁾. Iz rezultata revizije za 2011. očiti su gubici od 83,5 milijuna LVL (118,22 milijuna EUR).
- (25) Latvija je 27. kolovoza 2012. objavila poziv mogućim ulagačima da izraze svoj interes za stjecanje 50 % minus jedne dionice kapitala društva airBaltic (*), ali nisu bile isključene ni transakcije drugačije prirode. Glavni kriteriji za odabir ulagača uključivali su sposobnost za poticanje razvoja društva airBaltic, ugled i iskustvo ulagača te njegova financijska sredstva. Postupak bi trebao biti završen tijekom 2014.

4. OPIS MJERA

4.1. SPORAZUM OD 3. LISTOPADA 2011.: PRVI DRŽAVNI ZAJAM I ZAJAM BAS-A

- (26) Na temelju sporazuma od 3. listopada 2011. („Sporazum“), Latvija je pristala odobriti društvu airBaltic zajam od 16 milijuna LVL (22,65 milijuna EUR) („prvi državni zajam“, **1. mjera**) uz drugi zajam od 14 milijuna LVL (19,82 milijuna EUR) od BAS-a („zajam BAS-a“). Uvjeti oba zajma bili su povezani i jednaki i određena je početna kamatna stopa na [11 – 13] ⁽¹⁷⁾ %. Međutim, u trenutku odobravanja zajma društvu airBaltic, BAS se odrekao svog prava na jamstvo za zajam BAS-a.
- (27) U sporazumu je također bilo predviđeno da će država najkasnije 15. prosinca 2011. odobriti društvu airBaltic dodatni zajam neodređenog iznosa razmjerno njegovim pravima glasa pod uvjetima koji su jednaki prvom državnom zajmu. Oba su državna zajma trebala biti kapitalizirana da su ispunjeni određeni uvjeti, između ostalog ako uprava društva airBaltic odobri poslovni plan/plan restrukturiranja.
- (28) U članku 7. Sporazuma predviđeni su uvjeti za buduće povećanje kapitala društva airBaltic. Posebno je u članku 7. stavku 3. navedeno da se „državni zajam i zajam BAS-a [...] mogu dodati iznosu koji će se kapitalizirati“. U skladu s člankom 7. stavkom 4., BAS je odlučio glasati za kapitalizaciju zajma i povećanje kapitala. Ako BAS ne ispuni svoje obveze, u članku 7. stavku 4. predviđeno je pravo države da od BAS-a kupi njegove dionice u društvu airBaltic za 1 LVL ⁽¹⁸⁾.

⁽¹¹⁾ Vidjeti <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=54423>. Novine su također izvijestile da je BAS navodno dugovao 14 milijuna LVL banci Latvijas Krājbanka (vidjeti na primjer <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=53861>).

⁽¹²⁾ Prema Latviji, od kolovoza 2013., BAS nije proglasio stečaj unatoč pokušajima nekoliko vjerovnika.

⁽¹³⁾ Osim toga, čini se da su barem od 2010. glavni dioničari društva airBaltic – latvijska država i BAS – bili u sukobu: novine su izvješćivale o brojnim sudskim postupcima između Latvije i BAS-a (vidjeti na primjer <http://atwonline.com/airline-finance-data/news/airbaltic-files-bankruptcy-0921>).

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

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

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

(*) Latvijsko ministarstvo prometa objavilo je 27. kolovoza 2012. u europskom i britanskom izdanju novina Financial Times poziv na neobvezujući iskaz interesa za sudjelovanje u prodaji dionica airBaltica. Vidjeti http://prudential.lv/upload_file/27082012-ABC%20ad%20EN.pdf.

⁽¹⁷⁾ Poslovna tajna.

⁽¹⁸⁾ Latvijska država očito je ostvarila to pravo 8. lipnja 2012. (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 23.).

- (29) Latvija je odobrila prvi državni zajam društvu airBaltic 21. listopada 2011. (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 3.). BAS je odobrio zajam BAS-a 1. studenoga 2011.
- (30) Dana 13. prosinca 2011., kada se vlasnički udio Latvije u društvu airBaltic povećao na 99,8 % (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 21.), latvijska vlada odlučila je odobriti smanjenje kamata za prvi državni zajam s [11 – 13] % na [2 – 4] %. Budući da su prvi državni zajam i zajam BAS bili povezani (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 26.), isto se smanjenje kamatne stope primjenjivalo i na potonji.

4.2. DRUGI DRŽAVNI ZAJAM OD 13. PROSINCA 2011.

- (31) Dana 13. prosinca 2011., u isto vrijeme kada je smanjena kamatna stopa za prvi državni zajam (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 30.), latvijska vlada odlučila je odobriti konvertibilni zajam društvu airBaltic u iznosu od 67 milijuna LVL (94,86 milijuna EUR) uz kamatnu stopu od [9 – 11] % podijeljen na dva obroka („drugi državni zajam”, **2. mjera**) ⁽¹⁹⁾.
- (32) Prvi obrok drugog državnog zajma u iznosu od 41,6 milijuna LVL (58,89 milijuna EUR) odmah je stavljen na raspolaganje društvu airBaltic sporazumom od 14. prosinca 2011. Drugi obrok od 25,4 milijuna LVL (35,96 milijuna EUR) stavljen je na raspolaganje društvu 14. prosinca 2012., odnosno, nakon što je Komisija donijela svoju odluku o pokretanju postupka.

4.3. POVEĆANJE KAPITALA DRUŠTVA AIRBALTIC DOGOVORENO 22. PROSINCA 2011.

- (33) Za vrijeme sastanka dioničara društva airBaltic održanog 22. prosinca 2011., latvijska država i BAS, unatoč tome što je potonji u tome trenutku bio vlasnik samo jedne dionice društva, dogovorili su povećanje kapitala od 110 milijuna LVL (155,74 milijuna EUR) („povećanje kapitala”, **3. mjera**). To se trebalo ostvariti konverzijom prvog državnog zajma, prvog obroka drugog državnog zajma i zajma BAS-a u kapital, zajedno s doprinosom BAS-a u gotovini u iznosu od 37,7 milijuna LVL (53,38 milijuna EUR).
- (34) Latvijska država izvršila je svoju odluku o sudjelovanju u povećanju kapitala društva airBaltic 29. prosinca 2011. i nastavila je s konverzijom prvog državnog zajma i prvog obroka drugog državnog zajma u kapital.
- (35) Dopisom od 4. siječnja 2012. Ministarstvo prometa Latvije zatražilo je da BAS sudjeluje u povećanju kapitala konverzijom zajma BAS-a i injekcijom gotovine. Unatoč zahtjevima latvijskih nadležnih tijela, činilo se da BAS nije sklon ispuniti dogovor sklopljen na sastanku dioničara. Dopisima od 6. do 26. siječnja 2012. BAS je osporavao da je država od banke Latvijas Krājbanka stekla dionice društva airBaltic koje su prethodno bile u vlasništvu BAS-a (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 21.) i tražio je da se država suzdrži od donošenja odluka o promjenama u kapitalu društva airBaltic. FCMC je 19. siječnja 2012. izdao formalnu zabranu BAS-u i društvu airBaltic da uključe zajam BAS-a kao dio povećanja kapitala.
- (36) Do 30. siječnja 2012., odnosno, kraja prve faze razdoblja provedbe upisa za povećanje kapitala, BAS nije izvršio konverziju zajma ni uložio gotovinu.

4.4. PRITUŽBA BAS-A I DALJNJA DOGAĐANJA

- (37) Pritužba podnesena Komisiji 9. siječnja 2012. odnosila se na prvi i drugi državni zajam te na povećanje kapitala. Osim toga, BAS se žalio na dvije druge mjere koje bi mogle predstavljati državnu potporu društvu airBaltic, odnosno, na činjenicu da je država od društva airBaltic kupila bezkuponske obveznice u travnju 2010. (**4. mjera**) i isplatu banke Latvijas Krājbanka društvu airBaltic u iznosu od 2,8 milijuna EUR izvršenu 21. i 22. studenoga 2011. (**5. mjera**).
- (38) Latvija je objasnila da je 4. mjera podrazumijevala kupnju bezkuponskih obveznica od društva airBaltic u iznosu od 30 milijuna LVL (42,47 milijuna EUR) koju su izvršili većinski dioničari društva airBaltic u tom trenutku, odnosno, Latvijska država i BAS. Latvijski dio nije izravno kupilo Ministarstvo prometa kao stvarni vlasnik dionica društva airBaltic, već latvijski Državni centar za radio i televiziju („LVRTC”), poduzeće koje je u 100 %-tnom državnom vlasništvu. Obveznice su kupljene po nominalnoj vrijednosti od 1 LVL svaka i bez kamata te su

⁽¹⁹⁾ Protivno onome što je navedeno u uvodnoj izjavi 80. odluke o pokretanju postupka, za vrijeme formalnog istražnog postupka, Komisija je primijetila da BAS prema Sporazumu nije bio obavezan osigurati konvertibilni zajam pod istim uvjetima kao i drugi državni zajam.

ih kupile Latvija i BAS razmjerno svom vlasničkom udjelu. Time bi latvijska država od društva airBaltic kupila obveznice s nultom kamatnom stopom u iznosu od otprilike 15,78 milijuna LVL (22,34 milijuna EUR), a BAS bi stekao oko 14,22 milijuna LVL (20,13 milijuna EUR). Obveznice će se pretvoriti u kapital 1. srpnja 2015. po stopi od jedne dionice po obveznici.

- (39) U pogledu 5. mjere, latvijska su nadležna tijela objasnila da društvu airBaltic nisu izvršena nikakva plaćanja 21. i 22. studenoga 2011., kao što je tvrdio podnositelj pritužbe. Međutim, društvo airBaltic podnijelo je tri naloga za plaćanje banci Latvijas Krājbanka prije odluka FCMC-a od 17. studenoga 2011. o ograničenju bankarskih operacija iznad 100 000 EUR i prekidu svih operacija banke Latvijas Krājbanka 21. studenoga 2011. (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 20.). Te je naloge Latvijas Krājbanka izvršila nekoliko dana kasnije. Posebno su upitne bile dvije uplate u iznosu od [...] milijuna USD društvu IATA Clearing House i u iznosu od [...] milijuna EUR Međunarodnoj zračnoj luci Riga koje su izvršene 25. studenoga 2011., te prijenos [...] milijuna EUR na drugi bankovni račun društva airBaltic u banci Swedbank dana 30. studenoga 2011.

4.4.1. Plan „reShape” iz ožujka 2012.

- (40) U ožujku 2012. društvo airBaltic donijelo je plan pod nazivom „reShape”. U njemu je predviđen niz mjera, uključujući kupnju učinkovitijih zrakoplova ⁽²⁰⁾ i zatvaranje određenih linija, zbog čega bi društvo moglo u realističnom i optimističnom scenariju 2014. doći na nulu. Međutim, prema pesimističnom scenariju, društvo airBaltic imalo bi negativan EBIT barem do 2016.
- (41) U planu reShape predviđeno je da će uz 83 milijuna LVL (117,51 milijuna EUR) koji su već izdvojeni za poduzeće ⁽²¹⁾, biti potrebno dodatnih [45 – 55] milijuna LVL ([64 – 78] milijuna EUR) [...] prema realističnom scenariju. Taj bi se iznos smanjio na [5 – 15] milijuna LVL ([7 – 21] milijuna EUR) prema optimističnom scenariju, ali bi se povećao na [135 – 145] milijuna LVL ([192 – 206] milijuna EUR) prema pesimističnom scenariju.

4.5. PRITUŽBA OD 18. SRPNJA 2012.

- (42) Osim Latvije i BAS-a, stranke ugovora bili su i neki drugi ulagači. Ti ulagači pristali su odobriti dva sindicirana zajma društvu airBaltic u iznosu od 35 milijuna EUR svaki uz početnu kamatnu stopu od [5 – 7] %. Sindicirani zajam br. 1 trebale su odobriti banka Latvijas Krājbanka i litavska banka Snoras. Sindicirani zajam br. 2 trebalo je odobriti nekoliko poduzeća, između ostalih Taurus. Tim su sindiciranim zajmovima trebala biti zamijenjena potraživanja tih privatnih ulagača protiv društva airBaltic. Ako BAS ne ispuni svoje obveze iz Sporazuma, u skladu s njegovim člankom 7. stavkom 4., ulagači koji su trebali društvu airBaltic odobriti sindicirani zajam br. 2 – uključujući BAS-ovog dioničara Taurusa – pristali su „ustupiti i predati državi ili njezinom imenovanom poduzeću iznos od 1 LVL za sva potraživanja koja proizlaze iz [...] neplaćenog [sindiciranog] zajma br. 2”.
- (43) Komisija je 18. srpnja 2012. zaprimila dodatnu pritužbu (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 7.) u vezi s obvezom ulagača iz članka 7. stavka 4. Sporazuma da ustupe i prenesu na državu ili poduzeće koje ona odredi sva potraživanja koja proizlaze iz sindiciranog zajma br. 2 za samo 1 LVL (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 28.). Podnositelj pritužbe tvrdi da je latvijska država dopisima od 9. veljače 2012. i 12. lipnja 2012. odlučila da će se potraživanje u iznosu od 5 milijuna EUR prema društvu airBaltic za sindicirani zajam br. 2, dio koji je odobrio Taurus, od ukupnog iznosa od 35 milijuna EUR, ustupiti društvu airBaltic po cijeni od 1 LVL (**6. mjera**).

5. ODLUKA O POKRETANJU POSTUPKA

- (44) Komisija je 20. studenoga 2012. odlučila pokrenuti formalni istražni postupak. U svojoj odluci o pokretanju postupka, Komisija je zauzela preliminarno stajalište da bi se društvo airBaltic, u trenutku kada su odobrene utvrđene mjere, moglo smatrati poduzećem u teškoćama. Također je izrazila sumnje u pogledu šest mjera koje su predmet ocjene i došla je do preliminarne zaključka da sve one predstavljaju državnu potporu.

⁽²⁰⁾ Društvo AirBaltic potpisalo je 10. srpnja 2012. pismo namjere s Bombardierom za kupnju 10 zrakoplova CS300 i preuzimanje prava kupnje za dodatnih 10 zrakoplova CS300. Na temelju prodajne cijene zrakoplova CS300 bit će potpisan ugovor o narudžbi u vrijednosti od otprilike 764 milijuna USD (621,74 milijuna EUR) koji bi se mogao povećati na 1,57 milijarde USD (1,28 milijardi EUR) ako se prava na kupnju pretvore u čvrste narudžbe. Vidjeti <http://www.airbaltic.com/public/49780.html>. Tečaj od 1 EUR = 1,2288 USD – Prosječni tečaj za srpanj 2012. koji je objavila Europska središnja banka, dostupan na <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>.

⁽²¹⁾ Prvi državni zajam u iznosu od 16 milijuna LVL i drugi državni zajam u iznosu od 67 milijuna LVL (uključujući drugi obrok od 25,4 milijuna LVL, koji je nakon plana reShape isplaćen društvu u drugoj polovici 2012.).

- (45) Komisija je prvo primijetila da je prvi državni zajam (**1. mjera**) odobrila država u isto vrijeme kada i zajam BAS-a – razmjerno njihovim dioničkim udjelima – i pod istim uvjetima, što na prvi pogled upućuje na to da su zajmovi odobreni pod jednakim uvjetima. Međutim, Komisija je primijetila da prvi državni zajam i zajam BAS-a ne može ocijeniti zasebno već u općem kontekstu odredbi Sporazuma. U skladu s time, Komisija je primijetila da iz Sporazuma ne proizlazi da je, uz zajam BAS-a, BAS uz drugi državni zajam morao društvu airBaltic odobriti i konvertibilni zajam i da je država preuzela obveze koje su drugačije i gospodarski značajnije od obveza koje je preuzeo BAS. Komisija je također primijetila da je BAS odluku o ulaganju u airBaltic donio u kontekstu u kojem su javna tijela već pokazala svoju spremnost da pruže financijsku potporu trgovačkom društvu.
- (46) U odnosu na kamatu prvog državnog zajma i smanjenje kamate [5 – 15] postotnih bodova ostvareno u prosincu 2011. (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 30.), Komisija je sumnjala da su primijenjene stope bile na tržišnoj razini s obzirom na velike teškoće društva airBaltic u to vrijeme.
- (47) U pogledu drugog državnog zajma (**2. mjera**), Komisija je prvo primijetila da je on već predviđen u Sporazumu, ali u neodređenom iznosu i podložno nizu čimbenika. Prema Komisiji, drugi se državni zajam nije mogao ravnopravno razmatrati jer se na temelju Sporazuma nije moglo zaključiti – protivno onome što je tvrdila Latvija – da je, uz zajam BAS-a, BAS društvu airBaltic morao odobriti i konvertibilni zajam. Osim toga, Komisija je naglasila da u trenutku kada je Latvija odlučila društvu airBaltic odobriti drugi državni zajam nije bio moguć isti postupak BAS-a jer on nije imao obvezu društvu airBaltic osigurati neki drugi zajam.
- (48) U odnosu na kamatnu stopu drugog državnog zajma ([9 – 11] %), Komisija je izrazila sumnju da bi ulagač u tržišnom gospodarstvu nekom trgovačkom društvu odobrio zajam uz takvu kamatu s obzirom na teškoće u kojima se nalazio airBaltic i činjenicu da je koristio isto jamstvo kao za prvi državni zajam.
- (49) U odnosu na povećanje kapitala odobreno 22. prosinca 2011. (**3. mjera**), Komisija je primijetila da je u trenutku kada je donesena odluka o rekapitalizaciji, BAS već izgubio sve svoje dionice u društvu airBaltic osim jedne (jer ih je država kupila od banke Latvijas Krājbanka). Time je država povećala svoj udio u društvu na 99,8 % (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 21.). Prema tome, konverzija nije imala gospodarskog smisla za BAS od kojeg se tražilo da, kako bi ponovno stekao svoj udio, pretvori zajam BAS-a u kapital i uloži 37,7 milijuna LVL (53,38 milijuna EUR) u gotovini, a sve to uz ograničene mogućnosti da će dobiti povrat na kapital u kratkom ili srednjem roku s obzirom na poteškoće poduzeća. Osim toga, Komisija je izrazila sumnje u vezi s datumom kada je stvarno odobrena 3. mjera.
- (50) Komisija je također primijetila da su BAS i država imali određeni rok – vjerojatno do 30. siječnja 2012., odnosno, do kraja prve faze razdoblja provedbe upisanog kapitala za povećanje kapitala – za injekciju kapitala u airBaltic. Međutim, država je to učinila 29. ili 30. prosinca 2011., a BAS nikada nije izvršio konverziju zajma ili uložio gotovinu. Prema mišljenju Komisije, Latvija je trebala čekati s konverzijom zajmova dok ne bude sigurna da će BAS to isto učiniti. Zbog toga je Komisija smatrala da se čini da 3. mjera nije u skladu s MEIP-om.
- (51) U odnosu na stjecanje 30 milijuna LVL (42,47 milijuna EUR) bezkuponskih obveznica od društva airBaltic u travnju 2010. (**4. mjera**), Komisija je naglasila da su te obveznice, s obzirom na njihove značajke, usporedive s injekcijom kapitala. Budući da je profitabilnost bila isključena od samog početka jer su obveznice bile beskamratne i da se nije činilo vjerojatnim da će društvo postati profitabilno nakon konverzije zbog loše situacije u kojoj se nalazilo, situacije u industriji zračnog prometa i zbog toga što tada nije postojao plan za obnovu profitabilnosti poduzeća, Komisija je izrazila sumnju u sukladnost 4. mjere s tržištem. Osim toga, Komisija nije mogla zanemariti činjenicu da je BAS stekao obveznice jer je Latvija prije izdavanja obveznica pokazala veliki interes za društvo airBaltic.
- (52) U pogledu plaćanja Latvijas Krājbanke u iznosu od 2,8 milijuna EUR (**5. mjera**), Komisija nije mogla sa sigurnošću zaključiti jesu li – u trenutku kada su izvršena ta plaćanja – postupci Latvijas Krājbanke, koja je u 100 %-tnom državnom vlasništvu, bili u potpunosti neovisni o državi. U tom pogledu, Komisija je primijetila da Latvija nije dostavila dokaze da je društvo airBaltic doznalo uplatu i naloge za plaćanje prije odluke FCMC-a od 17. studenoga 2011. o ograničenju bankarskih operacija po klijentu u iznosu većem od 100 000 EUR.

- (53) Naposljetku, u odnosu na potraživanje od 5 milijuna EUR ustupljeno društvu airBaltic (**6. mjera**), Komisija je u svojoj odluci o pokretanju postupka objasnila da je Latvija, u skladu s člankom 7. stavkom 4. Sporazuma, odlučila da će se potraživanje u iznosu od 5 milijuna EUR prema društvu airBaltic za sindicirani zajam br. 2, dio koji je odobrio Taurus, od ukupnog iznosa 35 milijuna EUR, ustupiti društvu airBaltic po cijeni od 1 LVL. Komisija je istaknula da je u gospodarskom smislu ova operacija bila vrlo slična otpisivanju duga kojim je Latvija oslobodila društvo airBaltic obveze plaćanja kamata i vraćanja dijela sindiciranog zajma br. 2 nositelju potraživanja. Osim toga, Komisija je zaključila da 6. mjera nije u skladu s MEIP-om jer airBaltic u skladu sa Sporazumom nema pravo dobiti kredit u zamjenu za 1 LVL.
- (54) U vezi s ostalim potraživanjima u okviru sindiciranog zajma br. 2 u ukupnom iznosu od 30 milijuna EUR (42,47 milijuna EUR) (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 42.), Komisija je napomenula da bi se prethodno obrazloženje primjenjivalo na ta potraživanja na odgovarajući način.
- (55) Komisija je stoga došla do preliminarnog zaključka da šest mjera koje se ocjenjuju čine nezakonitu državnu potporu jer su odobrene uz kršenje obveze prijave i obveza o neprimjenjivanju mjera utvrđenih u članku 108. stavku 3. UFEU-a.
- (56) Komisija je također izrazila sumnje u **spojivost** šest mjera koje se ocjenjuju s unutarnjim tržištem, posebno zato što latvijska nadležna tijela nisu predvidjela moguće osnove za spojivost. Od mogućih osnova za spojivost, Komisija je, s obzirom na poteškoće društva airBaltic, preliminarno smatrala da su jedini primjenjivi kriteriji oni koji se odnose na državnu potporu za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a na temelju Smjernica Komisije o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama⁽²²⁾ („Smjernice za sanaciju i restrukturiranje”). S obzirom na to, na temelju informacija dostupnih u to vrijeme, Komisija je smatrala da se čini da uvjeti za sanaciju nisu ispunjeni i da plan reShape nije uključivao niti jedan od nužnih elemenata da bi se mogao smatrati planom restrukturiranja u smislu odjeljka 3.2. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje.

6. PRIMJEDBE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA

6.1. PRIMJEDBE LATVIJE

- (57) U svojim primjedbama na odluku Komisije o pokretanju postupka, Latvija primjećuje da su **1., 2., 3. i 6. mjera** međuovisne i da proizlaze iz Sporazuma te tako čine istu financijsku transakciju koja se mora ocjenjivati u trenutku kada je sklopljen sporazum, odnosno 3. listopada 2011. Na osnovu toga, Latvija zaključuje da su te mjere istovremene i u skladu s MEIP-om i stoga ne predstavljaju državnu potporu.
- (58) Latvija tvrdi da je BAS pokrenuo sklapanje Sporazuma i da je zapravo on tražio od države da sudjeluje u povećanju kapitala. Država je na kraju pristala na ulaganje podložno strogim uvjetima propisanim u Sporazumu. Jedan od ključnih elemenata Sporazuma bila je injekcija države i BAS-a u iznosu od oko 100 milijuna LVL (141,58 milijuna EUR) u dvije faze: i. 30 milijuna LVL (42,47 milijuna EUR) u obliku prvog državnog zajma i zajma BAS-a, i ii. otprilike 70 milijuna LVL (99,1 milijun EUR) koje će osigurati država i BAS u skladu sa svojim udjelima. Stoga je, prema Latviji, BAS imao ugovornu obvezu uložiti dodatni kapital u airBaltic razmjerno svom vlasničkom udjelu. Latvija svoj zaključak temelji na članku 7. stavku 2. Sporazuma u kojem je propisano da će država dati drugi zajam društvu airBaltic „razmjerno njezinim glasačkim pravima”, što prema mišljenju Latvije znači da je BAS morao uložiti iznos koji je razmjeran njegovom vlasničkom udjelu.
- (59) Latvija također napominje da je u Sporazumu predviđen niz mjera za nepredviđene situacije u cilju zaštite financijskih interesa države u slučaju da BAS ne ispuni svoje obveze: i. pravo države da kupi dionice od BAS-a za 1 LVL, ii. obveza privatnih ulagača koji su društvu airBaltic odobrili sindicirani zajam br. 2, da svoja potraživanja prema društvu airBaltic u određenim okolnostima ustupe državi te iii. obveza ulagača da nadoknade društvu airBaltic određena dugovanja izvan bilance u iznosu od otprilike [...] milijuna EUR⁽²³⁾. Činjenica da su BAS i ulagači prihvatili te mjere za nepredviđene situacije, prema mišljenju Latvije, dokaz je da su ulagači bili sigurni da će BAS ispuniti svoje obveze. Na temelju toga Latvija smatra da su 1., 2. i 3. mjera povezane i racionalne prema MEIP-u. Osim toga, budući da je 6. mjera bila nužna posljedica mjera za nepredviđene situacije, Latvija tvrdi da ni ta mjera ne predstavlja državnu potporu.

⁽²²⁾ SL C 244, 1.10.2004., str. 2.

⁽²³⁾ Iznos od [...] milijuna EUR je iznos koji navodi Latvija, ali nije naveden u Sporazumu.

- (60) Osim toga, u pogledu **1. mjere**, Latvija dodaje da je kamata bila u skladu s MEIP-om i Komunikacijom o referentnoj kamatnoj stopi ⁽²⁴⁾ i tvrdi da je smanjenje kamata s [11 – 13] % na [2 – 4] % bilo ekonomski razumno za državu u cilju smanjenja troškova financiranja društva airBaltic (u kojem je tada već imao udio od 99,8 %). U pogledu **2. mjere**, Latvija smatra da je kamata bila u skladu s MEIP-om.
- (61) U odnosu na **3. mjeru**, latvijska nadležna tijela tvrde da je konverzija prvog državnog zajma i prvog obroka drugog državnog zajma u kapital izvršena na temelju odluke BAS-a da pretvori zajam BAS-a i uloži 37,7 milijuna LVL (53,38 milijuna EUR) u gotovini, koja je donesena na sastanku dioničara društva airBaltic održanom 22. prosinca 2011. Latvijska nadležna tijela ponavljaju da se 1., 2. i 3. mjera ne bi trebale ocjenjivati zasebno već samo zajedno sa širom transakcijom čiji su neodvojivi dio. Budući da su tu transakciju istodobno dogovorili BAS i država, Latvija isključuje postojanje državne potpore. Latvija zatim tvrdi da činjenica da BAS nije ispunio svoju obvezu u roku (tj. do 30. siječnja 2012.) nije važna i da država nije mogla učiniti ništa drugo nego pretvoriti prvi državni zajam i prvi obrok drugog državnog zajma u kapital – što je učinila 29. prosinca 2011. Osim toga, Latvija objašnjava da je država poduzela sve moguće korake da prisili BAS da ispunji svoju obvezu.
- (62) U odnosu na **6. mjeru**, Latvija dodaje da je ustupanje potraživanja društvu airBaltic bilo posljedica mjera predviđenih u članku 7. stavku 4. Sporazuma. Prema Latviji, time se osigurava ravnopravnost cijelog Sporazuma jer se ustupanjem potraživanja društvu airBaltic jamči da će privatni ulagači dati doprinos razmjernan financijskoj injekciji u airBaltic.
- (63) U pogledu **4. mjere**, Latvija smatra da su država i BAS istodobno izdali bezkuponske obveznice pod istim uvjetima i stoga isključuje postojanje državne potpore. Latvija također objašnjava da je odluka o izdavanju obveznica donesena na inicijativu BAS-a. S obzirom na činjenicu da te obveznice ne donose dobit, Latvija tvrdi da bi Komisija trebala uzeti u obzir takozvani „učinak vlasnika” i smatra da je država, kao dioničar društva airBaltic, imala različite poticaje od vanjskog ulagača.
- (64) Naposljetku, u pogledu **5. mjere**, Latvija smatra da se nije radilo o državnim sredstvima i da se postupci FCMC-a u svakom slučaju ne mogu pripisati državi.
- (65) S obzirom na njezino mišljenje da nije bilo državne potpore, Latvija nije izvorno dostavila argumente o spojivosti mjera s unutarnjim tržištem. Međutim, za vrijeme formalnog istražnog postupka, Latvija je dostavila argumente u tom smislu i napomenula je da bi se, kada bi i državna potpora i postojala, radilo o državnoj potpori za restrukturiranje u skladu sa Smjernicama za sanaciju i restrukturiranje.
- (66) Na temelju toga, Latvija je u prosincu 2013. dostavila plan restrukturiranja prema kojem je restrukturiranje društva airBaltic započelo u travnju 2011. kada je upravi društva dostavljena prva verzija plana. U tom su dokumentu utvrđeni neki nedostaci društva airBaltic i navedeno je da je potreban kapital od [175 – 185] milijuna EUR. Prva se verzija plana razvila u plan reShape iz ožujka 2012. koji je, prema Latviji, bio prvi korak prema planu restrukturiranja koji je podnesen u prosincu 2013.
- (67) U planu restrukturiranja predviđeno je petogodišnje razdoblje restrukturiranja od travnja 2011. do travnja 2016. i ukupni troškovi restrukturiranja u iznosu od [150 – 170] milijuna LVL ([214 – 242] milijuna EUR). U planu restrukturiranja predviđene su tri vrste mjera restrukturiranja: i. optimizacija prihoda i troškova postojećih operacija, ii. rekonfiguracija mreža te posljedična prilagodba odredišta, učestalosti i vremena te iii. optimizacija mreže i flote. Plan restrukturiranja uključuje ukupno 26 inicijativa koje se odnose na prihode i troškove zajedno s dodatnim inicijativama u području rekonfiguracije mreže i obnove flote. U pogledu obnove održivosti društva airBaltic, u planu se očekuje da će pomoću tih inicijativa društvo 2014. ostvariti točku pokrića i nakon toga ostati profitabilno s EBIT-om od [1 – 3] milijuna LVL ([1,4 – 4,2] milijuna EUR) 2014. i [9 – 12] milijuna LVL ([12,8 – 17] milijuna EUR) 2016. Plan restrukturiranja također uključuje revidirana financijska predviđanja na temelju realističnih, pesimističkih i optimističkih scenarija, koji su podložni analizi osjetljivosti u cilju procjene rizika i njihovog mogućeg učinka.

⁽²⁴⁾ Komunikacija Komisije o reviziji metode za utvrđivanje referentnih kamatnih i diskontnih stopa (SL C 14, 19.1.2008., str. 6.).

- (68) U planu je također predviđen niz kompenzacijskih mjera: i. smanjenje flote 27 %, ii. predavanje 14 profitabilnih linija te iii. predavanje [...] parova slotova u koordiniranim zračnim lukama. AirBaltic će od 2011. do 2016. smanjiti svoj kapacitet za [17 – 20] % u pogledu ASK-a ⁽²⁵⁾ ([7 – 10] % ako se uzmu u obzir samo profitabilne linije). Prema Latviji, takvo će smanjenje kapaciteta biti u skladu s prethodnim predmetima. Osim toga, plan restrukturiranja uključuje oslobađanje [...] parova slotova uslijed zatvaranja nekoliko linija.
- (69) U planu restrukturiranja procijenjeni su troškovi restrukturiranja u iznosu od [150 – 170] milijuna LVL ([214 – 242] milijuna EUR), koji će se upotrebljavati za otplatu zajmova treće stranke, za nadoknadu gubitaka zbog postupnog isključivanja i raspolaganja određenim zrakoplovima, plaćanja viškova, kupnja novih zrakoplova itd.
- (70) U odnosu na ukupne troškove restrukturiranja, predloženi vlastiti doprinos društva airBaltic prema planu restrukturiranja iznosi [100 – 110] milijuna LVL ([141 – 155] milijuna EUR), odnosno [60 – 70] % ukupnih troškova restrukturiranja. Prema planu restrukturiranja, doprinos iz vlastitih sredstava bio bi rezultat nekoliko injekcija privatnih stranaka (uključujući instrument za likvidnost i plaćanja predujma), privatnih zajmova, ugovora o najmu novih zrakoplova i djelomičnog otpisa duga s dvije banke.

6.2. PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA

- (71) Za vrijeme formalnog istražnog postupka, Komisija je primila primjedbe Ryanaira i društva airBaltic te tri pojedinca u ime vjerovnika društva airBaltic.
- (72) Ryanair se slaže s preliminarnim nalazima Komisije da mjere koje se ocjenjuju nisu u skladu s načelom ulagača u tržišnom gospodarstvu („MEIP”) i da nisu spojive s unutarnjim tržištem. Međutim, Ryanair tvrdi da Komisijina ocjena MEIP-a u odluci o pokretanju postupka nije bila potpuna jer je Komisija trebala razmotriti bi li se privatni ulagač odmah odlučio za likvidaciju društva airBaltic umjesto za ulaganja dodatnog kapitala ⁽²⁶⁾. Ryanair također tvrdi da je Komisija trebala u svojim odlukama o pokretanju postupka ocijeniti je li likvidacija društva airBaltic profitabilnija za državu od ulaganja dodatnih sredstava. Iako Ryanair smatra da nije imao dovoljno informacija da bi mogao dati primjedbe na plan reShape, napominje da sumnja da će društvo airBaltic opet postati profitabilno i smatra da je to društvo trebalo biti likvidirano.
- (73) Ryanair također tvrdi da bi se potporom društvu airBaltic ugrozio njegov položaj na tržištu jer Ryanair leti na 13 linija iz Rige, od kojih je na više od pola izravni konkurent društvu airBaltic.
- (74) Društvo airBaltic ističe u svojim komentarima da je društvo zapalo u teškoće zbog postupanja prethodne uprave i loših odluka g. Flicka prije listopada 2011., koji se, prema navodima društva airBaltic, usredotočio na tržišnu strategiju koja se temeljila isključivo na širenju, a ne na profitabilnosti. Osim toga, airBaltic objašnjava da je prethodna uprava društva sklopila brojne nepovoljne ugovore i dogovorila transakciju bez poslovne logične osnove te je uspostavila nejasnu korporativnu i ustrojstvenu strukturu.
- (75) Osim toga, prema društvu airBaltic, kada je Latvija odlučila sudjelovati i izvršiti Sporazum, ona je postupala kao razuman privatni ulagač. Društvo airBaltic napominje da je ulaganje Latvije izvršeno istodobno kada i ulaganje BAS-a i da su bile potrebne velike žrtve BAS-a i ostalih privatnih ulagača. Osim toga, Sporazum sadržava dovoljno zaštitnih mjera kojima se može osigurati da su interesi Latvije potpuno zaštićeni od BAS-a; primjena tih zaštitnih mjera bila je – prema mišljenju društva airBaltic – razumnija za Latviju od povrede obveza ulaganja, čime bi se uzrokovao stečaj društva, uništila vrijednost postojećih dioničara i čime bi se Latvija izložila potraživanjima privatnih ulagača za naknadu štete. Na osnovu toga airBaltic zaključuje da odluka Latvije da sklopi sporazum ne sadržava elemente državne potpore.
- (76) U odnosu na činjenicu da je država stekla bezkuponske obveznice od društva airBaltic u travnju 2010. (4. mjera), društvo airBaltic smatra da je to bilo gospodarski razumno i potpuno istodobno ulaganje države i BAS-a i stoga zaključuje da ono ne predstavlja državnu potporu. U odnosu na plaćanje banke Latvijas Krājbanka društvu

⁽²⁵⁾ ASK su dostupna sjedala po kilometru (sjedala pomnožena s brojem prelećenih kilometara) ASK je najvažniji pokazatelj kapaciteta zrakoplovnog prijevoznika kojeg su primjenjivale industrija zračnog prijevoza i Komisija u prethodnom slučajevima restrukturiranja u sektoru zračnog prijevoza.

⁽²⁶⁾ Ryanair je uputio na predmet C-405/11 P, *Buczek Automotive*, koji još nije objavljen, u stavcima 55. – 57.

airBaltic 21. i 22. studenoga 2011. (5. mjera) u iznosu od 2,8 milijuna EUR, airBaltic smatra da su te odluke donesene tijekom poslovanja društva airBaltic i da se odnose na privatna sredstva, čime je isključeno postojanje državnih sredstava.

- (77) Naposljetku, društvo airBaltic ističe ulogu društva airBaltic u povezivanju Latvije s ostatkom EU-a i daje informacije o tome kako nova uprava poduzeća provodi plan reShape.
- (78) U odnosu na primjedbe triju pojedinaca u ime vjerovnika društva airBaltic, njihova je struktura bila slična. Vjerovnici se općenito žale na mjere koje su predmet odluke o pokretanju postupka, posebno na 6. mjeru. Osim toga, oni su spomenuli određene neplaćene dugove društva airBaltic koji su očito potekli iz Sporazuma i navodno su uzrokovali nesolventnost nekih vjerovnika.

6.3. OPAŽANJA LATVIJE U VEZI S PRIMJEDBAMA ZAINTERESIRANIH TREĆIH STRANAKA

- (79) U svojim opažanjima o primjedbama trećih stranaka, Latvija se složila sa stajalištem društva airBaltic da mjere koje su predmet ocjene ne predstavljaju državnu potporu.
- (80) U odnosu na primjedbe Ryanaira, Latvija primjećuje da sudska praksa koju ističe Ryanair – u skladu s kojom je država trebala pokrenuti stečajni postupak protiv društva airBaltic umjesto da u njega ulaže – nije primjenjiva jer u to vrijeme država nije bila glavni vjerovnik društva airBaltic već samo dioničar. Prema Latviji, test privatnog vjerovnika nije dovoljan za ocjenu razumnosti odluke države o ulaganju u ovom slučaju. Osim toga, Latvija tvrdi da je kada je odlučila sklopiti Sporazum pristala na gubitke u kratkom roku u cilju dugoročne profitabilnosti i te su odluke o ulaganju donesene na inicijativu BAS-a. Latvija također napominje da su gubici poduzeća airBaltic smanjeni i odbacuje sve argumente Ryanaira kao neosnovane.
- (81) Naposljetku, u pogledu na primjedbe pojedinaca u ime vjerovnika društva airBaltic, Latvija smatra da one nisu povezane s mjerama navedenima u odluci o pokretanju postupka i da se čini da su usmjerene na poboljšanje položaja vjerovnika u njihovim trgovačkim sporovima s društvom airBaltic.

7. OCJENA MJERA

- (82) Ovom se odlukom u prvom redu nastoji riješiti pitanje je li društvo airBaltic poduzeće u teškoćama u smislu Smjernica za sanaciju i restrukturiranje (odjeljak 7.1 u nastavku) Zatim se analizira čine li predmetne mjere državnu potporu društvu airBaltic u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a (odjeljak 7.2. u nastavku) te je li takva potpora zakonita (odjeljak 7.3. u nastavku) i spojiva s unutarnjim tržištem (odjeljak 7.4. u nastavku).

7.1. TEŠKOĆE DRUŠTVA AIRBALTIC

- (83) Kako je već navedeno u odluci o pokretanju postupka, latvijska su nadležna tijela objasnila da su financijske teškoće društva počele u 2008. zbog globalne ekonomske krize i velikog rasta cijena nafte. Zbog toga je društvo airBaltic 2008. imalo 28 milijuna LVL (39,64 milijuna EUR) gubitaka. Društvo je 2009. Ostvarilo dobit od 6 milijuna LVL (8,49 milijuna EUR). Međutim, airBaltic je 2010. opet imao gubitke u iznosu od 34,2 milijuna LVL (48,42 milijuna EUR), koji su se povećali na 84,7 milijuna LVL (119,2 milijuna EUR) u 2011. Komisija podsjeća da je latvijski ministar gospodarstva u lipnju 2011. izjavio da je društvo airBaltic pred stečajem ⁽²⁷⁾, a novine su izvjestile da je društvo zatražilo pravnu zaštitu od svojih vjerovnika 21. rujna 2011. ⁽²⁸⁾.
- (84) Iz revidiranih godišnjih računa društva airBaltic može se zaključiti da je poduzeće u razdoblju 2009. – 2012. imalo negativan vlasnički kapital, što se svake godine pogoršavalo. Drugim riječima, društvo airBaltic imalo je negativan vlasnički kapital u iznosu od 19,2 milijuna LVL (27,18 milijuna EUR) u 2009., koji se povećao na 23,3 milijuna LVL (32,99 milijuna EUR) 2010., na 105,6 milijuna LVL (149,51 milijuna EUR) 2011. i na 125,1 milijun LVL (177,12 milijuna EUR) u 2012.

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

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

Tablica

Ključni financijski podaci društva airBaltic za razdoblje od 2007. do lipnja 2011. (tisuće LVL)

	2009.	2010.	2011.	2012.
Neto rezultat	6 004	(34 207)	(84 761)	(19 117)
Operativni troškovi	(207 312)	(266 930)	(306 183)	(248 168)
Financijski rashodi	(2 592)	(3 877)	(17 446)	(4 582)
Vlasnički kapital dioničara	(19 282)	(23 359)	(105 620)	(125 145)

- (85) U točki 10. (c) Smjernica za sanaciju i restrukturiranje predviđeno je da se smatra da je poduzeće u teškoćama ako „ispunjava uvjete za pokretanje stečajnog postupka na temelju domaćih propisa”. Činilo se da je to slučaj s društvom AirBaltic barem 21. rujna 2011. – ako ne i prije – kada je zatražilo pravnu zaštitu od svojih vjerovnika. Komisija međutim primjećuje da je sud navodno par dana kasnije odbio dati pravnu zaštitu, navodno zbog pregovora između Latvije i BAS-a koji su završili sklapanjem Sporazuma. Bez obzira na to, Komisija smatra da se u svakom slučaju čini da je airBaltic poduzeće u teškoćama u smislu točke 11. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje.
- (86) U skladu s tom odredbom, može se smatrati da je poduzeće u teškoćama „ako su prisutni uobičajeni znakovi poduzeća u teškoćama, kao primjerice povećavanje gubitaka, smanjenje prometa, rast zaliha, višak kapaciteta, smanjenje novčanih tokova, rast duga, rast troškova kamata i pad ili nulta neto vrijednost imovine”. Iz prethodne tablice može se jasno zaključiti da je airBaltic ostvarivao gubitke od 2008. (osim u 2009.). Međutim, čini se da je airBaltic mogao ostvariti dobit u 2009. samo zbog izvanrednog pada cijena goriva. Stoga se čini, kako je navedeno u odluci o pokretanju postupka, da je pozitivno poslovanje u 2009. jednokratni događaj zbog iznimnih okolnosti, a ne strukturni trend. Dugovi i financijski rashodi društva znatno su se povećali između 2008. i 2009., a posebno između 2009. i 2010. kada je trošak financiranja povećao s 3,8 milijuna LVL (5,38 milijuna EUR) na 17,4 milijuna LVL (24,64 milijuna EUR) ⁽²⁹⁾. Zbog toga su se varijable društva airBaltic povezane s troškovima povećavale po stopi od [5 – 10] % godišnje odnosno, brže od varijabli povezanih s prihodima koje su se povećavale po stopi od [2 – 7] % godišnje. Konačno, Komisija ponavlja nalaz iz odluke o pokretanju postupka da su gubici društva airBaltic bili toliki da je u 2010. njegov negativan vlasnički kapital iznosio oko 23,3 milijuna LVL (32,99 milijuna EUR) te se zbog dodatnih gubitaka u 2011. povećao na otprilike 105,6 milijuna LVL (149,51 milijun EUR). Uzimajući u obzir sve prethodno navedene čimbenike, čini se da su ispunjeni kriteriji iz točke 11. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje.
- (87) Komisija stoga zaključuje da je društvo airBaltic barem od 2011. poduzeće u teškoćama u smislu Smjernica za sanaciju i restrukturiranje.

7.2. POSTOJANJE DRŽAVNE POTPORE

- (88) Na temelju članka 107. stavka 1. UFEU-a sve potpore koje daju države članice ili koje se daju putem državnih sredstava u bilo kojem obliku, a koje narušavaju ili prijete narušavanjem tržišnog natjecanja stavljanjem u povlašten položaj određenih poduzeća ili proizvodnje određene robe nisu spojive s unutarnjim tržištem ako utječu na trgovinu između država članica.
- (89) Kako bi zaključila postoji li državna potpora, Komisija mora ocijeniti jesu li za svaku od šest mjera koje se ocjenjuju ispunjeni kumulativni kriteriji iz članka 107. stavka 1. UFEU-a (tj. prijenos državnih sredstava, selektivna prednost, moguće narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu unutar EU-a).

⁽²⁹⁾ Izvor: godišnje izvješće airBaltica za 2011.

7.2.1. 1., 2., 3. i 6. mjera kao jedinstvena transakcija

- (90) Latvija tvrdi da se 1. mjera mora ocjenjivati zajedno s 2., 3. i 6. mjerom jer su one dogovorene na isti datum, odnosno 3. listopada 2011., u trenutku kada su Latvija i BAS oboje bili većinski dioničari društva airBaltic.
- (91) Komisija se slaže s latvijskim nadležnim tijelima da se prvi državni zajam (1. mjera) i zajam BAS-a ne mogu ocjenjivati zasebno i stoga se moraju promatrati kao dio općeg konteksta Sporazuma na temelju kojeg su odobrena oba zajma. Međutim, Komisija se ne slaže s argumentom Latvije da se druge mjere moraju ocjenjivati zajedno kao jedna transakcija.
- (92) Komisija smatra da su se 3. listopada 2011., kada je sklopljen Sporazum, BAS i država obvezali sa sigurnošću odobriti prvi državni zajam (1. mjera) i zajam BAS. Stoga se može reći da su te mjere odobrene tog datuma. Međutim, na temelju informacija iz sporazuma nije moguće točno odrediti iznose drugog državnog zajma (2. mjera) i povećanja kapitala (3. mjera). U Sporazumu je, posebno u pogledu 2. mjere, navedeno samo da će Latvija dati zajam koji je razmjeran njezinom vlasničkom udjelu, ali nije naveden njegov iznos. U tom pogledu Komisija primjećuje da je u članku 7. stavku 1. Sporazuma navedeno da predviđeno povećanje vlasničkog kapitala (kao rezultat kapitalizacije prvog i drugog državnog zajma i zajma BAS-a, zajedno s dodatnim doprinosom BAS-a u gotovini) neće prelaziti 100 milijuna LVL (141,58 milijuna EUR). Međutim, treba napomenuti sljedeće. Prvo, u Sporazumu je naveden iznos samo prvog državnog zajma i zajma BAS-a, koji iznose 16 milijuna LVL i 14 milijuna LVL. Iznos od 100 milijuna LVL bio je samo predviđanje, procjena onoga što bi moglo biti potrebno ili očekivano u pogledu povećanja vlasničkog kapitala do kraja godine, iznos vlasničkog kapitala nije jasno utvrđen u Sporazumu. Stvarni iznos povećanja kapitala dogovoren u prosincu 2011. zapravo je iznosio 110 milijuna LVL (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 33.), odnosno, bio je veći od iznosa predviđenog u Sporazumu. Komisija smatra da se iznosi iz 2. i 3. mjere nisu mogli odrediti ni utvrditi 3. listopada 2011.
- (93) Isto tako, Komisija primjećuje u odnosu na 6. mjeru da u trenutku potpisivanja Sporazuma 3. listopada 2011. država nije znala hoće li primjenjivati članak 7. stavak 4. Sporazuma i dopustiti ustupanje potraživanja ulagača u tržišnom gospodarstvu. Osim toga, država nije morala ustupiti društvu airBaltic potraživanja koja su bila rezultat sindiciranog zajma br. 2. Ustupanje potraživanja ulagača u tržišnom gospodarstvu državi bilo je posljedica toga što BAS nije ispunio svoje obveze iz Sporazuma, a to nije bilo poznato i nije bilo razloga na to sumnjati 3. listopada 2011. Iz toga razloga 6. mjera ne može se smatrati odobrenom u trenutku potpisivanja Sporazuma i stoga se ne može smatrati *a pari passu* prvom državnom zajmu i zajmu BAS-a.
- (94) Osim toga, Latvija tvrdi da većina potraživanja privatnih ulagača koja su trebala biti zamijenjena u dva sindicirana zajma nije bila osigurana i da bi, da je država dopustila društvu da ode u stečaj, privatni ulagači tužili državu tražeći odštetu, što bi za državu bilo još skuplje od pružanja ostatka mjera društvu airBaltic.
- (95) Prema mišljenju Komisije, tvrdnja da bi privatni ulagači tužili državu i tražili odštetu hipotetska je i nije potkrijepljena dokazima. Osim toga, ni iz čega se ne može zaključiti da je Latvija to uzela u obzir kada je pružala potporu društvu airBaltic.
- (96) S obzirom na navedeno, Komisija je zaključila da argument o istovremenosti koji navode latvijska nadležna tijela ne stoji. Iz toga razloga Komisija zaključuje da se 1., 2., 3. i 6. mjera ne mogu smatrati jednom transakcijom o kojoj je donesena odluka 3. listopada 2011. i stoga će ih zasebno ocjenjivati.

7.2.2. Prvi državni zajam (1. mjera)

- (97) Komisija napominje da je prvi državni zajam pružila izravno Latvija putem državne riznice na zahtjev Ministra prometa. To je izričito navedeno u Sporazumu. Stoga je jasno da su 1. mjerom obuhvaćena državna sredstva i da se može pripisati državi. Latvija to ne osporava.

- (98) Kako bi ocijenila daje li se 1. mjerom neopravdana selektivna prednost društvu airBaltic, Komisija prvo primjećuje da su prvi državni zajam i zajam BAS-a odobreni 3. listopada 2011., odnosno, na dan potpisivanja Sporazuma. U tom trenutku, Latvija i BAS bili su većinski dioničari društva i odobrili su zajmove koji su bili razmjerni njihovim vlasničkim udjelima (52,6 % i 47,2 %) pod jednakim i povezanim uvjetima.
- (99) Kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 45., Komisija je primijetila u odluci o pokretanju postupka da je na odluku BAS-a o ulaganju u airBaltic možda utjecala spremnost javnih tijela da pruže financijsku potporu tom trgovačkom društvu. Međutim, iako je istina da je latvijska vlada izrazila svoj interes da zadrži airBaltic kao nacionalnog prijevoznika ⁽³⁰⁾, Komisija primjećuje da se o potpori latvijske države još uvijek pregovaralo i još uvijek nije bila utvrđena podložna uvjetima. Na temelju toga, Komisija ne može isključiti mogućnost da su prvi državni zajam i zajam BAS-a odobreni istodobno, što znači da se ne radi o državnoj potpori. Kako je objasnio Opći sud „ne može se samo na temelju istovremenosti, same po sebi, čak i u slučaju znatnih privatnih ulaganja, zaključiti da nema državne potpore u smislu članka [107. stavka. 1. UFEU-a] bez da se uzmu u obzir ostale relevantne činjenice i elementi zakona” ⁽³¹⁾.
- (100) Komisija je stoga također ocijenila može li se smatrati da je dogovorena kamatna stopa od [11 – 13] % za prvi državni zajam (i zajam BAS-a) za tržišnoj razini.
- (101) Tijekom formalnog istražnog postupka, Latvija je dostavila dokaze o vrijednosti jamstva (žigovi i potraživanja) koju je ocijenio neovisni revizor [...] u okviru revizije društva koja je pokrenuta u ljeto 2011. Budući da su potraživanja (od 30. rujna 2011.) bila dio relevantnih financijskih informacija, također su bila predmet evaluacije [...]. U pogledu žigova, njihova se vrijednost temeljila na cijeni po kojoj je airBaltic otkupio žigove od BAS-a. Kako bi utvrdila likvidacijsku vrijednost jamstva, Latvija je primijenila diskontiranu stopu od [...] % u skladu s unutarnjom metodologijom za ocjenjivanje jamstava latvijske Riznice, koju Komisija smatra primjerenom s obzirom na prirodu jamstva. Na osnovu toga, likvidacijska vrijednost jamstva iznosila je [15 – 25] milijuna LVL ([21,3 – 35,5] milijuna EUR) što je bilo [15 – 25] % više od iznosa prvog državnog zajma.
- (102) Osim toga, Komisija primjećuje da bi, s obzirom na znatno jamstvo za prvi državni zajam, primjena kamatne stope od [11 – 13] % bila u skladu s Komunikacijom o referentnoj stopi. ⁽³²⁾ Određivanje kamatne stope od [11 – 13] % potvrđeno je na tržištu i pojačano činjenicom da se BAS (kao privatni ulagač) odrekao svog prava na jamstvo za zajam BAS-a (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 26.): zajam BAS-a stoga je bio riskantniji od državnog zajma, ali odobren je uz istu kamatnu stopu.
- (103) Imajući na umu stopu jamstva i primijenjenu kamatnu stopu, Komisija zaključuje da 1. mjera ne donosi selektivnu prednost društvu airBaltic i da se može isključiti postojanje državne potpore, a da pritom nije nužno ocijeniti hoće li biti ispunjen ostatak kumulativnih uvjeta iz članka 107. stavka 1. UFEU-a ⁽³³⁾.

Smanjenje kamatne stope prvog državnog zajma s [11 – 13] % na [2 – 4] %

- (104) Dana 13. prosinca 2011., kada se vlasnički udio Latvije u društvu airBaltic povećao na 99,8 % (vidjeti prethodni stavak 21.), latvijska vlada odlučila je odobriti smanjenje kamatne stope za prvi državni zajam – pa tako i za zajam BAS-a – za [9 – 11] postotnih bodova što odgovara premiji rizika od [11 – 13] % do [2 – 4] %.

⁽³⁰⁾ Vidjeti primjerice priopćenje za tisak Kabineta Ministra Latvije od 7. rujna 2011. (<http://www.mk.gov.lv/en/aktuali/zinas/2011/09/070911-cm-01/>), u kojem je tadašnji predsjednik Vlade rekao „od ključne je važnosti očuvati airBaltic kao nacionalnog zračnog prijevoznika koji Latviji donosi brojne prednosti u području logističke, turističke privlačnosti i kao važan poslodavac, međutim, upućuje da je potrebno odbrati rješenja koja su najpovoljnija za javni interes”.

⁽³¹⁾ Predmet T-565/08 Corsica Ferries protiv Komisije, presuda od 11. rujna 2012., još nije prijavljena, u stavku 122.

⁽³²⁾ Vidjeti bilješku 24. Osnovna stopa za Latviju na dan 3. listopada 2011. iznosila je 2,2 %. Tom bi podatku trebalo dodati maržu od 400 osnovnih bodova uzimajući u obzir teškoće airBaltica u tom trenutku i značajnu razinu osiguranja zajma jamstvom, zbog čega je utvrđena stopa od 6,2 %.

⁽³³⁾ Komisija svejedno primjećuje da je prvi državni zajam kapitaliziran 29. prosinca 2011. kao dio 3. mjere. Ocjena 3. mjere prikazana je u odjeljku 7.2.4. u nastavku.

- (105) Latvija smatra da je smanjenje kamatne stope opravdano jer je zajam bio nerizičan budući da je likvidacijska vrijednost zajma procijenjena na [15 – 25] milijuna LVL ([21,3 – 35,5] milijuna EUR), odnosno [15 – 25] % veća od iznosa prvog državnog zajma (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 101.).
- (106) Komisiju nisu uvjerali argumenti Latvije da je smanjenjem kamatne stope država smanjila troškove financiranja društva airBaltic (jer je također smanjena kamatna stopa zajma BAS), koji je u tom trenutku bio u gotovo isključivom vlasništvu države s 99,8 %. Prema Latviji, to je bila razumna odluka države jer je izgubljeni prihod za državu u obliku kamatnih stopa nadoknađen prednošću koju država, kao većinski dioničar društva airBaltic, ima od društva jer mora platiti niže kamate.
- (107) S druge strane, Komisija podsjeća da je u trenutku kada su odobreni prvi državni zajam i zajam BAS, u Sporazumu bilo propisano da su uvjeti oba zajma jednaki i povezani i stoga bi promjena jednog zajma uzrokovala istovjetnu promjenu u drugom zajmu. Smanjenje kamatne stope stoga se odražava u oba zajma i vrlo visoka razina osiguranja zajma i činjenica da za zajam BAS-a nije bilo jamstva ostale su iste. Budući da je BAS unaprijed pristao povezati uvjete zajma BAS-a s uvjetima prvog državnog zajma, Komisija nema razloga smatrati da ta odluka ne bi bila spojiva s tržištem.
- (108) Na temelju toga, Komisija zaključuje da čak i ako se uzme u obzir smanjenje kamatne stope, 1. mjerom nije pružena selektivna prednost društvu airBaltic i može se isključiti postojanje državne potpore.

7.2.3. Drugi državni zajam (2. mjera)

- (109) Drugi državni zajam pružila je izravno Latvija putem Državne riznice, odlukom latvijske vlade od 13. prosinca 2011. kojom se Ministarstvo financija ovlašćuje da iz državnog proračuna isplati konvertibilni zajam društvu airBaltic u iznosu od 67 milijuna LVL (94,86 milijuna EUR). Stoga je jasno da 2. mjera uključuje državna sredstva i da se može pripisati državi.
- (110) Komisija primjećuje da je u trenutku kada je odobren drugi državni zajam, odnosno 13. prosinca 2011., BAS izgubio svoj cijeli vlasnički udio u društvu airBaltic, osim jedne dionice, te da država sada posjeduje 99,8 % društva. Stoga država i BAS više nisu bili u jednakom položaju kao dioničari.
- (111) Latvija tvrdi da je, u skladu s člankom 7. stavkom 2. Sporazuma, u kojem je navedeno da će Latvija odobriti zajam društvu airBaltic „razmjerno svom vlasničkom udjelu”, BAS morao društvu airBaltic osigurati sredstva u iznosu koji odgovara broju dionica koje posjeduje. BAS je to učinio u trenutku injekcije kapitala u prosincu 2011. u obliku gotovine. Komisija primjećuje, međutim, da je 13. prosinca 2011. BAS imao samo jednu dionicu u društvu airBaltic. Na temelju toga može se zaključiti da je država trebala zauzeti stav mudrog ulagača u tržišnom gospodarstvu i ocijeniti ima li BAS, s obzirom na promjenu okolnosti u pogledu vlasničkog udjela, poticaj da uloži gotovinu u poduzeće u trenutku povećanja kapitala. Štoviše, država je predvidjela tu mogućnost i u Sporazum je uključila nekoliko mjera za nepredviđene situacije, posebno članak 7. stavak 4., za slučaj da BAS ne ispuni svoje obveze. Nadalje, kao što je potvrdila Latvija, drugi obrok drugog državnog zajma trebao je biti pušten u slučaju da BAS ne osigura dodatna sredstva.
- (112) Člankom 7. stavkom 4. Sporazuma državi je osigurano pravo da kupi sve svoje dionice u društvu airBaltic od BAS-a za 1 LVL. U trenutku kada je potpisan Sporazum, to je državi predstavljalo jamstvo da će BAS ispuniti svoje obveze ili inače izgubiti svoje dionice u društvu airBaltic. Međutim, situacija se bitno promijenila 30. studenoga 2011., kada je društvo Latvijas Krājbanka prodalo latvijskoj državi sve dionice društva airBaltic u vlasništvu BAS-a osim jedne (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 21.). U ovom novom kontekstu, članak 7. stavak 4. izgubio je svoje značenje. Zaista, budući da je imao samo 1 dionicu, BAS nije imao poticaja ispuniti svoje obveze: posljedica neispunjenja obveza bio bi gubitak samo jedne dionice u društvu airBaltic. Razuman tržišni subjekt pažljivo bi razmotrio mogućnost ulaganja dodatnih sredstava u društvo airBaltic u tim novim okolnostima i, u

najmanju ruku, tražio bi od druge stranke (tj. BAS-a) jamstvo da će zaista uložiti sredstva u poduzeće. Komisija također napominje da se ne čini vjerojatnim da bi to jamstvo i dobio jer bi BAS trebao zaista uložiti veliki iznos novca – znatno više od izvorno predviđenog – kako bi vratio svoj izvorni udio od 47,2 % ili bilo koji značajni broj dionica u društvu airBaltic.

- (113) Latvija također navodi da je drugi državi zajam odobren pod tržišnim uvjetima, čime isključuje mogućnost da je pružena neopravdana prednost društvu airBaltic.
- (114) U pogledu jamstva, Latvija je napomenula da drugi državni zajam ima istovjetno jamstvo kao prvi državni zajam, odnosno, potraživanja i žigove društva airBaltic. Kao što je objašnjeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 101., procijenjena likvidacijska vrijednost jamstva iznosila je [15 – 25] milijuna LVL ([21,3 – 35,5] milijuna EUR). Stoga se čini da bi za drugi zajam bila dostupna niska razina osiguranja. Osim toga, nema razloga pretpostaviti da bi privatni tržišni subjekt prihvatio da bi se postojeće jamstvo prvog državnog zajma smanjilo ispod najmanje 100 %.
- (115) Kako bi se osigurala spojivost stope prvog obroka drugog državnog zajma s tržištem, Komisija će upotrijebiti kao najbližu vrijednost stopu koja slijedi iz primjene Komunikacije o referentnoj kamatnoj stopi. Osnovna stopa za Latviju na dan 13. prosinca 2011. iznosila je 2,2 %. Toj bi se broju trebala dodati marža ovisno o rejtingu korisnika i osiguranju zajma. Kako je navedeno u prethodnom stavku, razina osiguranja bila je niska. S obzirom na poteškoće društva airBaltic u tom trenutku, iz Komunikacije o referentnoj kamatnoj stopi može se zaključiti da bi osnovnoj stopi trebalo dodati maržu od 1 000 osnovnih bodova te bi stopa na kraju trebala iznositi 12,2 %. Stoga se čini da se kamatna stopa od [9 – 11] % za prvi obrok drugog državnog zajma ne može smatrati spojivom s tržištem.
- (116) Drugi je obrok drugog državnog zajma postao dostupan društvu 14. prosinca 2012. uz kamatnu stopu od [6 – 8] %. Latvija tvrdi da je ta stopa iznad stope utvrđene primjenom Komunikacije o referentnoj kamatnoj stopi i stoga je sukladna s MEIP-om.
- (117) U skladu s Komunikacijom o referentnoj kamatnoj stopi, primjenjiva osnovna stopa za Latviju iznosila je 14. prosinca 2012. ukupno 1,91 %. Marža koju treba dodati na tu osnovnu stopu ovisi o rejtingu korisnika i o razini osiguranja. Kako je objašnjeno u prethodnom odjeljku 7.1, Komisija smatra da je društvo airBaltic bilo poduzeće u teškoćama barem od 2011. Osim toga, jamstvo za drugi obrok bila su potraživanja i žigovi društva airBaltic. Argumenti o nedovoljnosti jamstva primjenjivali bi se *mutatis mutandis* i stoga treba dodati maržu od 1 000 baznih bodova. Posljedična referentna kamatna stopa stoga bi iznosila 11,91 %, što je znatno iznad stope od [6 – 8] % koja se stvarno primjenjivala.
- (118) Imajući na umu sve navedeno, Komisija smatra da razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu društvu airBaltic ne bi odobrio drugi državni zajam.
- (119) Na osnovu toga Komisija zaključuje da je 2. mjerom društvu airBaltic osigurana neopravdana prednost. Ta je prednost bila selektivne prirode jer je njezin jedini korisnik bio airBaltic.
- (120) Komisija mora također razmotriti hoće li se 2. mjerom narušiti tržišno natjecanje i hoće li ona utjecati na trgovinu između država članica pružajući društvu airBaltic prednost pred konkurentima koji ne dobivaju javnu potporu. Razvidno je da je 2. mjera mogla utjecati na trgovinu unutar EU-a i na tržišno natjecanje jer se društvo airBaltic natječe s drugim zrakoplovnim prijevoznicima u EU-u, posebno od stupanja na snagu treće faze liberalizacije zračnog prijevoza („treći paket”) 1. siječnja 1993. Osim toga, na relativno kraćim putovanjima unutar EU-a zračni promet natječe se s cestovnim i željezničkim prometom i stoga bi to moglo utjecati i na cestovne i željezničke prijevoznike.
- (121) Zahvaljujući 2. mjeri društvo airBaltic moglo je nastaviti s radom i nije se moralo suočiti s posljedicama koje bi obično proizašle iz njegove teške financijske situacije. Na temelju prethodno navedenih razmatranja, Komisija je došla do zaključka da 2. mjera predstavlja državnu potporu u korist društva airBaltic u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.4. Povećanje kapitala dogovoreno 22. prosinca 2011. (3. mjera)

- (122) Kako je prethodno navedeno, prvi državni zajam i prvi obrok drugog državnog zajma uključuju državna sredstva i pripisuju se državi. O njihovoj konverziji u kapital odlučilo je Ministarstvo prometa Latvije, koje je od 30. studenoga 2011. dioničar s 99,8 % udjela u društvu airBaltic. Prema tome, 3. mjera uključuje državna sredstva i može se pripisati državi.
- (123) Komisija se ne slaže sa stajalištem latvijskih nadležnih tijela da 3. mjera ne predstavlja državnu potporu. Komisija u prvom redu ponavlja da se zaključci iz prethodnog odjeljka 7.2.1. primjenjuju na 3. mjeru. Osim toga, Komisija smatra da 3. mjera nije odobrena 22. prosinca 2011. (tj. na dan sastanka dioničara društva airBaltic) već 29. prosinca 2011., odnosno, na dan kada je država izvršila konverziju zajmova. Prema informacijama koje su latvijska nadležna tijela dostavile za vrijeme formalnog istražnog postupka, BAS i država morali su do 30. siječnja 2012., u skladu s primjenjivim pravilima, formalizirati konverziju o kojoj je donesena odluka na sastanku dioničara društva airBaltic.
- (124) Komisija također napominje da je 29. prosinca 2011. Latvija već mogla razumno sumnjati u spremnost BAS-a da ispuni svoje obveze. BAS je već naznačio da neće reprogramirati svoj zajam: Latvija sama priznaje da je drugi obrok drugog državnog zajma, o kojem je odluka donesena 13. prosinca 2011. predviđen za slučaj da BAS neće ispuniti svoje obveze. Osim toga od 30. studenoga 2011. država i BAS više nisu bili u sličnom položaju kao dioničari jer je BAS izgubio sve svoje dionice u društvu airBaltic osim jedne te je država bila vlasnik 99,8 % društva.
- (125) S obzirom na to, država je, prije konverzije državnih zajmova, trebala zaključiti – ili je barem imala razloga sumnjati – iz BAS-ovih postupaka da on ne namjerava ispuniti svoje obveze (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 35.). Osim toga, budući da je BAS izgubio sve dionice u društvu airBaltic osim jedne, pravni lijek predviđen u članku 7. stavku 4. Sporazuma, odnosno, pravo države da kupi od BAS-a sve svoje udjele u društvu airBaltic za 1 LVL – više nije imao smisla: država je izgubila sredstvo kojim bi mogla prisiliti BAS da ispuni svoje obveze.
- (126) Imajući na umu prethodno navedene elemente, Komisija zaključuje da razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi konvertirao svoje zajmove u kapital prije nego što je siguran da će druga stranka pretvoriti svoj zajam i uložiti gotovinu te bi u tom kontekstu pažljivo ocijenio koje poticaje druga stranka ima za ispunjenje svojih obveza.
- (127) Osim toga, Komisija primjećuje da, čak i da je poštovao dogovor postignut na sastanku dioničara, BAS ne bi mogao vratiti svoje bivše udjele u društvu airBaltic. Kako bi ostvario udio od 47,2 %, BAS bi morao uložiti puno više od iznosa dogovorenog na tom sastanku. Prema tome, Komisija smatra da bi država, da je postupala u skladu s MEIP-om, trebala pažljivo razmotriti bi li BAS uložio velik iznos novca – zajam BAS-a i gotovinu u iznosu 37,7 milijuna LVL (53,38 milijuna EUR) – u stjecanje manjinskog udjela u društvu airBaltic.
- (128) Kao dodatni argument, Latvija objašnjava da je obveza BAS-a da uloži gotovinu i konvertira zajam BAS-a potvrđena postojanjem jamstva ruskog poduzetnika, g. Vladimira Antonova, koji je pristao izvršiti nužna plaćanja u ime BAS-a ⁽³⁴⁾. Međutim, iz podataka dostupnih Komisiji čini se da jamstvo zapravo nikada nije dostavljeno.
- (129) Latvija također ističe da su preduvjeti za kapitalizaciju državnih zajmova propisani člankom 7. stavkom 2. Sporazuma ispunjeni 13. prosinca 2011. kada joj je dostavljen poslovni plan u kojem je opisano kako će društvo airBaltic u 2015. opet postati profitabilno i navodi se da je odluka o konverziji državnih zajmova u kapital stoga bila u skladu s MEIP-om. Međutim, Latvija svojim argumentima nije uvjerala Komisiju jer plan nije bio potpun i razuman privatni subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi se oslanjao na takav plan kada treba donijeti odluku o ulaganju velikih iznosa kapitala u poduzeća u teškoćama.

⁽³⁴⁾ U dopisu o jamstvu, od 3. listopada 2011., navedeno je da je jamstvo ništavo ako je država „iskoristila svoja prava u skladu s [...] klauzulom 7.4 [Sporazuma] i postala je vlasnik najmanje 99,78 % dionica [airBaltica] s pravom glasa”. Latvija je zaista postala vlasnik 99,8 % dionica društva airBaltic 30. studenoga 2011.

- (130) Na temelju navedenog, Komisija zaključuje da Latvija prilikom konverzije svojih zajmova nije postupala u skladu s ravnopravnim uvjetima i tako je povećala kapital društva airBaltic. Osim toga, postupanje države nije bilo u skladu s provjerom MEIP-a. Stoga je airBaltic ostvario neopravdanu prednost od 3. mjere, koja je selektivna jer je društvo bilo jedini korisnik.
- (131) Komisija mora također razmotriti hoće li se 3. mjerom narušiti tržišno natjecanje i hoće li ona utjecati na trgovinu između država članica dajući društvu airBaltic prednost pred konkurentima koji ne dobivaju javnu potporu. Zaključci iz prethodne uvodne izjave 120. primjenjuju se *mutatis mutandis*.
- (132) Komisija stoga zaključuje da je konverzija prvog državnog zajma i prvog obroka drugog državnog zajma u kapital predstavljala državnu potporu društvu airBaltic u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.5. **Bezkuponske obveznice (4. mjera)**

- (133) Kao što je već navedeno u odluci o pokretanju postupka, iz sporazuma od 30. travnja 2010. kojim je formalizirana kupnja bezkuponskih obveznica može se zaključiti da je kupac LVRTC (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 38.) djelovao u ime latvijske države. Osim toga, Latvija je tvrdila da je LVRTC kupio obveznice iz proračunskih razloga. Stoga je jasno da su 4. mjerom obuhvaćena državna sredstva i da se može pripisati državi, što Latvija ne osporava.
- (134) Tijekom formalnog istražnog postupka Latvija je dostavila dokaze da su država i BAS stekli broj obveznica koji je razmjernan njihovom vlasničkom udjelu u društvu airBaltic i pod istim uvjetima. Osim toga, čini se da država nije financirala airBaltic prije travnja 2010., dok je BAS u to društvo uložio velika sredstva prije tog datuma. Naposljetku, istragom je otkriveno da je ugovor o izdavanju obveznica sklopljen na inicijativu BAS-a i uprave društva airBaltic, koji su već u travnju i lipnju 2009. predložili državi da se kapital društva poveća razmjerno njihovim udjelima.
- (135) Kao što je istaknuto u odluci o pokretanju postupka, Komisija smatra da kupnja bezkuponskih obveznica nije uobičajeno ulaganje razumnog subjekta u tržišnom gospodarstvu. Međutim, Komisija napominje da su Latvija i BAS u tome trenutku bili glavni dioničari društva airBaltic i njihova bi se odluka o ulaganju trebala ocjenjivati iz te perspektive, a ne iz perspektive čisto vanjskog ulagača. Čini se razumnim zaključiti da vlasnici društva airBaltic nisu u tom trenutku željeli ostvariti kratkoročnu dobit, već su samo željeli očuvati društvo.
- (136) Komisija na temelju navedenog zaključuje da je Latvija postupala kao razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu kada je kupila bezkuponske obveznice zajedno s privatnim ulagačem, BAS-om. Komisija stoga isključuje mogućnost postojanja neopravdane prednosti u pogledu 4. mjere i ocjenjivanje ostalih kumulativnih uvjeta propisanih u članku 107. stavku 1. UFEU-a u vezi s postojanjem državne potpore suvišno je.

7.2.6. **Plaćanja banke Latvijas Krājbanka (5. mjera) u iznosu od 2,8 milijuna EUR**

- (137) Peta mjera odnosi se na 2,8 milijuna EUR koje je Latvijas Krājbanka platila društvu airBaltic 21. i 22. studenoga 2011. Kako je objašnjeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 39., društvo airBaltic podnijelo je tri naloga za plaćanje banci Latvijas Krājbanka prije odluka FCMC-a od 17. studenoga 2011. u cilju ograničenja bankarskih operacija iznad 100 000 EUR i zaustavljanja svih operacija banke Latvijas Krājbanka 21. studenoga 2011. Latvija smatra da se nije radilo o državnim sredstvima jer su se operacije odnosile na tri platna naloga društva airBaltic društvu IATA Clearing House, zračnoj luci u Rigi i na alternativni bankovni račun društva airBaltic u drugoj banci (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 39.). Prema Latviji, to su bile uobičajene bankarske transakcije s privatnim sredstvima društva airBaltic. Latvija također tvrdi da se odluke FCMC-a ne mogu pripisati državi.
- (138) Latvija je objasnila da se prijenos sredstava temeljio na platnim nalogima koje je dostavilo društvo airBaltic prije nego što je FCMC naložio obustavu aktivnosti banke Latvijas Krājbanka 21. studenoga 2011. Latvijas Krājbanka izvršila je transakcije 25. i 30. studenoga 2011.

- (139) Osim toga, u skladu sa Zakonom o FCMC-u od 1. lipnja 2000., FCMC kod donošenja odluka ne mora uzeti u obzir zahtjeve ili upute bilo kojeg drugog javnog tijela. Osim toga, financiranje FCMC-a ne ovisi o državi jer se aktivnosti FCMC-a financiraju kroz plaćanja stranaka koje djeluju na latvijskim financijskim tržištima i tržištima kapitala. Osim toga, na temelju primjenjivih zakona može se zaključiti da država ne sudjeluje u izvršenju ovlasti i prava koje FCMC ima u pogledu nadzora kreditnih institucija.
- (140) Na temelju dokaza koje ima pred sobom, Komisija smatra da su vjerovnici koje je imenovao FCMC djelovali neovisno o državi, zbog čega se njihovi postupci ne mogu pripisati Latviji.
- (141) S obzirom na navedeno, Komisija zaključuje da 5. mjera ne predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.7. Potraživanje Taurusa u iznosu od 5 milijuna koje se pripisuje društvu airBaltic (6. mjera)

- (142) Naknadna pritužba zaprimljena 18. srpnja 2012. odnosi se na obvezu ulagača u skladu s člankom 7. stavkom 4. Sporazuma da prenese na državu ili društvo koje ona odredi, pod određenim okolnostima, neplaćena potraživanja koja proizlaze iz sindiciranog zajma br. 2 u zamjenu za 1 LVL (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 42.).
- (143) U skladu s člankom 7. stavkom 4. Sporazuma, Taurus je prenio na Latviju potraživanje prema društvu airBaltic u iznosu od 5 milijuna EUR za 1 LVL. Latvija je nakon toga pripisala potraživanje društvu airBaltic.
- (144) U pogledu preostalih potraživanja u iznosu od 30 milijuna EUR (42,47 milijuna EUR) koja su trebala biti uključena u okviru sindiciranog zajma br. 2, latvijska su nadležna tijela zatražila od ulagača dopisom od 9. veljače 2012. da njoj ustupe svoja potraživanja u zamjenu za 1 LVL. Nadalje, Latvija je pokrenula postupak pred regionalnim sudom u Rigi protiv tri ulagača u cilju provedbe članka 7. stavka 4. Sporazuma. Latvija je navela svoju namjeru da ta potraživanja ustupi društvu airBaltic.
- (145) Latvija tvrdi da je ustupanje potraživanja u iznosu od 5 milijuna EUR bilo mjera za nepredviđene situacije za zaštitu financijskih interesa države i da bi se trebala smatrati ravnopravnom mjerom u skladu sa Sporazumom te stoga isključuje državnu potporu.
- (146) Komisija napominje da se iz članka 7. stavka 4. Sporazuma može jasno zaključiti da će se predmetna potraživanja trebaju ustupiti ili prenijeti na „državu ili društvo koje ona odredi za iznos od 1 LVL”. Prema tome, budući da je odluku o ustupanju potraživanja od 5 milijuna EUR društvu airBaltic donijela država, ta se odluka može pripisati državi i uključuje državna sredstva.
- (147) Tijekom formalne istrage otkriveno je da sporazumi za sindicirane zajmove nikada nisu potpisani. Međutim, iz dokaza koje je dostavila Latvija čini se da je sud priznao valjanost Sporazuma u pogledu obveze privatnih ulagača da potraživanja koja proizlaze iz sindiciranog zajma br. 2 ustupi državi ili društvu koje odredi država potraživanja.
- (148) U tom pogledu, Latvija navodi da, prema nekoliko presuda latvijskih sudova, vlasnik potraživanja od 5 milijuna EUR nema pravo zatražiti plaćanje tog iznosa, već može samo tražiti dionice društva airBaltic koje odražavaju predujam od 5 milijuna EUR u dionički kapital društva. Budući da je država vlasnik 99,8 % dionica društva airBaltic, Latvija tvrdi da pravo na dodatne dionice ne predstavlja nikakvu smislenu gospodarsku vrijednost za državu.
- (149) Komisija napominje da, protivno onome što predlaže Latvija, iako su sudovi možda priznali pravo države da preuzme potraživanja koja su rezultat sindiciranog zajma br. 2 u skladu s člankom 7. stavkom 4. Sporazuma, to ne znači da je Latvija morala pripisati to potraživanje društvu airBaltic. Komisija napominje da razuman subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi ustupio potraživanje društvu airBaltic za 1 LVL. Latvija nije dostavila dokaze zašto bi državi bilo povoljnije ustupiti potraživanje društvu airBaltic nego ga zadržati ili ga upotrijebiti u neku drugu svrhu. Latvija je društvo ustupanjem stavila u povoljniji položaj od njegovih konkurenata.

- (150) Nadalje, Komisija se ne slaže s argumentima latvijskih nadležnih tijela i ističe da bi svaka dodatna dionica u društvu airBaltic imala dodatnu vrijednost za državu, pa se stoga, iako se radi o malom iznosu, u ovom slučaju ne može isključiti postojanje državne potpore⁽³⁵⁾. Osim toga, ustupanjem potraživanja društvu airBaltic, država se nije odrekla samo potraživanja već i svakog prava na kamate na ta potraživanja u iznosu od [5 – 7] %.
- (151) Naposljetku, Latvija tvrdi da bi se, u svrhe zakona o državnim potporama, trebalo smatrati da je 6. mjera odobrena 3. listopada 2011., odnosno, na dan potpisivanja Sporazuma, zajedno s 1., 2. i 3. mjerom.
- (152) Komisija ponavlja zaključke iz prethodnog odjeljka 7.2.1., odnosno, u trenutku kada je sporazum sklopljen 3. listopada 2011., država nije znala hoće li morati primijeniti članak 7. stavak 4. Sporazuma. Osim toga, država nije morala ustupiti društvu airBaltic potraživanja na koja utječe primjena te odredbe.
- (153) Naposljetku, Komisija primjećuje da Latvija nije dokazima potkrijepila svoju tvrdnju da da je svrha članka 7. stavka 4. bila zaštititi ulaganje države u društvo airBaltic sprječavanjem nastanka štete državi u slučaju da BAS ne ispuní svoje obveze.
- (154) Komisija stoga zaključuje da pružajući 6. mjeru država nije postupila kao ulagač u tržišnom gospodarstvu niti je operacija bila ravnopravna s 1., 2. i 3. mjerom. Zbog toga Komisija smatra da je 6. mjerom društvu airBaltic osigurana neopravdana prednost. Ta je prednost bila selektivne prirode jer je njezin jedini korisnik bio airBaltic.
- (155) Iz razloga navedenih u prethodnoj uvodnoj izjavi 120., postojala je velika vjerojatnost da će 6. mjerom biti narušeno tržišno natjecanje i da će ona utjecati na trgovinu između država članica.
- (156) Uzimajući u obzir prethodno navedene argumente, Komisija je došla do zaključka da 6. mjera predstavlja državnu potporu u korist društva airBaltic u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.8. Zaključak o postojanju potpore

- (157) Komisija zaključuje da 1., 4. i 5. mjera ne predstavljaju državnu potporu iz prethodno navedenih razloga.
- (158) Međutim, Komisija smatra da 2., 3. i 6. mjera predstavljaju državnu potporu društvu airBaltic. Kako bi utvrdila iznos potpore koji je već isplaćen društvu airBaltic, Komisija primjećuje da se 3. mjera sastojala od kapitalizacije prvog državnog zajma u iznosu od 16 milijuna LVL (22,65 milijuna EUR) i prvog obroka drugog državnog zajma od 41,6 milijuna LVL (58,89 milijuna EUR). Iznosu treba dodati drugi obrok drugog državnog zajma u iznosu od 25,4 milijuna LVL (35,96 milijuna EUR) koji je bio dostupan društvu airBaltic 14. prosinca 2012., odnosno, preostali dio 2. mjere koji nije kapitaliziran, zajedno s 5 milijuna EUR koji su ustupljeni društvu airBaltic kao 6. mjera. Ukupan iznos državne potpore odobren društvu airBaltic stoga iznosi otprilike 86,53 milijuna LVL (122,51 milijun EUR).

7.3. ZAKONITOST POTPORE

- (159) U članku 108. stavku 3. UFEU-a navedeno je da država članica neće primijeniti mjeru prije nego što Komisija donese odluku kojom ju odobrava.
- (160) Komisija primjećuje da je Latvija odobrila 2., 3. i 6. mjeru društvu airBaltic bez da je prethodno zatražila odobrenje Komisije. Komisija žali što Latvija nije ispunila obvezu čekanja i stoga je povrijedila svoju obvezu u skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a.
- (161) U pogledu namjere latvijskih nadležnih tijela da odobre društvu airBaltic iznos od 30 milijuna EUR kao rezultat sindiciranog zajma br. 2 i u vezi s 6. mjerom, Komisija podsjeća na obvezu latvijskih nadležnih tijela iz članka 108. stavka 3. UFEU-a da Komisiju pravovremeno obavijesti o odobrenju potpore kako bi ona mogla dostaviti svoje primjedbe.

⁽³⁵⁾ Predmet C-280/00, *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark)*, [2003] ECR I-7747, stavak 81.

7.4. SUKLADNOST POTPORE

- (162) Ako 2., 3. i 6. mjera predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a, njihova se sukladnost mora ocjenjivati u svjetlu iznimaka iz stavaka 2. i 3. tog članka. Kako je navedeno u odluci o pokretanju postupka, u svjetlu prirode mjera i poteškoća društva airBaltic, čini se da su jedini relevantni kriteriji sukladnosti oni koji se odnose na potporu za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama u skladu s člankom 107. stavkom 3. točke (c) UFEU-a na temelju Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, a posebno odredbi u vezi s pomoći za strukturiranje.
- (163) Latvijska nadležna tijela izvorno su smatrala da niti jedna od mjera ne predstavlja državnu potporu. Međutim, na temelju dvojbi koje je Komisija izrazila u svojoj odluci o pokretanju postupka, Latvija je dostavila argumente o sukladnosti i tvrdila je da mjere čine sukladnu potporu za restrukturiranje.
- (164) Latvija je posebno dostavila ažurirani plan restrukturiranja u prosincu 2013. nadopunjen podnescima od 28. siječnja, 28. veljače i 24. ožujka 2014. Latvija napominje da je restrukturiranje društva airBaltic započelo 18. travnja 2011. kada je upravi društva dostavljen prvi plan. U prvom planu, koji je dostavljen Komisiji, navedeni su neki nedostaci društva airBaltic i navedeno je da je društvu potrebno otprilike [175 – 185] milijuna EUR dioničkog kapitala za obnovu flote i učinkovito natjecanje s niskotarifnim prijevoznicima. Latvija tvrdi da je od travnja 2011. poduzeto nekoliko mjera, uključujući zatvaranje sjedišta društva airBaltic u Vilniusu i otkazivanje linija, čime je započet postupak restrukturiranja društva airBaltic. Kako bi se zajamčila obnova profitabilnosti društva airBaltic, u kasnijoj je fazi razvijen sveobuhvatan skup inicijativa koje obuhvaćaju prihode, operacije, mrežu, flotu i opću organizaciju.
- (165) Prvi je plan razvijen u 2011. i uključivao je glavne financijske aspekte restrukturiranja. Latvija tvrdi da je uslijed toga sklopljen Sporazum i na kraju plan reShape iz ožujka 2012.
- (166) Argumenti Latvije bit će ocijenjeni u odjeljcima u nastavku:

7.4.1. **Prihvatljivost**

- (167) U skladu s točkom 33. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, potporu za restrukturiranje mogu primiti samo poduzetnici u teškoćama u smislu točaka 9. do 13. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje. Komisija je već zaključila da je barem od 2011. društvo airBaltic bilo poduzeće u teškoćama (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 87.).
- (168) U točki 12. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje navedeno je da novo poduzeće nije prihvatljivo za potporu za sanaciju ili restrukturiranje čak i kada je njegova početna financijska situacija nesigurna. Poduzeće se u načelu smatra novim prve tri godine od početka rada u predmetnom području djelatnosti. Društvo airBaltic osnovano je u 1995. i ne može se smatrati novim poduzećem. Osim toga, airBaltic nije član poslovne grupe u smislu točke 13. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje.
- (169) Komisija stoga zaključuje da je airBaltic prihvatljiv za potporu za restrukturiranje.

7.4.2. **Valjanost plana restrukturiranja**

- (170) Komisija napominje da je restrukturiranje društva airBaltic započelo u travnju 2011. kada je uprava društva pripremila prvi plan restrukturiranja. Plan je uglavnom bio usmjeren na optimizaciju flote i potrebu za zamjenom zrakoplova tvrde s učinkovitijim zrakoplovima, na čemu se također zasniva kasniji plan ReShape. Istodobno je zatvoreno sjedište u Vilniusu. Nekoliko tjedana kasnije, nakon preispitivanja [...], uprava društva airBaltic uključila je u plan smanjenje broja zaposlenih od [8 – 12] %.
- (171) Plan iz 2011. ažuriran je u obliku plana reShape koji je prethodno spomenut i formalno donesen u prvom tromjesečju 2012. Kako je navedeno u prethodnoj uvodnoj izjavi 164., latvijska su nadležna tijela dostavila plan restrukturiranja Komisiji u prosincu 2013., ažurirajući plan reShape.

- (172) Komisija napominje da su u planu restrukturiranja iz travnja 2011. utvrđene glavne potrebe društva airBaltic. Iako nije bio potpuno razvijen, taj je plan predstavljao prvu osnovu za utvrđivanje potreba za restrukturiranje društva airBaltic i za osiguranje njegovog povratka održivosti. Osim toga, činio je osnovu za plan reShape, koji je bio u pripremi u trenutku potpisivanja Sporazuma (3. listopada 2011.) i dovršen je u ožujku 2012.
- (173) U svojoj je prethodnoj praksi Komisija prihvatila ideju da se planovi restrukturiranja definiraju s vremenom i izvorne je planove smatrala početnom točkom razdoblja restrukturiranja. Na primjer, u odluci *Varvaressos* ⁽³⁶⁾ Komisija je smatrala da se mjere odobrene ovom poduzeću u razdoblju između 2006. i 2009. moraju ocjenjivati kao dio kontinuuma restrukturiranja na temelju plana restrukturiranja iz 2009. (koji obuhvaća razdoblje 2006. – 2011.). Slično kao u predmetu društva airBaltic, plan restrukturiranja Varvaressosa iz 2009. predstavljao je razvoj „strateškog i poslovnog plana” iz 2006.

7.4.3. Obnova dugoročne održivosti

- (174) U skladu s točkom 34. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, dodjela potpore mora ovisiti o provedbi plana restrukturiranja, koji u slučaju pojedinačnih potpora mora prihvatiti Komisija. U točki 35. objašnjeno je da se planom restrukturiranja, čije trajanje mora biti što kraće moguće, mora povratiti dugoročna održivost poduzeća unutar primjerenog razdoblja i na temelju realnih pretpostavki o budućim uvjetima poslovanja.
- (175) U skladu s točkom 36., u planu se moraju opisati okolnosti koje su dovele do poduzetnikovih teškoća i mora se uzeti u obzir trenutačno stanje i budući izgledi za ponudu i potražnju na mjerodavnom tržištu u proizvodnom smislu, s najboljim, najgorim i srednjim scenarijem.
- (176) U planu mora biti predviđen zaokret koji će trgovačkom društvu omogućiti da nakon dovršetka restrukturiranja pokrije sve svoje troškove uključujući pad vrijednosti i financijske troškove. Očekivani povrat na kapital mora biti dovoljan kako bi omogućio restrukturiranom poduzeću da se vlastitim snagama natječe na tržištu (točka 37.).
- (177) Komisija primjećuje da su u planu restrukturiranja opisane okolnosti u kojima su nastale poteškoće društva airBaltic koje su većinom uzrokovane globalnom ekonomskom krizom iz 2008. – 2009., koja je imala veliki utjecaj na baltičku regiju te je utjecala i na sektor zračnog prometa.
- (178) Osim toga, u planu restrukturiranja objašnjava se da su poteškoćama društva pridonijeli prethodna tržišna strategija te niz odluka bivše uprave društva airBaltic. U planu restrukturiranja navedeno je da je tržišna strategija društva airBaltic u prošlosti bila usmjerena isključivo na širenje, a ne na profitabilnost i tako je društvo izloženo neodrživo visokim rashodima. Osim toga, troškovi su narasli zbog flote koja se sastojala od četiri različite vrste zrakoplova te zbog visokih troškova najma zrakoplova. Linije su se otvorale bez odgovarajuće procjene njihove profitabilnosti, a velik broj njih ostvarivao je gubitke.
- (179) Planom restrukturiranja obuhvaćeno je razdoblje restrukturiranja u trajanju od 5 godina počevši od travnja 2011. i u njemu se pretpostavlja da će airBaltic postati ponovno održiv najkasnije do travnja 2016., iako se prema scenariju osnovnog slučaja očekuje da će airBaltic postati profitabilan u 2014. Plan restrukturiranja može trajati najduže 5 godina u skladu s prethodnom praksom u sektoru putničkog zračnog prometa ⁽³⁷⁾. Komisija je zaista dosljedno smatrala da je, u postojećim gospodarskim okolnostima, važno izbjegavati kratkoročnu zaradu te da treba stvoriti čvrstu bazu za budući rast. U tom će kontekstu nužna stabilizacija operativnih rezultata i usluga trajati nekoliko godina.

⁽³⁶⁾ Odluka Komisije 2011/414/EU od 14. prosinca 2010. o državnim potporama C 8/10 (ex N 21/09 i NN 15/10) koje je provela Grčka u korist Varvaressos S.A. (SL L 184, 14.7.2011., str. 9.).

⁽³⁷⁾ Vidjeti odluku Komisije u predmetu SA.30908 – CSA – Czech Airlines – Plan restrukturiranja, u stavku 107., i odluku Komisije u predmetu SA.33015 – Air Malta plc., u stavku 93. Vidjeti također Odluku Komisije 2010/137/EZ od 28. kolovoza 2009. o državnim potporama C 6/09 (ex N 663/08) – Austria Austrian Airlines – Plan restrukturiranja (SL L 59, 9.3.2010., str. 1.), u stavku 296., i Odluku Komisije 2012/542/EU od 21. ožujka 2012. o mjeri SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N) koju Ujedinjena Kraljevina planira provesti za Royal Mail Group (SL L 279, 12.10.2012., str. 40.), u stavku 217.

- (180) U planu restrukturiranja ističe se promjena u tržišnoj strategiji društva airBaltic koji želi postati hibridni prijevoznik usmjeren na korisnike koji donose velik prinos kroz većinu usluga koje tradicionalno nude mrežni prijevoznici pritom tražeći troškovne učinkovitosti koje obično ostvaruju niskotarifni prijevoznici. Nova uprava društva već je provela ovu strategiju u velikoj mjeri od listopada 2011. Osim toga, u planu restrukturiranja predviđene su tri glavne vrste mjera restrukturiranja: i. optimizacija prihoda i troškova postojećih operacija; ii. rekonfiguracija mreže s prilagodbom odredišta, učestalosti i vremena u cilju optimizacije RASK-a i CASK-a ⁽³⁸⁾ na razini linije; i iii. optimizacija mreže i flote s ciljem preispitivanja i definicije optimalne veličine mreže i flote. Ukupno je razvijeno 13 inicijativa usmjerenih na prihode i 13 inicijativa usmjerenih na troškove te su razvijene dvije dodatne inicijative u području rekonfiguracije mreže i obnove flote.
- (181) U pogledu optimizacije flote, Komisija primjećuje da je različita i stareća flota društva airBaltic manje troškovno učinkovita te da zahtijeva više održavanja od ostalih konkurenata, što donosi veće troškove. Tijekom 2012. i 2013. airBaltic odlučio je upotrebljavati samo dio raspoloživih zrakoplova u cilju smanjenja troškova. U 2013., kako bi djelomično nadoknadio gubitak kapaciteta uslijed uklanjanja flote Fokkera i Boeinga 757, airBaltic dodao je svojoj floti dva zrakoplova marke Q400 Bombardier. Osim toga, u cilju zamjene flote, ponovno se pregovaralo o postojećim ugovorima o najmu i dogovoreni su povoljniji uvjeti dok ne bude raspoloživ novi zrakoplov Bombardier CS300 u [...] ili [...]. Do kraja 2014. airBaltic imat će 25 zrakoplova i nastaviti će tako raditi do kraja razdoblja restrukturiranja u 2016. Općenito će se flota smanjiti za 27 % za vrijeme razdoblja restrukturiranja.
- (182) U pogledu rekonfiguracije mreže, Komisija primjećuje da je nova mreža u 2013. ostvarila dodatnih [16 – 21] milijuna LVL ([22,7 – 29,8] milijuna EUR) na razini C1 ⁽³⁹⁾ u usporedbi s prethodnom godinom, između ostalog, zbog ukidanja neprofitabilnih linija (npr. [...]) i smanjenja broj letova ([...] na [...], [...] i [...]).
- (183) Inicijative usmjerene na prihode uključuju uvođenje nove strukture cijena ili optimizaciju strukture naknada za prtljagu. Osim toga, promicat će se prijava na let putem interneta, a kabinsko osoblje i prodavači karata dobivat će fleksibilne naknade. Inicijative usmjerene na troškove uključuju ponovno pregovaranje o cijenama goriva s postojećim dobavljačima i o ugovorima za provjere i remont motora, optimizaciju ugovora o najmu i smanjenje troškova hangara i troškova hotelskog smještaja posade. Također će se pregovarati o postojećim ugovorima s pružateljima zemaljskih usluga.
- (184) Većina mjera restrukturiranja opisanih u prethodnim odlomcima već je provedena. Kao rezultat inicijativa za optimizaciju prihoda i inicijativa za smanjenje troškova, te radi obnove flote i rekonfiguracije mreže, airBaltic završio je 2012. s negativnim EBIT-om od 30 milijuna LVL (42,47 milijuna EUR) za razliku od predviđenog negativnog EBIT-a od 38 milijuna LVL (53,8 milijuna EUR). Negativni EBIT smanjio se u 2013. na 7,7 milijuna LVL (10,9 milijuna EUR), što je također ispod planirane vrijednosti. Očekuje se da će društvo u 2014. ostvariti točku pokrića i nakon toga će biti profitabilno s EBIT-om od [1 – 3] milijuna LVL ([1,4 – 4,2] milijuna EUR) u 2014. i [9 – 12] milijuna LVL ([12,8 – 17] milijuna EUR) u 2016. Očekuje se da će povrat na kapital (ROE) iznositi [3 – 6] % do 2014. i [18 – 21] % do 2016.
- (185) Plan restrukturiranja uključuje revidirana financijska predviđanja na temelju realističnih, pesimističnih i optimističnih scenarija koji se temelje na pouzdanim pretpostavkama. Na primjer, u realističnom scenariju pretpostavlja se rast tržišta od [6 – 8] %, ali se rast društva airBaltic ograničava na [1 – 3] % u 2014. i na [2 – 4] % u 2015. i 2016., sa stopom inflacije od [1 – 3] % godišnje i rastućim troškovima goriva, koji će narasti s [950 – 1 000] USD/t u 2014. na [1 000 – 1 050] USD/t u 2016. Čimbenik opterećenja iznosi od [69 – 71] % u 2014. do [71 – 75] % u 2016. U tom će scenariju provedbom inicijativa airBaltic ostvariti točku pokrića u 2014. (s EBIT-om od [1 – 3] milijuna LVL (1,4 – 4,2) milijuna EUR)) i nakon toga će ostati profitabilan, s EBIT-om od [6 – 9] milijuna ([8,5 – 12,8] milijuna EUR) u 2015. i [9 – 12] milijuna LVL u 2016. (EUR [12,8 – 17] milijuna EUR).

⁽³⁸⁾ Prihod od raspoloživih kapaciteta (RASK) i trošak raspoloživih kapaciteta (CASK).

⁽³⁹⁾ Vidjeti uvodnu izjavu 194. u nastavku.

- (186) Prema svim će scenarijima EBIT društva airBaltic biti pozitivan do 2016. u rasponu od [10 – 15] milijuna LVL ([14,2 – 21,3] milijuna EUR) prema optimističnom scenariju do [5 – 10] milijuna LVL ([7,1 – -14,2] milijuna EUR) prema pesimističnom scenariju. Scenariji su također podložni analizi osjetljivosti u cilju procjene rizika i njihovog moguće učinka do 2016., posebno uzimajući u obzir tečajni rizik (aprecijacija/deprecijacija USD-a u odnosu na LVL i EUR) i promjene čimbenika opterećenja, tržišne cijene goriva, prinosa i broja putnika.
- (187) Komisija je ocijenila plan restrukturiranja i smatra da bi trebala omogućiti društvu airBaltic da ostvari očekivanu dugoročnu održivost najkasnije do travnja 2016. Plan restrukturiranja uključuje detaljnu ocjenu okolnosti u kojima su nastale poteškoće društva airBaltic koje su uklonjene mjerama restrukturiranja u obliku inicijativa usmjerenih na prihode i troškove te inicijativa u području rekonfiguracije mreže i obnove flote.
- (188) Osim toga, Komisija smatra da je u planu restrukturiranja koji je dostavila Latvija ispravno kvantificiran učinak različitih mjera restrukturiranja, da su pretpostavke odgovarajuće i primjerene za kontekst sektora zračnog prijevoza putnika i da se u svim scenarijima za vrijeme cijelog razdoblja restrukturiranja predviđa održivost na odgovarajućoj razini. Analiza osjetljivosti primjerena je i pokazuje da bi učinak predmetnih čimbenika na EBIT bio ograničen.
- (189) Prema tome, s obzirom na velik broj poduzetnih mjera restrukturiranja i dosad ostvaren napredak, Komisija smatra da će airBaltic, zahvaljujući planu restrukturiranja, uspjeti obnoviti svoju dugoročnu održivost u razumnom roku.
- (190) Osim toga, dokazi koje je dostavila Latvija pokazuju da je airBaltic trenutačno na dobrom putu da ispuni većinu ciljeva utvrđenih u planu restrukturiranja, što je dodatni pokazatelj pouzdanosti plana.

7.4.4. Izbjegavanje nepotrebnog narušavanja tržišnog natjecanja (kompenzacijske mjere)

- (191) Prema točki 38. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, kompenzacijske mjere potrebne su kako bi se negativni učinci na trgovinu sveli na prihvatljivu razinu. Te se mjere mogu sastojati od otuđivanja imovine, smanjivanja kapaciteta ili tržišne prisutnosti te smanjivanja prepreka ulasku na tržište na dotičnim tržištima (točka 39.).
- (192) U tom smislu, zatvaranje gubitaških djelatnosti, koje je u svakom slučaju potrebno za ponovno uspostavljanje održivosti, neće se smatrati smanjivanjem kapaciteta ili tržišne prisutnosti u smislu ocjenjivanja kompenzacijskih mjera (točka 40.).
- (193) Latvija predlaže kao kompenzacijske mjere za društvo airBaltic ukidanje profitabilnih linija čime se smanjuje kapacitet i odricanje od parova slotova u usklađenim zračnim lukama.
- (194) Uz napuštanje neprofitabilnih linija ako je to potrebno za obnovu profitabilnosti u planu restrukturiranja predviđeno je prepuštanje 14 profitabilnih linija⁽⁴⁰⁾ u smislu kontribucijske marže C1. Praksa je Komisije da linije smatra profitabilnima ako imaju pozitivnu kontribucijsku maržu C1 u godini prije prepuštanja⁽⁴¹⁾. U doprinos C1 ubrajaju se u obzir troškovi letova, putnika i distribucijski troškovi (tj. promjenjivi troškovi) koji se mogu pripisati svakoj pojedinoj liniji. Doprinos C1 odgovarajući je podatak jer se njime uzimaju u obzir svi troškovi koji su izravno povezani s predmetnom linijom. Linije s pozitivnim doprinosom C1 ne obuhvaćaju samo promjenjive troškove linije već također pridonose fiksnim troškovima društva.
- (195) U pogledu kapaciteta, u planu restrukturiranja stoga je predviđeno da je ukupan kapacitet društva bio [5 – 5,5] milijardi ASK u travnju 2011., a očekuje se da će na kraju razdoblja restrukturiranja u travnju 2016. kapacitet društva airBaltic iznositi [4 – 4,5] milijardi ASK, što je smanjenje od [17 – 20] %. Komisija napominje u tome smislu da će se uglavnom u kontekstu obnove dugoročne održivosti flota smanjiti sa 34 zrakoplova u travnju 2011. na 25 zrakoplova do kraja 2014. te da će ostati na toj razini do kraja razdoblja restrukturiranja u travnju 2016. (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 181.). Kada se uzmu u obzir samo profitabilne linije, kapacitet se smanjio za [7 – 10] %.

⁽⁴⁰⁾ To su linije između [...]. Komisija shvaća da su zatvaranja tih linija čiste kompenzacijske mjere jer ništa ne upućuje na to da su zatvorene kao nužna posljedica smanjenja flote.

⁽⁴¹⁾ Vidjeti odluku Komisije u predmetu SA.30908 – CSA – Czech Airlines – Plan restrukturiranja, stavke 130. i 131.

- (196) Osim toga, Komisija primjećuje da je airBaltic otkazao niz linija iz potpuno koordiniranih ⁽⁴²⁾ zračnih luka [...]. Uslijed toga, [...] parovi slotova u potpuno koordiniranim zračnim lukama oslobođeni su u 2011. i 2012., čime se konkurentnim prijevoznicima otvaraju nove prilike za letove prema tim zračnim lukama i iz njih te za povećanje njihove nazočnosti u tim zračnim lukama.
- (197) Kada ocjenjuje primjerenost kompenzacijskih mjera, Komisija uzima u obzir strukturu tržišta i uvjete tržišnog natjecanja kako bi osigurala da se takvom mjerom ne narušava struktura tržišta (točka 39. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje). Kompenzacijske mjere moraju biti razmjerne narušavajućim učincima potpore i, posebno, veličini i relativnoj važnosti poduzeća na njegovom tržištu ili tržištima. Stupanj smanjenja mora se utvrditi za svaki pojedini slučaj (točka 40. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje).
- (198) Komisija primjećuje da je airBaltic vrlo mali igrač na europskom tržištu zračnog prometa i predstavlja 0,5 % izlaznih rezultata cjelokupne europske industrije zračnog prometa.
- (199) Osim toga, Komisija smatra da smanjenje kapaciteta od društva airBaltic od [7 – 10] % nije nevažno s obzirom na relativno malu veličinu društva airBaltic u usporedbi s proizvodnim kapacitetom zrakoplovne industrije i rezultatima u smislu putnika. U slučaju tako relativno malog prijevoznika kao što je airBaltic, daljnjim smanjenjima flote i kapaciteta dovela bi se u pitanje obnova njegove dugoročne održivosti, a njegovim se konkurentima ne bi osigurala smislene tržišne prilike. Osim toga, iako je airBaltic najveći zračni prijevoznik u Latviji, njegov tržišni udio u Rigi smanjit će se s [65 – 70] % u 2011. na [55 – 60] % u 2016.
- (200) Nadalje, Komisija primjećuje da je Latvija potpomognuto područje u svrhe regionalnih potpora u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (a) UFEU-a ⁽⁴³⁾. Prema točki 56. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje „*uvjeti za odobravanje potpore [u potpomognutim područjima] mogu biti manje strogi kada je riječ o provedbi kompenzacijskih mjera i visini doprinosa korisnika. Ako to opravdava potreba regionalnog razvoja, u slučajevima u kojima se čini da je smanjivanje kapaciteta ili tržišne prisutnosti najprimjerenija mjera radi izbjegavanja neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja, potrebno smanjenje bit će manje na potpomognutim područjima nego na područjima koja se ne potpomaže*”.
- (201) Komisija je također uzela u obzir posebnosti ovog slučaja kada je ocjenjivala primjerenost predloženih kompenzacijskih mjera, uzimajući u obzir periferni zemljopisni položaj Latvije i njezinu pristupačnost za ostatak Europske unije. U tom pogledu Komisija primjećuje da se u većini latvijskog željezničkog sustava upotrebljava ruska širina kolosijeka koja je šira od standardne širine koja se upotrebljava u većini EU-a, zbog čega nastaju problemi interoperabilnosti sa susjednim državama EU-a. Čini se da pomorski promet također nudi ograničen stupanj zamjenjivosti sa zračnim prometom, posebno u slučaju putničkog prometa. Naposljetku, Komisija primjećuje da su najbliže međunarodne zračne luke do kojih se može doći kopnom Vilnius i Tallinn, koje su oko 300 km udaljene od Rige i stoga ne čine primjerena alternativna sjedišta, posebno za poslovne putnike.
- (202) Prema tome, Komisija smatra da su kompenzacijske mjere koje je donio airBaltic, odnosno smanjenje kapaciteta za [7 – 10] % i prepuštanje slotova u koordiniranim zračnim lukama, prihvatljive u okolnostima ovog slučaja. Kompenzacijske mjere koje je predložila Latvija stoga su dovoljne, u skladu sa Smjernicama za sanaciju i restrukturiranje, za osiguranje smanjenja negativnih trgovinskih učinaka potpore za restrukturiranje odobrene društvu airBaltic na prihvatljivu razinu.

7.4.5. Potpora ograničena na minimum (doprinos iz vlastitih sredstava)

- (203) Prema točki 43. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, kako bi se iznos potpore mogao ograničiti na strogi minimum, potreban je znatan doprinos troškovima restrukturiranja iz vlastitih sredstava korisnika. To može uključivati prodaju imovine koja nije neophodna za opstanak poduzeća, ili vanjsko financiranje pod tržišnim uvjetima.

⁽⁴²⁾ Potpuno koordinirane zračne luke definirane su u članku 2. točki (g) Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.). Prema članku 3. stavku 4. Uredbe (EEZ) br. 95/93, te zračne luke imaju problema s kapacitetom, barem u nekim razdobljima.

⁽⁴³⁾ Vidjeti Odluku Komisije od 13. rujna 2006. u predmetu o državnim potporama N 447/2006 – Latvija – Zemljovid regionalnih potpora 2007. – 2013.

- (204) Doprinos iz vlastitih sredstava mora biti stvaran isključujući sve moguće buduće dobiti kao što je novčani tok (točka 43. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje). Vlastiti doprinos ne smije uključivati daljnju državnu potporu. U slučaju velikih poduzeća, Komisija obično smatra primjerenim doprinos od najmanje 50 %. Međutim, u iznimnim okolnostima i u slučajevima osobitih teškoća, Komisija može prihvatiti niži doprinos (točka 44. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje).
- (205) U planu restrukturiranja predviđeni su troškovi restrukturiranja u iznosu od [150 – 170] milijuna LVL ([214 – 242] milijuna EUR), sredstva potrebna za otplatu zajmova trećih stranaka ([5 – 15] milijuna LVL ([7,1 – 21,3] milijuna EUR)), nadoknada gubitaka nastalih zbog postupnog isključivanja i raspolaganja s određenim zrakoplovima ([15 – 25] milijuna LVL ([21,3 – 35,5] milijuna EUR)), sredstva za dugovanja koja društvo neće moći pokriti ([5 – 10] milijuna LVL ([7,1 – 15,3] milijuna EUR)), plaćanje otpremnina ([1 – 4] milijuna LVL ([1,4 – 5,6] milijuna EUR)), kupnja novog zrakoplova, posebno [...] Bombardier Q400NG i [...] Boeing 737-500 (za ukupno [50 – 60] milijuna LVL ([71,1 – 85,3] milijuna EUR)), ponovna kupnja žigova od BAS-a ([5 – 15] milijuna LVL ([7,1 – 21,3] milijuna EUR)), nepredviđena dugovanja na bilanci kao rezultat potraživanja od [...] ([5 – 15] milijuna LVL ([7,1 – 21,3] milijuna EUR)), i [45 – 55] milijuna LVL ([64 – 78,2] milijuna EUR) za ublažavanje neočekivanih gubitaka dok airBaltic opet ne postane profitabilan.
- (206) U odnosu na ukupne troškove restrukturiranja u iznosu od [150 – 170] milijuna LVL ([214 – 242] milijuna EUR), predloženi vlastiti doprinos društva airBaltic prema planu restrukturiranja iznosi [100 – 110] milijuna LVL ([141 – 155] milijuna EUR), odnosno [60 – 70] % ukupnih troškova restrukturiranja. Vlastiti se doprinos može podijeliti kako slijedi:
- i. Privatne financijske injekcije u iznosu od [20 – 30] milijuna LVL ([28,4 – 42,6] milijuna EUR) koje je odobrio BAS i privatni ulagači THC i [...] u razdoblju od travnja do rujna 2011. Taj iznos uključuje [...] milijun LVL ([...] milijuna EUR) u obliku instrumenta za likvidnost koji je odobrio [...] u ožujku i svibnju 2011. za kupnju rezervnih dijelova od društva airBaltic; [...] milijuna LVL ([...] milijuna EUR) i [...] milijuna LVL ([...] milijuna EUR) plaćanja predujmova u vlasnički kapital društva airBaltic koje su izvršili [...] i [...]; i [6 – 8] milijuna LVL ([8,5 – 12,3] milijuna EUR) od Transatlantic Holdings koji proizlaze iz ugovora o kupnji dionica.
 - ii. Privatni zajmovi u iznosu do [20 – 30] milijuna LVL ([28,4 – 42,6] milijuna EUR) koje je odobrio BAS nakon Sporazuma, u prvom redu zajam BAS-a (14 milijuna LVL (19,82 milijuna EUR)) i zajam kupca od [5 – 15] milijuna LVL ([7,1 – 21,3] milijuna EUR) za ponovnu kupnju žigova.
 - iii. Ugovori o najmu novih zrakoplova u vrijednosti od [45 – 55] milijuna LVL ([64 – 78] milijuna EUR).
 - iv. Ukupno [...] milijuna LVL ([...] milijuna EUR) od djelomičnog otpisa dugovanja uslijed restrukturiranja duga društva airBaltic dogovorenog s bankama Latvijas Krājbanka i Snoras u ožujku 2014.
- (207) U odnosu na injekcije privatnog kapitala navedene u prethodnoj točki i., Latvija je pokazala da je BAS izvršio uplate predujmova u vlasnički kapital društva u iznosu od [7 – 9] milijuna LVL ([10 – 13] milijuna EUR) između lipnja i srpnja 2011. Komisija smatra da ta plaćanja predstavljaju doprinos iz vlastitih sredstava u smislu točke 43. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje jer je BAS bio subjekt u tržišnom gospodarstvu i Komisija nema razloga smatrati da nije djelovao u skladu s tržišnom logikom. Isti se zaključak primjenjuje na [6 – 8] milijuna LVL ([8,5 – 12,3] milijuna EUR) koja je osigurao Transatlantic Holdings u zamjenu za [...] neplaćene dionice u društvu airBaltic u rujnu 2011.
- (208) U pogledu prethodne točke ii., Komisija smatra da zajam od 14 milijuna LVL (19,82 milijuna EUR) koji je odobrio BAS, odnosno zajam BAS-a, predstavlja vanjsko financiranje pod tržišnim uvjetima koje se može prihvatiti kao vlastiti doprinos privatnog ulagača koji je u to vrijeme bio dioničar društva.
- (209) U odnosu na ugovore o najmu novih zrakoplova u iznosu od [45 – 55] milijuna LVL ([64 – 78] milijuna EUR) (prethodna točka iii.), u planu restrukturiranja objašnjeno je da je u ožujku 2013. airBaltic sklopio nove ugovore o najmu zrakoplova s privatnim partnerima kao dio smanjenja svoje flote i programa optimizacije. Ugovori se odnose na neto najam zrakoplova [...] Bombardier Dash 8 Q400NG na razdoblje od 10 godine s ukupnim iznosom od otprilike [...] milijuna USD ([...] milijuna EUR), tj. mjesečni najam od otprilike [...] USD ([...] EUR).

- (210) Prema planu restrukturiranja, najam je pod tržišnim uvjetima odobrio [...]. Mjesečnom bi se najamninom trebali pokriti amortizacijski troškovi kupovne cijene minus preostala vrijednost na kraju 10. godine predmetnog zrakoplova (plus određena marža za pokriće [...] financijskih i operativnih troškova te profitna marža), čime se to izjednačava s kupovnom cijenom novog zrakoplova.
- (211) Komisija napominje da su ugovori o najmu kao takvi uobičajeni oblik financiranja u zrakoplovnoj industriji i mogu se izjednačiti sa zajmovima koji se pružaju društvu u postupku restrukturiranja. Unatoč tome što postoji jamstvo kojim je pokriven značajni dio zajma, zajam se svejedno može smatrati „vlastitim doprinosom”. Osim toga, Latvija je potvrdila da se na ugovore o najmu primjenjuju uobičajena jamstva (tj. mogućnost oduzimanja zrakoplova u slučaju neispunjenja obveza i polog gotovine). Prema tome, najmodavac snosi određeni stupanj rizika vjerovnika jer bi pretrpio velike gubitke u slučaju da airBaltic ne ispunji svoje obveze, primjerice, neposredni gubitak prihoda od najma koji se nastavlja dok zrakoplov nije moguće ponovno dati u najam novom klijentu te troškove koji su nastali prilagodbom zrakoplova novom subjektu ⁽⁴⁴⁾.
- (212) S obzirom na navedeno, Komisija napominje da iz ugovora o najmu očito da je airBaltic uspio ostvariti vanjsko financiranje po tržišnim uvjetima. Prema tome, ugovori o najmu mogu se smatrati dokazom da tržište vjeruje u dugoročnu održivost društva airBaltic jer se takvim ugovorima osigurava samo uobičajena vrsta jamstva i ulagač još uvijek snosi određeni rizik. To je u skladu s točkom 43. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje u kojima je navedeno da bi doprinos iz vlastitih sredstava trebao biti rezultat vanjskog financiranja pod tržišnim uvjetima i to je znak da tržište vjeruje u ostvarivost predviđene obnove održivosti. Komisija stoga smatra da su iznosi najma od [45 – 55] milijuna LVL ([64 – 78] milijuna EUR) dio vlastitog doprinosa. Osim toga, to je u skladu s prethodnom praksom Komisije, primjerice u predmetu *Czech Airlines* ⁽⁴⁵⁾.
- (213) Međutim, Komisija je izrazila sumnje u neke vrste doprinosa iz vlastitih sredstava predloženih u planu restrukturiranja, što je objašnjeno u nastavku.
- (214) U pogledu plaćanja predujmova u vlasnički kapital društva airBaltic u iznosu od [...] milijuna LVL ([...] milijuna EUR) koje je izvršio [...] u srpnju 2011., iz podataka koje je dostavila Latvija čini se da je to izravno povezano s 6. mjerom za koju je već utvrđeno da predstavlja državnu potporu. Prema tome, plaćanja predujmova u vlasnički kapital društva airBaltic koja je izvršio [...] ne mogu se smatrati doprinosom iz vlastitih sredstava u kojem ne smije biti potpore.
- (215) U odnosu na instrument za likvidnost od [...] milijuna LVL ([...] milijuna EUR) koji je odobrio [...] između travnja i lipnja 2011. za kupnju rezervnih dijelova, latvijska nadležna tijela nisu dostavila dokaze na temelju kojih bi Komisija mogla dobiti jasnu sliku te mjere i njezine važnosti u smislu uvjerenosti u ponovnu uspostavu održivosti korisnika. Komisija stoga ne može sa sigurnošću zaključiti da je ovaj instrument prihvatljiv kao doprinos iz vlastitih sredstava.
- (216) Latvija nije dostavila dokaze da je zajam klijenta u iznosu od [5 – 15] milijuna LVL ([7,1 – 21,3] milijuna EUR) koji je BAS odobrio društvu airBaltic za ponovnu kupnju žigova stvarno odobren.
- (217) Na temelju navedenoga, Komisija ne smatra prihvatljivim kao doprinos iz vlastitih sredstava plaćanje predujma u vlasnički kapital društva airBaltic u iznosu od [...] milijuna LVL ([...] milijuna EUR) koji je izvršio [...] u srpnju 2011., instrument za likvidnost u iznosu od [...] milijuna LVL ([...] milijuna EUR) koji je odobrio [...] između travnja i lipnja 2011. za kupnju rezervnih dijelova i zajam klijenta u iznosu do [5 – 15] milijuna LVL ([7,1 – 21,3] milijuna EUR) koji je BAS odobrio društvu airBaltic za ponovnu kupnju žigova i djelomičan otpis duga u iznosu od [...] milijuna LVL ([...] milijuna EUR). Komisija također sumnja, posebno s obzirom na neuvjerljive podatke dostavljene u tome smislu (nejasna priroda dugova, uključujući nekoliko potraživanja i žigova društva airBaltic) može li se [...] milijuna LVL ([...] milijuna EUR) djelomični otpis duga dvaju banaka smatrati doprinosom iz vlastitih sredstava.
- (218) Komisija u svakom slučaju napominje da su ostale mjere predložene kao doprinos iz vlastitih sredstava ipak u skladu s točkom 43. Smjernica za sanaciju i rekonstrukciju i da je razina doprinosa iz vlastitih sredstava stoga prihvatljiva. One iznose [75 – 85] milijuna LVL ([107 – 120] milijuna EUR) što je istovjetno otprilike [48 – 50] % troškova restrukturiranja. Za veliku tvrtku kao što je airBaltic, razina doprinosa iz vlastitih sredstava

⁽⁴⁴⁾ Ukupni troškovi prijenosa zrakoplova sa subjekta koji nije ispunio uvjete isporuke na novog klijenta mogu jednostavno narasti do [...] % knjigovodstvene vrijednosti zrakoplova.

⁽⁴⁵⁾ Vidjeti odluku o *Czech Airlines*, stavci 119. i 145.

obično bi trebala biti 50 %. Međutim, prema točki 56. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, Komisija može biti manje stroža u pogledu veličine doprinosa iz vlastitih sredstava u potpomognutim područjima, kao što je bio slučaj u Latviji u trenutku kada su odobrene mjere (vidjeti prethodnu uvodnu izjavu 200.).

(219) Stoga Komisija smatra da su ispunjeni zahtjevi iz točke 43. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje.

7.4.6. Načelo jednokratne dodjele

(220) Naposljetku, treba voditi računa o točki 72. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje u kojoj je predviđeno da potporu za sanaciju i restrukturiranje ne može dobiti društvo koje je u posljednjih deset godina primilo potporu za sanaciju i restrukturiranje (načelo jednokratne dodjele).

(221) Budući da 1., 4. i 5. mjera ne predstavljaju državnu potporu, one se ne uzimaju u obzir u svrhe načela jednokratne dodjele. Osim toga, latvijska su nadležna tijela potvrdila da airBaltic nije imao koristi od potpore za sanaciju i restrukturiranje u posljednjih 10 godina. Komisija stoga smatra da je poštovano načelo jednokratne dodjele.

7.5. ZAKLJUČAK O 2., 3. I 6. MJERI

(222) S obzirom na navedeno, Komisija smatra da je Latvija nezakonito provela 2., 3. i 6. mjeru u korist društva airBaltic, što predstavlja povredu članka 108. stavka 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Međutim, Komisija smatra da mjere i plan restrukturiranja ispunjuju uvjete propisane Smjernicama za sanaciju i restrukturiranje. Komisija stoga smatra da je potpora spojiva s unutarnjim tržištem.

(223) Naposljetku, Komisija napominje da je Latvija suglasna da se ova odluka donese i priopći na engleskom,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Prvi državni zajam u iznosu od 16 milijuna LVL koji je Republika Latvija odobrila društvu airBaltic 2011., stjecanje bezkuponskih obveznica od društva airBaltic koje je u travnju 2010. ostvarila država i uplata banke Latvijas Krājbanka društvu airBaltic u iznosu od 2,8 milijuna EUR u studenome 2011. ne predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 2.

Drugi državni zajam u iznosu od 67 milijuna LVL i povećanje kapitala društva airBaltic koje je Republika Latvija provela 2011., te ustupanje društvu airBaltic potraživanja od 5 milijuna EUR koje je Republika Latvija izvršila 2012., predstavljaju potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Ta je potpora spojiva s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Republici Latviji.

Sastavljeno u Bruxellesu 9. srpnja 2014.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik