

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/1091 HATÁROZATA

(2014. július 9.)

a Lettország által az A/S Air Baltic Corporation (airBaltic) részére nyújtott SA.34191. (2012/C)
(ex 2012/NN) (ex 2012/CP) sz. támogatásról

(az értesítés a C(2014) 4552. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel arra a határozatra, amelyben a Bizottság az SA.34191. (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP) sz. támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás megindításáról határozott ⁽¹⁾,

miután felkérte az érdekelt feleket, hogy az említett rendelkezéseknek megfelelően nyújtsák be észrevételeiket, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

1.1. ELŐZETES ÉRTESTÉS – SA.33799 (2011/PN)

- (1) A 2011. október 20-án nyilvántartásba vett, a SANI alkalmazáson keresztül benyújtott 2011. október 18-i 6332. sz. értesítéssel Lettország előzetesen értesítette a Bizottságot az A/S Air Baltic Corporationnek („airBaltic” vagy „a társaság”) nyújtott 16 millió LVL (22,65 millió EUR) ⁽²⁾ összegű kölcsönről. A lett hatóságok azt az álláspontot képviselték, hogy a kölcsön nem minősült állami támogatásnak, ugyanakkor a jogbiztonság és az átláthatóság érdekében mégis megtették az előzetes bejelentést. Az előzetes értesítést SA.33799 (2011/PN) hivatkozási számon nyilvántartásba vették.
- (2) 2011. október 27-én találkozóra került sor a lett hatóságokkal és a tanácsadóikkal, majd azt követően a lett hatóságok a 2011. november 7-én kelt levelükben további információkat nyújtottak be. A Bizottság további információkat kért 2011. november 16-i, 2011. november 17-i, 2011. december 1-jei és 2011. december 9-i e-mailjében, amelyre a lett hatóságok 2011. november 16-án, 2011. november 22-én, 2011. december 7-én, illetve 2011. december 13-án e-mailben válaszoltak.

⁽¹⁾ HL C 69., 2013.3.8., 40. o.

⁽²⁾ Átváltási árfolyam: 1 EUR = 0,7063 LVL. Az Európai Központi Bank által kihirdetett, 2011. évi átlagos átváltási árfolyam, amely elérhető a <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233> weboldalon.

- (3) 2012. január 4-én Lettország további információkat nyújtott be, és kifejtette, hogy a 16 millió LVL összegű – a fenti 1.1 bekezdésben említett – kölcsönt már 2011. október 21-én, a Bizottság előzetes engedélye nélkül a társaság rendelkezésére bocsátották. Ezen túlmenően Lettország 2011. december 13-án úgy határozott, hogy emeli a társaság tőkéjét, és 2011. december 14-én másodszor is kölcsönt nyújtott az airBalticnak.
- (4) Tekintettel arra, hogy a támogatást már odaítélték a társaságnak, valamint tekintettel a 2012. január 9-én érkezett panaszra (lásd alább az 1.2. szakaszt), a lett hatóságok a 2012. február 21-i e-mailjükben visszavonták az előzetes értesítést. Az SA.33799. (2011/PN) sz. állami támogatás ügyét 2012. február 27-én hivatalosan lezárták.

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

- (5) 2012. január 9-én a SIA Baltijas aviācijas sistēmas nevű magánvállalkozás („BAS” vagy „a panaszos”), az airBaltic korábbi részvényese által benyújtott panasz érkezett a Bizottsághoz a lett állam által az airBalticnak nyújtott állítólagos támogatásokkal kapcsolatban.
- (6) A Bizottság 2012. január 23-án kelt levelében továbbította a panaszt véleményezésre Lettországnak, amely 2012. március 13-án válaszolt. A Bizottság a 2012. május 14-én kelt levelében további információkat kért Lettországtól, amelyeket 2012. július 16-án kapott meg.
- (7) A 2012. július 20-án nyilvántartásba vett, 2012. július 18-án kelt levélben a Bizottsághoz újabb panasz érkezett Inga Piterniece asszonytól, a BAS igazgatótanácsának egykori tagjától a lett állam által az airBaltic részére nyújtott állítólagos további támogatás ügyében. A Bizottság 2012. július 24-i e-mailjében továbbította az újabb panaszt véleményezésre Lettországnak, amely 2012. augusztus 22-én és szeptember 4-én válaszolt.
- (8) A lett hatóságokkal, a tanácsadóikkal és az airBaltic képviselőivel való találkozásra 2012. július 5-én és augusztus 17-én került sor.
- (9) A Bizottság a 2012. november 20-án kelt levelében tájékoztatta Lettországot, hogy a támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés („EUMSZ”) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott („az eljárás megindításáról szóló határozat”). Lettország a 2013. január 23-án kelt levelében észrevételeket nyújtott be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. A Bizottság a 2013. március 6-án kelt levelében információkat kért Lettországtól, amely 2013. április 8-án válaszolt. Ezenkívül 2013. június 25-én találkozóra került sor a lett hatóságokkal, majd Lettország 2013. augusztus 14-én, szeptember 18-án, október 9-én és október 25-én további információkat nyújtott be. 2013. október 22-én, 2013. november 22-én és 2014. január 10-én újabb találkozóra került sor a lett hatóságokkal és a jogi képviselőikkel. Lettország további információkat nyújtott be 2013. november 7-én és 8-án, december 2-án, 13-án és 20-án, valamint 2014. január 28-án és 31-én, február 28-án, március 24-én és 26-án, április 9-én és május 16-án.
- (10) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozata 2013. március 8-án került közzétételre az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ^(?). A Bizottság felhívta az érdekelt feleket a szóban forgó támogatásokra vonatkozó észrevételeik előterjesztésére.
- (11) A Bizottság észrevételeket kapott a Ryanairtól és az airBaltictól, valamint három személytől az airBaltic hitelezői részéről (FLS, AB Jet és Eurobalt Junipro). A Bizottság továbbította ezeket az észrevételeket Lettországnak, amely lehetőséget kapott rá, hogy reagáljon ezekre; Lettország megjegyzései 2013. május 27-én kelt levelében érkeztek meg.
- (12) Lettország a 2014. július 4-én kelt levelében beleegyezett, hogy lemond az EUMSZ 342. cikkéből eredő jogairól az 1/1958/EK rendelet 3. cikkével kapcsolatban, és elfogadhatja ezt a határozatot, majd angol nyelven értesítést küld róla.

2. A LETT LÉGI KÖZLEKEDÉSI PIAC

- (13) A lett légi közlekedési piac Lettország uniós csatlakozása óta gyors ütemben bővült. 2003 és 2007 között a rigai nemzetközi repülőtéren az utasszám átlagos éves növekedése – a két célállomás között utazó és az átszálló utasokat is beleértve – elérte a 47 %-ot: az utasok száma körülbelül 700 000-ről (2003) 3,2 millióra (2007) nőtt. A fapados légitársaságok, elsősorban a Ryanair megjelenése hozzájárult a piac növekedéséhez, mert az új útvonalak megnyílásával számottevő új kereslet jelentkezett.

^(?) Vö. az 1. lábjegyzettel.

- (14) A 2008–2009. évi globális gazdasági válság súlyosan érintette Lettország gazdasági növekedését és ebből kifolyólag a légi közlekedési piacát. A válság következményeként a két célállomás között utazó utasok száma Lettországban 3,2 milliőról (2008) 2,7 millióra (2009) csökkent, noha a teljes utasszám az átszálló utasoknak köszönhetően tovább emelkedett.
- (15) 2010-től folytatódott a piac általános növekedése, amely éves szinten átlagosan elérte a 12 %-ot. A két célállomás között utazó utasok száma átlagosan 9 %-kal nőtt évente, az átszálló utasok forgalmának növekedése pedig elérte az évi 18 %-ot. A lett légi közlekedési piac 2012 és 2015 között várhatóan évi 7 %-os növekedést fog mutatni.
- (16) A rigai nemzetközi repülőtér vezető szerepet játszik a balti térségben. 2011-ben hozzávetőlegesen 5,1 millióan utaztak Rigába vagy keltek útra Rigából, ezzel szemben Tallinn esetében ez a szám 1,9 millió, Vilnius esetében pedig 1,7 millió. 2011-ben az airBaltic szállította a Rigán keresztül repülőket 66 %-át, míg a Ryanair, a második legnagyobb piaci szereplő és az airBaltic fő vetélytársa az utasok 20 %-át. 15 másik légitársaság üzemeltetett Rigába induló vagy Rigából érkező járatokat (teljes körű szolgáltatásokat nyújtó légitársaságok és fapados légitársaságok), amelyek az utasforgalom 14 %-át bonyolították le (*).

3. A KEDVEZMÉNYEZETT

- (17) Az airBaltic 1995-ben alakult a Scandinavian Airlines (SAS) és a lett állam közös vállalkozásaként. 2009 januárjában a SAS eladta a vállalkozásban fennálló teljes részesedését (47,2 %) a BAS-nak.
- (18) A sajtóban megjelent információk alapján úgy tűnik, hogy a BAS magánvállalkozásként került megalapításra, és 2010 decemberéig Bertolt Flick kizárólagos tulajdonában volt, aki ekkor a részvényei 50 %-át átruházta a Bahamákon bejegyzett Taurus Asset Management Fund Ltd-re („Taurus”) (?).
- (19) 2011 októberétől az airBaltic részvényei – a Közlekedési Minisztériumon keresztül – a lett állam (52,6 %), valamint a BAS (47,2 %) és az orosz Transaero légitársaság (0,2 %) tulajdonában voltak. Az airBaltic elnöke és vezérigazgatója ekkor Bertolt Flick volt. 2011. november 1-je óta az airBaltic vezérigazgatói pozícióját Martin Gauss, a Malév korábbi vezérigazgatója tölti be.
- (20) A lett hatóságok által nyújtott információk alapján úgy tűnik, hogy a BAS biztosítékként felajánlotta az airBalticban fennálló részesedését (47,2 %) a Latvijai Krājbankának, a Snoras litván bank lett leányvállalatának (⁽⁴⁾). 2011. november 16-án a Snoras összeomlott, és államosították (?). 2011. november 17-én a lett Pénz- és Tőkepiaci Bizottság (Finance and Capital Markets Commission, FCMC) elrendelte, hogy a Latvijai Krājbanka 100 000 EUR-t meghaladó összegű banki műveleteit korlátozzák (⁽⁵⁾). Az FCMC 2011. november 21-i rendeletével a Latvijai Krājbanka működését felfüggesztették, és vagyongazdálkodókat neveztek ki (⁽⁶⁾).
- (21) A benyújtott információk alapján úgy tűnik, hogy a BAS elmulasztotta teljesíteni a Latvijai Krājbanka felé fennálló pénzügyi kötelezettségeinek egy részét. Ennek eredményeképpen a Latvijai Krājbanka 2011. november 30-án a korábban a BAS által birtokolt airBaltic-részvényeit egy kivételével névértéken, 224 453 LVL (317 787 EUR) nagyságú összegért eladta a Közlekedési Minisztériumnak (⁽¹⁰⁾). Ezzel Lettország részesedése az airBalticban 99,8 %-ra nőtt, miközben a BAS csak egyetlen részvényt tartott meg.

(⁽⁴⁾) Forrás: A rigai nemzetközi repülőtér évkönyve, 2011, elérhető az alábbi weboldalon: <http://www.riga-airport.com/en/main/about-company/gada-gramata>.

(⁽⁵⁾) Lásd <http://bnn-news.com/airbaltic-shareholders-structure-11608>. A sajtó említést tesz bizonyos kapcsolatokról a Taurus és az orosz vállalkozó, Vlagyimir Antonov között.

(⁽⁶⁾) A Snoras litván bank korábbi fő részvényese és elnöke Vlagyimir Antonov volt.

(⁽⁷⁾) A Litván Központi Bank kifejtette, hogy a szabályozási követelmények betartásának elmulasztása, a kért információk biztosításának elmulasztása, valamint a vagyoni eszközök rossz állapota miatt szükség volt a Snoras államosítására. Lásd <http://en.rian.ru/business/20120523/173624459.html> és <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-19/antonov-says-he-invested-50-million-euros-in-latvia-s-airbaltic.html>.

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

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

(⁽¹⁰⁾) A közlekedési miniszter kifejtette, hogy az adásvétel célja a Latvijai Krājbanka betéteseinek védelme volt. A BAS pénzügyi gondjai miatt nyilvánvalóan fennállt annak a veszélye, hogy az állam nem tud tőkét befektetni az airBalticba, ezért a kormány úgy döntött, hogy az érdekei védelmében eljárva átveszi az airBaltic feletti ellenőrzés gyakorlását. Lásd <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-01/latvia-buys-out-minority-shareholder-in-airbaltic-ministry-says.html> és http://www.sam.gov.lv/?cat=8&art_id=2598.

- (22) A sajtóban megjelent információk alapján úgy tűnik, hogy a BAS részvényesei is felajánlották a BAS-részvényeiket biztosítékként a Latvijai Krājbanka számára ⁽¹¹⁾. 2012. február 6-án, a BAS-szal kapcsolatos fizetésektelenségi eljárás ⁽¹²⁾ keretében a Latvijai Krājbanka egyik leányvállalata átvette a BAS részvényeit a korábbi részvényesektől, és új vezetőséget nevezett ki.
- (23) Végezetül 2012. június 8-án a lett állam 1 LVL összegért megvásárolta a BAS egyetlen airBaltic-részvényét. Így ettől az időponttól kezdve a BAS nem rendelkezett részesedéssel az airBalticban ⁽¹³⁾.
- (24) Az airBaltic pénzügyi helyzetét illetően a lett hatóságok kifejtették, hogy a társaság nehézségei 2008-ban kezdődtek a globális gazdasági recesszió és az olajárak drasztikus emelkedése következtében. Az airBaltic ennek eredményeképpen 2008-ban 28 millió LVL (39,64 millió EUR) veszteséget könyvelt el. A társaság 2009-ben azonban 14 millió LVL (19,82 millió EUR) nyereséggel zárt ⁽¹⁴⁾. 2010-ben az airBaltic ismét veszteséges volt (34,2 millió LVL, azaz 48,42 millió EUR). 2011 júniusában a lett gazdasági miniszter azt mondta, hogy az airBaltic 2011 első öt hónapjában 18 millió LVL (25,48 millió EUR) veszteséggel üzemelt, és közel állt a csődhöz ⁽¹⁵⁾. Az airBaltic 2011. szeptember 21-én jogvédelemért folyamodott a hitelezőivel szemben ⁽¹⁶⁾. A 2011. évi ellenőrzött eredmények szerint a veszteség összege 83,5 millió LVL (118,22 millió EUR).
- (25) 2012. augusztus 27-én Lettország felhívást tett közzé, hogy a lehetséges befektetők nyilvánítsák ki az airBaltic tőkéjének egy részvény híján 50 %-a megszerzése iránti érdeklődésüket (*), de más jellegű tranzakciókat sem zártak ki. A befektetők kiválasztásának fő szempontjai a befektető képessége az airBaltic fejlesztésének elősegítésére, a befektető hírneve és tapasztalata, valamint a pénzügyi forrásai. A folyamat a tervek szerint 2014-ig tart.

4. AZ INTÉZKEDÉSEK LEÍRÁSA

4.1. A 2011. OKTÓBER 3-I MEGÁLLAPODÁS: AZ ELSŐ ÁLLAMI KÖLCSÖN ÉS A BAS-KÖLCSÖN

- (26) Egy 2011. október 3-án kelt megállapodás („a megállapodás”) alapján Lettország beleegyezett, hogy 16 millió LVL (22,65 millió EUR) összegű kölcsönt („az első állami kölcsön”, **I. intézkedés**) nyújt az airBalticnak a BAS-tól származó további 14 millió LVL (19,82 millió EUR) nagyságú kölcsön („a BAS-kölcsön”) mellett. A két kölcsön feltételei kapcsolódtak egymáshoz és azonosak voltak, és a kezdeti kamatlábat [11–13] ⁽¹⁷⁾ %-ban állapították meg. Ugyanakkor az airBalticnak szánt kölcsön nyújtásakor a BAS lemondott arról a jogáról, hogy fedezet mellett biztosítsa ezt a kölcsönt.
- (27) A megállapodás azt is kimondta, hogy legkésőbb 2011. december 15-ig az állam további, meghatározatlan összegű, a szavazati jogával arányos nagyságú kölcsönt nyújt az airBalticnak az első állami kölcsön feltételeivel megegyező feltételek mellett. Mindkét állami kölcsönt tőkésíteni kívánták, amennyiben teljesülnek bizonyos feltételek, többek között, ha az airBaltic igazgatótanácsa jóváhagyja az üzleti/szerkezetátalakítási tervet.
- (28) A megállapodás 7. cikke rendelkezett az airBaltic jövőbeli tőkeemelésének feltételeiről. Különösen a 7.3. cikk mondta ki, hogy „az állami kölcsön és a BAS-kölcsön [...] hozzáadódhat a tőkésít+endő összeghez”. A 7.4. cikk értelmében a BAS vállalta, hogy a kölcsön tőkésítésére és a tőkeemelésre szavaz. Arra az esetre, ha a BAS nem teljesíti a kötelezettségvállalásait, a 7.4. cikk feljogosította az államot arra, hogy 1 LVL összegért megvásárolja a BAS airBaltic-részvényeit ⁽¹⁸⁾.

⁽¹¹⁾ Lásd <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=54423>. A sajtó arról is beszámol, hogy a BAS állítólag 14 millió LVL nagyságú összeggel tartozik a Latvijai Krājbankának (lásd például <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=53861>).

⁽¹²⁾ Lettország szerint 2013 augusztusától kezdve számos hitelezője igyekezete ellenére sem jelentették be a BAS csődjét.

⁽¹³⁾ Emellett úgy tűnik, hogy legalább 2010 óta az airBaltic fő részvényesei – a lett állam és a BAS – között továbbra is ellentétek álltak fenn: a sajtó számos jogi lépésről tudósít a lett állam és a BAS között (lásd például <http://atwonline.com/airline-finance-data/news/airbaltic-files-bankruptcy-0921>).

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

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

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

(*) A lett Közelekedési Minisztérium 2012. augusztus 27-én hirdetést tett közzé a Financial Times európai és brit kiadásában, és felkérte az érdeklődőket, hogy nem kötelező jelleggel nyilvánítsák ki érdeklődésüket az airBaltic által kibocsátott részvények megvásárlása iránt. Lásd http://prudential.lv/upload_file/27082012-ABC%20ad%20EN.pdf.

⁽¹⁷⁾ Üzleti titok

⁽¹⁸⁾ A lett állam nyilvánvalóan gyakorolta ezt a jogát 2012. június 8-án (lásd fent a (23) preambulumbekendést).

- (29) Lettország 2011. október 21-én nyújtotta az első állami kölcsönt az airBalticnak (lásd fent a (3) preambulumbekendést). A BAS 2011. november 1-jén nyújtotta a BAS-kölcsönt.
- (30) 2011. december 13-án, miután Lettország részesedése az airBalticban 99,8 %-ra nőtt (lásd fent a (21) preambulumbekendést), a lett kormány úgy határozott, hogy jóváhagyja az első állami kölcsön kamatlábának [11–13] %-ról [2–4] %-ra való csökkentését. Mivel az első állami kölcsön és a BAS-kölcsön összefüggött egymással (lásd fent a (26) preambulumbekendést), ez utóbbira is ugyanazt a kamatlábat alkalmazták.

4.2. A 2011. DECEMBER 13-ÁN NYÚJTOTT MÁSODIK ÁLLAMI KÖLCSÖN

- (31) 2011. december 13-án, az első állami kölcsön kamatlábának csökkentésével egyidejűleg (lásd fent a (30) preambulumbekendést) a lett kormány úgy határozott, hogy két részletben 67 millió LVL (94,86 millió EUR) összegű átváltható kölcsönt nyújt az airBalticnak [9–11] %-os kamatláb mellett („második állami kölcsön”, **2. intézkedés**)⁽¹⁹⁾.
- (32) A második állami kölcsön 41,6 millió LVL (58,89 millió EUR) nagyságú első részlete a 2011. december 14-i megállapodás értelmében azonnal az airBaltic rendelkezésére állt. A 25,4 millió LVL (35,96 millió EUR) nagyságú második részlet 2012. december 14-én, az eljárás megindításáról szóló határozat Bizottság általi elfogadását követően vált elérhetővé a társaság számára.

4.3. MEGÁLLAPODÁS AZ AIRBALTIC TŐKEEMELÉSÉRŐL 2011. DECEMBER 22-ÉN

- (33) Az airBaltic részvényeseinek 2011. december 22-i közgyűlésén a lett állam és a BAS (bár ekkor már csak egyetlen részvényt rendelkező társaságban) megállapodott egy 110 millió LVL (155,74 millió EUR) összegű tőkeemelésről („tőkeemelés”, **3. intézkedés**). Ezt az első állami kölcsön, a második állami kölcsön első részlete és a BAS-kölcsön tőkésítésével kívánták elérni a BAS 37,7 millió LVL (53,38 millió EUR) összegű, készpénzben történő hozzájárulása mellett.
- (34) A lett állam 2011. december 29-én végrehajtotta az airBaltic tőkeemelésében való részvételére vonatkozó határozatát, és tőkésítette az első állami kölcsönt és a második állami kölcsön első részletét.
- (35) A lett Közlekedési Minisztérium a 2012. január 4-én kelt levelében arra kérte a BAS-t, hogy a BAS-kölcsön tőkésítésével és a készpénzinjekcióval járuljon hozzá a tőkeemeléshez. A lett hatóságok kérései ellenére úgy tűnt, hogy a BAS nem kívánja teljesíteni a részvényesi közgyűlésen elfogadott megállapodást. A 2012. január 6. és 26. között kelt leveleiben a BAS kifogásolta, hogy az állam megvásárolta a Latvijai Krājbankától a korábban a BAS által birtokolt airBaltic-részvényeket (lásd fent a (21) preambulumbekendést), és kérte, hogy az állam ne hozzon határozatokat az airBaltic tőkéjének megváltoztatásáról. 2012. január 19-én az FCMC hivatalosan megtiltotta a BAS-nak és az airBalticnak, hogy a BAS-kölcsön a tőkeemelés részét képezze.
- (36) 2012. január 30-ig, azaz a tőkeemeléssel kapcsolatos jegyzési időszak első szakaszának végéig a BAS nem tőkésítette a kölcsönt, és készpénzinjekcióra sem került sor.

4.4. A BAS PANASZA ÉS AZ AZT KÖVETŐ ESEMÉNYEK

- (37) A Bizottsághoz 2012. január 9-én benyújtott panasz az első és második állami kölcsönre, valamint a tőkeemelésre vonatkozott. Ezenkívül a BAS panasszal élt két másik olyan intézkedéssel kapcsolatban, amely potenciálisan állami támogatást jelentett az airBaltic számára: az állam 2010 áprilisában kamatszervény nélküli kötvényeket vásárolt az airBaltictól (**4. intézkedés**), valamint 2011. november 21-én és 22-én a Latvijai Krājbanka 2,8 millió EUR nagyságú összeget fizetett az airBalticnak (**5. intézkedés**).
- (38) Lettország kifejtette, hogy a 4. intézkedés részeként az airBaltic akkori fő részvényesei, azaz a lett állam és a BAS 30 millió LVL (42,47 millió EUR) értékben kamatszervény nélküli kötvényeket vásároltak az airBaltictól. Lettország kötvényeit nem közvetlenül a Közlekedési Minisztérium (az airBaltic-részvények tényleges tulajdonosa) jegyezte, hanem a Lett Állami Rádió- és Televízióközpont (Latvian State Radio and Television Centre, LVRTC), egy

⁽¹⁹⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (80) preambulumbekendésében foglaltakkal ellentétben a hivatalos vizsgálati eljárás során a Bizottság megállapította, hogy a megállapodás nem kötelezte a BAS-t arra, hogy a második állami kölcsön mellett átváltható kölcsönt nyújtson ugyanolyan feltételek mellett.

100 %-ban állami tulajdonban lévő vállalat. Lettország és a BAS a részesedése arányában, darabonként 1 LVL névértéken, kamat nélkül vásárolta meg a kötvényeket. Ennek eredményeképpen a lett állam körülbelül 15,78 millió LVL (22,34 millió EUR), a BAS pedig körülbelül 14,22 millió LVL (20,13 millió EUR) értékű kamatszelvény nélküli kötvényt vásárolt az airBaltictól. A kötvényeket 2015. július 1-jén, kötvényenként egy részvény alapon kívánják tőkésíteni.

- (39) Az 5. intézkedéssel kapcsolatban a lett hatóságok kifejtették, hogy 2011. november 21-én és 22-én a panaszos állításaival ellentétben nem került sor kifizetésre az airBaltic részére. Ugyanakkor az airBaltic három fizetési meghagyást nyújtott be a Latvijas Krājbankának azt megelőzően, hogy az FCMC 2011. november 17-én határozatot hozott a Latvijas Krājbanka 100 000 EUR-t meghaladó összegű banki műveleteinek korlátozásáról, valamint a Latvijas Krājbanka valamennyi tevékenységének 2011. november 21-vel történő beszüntetéséről (lásd fent a (20) preambulumbekzdést). Ezeket a meghagyásokat a Latvijas Krājbanka napokkal később teljesítette. Az érintett banki műveletek a 2011. november 25-én történt, [...] millió USD összegű kifizetés az IATA Clearing House-nak és [...] millió EUR összegű kifizetés a rigai nemzetközi repülőtérnek, valamint a 2011. november 30-án történt, [...] millió EUR összegű átutalás az airBaltic Swedbankban vezetett bankszámlájára.

4.4.1. A 2012. márciusi reShape terv

- (40) 2012 márciusában az airBaltic elfogadta a reShape című tervet. A terv számos intézkedést tartalmaz, többek között hatékonyabb repülőgépek vásárlását⁽²⁰⁾ és egyes útvonalak megszüntetését, ami lehetővé tenné, hogy a realista és az optimista forgatókönyv szerint a társaság 2014-ben elérje a megtérülési szintet. Ugyanakkor a pesszimista forgatókönyv szerint az airBaltic kamatfizetés és adózás előtti eredménye (EBIT) legalább 2016-ig negatív lesz.
- (41) A reShape terv szerint a társaságnak eddig nyújtott 83 millió LVL (117,51 millió EUR) nagyságú összeg (21) túl további [45–55] millió LVL ([64–78] millió EUR) nagyságú összegre lesz szükség [...] a reális forgatókönyv szerint. Ez az összeg az optimista forgatókönyv szerint [5–15] millió LVL ([7–21] millió EUR) nagyságú összegre csökken, a pesszimista forgatókönyv szerint viszont [135–145] millió LVL ([192–206] millió EUR) összegre nő.

4.5. A 2012. JÚLIUS 18-I PANASZ

- (42) Lettország és a BAS mellett számos további befektető is szerepelt a megállapodást kötő felek között. Ezek a befektetők megállapodtak abban, hogy kettő, egyenként 35 millió EUR nagyságú szindikált hitelt nyújtanak az airBalticnak [5–7] % nagyságú kezdeti kamatláb mellett. Az 1. számú szindikált hitelt a Latvijas Krājbanka és a Snoras litván bank fogja nyújtani. A 2. számú szindikált hitelt több társaság, köztük a Taurus fogja biztosítani. A szindikált hitelek az érintett magánbefektetők airBalticnak szembeni követeléseinek megújítását célozták meg. Arra az esetre, ha a BAS nem teljesíti a megállapodásban vállalt kötelezettségeit, az airBalticnak a 2. számú szindikált hitelt nyújtó befektetők (köztük a Taurus, a BAS részvényese) a megállapodás 7.4. cikkével összhangban megállapodtak, hogy „1 LVL összegért az államra vagy az általa megnevezett társaságra ruházzák a [...] fennálló 2. számú [szindikált] hitelből származó valamennyi követelésüket”.
- (43) 2012. július 18-án újabb panasz érkezett a Bizottsághoz (lásd fent a (7) preambulumbekzdést) a befektetőknek a megállapodás 7.4. cikke értelmében fennálló kötelezettsége vonatkozásában, miszerint mindössze 1 LVL összegért az államra vagy az általa megnevezett társaságra ruházzák a 2. számú szindikált hitelből származó valamennyi követelésüket (lásd fent a (28) preambulumbekzdést). A panaszos azt állítja, hogy a lett állam a 2012. február 9-én és 2012. június 12-én kelt levelében úgy határozott, hogy az airBalticnak nyújtandó 2. számú szindikált hitel részét képező 5 millió EUR összegű (azaz a Taurusnak a 35 millió EUR nagyságú teljes hitelhez történő hozzájárulását jelentő) követelést 1 LVL összegért az airBalticra engedményezi (**6. intézkedés**).

5. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT

- (44) 2012. november 20-án a Bizottság úgy határozott, hogy megindítja a hivatalos vizsgálati eljárást. Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság arra az előzetes álláspontra jutott, hogy az airBaltic az említett intézkedések meghozatalakor nehéz helyzetben lévő cégnek számított. Emellett kifejezte kétségeit a vizsgált hat intézkedéssel kapcsolatban, és azt az előzetes következtetést vont le, hogy mindegyik állami támogatásnak minősül.

⁽²⁰⁾ 2012. július 10-én az airBaltic szándéknyilatkozatot írt alá a Bombardierrel tíz CS300 repülőgép megvásárlásáról és további tíz CS300 repülőgép vásárlási jogáról. A CS300 repülőgépek listaára alapján a biztos megrendeléssel járó szerződés értéke hozzávetőleg 764 millió USD (621,74 millió EUR), amely a vásárlási jog biztos megrendeléssé alakulása esetén elérheti az 1,57 milliárd USD (1,28 milliárd EUR) összeget. Lásd <http://www.airbaltic.com/public/49780.html>. Átváltási árfolyam: 1 EUR = 1,2288 USD; az Európai Központi Bank által kihirdetett, 2012. júliusi átlagos átváltási árfolyam, amely elérhető a <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=10000233> weboldalon.

⁽²¹⁾ A 16 millió LVL összegű első állami kölcsön és a 67 millió LVL összegű második állami kölcsön (beleértve a 25,4 millió LVL nagyságú második részletet, amelyet a reShape terv értelmében 2012 második felében bocsátottak a társaság rendelkezésére).

- (45) A Bizottság először megállapította, hogy az állam az első állami kölcsönt (**1. intézkedés**) a BAS-kölcsönnel egyidejűleg – a részesedésük arányában – és azonos feltételek mellett biztosította, ami első látásra azt sugallná, hogy a két kölcsönt egyenlő feltételek mellett nyújtották. A Bizottság ugyanakkor megállapította, hogy az első állami kölcsönt és a BAS-kölcsönt önállóan nem, csak a megállapodás rendelkezéseinek összefüggésében vizsgálhatja meg. Ennek megfelelően a Bizottság megállapította, hogy a megállapodásból nem következett az, hogy a BAS-nak a BAS-kölcsönön felül átváltható kölcsönt is kellett volna nyújtania az airBalticnak a második állami kölcsön mellett, valamint azt, hogy az állam olyan kötelezettségeket vállalt, amelyek eltértek a BAS által vállalt kötelezettségektől, és gazdaságilag jelentősebbek voltak. A Bizottság azt is megállapította, hogy a BAS-nak az airBalticba történő befektetésről szóló határozatát úgy hozták meg, hogy a közigazgatási szervek már jelezték hajlandóságukat a társaság pénzügyi támogatására.
- (46) Az első állami kölcsön kamatlábának, valamint a kamatláb 2011 decemberében történt [5–15] százalékpontos csökkentésének (lásd fent a (30) preambulumbekendést) vonatkozásában a Bizottság kételyeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy az airBaltic akkori jelentős nehézségeit tekintve a kamatlábak megfelelենek a piaci viszonyoknak.
- (47) A második állami kölcsön (**2. intézkedés**) vonatkozásában a Bizottság először megállapította, hogy már a megállapodásban is szó volt róla, jóllehet az összeget nem határozták meg, és számos tényezőtől tették függővé. A Bizottság szerint a második állami kölcsön nem tekinthető egyenlő alapon nyújtott kölcsönnek, mert – Lettország érvelésével ellentétben – nem következett a megállapodásból, hogy a BAS-nak is átváltható kölcsönt kell nyújtania az airBalticnak a BAS-kölcsönön felül. Ezenkívül a Bizottság kiemelte, hogy amikor Lettország az airBalticnak nyújtandó második állami kölcsönről határozott, a BAS részéről valószínűtlen volt az egyidejűség, mert nem állt fenn semmilyen kötelezettség arra nézve, hogy további kölcsönt nyújtson az airBalticnak.
- (48) A második állami kölcsön kamatlábát (9–11 %) illetően a Bizottság kifejezte kételyeit azzal kapcsolatban, hogy egy magánbefektető adott-e volna kölcsönt a társaságnak ilyen kamatláb mellett, tekintve az airBaltic nehézségeit és azt a tény, hogy ugyanazt a biztosítékot használták, mint az első állami kölcsön esetében.
- (49) A 2011. december 22-én elfogadott tőkeemelést (**3. intézkedés**) illetően a Bizottság megállapította, hogy a feltőkésítésről szóló határozat elfogadása idején a BAS már csak egyetlen airBaltic-részvénnel rendelkezett (mert az állam megvásárolta őket a Latvias Krājbankától). Ennek eredményeképpen az állam részesedése a társaságban 99,8 %-ra nőtt (lásd fent a (21) preambulumbekendést). Az átváltás ezért csekély gazdasági jelentőséggel bírt a BAS számára, amelyet – a korábbi részesedésének visszaszerzése érdekében – nemcsak arra kértek, hogy alakítsa tőkévé a BAS-kölcsönt, hanem arra is, hogy 37,7 millió LVL (53,38 millió EUR) készpénzt fektessen be, mindezt úgy, hogy a társaság nehézségeit tekintve korlátozott volt annak a lehetősége, hogy rövid vagy középtávon megtérüljön a saját tőke. Emellett a Bizottság kételyeit fejezte ki a 3. intézkedés tényleges dátumával kapcsolatban.
- (50) A Bizottság azt is megállapította, hogy a BAS-nak és az államnak adott időszakon belül – feltehetően 2012. január 30-ig, azaz a tőkeemelés jegyzési időszaka első szakaszának lezárultáig – kellett végrehajtania az airBalticba történő tőkeinjekciót. Az állam ezt 2011. december 29-én vagy 30-án megtette, a BAS ugyanakkor végül soha nem alakította tőkévé a kölcsönt, és nem került sor a készpénzinjekcióra. A Bizottság szerint a kölcsönök tőkévé alakítását megelőzően Lettországnak várnia kellett volna, és ésszerű mértékben meg kellett volna győződnie arról, hogy a BAS is hasonlóképpen fog eljárni. A Bizottság ennek alapján úgy ítélte meg, hogy a 3. intézkedés nem felelt meg a piacgazdasági befektető elvének.
- (51) A 30 millió LVL (42,47 millió EUR) értékű kamatszervény nélküli kötvénynek az airBaltictól 2010 áprilisában történt megvásárlását (**4. intézkedés**) illetően a Bizottság kiemelte, hogy a jellegük szempontjából ezek a kötvények tőkeinjekciónak felelnek meg. Mivel kezdettől fogva kizárták a nyereségességet, hiszen a kötvények kamatmentesek voltak, és mivel a társaság nehézségeit, a légi közlekedési ágazat helyzetét és a társaságot újra nyereséggé tévő terv akkori hiányát tekintve valószínűtlennek tűnt, hogy a tőkésítés hozzájárulna a jövőbeli nyereségességhez, a Bizottság kifejezte a kételyeit azzal kapcsolatban, hogy a 4. intézkedés megfelelt-e a piaci viszonyoknak. Emellett a Bizottság nem tudta kizárni azt a lehetőséget, hogy a BAS azért vásárolta meg a kötvényeket, mert a kötvények kibocsátását megelőzően Lettország nagy érdeklődést tanúsított az airBaltic iránt.
- (52) A Latvias Krājbanka általi kifizetett 2,8 millió EUR nagyságú összeget (**5. intézkedés**) illetően a Bizottság nem tudta teljes bizonyossággal megállapítani, hogy – a kifizetések időpontjában – a Latvias Krājbanka mint 100 %-ban állami tulajdonú bank lépései függetlenek voltak-e az állam lépéseitől. E tekintetben a Bizottság megállapította, hogy Lettország nem szolgált bizonyítékkal arra nézve, hogy az airBaltic még azelőtt benyújtotta a fizetési és átutalási meghagyásokat, hogy az FCMC 2011. november 17-én úgy határozott, korlátozza az ügyfelenként 100 000 EUR-t meghaladó összegű banki műveleteket.

- (53) Végezetül az airBalticra engedményezett 5 millió EUR nagyságú követelést (**6. intézkedés**) illetően a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában kifejtette, hogy a megállapodás 7.4. cikke alapján Lettország úgy határozott, hogy az airBalticnak nyújtandó, 5 millió EUR összegű, a 2. számú szindikált hitel részét jelentő követelést (amelyet a Taurus biztosított a 35 millió EUR teljes összegből) 1 LVL fejből az airBalticra kívánják engedményezni. A Bizottság kiemelte, hogy gazdasági szempontból ez a művelet nagyon hasonló a követelésekről való lemondáshoz, és ezzel Lettország felmentette az airBalticot az alól a kötelezettsége alól, hogy kamatot fizessen és visszafizesse a 2. számú szindikált hitel egy részét a követelés tulajdonosának. Emellett a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy a 6. intézkedés nem felelt meg a piactudományi befektető elvének, mivel az airBaltic a megállapodás értelmében nem jogosult a hitelre 1 LVL összegért.
- (54) A 2. számú szindikált hitel részét képező, összesen 30 millió LVL (42,47 millió EUR) összegű további követelést (lásd fent a (42) preambulumbekendést) illetően a Bizottság megállapította, hogy a fenti érvelés értelemszerűen ezekre a követelésekre is vonatkozik.
- (55) A Bizottság ezért arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a vizsgált hat intézkedés jogellenes állami támogatásnak minősül, mivel az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében meghatározott bejelentési kötelezettség és felfüggesztési kötelezettség megsértésével hozták őket.
- (56) A Bizottság emellett hangot adott a kételyeinek azzal kapcsolatban, hogy a vizsgált hat intézkedés **összeegyeztethető-e** a belső piaccal, különösen mivel a lett hatóságok nem adták meg az összeegyeztethetőség lehetséges indokait. Az összeegyeztethetőség lehetséges indokainak vonatkozásában a Bizottság – az airBaltic nehéz helyzetére való tekintettel – előzetesen úgy vélte, hogy csak az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatások alapján ⁽²²⁾ nyújtott állami támogatásra vonatkozó kritériumok alkalmazandók. E tekintetben az akkor rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság úgy vélte, hogy a megmentési támogatás feltételei nem teljesültek, és a reShape terv nem tartalmazta az ahhoz szükséges elemeket, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatások 3.2. szakasza értelmében szerkezetátalakítási tervnek tekintsék.

6. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

6.1. LETTORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

- (57) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozattal kapcsolatos észrevételeiben Lettország megállapítja, hogy az **1., 2., 3. és 6. intézkedés** összefügg egymással és a megállapodásból fakad, ezért alapvetően egyazon pénzügyi tranzakció részét képezik, amelyet a megállapodás hatálybalépésének időpontja (2011. október 3.) vonatkozásában kell vizsgálni. Ennek alapján Lettország azt a következtetést vonja le, hogy ezen intézkedések vonatkozásában egyidejűség áll fenn, és megfelelnek a piactudományi befektető elvének, ezért nem minősülnek állami támogatásnak.
- (58) Lettország azt állítja, hogy a BAS kezdeményezte a megállapodás megkötését és valójában felkérte az államot, hogy vegyen részt a tőkeemelésben. Az állam végül beleegyezett a befektetésbe a megállapodásban meghatározott szigorú feltételek mellett. A megállapodás egyik kulcsfontosságú eleme az állam és a BAS körülbelül 100 millió LVL (141,58 millió EUR) összegű, két szakaszban megvalósuló befektetése: i. 30 millió LVL (42,47 millió EUR) az első állami kölcsön és a BAS-kölcsön formájában; valamint ii. körülbelül 70 millió LVL (99,1 millió EUR), amelyet az állam és a BAS a részesedése arányában biztosít. Lettország szerint ezért a BAS-nak szerződéses kötelezettsége volt, hogy a részesedése arányában további tőkét injektáljon az airBalticba. Lettország a megállapodás 7.2. cikkéből vonja le ezt a következtetést, amely cikk kimondja, hogy az állam egy második kölcsönt nyújt az airBalticnak „*a szavazati joga arányában*”, ami Lettország álláspontja szerint azt jelenti, hogy a BAS is kiegészítő jelleggel kötelezett a részesedése arányában.
- (59) Lettország azt is megállapítja, hogy a megállapodás számos rendkívüli intézkedést tartalmaz, amelyek célja az állam pénzügyi érdekeinek védelme abban az esetben, ha a BAS nem teljesíti a kötelezettségeit: i. az államnak joga van arra, hogy 1 LVL összegért megvásárolja a részvényeket a BAS-tól; ii. az airBalticnak a 2. számú szindikált hitelt nyújtó magánbefektetők kötelesek az airBaltickal szembeni követeléseiket bizonyos körülmények között az államra engedményezni; és iii. a befektetők kötelesek kárpótolni az airBalticot bizonyos mérlegen kívüli, hozzávetőleg [...] millió EUR nagyságú kötelezettségeikért ⁽²³⁾. Lettország szerint az, hogy a BAS és a befektetők elfogadták ezeket a rendkívüli intézkedéseket azt bizonyítja, hogy a befektetők meg voltak győződve arról, hogy a BAS teljesíti a kötelezettségeit. Ennek alapján Lettország úgy ítéli meg, hogy az 1., 2. és 3. intézkedés együtt jár, és megfelel a piactudományi befektető elvének. Emellett mivel a 6. intézkedés a rendkívüli intézkedések folyamánya, Lettország szerint ez sem minősül állami támogatásnak.

⁽²²⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

⁽²³⁾ Lettország igényt tart a [...] millió EUR nagyságú összegre, amely azonban nem a megállapodásból származik.

- (60) Emellett az **1. intézkedés** vonatkozásában Lettország hozzáteszi, hogy a kamatláb összhangban volt a piacgazdasági befektető elvével és a referencia-kamatlábról szóló közleménnyel⁽²⁴⁾, és azzal érvel, hogy a kamatláb [11–13] %-ról [2–4] %-ra való csökkentése gazdaságilag ésszerű döntés volt az állam részéről annak érdekében, hogy csökkentsék az (ekkor már 99,8 %-ban birtokolt) airBaltic finanszírozási költségeit. A **2. intézkedés** vonatkozásában Lettország úgy véli, hogy a kamatláb összhangban volt a piacgazdasági befektető elvével.
- (61) A **3. intézkedés** vonatkozásában a lett hatóságok azzal érvelnek, hogy az első állami kölcsön, valamint a második állami kölcsön első részletének tőkésítésére a BAS egyidejű határozata alapján került sor, amelyet a BAS az airBaltic 2011. december 22-i részvényesi közgyűlésén a BAS-kölcsön tőkésítéséről és a 37,7 millió LVL (53,38 millió EUR) összegű készpénzinjekcióról hozott. A lett hatóságok ismét hangsúlyozzák, hogy az 1., a 2. és a 3. intézkedést nem önmagában kell vizsgálni, hanem kizárólag a tágabb tranzakcióval összefüggésben, amelynek elválaszthatatlan részét képezik. Mivel a BAS és az állam egyidejűleg egyezett meg ebben a tranzakcióban, Lettország kizárja az állami támogatás jelenlétét. Lettország továbbá azt állítja, nem számít, hogy a BAS nem teljesítette a kötelezettségvállalását a határidőn belül (azaz 2012. január 30-ig), és az államnak nem volt más választása, mint tőkésíteni az első állami kölcsönt és a második állami kölcsön első részletét, amit 2011. december 29-én meg is tett. Lettország emellett kifejti, hogy az állam minden lehetséges lépést megtett annak érdekében, hogy a kötelezettségvállalása teljesítésére kényszerítse a BAS-t.
- (62) A **6. intézkedés** vonatkozásában Lettország hozzáteszi, hogy a követeléseknek az airBalticra történő engedélyezése a megállapodás 7.4. cikkében előrevetített intézkedések következménye. Lettország szerint ez biztosítja, hogy a teljes megállapodás egyenlő alapon született, mert a követelésnek az airBalticra történő engedélyezése garantálja, hogy a magánbefektetők arányosan hozzájárulnak az airBalticba történő pénzügyi injekcióhoz.
- (63) A **4. intézkedés** vonatkozásában Lettország úgy véli, hogy a kamatszervény nélküli kötvényeket az állam és a BAS egyidejűleg és azonos feltételek mellett bocsátotta ki, ezért kizárja, hogy állami támogatásra került volna sor. Lettország azt is kifejti, hogy a kötvények kibocsátására vonatkozó határozatot a BAS kezdeményezésére hozták meg. Azzal kapcsolatban, hogy ezek a kötvények nem jártak nyereséggel, Lettország azt állítja, hogy a Bizottságnak figyelembe kellene vennie az úgynevezett „tulajdonosi hatás”-t, valamint azt, hogy az államot az airBaltic részvényeseként más indokok vezérelték, mint egy külső befektetőt.
- (64) Végezetül az **5. intézkedés** vonatkozásában Lettország úgy véli, hogy az nem érintett állami forrásokat és az FCMC intézkedései semmi esetre sem tulajdoníthatók az államnak.
- (65) Mivel Lettország úgy vélte, hogy nem került sor állami támogatásra, először nem hozott fel érveket emellett, hogy ezek az intézkedések összeegyeztethetők a belső piaccal. Ugyanakkor a hivatalos vizsgálati eljárás során Lettország ismertette az ezzel kapcsolatos érvelését, és megállapította, hogy ha sor is került állami támogatásra, az a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás értelmében összeegyeztethető szerkezetátalakítási támogatás.
- (66) Ezek alapján Lettország 2013 decemberében benyújtott egy szerkezetátalakítási tervet, amely szerint az airBaltic szerkezetátalakítása 2011 áprilisában vette kezdetét, amikor a terv első változatát benyújtották a társaság vezetőségének. Ez a dokumentum megnevezte az airBaltic néhány gyengeségét, és megállapította, hogy [175–185] millió EUR összegű tőkére van szükség. 2012 márciusában a terv első változatából született a reShape terv, amely Lettország szerint a 2013 decemberében benyújtott szerkezetátalakítási terv előzetes lépését jelentette.
- (67) A szerkezetátalakítási terv ötéves szerkezetátalakítást irányoz elő 2011 áprilisától 2016 áprilisáig, amelynek teljes költsége [150–170] millió LVL ([214–242] millió EUR). A szerkezetátalakítási terv háromféle szerkezetátalakítási intézkedést irányoz elő: i. a meglévő járatokkal kapcsolatos bevételek és kiadások optimalizálása; ii. a hálózat átalakítása, amelynek eredményeként változások történnek a célállomások, a járatok gyakorisága és a menetrend tekintetében; valamint iii. a hálózat és a flotta optimalizálása. A szerkezetátalakítási terv összesen 26 kezdeményezést tartalmaz a bevételeket és a kiadásokat illetően, amelyekhez további kezdeményezések társulnak a hálózat átalakítása és a flotta megújítása terén. Az airBaltic életképességének helyreállítását tekintve a terv azzal számol, hogy a társaság ezekkel a kezdeményezésekkel 2014-ben eléri a megtérülési küszöböt, és azt követően nyereséges marad, miközben az EBIT 2014-ben eléri az [1–3] millió LVL ([1,4–4,2] millió EUR), 2016-ban pedig a [9–12] millió LVL ([12,8–17] millió EUR) összeget. A szerkezetátalakítási terv emellett realista, pesszimista és optimista forgatókönyv alapján készült felülvizsgált pénzügyi előrejelzéseket is tartalmaz, amely forgatókönyvekről érzékenységi elemzések is készültek a kockázatok és a lehetséges hatásuk felmérése érdekében..

⁽²⁴⁾ A Bizottság közleménye a referencia-kamatláb és a leszámítolási kamatláb megállapítási módjának módosításáról (HL C 14., 2008.1.19., 6. o.)

- (68) A terv ezen túl számos kompenzációs intézkedést javasol: i. a flotta 27 %-os csökkentése; ii. 14 nyereséges útvonal feladása; és iii. [...] résidópár feladása koordinált repülőtereken. 2011 és 2016 között az airBaltic [17–20] %-kal fogja csökkenteni a kapacitását az ASK tekintetében ⁽²⁵⁾ (csak a nyereséges útvonalakat tekintve ez [7–10] %). Lettország szerint az ilyen mértékű kapacitáscsökkentés megfelelné a múltbeli eseteknek. A szerkezetátalakítási terv emellett tartalmazza [...] résidópár feladását, mivel több útvonalat megszüntetnek.
- (69) A szerkezetátalakítási terv 150–170 millió LVL-re ([214–242] millió EUR) becsüli a szerkezetátalakítás költségeit, amelyet harmadik felek által biztosított kölcsönök visszafizetésére, az egyes légi járművek forgalomból való kivonásából és ártalmatlanításából fakadó veszteségek kompenzálására, végkielégítésekre, új légi járművek vásárlására stb. fordítani.
- (70) A szerkezetátalakítás teljes költségeit tekintve a szerkezetátalakítási terv szerint az airBaltic tervezett saját hozzájárulása [100–110] millió LVL ([141–155] millió EUR), azaz a szerkezetátalakítás teljes költségének [60–70] %-a. A szerkezetátalakítási terv szerint a saját hozzájárulás forrásai a magánbefektetők pénzügyi injekciói (többek között likviditási keret és előlegfizetés), magánkölcsönök, egy új légi járművekre vonatkozó lízingszerződés és az adósságok részleges leírása két bank részéről.

6.2. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (71) A hivatalos vizsgálati eljárás során a Bizottság észrevételeket kapott a Ryanairtól és az airBaltictól, valamint három személytől az airBaltic hitelezői részéről.
- (72) A Ryanair egyetért a Bizottság előzetes megállapításával, miszerint a vizsgált intézkedések nincsenek összhangban a piactudományi befektető elvével, és összeegyeztethetetlenek a belső piaccal. A Ryanair azonban azt állítja, hogy a Bizottságnak a piactudományi befektető elvéről szóló vizsgálata nem volt teljes körű az eljárás megindításáról szóló határozatában, mert a Bizottságnak figyelembe kellett volna vennie, hogy egy magánbefektető az airBaltic felszámolása mellett döntött volna-e a további tőkebefektetés helyett ⁽²⁶⁾. A Ryanair emellett azt állítja, hogy a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatában meg kellett volna vizsgálnia, vajon az airBaltic felszámolása nyereségesebb volt-e az állam számára, mint további pénzügyi támogatások biztosítása. A Ryanair úgy ítéli meg, hogy nem rendelkezik elegendő információval ahhoz, hogy észrevételeket fűzzön a reShape tervhez, mégis kifejezésre juttatja a kételeyeit azzal kapcsolatban, vajon újra nyereséges lesz-e az airBaltic, és úgy ítéli meg, hogy a társaságot likvidálni kellett volna.
- (73) A Ryanair azt is állítja, hogy az airBalticnak nyújtott bármilyen támogatás károsan befolyásolná a piaci helyzetét, mert a Ryanair 13 Rigából induló útvonalat üzemeltet, amelyeknek több mint fele esetében közvetlen versenyben áll az airBaltickal.
- (74) Az airBaltic kihangsúlyozza az észrevételeiben, hogy a társaság nehéz helyzete az előző vezetőség munkájára és arra vezethető vissza, hogy Flick úr, aki – az airBaltic szerint – kizárólag egy terjeszkedésen és nem a nyereségességen alapuló kereskedelmi stratégiára összpontosított, 2011 októberét megelőzően sajnálatos döntéseket hozott. Az airBaltic emellett kifejti, hogy a társaság korábbi vezetősége számos előnytelen szerződést kötött és üzleti szempontból ésszerűtlen tranzakciókat hajtott végre, miközben átláthatatlan vállalati és szervezeti felépítést hozott létre.
- (75) Ugyancsak az airBaltic szerint, amikor Lettország úgy határozott, hogy részt vesz a megállapodásban és végrehajtja azt, ésszerű magánbefektetőként viselkedett. Az airBaltic megállapítja, hogy Lettország és a BAS befektetésére egyidejűleg került sor, és komoly áldozatokat követelt a BAS-tól és más magánbefektetőktől. Ezen túlmenően a megállapodás elégséges biztosítékot tartalmazott arra nézve, hogy Lettország érdekei teljes körű védelmet élveznek a BAS-szal szemben; ezeknek a biztosítékoknak az alkalmazása – az airBaltic szerint – ésszerűbb volt Lettország számára, mint a befektetési kötelezettségvállalásainak megszegése, annak következtében pedig a társaság csődjének előidézése, a meglévő részvényesek tulajdonosi tőkeértékének megsemmisítése és a magánbefektetők kárigényeinek elszívása. Ezek alapján az airBaltic azt a következtetést vonja le, hogy Lettországnak a megállapodás megkötésére vonatkozó határozata nem tartalmaz állami támogatási elemeket.
- (76) Annak vonatkozásában, hogy az állam 2010 áprilisában kamatszervény nélküli kötvényeket vásárolt az airBaltictól (4. intézkedés), az airBaltic azon a véleményen van, hogy ez gazdaságilag ésszerű lépés volt, illetve az állam és a BAS teljes mértékben egyidejű befektetéséről van szó, ezért kizárja az állami támogatás meglétét. A

⁽²⁵⁾ Az ASK az elérhető férőhely-kilométert jelenti (a használt férőhelyek száma szorozva a megtett kilométerek számával). Az ASK a légitársaságok kapacitásának legfontosabb jelzőszáma, amelyet a légi közlekedési ágazat és a Bizottság is használt a légi közlekedési ágazat korábbi szerkezetátalakításai során.

⁽²⁶⁾ A Ryanair a még nem közzétett C-405/11 P. sz. *Buczek Automotive* ügy 55–57. pontjára hivatkozott.

Latvijas Krājbanka által a 2011. november 21-én és 22-én az airBalticnak fizetett 2,8 millió EUR (5. intézkedés) vonatkozásában az airBaltic úgy véli, hogy ezek a határozatok az airBaltic működése során születettek és magánforrásokat érintenek, ezért kizárható az állami források jelenléte.

- (77) Az airBaltic végezetül kiemeli a szerepét abban, hogy összekötést biztosított Lettország és az EU többi része között, és információkkal szolgál a reShape tervnek a társaság új vezetősége általi végrehajtásával kapcsolatban.
- (78) A három személy által az airBaltic hitelezői nevében tett észrevételek hasonló felépítést követnek. A hitelezők általánosságban panaszt emelnek az eljárás megindításáról szóló határozat tárgyát képző intézkedésekkel, különösen a 6. intézkedéssel kapcsolatban. Emellett hivatkoznak az airBaltic bizonyos kifizetetlen adósságaira, amelyek nyilvánvalóan a megállapodásból fakadnak, és amelyek állítólag néhány hitelező fizetési képességéhez vezettek.

6.3. LETTORSZÁG MEGJEGYZÉSEI AZ ÉRDEKELT HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN

- (79) A harmadik felek észrevételeivel kapcsolatos megjegyzéseiben Lettország egyért az airBalticnak abban, hogy a vizsgált intézkedések nem jelentettek állami támogatást.
- (80) A Ryanair észrevételeit illetően Lettország megjegyzi, hogy a Ryanair által hivatkozott esetjog – amely azt sugallja, hogy az államnak a pénzügyi támogatás helyett likvidálnia kellett volna az airBalticot – nem alkalmazandó, mert abban az időpontban az állam csupán a részvényese, nem pedig a fő hitelezője volt az airBalticnak. Lettország szerint a magánhitelezői teszt ebben az esetben nem alkalmas arra, hogy megítélje az állam befektetési döntéseinek ésszerűségét. Lettország emellett azt állítja, hogy amikor a megállapodás mellett döntött, a rövid távú veszteségeket választotta a hosszú távú nyereségeség érdekében, és ezeket a befektetési döntéseket a BAS kezdeményezésére hozták. Lettország azt is megállapítja, hogy az airBaltic veszteségeit csökkentették, és a Ryanair érvelését alaptalannak tartja és elutasítja.
- (81) Lettország végezetül a három személynek az airBaltic hitelezői nevében tett észrevételeit illetően úgy véli, hogy azok nem kapcsolódnak az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő intézkedésekhez, és úgy tűnik, az volt a céljuk, hogy javítsák a hitelezők pozícióját az airBalticnak folytatott kereskedelmi perekben.

7. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

- (82) Ez a határozat kiindulásképpen foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás (lásd alább a 7.1. szakaszt) értelmében az airBaltic nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül-e. Ezt követően elemzi, hogy a vizsgált intézkedések vajon az airBalticnak nyújtott állami támogatásnak minősülnek-e az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében (lásd alább a 7.2. szakaszt), és vajon az ilyen támogatás jogszerű-e (lásd alább a 7.3. szakaszt), illetve összeegyeztethető-e a belső piaccal (lásd alább a 7.4. szakaszt).

7.1. AZ AIRBALTIC NEHÉZ HELYZETE

- (83) Ahogy az az eljárás megindításáról szóló határozatban már szerepel, a lett hatóságok kifejtik, hogy az airBaltic 2008-ban került nehéz helyzetbe a globális gazdasági recesszió és az olajárak drasztikus emelkedése következtében. Ennek eredményeképpen az airBaltic 2008-ban 28 millió LVL (39,64 millió EUR) veszteséget könyvelt el. A társaság 2009-ben 6 millió LVL (8,49 millió EUR) nyereséggel zárt. Az airBaltic 2010-ben azonban ismét veszteséges volt, és ez a 34,2 millió LVL (48,42 millió EUR) veszteség 2011-ben 84,7 millió LVL (119,2 millió EUR) összegre nőtt. A Bizottság emlékeztet rá, hogy a lett gazdasági miniszter 2011 júniusában azt állította, hogy az airBaltic a csőd szélén áll⁽²⁷⁾, a sajtó pedig arról tudósított, hogy a társaság 2011. szeptember 21-én a hitelezőkkel szembeni jogvédelemért folyamodott⁽²⁸⁾.
- (84) Az airBaltic auditált éves pénzügyi beszámolóit szerint a társaság 2009 és 2012 között negatív saját tőkével rendelkezett, amelynek összege ráadásul minden évben emelkedett. Az airBaltic 2009-ben valójában 19,2 millió LVL (27,18 millió EUR) nagyságú negatív saját tőkével rendelkezett, amely 2010-ben 23,3 millió LVL (32,99 millió EUR), 2011-ben 105,6 millió LVL (149,51 millió EUR), majd 2012-ben 125,1 millió LVL (177,12 millió EUR) negatív összegre emelkedett.

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

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

Táblázat

Az airBaltic legfontosabb pénzügyi adatai 2007 és 2011. június között (ezer LVL)

	2009	2010	2011	2012
Nettó eredmény	6 004	(34 207)	(84 761)	(19 117)
Működési költségek	(207 312)	(266 930)	(306 183)	(248 168)
Pénzügyi kiadások	(2 592)	(3 877)	(17 446)	(4 582)
Saját tőke	(19 282)	(23 359)	(105 620)	(125 145)

- (85) A megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 10. pontjának c) bekezdése kimondja, hogy egy vállalkozás akkor van nehéz helyzetben, ha „*a hazai jog szerint [...] megfelel a kollektív fizetésképtelenségi eljárás kritériumainak*”. Úgy tűnik, ez jellemző az airBalticra legalább 2011. szeptember 21-e óta – ha nem korábban kezdődően –, amikor is jogvédelemért folyamodott a hitelezőivel szemben. A Bizottság azonban megállapítja, hogy a bíróság néhány nappal később állítólag elutasította a jogvédelmet, nyilvánvalóan a Lettország és a BAS közötti tárgyalások miatt, amelyek a megállapodással zárultak. Ettől függetlenül a Bizottság úgy véli, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 11. pontja értelmében az airBaltic mindenesetre nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül.
- (86) Ezen rendelkezés értelmében egy vállalkozás akkor minősül nehéz helyzetben lévőnek, „*ha egy vállalkozás nehéz helyzetére utaló szokásos jelek mutatkoznak, mint pl. a növekvő veszteségek, a csökkenő forgalom, a felhalmozódó leltári készletek, a fölös kapacitás, a lanyhuló pénzforgalom, a növekvő adósságok, az emelkedő kamatköltségek és a zuhanó vagy nullára leírt nettó eszközérték*”. A fenti táblázatból egyértelműen kiderül, hogy az airBaltic (2009 kivételével) 2008 óta veszteséges. Úgy tűnik azonban, hogy az airBaltic 2009-ben csak az üzemanyagárak rendkívüli zuhanása miatt volt képes nyereséget termelni. Ezért, ahogy az eljárás megindításáról szóló határozatban is szerepel, úgy tűnik, hogy a 2009. évi nyereségeség a rendkívüli körülményeknek köszönhető egyszeri eset volt, és nem strukturális tendencia. A társaság adósságai és pénzügyi kiadásai jelentősen nőttek 2008 és 2009, illetve különösen 2009 és 2010 között, amikor a pénzügyi kiadások 3,8 millió LVL (5,38 millió EUR) nagyságú összegről 17,4 millió LVL (24,64 millió EUR) nagyságú összegre emelkedtek ⁽²⁹⁾. Ennek eredményeként továbbá az airBaltic kiadásokkal kapcsolatos változói évi [5–10] %-kal nőttek, azaz gyorsabban, mint a bevételekkel kapcsolatos változók, amelyek évi [2–7] %-os ütemben emelkedtek. Végezetül a Bizottság ismét hangsúlyozza az eljárás megindításáról szóló határozat megállapítását, miszerint az airBaltic veszteségei olyan mértéket öltöttek, hogy a negatív saját tőke 2010-ben elérte a hozzávetőleg 23,3 millió LVL (32,99 millió EUR) nagyságú összeget, amely a 2011-ben bekövetkezett további veszteségek hatására 105,6 millió LVL (149,51 millió EUR) nagyságú összegre nőtt. Valamennyi fent említett tényező figyelembevételével úgy tűnik, hogy teljesülnek a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 11. pontjának kritériumai.
- (87) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás értelmében az airBaltic legalább 2011-től nehéz helyzetben lévő vállalkozás volt.

7.2. ÁLLAMI TÁMOGATÁS JELENLÉTE

- (88) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (89) Az állami támogatás esetleges jelenlétének megállapítása érdekében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy mind a hat vizsgált intézkedés esetében teljesülnek-e az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt halmazott feltételek (azaz az állami forrásokból történő kifizetés, a szelektív előny, a verseny potenciális torzulása és annak az EU-n belüli kereskedelemre gyakorolt hatása).

⁽²⁹⁾ Forrás: az airBaltic 2011. évi éves jelentése.

7.2.1. Az 1., 2., 3. és 6. intézkedés mint egyetlen tranzakció

- (90) Lettország azzal érvel, hogy az 1. intézkedést a 2., 3. és 6. intézkedéssel együtt kell értékelni, mert egy időben, 2011. október 3-án állapodtak meg róluk, amikor Lettország és a BAS is az airBaltic fő részvényese volt.
- (91) A Bizottság egyetért a lett hatóságokkal abban, hogy az első állami kölcsön (1. intézkedés) és a BAS-kölcsön nem értékelhető egymástól függetlenül, ezért a mindkét kölcsön alapját képező megállapodás összefüggésében kell megvizsgálni őket. Ugyanakkor a Bizottság nem ért egyet Lettország azon érvelésével, hogy a többi intézkedést egyetlen tranzakcióként kell vizsgálni.
- (92) A Bizottság úgy véli, hogy 2011. október 3-án, a megállapodás megkötésekor a BAS és az állam teljes bizonyossággal kötelezettséget vállalt arra, hogy az első állami kölcsönt (1. intézkedés) és a BAS-kölcsönt rendelkezésre bocsátja. Ezért elmondható, hogy ezekről az intézkedésekről azon a napon egyeztek meg. Ugyanakkor a második állami kölcsön (2. intézkedés) és a tőkeemelés (3. intézkedés) pontos összege nem állapítható meg teljes bizonyossággal a megállapodásban szereplő információkból. A 2. intézkedés vonatkozásában a megállapodás csak azt mondja ki, hogy Lettország a részesedése arányában nyújt kölcsönt, de ezt nem számszerűsíti. E tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy a megállapodás 7.1. cikke kimondja, hogy a saját tőke várható növekedése (az első és második állami kölcsön, valamint a BAS-kölcsön tőkésítése, illetve a BAS további készpénz-hozzájárulása eredményeként) nem haladja meg a 100 millió LVL (141,58 millió EUR) összeget. Ugyanakkor a következőket kell megállapítani. Először is a megállapodásban csak az első állami kölcsön (16 millió LVL) és a BAS-kölcsön (14 millió LVL) szerepelt számszerűsített formában. A 100 millió LVL nagyságú összeg mindössze előrejelzés volt, becslés arra nézve, hogy a saját tőke milyen emelése lehet szükséges vagy várható az év végére; a sajáttőke-emelés összege nem került egyértelműen meghatározásra a megállapodásban. A sajáttőke-emelés tényleges összege, amelyről 2011 decemberében megállapodtak, 110 millió LVL volt (lásd fent a (33) preambulumbekendést), azaz több, mint amit a megállapodás előrevetített. A Bizottság úgy véli, hogy a 2. és 3. intézkedés összegét 2011. október 3-án nem határozták meg, illetve az nem volt megállapítható.
- (93) A Bizottság a 6. intézkedés vonatkozásában hasonlóképpen megállapítja, hogy amikor 2011. október 3-án megkötötték a megállapodást, az állam nem tudta, vajon szükség lesz-e arra, hogy a megállapodás 7.4. cikkéhez folyamodjon, és engedményeztetnie kell-e majd a magánbefektetők követeléseit a saját részére. Emellett az állam nem volt köteles az airBaltic részére engedményezni a 2. számú szindikált hitelből származó követeléseket. A magánbefektetők követeléseinek az állam részére történő engedményezése pusztán eshetőség volt annak függvényében, hogy a BAS nem teljesíti a megállapodásban foglalt kötelezettségeit, ami olyasmiről, amit 2011. október 3-án nem tudhattak, és amit nem volt okuk gyanítani. Ezért a 6. intézkedés nem tekinthető a megállapodás aláírásakor biztosított intézkedésnek, és nem tekinthető az első állami kölcsönrel és a BAS-kölcsönrel egyidejű intézkedésnek.
- (94) Emellett Lettország azt állítja, hogy a magánbefektetők követelések többségének, amelyeket meg kívántak újítani a két szindikált hitelben, nem volt biztosítéka, és ha az állam hagyta volna, hogy a társaság csődbe menjen, a magánbefektetők kártérítésért perelték volna az államot, ami nagyobb költséggel járt volna az állam számára, mint ha biztosítja az intézkedések fennmaradó részét az airBaltic számára.
- (95) A Bizottság álláspontja szerint az az állítás, miszerint a magánbefektetők kártérítésért perelték volna az államot, pusztán feltételezés, és semmilyen bizonyíték nem támasztja alá. Emellett semmi sem utal arra, hogy Lettország valóban figyelembe vette ezeket a megfontolásokat az airBalticnak nyújtott támogatás biztosításakor.
- (96) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a lett hatóságok érvelése az egyidejűségről nem állja meg a helyét. Ezért a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az 1., 2., 3. és 6. intézkedés nem tekinthető egyetlen, 2011. október 3-án eldöntött tranzakciónak, ezért külön vizsgálja meg őket.

7.2.2. Az első állami kölcsön (1. intézkedés)

- (97) A Bizottság megállapítja, hogy az első állami kölcsönt közvetlenül Lettország biztosította az Államkincstáron keresztül a Közlekedési Minisztérium kérésére. Ez kifejezetten szerepel a megállapodásban. Ezért egyértelmű, hogy az 1. intézkedés állami forrásokat érint, és az államnak tulajdonítható. Lettország nem vitatja ezt a megállapítást.

- (98) Annak vizsgálata érdekében, hogy az 1. intézkedés jogszerűtlen szelektív előnyhöz juttatta-e az airBalticot, a Bizottság először megállapítja, hogy az első állami kölcsönről és a BAS-kölcsönről 2011. október 3-án, azaz a megállapodás aláírásának napján állapodtak meg. Ekkor Lettország és a BAS volt a társaság fő részvényese, és a részesedésük (külön-külön 52,6 % és 47,2 %) arányában biztosították a kölcsönt, azonos, egymással összefüggő feltételek mellett.
- (99) Ahogy az a fenti (45) preambulumbekkezdésben szerepel, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában megállapította, hogy a BAS azért döntött az airBalticba történő befektetés mellett, mert befolyásolhatta az a tény, hogy a hatóságok hajlandóak pénzügyi támogatást nyújtani a társaságnak. Ugyanakkor bár a lett kormány kinyilvánította érdeklődését az iránt, hogy az airBaltic maradjon a nemzeti légi társaság ⁽³⁰⁾, a Bizottság megállapítja, hogy a lett állam által nyújtott támogatás egyeztetések tárgyát képezte, továbbra is határozatlan volt, és feltételekhez kötötték. Ennek alapján a Bizottság nem tudja kizárni, hogy az első állami kölcsönt és a BAS-kölcsönt egyidejűleg nyújtották, kizárva ezzel az állami támogatás jelenlétét. Ahogyan a Törvényszék egyértelművé tette, „*önmagában az egyidejűség még jelentős mértékű magánbefektetések esetében sem lehet elegendő az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás hiányának anélkül történő megállapításához, hogy figyelembe vennék az egyéb releváns ténybeli vagy jogi körülményeket*” ⁽³¹⁾.
- (100) A Bizottság ezért azt is megvizsgálta, hogy az első állami kölcsön (és a BAS-kölcsön) [11–13] %-os kamatlába megfelel-e a piaci viszonyoknak.
- (101) A hivatalos vizsgálati eljárás során Lettország bizonyítékokat nyújtott be a fedezet (védjegyek és követelések) értékével kapcsolatban, amelyet a társaság 2011 nyarán kezdődött könyvvizsgálatának részeként a [...] független könyvvizsgáló állapított meg. Mivel a követelések (2011. szeptember 30-tól) a vonatkozó pénzügyi információk részét képezték, ezért ezek szintén a(z) [...] által végzett vizsgálat tárgyát képezték. A védjegyeket illetően a védjegyek értéke azon az áron alapult, amelyért az airBaltic visszavásárolta őket a BAS-tól. A fedezet felszámolási értékének meghatározása céljából Lettország [...] % leszámítolási kamatlábat alkalmazott a Lett Államkincstár első biztosítékértékelési módszereinek megfelelően, ami a Bizottság véleménye szerint megfelelő a fedezet jellegét tekintve. Ennek alapján a fedezet felszámolási értéke [15–25] millió LVL ([21,3–35,5] millió EUR), ami [15–25] %-kal több, mint az első állami kölcsön összege.
- (102) Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy az első állami kölcsön jelentős biztosítékának tekintetében a [11–13] %-os kamatláb alkalmazása összhangban áll a referencia-kamatlábról szóló közleménnyel ⁽³²⁾. Azt az állítást, miszerint a [11–13] %-os kamatláb megfelelt a piaci viszonyoknak, megerősíti továbbá az a tény, hogy a BAS (egy magánbefektető) lemondott arról a jogáról, hogy biztosítékkal fedezett kölcsönt adjon (lásd fent a (26) preambulumbekkezdést): a BAS-kölcsön ezért kockázatosabb volt, mint az állami kölcsön, mégis ugyanolyan kamatláb mellett biztosították.
- (103) A biztosítékkal történő fedezés és a kamatláb mértékét figyelembe véve a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az 1. intézkedés nem jelentett szelektív előnyt az airBaltic számára, és kizárható az állami támogatás jelenléte, és nem szükséges tovább vizsgálni, hogy teljesül-e az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében szereplő többi halmozott feltétel ⁽³³⁾.

Az első állami kölcsön kamatlábának [11–13] %-ról [2–4] %-ra történő csökkentése

- (104) 2011. december 13-án, azaz amint Lettországnak az airBalticban való részesedése 99,8 %-ra emelkedett (lásd fent a (21) preambulumbekkezdést), a lett kormány úgy határozott, hogy jóváhagyja az első állami kölcsön – és így a BAS-kölcsön – kamatlábának a kockázati primumnak megfelelő, [9–11] százalékpontos, [11–13] %-ról [2–4] %-ra történő csökkentését.

⁽³⁰⁾ Lásd például a lett minisztertanács 2011. szeptember 7-i sajtóközleményét (<http://www.mk.gov.lv/en/aktuali/zinas/2011/09/070911-cm-01/>), amelyben az akkori miniszterelnök azt mondta, hogy „fontos fenntartani az airBalticot nemzeti légi társaságként, amely jelentős előnyhöz juttatja Lettországot a logisztika és az idegenforgalom terén, valamint jelentős munkaadóként, ugyanakkor hangsúlyozza, hogy a közérdek számára legkedvezőbb megoldásokra van szükség”.

⁽³¹⁾ A T-565/08. sz., *Corsica Ferries kontra Bizottság* ügyben 2012. szeptember 11-én hozott, még nem közzétett ítélet 122. pontja.

⁽³²⁾ Lásd a 24. lábjegyzetet. 2011. október 3-án Lettországnak 2,2 % volt az alapkamatláb. Tekintettel az airBaltic akkori nehéz helyzetére és a kölcsön jelentős összegű fedezetére, ehhez hozzá kell adni 400 bázispontnak megfelelő kamatfelárat, ami 6,2 %-os kamatlábat eredményez.

⁽³³⁾ A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy az első állami kölcsönt 2011. december 29-én a 3. intézkedés részeként tőkésítették. A 3. intézkedés értékelését az alábbi 7.2.4. szakasz tartalmazza.

- (105) Lettország a kamatláb csökkentése indokoltan történt, mert a kölcsön kockázatmentes volt, tekintve, hogy a fedezet felszámolási értéke a becslések szerint [15–25] millió LVL ([21,3–35,5] millió EUR) volt, ami [15–25] %-kal több, mint az első állami kölcsön összege (lásd fent a (101) preambulumbekendést).
- (106) A Bizottságot nem győzte meg Lettország érvelése, miszerint az állam a kamatláb csökkentésével csökkentette az airBaltic, az akkor szinte teljes egészében az állam tulajdonában (99,8 %) lévő társaság finanszírozási költségeit (mivel a BAS-kölcsön kamatlába is csökkentésre került). Ez – Lettország szerint – ésszerű döntés volt az állam részéről, mert a kamat formájában elmaradt állami bevételeket kompenzálta az az előny, amelyhez az állam az airBaltic fő részvényeseként jutott azáltal, hogy a társaságnak alacsonyabb kamatot kellett fizetnie.
- (107) Másrészt a Bizottság emlékeztet arra, hogy az első állami kölcsön és a BAS-kölcsön biztosításának idején a megállapodás kimondta, hogy mindkét kölcsön feltételei azonosak és összefüggnek egymással, ezért az egyik kölcsön változása ugyanolyan változáshoz vezetne a másik kölcsönben is. A kamatláb csökkentése ezért mindkét kölcsönt érinti, és változatlanul fennáll a kölcsön nagy értékű biztosítékkal történő fedezete, valamint az a tény, hogy a BAS-kölcsön fedezetlen volt. Mivel a BAS előre beleegyezett, hogy a BAS-kölcsön feltételeit az első állami kölcsön feltételeihez köti, a Bizottságnak nincs oka azt hinni, hogy ez a döntés nem felel meg a piaci viszonyoknak.
- (108) Ezek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az 1. intézkedés a kamatláb csökkentésének figyelembevételével sem juttatta szelektív előnyhöz az airBalticot, és kizárható az állami támogatás jelenléte.

7.2.3. A második állami kölcsön (2. intézkedés)

- (109) A második állami kölcsönt közvetlenül Lettország nyújtotta az Államkincstáron keresztül a lett kormány 2011. december 13-i határozata alapján, amely felhatalmazta a Pénzügyminisztériumot, hogy 67 millió LVL (94,86 millió EUR) átváltható kölcsönt biztosítson az airBalticnak az állami költségvetésből. A 2. intézkedéshez ezért állami forrásokat vettek igénybe, és az intézkedés az államnak tulajdonítható.
- (110) A Bizottság megjegyzi, hogy a második állami kölcsön biztosításának időpontjára, azaz 2011. december 13-ára a BAS egyetlen részvény kivételével a teljes részesedését elvesztette az airBalticban, amely így 99,8 %-ban az állam tulajdonában volt. Az állam és a BAS ezért a továbbiakban nem töltött be ugyanolyan pozíciót részvényesként.
- (111) Lettország azt állítja, hogy a megállapodás 7.2. cikke értelmében, amely kimondja, hogy Lettország „a részesedése arányában” nyújt kölcsönt az airBaltic számára, a BAS köteles volt pénzügyi támogatást nyújtani az airBalticnak a részvényei számának megfelelő összegben. A BAS-nak ezt a 2011. decemberi tőkeinjekció időpontjában, készpénz formájában kellett megtennie. A Bizottság azonban megállapítja, hogy 2011. december 13-án a BAS mindössze egyetlen airBaltic-részvénnyel rendelkezett. Ebből következik, hogy az államnak körültekintő piaccgazdasági befektetőként kellett volna eljárnia, és meg kellett volna vizsgálnia, hogy tekintettel a részesedésbeli változásokra, ösztönözte-e valami a BAS-t arra, hogy készpénzt injektáljon a társaságba a tőkeemelés időpontjában. Az állam valójában előre látta ezt a lehetőséget, és számos rendkívüli intézkedést belevett a megállapodásba – különösen a 7.4. cikkbe – arra az esetre, ha a BAS elmulasztaná teljesíteni a kötelezettségvállalásait. Továbbá ahogy Lettország elismeri, a második állami kölcsön második részletét el kívánták engedni, amennyiben a BAS nem nyújtana további pénzügyi támogatást.
- (112) A megállapodás 7.4. cikke felruházta az államot azzal a joggal, hogy 1 LVL összegért megvásárolja a BAS valamennyi airBaltic-részvényét. A megállapodás aláírásakor ez garanciát jelentett az állam számára arra nézve, hogy a BAS teljesíti a kötelezettségvállalásait, különben elveszítené valamennyi airBaltic-részvényét. A helyzet ugyanakkor radikálisan megváltozott 2011. november 30-án, amikor a Latvijai Krājbanka egy részvény kivételével eladta a BAS airBaltic-részvényeit a lett államnak (lásd fent a (21) preambulumbekendést). Ebben az összefüggésben a 7.4. cikk értelmét veszítette. Egyetlen részvény birtokában a BAS-nak valóban kevés ösztönzése volt a kötelezettségei teljesítésére: a teljesítés elmulasztása mindössze annyit jelentene, hogy elveszítené az egyetlen megmaradt airBaltic-részvényét. Egy körültekintő piaci szereplő gondosan mérlegelte volna, hogy az új

körülmények között további pénzügyi támogatást nyújtson-e az airBalticnak, és legalább biztosítékot kért volna a másik féltől (azaz a BAS-tól) arra, hogy az valóban nyújtana pénzügyi támogatást a társaságnak. A Bizottság továbbá megállapítja, hogy valószínűtlen, hogy a BAS ilyen biztosítékot adott volna, hiszen igen tekintélyes összeget kellett volna befektetnie – az esetleges eredeti becslésekhez képest sokkal nagyobbat –, hogy visszaszerezze a korábbi 47,2 %-os részesedését vagy egyéb jelentősebb részesedést szerezzen az airBalticban.

- (113) Lettország arra is rámutat, hogy a második állami kölcsönt piaci feltételek mellett biztosították, kizárva ezzel az airBalticnak juttatott esetleges jogtalan előnyöket.
- (114) A fedezetet illetően Lettország megállapította, hogy a második állami kölcsönt ugyanolyan fedezet, azaz az airBaltic követelése és védjegyei mellett nyújtották, mint az első állami kölcsönt. Ahogy az a (101) preambulumbekzdésben kifejtésre került, a fedezet felszámolási értékét [15–25] millió LVL ([21,3–35,5] millió EUR) összegre becsülték. Ezért úgy tűnik, hogy a második állami kölcsön esetén rendelkezésre álló fedezet mértéke alacsony. Továbbá nincs ok azt feltételezni, hogy egy piaci magánszereplő elfogadná, hogy az első állami kölcsön esetében már meglévő biztosíték összegét legalább 100 % alá csökkentésék.
- (115) Annak érdekében, hogy meggyőződjön a második állami kölcsön első részlete esetében alkalmazott kamatláb piaci megfelelőségéről, a Bizottság a lehető legjobb rendelkezésre álló mutatóként a referencia-kamatlábról szóló közleményből származó kamatlábat fogja figyelembe venni. 2011. december 13-án Lettországnak 2,2 % volt az alapkamatláb. Ehhez a kedvezményezett minősítése és a kölcsön fedezettsége függvényében kamatfelár adódik hozzá. Ahogy az előző bekezdésben szerepel, a fedezet mértéke alacsony volt. Tekintettel az airBaltic akkori nehéz helyzetére, a referencia-kamatlábról szóló közleményből következik, hogy 1 000 bázispontnak megfelelő kamatfelárat kell hozzáadni az alapkamatlábhhoz, amely így 12,2 %-ra nő. Ezért úgy tűnik, hogy a második állami kölcsön első részletének [9–11] % mértékű kamatlába nem felel meg a piaci viszonyoknak.
- (116) A második állami kölcsön második részletét 2012. december 14-én, [6–8] %-os kamatláb mellett bocsátották a társaság rendelkezésére. Lettország azt állítja, hogy ez a kamatláb magasabb, mint a referencia-kamatlábról szóló közlemény szerinti kamatláb, ezért megfelel a piacgazdasági befektető elvének.
- (117) A referencia-kamatlábról szóló közlemény szerint 2012. december 14-én 1,91 % volt a lett alapkamatláb. Az ehhez az alapkamatlábhhoz adandó kamatfelár a kedvezményezett minősítésétől és a fedezet mértékétől függ. Ahogy az a 7.1. szakaszban kifejtésre került, a Bizottság úgy véli, hogy az airBaltic legalább 2011 óta nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült. Emellett az airBaltic követelése és védjegyei a második részlet fedezetétül szolgáltak. A fedezet elégtelenségével kapcsolatos érvelés értelemszerűen alkalmazandó, ezért 1 000 bázispontnak megfelelő kamatfelárat kell hozzáadni az alapkamatlábhhoz. Az így kapott referencia-kamatláb 11,91 %, ami jóval magasabb az alkalmazott [6–8] %-nál.
- (118) A fentiek figyelembevételével a Bizottság úgy véli, hogy egy körültekintő piacgazdasági szereplő nem biztosította volna a második állami kölcsönt az airBaltic részére.
- (119) Ennek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a 2. intézkedés jogosulatlan előnyhöz juttatta az airBalticot. Ez az előny a jellegét tekintve szelektív, mert az airBaltic volt az egyetlen kedvezményezettje.
- (120) A Bizottságnak azt is meg kell vizsgálnia, vajon valószínű volt-e, hogy a 2. intézkedés torzítja a versenyt és befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet azáltal, hogy előnyhöz juttatja az airBalticot az állami támogatásban nem részesülő versenytársaival szemben. Egyértelműnek tűnik, hogy a 2. intézkedés képes volt befolyásolni az EU-n belüli kereskedelmet és versenyt, mert az airBaltic más uniós légitársaságok vetélytársa, különösen a légi közlekedés liberalizációja harmadik szakaszának („harmadik csomag”) 1993. január 1-jén történt hatálybalépése óta. Emellett az EU-n belüli viszonylag rövidebb távolságokra történő utazás szempontjából a légi közlekedés a közúti és vasúti közlekedés vetélytársa, ezért a közúti és vasúti szolgáltatók is érintettek lehetnek.
- (121) A 2. intézkedés így lehetővé tette, hogy az airBaltic folytassa a működését, és ne kelljen szembenéznie a nehéz pénzügyi helyzetből általában fakadó következményekkel. A fenti megfontolások alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a 2. intézkedés állami támogatást jelentett az airBaltic javára.

7.2.4. A tőkeemelés, amelyről 2011. december 22-én állapotok meg (3. intézkedés)

- (122) Ahogy az fent kifejtésre került, az első állami kölcsön és a második állami kölcsön első részlete állami forrásokat érintett, és az államnak tulajdonítható. A tőkésítésükről a lett Közlekedési Minisztérium határozott, amely 2011. november 30. óta az airBaltic részvényeinek 99,8 %-val rendelkezett. Ezért a 3. intézkedéshez is állami forrásokat vettek igénybe, és az intézkedés az államnak tulajdonítható.
- (123) A Bizottság nem osztja a lett hatóságok véleményét, miszerint a 3. intézkedés nem jelentett állami támogatást. Először is a Bizottság újra kihangsúlyozza, hogy a 7.2.1. szakaszban foglalt következtetések érvényesek a 3. intézkedésre. A Bizottság továbbá úgy ítéli meg, hogy a 3. intézkedést nem 2011. december 22-én (azaz az airBaltic részvényesi közgyűlésének napján), hanem 2011. december 29-én, a kölcsönök állam általi tőkésítésének napján hajtották végre. A lett hatóságok által a hivatalos vizsgálati eljárás során nyújtott információk szerint a vonatkozó szabályok értelmében a BAS-nak és az államnak 2012. január 30-ig formalizálnia kellett az airBaltic részvényesi közgyűlésén hozott tőkésítési határozatot.
- (124) A Bizottság azt is megállapítja, hogy 2011. december 29-én Lettország ésszerűen kételkedhetett abban, hogy a BAS hajlandó lesz teljesíteni a kötelezettségvállalásait. A BAS már korábban jelezte, hogy nem tőkésíti az általa nyújtott kölcsönt: Lettország is elismeri, hogy a második állami kölcsön második részlete, amelyről 2011. december 13-án határoztak, pontosan azt az eshetőséget célozta meg, hogy a BAS nem teljesíti majd a kötelezettségvállalásait. Ezenkívül 2011. november 30. óta az állam és a BAS már nem ugyanolyan pozíciókat töltött be részvényesként, mert a BAS egyetlen részvény kivételével a teljes részesedését elvesztette az airBalticban, és a társaság 99,8 %-ban az állam tulajdonában volt.
- (125) Ezeket a fejleményeket tekintve az államnak az állami kölcsönök tőkésítését megelőzően arra kellett volna következtetnie a BAS fellépéséből – vagy legalább gyanakodnia kellett volna rá –, hogy a BAS-nak nem áll szándékában teljesítenie a kötelezettségeit (lásd fent a (35) preambulumbekendést). Emellett mivel a BAS egyetlen részvény kivételével valamennyi airBaltic-részvényét elveszítette, a megállapodás 7.4. cikke értelmében biztosított megoldás – miszerint az államnak joga van megvásárolni a BAS valamennyi airBaltic-részvényét 1 LVL összegért – értelmét veszítette: az állam elveszítette azt az eszközt, amellyel a kötelezettségvállalása betartására kényszeríthette volna a BAS-t.
- (126) A fentiek figyelembevételével a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy egy körültekintő piactudományi szereplő nem tőkésítette volna a kölcsönöket azt megelőzően, hogy meggyőződött volna arról, hogy a másik fél tőkésíti az általa nyújtott kölcsönt és készpénzt injektál be, és ebben az összefüggésben gondosan megvizsgálta volna, mi ösztönzi a másik felet arra, hogy teljesítse a kötelezettségvállalásait.
- (127) Ezenkívül a Bizottság megjegyzi, hogy a BAS akkor sem szerezte volna vissza a korábbi részesedését az airBalticban, ha betartja a részvényesek közgyűlésén született megállapodást. A 47,2 %-os részesedés eléréséhez a BAS-nak sokkal nagyobb összeget kellett volna befektetnie, mint amekkorában a közgyűlésen megállapodtak. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az államnak, ha a piactudományi befektető elvének megfelelően jár el, gondosan mérlegelnie kellett volna, hogy a BAS fog-e jelentős összeget – 37,7 millió LVL (53,38 millió EUR) nagyságú BAS-kölcsönt és készpénzt – befektetni annak érdekében, hogy az airBalticban kisebbségi részesedést szerezzen.
- (128) További érveként Lettország kifejti, hogy a BAS-nak a készpénzinjekcióra és a BAS-kölcsön tőkésítésére vonatkozó kötelezettségét megerősítette az a garancia, amelyet Vlagyimir Antonov orosz vállalkozó adott, aki beleegyezett a szükséges kifizetésekbe a BAS nevében ⁽³⁴⁾. Ugyanakkor a Bizottság rendelkezésére álló információk alapján úgy tűnik, hogy a valóságban soha nem került sor erre a garanciavállalásra.
- (129) Lettország arra is rámutat, hogy 2011. december 13-án az állami kölcsönök tőkésítésére vonatkozó, a megállapodás 7.2. cikke által előírt előfeltételek teljesítésre kerültek, amikor bemutatásra került az az üzleti terv, amelynek alapján az airBaltic 2015-ben ismét nyereséges lesz, és azt állítja, hogy az állami kölcsönök tőkésítésére vonatkozó határozat ezért megfelelt a piactudományi befektető elvének. A Bizottságot azonban nem győzték meg Lettország érvei, mivel a terv hiányos volt, és egy ésszerűen eljáró magánbefektető nem injektált volna ez alapján jelentős összegű tőkét egy nehéz helyzetben lévő vállalkozásba.

⁽³⁴⁾ A 2011. október 3-án kelt garancialevél kimondja, hogy a garancia semmisnek minősül, ha az állam „a [megállapodás] 7.4. cikk[e] [...] alapján élt a jogaival, és az állam megszerezte a szavazati jogot biztosító [airBaltic-]részvények 99,78 %-át”. Lettország 2011. november 30-án az airBaltic-részvények 99,8 %-ának tulajdonosává vált.

- (130) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy Lettország nem egyenlő feltételek mellett járt el, amikor tőkésítette az általa nyújtott kölcsönöket és ezáltal növelte az airBaltic tőkéjét. Az állam eljárása továbbá nem felelt meg a piacgazdasági szereplő tesztnek. Az airBaltic ezért jogosulatlan előnyhöz jutott a 3. intézkedés révén, amely szelektív, mivel a társaság volt az egyedüli kedvezményezettje.
- (131) A Bizottságnak azt is meg kell vizsgálnia, vajon valószínű volt-e, hogy a 3. intézkedés torzítja a versenyt és befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet azáltal, hogy előnyhöz juttatja az airBalticot az állami támogatásban nem részesülő versenytársaival szemben. Értelemszerűen a fenti (120) preambulumbekzdésben levont következtetések alkalmazandók.
- (132) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy az első állami kölcsön, valamint a második állami kölcsön első részletének tőkésítése az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatást jelentett az airBaltic részére.

7.2.5. Kamatszelvény nélküli kötvények (4. intézkedés)

- (133) Ahogy az eljárás megindításáról szóló határozatban szerepel, a kamatszelvény nélküli kötvények adásvételét formalizáló 2010. április 30-i megállapodásból következik, hogy a vevő, az LVRTC (lásd fent a (38) preambulumbekzdést), a lett állam nevében járt el. Emellett Lettország azt állította, hogy az LVRTC költségvetési okokból vásárolta meg a kötvényeket. Ezért egyértelmű, hogy a 4. intézkedéshez állami forrásokat használtak fel, és az intézkedés az államnak tulajdonítható, amit Lettország sem vitat.
- (134) A hivatalos vizsgálati eljárás során Lettország bizonyítékokat nyújtott be arra nézve, hogy az állam és a BAS is az airBalticban való részesedése arányában vásárolt kötvényeket, azonos feltételek mellett. Emellett úgy tűnik, hogy az állam 2010 áprilisa előtt nem nyújtott támogatást az airBalticnak, míg a BAS jelentős összegeket fektetett be a társaságba a fent említett dátumot megelőzően. Végezetül a vizsgálat során megállapításra került, hogy a kötvények kibocsátására vonatkozó megállapodást a BAS és az airBaltic vezetősége kezdeményezésére hozták, amely már 2009 áprilisában és júniusában javasolta az államnak a társaság tőkéjének a részesedésük arányában történő emelését.
- (135) Ahogy az eljárás megindításáról szóló határozatában hangsúlyozásra került, a Bizottság úgy véli, hogy a kamatszelvény nélküli kötvények vásárlása nem tipikus befektetés egy körültekintő piaci szereplő részéről. Ugyanakkor a Bizottság megállapítja, hogy ebben az időben Lettország és a BAS volt az airBaltic fő részvényese, és a befektetési döntésüket ennek alapján, nem pedig egy teljesen külső befektető szempontjából kell megvizsgálni. Ésszerűnek tűnik az a következtetés, hogy az airBaltic tulajdonosai ebben az időben nem rövid távú nyereségre törekedtek, hanem a társaság felszínén tartása állt érdekükben.
- (136) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy Lettország körültekintő piaci szereplőként járt el, amikor a magánbefektető BAS-szal együtt kamatszelvény nélküli kötvényeket vásárolt. A Bizottság ezért a 4. intézkedés vonatkozásában kizárja a jogosulatlan előny meglétét, és az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított további halmozott feltételek vizsgálata az állami támogatást illetően felesleges.

7.2.6. A Latvijas Krājbanka által kifizetett 2,8 millió EUR (5. intézkedés)

- (137) Az 5. intézkedés a 2,8 millió EUR nagyságú összegnek a Latvijas Krājbanka által az airBaltic részére 2011. november 21-én és 22-én történt kifizetése. Ahogy az a fenti (39) preambulumbekzdésben kifejtésre került, az airBaltic három fizetési meghagyást nyújtott be a Latvijas Krājbankának azt megelőzően, hogy az FCMC 2011. november 17-én határozatot hozott a 100 000 EUR-t meghaladó összegű banki műveletek korlátozásáról, illetve 2011. november 21-én a Latvijas Krājbanka tevékenységének teljes beszüntetéséről. Lettország úgy véli, hogy nem került sor állami források felhasználására, mivel a műveletek három olyan fizetési meghagyáshoz kapcsolódtak, amelyet az airBaltic az IATA Clearing House-nak és a rigai nemzetközi repülőtérnek, valamint egy másik bankban vezetett alternatív airBaltic-bankszámlával kapcsolatban nyújtott be (lásd fent a (39) preambulumbekzdést). Lettország szerint ezek csupán az airBaltic magánforrásait érintő általános banki műveletek voltak. Lettország azt is állítja, hogy az FCMC határozatai nem tulajdoníthatók az államnak.
- (138) Lettország kifejtette, hogy az átutalás az airBaltic által azelőtt benyújtott fizetési meghagyásokra vezethető vissza, hogy az FCMC 2011. november 21-én elrendelte a Latvijas Krājbanka tevékenységének felfüggesztését. A Latvijas Krājbanka 2011. november 25-én és 30-án hajtotta végre a tranzakciókat.

- (139) Ezen túlmenően az FCMC-ről szóló, 2000. június 1-jei törvény értelmében az FCMC anélkül hozza meg a döntéseit, hogy figyelembe kellene vennie bármely más közigazgatási szerv előírásait vagy utasításait. Emellett az FCMC finanszírozása független az államtól, mivel az FCMC tevékenységeit a lett pénzügyi és tőkepiacokon aktív felek által fizetett összegekből finanszírozzák. A vonatkozó törvényekből az is kitűnik, hogy az állam nem vesz részt az FCMC-nek a hitelintézetek felügyeletére vonatkozó hatáskörének és jogainak gyakorlásában.
- (140) A beterjesztett bizonyítékok alapján a Bizottság úgy véli, hogy az FCMC által kijelölt vagyongazdálkodók az államtól függetlenül jártak el, így a tevékenységük nem tulajdonítható a lett államnak.
- (141) A fentiek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az 5. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem jelentett állami támogatást.

7.2.7. Az 5 millió EUR nagyságú, az airBaltica engedményezett Taurus-követelés (6. intézkedés)

- (142) Az ezzel kapcsolatban 2012. július 18-án érkezett panasz hivatkozik a befektetőknek a megállapodás 7.4. cikke értelmében fennálló kötelezettségére, amely szerint a 2. számú szindikált hitelből származó fennálló követeléseket – bizonyos feltételek mellett –1 LVL összegért átadják az államnak vagy egy általa kijelölt vállalkozásnak (lásd fent a (42) preambulumbekendést).
- (143) A megállapodás 7.4. cikkének megfelelően a Taurus 1 LVL összegért Lettországra engedményezte az airBalticcal szembeni, 5 millió EUR nagyságú követelését. Lettország ezt követően az airBaltica engedményezte a követelést.
- (144) A fennmaradó, 30 millió LVL (42,47 millió EUR) összegű követeléseket illetően, amelyeket a 2. számú szindikált hitel keretében kívántak megújítani, a lett hatóságok a 2012. február 9-én kelt levelükben arra kérték a befektetőket, hogy 1 LVL összegért engedményezzék számukra a követeléseiket. Lettország továbbá keresetet nyújtott be három befektetővel szemben a rigai regionális bíróságon, hogy érvényesítse a megállapodás 7.4. cikkét. Lettország kinyilvánította azt a szándékát, hogy ezeket a követeléseket szintén az airBaltica engedményezze.
- (145) Lettország azt állítja, hogy az 5 millió EUR nagyságú követelésnek az airBaltica történő engedményezése rendkívüli intézkedés volt, amellyel az állam pénzügyi érdekeit kívánták megvédeni, valamint a megállapodás értelmében egyenlő feltételek mellett nyújtott intézkedésnek tekintendő, így kizárja az állami támogatás meglétét.
- (146) A Bizottság megállapítja, hogy a megállapodás 7.4. cikkéből egyértelműen következik, hogy az érintett követeléseket át kívánták engedményezni vagy adni „az államnak vagy egy általa kijelölt vállalkozásnak 1 LVL összegért”. Ezért mivel az állam hozta az 5 millió EUR nagyságú követelésnek az airBaltica történő engedményezésére irányuló határozatot, a határozat az államnak tulajdonítható és állami forrásokat érint.
- (147) A hivatalos vizsgálati eljárás során kiderült, hogy a szindikált hitelekre vonatkozó megállapodásokat soha nem írták alá. Ugyanakkor a Lettország által benyújtott bizonyítékok alapján úgy tűnik, hogy a bíróságok elismerték a megállapodás érvényességét annak tekintetében, hogy a magánbefektetők kötelesek az államra vagy az állam által kijelölt vállalkozásra engedményezni a 2. számú szindikált hitelből származó követeléseket.
- (148) E tekintetben Lettország rámutat, hogy a lett bíróságok számos határozata szerint az 5 millió EUR nagyságú követelés tulajdonosa nem jogosult arra, hogy ennek az összegnek a visszafizetését kérje, csak arra jogosult, hogy a társaság részvénytőkéjéhez való 5 millió EUR összegű előzetes hozzájárulást megtestesítő airBaltic-részvényekre tartson igényt. Mivel az állam már az airBaltic részvényeinek 99,8 %-ával rendelkezett, Lettország azt állítja, hogy a további részvényekre való jogosultság nem jelent valós gazdasági értéket az állam számára.
- (149) A Bizottság megállapítja, hogy noha a bíróságok elismerték az állam jogát a 2. számú szindikált hitelből származó követelések átvételére a megállapodás 7.4. cikke értelmében, ez Lettország állításai ellenére nem azt jelenti, hogy Lettország köteles volt ezt a követelést az airBaltica engedményezni. A Bizottság megállapítja, hogy egy körültekintő piacgazdasági szereplő nem engedményezte volna a követelést az airBaltica 1 LVL összegért. Lettország nem nyújtott be bizonyítékokat arra nézve, miért volt hasznosabb az állam számára a követelésnek az airBaltica történő engedményezése ahelyett, hogy megtartotta volna vagy más célokra használta volna azt. Az engedményezéssel Lettország kedvezőbb helyzetbe hozta a társaságot, mint amilyenben a vetélytársai voltak.

- (150) A Bizottság továbbá nem ért egyet a lett hatóságok érvelésével, és hangsúlyozza, hogy az airBalticban fennálló további részvények többletértéket jelentenének az állam számára, még ha csak csekély mértékben is, ezért nem zárható ki az állami támogatás jelenléte ⁽³⁵⁾. Ezen túlmenően a követelésnek az airBalticra történő engedményezésével az állam nemcsak a követelésről mondott le, hanem annak [5–7] % mértékű kamatozásáról is.
- (151) Végezetül Lettország azt állítja, hogy az állami támogatásra vonatkozó jogszabályok alkalmazásában a 6. intézkedés dátumának 2011. október 3., azaz a megállapodás aláírásának napja tekintendő, csakúgy, mint az 1., 2. és 3. intézkedés esetében.
- (152) A Bizottság ismét hangsúlyozza a 7.2.1. szakaszban levont következtetéseit, melyek szerint a megállapodás 2011. október 3-án történt megkötésekor az állam nem tudta, vajon a megállapodás 7.4. cikkéhez kell-e majd folyamodnia. Emellett az állam nem volt köteles az airBalticra engedményezni a rendelkezés alkalmazása által érintett követeléseket.
- (153) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy Lettország nem támasztotta alá azt az állítását, hogy a megállapodás 7.4. cikke arra szolgált, hogy megvédje az állam befektetését az airBalticban azáltal, hogy a BAS mulasztása esetén megakadályozza az állam megkárosítását.
- (154) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy a 6. intézkedés meghozatalakor az állam nem piacgazdasági befektetőként járt el, és az intézkedés nem az 1., 2. és 3. intézkedéssel megegyező feltételek mellett történt. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a 6. intézkedés jogosulatlan előnyhöz juttatta az airBalticot. Ez az előny a jellegét tekintve szelektív, mert az airBaltic volt az egyetlen kedvezményezettje.
- (155) A (120) preambulumbekzdésben említett okokból valószínűsíthető volt, hogy a 6. intézkedés torzítja a versenyt és befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (156) A fenti érvek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a 6. intézkedés állami támogatást jelentett az airBaltic javára.

7.2.8. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

- (157) A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az 1., a 4. és az 5. intézkedés a fent megállapított okokból nem minősül állami támogatásnak.
- (158) A Bizottság ugyanakkor úgy ítéli meg, hogy a 2., a 3. és a 6. intézkedés az airBalticnak nyújtott állami támogatásnak minősül. Az airBaltic részére már kifizetett támogatás összegének meghatározása érdekében a Bizottság megjegyzi, hogy a 3. intézkedés a 16 millió LVL (22,65 millió EUR) nagyságú első állami kölcsön és a második állami kölcsön 41,6 millió LVL (58,89 millió EUR) összegű első részletének tőkésítését jelentette. A második állami kölcsön 25,4 millió LVL (35,96 millió EUR) összegű második részletét, amelyet 2012. december 14-én bocsátottak az airBaltic rendelkezésére – azaz a második intézkedés fennmaradó részét, amelyet nem tőkésítettek –, hozzá kell adni ehhez az összeghez a 6. intézkedésként az airBalticra engedményezett 5 millió EUR összeggel együtt. Az airBalticnak nyújtott állami támogatás teljes összege így hozzávetőleg 86,53 millió LVL (122,51 millió EUR).

7.3. A TÁMOGATÁS JOGSZERŰSÉGE

- (159) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése kimondja, hogy a tagállamok mindaddig nem adhatnak állami támogatást, amíg a Bizottság nem határoz az intézkedés jóváhagyásáról.
- (160) A Bizottság megjegyzi, hogy Lettország úgy biztosította a 2., 3. és 6. intézkedést az airBaltic számára, hogy nem értesítette ezekről a Bizottságot a jóváhagyásuk érdekében. A Bizottság sajnálja, hogy Lettország nem tett eleget a felfüggesztési kötelezettségének, amivel megsértette az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében fennálló kötelezettségét.
- (161) Annak vonatkozásában, hogy a lett hatóságok a 2. számú szindikált hitel keretében 30 millió EUR nagyságú összeget kívántak biztosítani az airBaltic részére a 6. intézkedéssel összefüggésben, a Bizottság emlékeztet arra, hogy az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében a lett hatóságok kötelesek a Bizottságot az észrevételei megtételéhez szükséges időben tájékoztatni minden támogatás nyújtására irányuló szándékukról.

⁽³⁵⁾ A C-280/00. sz., *Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark)* ügy, EBHT 2003., I-7747. o., 81. pont.

7.4. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

- (162) Amennyiben a 2., a 3. és a 6. intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, az összeegyeztethetőségüket az említett cikk (2) és (3) bekezdésében meghatározott kivételek figyelembevételével kell értékelni. Ahogy az eljárás megindításáról szóló határozatban olvasható, az intézkedések jellegére és az airBaltic nehéz helyzetére való tekintettel kizárólag azok az összeegyeztethetőségi kritériumok alkalmazandók, amelyek az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében, illetve a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás és különösen a szerkezetátalakítási támogatásra vonatkozó rendelkezések alapján a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentési és szerkezetátalakítási támogatására vonatkoznak.
- (163) A lett hatóságok kezdetben azt az álláspontot képviselték, hogy egyik intézkedés sem minősül állami támogatásnak. Ugyanakkor a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban említett kétségek alapján Lettország érvelt az összeegyeztethetőség mellett, és azt állította, hogy az intézkedések összeegyeztethető szerkezetátalakítási támogatást jelentenek.
- (164) Lettország 2013 decemberében bemutatott egy aktualizált szerkezetátalakítási tervet, amelyet 2014. január 28-án, február 28-án és március 24-én további beadványokkal egészített ki. Lettország megállapítja, hogy az airBaltic szerkezetátalakítása 2011. április 18-án kezdődött, amikor az első tervet benyújtásra került a társaság vezetőségének. Az első terv, amely benyújtásra került a Bizottságnak, megnevezte az airBaltic néhány gyengeségét, és megállapította, hogy hozzávetőleg [175–185] millió EUR nagyságú részvénytőkére van szükség ahhoz, hogy a társaság megújíthassa a flottáját és hatékonyan versenyezzen a fapados légitársaságokkal. Lettország azt állítja, hogy 2011 áprilisától számos intézkedésre sor került, többek között bezárták az airBaltic vilniusi gyűjtő-elosztó repülőterét és megszüntettek egyes útvonalakat, amivel megkezdték az airBaltic szerkezetátalakítását. Az airBaltic újbóli nyereségességének biztosítása érdekében egy későbbi szakaszban átfogó kezdeményezések születtek a bevételek, az üzemeltetés, a hálózat, a flotta és az általános szervezet vonatkozásában (a reShape terv).
- (165) Ezt az első tervet 2011-ben dolgozták ki, és tartalmazta a szerkezetátalakítás alapvető pénzügyi szempontjait. Lettország szerint ez vezetett a megállapodáshoz, majd végül 2012 márciusában a reShape tervhez.
- (166) Lettország érvei a következő szakaszokban kerülnek vizsgálatra.

7.4.1. Támogathatóság

- (167) A megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 33. pontja értelmében csak a 9–13. pont értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozások jogosultak szerkezetátalakítási támogatásra. A Bizottság korábban már levonta azt a következtetést, hogy az airBaltic legalább 2011-től nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült (lásd fent a (87) preambulumbekendést).
- (168) A megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 12. pontja kimondja, hogy az újonnan alapított vállalkozások még akkor sem jogosultak megmentési célú vagy szerkezetátalakítási támogatásra, ha induló pénzügyi helyzetük bizonytalan. Egy vállalkozást elvileg a vonatkozó tevékenységi területen elkezdett műveleteitől számított első három éven keresztül tekintenek újonnan alapítotttnak. Az airBalticot 1995-ben alapították, így nem tekinthető újonnan létrehozott vállalkozásnak. Emellett az airBaltic nem tartozik valamely vállalatcsoporthoz a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 13. pontja alkalmazásában.
- (169) A Bizottság ezért a következtetést vonja le, hogy az airBaltic jogosult szerkezetátalakítási támogatásra.

7.4.2. A szerkezetátalakítási terv érvényessége

- (170) A Bizottság megállapítja, hogy az airBaltic szerkezetátalakítása 2011 áprilisában kezdődött, amikor a társaság vezetősége elkészítette az első szerkezetátalakítási tervet. Ez a terv főként a flotta optimalizálására és arra összpontosított, hogy a társaság légi járműveit hatékonyabb repülőgépekre kell lecserélni, ami egyben a későbbi reShape terv alapköve. Ezzel egyidejűleg bezárták a vilniusi gyűjtő-elosztó repülőteret. Hetekkel később, a(z) [...] általi felülvizsgálatot követően az airBaltic vezetősége belevette a tervbe a munkavállalók számának [8–12] %-os csökkentését.
- (171) A 2011. évi terv a fent említett, hivatalosan 2012 első negyedében elfogadott reShape terv formájában aktualizálásra került. Ahogy a fenti (164) preambulumbekendésben megállapítást nyert, a lett hatóságok 2013 decemberében a reShape tervet aktualizálva szerkezetátalakítási tervet nyújtottak be a Bizottsághoz.

- (172) A Bizottság megállapítja, hogy a 2011. áprilisi szerkezetátalakítási terv meghatározta az airBaltic alapvető szükségleteit. Noha nem dolgozták ki teljes egészében, ez a terv jelentette az első lépést az airBaltic szerkezetátalakítási igényeinek meghatározása, valamint az újbóli életképesség biztosítása felé. Ezen kívül ez a terv szolgált a reShape terv alapjául, amely a megállapodás aláírásának időpontjában (azaz 2011. október 3-án) már kidolgozás alatt állt és 2012 márciusában készült el.
- (173) A Bizottság a korábbi gyakorlata során elfogadta, hogy a szerkezetátalakítási tervek idővel változnak, és a kezdeti terveket a szerkezetátalakítási időszak kiindulópontjának tekintette. Például a Varvaressos-határozat⁽³⁶⁾ esetében a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a 2006 és 2009 között a cég javára hozott intézkedések a 2009. évi (a 2006–2011 közötti időszakra vonatkozó) szerkezetátalakítási terv alapján a szerkezetátalakítási folyamat részeként vizsgálандók. Az airBaltic esetéhez hasonlóan a Varvaressos 2009. évi szerkezetátalakítási terve is egy 2006. évi „stratégiai és üzleti terv” folytatása volt.

7.4.3. A hosszú távú életképesség helyreállítása

- (174) A megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 34. pontja értelmében a támogatás nyújtásának feltétele a szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelyet valamennyi egyedi támogatás esetén jóvá kell hagyatni a Bizottsággal. A 35. pont kifejti, hogy a szerkezetátalakítási tervnek – amely időtartamának a lehető legrövidebbnek kell lennie – a jövőbeni működési körülményekre vonatkozó reális feltételezések alapján, ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét.
- (175) A 36. pont értelmében a tervnek ismertetnie kell azokat a körülményeket, amelyek nehéz helyzetbe hozták a vállalkozást, és figyelembe kell vennie az uralkodó és a jövőben várható piaci viszonyokat, forgatókönyveket készítve a helyzet legkedvezőbb, illetve legkedvezőtlenebb alakulására, valamint egy alapesetre.
- (176) A tervnek olyan fordulatot kell eredményeznie, amely lehetővé teszi a vállalkozás számára, hogy a szerkezetátalakítást követően fedezni tudja valamennyi költségét, beleértve az amortizációt és a pénzügyi terheket is. A várható tökemegtérülésnek elégségesnek kell lennie ahhoz, hogy az átalakított vállalkozás saját erejéből is versenyképes legyen a piacon (a 37. pont).
- (177) A Bizottság megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítási terv ismerteti az airBaltic nehéz helyzetéhez vezető, elsősorban a 2008–2009. évi globális gazdasági válságra visszavezethető körülményeket, amely válság jelentős mértékben befolyásolta a balti térséget, többek között a légi közlekedési ágazatot.
- (178) A szerkezetátalakítási terv továbbá kifejti, hogy a korábban folytatott kereskedelmi stratégia és az airBaltic korábbi vezetőségének több határozata is hozzájárult a társaság nehézségeihez. Az airBaltic kereskedelmi stratégiáját illetően a szerkezetátalakítási terv hangsúlyozza, hogy az korábban csak a terjeszkedésre összpontosított, a nyereségtől nem, ami fenntarthatatlanul magas kiadásokhoz vezetett. A kiadásokat továbbá jelentős mértékben növelte a négy különböző típusú légi járműből álló flotta, valamint a légi járművek lízingjének magas költsége. Az útvonalak megnyitása anélkül történt, hogy a nyereségességük megfelelő vizsgálatára sor került volna, és sok útvonal veszteséges volt.
- (179) A szerkezetátalakítási terv egy 2011 áprilisában kezdődő, ötéves szerkezetátalakítási időszakra vonatkozik, és feltételezi, hogy az airBaltic legkésőbb 2016 áprilisára visszanyeri a hosszú távú életképességét, habár az alapesetet feltételező forgatókönyv szerint az airBaltic várhatóan már 2014-ben ismét nyereséges lesz. A szerkezetátalakítás időtartama így a légi utasszállító ágazat korábbi gyakorlatának megfelelően legfeljebb 5 év⁽³⁷⁾. A Bizottság következetesen azt az álláspontot képviseli, hogy a jelenlegi gazdasági körülmények között fontos elkerülni a kizárólag rövid távú fordulatot, és helyette szilárd alapokra kell helyezni a jövőbeli növekedést. Ebben az összefüggésben az üzemeltetés és a szolgáltatások szükségességének stabilizálása éveket vesz igénybe.

⁽³⁶⁾ A Bizottság 2010. december 14-i 2011/414/EU határozata a Görögország által a Varvaressos S.A. javára nyújtott C 8/10 (korábbi N 21/09 és NN 15/10) sz. állami támogatásról (HL L 184., 2011.7.14., 9. o.).

⁽³⁷⁾ Lásd az SA.30908. sz. ügyben (CSA – Cseh légitársaság – Szerkezetátalakítási terv) hozott bizottsági határozat (107) bekezdését, valamint az SA.33015. sz., az Air Malta plc ügyében hozott bizottsági határozat (93) bekezdését. Lásd még a C 6/09 (ex N 663/08) számú állami támogatás – Ausztria Austrian Airlines – szerkezetátalakítási tervről szóló, 2009. augusztus 28-i 2010/137/EK bizottsági határozat (HL L 59., 2010.3.9., 1. o.) (296) bekezdését, valamint az Egyesült Királyság által a Royal Mail Group javára végrehajtani tervezett SA.31479. (2011/C) (ex 2011/N) számú intézkedésről szóló, 2012. március 21-i 2012/542/EU bizottsági határozat (HL L 279., 2012.10.12., 40. o.) (217) bekezdését.

- (180) A szerkezetátalakítási terv hangsúlyozza a változást az airBaltic kereskedelmi stratégiájában, amelynek célja egy hibrid légitársaság kialakítása a nagyobb bevételt hozó ügyfelek megcélzásával a teljes szolgáltatást nyújtó légitársaságok által hagyományosan kínált legtöbb szolgáltatás révén, illetve a tipikusan a fapados légitársaságok által kifejlesztett költséghatékonyság megvalósításával. A társaság új vezetősége 2011 októbere óta már jelentős mértékben végrehajtotta ezt a stratégiát. A szerkezetátalakítási terv továbbá a szerkezetátalakítási intézkedések három fő fajtáját irányozza elő: (i. a meglévő járatokkal kapcsolatos bevételek és kiadások optimalizálása; ii. a hálózat átalakítása, amelynek eredményeként változások történnek a célállomások, a járatok gyakorisága és a menetrend tekintetében a RASK és a CASK⁽³⁸⁾ optimalizálása érdekében; és iii. a hálózat és a flotta optimalizálása az optimális hálózat és flotta nagyságának felülvizsgálatával és meghatározásával. Összesen 13 kezdeményezést dolgoztak ki a bevételek és 13 kezdeményezést a kiadások vonatkozásában, valamint két további kezdeményezés született a hálózat átalakítását és a flotta megújítását illetően.
- (181) A flotta optimalizálását illetően a Bizottság megjegyzi, hogy az airBaltic sokszínű és öregedő flottája kevésbé üzemanyag-hatékony, és több karbantartást igényel, mint a versenytársak flottája, ami a kiadások emelkedéséhez vezet. 2012 és 2013 során az airBaltic úgy döntött, hogy a költségek csökkentése érdekében csak a rendelkezésére álló légi járművek egy részét fogja üzemeltetni. 2013-ban a Fokker és a Boeing 757 gépek kivonása miatt bekövetkezett kapacitásvesztés részleges ellensúlyozására az airBaltic két Q400 Bombardier géppel bővítette a flottáját. A flotta lecserélésének céljából továbbá kedvezőbb feltételek mellett újratárgyalták a jelenlegi lízingszerződéseket arra az időszakra, amíg [...]ban/-ben vagy [...]ban/-ben elérhető lesz az új Bombardier CS300. 2014 végére az airBaltic 25 légi járművet fog üzemeltetni, és ekkora flottával működik tovább a szerkezetátalakítási időszak 2016. évi lezárultáig. A szerkezetátalakítási időszak alatt a légi flotta nagysága általánosságban 27 %-kal kerül csökkentésre.
- (182) A hálózat átalakítását illetően a Bizottság megjegyzi, hogy 2013-ban az új hálózat az előző évhez képest [16–21] millió LVL ([22,7–29,8] millió EUR) extra bevételt hozott C1-es szinten⁽³⁹⁾, többek között a veszteséges útvonalak (például [...]) megszüntetésének és a járatritkításnak ([...], [...] és [...]) köszönhetően.
- (183) A bevételekre vonatkozó kezdeményezések között szerepel új viteldíjstruktúrák bevezetése, illetve a poggyászdíj struktúrájának optimalizálása. Emellett támogatják az online utasfelvételt, az utaskabin személyzete és az értékesítési munkatársak pedig rugalmas bérezés mellett fognak dolgozni. A kiadásokra vonatkozó kezdeményezések között szerepel az üzemanyagárak újratárgyalása a jelenlegi szállítókkal, valamint a hajtóművek ellenőrzése és a nagyjavításokra vonatkozó szerződések újratárgyalása, a lízingek optimalizálása, továbbá a hangárok költségének és a repülőgép személyzete szállásköltségének csökkentése. A földi szolgáltatókkal kötött jelenlegi szerződéseket is újra fogják tárgyalni.
- (184) Az előző bekezdésekben ismertetett szerkezetátalakítási intézkedések többsége már végrehajtásra került. A bevételek optimalizálására és a kiadások csökkentésére irányuló kezdeményezések, valamint a flotta megújításának és a hálózat átalakításának eredményeképpen az airBaltic 2012-ben 30 millió LVL (42,47 millió EUR) negatív EBIT-tel zárt, szemben a költségvetésben előirányzott 38 millió LVL (53,8 millió EUR) negatív EBIT-tel. 2013-ban a negatív EBIT-et 7,7 millió LVL (10,9 millió EUR) nagyságú összegre csökkentették, amely szinten meghaladta a célkitűzéseket. A társaság 2014-ben várhatóan eléri a megtérülési szintet, és azt követően nyereséges marad, miközben az EBIT 2014-ben eléri az [1–3] millió LVL ([1,4–4,2] millió EUR), illetve 2016-ban a [9–12] millió LVL ([12,8–17] millió EUR) nagyságú összeget. A tőkearányos jövedelmezőség 2014-re várhatóan eléri a [3–6] %-ot, 2016-ra pedig a [18–21] %-ot.
- (185) A szerkezetátalakítási terv tartalmaz megbízható feltételezésekre épülő, realista, pesszimista és optimista forgatókönyveken alapuló, átdolgozott pénzügyi előrejelzéseket. Például a realista forgatókönyv feltételezi a piac [6–8] %-os növekedését, miközben az airBaltic növekedését 2014-ben [1–3] %-ra, 2015-ben és 2016-ban pedig [2–4] %-ra korlátozza, évi [1–3] %-os infláció és az üzemanyagáraknak a [950–1000] USD/t-ról (2014) [1 000–1 050] USD/t-ra (2016) való emelkedése mellett. Az utasférőhely-kihasználtság [69–71] %-ról (2014) [71–75] %-ra (2016) nő. Ebben a forgatókönyvben a kezdeményezések végrehajtása lehetővé teszi az airBaltic számára, hogy 2014-ben elérje a megtérülési szintet ([1–3] millió LVL ([1,4–4,2] millió EUR) EBIT mellett), és a társaság ezt követően is nyereséges marad, 2015-ben [6–9] millió LVL ([8,5–12,8] millió EUR) EBIT, 2016-ban pedig [9–12] millió LVL ([12,8–17] millió EUR) EBIT mellett.

⁽³⁸⁾ Férőhely-kilométerenkénti bevétel (RASK) és férőhely-kilométerenkénti kiadás (CASK).

⁽³⁹⁾ Lásd alább a (194) preambulumbekendést.

- (186) Az airBaltic kamatfizetés és adózás előtti eredménye 2016-ra minden forgatókönyv szerint pozitív lesz: az optimista forgatókönyv szerint [10–15] millió LVL ([14,2–21,3] millió EUR), a pesszimista szerint [5–10] millió LVL ([7,1–14,2] millió EUR). A forgatókönyveket emellett érzékenységi elemzésnek vetik alá, hogy felbecsüljék a kockázatokat és azok lehetséges hatását 2016-ig, különös tekintettel a devizakockázatra (az amerikai dollár felértékelődésére/leértékelődésére a lett lattal és az euróval szemben), valamint az utasférőhely-kihasználtságban, az üzemanyag piaci árában, az egy utaskilométerre eső bevételben, illetve az utasszámban bekövetkező változásokra.
- (187) A Bizottság megvizsgálta a szerkezetátalakítási tervet, és úgy véli, annak lehetővé kell tennie az airBaltic számára, hogy a várakozásoknak megfelelően legkésőbb 2016 áprilisáig visszanyerje a hosszú távú életképességét. A szerkezetátalakítási terv részét képezi az airBaltic nehéz helyzetéhez vezető körülmények részletes vizsgálata, amelyekkel megfelelően foglalkoznak a szerkezetátalakítási intézkedések eredményeként a bevételekkel és a kiadásokkal kapcsolatos kezdeményezések, valamint a hálózat átalakítására és a flotta megújítására irányuló kezdeményezések formájában.
- (188) Emellett a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Lettország által benyújtott szerkezetátalakítási terv megfelelően számszerűsíti a különböző szerkezetátalakítási intézkedések hatását, a feltételezések elégségesek és megfelelőek a légi utasszállítási ágazat szempontjából, és minden forgatókönyv szerint megfelelően előrevetítik az életképességet a teljes szerkezetátalakítási időszakban. Az érzékenységi elemzés megfelelő, és azt mutatja, hogy a figyelembe vett tényezők korlátozott hatással lesznek a kamatfizetés és adózás előtti eredményre.
- (189) Ezért a meghozott jelentős szerkezetátalakítási intézkedéseket és az eddig elért fejlődést tekintve a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szerkezetátalakítási terv lehetővé fogja tenni az airBaltic számára, hogy ésszerű időn belül visszanyerje a hosszú távú életképességét.
- (190) Emellett a Lettország által benyújtott bizonyítékok arról tanúskodnak, hogy az airBaltic jó úton halad a szerkezetátalakítási tervben megfogalmazott célkitűzések többségének teljesítése felé, ami a terv megbízhatóságának újabb jele.

7.4.4. A verseny jogtalan torzulásának elkerülése (kompenzációs intézkedések)

- (191) A megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 38. pontja értelmében kompenzációs intézkedésekre van szükség annak érdekében, hogy a kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat elfogadható szintre csökkentsék. Ezen intézkedések magukban foglalhatják az eszközöktől való megfosztást, a kapacitás vagy a piaci jelenlét csökkentését vagy az érintett piacokra való belépés akadályainak csökkentését (a 39. pont).
- (192) Ebben a vonatkozásban a veszteséges tevékenységek megszüntetése, melyek mindenképpen szükségesek az életképesség visszaállításához, nem tekintendő a kapacitás vagy a piaci jelenlét csökkentésének a kompenzációs intézkedések elbírása céljából (a 40. pont).
- (193) Lettország kompenzációs intézkedésként javasolja az airBaltic számára nyereséges útvonalak megszüntetését, ami kapacitáscsökkenéshez és a koordinált repülőtereken résidőpárok elvesztéséhez vezet.
- (194) A veszteséges útvonalaknak az életképesség visszanyerése érdekében történő feladása mellett a szerkezetátalakítási terv előírja 14. a C1 kategóriájú hozzájárulás alapján nyereséges útvonal⁽⁴⁰⁾ feladását. A Bizottság gyakorlata szerint akkor nyereséges egy útvonal, ha a feladását megelőző évben C1 kategóriájú pozitív hozzájárulást eredményezett⁽⁴¹⁾. A C1 kategóriájú hozzájárulás figyelembe veszi a járatot, az utasokat és az egyes útvonalakra jutó forgalmazási költségeket (változó költségeket). A C1 kategóriájú hozzájárulás megfelelő mércének tekinthető, mivel az adott útvonallal közvetlenül összefüggő minden költséget figyelembe veszi. A C1 kategóriájú pozitív hozzájárulást eredményező útvonalak bevétele nemcsak az útvonal változó költségeit fedezi, hanem hozzájárul a vállalat állandó költségeinek fedezéséhez is.
- (195) A kapacitás vonatkozásában a szerkezetátalakítási terv ezért előírja, hogy míg 2011 áprilisában a társaság teljes kapacitása [5–5,5] milliárd ASK volt, addig a 2016 áprilisában lezáruló szerkezetátalakítási időszak végén az airBaltic kapacitása várhatóan eléri a [4–4,5] milliárd ASK-t, ami [17–20] %-os csökkenést jelent. A Bizottság e tekintetben megállapítja, hogy főként a hosszú távú életképesség visszanyerése érdekében 2014 végére 34 légi járműről (2011. április) 25 légi járműre csökkentik a flottát, és ekkora flottával üzemelnek a szerkezetátalakítási időszak 2016 áprilisában bekövetkező végéig (lásd fent a (181) preambulumbekendést). A nyereséges útvonalak kizárólagos figyelembevételével a kapacitáscsökkenés mértéke [7–10] %.

⁽⁴⁰⁾ Ezek a [...] közötti útvonalak. A Bizottság tisztában van vele, hogy ezeknek az útvonalaknak a megszüntetése tisztán kompenzációs intézkedés, mert semmi sem utal arra, hogy a flotta csökkentésének szükségszerű következményeként történt.

⁽⁴¹⁾ Lásd az SA.30908. sz. ügyben (CSA – Cseh légitársaság – Szerkezetátalakítási terv) hozott bizottsági határozat (130) és (131) bekezdését.

- (196) Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy az airBaltic megszüntetett számos útvonalat a teljesen koordinált ⁽⁴²⁾ [...] -i és [...] -i repülőteréről. Ennek eredményeképpen 2011-ben és 2012-ben [...] résidópár szűnt meg teljesen koordinált repülőtereken, ami új üzleti lehetőségeket teremt a vetélytársak számára, hogy járatokat üzemeltessenek ezekről a repülőterekről/ezekre a repülőterekre, illetve hogy fokozzák az ottani jelenlétüket.
- (197) A kompenzációs intézkedések megfelelőségének elbírálásakor a Bizottság figyelembe veszi a piac szerkezetét és a versenyfeltételeket annak biztosítása érdekében, hogy ezen intézkedések egyike se rontsa a piac szerkezetét (a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 39. pontja). Az intézkedéseknek arányosnak kell lenniük a támogatás torzító hatásaival és különösen az adott vállalkozás méretével és relatív piaci jelentőségével. A csökkentés mértékét esetről esetre külön-külön kell megállapítani (a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 40. pontja).
- (198) A Bizottság megjegyzi, hogy az airBaltic az európai légi közlekedési piac jelentéktelen szereplője a teljes európai légi közlekedési ágazat 0,5 %-ának megfelelő teljesítménnyel.
- (199) A Bizottság továbbá arra az álláspontra jutott, hogy figyelembe véve az air Balticnak az európai légitársaságok ágazatának utasszámban mért teljes hasznosított kapacitásához és eredményéhez viszonyított kis méretét, az airBaltic [7–10] %-os kapacitáscsökkentése nem jelentéktelen. Egy ilyen viszonylag kicsi légitársaság számára, mint az airBaltic, a flotta és a kapacitás további csökkenése veszélyeztetheti a hosszú távú életképesség visszanyerését a vetélytársaknak nyújtott jelentős piaci lehetőségek nélkül. Továbbá noha az airBaltic Lettország legnagyobb légituvarozója, a 2011. évi [65–70] %-ról 2016-ban [55–60] %-ra fog csökkenni a piaci részesedése Rigában.
- (200) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében a regionális beruházási támogatások szempontjából Lettország támogatott terület ⁽⁴³⁾. A megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 56. pontja szerint „a támogatás engedélyezésekor a támogatott térségekben kevésbé szigorú feltételek alkalmazhatók a kompenzációs intézkedések végrehajtását és a kedvezményezett hozzájárulásának mértékét illetően. Ha a vidékfejlesztési szükségletek igazolják, azokban az esetekben, ha a túlzott versenytorzulás elkerülése érdekében a kapacitás vagy a piaci jelenlét csökkentése tűnik a legmegfelelőbb intézkedésnek, a támogatott térségekben kisebb a kért csökkentés, mint a nem támogatott térségekben.”
- (201) A Bizottság a javasolt kompenzációs intézkedések megfelelőségének vizsgálatakor figyelembe vette a jelenlegi eset sajátosságait is, szem előtt tartva Lettország periférikus földrajzi helyzetét és megközelíthetőségét az Európai Unió többi országa szempontjából. E tekintetben a Bizottság megállapítja, hogy Lettország vasúti hálózatának nagy többsége orosz nyomtávolságot használ, amely szélesebb, mint az EU nagy részében használt szokásos nyomtávolság, ezért interoperabilitási problémák jelentkeznek a szomszédos uniós országokkal. Úgy tűnik, a tengeri szállítás is csak korlátozott mértékben helyettesítheti a légi közlekedést, különösen a személyszállítás terén. Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy a szárazföldön elérhető legközelebbi nemzetközi repülőtér Vilniusban és Tallinnban található, mintegy 300 km távolságban Rigától, ezért ezek nem kényelmes alternatív gyűjtő-elosztó repülőterek, különösen az üzleti célból utazók szempontjából.
- (202) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az airBaltic által hozott kompenzációs intézkedések – azaz a [7–10] %-os kapacitáscsökkentés és a résidők feladása a koordinált repülőtereken – a jelen eset körülményeit tekintve elfogadhatóak. A Lettország által tervezett kompenzációs intézkedések ezért a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás értelmében elégségesek annak biztosítására, hogy az airBalticnak nyújtott szerkezetátalakítási támogatásból származó, a kereskedelmi feltételekre gyakorolt káros hatások elfogadható szintre csökkenjenek.

7.4.5. Minimumra korlátozott támogatás (saját hozzájárulás)

- (203) A megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 43. pontja szerint a támogatás összegének a szükséges minimumra való korlátozása érdekében a kedvezményezetteknek jelentős mértékben hozzá kell járulniuk saját forrásaikból a szerkezetátalakítási tervhez. Ide tartozhat olyan eszközök eladása, amelyek nem nélkülözhetetlenek a vállalkozás fennmaradásához, valamint a piaci feltételek mellett történő külső finanszírozás.

⁽⁴²⁾ A teljesen koordinált repülőterek fogalom meghatározását a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet 2. cikkének g) pontja tartalmazza (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.). A 95/93/EGK rendelet 3. cikkének (4) bekezdése szerint ezeknek a repülőtereknek, legalább bizonyos időszakokban, korlátozott a kapacitása.

⁽⁴³⁾ Lásd a Bizottságnak az N 447/2006 sz. állami támogatásról (Lettország – Regionális támogatási térkép 2007–2013) szóló, 2006. szeptember 13-i határozatát.

- (204) A saját hozzájárulásnak, kizárva minden jövőbeli nyereséget, mint például a pénzforgalmat, ténylegesnek, vagyis valósnak kell lennie (a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 43. pontja). A saját hozzájárulás természeténél fogva nem tartalmazhat további állami támogatást. A nagyobb vállalkozások esetében a Bizottság általában a szerkezetátalakítási költségekhez történő legalább 50 %-os hozzájárulást tekinti megfelelőnek. Ugyanakkor kivételes körülmények között és nehéz helyzetekben a Bizottság alacsonyabb hozzájárulást is elfogadhat (a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 44. pontja).
- (205) A szerkezetátalakítási terv [150–170] millió LVL ([214–242] millió EUR) nagyságú összegre becsüli a szerkezetátalakítási költséget, amelynek alapját az alábbiak képezik: a harmadik felek által nyújtott kölcsönök visszafizetéséhez szükséges források ([5–15] millió LVL, azaz [7,1–21,3] millió EUR), az egyes repülőgépek kivonásából és ártalmatlanításából eredő veszteségek kompenzálása ([15–25] millió LVL, azaz [21,3–35,5] millió EUR), a behajthatatlan követelésekre képzett céltartalék ([5–10] millió LVL, azaz [7,1–15,3] millió EUR), végkielégítések ([1–4] millió LVL, azaz [1,4–5,6] millió EUR), új légi járművek, különösen [...] Bombardier Q400NG és [...] Boeing 737-500 beszerzése (összesen [50–60] millió LVL, azaz [71,1–85,3] millió EUR), a védjegyek visszavásárlása a BAS-tól ([5–15] millió LVL, azaz [7,1–21,3] millió EUR), előre nem látott, a [...] követeléséből származó mérlegen kívüli kötelezettségek ([5–15] millió LVL, azaz [7,1–21,3] millió EUR), valamint [45–55] millió LVL ([64–78,2] millió EUR) nagyságú összeg a várt veszteségek ellensúlyozására, amíg az airBaltic újra nyereséges nem lesz.
- (206) A szerkezetátalakítás teljes költségét ([150–170] millió LVL, azaz [214–242] millió EUR) tekintve a szerkezetátalakítási terv szerint az airBaltic tervezett saját hozzájárulása [100–110] millió LVL ([141–155] millió EUR), azaz a szerkezetátalakítás teljes költségének [60–70] %-a. A saját hozzájárulás az alábbi összetevőkből áll:
- i. A BAS, valamint a két magánbefektető, a THC és a(z) [...] által 2011 áprilisa és szeptembere között nyújtott, [20–30] millió LVL ([28,4–42,6] millió EUR) összegű magán pénzügyi injekció. Ebbe az összegbe beletartozik a(z) [...] által 2011 márciusában és májusában az airBaltic tulajdonában lévő alkatrészek adásvételéhez nyújtott, [...] millió LVL ([...] millió EUR) nagyságú likviditási keret, a(z) [...] és [...] által az airBaltic saját tőkéjébe történő, [...] millió LVL ([...] millió EUR) és [...] millió LVL ([...] millió EUR) összegű előzetes befizetés, illetve a Transatlantic Holdings által egy részvényvásárlási megállapodás értelmében fizetett [6–8] millió LVL ([8,5–12,3] millió EUR) nagyságú összeg.
 - ii. A BAS által a megállapodást követően nyújtott, [20–30] millió LVL ([28,4–42,6] millió EUR) nagyságú magánkölcsön, azaz a 14 millió LVL (19,82 millió EUR) nagyságú BAS-kölcsön és az [5–15] millió LVL ([7,1–21,3] millió EUR) nagyságú, a védjegyek visszavásárlására szolgáló eladói hitel.
 - iii. Az új légi járművek lízingszerződésai [45–55] millió LVL ([64–78] millió EUR) értékben.
 - iv. [...] millió LVL ([...] millió EUR) nagyságú, az adósságok részleges leírásából származó összeg, miután a Latvijas Krājbanka és a Snoras 2014 márciusában megállapodott az airBaltic adósságának átutemezéséről.
- (207) Az i. pontban említett magán pénzügyi injekciókat illetően Lettország bizonyította, hogy a BAS 2011 júniusa és júliusa között előzetesen befizetett [7–9] millió LVL ([10–13] millió EUR) nagyságú összeget a társaság saját tőkéjébe. A Bizottság úgy véli, hogy ezek a befizetések a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 43. pontja értelmében saját hozzájárulásnak minősülnek, mivel a BAS magánbefektető volt, és a Bizottságnak nincs oka azt hinni, hogy nem a piaci logikának megfelelően járt el. Ugyanezt a következtetést vonták le a Transatlantic Holdings által 2011 szeptemberében az airBaltic [...] kifizetetlen részvényeiért fizetett [6–8] millió LVL ([8,5–12,3] millió EUR) nagyságú összeg esetében.
- (208) A fenti ii. pont vonatkozásában a Bizottság úgy véli, hogy a BAS által nyújtott 14 millió LVL (19,82 millió EUR) nagyságú kölcsön, azaz a BAS-kölcsön, piaci feltételek mellett történő külső finanszírozásnak számít, amely elfogadható saját hozzájárulásként egy olyan magánbefektető részéről, aki abban az időben a társaság részvényese volt.
- (209) Az új légi járművek [45–55] millió LVL ([64–78] millió EUR) értékű lízingszerződéseit illetően (a fenti (iii) pont) a szerkezetátalakítási terv kifejti, hogy az airBaltic 2013 márciusában a flottacsökkentési és -optimalizálási programja részeként légi járművekre vonatkozó új lízingszerződéseket kötött magánpartnerekkel. A szerződések tárgya [...] Bombardier Dash 8 Q400NG légi jármű 10 évre szóló nettó lízinge körülbelül [...] millió USD ([...] millió EUR) összértékben, azaz hozzávetőleg [...] USD ([...] EUR) havi bérleti díjért.

- (210) A szerkezetátalakítási terv szerint a lízinget [...] biztosította piaci feltételek mellett. A havi díj fedezi a maradványértékkel csökkentett vételár amortizációját a 10. év végén az adott légi jármű esetében (amihez hozzájön még egy bizonyos árrés [...] a finanszírozási és üzemeltetési költségek fedezésére, valamint a haszonkulcs), ezzel hatékonyan kiegyenlítve az új légi járművek vételárát.
- (211) A Bizottság megállapítja, hogy a lízingszerződések a finanszírozás bevett formáinak számítanak a légi közlekedési ágazatban, és egy szerkezetátalakítás alatt álló vállalkozásnak nyújtott kölcsönnek feleltethetők meg. A kölcsön jelentős részén fedezet van, de ez nem zárja ki, hogy a kölcsönt „saját hozzájárulásnak” tekintsék. Lettország továbbá megerősítette, hogy a lízingszerződések esetében szokásos fedezetet biztosítottak (azaz nem teljesítés esetén a repülőgépek lefoglalhatók, illetve készpénzletét). A lízingbe adó ezért bizonyos mértékű hitelezői kockázatot vállal, mert az airBaltic nem teljesítése esetén jelentős veszteségeket szenvedne, azaz azonnal elvesztené a bérleti díjból származó bevételét, és ez a helyzet mindaddig fennállna, amíg nem tudja újra bérbé adni a légi járművet egy másik ügyfélnek, valamint kiadásokkal járna a légi járműnek az új üzemeltető részére történő átalakítása ⁽⁴⁴⁾.
- (212) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a lízingszerződések tanúsága szerint az airBaltic képes volt a piaci feltételek mellett történő külső finanszírozás megszerzésére. A lízingszerződések ezért annak bizonyítékának tekintendők, hogy a piacok hisznek az airBaltic hosszú távú életképességében, mivel a megállapodásokat csak a szokásos fedezettel biztosították, és a finanszírozó továbbra is bizonyos mértékű kockázatot vállal. Ez megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 43. pontjának, amely kimondja, hogy a saját hozzájárulásnak piaci feltételek mellett történő külső finanszírozásból kell származnia, és a hozzájárulás jelzi, hogy a piacok hisznek az életképesség tervezett visszaállításának lehetőségében. A Bizottság ezért a [45–55] millió LVL ([64–78] millió EUR) nagyságú lízinget a saját hozzájárulás részének tekinti. Emellett ez megfelel a Bizottság korábbi gyakorlatának, például a *cseh légitársaság* esetében ⁽⁴⁵⁾.
- (213) Ugyanakkor a Bizottság kételyeit fejezte ki a szerkezetátalakítási tervben szereplő saját hozzájárulás néhány fajtájával kapcsolatban, amint az az alábbiakban kifejtésre kerül.
- (214) A(z) [...] által az airBaltic saját tőkéjébe 2011 júliusában történt, [...] millió LVL ([...] millió EUR) összegű előzetes befizetés vonatkozásában a Lettország által benyújtott információk alapján úgy tűnik, hogy ez közvetlenül kapcsolódik a 6. intézkedéshez, amely esetében a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy az állami támogatást jelentett. Ezért a(z) [...] által az airBaltic saját tőkéjébe előzetesen befizetett összeg nem tekinthető saját hozzájárulásnak, amely szükségszerűen mentes az állami támogatástól.
- (215) A(z) [...] által 2011 áprilisa és júniusa között az alkatrészek adásvételéhez nyújtott, [...] millió LVL ([...] millió EUR) összegű likviditási keret tekintetében a lett hatóságok nem nyújtottak be olyan bizonyítékot, amely alapján a Bizottság egyértelműen megérthetné ezt az intézkedést és a jelentőségét a kedvezményezett életképességének visszanyerésébe vetett hit vonatkozásában. A Bizottság ezért nem tudja teljes bizonyossággal levonni azt a következtetést, hogy ez a keret elfogadható saját hozzájárulásként.
- (216) Az [5–15] millió LVL ([7,1–21,3] millió EUR) értékű, a BAS által az airBalticnak a védjegyek visszavásárlásához nyújtott eladói hitel vonatkozásában Lettország nem nyújtott be olyan bizonyítékot, amely alátámasztaná, hogy ténylegesen sor került a kölcsönre.
- (217) A fentiek alapján a Bizottság nem fogadja el saját hozzájárulásnak a(z) [...] által az airBaltic saját tőkéjébe 2011 júliusában előzetesen befizetett, [...] millió LVL ([...] millió EUR) nagyságú összeget, a(z) [...] által 2011 áprilisa és júniusa között az alkatrészek adásvételéhez nyújtott, [...] millió LVL ([...] millió EUR) összegű likviditási keretet, az [5–15] millió LVL ([7,1–21,3] millió EUR) értékű, a BAS által az airBalticnak a védjegyek visszavásárlásához nyújtott eladói hitelt és az adósságok részleges, [...] millió LVL ([...] millió EUR) összeggel történő leírását. A Bizottság azzal kapcsolatban is kételyeit fejezi ki, különösen az ebben a tekintetben nyújtott nem meggyőző információk alapján (az adósságok nem egyértelmű jellege, többek között az airBaltic számos követelése és a védjegyei), hogy az adósságok két bank általi, [...] millió LVL ([...] millió EUR) összegű részleges leírása saját hozzájárulásnak számít-e.
- (218) A Bizottság mindazonáltal megállapítja, hogy a saját hozzájárulásként tervezett további intézkedések ugyanakkor megfelelnek a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 43. pontjának, és ezért elfogadható a saját hozzájárulás mértéke. Ennek értéke [75–85] millió LVL ([107–120] millió EUR), ami a szerkezetátalakítási költségek körülbelül [48–50] %-ának felel meg. Egy az airBaltic-hoz hasonló nagy vállalkozás

⁽⁴⁴⁾ A nem teljesítő üzemeltető által használt légi járművek új ügyfél részére történő átadásának összköltsége az átadási követelmények teljesítése érdekében könnyen elérheti a légi jármű könyv szerinti értékének [...] %-át.

⁽⁴⁵⁾ Lásd a *cseh légitársaságról* szóló határozat (119) és (145) bekezdését.

esetében a saját hozzájárulás mértéke általában 50 %. Ugyanakkor a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 56. pontja értelmében elképzelhető, hogy a Bizottság kevésbé szigorú a saját hozzájárulás mértékét illetően a támogatott területeken, ahogy Lettország esetében az intézkedések meghozatalakor (lásd fent a (200) preambulumbekendést).

- (219) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 43. pontjának követelményei teljesültek.

7.4.6. Az „először és utoljára” elv

- (220) Végezetül tiszteletben kell tartani a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás 72. pontját, amely kimondja, hogy az a vállalkozás, amely az elmúlt tíz évben megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásban részesült, nem jogosult megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásra (az „először és utoljára” elv).
- (221) Mivel az 1., a 4. és az 5. intézkedés nem minősül állami támogatásnak, az „először és utoljára” elv szempontjából figyelmen kívül kell hagyni őket. Ezenkívül a lett hatóságok megerősítették, hogy az airBaltic az elmúlt tíz évben nem részesült megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásból. A Bizottság ezért úgy véli, hogy tiszteletben tartották az „először és utoljára” elvet.

7.5. A 2., A 3. ÉS A 6. INTÉZKEDÉSSSEL KAPCSOLATOS KÖVETKEZTETÉS

- (222) A fentiek alapján a Bizottság úgy találja, hogy Lettország jogszerűtlenül hajtotta végre a 2., a 3. és a 6. intézkedést az airBaltic érdekében, megszegve ezzel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdését. Ugyanakkor a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedések és a szerkezetátalakítási terv megfelelnek a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásról szóló iránymutatás feltételeinek. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.
- (223) Végezetül a Bizottság megállapítja, hogy Lettország beleegyezett abba, hogy elfogadhatja ezt a határozatot, majd angol nyelven értesítést küld róla,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Lett Köztársaság által 2011-ben az airBalticnak nyújtott, 16 millió LVL összegű első állami kölcsön, továbbá a kamatszelvény nélküli kötvényeknek az állam által 2010 áprilisában az airBaltictól történő megvásárlása, valamint a Latvijas Krājbanka által 2011 novemberében az airBalticnak kifizetett 2,8 millió EUR nagyságú összeg az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak.

2. cikk

A 67 millió LVL összegű második állami kölcsön és az airBaltic tőkeemelése, amelyet a Lett Köztársaság 2011-ben hajtott végre, valamint az 5 millió EUR értékű követelés airBalticra történő engedményezése, amelyet a Lett Köztársaság 2012-ben hajtott végre, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

Ez a támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

3. cikk

E határozat címzettje a Lett Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2014. július 9-én.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök