

II

(Nelegislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2015/1091

(2014. gada 9. jūlijs)

par pasākumiem SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP), ko Latvija īstenojusi par labu A/S *Air Baltic Corporation (airBaltic)*

(izziņots ar dokumenta numuru C(2014) 4552)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

ņemot vērā lēmumu, ar kuru Komisija saistībā ar atbalstu SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP) nolēma sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktā noteikto procedūru ⁽¹⁾,

aicinājusi ieinteresētās personas iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem un ņemusi vērā to piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

1.1. IEPRIEKŠĒJS PAZIŅOJUMS SA.33799 (2011/PN)

- (1) Izmantojot SANI (valsts atbalsta paziņošanas datorprogrammu), Latvija 2011. gada 18. oktobrī nosūtīja Komisijai iepriekšēju paziņojumu Nr. 6332 par aizdevumu LVL 16 miljonu (EUR 22,65 miljonu) ⁽²⁾ apmērā par labu A/S *Air Baltic Corporation* (turpmāk "*airBaltic*" vai "uzņēmums"), un paziņojums tika reģistrēts 2011. gada 20. oktobrī. Kaut arī Latvijas iestādes uzskatīja, ka aizdevums nav valsts atbalsts, tās tomēr nosūtīja iepriekšēju paziņojumu juridiskās noteiktības un pārredzamības apsvērumu dēļ. Minētais paziņojums tika reģistrēts ar atsaucē numuru SA.33799 (2011/PN).
- (2) Tikšanās ar Latvijas iestādēm un to konsultantiem notika 2011. gada 27. oktobrī, un pēc tam Latvijas iestādes savā 2011. gada 7. novembra vēstulē sniedza papildinformāciju. Komisija savās 2011. gada 16. novembra, 17. novembra, 1. decembra un 9. decembra e-pasta vēstulēs pieprasīja papildinformāciju, un Latvijas iestādes sniedza atbildes attiecīgi 2011. gada 16. novembra, 22. novembra, 7. decembra un 13. decembra e-pasta vēstulēs.

⁽¹⁾ OVC 69, 8.3.2013., 40. lpp.

⁽²⁾ Izmantots valūtas maiņas kurss EUR 1 = LVL 0,7063. Eiropas Centrālās bankas publicētais vidējais valūtas maiņas kurss 2011. gadam pieejams vietnē <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>.

- (3) Latvija 2012. gada 4. janvārī sniedza papildinformāciju un paskaidroja, ka 1.1. iedaļā minētais aizdevums LVL 16 miljonu apmērā uzņēmumam tika piešķirts jau 2011. gada 21. oktobrī, iepriekš nesaņemot Komisijas atļauju. Turklāt 2011. gada 13. decembrī Latvijas valsts pieņēma lēmumu palielināt uzņēmuma kapitālu, un tā paša gada 14. decembrī tā piešķīra *airBaltic* otru aizdevumu.
- (4) Tā kā pasākums par labu uzņēmumam jau bija veikts un 2012. gada 9. janvārī tika saņemta sūdzība (skatīt 1.2. iedaļu), Latvijas iestādes savā 2012. gada 21. februāra e-pasta vēstulē atsauca savu iepriekšējo paziņojumu. Valsts atbalsta lieta SA.33799 (2011/PN) tika administratīvi slēgta 2012. gada 27. februārī.

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

- (5) Komisija 2012. gada 9. janvārī saņēma sūdzību no kādreizējā *airBaltic* akcionāra, privātuzņēmuma SIA “Baltijas aviācijas sistēmas” (turpmāk “BAS” vai “sūdzības iesniedzējs”), par vairākiem pasākumiem, kurus Latvijas valsts esot veikusi par labu *airBaltic*.
- (6) Komisija 2012. gada 23. janvāra vēstulē nosūtīja sūdzību Latvijai, lūdzot sniegt piezīmes, un Latvijas iestādes atbildēja 2012. gada 13. martā. Komisija savā 2012. gada 14. maija vēstulē pieprasīja, lai Latvija sniedz papildinformāciju, un tā tika sniegta 2012. gada 16. jūlijā.
- (7) Komisija 2012. gada 20. jūlijā reģistrēja jaunu sūdzību – BAS kādreizējās valdes locekles Ingas Piternieces 2012. gada 18. jūlija vēstuli par vēl vienu pasākumu, ko Latvijas valsts esot veikusi par labu *airBaltic*. Komisija savā 2012. gada 24. jūlija e-pasta vēstulē nosūtīja sūdzību Latvijai, lūdzot sniegt piezīmes, un Latvijas iestādes sniedza atbildi 2012. gada 22. augustā un 4. septembrī.
- (8) Tikšanās ar Latvijas iestādēm, to konsultantiem un *airBaltic* pārstāvjiem notika 2012. gada 5. jūlijā un 17. augustā.
- (9) Savā 2012. gada 20. novembra vēstulē Komisija informēja Latviju par savu lēmumu attiecībā uz konkrēto atbalstu sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk “LESD”) 108. panta 2. punktā minēto procedūru (turpmāk “lēmums sākt procedūru”). Latvija sniedza piezīmes par lēmumu sākt procedūru savā 2013. gada 23. janvāra vēstulē. Komisija 2013. gada 6. marta vēstulē pieprasīja Latvijai sniegt informāciju, un saņēma atbildi tā paša gada 8. aprīlī. Turklāt 2013. gada 25. jūnijā notika tikšanās ar Latvijas iestādēm, un pēc tam Latvija sniedza papildinformāciju 2013. gada 14. augustā, 18. septembrī, 9. oktobrī un 25. oktobrī. Tikšanās ar Latvijas iestādēm un to juridiskajiem pārstāvjiem notika arī 2013. gada 22. oktobrī un 22. novembrī, kā arī 2014. gada 10. janvārī. Latvija sniedza papildinformāciju 2013. gada 7. un 8. novembrī, 2., 13. un 20. decembrī, 2014. gada 28. un 31. janvārī, 28. februārī, 24. un 26. martā, 9. aprīlī un 16. maijā.
- (10) Komisijas lēmums sākt procedūru tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽³⁾ 2013. gada 8. martā. Komisija aicināja ieinteresētās personas sniegt piezīmes par attiecīgajiem pasākumiem.
- (11) Komisija saņēma apsvērumus no *Ryanair* un *airBaltic*, kā arī trim fiziskām personām *airBaltic* kreditoru (*FLS*, *AB Jet* un *Eurobalt Junipro*) vārdā. Komisija nosūtīja šos apsvērumus Latvijai, dodot tai iespēju paust savu nostāju, un Latvija sniedza savas piezīmes 2013. gada 27. maija vēstulē.
- (12) Ar 2014. gada 4. jūlija vēstuli Latvija atteicās no tās tiesībām, kas izriet no LESD 342. panta saistībā ar Regulas (EK) Nr. 1/1958 3. pantu, un piekrita, ka šo lēmumu pieņem un paziņo angļu valodā.

2. LATVIJAS AVIOTRANSPORTA TIRGUS

- (13) Latvijas aviotransporta tirgus ir strauji audzis kopš Latvijas pievienošanās ES. Laikā starp 2003. gadu un 2007. gadu pasažieru skaits starptautiskajā lidostā “Rīga”, tostarp tiešajos reisos un reisos ar pārsēšanos, pieauga vidēji par 47 % gadā no aptuveni 700 000 pasažieru 2003. gadā līdz 3,2 miljoniem 2007. gadā. Tirgus izaugsmi veicināja zemo izmaksu aviokompāniju, īpaši *Ryanair*, ienākšana tirgū, jo, atklājot jaunus maršrutus, veidojās ievērojams jauns pieprasījums.

⁽³⁾ Skatīt 1. zemsvītras piezīmi.

- (14) Globālā ekonomikas krīze 2008.–2009. gadā nopietni skāra Latvijas ekonomikas izaugsmi un attiecīgi arī valsts aviotransporta tirgu. Krīzes rezultātā pasažieru skaits tiešajos reisos Latvijā samazinājās no 3,2 miljoniem 2008. gadā līdz 2,7 miljoniem 2009. gadā, tomēr kopējais pasažieru skaits joprojām palielinājās, pateicoties pasažieru skaitam reisos ar pārsēšanos.
- (15) Vispārējā tirgus izaugsme atjaunojās 2010. gadā, sasniedzot vidēji 12 % gadā. Pasažieru skaits tiešo reisu segmentā palielinājās vidēji par 9 % gadā, bet pasažieru skaita pieaugums reisu ar pārsēšanos segmentā sasniedza 18 % gadā. Lūkojoties nākotnē, gaidāms, ka Latvijas aviotransporta tirgus 2012.–2015. gadā turpinās augt par 7 % gadā.
- (16) Starptautiskā lidosta “Rīga” ieņem vadošo pozīciju Baltijas reģionā. 2011. gadā uz Rīgu/no Rīgas ceļoja aptuveni 5,1 miljons pasažieru salīdzinājumā ar 1,9 miljoniem pasažieru, kas ceļoja uz Tallinu/no Tallinas un 1,7 miljoniem pasažieru, kas ceļoja uz Viļņu/no Viļņas. *airBaltic* 2011. gadā pārvadāja 66 % no visiem pasažieriem, kas ceļoja uz Rīgu/no Rīgas, savukārt *Ryanair*, kas ir otrs lielākais tirgus dalībnieks un galvenais *airBaltic* konkurents, pārvadāja 20 %. Uz Rīgu/no Rīgas pārvadājumus nodrošināja vēl 15 citas aviokompānijas (gan pilna servisa pakalpojumu sniedzēji, gan zemo izmaksu aviokompānijas), kas pārvadāja 14 % no kopējā pasažieru skaita (*).

3. ATBALSTA SAŅĒMĒJS

- (17) *airBaltic* tika izveidots 1995. gadā kā *Scandinavian Airlines* jeb SAS un Latvijas valsts kopuzņēmums. SAS 2009. gada janvārī pārdeva BAS visu savu daļu uzņēmumā (47,2 %).
- (18) Saskaņā ar presē publicēto informāciju BAS tika izveidots kā privātuzņēmums, kas līdz 2010. gada decembrim pilnībā piederēja Bertoltam Flikam (*Bertolt Flick*), bet tad uzņēmuma akcijas 50 % apmērā tika nodotas Bahamu salās reģistrētam uzņēmumam *Taurus Asset Management Fund Ltd* (turpmāk “*Taurus*”) (†).
- (19) Kopš 2011. gada oktobra *airBaltic* akcionāri bija Latvijas valsts, kam ar Satiksmes ministrijas starpniecību piederēja 52,6 % akciju, un BAS, kam piederēja 47,2 % akciju, savukārt atlikusi daļa (0,2 %) piederēja Krievijas aviokompānijai *Transaero*. Tolaik *airBaltic* prezidents un izpilddirektors bija Bertolts Fliks. Kopš 2011. gada 1. novembra *airBaltic* izpilddirektors ir Martins Gauss (*Martin Gauss*), kas ir aviokompānijas *Malév* kādreizējais izpilddirektors.
- (20) Latvijas iestāžu sniegtā informācija liecina, ka BAS bija ieķīlājis savu 47,2 % līdzdalību *airBaltic* kā nodrošinājumu Latvijas Krājbankā, kas bija Lietuvas bankas *Snoras* meitasuzņēmums Latvijā (‡). Banka *Snoras* 2011. gada 16. novembrī sabruka un tika nacionalizēta (¶). Latvijas Finanšu un kapitāla tirgus komisija (turpmāk “FKTK”) 2011. gada 17. novembrī izdeva rīkojumu ierobežot Latvijas Krājbankas veiktās bankas operācijas, kuru summa pārsniedz EUR 100 000 (¶). Saskaņā ar FKTK 2011. gada 21. novembra rīkojumu Latvijas Krājbankas darbība tika apturēta un tika iecelti pilnvarnieki (¶).
- (21) Saskaņā ar sniegto informāciju BAS nepildīja dažas savas finanšu saistības pret Latvijas Krājbanku. Rezultātā 2011. gada 30. novembrī Latvijas Krājbanka pārdeva Satiksmes ministrijai visas BAS iepriekš piederošās *airBaltic* akcijas, izņemot vienu, to nominālvērtībā par kopējo summu LVL 224 453 (EUR 317 787) (‡). Tādējādi Latvijai piederošo *airBaltic* akciju daļa palielinājās līdz 99,8 %, savukārt BAS palika tikai viena akcija.

(*) Avots: starptautiskās lidostas “Rīga” 2011. gada gadagrāmata, kas ir pieejama vietnē <http://www.riga-airport.com/en/main/about-company/gada-gramata>.

(†) Skatīt <http://bnn-news.com/airbaltic-shareholders-structure-11608>. Presē izskanējis, ka pastāv saikne starp *Taurus* un Krievijas uzņēmēju Vladimiru Antonovu.

(‡) Vladimirs Antonovs ir Lietuvas bankas *Snoras* kādreizējais galvenais akcionārs un valdes priekšsēdētājs.

(¶) Lietuvas Centrālā banka paskaidroja, ka tai bija jāpārnem *Snoras*, jo banka neatbilda regulatīvajām prasībām, nebija iesniegusi pieprasīto informāciju un tās aktīvu stāvoklis bija slikts. Skatīt <http://en.rian.ru/business/20120523/173624459.html> un <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-19/antonov-says-he-invested-50-million-euros-in-latvia-s-airbaltic.html>.

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

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

(^) Satiksmes ministrs paskaidroja, ka iegādes mērķis bija aizsargāt Latvijas Krājbankas noguldītājus. Acīmredzot BAS finanšu problēmas radīja draudus, ka valsts nevarēs veikt ieguldījumu *airBaltic* kapitālā, tādēļ valdība pieņēma lēmumu rīkoties savu interešu aizsardzības labad un pārņemt *airBaltic* kontroli. Skatīt <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-01/latvia-buys-out-minority-shareholder-in-airbaltic-ministry-says.html> un http://www.sam.gov.lv/?cat=8&art_id=2598.

- (22) Saskaņā ar presē publicēto informāciju BAS dalībnieki bija ieķīlājuši Latvijas Krājbankā savas BAS kapitāldaļas kā nodrošinājumu ⁽¹¹⁾. BAS maksātspējas procedūras ietvaros 2012. gada 6. februārī ⁽¹²⁾ Latvijas Krājbankas meitasuzņēmums pārņēma BAS kapitāldaļas no iepriekšējiem dalībniekiem un iecēla jaunu vadību.
- (23) Visbeidzot, 2012. gada 8. jūnijā Latvijas valsts acimredzot nopirka no BAS tā vienīgo *airBaltic* akciju par LVL 1. Tādējādi kopš minētā datuma BAS vairs nav *airBaltic* akcionārs ⁽¹³⁾.
- (24) Saistībā ar *airBaltic* finansiālo stāvokli Latvijas iestādes paskaidroja, ka uzņēmumam grūtības sākās 2008. gadā saistībā ar globālo ekonomikas lejupslīdi un straujo naftas cenu pieaugumu. Rezultātā 2008. gadā *airBaltic* zaudējumi bija LVL 28 miljoni (EUR 39,64 miljoni). Tomēr 2009. gadā uzņēmums guva peļņu LVL 14 miljonu (EUR 19,82 miljonu) apmērā ⁽¹⁴⁾. 2010. gadā *airBaltic* atkal cieta zaudējumus LVL 34,2 miljonu (EUR 48,42 miljonu) apmērā. Latvijas ekonomikas ministrs 2011. gada jūnijā norādīja, ka 2011. gada pirmajos piecos mēnešos *airBaltic* zaudējumi bijuši LVL 18 miljoni (EUR 25,48 miljoni), un uzņēmums ir tuvu maksātspējai ⁽¹⁵⁾. 2011. gada 21. septembrī *airBaltic* iesniedza pieteikumu par tiesisko aizsardzību pret uzņēmuma kreditoriem ⁽¹⁶⁾. Saskaņā ar 2011. gada revidētajiem rezultātiem uzņēmuma zaudējumi bija LVL 83,5 miljoni (EUR 118,22 miljoni).
- (25) Latvija 2012. gada 27. augustā publicēja aicinājumu potenciālajiem ieguldītājiem paust interesi iegādāties 50 % mīnus vienu balsi *airBaltic* kapitālā (*), tomēr netika izslēgta iespēja veikt arī citāda rakstura darījumus. Galvenie kritēriji ieguldītāja atļaušanai bija spēja atbalstīt *airBaltic* attīstību, ieguldītāja reputācija un pieredze, kā arī tā finanšu līdzekļi. Procesu plāno pabeigt 2014. gadā.

4. PASĀKUMU APRAKSTS

4.1. 2011. GADA 3. OKTOBRA VIENOŠANĀS PAR PIRMO VALSTS AIZDEVUMU UN BAS AIZDEVUMU

- (26) Pamatojoties uz 2011. gada 3. oktobra vienošanos (turpmāk "Vienošanās"), Latvija piekrita piešķirt *airBaltic* aizdevumu LVL 16 miljonu (EUR 22,65 miljonu) apmērā (turpmāk "pirmais aizdevums", **pirmais pasākums**) paralēli aizdevumam LVL 14 miljonu (EUR 19,82 miljonu) apmērā no BAS (turpmāk "BAS aizdevums"). Abu aizdevumu nosacījumi bija savstarpēji saistīti un vienādi, un sākotnējā procentu likme bija [11–13] ⁽¹⁷⁾ %. Tomēr aizdevuma piešķiršanas laikā BAS atteicās no tiesībām uz sava aizdevuma nodrošinājumu.
- (27) Vienošanās arī paredzēja, ka vēlākais līdz 2011. gada 15. decembrim valsts piešķirs *airBaltic* papildu aizdevumu, kura summa nav noteikta, bet apmērs būs proporcionāls valsts balsstiesībām un nosacījumi būs tādi paši kā pirmajam valsts aizdevumam. Abi valsts aizdevumi tiktu kapitalizēti, ja būtu izpildīti vairāki nosacījumi, tostarp, ja *airBaltic* valde apstiprinātu uzņēmējdarbības/pārstrukturēšanas plānu.
- (28) Vienošanās 7. pantā bija iekļauti nosacījumi *airBaltic* kapitāla palielināšanai nākotnē. Konkrēti, 7. panta 3. punktā norādīts, ka "valsts aizdevumu un BAS aizdevumu [...] var iekļaut summā, kuru paredzēts kapitalizēt". Saskaņā ar 7. panta 4. punktu BAS apņēmas balsot par aizdevuma kapitalizāciju un kapitāla palielināšanu. Ja BAS nepildītu savu apņemšanos, ar 7. panta 4. punktu valstij tika piešķirtas tiesības atpirt no BAS tam piederošās *airBaltic* akcijas par LVL 1 ⁽¹⁸⁾.

⁽¹¹⁾ Skatīt <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=54423>. Saskaņā ar paziņojumiem presē BAS varētu būt parādā Latvijas Krājbankai LVL 14 miljonu (skatīt, piemēram, <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=53861>).

⁽¹²⁾ Latvija norādīja, ka līdz 2013. gada augustam BAS nav bijis pasludināts par bankrotējušu, kaut gan vairāki uzņēmuma kreditori to ir centušies panākt.

⁽¹³⁾ Turklāt šķiet, ka vismaz kopš 2010. gada Latvijas valsts un BAS kā galvenie *airBaltic* akcionāri joprojām atrodas konfliktsituācijā, jo saskaņā ar paziņojumiem presē starp Latvijas valsti un BAS uzsāktas vairākas tiesvedības procedūras (skatīt, piemēram, <http://atwonline.com/airline-finance-data/news/airbaltic-files-bankruptcy-0921>).

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

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

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

(*) Latvijas Satiksmes ministrija 2012. gada 27. augustā publicēja sludinājumu laikraksta *Financial Times* Eiropas un Lielbritānijas izdevumos, aicinot izteikt nesaistošu ieinteresētību piedalīties *airBaltic* emitēto akciju iegādē. Skatīt http://prudential.lv/upload_file/27082012-ABC%20ad%20EN.pdf.

⁽¹⁷⁾ Komerccnoslēpums.

⁽¹⁸⁾ Latvijas valsts acimredzot īstenoja šīs tiesības 2012. gada 8. jūnijā (skatīt 23. apsvērumu).

- (29) Latvija 2011. gada 21. oktobrī piešķīra *airBaltic* pirmo valsts aizdevumu (skatīt 3. apsvērumu). BAS piešķīra savu aizdevumu 2011. gada 1. novembrī.
- (30) 2011. gada 13. decembrī, kad Latvijai piederošo *airBaltic* akciju daļa bija palielinājusies līdz 99,8 % (skatīt 21. apsvērumu), Latvijas valdība nolēma atļaut samazināt procentu likmi pirmajam valsts aizdevumam no [11–13] % uz [2–4] %. Tā kā pirmais valsts aizdevums un BAS aizdevums bija savstarpēji saistīti (skatīt 26. apsvērumu), tādu pašu samazināto procentu likmi piemēroja arī BAS aizdevumam.

4.2. 2011. GADA 13. DECEMBRA OTRAIS VALSTS AIZDEVUMS

- (31) 2011. gada 13. decembrī, vienlaikus ar procentu likmes samazinājumu pirmajam valsts aizdevumam (skatīt 30. apsvērumu), Latvijas valdība nolēma piešķirt *airBaltic* konvertējamu aizdevumu LVL 67 miljonu (EUR 94,86 miljonu) apmērā ar procentu likmi [9–11] %, sadalot to divās daļās (turpmāk "otrais valsts aizdevums", **otrais pasākums**)⁽¹⁹⁾.
- (32) Otrā valsts aizdevuma pirmā daļa LVL 41,6 miljonu (EUR 58,89 miljonu) apmērā tika nekavējoties piešķirta *airBaltic* saskaņā ar 2011. gada 14. decembra vienošanos. Otrā daļa LVL 25,4 miljonu (EUR 35,96 miljonu) apmērā uzņēmumam tika piešķirta 2012. gada 14. decembrī, t. i., pēc tam, kad Komisija bija pieņēmusi lēmumu sākt procedūru.

4.3. 2011. GADA 22. DECEMBRA VIENOŠANĀS PAR AIRBALTIC KAPITĀLA PALIELINĀŠANU

- (33) *airBaltic* akcionāru sanāksmē 2011. gada 22. decembrī Latvijas valsts un BAS – kaut gan BAS tolaik uzņēmumā piederēja tikai viena akcija – vienojās palielināt kapitālu par LVL 110 miljoniem (EUR 155,74 miljoniem) ("kapitāla palielināšana", **trešais pasākums**). Tas tiktu panākts, konvertējot kapitālā pirmo valsts aizdevumu, otrā valsts aizdevuma pirmo daļu un BAS aizdevumu, turklāt BAS veiktu naudas līdzekļu iemaksu LVL 37,7 miljonu (EUR 53,38 miljonu) apmērā.
- (34) Latvijas valsts 2011. gada 29. decembrī izpildīja savu lēmumu piedalīties *airBaltic* kapitāla palielināšanā un konvertēja kapitālā pirmo valsts aizdevumu un otrā valsts aizdevuma pirmo daļu.
- (35) Latvijas Satiksmes ministrija savā 2012. gada 4. janvāra vēstulē pieprasīja, lai BAS piedalītos kapitāla palielināšanā, konvertējot savu aizdevumu un iepludinot naudas līdzekļus. Neraugoties uz Latvijas iestāžu pieprasījumiem, nešķīta, ka BAS plāno pildīt akcionāru sanāksmē panākto vienošanos. BAS savās 2012. gada 6.–26. janvāra vēstulēs apstrīdēja valsts veikto to *airBaltic* akciju iegādi no Latvijas Krājbankas, kuras iepriekš bija piederējušas BAS (skatīt 21. apsvērumu), un pieprasīja, lai valsts atturas pieņemt lēmumus par pārmaiņām *airBaltic* kapitālā. FKTK 2012. gada 19. janvārī oficiāli aizliedza BAS un *airBaltic* iekļaut BAS aizdevumu kapitāla palielināšanā.
- (36) Līdz 2012. gada 30. janvārim, t. i., laikam, kad beidzās parakstīšanās īstenošanas perioda pirmais posms kapitāla palielināšanai, BAS nebija nedz konvertējis savu aizdevumu, nedz iepludinājis naudas līdzekļus.

4.4. BAS IESNIEGTĀ SŪDZĪBA UN TURPMĀKIE NOTIKUMI

- (37) Komisijai 2012. gada 9. janvārī tika iesniegta sūdzība par pirmo un otro valsts aizdevumu un par kapitāla palielināšanu. Turklāt BAS savā sūdzībā norādīja arī uz diviem citiem pasākumiem, kas varētu ietvert atbalstu *airBaltic*: valsts veikto nulles kupona obligāciju iegādi no *airBaltic* 2010. gada aprīlī (**ceturtais pasākums**) un Latvijas Krājbankas veikto maksājumu *airBaltic* EUR 2,8 miljonu apmērā 2011. gada 21. un 22. novembrī (**piektais pasākums**).
- (38) Latvija paskaidroja, ka ceturtais pasākums ir nulles kupona obligāciju iegāde no *airBaltic* LVL 30 miljonu (EUR 42,47 miljonu) apmērā, ko veica tālaika lielākie uzņēmuma akcionāri – Latvijas valsts un BAS. Tiešo parakstīšanos uz Latvijas valsts daļu veica Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs (turpmāk "LVRTC"), kas ir valstij pilnībā piederošs uzņēmums, nevis Satiksmes ministrija, kas ir faktiskais *airBaltic* akcionārs. Latvija un BAS iegādājās obligācijas proporcionāli tām piederošo akciju daļai par nominālvērtību, kas ir LVL 1 par vienu

⁽¹⁹⁾ Pretēji tam, kas minēts lēmuma sākt procedūru 80. apsvērumā, oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā Komisija konstatēja, ka saskaņā ar Vienošanos BAS nebija pienākuma paraleli otrajam valsts aizdevumam piešķirt konvertējamu aizdevumu ar *pari passu* noteikumiem.

obligāciju, bez procentiem. Tādējādi Latvijas valsts no *airBaltic* iegādājās bezprocentu obligācijas aptuveni par LVL 15,78 miljoniem (EUR 22,34 miljoniem), un BAS veica iegādi aptuveni par LVL 14,22 miljoniem (EUR 20,13 miljoniem). Obligācijas jākonvertē kapitālā 2015. gada 1. jūlijā attiecībā viena akcija par vienu obligāciju.

- (39) Attiecībā uz piekto pasākumu Latvijas iestādes paskaidroja, ka pretēji sūdzības iesniedzēja apgalvojumam 2011. gada 21. un 22. novembrī netika veikti nekādi maksājumi *airBaltic*. Tomēr pirms FKTK 2011. gada 17. novembra lēmuma ierobežot Latvijas Krājbankas operācijas, kas pārsniedz EUR 100 000, un apturēt visus šīs bankas darījumus, sākot no 2011. gada 21. novembra (skatīt 20. apsvērumu), *airBaltic* iesniedza Latvijas Krājbankai trīs maksājuma uzdevumus. Latvijas Krājbanka izpildīja šos uzdevumus pēc dažām dienām. Runa ir par šādām operācijām: maksājums USD [...] miljonu apmērā IATA *Clearing House* un maksājums EUR [...] miljonu apmērā starptautiskajai lidostai "Rīga", kas tika izpildīti 2011. gada 25. novembrī, un pārvedums EUR [...] miljonu apmērā uz *airBaltic* kontu bankā *Swedbank* 2011. gada 30. novembrī.

4.4.1. 2012. gada martā pieņemtais plāns *reShape*

- (40) *airBaltic* 2012. gada martā pieņēma plānu *reShape*. Plānā noteikti vairāki pasākumi, tostarp efektīvāku lidmašīnu iegāde⁽²⁰⁾ un dažu maršrutu slēgšana, kas uzņēmumam dotu iespēju 2014. gadā sasniegt peļņas sliekšni saskaņā gan ar reālistisko, gan optimistisko scenāriju. Tomēr saskaņā ar pesimistisko scenāriju *airBaltic* EBIT (peļņa pirms procentiem un nodokļiem) būtu negatīva vismaz līdz 2016. gadam.
- (41) Plānā *reShape* ir prognozēts, ka saskaņā ar reālistisko scenāriju papildus LVL 83 miljoniem (EUR 117,51 miljonam), par kuriem vienošanās jau panākta⁽²¹⁾, [...] būs nepieciešami vēl LVL [45–55] miljoni (EUR [64–78] miljoni). Saskaņā ar optimistisko scenāriju nepieciešamais papildfinansējums būtu LVL [5–15] miljoni (EUR [7–21] miljoni), bet saskaņā ar pesimistisko scenāriju nepieciešamā summa būtu LVL [135–145] miljoni (EUR [192–206] miljoni).

4.5. 2012. GADA 18. JŪLIJA SŪDZĪBA

- (42) Vienošanās puses bija ne tikai Latvija un BAS, bet arī vairāki citi ieguldītāji. Šie ieguldītāji vienojās piešķirt *airBaltic* divus sindicētos aizdevumus, katru EUR 35 miljonu apmērā, ar sākotnējo procentu likmi [5–7] %. Pirmo sindicēto aizdevumu vajadzēja piešķirt Latvijas Krājbankai un Lietuvas bankai *Snoras*. Otro sindicēto aizdevumu vajadzēja piešķirt vairākiem uzņēmumiem, tostarp *Taurus*. Sindicētos aizdevumus vajadzēja piešķirt, lai pārjaunotu vairākus minēto privāto ieguldītāju prasījumus pret *airBaltic*. Ja BAS nepildītu savas saistības saskaņā ar Vienošanos, tad atbilstoši tās 7. panta 4. punktam ieguldītāji, kuri piešķir *airBaltic* otro sindicēto aizdevumu, tostarp *Taurus* kā BAS dalībnieks, piekrit "cedēt un nodot valstij vai tās norādītam uzņēmumam visus prasījumus, kas izriet no [...] otrā [sindicētā] aizdevuma, par summu, kas ir LVL 1".
- (43) Komisija 2012. gada 18. jūlijā saņēma vēl vienu sūdzību (skatīt 7. apsvērumu) par Vienošanās 7. panta 4. punktā minētajām ieguldītāju saistībām tikai par LVL 1 cedēt un nodot valstij vai tās norādītam uzņēmumam visus prasījumus, kas izriet no otrā sindicētā aizdevuma (skatīt 28. apsvērumu). Sūdzības iesniedzējs uzskata, ka Latvijas valsts savās 2012. gada 9. februāra un 12. jūnija vēstulēs nolēma par LVL 1 cedēt uzņēmumam *airBaltic* prasījumu EUR 5 miljonu apmērā pret *airBaltic* par otro sindicēto aizdevumu, t. i., to daļu, ko no EUR 35 miljonu aizdevuma piešķīra *Taurus* (**sestais pasākums**).

5. LĒMUMS SĀKT PROCEDŪRU

- (44) Komisija 2012. gada 20. novembrī nolēma sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru. Lēmumā sākt procedūru Komisija puda sākotnējo viedokli, ka konkrēto pasākumu veikšanas laikā *airBaltic* varēja uzskatīt par grūtībās nonākušu uzņēmumu. Komisija arī puda bažas par izskatāmajiem sešiem pasākumiem un sākotnēji secināja, ka tie visi ietver valsts atbalstu.

⁽²⁰⁾ *airBaltic* 2012. gada 10. jūlijā parakstīja nodomu protokolu ar *Bombardier* par 10 CS300 gaisa kuģu iegādi un pirkuma tiesību saņemšanu par vēl 10 CS300 reaktīvajiem gaisa kuģiem. Saskaņā ar CS300 lidaparātu kataloga cenu līguma vērtība par fiksēto pasūtījumu būtu aptuveni USD 764 miljoni (EUR 621,74 miljoni), un tā varētu sasniegt USD 1,57 miljardus (EUR 1,28 miljardus), ja arī pirkuma tiesības tiks pārvērstas fiksētā pasūtījumā. Skatīt <http://www.airbaltic.com/public/49780.html>. Izmantots valūtas maiņas kurss EUR 1 = USD 1,2288, kas ir Eiropas Centrālās bankas publicētais vidējais valūtas maiņas kurss 2012. gada jūlijam, pieejams vietnē <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>.

⁽²¹⁾ Pirmais valsts aizdevums LVL 16 miljonu apmērā un otrais valsts aizdevums LVL 67 miljonu apmērā (tostarp otrā daļa LVL 25,4 miljonu apmērā, kas saskaņā ar plānu *reShape* uzņēmumam tika piešķirta 2012. gada otrajā pusgadā).

- (45) Vispirms Komisija atzīmēja, ka pirmais valsts aizdevums (**pirmais pasākums**) tika piešķirts vienlaikus ar BAS aizdevumu – proporcionāli valstij un BAS piederošo akciju daļai – un ar vienādiem nosacījumiem, kas pirmajā acumirkļī vedina domāt, ka abi aizdevumi piešķirti ar *pari passu* nosacījumiem. Tomēr Komisija uzskatīja, ka pirmo valsts aizdevumu un BAS aizdevumu nevar vērtēt izolēti, bet tie jāvērtē, ņemot vērā Vienošanās noteikumus. Attiecīgi Komisija norādīja, ka no Vienošanās neizriet, ka papildus savam aizdevumam BAS būtu *airBaltic* jāpiešķir arī konvertējams aizdevums paralēli otrajam valsts aizdevumam, un tādējādi valsts saistības atšķirās no BAS saistībām un bija ekonomiski nozīmīgākas. Komisija turklāt konstatēja, ka BAS lēmums veikt ieguldījumu *airBaltic* tika pieņemts apstākļos, kad valsts iestādes jau bija izrādījušas gatavību finansiāli atbalstīt šo uzņēmumu.
- (46) Saistībā ar procentu likmi pirmajam valsts aizdevumam un procentu likmes samazinājumu par [5–15] procentpunktiem 2011. gada decembrī (skatīt 30. apsvērumu) Komisija uzskatīja, ka ir apšaubāmi, ka piemērotās likmes būtu tirgus līmenī, ņemot vērā *airBaltic* ievērojamās tābrīža grūtības.
- (47) Saistībā ar otro valsts aizdevumu (**otro pasākumu**) Komisija vispirms konstatēja, ka tas bija iepļānots jau Vienošanās ietvaros, kaut arī summa nebija noteikta, un tam bija piekārtoti vairāki nosacījumi. Komisija uzskatīja, ka otro valsts aizdevumu nevar uzskatīt par *pari passu*, jo, pretēji Latvijas apgalvojumam, no Vienošanās neizriet, ka papildus savam aizdevumam BAS būtu jāpiešķir *airBaltic* arī konvertējams aizdevums. Turklāt Komisija norādīja, ka tad, kad Latvija nolēma piešķirt *airBaltic* otro valsts aizdevumu, BAS vienlaikus nekas nebija jādara – tam nebija pienākuma piešķirt *airBaltic* nekādus citus aizdevumus.
- (48) Saistībā ar otrā valsts aizdevuma procentu likmi ([9–11] %) Komisija apšaubīja, ka privāts ieguldītājs būtu piešķīris aizdevumu ar šādu procentu likmi, ņemot vērā *airBaltic* problēmas un to, ka tika izmantots tas pats nodrošinājums kā pirmajam valsts aizdevumam.
- (49) Saistībā ar 2011. gada 22. decembrī panākto vienošanos palielināt kapitālu (**trešais pasākums**) Komisija norādīja, ka rekapitalizācijas lēmuma pieņemšanas laikā BAS īpašumā bija palikusi tikai viena *airBaltic* akcija (jo pārējās akcijas valsts bija iegādājusies no Latvijas Krājbankas). Tādējādi valstij piederošo uzņēmuma akciju daļa palielinājās līdz 99,8 % (skatīt 21. apsvērumu). Tāpēc konvertēšana BAS nedeva praktiski nekādu saimniecisko izdevīgumu, jo, lai atgūtu savu kādreizējo akciju paketi, BAS bija ne tikai jākonvertē kapitālā savs aizdevums, bet arī jāiepludina naudas līdzekļi LVL 37,7 miljonu (EUR 53,38 miljonu) apmērā, turklāt, ņemot vērā uzņēmuma grūtības, pastāvēja tikai ierobežota iespēja, ka pašu kapitāls īsā līdz vidējā termiņā dos jebkādu atdevi. Turklāt Komisijai bija šaubas par datumu, kurā trešais pasākums faktiski ticis veikts.
- (50) Komisija arī atzīmēja, ka BAS un valsts rīcībā kapitāla iepludināšanai *airBaltic* bija noteikts laikposms, acīmredzot līdz 2012. gada 30. janvārim, t. i., parakstīšanās īstenošanas perioda pirmā posma beigām saistībā ar kapitāla palielināšanu. Tomēr valsts to izdarīja jau 2011. gada 29. vai 30. decembrī, savukārt BAS tā arī nekonvertēja savu aizdevumu un neiepludināja naudas līdzekļus. Komisija uzskatīja, ka pirms aizdevumu konvertēšanas Latvijai vajadzēja nogaidīt, līdz tā gūtu pietiekamu pārliecību par to, ka arī BAS rīkosies tāpat. Pamatojoties uz šo, Komisija uzskatīja, ka trešais pasākums neatbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam.
- (51) Saistībā ar 2010. gada aprīlī veikto nulles kupona obligāciju iegādi no *airBaltic* LVL 30 miljonu (EUR 42,47 miljonu) apmērā (**ceturtais pasākums**) Komisija norādīja, ka, ņemot vērā šo obligāciju raksturu, tās ir pielīdzināmas kapitāla iepludināšanai. Tā kā rentabilitātes iespēja bija izslēgta jau no paša sākuma, jo obligācijas bija bezprocentu un rentabilitāte nākotnē pēc konvertēšanas nešķīta iespējama, ņemot vērā uzņēmuma grūtības, situāciju aviokompāniju nozarē un faktu, ka attiecīgajā laikā nebija plāna uzņēmuma rentabilitātes atgūšanai, Komisija apšaubīja, ka ceturtais pasākums atbilst tirgus principiem. Turklāt Komisija nevarēja izslēgt iespēju, ka BAS iegādājies obligācijas tāpēc, ka pirms obligāciju emisijas Latvija bija izrādījusi pastiprinātu interesi par *airBaltic*.
- (52) Saistībā ar Latvijas Krājbankas veiktajiem maksājumiem EUR 2,8 miljonu apmērā (**piektais pasākums**) Komisija nevarēja ar pārliecību secināt, vai laikā, kad šie maksājumi tika veikti, Latvijas Krājbanka kā valstij pilnībā piederoša banka rīkojās neatkarīgi no valsts. Saistībā ar šo Komisija norādīja, ka Latvija nebija sniegusi pierādījumus tam, ka *airBaltic* iesniedza maksājuma un pārdevuma uzdevumus pirms FKTK 2011. gada 17. novembra lēmuma ierobežot bankas operācijas, kas vienam klientam pārsniedz EUR 100 000.

- (53) Visbeidzot, saistībā ar prasījumu EUR 5 miljonu apmērā, kas tika nodots *airBaltic* (**sestais pasākums**), Komisija lēmumā sākt procedūru paskaidroja, ka, ņemot vērā Vienošanās 7. panta 4. punktu, Latvija bija nolēmusi par LVL 1 cedēt uzņēmumam *airBaltic* prasījumu EUR 5 miljonu apmērā pret *airBaltic* par otro sindicēto aizdevumu, t. i., to daļu, ko no EUR 35 miljonu aizdevuma piešķīra *Taurus*. Komisija norādīja, ka no ekonomikas viedokļa šāda operācija ir ļoti līdzīga parāda atlaišanai, jo tādējādi Latvija atbrīvoja *airBaltic* no pienākuma maksāt procentus un atmaksāt daļu no otrā sindicētā aizdevuma prasījuma turētājam. Turklāt Komisija secināja, ka sestais pasākums neatbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam, jo saskaņā ar Vienošanos *airBaltic* nebija tiesību saņemt kredītu apmaiņā pret LVL 1.
- (54) Saistībā ar pārējiem prasījumiem par otro sindicēto aizdevumu, kuru kopējā summa bija LVL 30 miljoni (EUR 42,47 miljoni) (skatīt 42. apsvērumu), Komisija norādīja, ka iepriekš minētie apsvērumi attiecas uz šiem prasījumiem *mutatis mutandis*.
- (55) Tāpēc Komisija sākotnēji secināja, ka visi seši izskatāmie pasākumi ietvēra nelikumīgu valsts atbalstu, jo tie tika veikti, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktā noteiktos paziņošanas un nogaidīšanas pienākumus.
- (56) Komisija arī apšaubīja šo sešu izskatāmo pasākumu **saderību** ar iekšējo tirgu, jo īpaši tāpēc, ka Latvijas iestādes nebija sniegušas nekādu iespējamo saderības pamatojumu. Saistībā ar iespējamo saderības pamatojumu Komisija sākotnēji uzskatīja, ka, ņemot vērā *airBaltic* grūtības, vienīgie piemērojamie kritēriji ir tie, kuri attiecas uz grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanu un pārstrukturēšanu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, pamatojoties uz Kopienas pamatnostādņēm par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ⁽²²⁾ (turpmāk "Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes"). Saistībā ar šo, pamatojoties uz tolaik pieejamo informāciju, Komisija uzskatīja, ka nosacījumi glābšanas atbalsta piešķiršanai nebija izpildīti un plānā *reShape* nebija iekļauti nepieciešamie elementi, lai to uzskatītu par pārstrukturēšanas plānu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.2. iedaļas nozīmē.

6. PIEZĪMES PAR LĒMUMU SĀKT PROCEDŪRU

6.1. LATVIJAS PIEZĪMES

- (57) Savās piezīmēs par Komisijas lēmumu sākt procedūru Latvija norāda, ka **pirmais, otrais, trešais un sestais pasākums** bija savstarpēji saistīti un izrietēja no Vienošanās, tādējādi tie būtībā ir viens un tas pats finanšu darījums, kas jāvērtē kā veikts Vienošanās noslēgšanas laikā, t. i., 2011. gada 3. oktobrī. Pamatojoties uz šo, Latvija secina, ka šie pasākumi ir īstenoti vienlaikus un atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam, tādējādi valsts atbalsts ir izslēgts.
- (58) Latvija apgalvo, ka Vienošanās iniciators bija BAS – tas faktiski lūdzis valsti piedalīties kapitāla palielināšanā. Valsts galu galā piekrita veikt ieguldījumu, izvirzot stingrus nosacījumus, kas paredzēti Vienošanās noteikumos. Viens no svarīgākajiem Vienošanās elementiem bija valsts un BAS līdzekļu iepludināšana aptuveni LVL 100 miljonu (EUR 141,58 miljonu) apmērā divos posmos: i) iepludinot LVL 30 miljonus (EUR 42,47 miljonus) kā pirmo valsts aizdevumu un BAS aizdevumu; un ii) nodrošinot aptuveni LVL 70 miljonus (EUR 99,1 miljonu) atbilstoši valstij un BAS piederošo akciju daļai. Tādējādi Latvija apgalvoja, ka BAS bija līgumisks pienākums iepludināt papildu kapitālu *airBaltic* proporcionāli tam piederošo akciju daļai. Šādu secinājumu Latvija izdara, pamatojoties uz Vienošanās 7. panta 2. punktu, saskaņā ar kuru valsts piešķir *airBaltic* otru aizdevumu "proporcionāli savām balsstiesībām", un Latvija uzskata, ka tas nozīmē, ka arī BAS bija jāveic naudas iepludināšana proporcionāli tam piederošo akciju daļai.
- (59) Latvija arī norāda, ka Vienošanās paredz vairākus aizsardzības pasākumus ar mērķi aizsargāt valsts finanšu intereses, ja BAS nepildītu savas saistības: i) valsts tiesības iegādāties akcijas no BAS par LVL 1; ii) pienākums privātajiem ieguldītājiem, kuri piešķīra *airBaltic* otro sindicēto aizdevumu, noteiktos apstākļos nodot valstij savus prasījumus pret *airBaltic*; un iii) ieguldītāju pienākums atlīdzināt *airBaltic* noteiktas ārpusbilances saistības, kuru kopējā summa ir aptuveni EUR [...] miljoni ⁽²³⁾. Latvija uzskata, ka fakts, ka BAS un ieguldītāji piekrituši šādiem aizsardzības pasākumiem, pierāda, ka ieguldītāji bija pārliecināti, ka BAS pildīs savas saistības. Pamatojoties uz šo, Latvija uzskata, ka pirmais, otrais un trešais pasākums bija vienlaicīgi un atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam. Turklāt, tā kā sestais pasākums faktiski izriet no aizsardzības pasākumiem, Latvija apgalvo, ka arī tas neietver atbalstu.

⁽²²⁾ OVC 244, 1.10.2004., 2. lpp.

⁽²³⁾ Latvija apgalvo, ka šī summa ir EUR [...] miljoni, bet tā neizriet no Vienošanās.

- (60) Turklāt attiecībā uz **pirmo pasākumu** Latvija papildus norāda, ka procentu likme atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam un Paziņojumam par atsaucē likmi ⁽²⁴⁾, un apgalvo, ka procentu likmes samazināšana no [11–13] % uz [2–4] % valstij bija ekonomiski izdevīga, jo samazinātu *airBaltic* finansēšanas izmaksas (tolaik valstij uzņēmumā jau piederēja 99,8 %). Saistībā ar **otro pasākumu** Latvija uzskata, ka procentu likme atbilda tirgus ekonomikas ieguldītāja principam.
- (61) Saistībā ar **trešo pasākumu** Latvijas iestādes apgalvo, ka pirmais valsts aizdevums un otrā valsts aizdevuma pirmā daļa tika konvertēti kapitālā, pamatojoties uz BAS vienlaikus pieņemto lēmumu konvertēt savu aizdevumu un iepludināt uzņēmumā naudas līdzekļus LVL 37,7 miljonu (EUR 53,38 miljonu) apmērā, par ko vienošanās tika panākta *airBaltic* akcionāru sanāksmē 2011. gada 22. decembrī. Latvijas iestādes atkārtoti uzsver, ka pirmo, otro un trešo pasākumu nedrīkstētu vērtēt izolēti, bet tikai kā plašāka darījuma neatņemamu daļu. Tā kā par šo darījumu BAS un valsts vienojās pilnībā vienlaikus, Latvija izslēdz valsts atbalsta klātbūtnes iespēju. Latvija arī apgalvo, ka nav būtiski, ka BAS neizpildīja savas saistības noteiktajā termiņā (t. i., līdz 2012. gada 30. janvārim), un ka valstij nebija citas iespējas kā vien konvertēt kapitālā pirmo valsts aizdevumu un otrā valsts aizdevuma pirmo daļu, un valsts to izdarīja 2011. gada 29. decembrī. Turklāt Latvija paskaidro, ka valsts veica visu iespējamo, lai piespiestu BAS pildīt tā saistības.
- (62) Saistībā ar **sesto pasākumu** Latvija papildus norāda, ka prasījumu nodošana *airBaltic* izrietēja no Vienošanās 7. panta 4. punktā paredzētajiem pasākumiem. Latvija norāda, ka tādējādi tiek nodrošināts, ka visa Vienošanās ir saskaņā ar *pari passu* nosacījumiem, jo, nododot prasījumu *airBaltic*, tiek garantēts, ka privātie ieguldītāji veic samērīgu ieguldījumu finanšu līdzekļu iepludināšanā *airBaltic*.
- (63) Saistībā ar **ceturto pasākumu** Latvija uzskata, ka nulles kupona obligāciju emisiju valsts un BAS veica vienlaikus un saskaņā ar vienādiem nosacījumiem, tāpēc valsts atbalsta pastāvēšanas iespēja ir izslēgta. Latvija arī paskaidro, ka lēmums emitēt obligācijas tika pieņemts pēc BAS iniciatīvas. Attiecībā uz faktu, ka šīs obligācijas neparedzēja peļņu, Latvija apgalvo, ka Komisijai vajadzētu ņemt vērā t. s. “īpašnieka efektu” un atzīt, ka valstij kā *airBaltic* akcionārei ir citādi stimuli nekā ārējam ieguldītājam.
- (64) Visbeidzot, attiecībā uz **piekto pasākumu** Latvija uzskata, ka valsts līdzekļi nebija iesaistīti un FKTK darbības jebkurā gadījumā nevar attiecināt uz valsti.
- (65) Tā kā Latvija uzskatīja, ka pasākumi nav valsts atbalsts, tā sākotnēji nesniedza pamatojumu par pasākumu saderību ar iekšējo tirgu. Tomēr oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā Latvija sniedza attiecīgus argumentus un norādīja, ka tad, ja tiktu konstatēta valsts atbalsta klātbūtne, tas būtu ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņem saderīgs pārstrukturēšanas atbalsts.
- (66) Pamatojoties uz šo, Latvija 2013. gada decembrī iesniedza pārstrukturēšanas plānu, saskaņā ar kuru *airBaltic* pārstrukturēšana tika sākta 2011. gada aprīlī, kad plāna pirmā versija tika iesniegta uzņēmuma vadībai. Minētajā dokumentā norādīti daži trūkumi saistībā ar *airBaltic* darbību un noteikts, ka nepieciešamais kapitāls ir EUR [175–185] miljoni. Plāna pirmā versija pārtapa 2012. gada martā pieņemtajā plānā *reShape*, kas, kā Latvija norādīja, bija starpsolis ceļā uz pārstrukturēšanas plānu, kurš tika iesniegts 2013. gada decembrī.
- (67) Pārstrukturēšanas plānā paredzēts piecus gadus ilgs pārstrukturēšanas periods – no 2011. gada aprīļa līdz 2016. gada aprīlim –, un kopējās pārstrukturēšanas izmaksas novērtētas LVL [150–170] miljonu (EUR [214–242] miljonu) apmērā. Pārstrukturēšanas plānā ir paredzēti trīs pārstrukturēšanas pasākumu veidi: i) esošo darbību ieņēmumu un izmaksu optimizācija; ii) tīkla pārkonfigurēšana, kā rezultātā tiktu korigēti galamērķi, reisu biežums un laiki; un iii) tīkla un flotes optimizācija. Pārstrukturēšanas plāns ietver pavisam 26 iniciatīvas attiecībā uz ieņēmumiem un izmaksām un līdztekus arī papildu iniciatīvas attiecībā uz tīkla pārkonfigurēšanu un flotes atjaunošanu. Attiecībā uz *airBaltic* dzīvotspējas atjaunošanu plānā paredzēts, ka, īstenojot šīs iniciatīvas, uzņēmums sasniegs peļņas sliekšni 2014. gadā un pēc tam būs rentabls, *EBIT* sasniedzot LVL [1–3] miljonus (EUR [1,4–4,2] miljonus) 2014. gadā un LVL [9–12] miljonus (EUR [12,8–17] miljonus) 2016. gadā. Pārstrukturēšanas plānā turklāt ir ietvertas pārskatītās finanšu prognozes, kas balstās uz reālistisko, pesimistisko un optimistisko scenāriju, kam veikta jutīguma analīze, lai novērtētu riskus un to iespējamo ietekmi.

(24) Komisijas paziņojums par atsaucē likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.).

- (68) Plānā arī noteikti vairāki kompensējošie pasākumi: i) flotes samazināšana par 27 %; ii) atteikšanās no 14 rentabliem maršrutiem; un iii) atteikšanās no [...] laika nišu pāriem koordinētās lidostās. 2011.–2016. gadā *airBaltic* samazinās savu jaudu par [17–20] % ASK ⁽²⁵⁾ izteiksmē (par [7–10] %, ja ņem vērā tikai rentablus maršrutus). Latvija apgalvo, ka šāds jaudas samazinājums atbilstu iepriekšējās lietās akceptējamam. Turklāt pārstrukturēšanas plānā ir paredzēta [...] laika nišu pāru atbrīvošana vairāku maršrutu slēgšanas rezultātā.
- (69) Pārstrukturēšanas izmaksas saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu ir lēstas LVL [150–170] miljonu (EUR [214–242] miljonu) apmērā, un tās vajadzīgas, lai atmaksātu trešo personu aizdevumus, kompensētu zaudējumus, ko rada noteiktu gaisa kuģu ekspluatācijas pārtraukšana un to atsavināšana, segtu maksājumus saistībā ar štatu samazināšanu un jaunu gaisa kuģu iegādi utt.
- (70) Ņemot vērā kopējās pārstrukturēšanas izmaksas, ierosinātais *airBaltic* pašu ieguldījums atbilstoši pārstrukturēšanas plānam ir LVL [100–110] miljoni (EUR [141–155] miljoni) jeb [60–70] % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām. Saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu pašu ieguldījumu veido privāto personu līdzekļu iepludināšana (tostarp likviditātes nodrošinājums un avansa maksājumi), privāti aizdevumi, jauno gaisa kuģu lizinga līgums un parāda daļēja norakstīšana divās bankās.

6.2. IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES

- (71) Oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā Komisija saņēma piezīmes no *Ryanair* un *airBaltic*, kā arī trim fiziskām personām *airBaltic* kreditoru vārdā.
- (72) *Ryanair* piekrit Komisijas sākotnējiem konstatējumiem, ka izskatāmie pasākumi neatbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam un nav saderīgi ar iekšējo tirgu. Tomēr *Ryanair* norāda, ka Komisijas novērtējums par atbilstību tirgus ekonomikas ieguldītāja principam lēmumā sākt procedūru nav pilnīgs, jo Komisijai būtu bijis jāapsver, vai privāts ieguldītājs neizvēlētos vienkārši likvidēt *airBaltic*, nevis piešķirt tam papildu kapitālu ⁽²⁶⁾. *Ryanair* arī norāda, ka lēmumā sākt procedūru Komisijai būtu bijis jāizvērtē, kas valstij būtu izdevīgāk – likvidēt *airBaltic* vai piešķirt uzņēmumam papildu līdzekļus. Kaut gan *Ryanair* uzskata, ka tā rīcībā nav pietiekamas informācijas, lai izteiktu piezīmes par plānu *reShape*, tas apšauba, ka *airBaltic* atgūs rentabilitāti, un uzskata, ka uzņēmumu vajadzēja likvidēt.
- (73) *Ryanair* arī norāda, ka atbalsts *airBaltic* kaitētu tā tirgus pozīcijai, jo *Ryanair* darbojas 13 maršrutos no Rīgas, un no tiem vairāk nekā puse tiek apkalpoti, tiešā veidā konkurējot ar *airBaltic*.
- (74) *airBaltic* savās piezīmēs norāda, ka uzņēmuma grūtību cēloņi ir iepriekšējās vadības rīcība un neveiksmīgie lēmumi, kurus Bertolts Fliks pieņēma līdz 2011. gada oktobrim. *airBaltic* uzskata, ka viņš koncentrējās uz komercstratēģiju, kuras pamatā ir vienīgi darbības paplašināšana, nevis rentabilitāte. *airBaltic* arī uzskaidro, ka uzņēmuma iepriekšējā vadība noslēdza vairākus neizdevīgus līgumus un veica darījumus, kuri no uzņēmējdarbības viedokļa nav pamatoti, turklāt izveidoja nepārredzamu korporatīvo un organizatorisko struktūru.
- (75) *airBaltic* arī uzskata, ka tad, kad Latvija nolēma apstiprināt un īstenot Vienošanos, tā rīkojās kā racionāls privāts ieguldītājs. *airBaltic* norāda, ka Latvijas ieguldījums tika veikts vienlaikus ar BAS ieguldījumu un ka tas ļoti daudz prasīja no BAS un citiem privātajiem ieguldītājiem. Turklāt Vienošanās paredzēja pietiekamus drošības pasākumus Latvijas interešu pilnīgai aizsardzībai iepretim BAS; *airBaltic* norāda, ka Latvijai būtu bijis racionālāk izmantot šos drošības pasākumus nekā lauzt ieguldījumu saistības, kas novestu pie uzņēmuma maksātnespējas, sagrautu esošo akcionāru vērtību un pakļautu valsti privāto ieguldītāju prasībām segt zaudējumus. Pamatojoties uz iepriekš minēto, *airBaltic* secina, ka Latvijas lēmums noslēgt šo Vienošanos neietver valsts atbalstu.
- (76) Attiecībā uz to, ka 2010. gada aprīlī valsts no *airBaltic* iegādājās nulles kupona obligācijas (ceturtais pasākums), *airBaltic* uzskata, ka šis pasākums bija ekonomiski pamatots un pilnībā vienlaikus veikts valsts un BAS ieguldījums, tāpēc uzņēmums secina, ka pasākums neietvēra valsts atbalstu. Attiecībā uz Latvijas Krājbankas

⁽²⁵⁾ Ar ASK apzīmē pieejamo sēdvietu kilometrus (sēdvietu skaits reisā, kas reizināts ar reisa kilometru skaitu). ASK ir nozīmīgākais aviokompānijas jaudas rādītājs, kas tiek izmantots aviotransporta nozarē un ko izmantojusi arī Komisija iepriekšējās pārstrukturēšanas lietās aviotransporta nozarē.

⁽²⁶⁾ *Ryanair* atsaucās uz 55.–57. punktu spriedumā lietā C-405/11 P *Buczek Automotive*, kas vēl nav publicēts.

maksājumu *airBaltic* EUR 2,8 miljonu apmērā 2011. gada 21. un 22. novembrī (piektais pasākums) *airBaltic* uzskata, ka šie lēmumi tika pieņemti *airBaltic* uzņēmējdarbības ietvaros un attiecas uz privātiem finanšu līdzekļiem, tāpēc ir izslēgta valsts līdzekļu klātbūtne.

- (77) Visbeidzot, *airBaltic* norāda uz savu nozīmi savienojumu starp Latviju un pārējo ES nodrošināšanā un sniedz informāciju par to, kā uzņēmuma jaunā vadība īsteno plānu *reShape*.
- (78) Piezīmes, ko iesniedza trīs fiziskās personas *airBaltic* kreditoru vārdā, bija strukturētas līdzīgi. Kreditoru sūdzības vispārīgi attiecas uz lēmumā sākt procedūru norādītajiem pasākumiem, īpaši saistībā ar sesto pasākumu. Turklāt sūdzībās ir minēti daži nesamaksāti *airBaltic* parādi, kuri acīmredzot izriet no Vienošanās un kuru dēļ daži kreditori esot kļuvuši maksātnespējīgi.

6.3. LATVIJAS APSVĒRUMI PAR IEINTERESĒTO TREŠO PERSONU PIEZĪMĒM

- (79) Savos apsvērumos par trešo personu piezīmēm Latvija piekrīt *airBaltic* viedoklim par to, ka izskatāmie pasākumi nav valsts atbalsts.
- (80) Saistībā ar *Ryanair* piezīmēm Latvija norāda, ka *Ryanair* minētā judikatūra, saskaņā ar kuru valstij būtu vajadzējis likvidēt *airBaltic*, nevis piešķirt uzņēmumam finansējumu, nav piemērojama, jo tolaik valsts bija nevis uzņēmuma lielākais kreditors, bet vienkārši akcionārs. Latvija norāda, ka šajā gadījumā novērtējumā par to, vai valsts ieguldījumu lēmumi bija racionāli, privāta kreditora kritērijs nav izmantojams. Turklāt Latvija norāda, ka, pieņemot lēmumu noslēgt Vienošanos, tā izvēlējās ciest zaudējumus īstermiņā, lai atgūtu rentabilitāti ilgtermiņā, un šie ieguldījumu lēmumi tika pieņemti pēc BAS iniciatīvas. Latvija arī norāda, ka *airBaltic* zaudējumi ir samazinājušies un ka *Ryanair* iebildumi ir nepamatoti.
- (81) Visbeidzot, saistībā ar fizisko personu piezīmēm *airBaltic* kreditoru vārdā Latvija uzskata, ka tās nav saistītas ar lēmumā sākt procedūru norādītajiem pasākumiem un to mērķis acīmredzot ir uzlabot šo kreditoru stāvokli komercietās pret *airBaltic*.

7. PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

- (82) Šajā lēmumā vispirms ir skatīts jautājums par to, vai *airBaltic* ir grūtībās nonācis uzņēmums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē (7.1. iedaļa). Pēc tam analizēts, vai izskatāmie pasākumi ietver valsts atbalstu *airBaltic* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē (7.2. iedaļa) un vai attiecīgais atbalsts ir likumīgs (7.3. iedaļa) un saderīgs ar iekšējo tirgu (7.4. iedaļa).

7.1. AIRBALTIC GRŪTĪBAS

- (83) Kā jau norādīts lēmumā sākt procedūru, Latvijas iestādes skaidroja, ka *airBaltic* grūtības sākās 2008. gadā saistībā ar globālo ekonomikas lejupslīdi un straujo naftas cenu pieaugumu. Rezultātā 2008. gadā *airBaltic* zaudējumi bija LVL 28 miljoni (EUR 39,64 miljoni). 2009. gadā uzņēmums guva peļņu LVL 6 miljonu (EUR 8,49 miljonu) apmērā. Tomēr 2010. gadā *airBaltic* atkal cieta zaudējumus, kas bija LVL 34,2 miljoni (EUR 48,42 miljoni), un 2011. gadā zaudējumu apmērs palielinājās līdz LVL 84,7 miljoniem (EUR 119,2 miljoniem). Komisija atgādina, ka 2011. gada jūnijā Latvijas ekonomikas ministrs norādīja, ka *airBaltic* ir tuvu maksātnespējai⁽²⁷⁾, un presē tika publicēta informācija, ka 2011. gada 21. septembrī uzņēmums ir iesniedzis pieteikumu par tiesisko aizsardzību pret kreditoriem⁽²⁸⁾.
- (84) Saskaņā ar *airBaltic* revidētajiem gada finanšu pārskatiem uzņēmumam laikā no 2009. gada līdz 2012. gadam pastāvīgi bija negatīvs pašu kapitāls, turklāt katru gadu tas palielinājās. Proti, *airBaltic* bija negatīvs pašu kapitāls LVL 19,2 miljonu (EUR 27,18 miljonu) apmērā 2009. gadā, tas palielinājās līdz LVL 23,3 miljoniem (EUR 32,99 miljoniem) 2010. gadā, LVL 105,6 miljoniem (EUR 149,51 miljonam) 2011. gadā un LVL 125,1 miljonam (EUR 177,12 miljoniem) 2012. gadā.

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

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

Tabula

airBaltic svarīgākie finanšu rādītāji laikposmā no 2007. gada līdz 2011. gada jūnijam (tūkstošos latu)

	2009	2010	2011	2012
Tirā peļņa	6 004	(34 207)	(84 761)	(19 117)
Pamatdarbības izmaksas	(207 312)	(266 930)	(306 183)	(248 168)
Finanšu izdevumi	(2 592)	(3 877)	(17 446)	(4 582)
Akcionāru pašu kapitāls	(19 282)	(23 359)	(105 620)	(125 145)

- (85) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 10. punkta c) apakšpunktā ir noteikts, ka uzņēmums tiek uzskatīts par nonākušu grūtībās, ja “tas atbilst kritērijiem saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, lai tam piemērotu kolektīvās maksātnespējas procedūras”. Acīmredzot *airBaltic* bija šādā situācijā vismaz kopš 2011. gada 21. septembra (ja ne agrāk), kad uzņēmums iesniedza pieteikumu par tiesisko aizsardzību pret kreditoriem. Tomēr Komisija atzīmē, ka tiesa dažas dienas vēlāk acīmredzot noraidīja tiesisko aizsardzību, ņemot vērā sarunas starp Latviju un BAS, kuru rezultātā tika noslēgta Vienošanās. Neatkarīgi no tā Komisija uzskata, ka *airBaltic* jebkurā gadījumā acīmredzot ir grūtībās nonācis uzņēmums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 11. punkta nozīmē.
- (86) Saskaņā ar minēto punktu uzņēmumu var uzskatīt par nonākušu grūtībās, “ja novērojamas parastās grūtībās nonākušā uzņēmuma pazīmes, tādas kā zaudējumu pieaugums, apgrozījuma samazināšanās, gatavās produkcijas krājumu pieaugšana, jaudas pārpalikums, naudas plūsmas samazināšanās, parāda pieaugums, procentu likmju celšanās un krītoša vai nulles neto aktīvu vērtība”. No tabulas nepārprotami izriet, ka kopš 2008. gada (izņemot 2009. gadu) *airBaltic* ir strādājis ar zaudējumiem. Tomēr šķiet, ka 2009. gadā *airBaltic* izdevās gūt peļņu tikai tāpēc, ka neierasti kritās degvielas cenas. Tādējādi, kā norādīts lēmumā sākt procedūru, rentabilitātes atgūšana 2009. gadā bija vienreizējs notikums ārkārtas apstākļu dēļ, nevis strukturāla tendence. Uzņēmuma parāds un finanšu izdevumi ievērojami palielinājās laikā starp 2008. un 2009. gadu, bet jo īpaši tie palielinājās laikā starp 2009. gadu un 2010. gadu, kad finanšu izmaksas pieauga no LVL 3,8 miljoniem (EUR 5,38 miljoniem) līdz LVL 17,4 miljoniem (EUR 24,64 miljoniem) ⁽²⁹⁾. Turklāt *airBaltic* izmaksu rādītāji palielinājās par [5–10] % gadā, tas ir, daudz straujāk nekā ieņēmumu rādītāji, kas palielinājās par [2–7] % gadā. Visbeidzot, Komisija atkārtoti uzsver lēmumā sākt procedūru pausto konstatējumu, ka *airBaltic* zaudējumu apmērs bija tik ievērojams, ka 2010. gadā uzņēmuma negatīvais pašu kapitāls bija aptuveni LVL 23,3 miljoni (EUR 32,99 miljoni), un tas palielinājās līdz LVL 105,6 miljoniem (EUR 149,51 miljoniem) 2011. gadā ciesto zaudējumu dēļ. Ņemot vērā visus iepriekš minētos faktoros, Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 11. punkta kritēriji ir izpildīti.
- (87) Tāpēc Komisija secina, ka *airBaltic* vismaz kopš 2011. gada bija grūtībās nonācis uzņēmums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē.

7.2. VALSTS ATBALSTA ESĪBA

- (88) Saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (89) Lai izdarītu konstatējumu par valsts atbalsta klātbūtni, Komisijai attiecībā uz katru no sešiem izskatāmajiem pasākumiem ir jānovērtē, vai ir izpildīti LESD 107. panta 1. punktā noteiktie kumulatīvie kritēriji (t. i., valsts līdzekļu nodošana, selektīva priekšrocība, iespējamie konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību starp ES dalībvalstīm).

⁽²⁹⁾ Avots: *airBaltic* gada pārskats par 2011. gadu.

7.2.1. Pirmais, otrais, trešais un sestais pasākums kā viens darījums

- (90) Latvija apgalvo, ka pirmais pasākums jāvērtē kopā ar otro, trešo un sesto pasākumu, jo par tiem vienošanās tika panākta vienā dienā – 2011. gada 3. oktobrī, t. i., laikā, kad gan Latvija, gan BAS bija lielākie *airBaltic* akcionāri.
- (91) Komisija piekrīt Latvijas iestādēm, ka pirmo valsts aizdevumu (pirmo pasākumu) un BAS aizdevumu nevar vērtēt izolēti, bet ka tie attiecīgi jāskata vienošanās vispārīgajā kontekstā, uz kuras pamata abi aizdevumi tika piešķirti. Tomēr Komisija nepiekrīt Latvijas argumentam, ka pārējie pasākumi jāvērtē kopā kā viens darījums.
- (92) Komisija uzskata, ka 2011. gada 3. oktobrī, kad tika noslēgta vienošanās, valsts un BAS ar pilnīgu noteiktību apņēmas piešķirt attiecīgi pirmo valsts aizdevumu (pirmais pasākums) un BAS aizdevumu. Tāpēc var uzskatīt, ka šie pasākumi ir veikti minētajā dienā. Tomēr no informācijas, kas iekļauta vienošanās noteikumos, nav iespējams ar noteiktību noskaidrot otrā valsts aizdevuma (otrais pasākums) un kapitāla palielinājuma (trešais pasākums) precīzās summas. Konkrēti, attiecībā uz otro pasākumu vienošanās vienīgi paredz, ka Latvija piešķirs aizdevumu proporcionāli tai piederošo akciju daļai, bet aizdevuma apmērs nav kvantitatīvi noteikts. Saistībā ar šo Komisija atzīmē, ka saskaņā ar vienošanās 7. panta 1. punktu paredzamais pašu kapitāla palielinājums (ko veido pirmā un otrā valsts aizdevuma un BAS aizdevuma kapitalizācija un BAS papildu naudas līdzekļu iemaksa) nepārsniedz LVL 100 miljonus (EUR 141,58 miljonus). Tomēr jāņem vērā turpmāk minētie apstākļi. Pirmkārt, vienošanās noteikumos kvantitatīvi bija noteikts tikai pirmais valsts aizdevums un BAS aizdevums, attiecīgi LVL 16 miljoni un LVL 14 miljoni. LVL 100 miljoni bija tikai prognoze – aplēse par nepieciešamo vai paredzamo pašu kapitāla palielinājuma summu līdz gada beigām, taču vienošanās noteikumos pašu kapitāla palielinājuma summa nebija skaidri noteikta. Reāli pašu kapitāla palielinājuma faktiskā summa, par kuru vienojās 2011. gada decembrī, bija LVL 110 miljoni (skatīt 33. apsvērumu), tātad lielāka, nekā to paredzēja vienošanās. Komisija uzskata, ka 2011. gada 3. oktobrī otrā un trešā pasākuma summas nebija ne noteiktas, ne noskaidrojamas.
- (93) Līdzīgā veidā attiecībā uz sesto pasākumu Komisija norāda, ka vienošanās noslēgšanas dienā 2011. gada 3. oktobrī valsts nezināja, vai tai vajadzēs izmantot vienošanās 7. panta 4. punktu un panākt, ka tai tiek cedēti privāto ieguldītāju prasījumi. Turklāt valstij nebija pienākuma cedēt *airBaltic* prasījumus, kas izriet no otrā sindicētā aizdevuma. Privāto ieguldītāju prasījumu cedēšana valstij bija tikai iespējama, ja BAS nepildītu savas saistības saskaņā ar vienošanos, un 2011. gada 3. oktobrī tas nebija zināms un tādām aizdomām nebija nekāda iemesla. Šā iemesla dēļ nevar uzskatīt, ka sestais pasākums būtu veikts vienošanās parakstīšanas brīdī, un tādējādi to nevar uzskatīt par *pari passu* pirmajam valsts aizdevumam un BAS aizdevumam.
- (94) Turklāt Latvija apgalvo, ka vairākums privāto ieguldītāju prasījumu, kurus bija paredzēts pārjaunot divos sindicētos aizdevumos, nebija nodrošināti, un, ja valsts būtu ļāvusi uzņēmumam bankrotēt, privātie ieguldītāji būtu iesūdzējuši valsti tiesā, lai piedzītu zaudējumus, un tas valstij izmaksātu dārgāk nekā nodrošināt *airBaltic* pārējos pasākumus.
- (95) Komisija uzskata, ka apgalvojums par to, ka privātie ieguldītāji iesūdzētu valsti tiesā, pieprasot atlīdzināt zaudējumus, ir tīri hipotētisks un tam nav nekādu pierādījumu. Turklāt nekas neliecina, ka Latvija faktiski ņēma vērā šos apsvērumus, piešķirot atbalstu *airBaltic*.
- (96) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka Latvijas iestāžu arguments par vienlaicīgumu nav pamatots. Šā iemesla dēļ Komisija secina, ka pirmais, otrais, trešais un sestais pasākums veido vienu darījumu, par kuru lēmums pieņemts 2011. gada 3. oktobrī, tāpēc Komisija vērtēs šos pasākumus atsevišķi.

7.2.2. Pirmais valsts aizdevums (pirmais pasākums)

- (97) Komisija atzīmē, ka pirmo valsts aizdevumu tiešā veidā pēc Satiksmes ministrijas pieprasījuma nodrošināja Latvijas valsts ar Valsts kases starpniecību. Tas ir nepārprotami noteikts vienošanās noteikumos. Līdz ar to ir skaidrs, ka pirmais pasākums ietver valsts līdzekļus un ir attiecināms uz valsti. Latvija šo punktu neapstrīd.

- (98) Lai novērtētu, vai pirmais pasākums radīja nepamatotu selektīvu priekšrocību *airBaltic*, Komisija vispirms atzīmē, ka vienošanās par pirmo valsts aizdevumu un BAS aizdevumu tika panākta 2011. gada 3. oktobrī, t. i., vienošanās parakstīšanas dienā. Tolaik Latvijas valsts un BAS bija lielākie uzņēmuma akcionāri, un aizdevumi tika piešķirti proporcionāli tiem piederošo akciju daļai (attiecīgi 52,6 % un 47,2 %) ar vienādiem un savstarpēji saistītiem nosacījumiem.
- (99) Kā norādīts 45. apsvērumā, Komisija lēmumā sākt procedūru bija norādījusi, ka BAS lēmumu veikt ieguldījumu *airBaltic* varēja būt ietekmējusi valsts iestāžu gatavība finansiāli atbalstīt šo uzņēmumu. Tomēr, kaut arī Latvijas valdība patiesi bija paudusi ieinteresētību saglabāt *airBaltic* kā nacionālo aviopārvadātāju⁽³⁰⁾, Komisija norāda, ka Latvijas valsts atbalsts bija apspriešanās, tas vēl nebija noteikts un tam bija izvirzīti nosacījumi. Pamatojoties uz šo, Komisija nevar izslēgt iespēju, ka pirmais valsts aizdevums un BAS aizdevums tika piešķirti vienlaikus, tādējādi izslēdzot valsts atbalsta pastāvēšanu. Kā paskaidrojusi Vispārējā tiesa, “vienlaicīgums – pat nozīmīgu privāto ieguldījumu gadījumā – pats par sevi nevar būt pietiekams, lai secinātu atbalsta neesamību [LESD 107. panta 1. punkta] izpratnē, neņemot vērā citus atbilstošus faktiskos un tiesiskos elementus”⁽³¹⁾.
- (100) Tāpēc Komisija ir arī novērtējusi, vai var uzskatīt, ka pirmajam valsts aizdevumam (un BAS aizdevumam) apstiprinātā procentu likme [11–13] % apmērā atbilst tirgus līmenim.
- (101) Oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā Latvija iesniedza pierādījumus par nodrošinājuma (preču zīmju un debitoru parādu) vērtību, ko uzņēmuma revīzijas ietvaros, kas tika sākti 2011. gada vasarā, novērtēja neatkarīgu revidentu uzņēmums [...]. Tā kā debitoru parādi (saskaņā ar stāvokli 2011. gada 30. septembrī) bija būtiska finanšu informācijas daļa, arī tos vērtēja [...]. Preču zīmju vērtības pamatā bija cena, par kādu *airBaltic* bija atpircis preču zīmes no BAS. Lai noteiktu nodrošinājuma likvidācijas vērtību, Latvija piemēroja diskonta likmi [...] % apmērā atbilstoši Latvijas Valsts kases nodrošinājuma novērtēšanas iekšējai metodikai, un Komisija uzskata, ka, ņemot vērā nodrošinājuma raksturu, likme ir atbilstīga. Pamatojoties uz šo, nodrošinājuma likvidācijas vērtība bija LVL [15–25] miljoni (EUR [21,3–35,5] miljoni), kas par [15–25] % pārsniedz pirmā valsts aizdevuma apmēru.
- (102) Turklāt Komisija norāda, ka, ņemot vērā pirmā valsts aizdevuma ievērojamo nodrošinājumu, procentu likmes piemērošana [11–13] % apmērā atbilstu Paziņojumam par atsaucis likmi⁽³²⁾. Apgalvojumu, ka [11–13] % apmērā noteiktā procentu likme atbilst tirgus līmenim, turklāt pastiprina fakts, ka BAS (privāts ieguldītājs) bija attiecies no tiesībām uz sava aizdevuma nodrošinājumu (skatīt 26. apsvērumu), tādējādi BAS aizdevums bija riskantāks nekā valsts aizdevums, tomēr tika piešķirts ar tādu pašu procentu likmi.
- (103) Ņemot vērā nodrošinājuma līmeni un piemēroto procentu likmi, Komisija secina, ka pirmais pasākums neradīja selektīvu priekšrocību *airBaltic* un ka valsts atbalsta klātbūtnei var izslēgt, nevērtējot, vai ir izpildīti pārējie kumulatīvie nosacījumi, kas noteikti LESD 107. panta 1. punktā⁽³³⁾.

Procentu likmes samazināšana pirmajam valsts aizdevumam no [11–13] % uz [2–4] %

- (104) 2011. gada 13. decembrī, t. i., kad Latvijai piederošo *airBaltic* akciju daļa bija palielinājusies līdz 99,8 % (skatīt 21. apsvērumu), Latvijas valdība nolēma atļaut samazināt procentu likmi pirmajam valsts aizdevumam – un attiecīgi arī BAS aizdevumam – par [9–11] procentpunktiem, kas atbilda riska uzņemumam, no [11–13] % uz [2–4] %.

⁽³⁰⁾ Skatīt, piemēram, Ministru kabineta 2011. gada 7. septembra paziņojumu presei (<http://www.mk.gov.lv/en/aktuali/zinas/2011/09/070911-cm-01/>), kurā toreizējā ministru prezidenta teiktais atreferēts šādi: “ir svarīgi saglabāt *airBaltic* kā nacionālo aviopārvadātāju, jo tādējādi Latvijai veidojas ievērojamas priekšrocības tādās jomās kā loģistika un tūristu piesaiste, un *airBaltic* ir nozīmīgs darba devējs, tomēr jāuzsver nepieciešamība izvēlēties risinājumus, kas visvairāk atbilst sabiedrības interesēm”.

⁽³¹⁾ 122. punkts 2012. gada 11. septembra spriedumā lietā T-565/08 *Corsica Ferries/Komisija*, vēl nav publicēts.

⁽³²⁾ Skatīt 24. zemsvēitras piezīmi. Latvijā 2011. gada 3. oktobrī bāzes likme bija 2,2 %. Šim lielumam jāpieskaita uzņemums 400 bāzes punktu apmērā, ievērojot *airBaltic* tālaika grūtības un ievērojamo aizdevuma nodrošinājuma līmeni, tātad iegūtā likme ir 6,2 %.

⁽³³⁾ Tomēr Komisija atzīmē, ka pirmais valsts aizdevums 2011. gada 29. decembrī tika kapitalizēts trešā pasākuma ietvaros. Trešā pasākuma novērtējums sniegts 7.2.4. iedaļā.

- (105) Latvija uzskata, ka procentu likmes samazinājums bija pamatots, jo aizdevums bija bez riska, ņemot vērā to, ka nodrošinājuma likvidācijas vērtība tika lēsta LVL [15–25] miljonu (EUR [21,3–35,5] miljonu) apmērā, kas par [15–25] % pārsniedza pirmā valsts aizdevuma apmēru (skatīt 101. apsvērumu).
- (106) Komisiju nepārlicina Latvijas argumenti, saskaņā ar kuriem tā apgalvo, ka, samazinot procentu likmi, valsts samazināja *airBaltic* finansēšanas izmaksas (tā kā procentu likme tika samazināta arī *BAS* aizdevumam), jo attiecīgajā laikā uzņēmums gandrīz pilnībā (99,8 % apmērā) piederēja valstij. Latvija apgalvoja, ka valstij tas bija racionāls lēmums, jo ieņēmumus, ko valsts neguva procentu veidā, kompensēja priekšrocība, kas valstij kā lielākajam *airBaltic* akcionāram izrietēja no tā, ka uzņēmumam bija jāmaksā mazāki procenti.
- (107) No otras puses, Komisija atgādina, ka pirmā valsts aizdevuma un *BAS* aizdevuma piešķiršanas laikā Vienošanās paredzēja, ka abu aizdevumu nosacījumi ir vienādi un savstarpēji saistīti, tāpēc, izdarot izmaiņas vienā aizdevumā, tādas pašas izmaiņas tiktu veiktas otrā aizdevumā. Līdz ar to procentu likmes samazināšana tika attiecināta uz abiem aizdevumiem, bet nemainīgs paliek fakts, ka aizdevumam bija ļoti augsts nodrošinājuma līmenis un *BAS* aizdevumam nebija nodrošinājuma. Tā kā *BAS* bija atklāti piekritis *BAS* aizdevuma nosacījumu sasaistei ar pirmā valsts aizdevuma nosacījumiem, Komisijai nav iemesla uzskatīt, ka šis nebija tirgus principiem atbilstīgs lēmums.
- (108) Pamatojoties uz šo, Komisija secina, ka, pat ņemot vērā procentu likmes samazināšanu, pirmais pasākums neradīja selektīvu priekšrocību *airBaltic* un ka valsts atbalsta klātbūtni var izslēgt.

7.2.3. Otrais valsts aizdevums (otrais pasākums)

- (109) Otrā valsts aizdevumu Latvija piešķir tiešā veidā ar Valsts kases starpniecību, pamatojoties uz Latvijas valdības 2011. gada 13. decembra lēmumu, saskaņā ar kuru Finanšu ministrijai tika dota atļauja no valsts budžeta piešķirt *airBaltic* konvertējamu aizdevumu LVL 67 miljonu (EUR 94,86 miljonu) apmērā. Tādēļ otrais pasākums ietver valsts līdzekļus un ir attiecināms uz valsti.
- (110) Komisija atzīmē, ka otrā valsts aizdevuma piešķiršanas laikā, t. i., 2011. gada 13. decembrī, *BAS* bija zaudējis visas tam piederošās *airBaltic* akcijas, izņemot vienu, un valstij tobrīd uzņēmumā piederēja 99,8 %. Tādējādi valsts un *BAS* kā akcionāri vairs neatradās salīdzināmā situācijā.
- (111) Latvija apgalvo, ka saskaņā ar Vienošanās 7. panta 2. punktu, kurā noteikts, ka Latvija piešķirs aizdevumu *airBaltic* "proporcionāli tai piederošo akciju daļai", *BAS* bija pienākums piešķirt *airBaltic* līdzekļus, kuru apmērs atbilst tā akciju skaitam. Šis pienākums *BAS* bija jāpilda, 2011. gada decembrī iepludinot kapitālu naudas līdzekļu iemaksas veidā. Tomēr Komisija atzīmē, ka 2011. gada 13. decembrī *BAS* piederēja tikai viena *airBaltic* akcija. No tā izriet, ka valstij vajadzēja ieņemt piesardzīga tirgus ekonomikas ieguldītāja nostāju un novērtēt, vai, ņemot vērā situācijas maiņu attiecībā uz akciju paketēm, *BAS* bija jebkāds stimuls kapitāla palielināšanas ietvaros iepludināt uzņēmumā naudas līdzekļus. Faktiski valsts bija paredzējusi šādu iespēju un situācijai, ja *BAS* nepildītu savas saistības, Vienošanās noteikumos bija iekļāvuši vairākus aizsardzības pasākumus, tostarp 7. panta 4. punktu. Turklāt, kā Latvija atzīst, gadījumā, ja *BAS* nenodrošinātu papildu līdzekļus, tiktu piešķirta otrā valsts aizdevuma otrā daļa.
- (112) Ar Vienošanās 7. panta 4. punktu valstij tika piešķirtas tiesības atpirkt no *BAS* visas tā *airBaltic* akcijas par LVL 1. Vienošanās parakstīšanas laikā tas nozīmēja garantiju valstij, ka *BAS* pildīs saistības vai pretējā gadījumā zaudēs visas savas *airBaltic* akcijas. Tomēr situācija krasi mainījās 2011. gada 30. novembrī, kad Latvijas Krājbanka pārdeva Latvijas valstij visas *BAS* piederošās *airBaltic* akcijas, izņemot vienu (skatīt 21. apsvērumu). ņemot vērā jaunus apstākļus, 7. panta 4. punkts zaudēja savu jēgu. Tā kā *BAS* bija tikai viena akcija, tam praktiski nebija stimula pildīt saistības, jo sekas būtu vienkārši zaudēt tā vienīgo *airBaltic* akciju. Piesardzīgs tirgus dalībnieks būtu rūpīgi apsvēris, vai piešķirt *airBaltic* papildu līdzekļus šajā jaunajā situācijā, un, mazākais, būtu prasījis otrai pusei

(t. i., BAS) apliecināt, ka tā tiešām piešķirs uzņēmumam attiecīgos līdzekļus. Komisija turklāt atzīmē, ka šāda apliecinājuma došana nešķiet iespējama, jo BAS būtu vajadzējis iepludināt ļoti apjomīgus naudas līdzekļus – daudz lielākus par tā sākotnējām aplēsēm –, lai atgūtu savu kādreizējo akciju paketi 47,2 % apmērā vai kādu citu jēgpilnu akciju daudzumu uzņēmumā *airBaltic*.

- (113) Latvija arī norāda, ka otrais valsts aizdevums tika piešķirts saskaņā ar tirgus nosacījumiem, tādējādi ir izslēgtas nepamatotas priekšrocības *airBaltic*.
- (114) Attiecībā uz nodrošinājumu Latvija norādīja, ka otrajam valsts aizdevumam bija tāds pats nodrošinājums kā pirmajam valsts aizdevumam, t. i., *airBaltic* debitoru parādi un preču zīmes. Kā skaidrots 101. apsvērumā, nodrošinājuma lēstā likvidācijas vērtība bija LVL [15–25] miljoni (EUR [21,3–35,5] miljoni). Tādējādi otrā valsts aizdevuma nodrošinājuma līmenis acīmredzot bija zems. Turklāt nav iemesla pieņemt, ka privāts tirgus dalībnieks piekristu, ka jau pirmajam valsts aizdevumam noteiktais nodrošinājums samazinās zem 100 %.
- (115) Lai noskaidrotu, vai likme, kas piemērota otrā valsts aizdevuma pirmajai daļai, atbilst tirgus likmei, Komisija kā labāko pieejamo aizstājējlikmi izmantoja likmi, kas izriet no Paziņojuma par atsauces likmi piemērošanas. Latvijā 2011. gada 13. decembrī bāzes likme bija 2,2 %. Šim lielumam jāpieskaita uzcenojums, kas ir atkarīgs no atbalsta saņēmēja vērtējuma un aizdevuma nodrošinājuma. Kā minēts iepriekšējā apsvērumā, nodrošinājuma līmenis ir zems. Ņemot vērā *airBaltic* tālaika grūtības, no Paziņojuma par atsauces likmi izriet, ka bāzes likmei būtu jāpieskaita uzcenojums 1 000 bāzes punktu apmērā, tātad likme būtu 12,2 %. Tāpēc šķiet, ka otrā valsts aizdevuma pirmās daļas procentu likme, kas bija [9–11] %, nevar tikt uzskatīta par atbilstīgu tirgus līmenim.
- (116) Otrā valsts aizdevuma otrā daļa uzņēmumam tika piešķirta 2012. gada 14. decembrī ar procentu likmi [6–8] %. Latvija apgalvo, ka šī procentu likme ir lielāka nekā likme, kas izriet no Paziņojuma par atsauces likmi, un tātad tā atbilst tirgus ekonomikas ieguldītāja principam.
- (117) Saskaņā ar Paziņojumu par atsauces likmi 2012. gada 14. decembrī Latvijai piemērojamā bāzes likme bija 1,91 %. Šai bāzei pieskaitāmais uzcenojums ir atkarīgs no atbalsta saņēmēja vērtējuma un nodrošinājuma līmeņa. Kā skaidrots 7.1. iedaļā, Komisija uzskata, ka *airBaltic* bija grūtībās nonācis uzņēmums vismaz kopš 2011. gada. Turklāt aizdevuma otrās daļas nodrošinājums bija *airBaltic* debitoru parādi un preču zīmes. Argumentācija par nepietiekamu nodrošinājumu ir piemērojama *mutatis mutandis*, tādējādi būtu jāpieskaita uzcenojums 1 000 bāzes punktu apmērā. Līdz ar to atsauces likme būtu 11,91 %, kas krietni pārsniedz faktiski piemēroto likmi – [6–8] %.
- (118) Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu piešķīris *airBaltic* otro valsts aizdevumu.
- (119) Pamatojoties uz šo, Komisija secina, ka ar otro pasākumu *airBaltic* piešķirta nepamatota priekšrocība. Šī priekšrocība pēc savas būtības bija selektīva, jo *airBaltic* bija vienīgais tās saņēmējs.
- (120) Komisijai arī jāizvērtē, vai otrais pasākums varēja izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, tādējādi, ka *airBaltic* piešķirta priekšrocība salīdzinājumā ar citiem konkurentiem, kuri nesaņēma valsts atbalstu. Šķiet skaidrs, ka otrais pasākums varēja ietekmēt tirdzniecību un konkurenci starp ES dalībvalstīm, jo *airBaltic* konkurē ar citām aviokompānijām ES, jo īpaši ņemot vērā, ka 1993. gada 1. janvārī stājās spēkā aviotransporta liberalizācijas trešais posms ("trešā pakete"). Turklāt attiecībā uz salīdzinoši īsākiem ceļojumiem ES teritorijā aviotransports konkurē ar autotransportu un dzelzceļa transportu, tāpēc ietekme varētu skart arī autopārvadātājus un dzelzceļa pārvadātājus.
- (121) Tādējādi otrais pasākums deva iespēju *airBaltic* turpināt savu darbību tā, ka tam nebija jāsaskaras ar sekām, kādas parasti izrietētu no sarežģītas finansiālās situācijas. Pamatojoties uz iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem, Komisija secina, ka otrais pasākums ietvēra valsts atbalstu par labu *airBaltic* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.2.4. 2011. gada 22. decembra vienošanās par kapitāla palielināšanu (trešais pasākums)

- (122) Kā norādīts iepriekš, pirmais valsts aizdevums un otrā valsts aizdevuma pirmā daļa ietver valsts līdzekļus un ir attiecināmi uz valsti. Lēmumu tos konvertēt kapitālā pieņēma Latvijas Satiksmes ministrija, t. i., *airBaltic* akcionārs, kuram kopš 2011. gada 30. novembra piederēja 99,8 % akciju. Tādējādi trešais pasākums arī ietver valsts līdzekļus un ir attiecināms uz valsti.
- (123) Komisija nepiekrīt Latvijas iestāžu viedoklim, ka trešais pasākums neietver atbalstu. Vispirms Komisija atkārtoti norāda, ka uz trešo pasākumu attiecas 7.2.1. iedaļā izdarītie secinājumi. Turklāt Komisija uzskata, ka trešais pasākums tika veikts nevis 2011. gada 22. decembrī (t. i., dienā, kad notika *airBaltic* akcionāru sanāksme), bet gan 2011. gada 29. decembrī, kas ir diena, kad valsts konvertēja savus aizdevumus. Saskaņā ar informāciju, ko Latvijas iestādes sniedza oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā, *airBaltic* akcionāru sanāksmē nolēmo konvertēšanu BAS un valsts atbilstoši piemērojamiem noteikumiem varēja īstenot līdz 2012. gada 30. janvārim.
- (124) Komisija arī norāda, ka 2011. gada 29. decembrī Latvijai varēja būt pamatotas šaubas par BAS gatavību pildīt savas saistības. BAS patiesi jau bija ļāvis noprast, ka nekonvertēs savu aizdevumu – Latvija pati atzīst, ka otrā valsts aizdevuma otrā daļa, par kuru lēmums tika pieņemts 2011. gada 13. decembrī, bija paredzēta tieši gadījumam, ja BAS nepildītu savas saistības. Turklāt kopš 2011. gada 30. novembra valsts un BAS kā akcionāri vairs nebija salīdzināmā situācijā, jo BAS bija zaudējis visas tam piederošās *airBaltic* akcijas, izņemot vienu, un valstij uzņēmumā piederēja 99,8 %.
- (125) Ņemot vērā šo notikumu attīstību, valstij pirms savu aizdevumu konvertēšanas būtu vajadzējis no BAS rīcības secināt – vai vismaz saskatīt iemeslu aizdomām –, ka BAS neplāno pildīt savas saistības (skatīt 35. apsvērumu). Turklāt, tā kā BAS bija zaudējis visas tam piederošās *airBaltic* akcijas, izņemot vienu, aizsardzības līdzeklis, kas paredzēts Vienošanās 7. panta 4. punktā, t. i., valsts tiesības atpirkt no BAS visas tam piederošās *airBaltic* akcijas par LVL 1, bija zaudējis jēgu – valsts bija zaudējusi līdzekli, ar kuru tā varētu piespiest BAS pildīt panākto vienošanos.
- (126) Ņemot vērā minētos faktus, Komisija secina, ka piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu konvertējis kapitālā savus aizdevumus, pirms tas nebūtu pārliecināts, ka otra puse konvertēs savu aizdevumu un iepludinās naudas līdzekļus, un attiecīgi rūpīgi izvērtētu otras puses stimulus pildīt savas saistības.
- (127) Turklāt Komisija norāda, ka, pat ja BAS būtu izpildījis akcionāru sanāksmē panākto vienošanos, tas nebūtu varējis atgūt savu kādreizējo *airBaltic* akciju paketi. Lai atgūtu 47,2 % akciju, BAS būtu vajadzējis ieguldīt daudz lielāku summu nekā summa, par kuru vienošanās tika panākta minētajā sanāksmē. Tāpēc Komisija uzskata, ka, ja valsts būtu rīkojusies saskaņā ar tirgus ekonomikas ieguldītāja principu, tai būtu bijis rūpīgi jāapsver, vai BAS ieguldītu nozīmīgas naudas summas – savu aizdevumu un naudas līdzekļus LVL 37,7 miljonu (EUR 53,38 miljonu) apmērā –, lai iegūtu *airBaltic* akciju mazākuma paketi.
- (128) Latvija kā papildu argumentu norāda, ka BAS pienākumu iepludināt naudas līdzekļus un konvertēt savu aizdevumu apstiprināja garantija, ko bija sniedzis Krievijas uzņēmējs Vladimirs Antonovs, kurš piekrita veikt nepieciešamos maksājumus BAS vārdā ⁽³⁴⁾. Tomēr no Komisijai pieejamās informācijas izriet, ka garantija tā arī netika nodrošināta.
- (129) Latvija arī norāda, ka priekšnosacījumi valsts aizdevumu kapitalizācijai saskaņā ar Vienošanās 7. panta 2. punktu tika izpildīti 2011. gada 13. decembrī, kad Latvijai tika iesniegts uzņēmējdarbības plāns, kurā bija parādīts, ka *airBaltic* atgūs rentabilitāti 2015. gadā, un uzskata, ka lēmums valsts aizdevumus konvertēt kapitālā tādējādi atbilda tirgus ekonomikas ieguldītāja principam. Tomēr Komisiju Latvijas argumenti nepārliecina, jo plāns nebija pilnīgs, un racionāls privāts uzņēmējs, pamatojoties uz šādu plānu, nebūtu ievērojamā apjomā iepludinājis kapitālu grūtībās nonākušā uzņēmumā.

⁽³⁴⁾ 2011. gada 3. oktobra garantijas vēstulē norādīts, ka garantija nav spēkā, ja valsts "ir izmantojusi savas tiesības saskaņā ar [...] [Vienošanās] 7. panta 4. punktu un valsts līdzdalība [*airBaltic*] balsstiesīgajās akcijās ir ne mazāka kā 99,78 %". Latvija 2011. gada 30. novembrī patiesi kļuva par 99,8 % *airBaltic* akciju īpašnieci.

- (130) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka Latvija nedarbojās saskaņā ar *pari passu* nosacījumiem, konvertējot savus aizdevumus un attiecīgi palielinot *airBaltic* kapitālu. Turklāt valsts rīcība neatbilda tirgus ekonomikas ieguldītāja kritērijam. Tādējādi *airBaltic* saņēma nepamatotu priekšrocību, kas izrietēja no trešā pasākuma un bija selektīva, jo uzņēmums bija vienīgais saņēmējs.
- (131) Komisijai arī jāizvērtē, vai trešais pasākums varēja izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm tādējādi, ka *airBaltic* piešķirta priekšrocība salīdzinājumā ar citiem konkurentiem, kuri nesaņēma valsts atbalstu. Uz šo *mutatis mutandis* attiecas 120. apsvērumā izdarītie secinājumi.
- (132) Tāpēc Komisija secina, ka pirmā valsts aizdevuma un otrā valsts aizdevuma pirmās daļas konvertēšana kapitālā bija valsts atbalsts *airBaltic* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.2.5. Nulles kupona obligācijas (ceturtais pasākums)

- (133) Kā jau norādīts lēmumā sākt procedūru, no 2010. gada 30. aprīļa vienošanās, ar kuru noformēta nulles kupona obligāciju iegāde, izriet, ka pircējs LVRTC (skatīt 38. apsvērumu) darbojās Latvijas valsts vārdā. Turklāt Latvija apgalvoja, ka LVRTC obligācijas iegādājās budžeta apsvērumu dēļ. Tādējādi ir skaidrs, ka ceturtais pasākums ietver valsts līdzekļus un ir attiecināms uz valsti, un Latvija šos faktus neapstrīd.
- (134) Oficiālās izmeklēšanas procedūras gaitā Latvija sniedza pierādījumus, kas apliecina, ka gan valsts, gan BAS iegādājās obligācijas proporcionāli tiem piederošo *airBaltic* akciju daļai ar vienādiem nosacījumiem. Turklāt valsts līdz 2010. gada aprīlim acīmredzot nebija piešķirusi finansējumu *airBaltic*, turpretī BAS līdz minētajam datumam faktiski uzņēmumā bija ieguldījis ievērojamas summas. Visbeidzot, izmeklēšanā atklājās, ka vienošanās par obligāciju emisiju tika pieņemta pēc BAS un *airBaltic* vadības iniciatīvas – tie jau 2009. gada aprīlī un jūnijā bija mudinājuši valsti palielināt uzņēmuma kapitālu proporcionāli tiem piederošo akciju daļai.
- (135) Kā norādīts lēmumā sākt procedūru, Komisija uzskata, ka nulles kupona obligāciju pirkšana nebija tipisks piesardzīga tirgus dalībnieka ieguldījums. Tomēr Komisija ņem vērā, ka tolaik Latvija un BAS bija lielākie *airBaltic* akcionāri, un to lēmums veikt ieguldījumu būtu jāvērtē šādā perspektīvā, nevis no ārēju ieguldītāju viedokļa. Šķiet racionāli secināt, ka *airBaltic* īpašnieki tolaik nemērķēja uz īstermiņa peļņu, bet bija ieinteresēti uzņēmuma izdzīvošanā.
- (136) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka Latvija rīkojās kā piesardzīgs tirgus dalībnieks, kopā ar privāto ieguldītāju BAS pērkot nulles kupona obligācijas. Tāpēc Komisija izslēdz nepamatotas priekšrocības pastāvēšanu attiecībā uz ceturto pasākumu, un nav nepieciešams vērtēt pārējos kumulatīvos valsts atbalsta pastāvēšanas nosacījumus, kas noteikti LESD 107. panta 1. punktā.

7.2.6. Latvijas Krājbankas maksājumi EUR 2,8 miljonu apmērā (piektais pasākums)

- (137) Piektais pasākums ir Latvijas Krājbankas maksājums *airBaltic* EUR 2,8 miljonu apmērā 2011. gada 21. un 22. novembrī. Kā skaidrots 39. apsvērumā, pirms FKTK 2011. gada 17. novembra lēmuma ierobežot Latvijas Krājbankas operācijas, kas pārsniedz EUR 100 000, un 2011. gada 21. novembra lēmuma apturēt visas šīs bankas operācijas, *airBaltic* iesniedza Latvijas Krājbankai trīs maksājuma uzdevumus. Latvija uzskata, ka valsts līdzekļi nebija iesaistīti, jo operācijas attiecās uz trim *airBaltic* maksājuma uzdevumiem *IATA Clearing House*, starptautiskajai lidostai "Rīga" un uz citu *airBaltic* kontu citā bankā (skatīt 39. apsvērumu). Latvija uzskata, ka tās bija parastas bankas operācijas, kas attiecās uz *airBaltic* privātajiem līdzekļiem. Latvija arī apgalvo, ka FKTK lēmumi nebija attiecināmi uz valsti.
- (138) Latvija paskaidroja, ka līdzekļu pārvedumi izrietēja no maksājuma uzdevumiem, kurus *airBaltic* bija iesniedzis pirms FKTK 2011. gada 21. novembra rīkojuma apturēt Latvijas Krājbankas darbību. Latvijas Krājbanka attiecīgi izpildīja šīs operācijas 2011. gada 25. un 30. novembrī.

- (139) Jāatzīmē, ka saskaņā ar 2000. gada 1. jūnija Finanšu un kapitāla tirgus komisijas likumu FKTK pieņem lēmumus, neņemot vērā nevienas citas valsts iestādes prasības vai norādes. Turklāt FKTK finansējums nav atkarīgs no valsts, jo FKTK darbības tiek finansētas, izmantojot Latvijas finanšu un kapitāla tirgus dalībnieku maksājumus. No piemērojamajiem tiesību aktiem arī izriet, ka valsts neiesaistās FKTK pilnvaru un tiesību īstenošanā saistībā ar kredītiestāžu uzraudzību.
- (140) Pamatojoties uz tās rīcībā esošajiem pierādījumiem, Komisija uzskata, ka FKTK ieceltie pilnvarnieki rīkojas neatkarīgi no valsts, tādējādi ir izslēgts, ka to rīcība būtu attiecināma uz Latvijas valsti.
- (141) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka piektais pasākums neietvēra valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.2.7. **Taurus prasījums EUR 5 miljonu apmērā, kas nodots *airBaltic* (sestais pasākums)**

- (142) Sūdzība, kas tika saņemta 2012. gada 18. jūlijā, attiecas uz Vienošanās 7. panta 4. punktā minēto pienākumu ieguldītājiem noteiktos apstākļos nodot valstij vai tās norādītam uzņēmumam prasījumus, kas izriet no otrā sindicētā aizdevuma, apmaiņā pret LVL 1 (skatīt 42. apsvērumu).
- (143) Atbilstoši Vienošanās 7. panta 4. punktam *Taurus* cedēja Latvijai tā EUR 5 miljonu prasījumu pret *airBaltic* apmaiņā pret LVL 1. Latvija attiecīgi cedēja šo prasījumu *airBaltic*.
- (144) Saistībā ar pārējiem prasījumiem par kopējo summu LVL 30 miljoni (EUR 42,47 miljoni), kurus bija paredzēts pārjaunot otrā sindicētā aizdevuma ietvaros, Latvijas iestādes savā 2012. gada 9. februāra vēstulē pieprasīja, lai ieguldītāji cedē valstij savus attiecīgos prasījumus, katru apmaiņā pret LVL 1. Turklāt, lai īstenotu Vienošanās 7. panta 4. punktu, Latvija attiecībā uz trim ieguldītājiem cēla prasību Rīgas Apgabaltiesā. Latvija ir norādījusi, ka plāno arī šos prasījumus cedēt *airBaltic*.
- (145) Latvija apgalvo, ka EUR 5 miljonu prasījuma cedēšana *airBaltic* bija aizsardzības pasākums, kura mērķis bija aizsargāt valsts finanšu intereses, un tā jāskata kā *pari passu* pasākums saskaņā ar Vienošanos, un attiecīgi valsts atbalsta pastāvēšana ir izslēgta.
- (146) Komisija atzīmē, ka no Vienošanās 7. panta 4. punkta skaidri izriet, ka attiecīgie prasījumi bija jācedē vai jānodod "valstij vai tās norādītam uzņēmumam par summu, kas ir LVL 1". Tāpēc, tā kā lēmumu EUR 5 miljonu prasījumu nodot *airBaltic* pieņēma valsts, šis lēmums ir attiecināms uz valsti un ietver valsts līdzekļus.
- (147) Oficiālās izmeklēšanas procedūras gaitā atklājās, ka līgumi par sindicētajiem aizdevumiem tā arī nebija parakstīti. Tomēr no Latvijas iesniegtajiem pierādījumiem redzams, ka tiesas bija atzinušas, ka attiecībā uz privāto ieguldītāju pienākumu cedēt valstij vai tās norādītam uzņēmumam prasījumus, kas izriet no otrā sindicētā aizdevuma, Vienošanās ir spēkā.
- (148) Saistībā ar šo Latvija norāda, ka saskaņā ar vairākiem Latvijas tiesu nolēmumiem persona, kam pieder EUR 5 miljonu prasījums, nav tiesīga pieprasīt atmaksāt šo summu, bet var tikai pieprasīt *airBaltic* akcijas, kas atbilst EUR 5 miljonu avansa maksājumam uzņēmuma pamatkapitālā. Tā kā valstij jau piederēja 99,8 % *airBaltic* akciju, Latvija apgalvo, ka tiesībām uz papildu akcijām valsts gadījumā nav nozīmīgas ekonomiskās vērtības.
- (149) Komisija norāda, ka pretēji Latvijas apgalvojumam, pat ja tiesas atzina valsts tiesības atbilstoši Vienošanās 7. panta 4. punktam pārņemt prasījumus, kas izriet no otrā sindicētā aizdevuma, tas nenozīmē, ka Latvijai bija pienākums nodot šo prasījumu *airBaltic*. Komisija norāda, ka piesardzīgs tirgus ekonomikas dalībnieks nebūtu nodevis prasījumu *airBaltic* par LVL 1. Latvija nav sniegusi pierādījumus par to, kāpēc valstij bijis izdevīgāk piešķirt prasījumu *airBaltic*, nevis paturēt to pašai vai izmantot citiem mērķiem. Nododot prasījumu, Latvija nostādīja uzņēmumu labvēlīgākā pozīcijā salīdzinājumā ar konkurentiem.

- (150) Turklāt Komisija nepiekrīt Latvijas iestāžu argumentiem un uzsver, ka ikviena papildu akcija uzņēmumā sniegtu papildu vērtību valstij, pat ja šī vērtība būtu maza, un tādējādi nevar izslēgt atbalsta klātbūtni ⁽³⁵⁾. Turklāt, piešķirot prasījumu *airBaltic*, valsts atteicās ne tikai no prasījuma, bet arī no tiesībām saņemt par to procentus [5–7] % apmērā.
- (151) Visbeidzot, Latvija apgalvo, ka valsts atbalsta tiesību kontekstā jāuzskata, ka sestais pasākums ir veikts 2011. gada 3. oktobrī, t. i., Vienošanās parakstīšanas dienā, tāpat kā pirmais, otrais un trešais pasākums.
- (152) Komisija atkārtoti norāda uz 7.2.1. iedaļā izdarītajiem secinājumiem, t. i., Vienošanās noslēgšanas laikā 2011. gada 3. oktobrī valsts nezināja, vai tai vajadzēs izmantot Vienošanās 7. panta 4. punktu. Turklāt valstij nebija pienākuma cedēt *airBaltic* prasījumus, kuriem bija piemērots minētais noteikums.
- (153) Visbeidzot, Komisija norāda, ka Latvija nav pamatojusi savu apgalvojumu par to, ka Vienošanās 7. panta 4. punkta mērķis bija aizsargāt valsts ieguldījumu *airBaltic*, nepieļaujot kaitējumu valstij, ja BAS nepildītu savas saistības.
- (154) Tādējādi Komisija secina, ka, nodrošinot sesto pasākumu, valsts nerīkojās kā tirgus ekonomikas ieguldītājs un šis darījums nebija *pari passu* pirmajam, otrajam un trešajam pasākumam. Tāpēc Komisija uzskata, ka sestais pasākums piešķir *airBaltic* nepamatotu priekšrocību. Šī priekšrocība pēc savas būtības bija selektīva, jo *airBaltic* bija vienīgais tās saņēmējs.
- (155) 120. apsvērumā norādīto iemeslu dēļ sestais pasākums varēja izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.
- (156) Ņemot vērā iepriekš minētos argumentus, Komisija secina, ka sestais pasākums ietvēra valsts atbalstu par labu *airBaltic* LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.2.8. Secinājums par atbalsta pastāvēšanu

- (157) Komisija secina, ka pirmais, ceturtais un piektais pasākums iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ neietvēra valsts atbalstu.
- (158) Tomēr Komisija uzskata, ka otrais, trešais un sestais pasākums bija valsts atbalsts *airBaltic*. Lai noteiktu, kāda atbalsta summa jau ir samaksāta *airBaltic*, Komisija atzīmē, ka trešo pasākumu veidoja pirmā valsts aizdevuma LVL 16 miljonu (EUR 22,65 miljonu) apmērā un otrā valsts aizdevuma pirmās daļas LVL 41,6 miljonu (EUR 58,89 miljonu) apmērā kapitalizācija. Šai summai jāpieskaita otrā valsts aizdevuma otrā daļa LVL 25,4 miljonu (EUR 35,96 miljonu) apmērā, kas *airBaltic* tika piešķirta 2012. gada 14. decembrī (t. i., otrā pasākuma atlikusī daļa, kas nebija kapitalizēta), un EUR 5 miljoni, kas tika nodoti *airBaltic* sestā pasākuma ietvaros. Kopējā *airBaltic* piešķirtā valsts atbalsta summa tādējādi ir aptuveni LVL 86,53 miljoni (EUR 122,51 miljoni).

7.3. ATBALSTA LIKUMĪGUMS

- (159) Saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu dalībvalsts nedrīkst īstenot atbalsta pasākumu, kamēr Komisija nav pieņēmusi lēmumu, saskaņā ar kuru pasākums tiek atļauts.
- (160) Komisija konstatē, ka Latvija veica otro, trešo un sesto pasākumu par labu *airBaltic*, nepaziņojot par tiem Komisijai apstiprinājuma saņemšanai. Komisija pauž nožēlu, ka Latvija nav ievērojusi nogaidīšanas pienākumu un tādējādi ir pārkāpusi LESD 108. panta 3. punktā noteikto pienākumu.
- (161) Attiecībā uz Latvijas iestāžu nodomu piešķirt *airBaltic* EUR 30 miljonus, kas izriet no otrā sindicētā aizdevuma un ir saistīti ar sesto pasākumu, Komisija atgādina, ka saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu Latvijas iestādēm ir pienākums laikus informēt Komisiju par plāniem piešķirt atbalstu, lai tā varētu iesniegt savas piezīmes.

⁽³⁵⁾ Spriedums lietā C-280/00 *Altmark Trans GmbH* un *Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark)*, 2003, *Recueil*, I-7747. lpp., 81. punkts.

7.4. ATBALSTA SADERĪGUMS

- (162) Tā kā otrais, trešais un sestais pasākums ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, to saderīgums ir jāvērtē, ņemot vērā minētā panta 2. un 3. punktā noteiktos izņēmumus. Kā norādīts lēmumā sākt procedūru, ņemot vērā pasākumu raksturu un *airBaltic* grūtības, vienīgie piemērojamie saderīguma kritēriji acīmredzot ir tie, kuri attiecas uz grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanu un pārstrukturēšanu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, pamatojoties uz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņem un jo īpaši noteikumiem par pārstrukturēšanas atbalstu.
- (163) Latvijas iestādes sākotnēji uzskatīja, ka neviens no pasākumiem neietver valsts atbalstu. Tomēr, ievērojot lēmumā sākt procedūru paustās Komisijas šaubas, Latvija sniedza argumentus par saderīgumu un apgalvoja, ka pasākumi ir saderīgs pārstrukturēšanas atbalsts.
- (164) Konkrēti, Latvija 2013. gada decembrī iesniedza atjauninātu pārstrukturēšanas plānu, ko papildināja 2014. gada 28. janvārī, 28. februārī un 24. martā sniegtā informācija. Latvija norāda, ka *airBaltic* pārstrukturēšana sākās 2011. gada 18. aprīlī, kad uzņēmuma vadībai tika iesniegts pirmais plāns. Pirmajā plānā, kas tika iesniegts Komisijai, bija norādīti daži *airBaltic* trūkumi un noteikts, ka, lai uzņēmums varētu atjaunot savu floti un efektīvi konkurēt ar zemo cenu aviokompānijām, nepieciešams pamatkapitāls aptuveni EUR [175–185] miljonu apmērā. Latvija norāda, ka kopš 2011. gada aprīļa ir veikti vairāki pasākumi, tostarp izbeigta *airBaltic* kā savienojumu mezgla loma Viļņā un slēgti maršruti, tādējādi ir sākts *airBaltic* pārstrukturēšanas process. Lai garantētu, ka *airBaltic* atgūst rentabilitāti, vēlāk tika izstrādāts visaptverošs iniciatīvu kopums attiecībā uz ieņēmumiem, darbībām, tīklu, floti un vispārējo organizāciju (plāns *reShape*).
- (165) Šis pirmais plāns tika izstrādāts 2011. gadā, un tas ietvēra pārstrukturēšanas galvenos finanšu aspektus. Latvija norāda, ka tā rezultātā tika noslēgta Vienošanās un visbeidzot 2012. gada martā tika izstrādāts plāns *reShape*.
- (166) Latvijas argumenti ir izvērtēti nākamajās iedaļās.

7.4.1. Atbilstība

- (167) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 33. punktu pārstrukturēšanas atbalstu ir tiesīgi saņemt tikai grūtībās nonākuši uzņēmumi pamatnostādņu 9.–13. punkta nozīmē. Komisija jau ir secinājusi, ka *airBaltic* bija grūtībās nonācis uzņēmums vismaz kopš 2011. gada (skatīt 87. apsvērumu).
- (168) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 12. punktā noteikts, ka jaunizveidots uzņēmums nav tiesīgs saņemt glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu, pat ja tā sākotnējais finansiālais stāvoklis ir nedrošs. Uzņēmumu principā uzskata par jaunizveidotu pirmos trīs gadus no tā darbības sākšanas attiecīgajā jomā. *airBaltic* tika izveidots 1995. gadā, un to nevar uzskatīt par jaunizveidotu uzņēmumu. Turklāt *airBaltic* nepieder uzņēmumu grupai Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 13. punkta nozīmē.
- (169) Tādējādi Komisija secina, ka *airBaltic* ir tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu.

7.4.2. Pārstrukturēšanas plāna derīgums

- (170) Komisija atzīmē, ka *airBaltic* pārstrukturēšana sākās 2011. gada aprīlī, kad uzņēmuma vadība sagatavoja pirmo pārstrukturēšanas plānu. Plāns bija galvenokārt vērsts uz flotes optimizēšanu un nepieciešamību nomainīt uzņēmuma gaisa kuģus ar efektīvākām lidmašīnām, un tas bija arī turpmākā plāna *reShape* stūrakmens. Vienlaikus tika slēgts savienojumu mezgls Viļņā. Dažas nedēļas vēlāk, kad plānu bija izskatījis [..], *airBaltic* vadība tajā iekļāva darbinieku skaita samazināšanu par [8–12] %.
- (171) 2011. gada plāns pārtapa par iepriekš minēto plānu *reShape*, kas oficiāli tika pieņemts 2012. gada pirmajā ceturksnī. Kā norādīts 164. apsvērumā, Latvijas iestādes 2013. gada decembrī Komisijai iesniedza pārstrukturēšanas plānu, ar kuru atjaunināts plāns *reShape*.

- (172) Komisija atzīmē, ka 2011. gada aprīļa pārstrukturēšanas plānā bija norādītas svarīgākās *airBaltic* vajadzības. Kaut arī šis plāns nebija pilnībā izvērts, tas bija pirmais pamats, lai noteiktu *airBaltic* pārstrukturēšanas vajadzības un nodrošinātu, ka uzņēmums atgūst dzīvotspēju. Turklāt tas kalpoja par pamatu plānam *reShape*, kas Vienošanās parakstīšanas laikā (t. i., 2011. gada 3. oktobrī) bija izstrādes posmā un tika pabeigts 2012. gada martā.
- (173) Savā līdzšinējā praksē Komisija ir akceptējusi, ka pārstrukturēšanas plāni tiek definēti laika gaitā, un ir uzskatījusi sākotnējos plānus par pārstrukturēšanas perioda sākumpunktu. Piemēram, lēmumā par *Varvaressos* ⁽³⁶⁾ Komisija uzskatīja, ka pasākumi, kas par labu šim uzņēmumam bija veikti laikā no 2006. gada līdz 2009. gadam, jāvērtē vienota pārstrukturēšanas procesa ietvaros, pamatojoties uz 2009. gada pārstrukturēšanas plānu (tas aptvēra periodu no 2006. gada līdz 2011. gadam). Līdzīgi kā *airBaltic* gadījumā, arī *Varvaressos* 2009. gada pārstrukturēšanas plāns bija izstrādāts, izmantojot 2006. gada "stratēģisko un uzņēmējdarbības plānu".

7.4.3. Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

- (174) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 34. punktu pārstrukturēšanas atbalsts tiek piešķirts ar nosacījumu, ka tiks īstenots pārstrukturēšanas plāns, kam visos individuāla atbalsta gadījumos jābūt Komisijas apstiprinātam. Pamatnostādņu 35. punktā paskaidrots, ka pārstrukturēšanas plānam, kura ilgumam jābūt pēc iespējas īsam, pieņemamā termiņā jāatjauno uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēja, pamatojoties uz reāliem pieņēmumiem attiecībā uz turpmākajiem darbības apstākļiem.
- (175) Saskaņā ar 36. punktu plānā jāapraksta apstākļi, kas izraisījuši uzņēmuma problēmas, un jāņem vērā pašreizējais stāvoklis un nākotnes prognozes attiecībā uz tirgu, norādot labāko notikumu attīstību, sliktāko notikumu attīstību un bāzes scenāriju.
- (176) Plānā jāparedz tādas izmaiņas, kas pēc pārstrukturēšanas ļaus uzņēmumam segt visas tā izmaksas, ietverot nolietojuma un finansiālās izmaksas. Paredzamajai kapitāla peļņai jābūt pietiekamai, lai ļautu pārstrukturētajam uzņēmumam konkurēt tirgū pašam saviem spēkiem (37. punkts).
- (177) Komisija atzīmē, ka pārstrukturēšanas plānā ir aprakstīti apstākļi, kuru dēļ *airBaltic* radās grūtības, un to galvenais faktors bija globālā ekonomikas krīze 2008. un 2009. gadā, kas ievērojami ietekmēja Baltijas valstu reģionu, tostarp aviokompāniju nozari.
- (178) Turklāt pārstrukturēšanas plānā ir skaidrots, ka uzņēmuma grūtības vēl vairāk saasināja iepriekš īstenotā komercstratēģija un vairāki *airBaltic* iepriekšējās vadības pieņemtie lēmumi. Attiecībā uz uzņēmuma komercstratēģiju pārstrukturēšanas plānā norādīts, ka iepriekš tā bija galvenokārt vērsta uz darbības paplašināšanu, nevis rentabilitāti, tādējādi pakļaujot uzņēmumu pārmērīgi lieliem izdevumiem. Turklāt izmaksu palielinājumu lielā mērā ietekmēja flote, kas sastāvēja no četrpauku veidu gaisa kuģiem, kā arī augstās gaisa kuģu līzings izmaksas. Maršruti tika atklāti, nepietiekami novērtējot to rentabilitāti, un daudzi maršruti radīja zaudējumus.
- (179) Pārstrukturēšanas plāns aptver pārstrukturēšanas periodu, kas ilgst piecus gadus, sākot no 2011. gada aprīļa, un plānā pieņemts, ka *airBaltic* atgūs ilgtermiņa dzīvotspēju vēlākais 2016. gada aprīlī, bet saskaņā ar bāzes scenāriju *airBaltic* rentabilitātes atgūšana paredzēta 2014. gadā. Tādējādi pārstrukturēšanas maksimālais ilgums ir pieci gadi, kas atbilst līdzšinējai atbalsta lietu praksei pasažieru aviotransporta nozarē ⁽³⁷⁾. Komisija ir konsekventi paudusi uzskatu, ka pašreizējā ekonomiskajā situācijā ir svarīgi izvairīties no dzīvotspējas atgūšanas tikai īstermiņā, bet tā vietā ir jārada stabils pamats turpmākai izaugsmei. Šajā kontekstā darbības un pakalpojumu rādītāju stabilizēšana prasīs vairākus gadus.

⁽³⁶⁾ Komisijas 2010. gada 14. decembra Lēmums 2011/414/ES par valsts atbalstu C 8/10 (ex N 21/09 un NN 15/10), ko īstenojusi Grieķija *Varvaressos S.A.* labā (OV L 184, 14.7.2011., 9. lpp.).

⁽³⁷⁾ Skatīt Komisijas lēmumu lietā SA.30908 – *CSA – Czech Airlines* – Pārstrukturēšanas plāns, 107. punkts, un Komisijas lēmumu lietā SA.33015 – *Air Malta plc.*, 93. punkts. Skatīt arī Komisijas 2009. gada 28. augusta Lēmumu 2010/137/EK – Valsts atbalsts C 6/09 (ex N 663/08) – *Austrija Austrian Airlines* – Pārstrukturēšanas plāns (OV L 59, 9.3.2010., 1. lpp.), 296. punkts, un Komisijas 2012. gada 21. marta Lēmumu 2012/542/ES par pasākumu SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N), ko Apvienotā Karaliste plāno īstenot par labu *Royal Mail Group* (OV L 279, 12.10.2012., 40. lpp.), 217.punkts.

- (180) Pārstrukturēšanās plānā uzsvars ir likts uz *airBaltic* komercstratēģijas maiņu – *airBaltic* mērķis ir kļūt par hibrīdaviokompāniju, proti, piesaistīt ienesīgākus klientus, nodrošinot vairumu pakalpojumu, ko tradicionāli piedāvā tīkla aviokompānijas, un līdztekus censties panākt izmaksu ietaupījumus, kas ir tipiski zemo cenu aviokompānijām. Uzņēmuma jaunā vadība kopš 2011. gada oktobra jau ir lielā mērā īstenojusi šo stratēģiju. Pārstrukturēšanas plānā ir paredzēti trīs galvenie pārstrukturēšanas pasākumu veidi: i) esošo darbību ieņēmumu un izmaksu optimizācija; ii) tīkla pārkonfigurēšana, kā rezultātā tiktu koriģēti galamērķi, reisu biežums un laiki, lai katra maršruta līmenī optimizētu RASK un CASK⁽³⁸⁾; un iii) tīkla un flotes optimizācija ar mērķi pārskatīt esošo un definēt optimālo lidojumu tīkla un flotes lielumu. Pavisam tika izstrādātas 13 iniciatīvas attiecībā uz ieņēmumiem un 13 iniciatīvas attiecībā uz izmaksām, un vēl divas iniciatīvas tika izstrādātas attiecībā uz tīkla pārkonfigurēšanu un flotes atjaunošanu.
- (181) Attiecībā uz flotes optimizāciju Komisija atzīmē, ka *airBaltic* neviendabīgā un novecojošā flote patērē vairāk degvielas un tai ir nepieciešami lielāki tehniskās apkopes darbi nekā konkurentu flotēm, un tas nozīmē lielākas izmaksas. 2012. un 2013. gadā *airBaltic* nolēma izmaksu samazināšanas nolūkā izmantot tikai daļu no pieejamajiem gaisa kuģiem. 2013. gadā *airBaltic* papildināja floti ar divām *Bombardier Q400* lidmašīnām, lai daļēji kompensētu jaudas zudumu, ko izraisīja *Fokker* un *Boeing 757* lidaparātu ekspluatācijas pārtraukšana. Turklāt, ņemot vērā flotes nomaiņu, tika panākti izdevīgāki nosacījumi spēkā esošajiem līzings līgumiem, līdz [..] vai [..]. gadā būs pieejami jaunie *Bombardier CS300* lidaparāti. 2014. gada beigās *airBaltic* ekspluatācijā būs 25 gaisa kuģi, un to skaits nemainīsies līdz pārstrukturēšanas perioda beigām 2016. gadā. Kopumā pārstrukturēšanas periodā gaisa kuģu flote būs samazināta par 27 %.
- (182) Attiecībā uz tīkla pārkonfigurēšanu Komisija atzīmē, ka salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu 2013. gadā jaunais tīkls ienesa papildu LVL [16–21] miljonus (EUR [22,7–29,8] miljonus) C1 līmenī⁽³⁹⁾, un cita starpā tas tika panākts, slēdzot nerentablos maršrutus (piemēram, [..]) un samazinot reisu biežumu ([..] uz [..], [..] un [..]).
- (183) Iniciatīvas ieņēmumu jomā ir, piemēram, jaunas lidojumu maksas struktūras ieviešana un bagāžas maksas struktūras optimizēšana. Turklāt tiks veicināta reģistrācija tiešsaistē, savukārt salona apkalpei un pārdošanas komandai piemēros elastīgu atalgojumu. Iniciatīvas izmaksu jomā ir, piemēram, degvielas cenu pārskatīšana ar esošajiem piegādātājiem un līgumu pārskatīšana par dzinēju pārbaudēm un kapitālo remontu, līzings optimizēšana, angāru izmaksu samazināšana un izmaksu samazināšana saistībā ar viesnīcu izdevumiem apkalpei. Tāpat tiks pārskatīti esošie līgumi ar lidlauka pakalpojumu sniedzējiem.
- (184) Lielākā daļa no iepriekšējos apsvērumos aprakstītajiem pārstrukturēšanas pasākumiem jau ir īstenota. Pateicoties ieņēmumu optimizēšanas un izmaksu samazināšanas iniciatīvām, kā arī flotes atjaunošanai un tīkla pārkonfigurēšanai, *airBaltic* 2012. gada negatīvā *EBIT* bija LVL 30 miljoni (EUR 42,47 miljoni) pretstatā negatīvai *EBIT* LVL 38 miljonu (EUR 53,8 miljonu) apmērā, kas bija paredzēta budžetā. 2013. gadā negatīvā *EBIT* samazinājās līdz LVL 7,7 miljoniem (EUR 10,9 miljoniem), kas arī bija labāks rezultāts salīdzinājumā ar mērķi. Paredzēts, ka uzņēmums sasniegs peļņas sliekšni 2014. gadā un pēc tam būs rentabls, *EBIT* sasniedzot LVL [1–3] miljonus (EUR [1,4–4,2] miljonus) 2014. gadā un LVL [9–12] miljonus (EUR [12,8–17] miljonus) 2016. gadā. Paredzēts, ka pašu kapitāla atdeve (ROE) 2014. gadā sasniegs [3–6] % un 2016. gadā – [18–21] %.
- (185) Pārstrukturēšanas plānā ir iekļautas pārskatītās finanšu prognozes, pamatojoties uz reālistisko, pesimistisko un optimistisko scenāriju, kas balstās uz ticamiem pieņēmumiem. Piemēram, saskaņā ar reālistisko scenāriju tiek pieņemts, ka tirgus izaugsme būs [6–8] %, tomēr *airBaltic* izaugsme tiek pieņemta tikai [1–3] % apmērā 2014. gadā un [2–4] % – 2015. un 2016. gadā, inflācijai esot [1–3] % gadā un degvielas cenām palielinoties no USD [950–1 000] par tonnu 2014. gadā līdz USD [1 000–1 050] par tonnu 2016. gadā. Noslodzes koeficients ir robežās no [69–71] % 2014. gadā līdz [71–75] % 2016. gadā. Saskaņā ar šo scenāriju iniciatīvu īstenošana dos *airBaltic* iespēju sasniegt peļņas sliekšni 2014. gadā (*EBIT* LVL [1–3] miljoni (EUR [1,4–4,2] miljoni)), un turpmākajos gados uzņēmums turpinātu darboties ar peļņu: *EBIT* būtu LVL [6–9] miljoni (EUR [8,5–12,8] miljoni) 2015. gadā un LVL [9–12] miljoni (EUR [12,8–17] miljoni) 2016. gadā.

⁽³⁸⁾ Attiecīgi ieņēmumi uz vienu pieejamo sēdvietu kilometru (RASK) un pašizmaksa uz vienu pieejamo sēdvietu kilometru (CASK).

⁽³⁹⁾ Skatīt 194. apsvērumu.

- (186) Saskaņā ar visiem scenārijiem *airBaltic* EBIT 2016. gadā būs pozitīva, robežās no LVL [10–15] miljoniem (EUR [14,2–21,3] miliona) optimistiskajā scenārijā līdz LVL [5–10] miljoniem (EUR [7,1–14,2] miljoniem) pesimistiskajā scenārijā. Scenārijiem veikta arī jutīguma analīze, lai novērtētu riskus un to iespējamo ietekmi laikā līdz 2016. gadam, īpaši ņemot vērā valūtas riskus (USD vērtības palielināšanās/samazināšanās pret LVL un EUR) un noslodzes koeficientu, degvielas tirgus cenas un pasažieru ienesīguma un skaita izmaiņas.
- (187) Komisija ir izvērtējusi pārstrukturēšanas plānu un uzskata, ka tam vajadzētu dot *airBaltic* iespēju vēlākais līdz 2016. gadam atgūt ilgtermiņa dzīvotspēju. Pārstrukturēšanas plāns ietver detalizētu novērtējumu par apstākļiem, kuru dēļ *airBaltic* radās grūtības, un šīm grūtībām ir rasti atbilstīgi risinājumi, kas izpaužas kā tādi pārstrukturēšanas pasākumi kā iniciatīvas ieņēmumu un izdevumu jomā un tīkla pārkonfigurēšanas un flotes atjaunošanas iniciatīvas.
- (188) Komisija turklāt uzskata, ka Latvijas iesniegtajā pārstrukturēšanas plānā ir pienācīgi skaitliski noteikta attiecīgo pārstrukturēšanas pasākumu ietekme, pieņēmumi ir atbilstīgi un piemēroti pasažieru gaisa transporta nozares kontekstam, un visā pārstrukturēšanas periodā visos scenārijos ir pienācīgi paredzēta dzīvotspējas atjaunošana. Jutīguma analīze ir atbilstīga un rāda, ka vērtēto faktoru ietekme uz EBIT būtu ierobežota.
- (189) Tāpēc, ņemot vērā nopietnos pārstrukturēšanas pasākumus, kas jau ir veikti, un līdz šim panākto, Komisija uzskata, ka pārstrukturēšanas plāns dos *airBaltic* iespēju pieņēmamā laikā atgūt ilgtermiņa dzīvotspēju.
- (190) Turklāt Latvijas sniegtie pierādījumi liecina, ka pašreizējā gaitā *airBaltic* sasniegs lielāko daļu pārstrukturēšanas plānā noteikto mērķu, un tas ir vēl viens plāna ticamības rādītājs.

7.4.4. Nepamatotu konkurences izkropļojumu novēršana (kompensējošie pasākumi)

- (191) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punktu ir jāveic kompensējošie pasākumi, lai nodrošinātu, ka negatīvā ietekme uz tirdzniecības apstākļiem tiek samazināta līdz pieņemamam līmenim. Šie pasākumi var ietvert aktīvu atsavināšanu, jaudu vai tirgus daļas samazināšanu vai piekļuves šķēršļu samazināšanu attiecīgajos tirgos (39. punkts).
- (192) Šajā sakarā zaudējumus nesošo darbību pārtraukšana, kas jebkurā gadījumā būtu vajadzīga dzīvotspējas atjaunošanai, kompensējošo pasākumu novērtēšanas nolūkos netiek uzskatīta par jaudas vai tirgus daļas samazinājumu (40. punkts).
- (193) Latvijas ierosinātie kompensējošie pasākumi *airBaltic* gadījumā ir rentablu maršrutu slēgšana, tādējādi samazinot jaudu, un atteikšanās no laika nišu pāriem koordinētās lidostās.
- (194) Papildus nerentablu maršrutu slēgšanai, kas nepieciešama dzīvotspējas atjaunošanai, pārstrukturēšanas plānā ir paredzēts atteikties no 14 maršrutiem, kuri ir rentabli⁽⁴⁰⁾ C1 bruto seguma (*contribution margin*) izteiksmē. Komisijas prakse ir uzskatīt maršrutu par rentablu, ja gadā pirms atteikšanās no konkrētā maršruta tam ir bijis pozitīvs C1 bruto segums⁽⁴¹⁾. C1 bruto segumā ir ņemtas vērā uz katru atsevišķu maršrutu attiecināmās reisa, pasažieru un izplatīšanas izmaksas (t. i., mainīgās izmaksas). C1 bruto segums ir piemērotākais rādītājs, jo tajā ir ņemtas vērā visas izmaksas, kas ir tieši saistītas ar attiecīgo maršrutu. Maršruti, kam ir pozitīvs C1 bruto segums, ļauj ne tikai segt mainīgās izmaksas, bet arī palīdz segt uzņēmuma pastāvīgās izmaksas.
- (195) Attiecībā uz jaudu pārstrukturēšanas plānā attiecīgi norādīts, ka 2011. gada aprīlī uzņēmuma kopējā jauda bija [5–5,5] miljardi ASK, savukārt pārstrukturēšanas perioda beigās 2016. gada aprīlī paredzēts, ka *airBaltic* jauda būs [4–4,5] miljardi ASK, t. i., jauda tiks samazināta par [17–20] %. Saistībā ar šo Komisija atzīmē, ka galvenokārt ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanas kontekstā flote tiks samazināta no 34 gaisa kuģiem 2011. gada aprīlī līdz 25 gaisa kuģiem 2014. gada beigās un šādā apjomā paliks līdz pārstrukturēšanas perioda beigām 2016. gada aprīlī (skatīt 181. apsvērumu). Ja ņem vērā tikai rentablos maršrutus, jaudas samazinājums ir [7–10] %.

⁽⁴⁰⁾ Konkrēti, tie ir maršruti starp [...]. Komisijas izpratnē šo maršrutu slēgšana ir tīri kompensējošie pasākumi, jo nekas neliecina, ka to slēgšana būtu flotes samazinājuma nepieciešamās sekas.

⁽⁴¹⁾ Skatīt Komisijas lēmumu lietā SA.30908 – CSA – Czech Airlines – Pārstrukturēšanas plāns, 130. un 131. punkts.

- (196) Turklāt Komisija atzīmē, ka *airBaltic* ir slēdzis vairākus maršrutus no pilnībā koordinētām lidostām ⁽⁴²⁾: [..]. Līdz ar to 2011. un 2012. gadā tika atbrīvoti [..] laika nišu pāri pilnībā koordinētās lidostās, tādējādi konkurējošām aviokompānijām paveras jaunas uzņēmējdarbības iespējas apkalpot maršrutus no un uz šīm lidostām un tur palielināt savu pārstāvētību.
- (197) Novērtējot kompensējošo pasākumu piemērotību, Komisija ņem vērā tirgus struktūru un konkurences apstākļus, lai pārlicinātos, ka šie pasākumi neizraisa tirgus struktūras pasliktināšanos (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 39. punkts). Kompensējošajiem pasākumiem jābūt samērīgiem ar atbalsta kropļojošo ietekmi un jo īpaši uzņēmuma lielumu un relatīvo ietekmi attiecīgajā tirgū vai tirgos. Samazinājuma apjoms jānosaka katrā gadījumā atsevišķi (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 40. punkts).
- (198) Komisija atzīmē, ka *airBaltic* ir ļoti neliels dalībnieks Eiropas aviācijas tirgū, jo tā daļa Eiropas aviokompāniju nozares nodrošinātajos pakalpojumos ir 0,5 %.
- (199) Komisija attiecīgi konstatē, ka *airBaltic* jaudas samazinājums par [7–10] % nav maznozīmīgs, ņemot vērā, ka uzņēmums ir relatīvi neliels salīdzinājumā ar Eiropas aviokompāniju nozares jaudu un nodrošināto pakalpojumu apjomu pasažieru izteiksmē. Tādam salīdzinoši mazam pārvaldītājam kā *airBaltic* lielāka flotes un jaudas samazināšana varētu apdraudēt ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu, reizē neradot nekādas nozīmīgas tirgus iespējas konkurentiem. Turklāt, kaut arī *airBaltic* ir lielākais aviopārvaldītājs Latvijā, tā tirgus daļa Rīgā samazināsies no [65–70] % 2011. gadā līdz [55–60] % 2016. gadā.
- (200) Papildus tam Komisija atzīmē, ka Latvija saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta a) apakšpunktu ir atbalstāms apgabals reģionālā ieguldījumu atbalsta mērķiem ⁽⁴³⁾. Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 56. punktu “[..] atbalstāmajos reģionos tomēr atbalsta piešķiršanas atļaujas nosacījumi var būt mazāk stingri attiecībā uz kompensējošo pasākumu īstenošanu un saņēmēja ieguldījuma apjomu. Ja to pamato reģionālās attīstības vajadzības, tajos gadījumos, kur jaudas vai tirgus daļas samazinājums šķiet vispiemērotākais pasākums, lai novērstu pārmērīgu konkurences kropļošanu, vajadzīgais samazinājums atbalstāmajos reģionos ir mazāks nekā citos reģionos”.
- (201) Novērtējot ierosināto kompensējošo pasākumu piemērotību, Komisija ir ņēmusi vērā šīs konkrētās lietas specifiku un paturējusi prātā Latvijas nomaļo ģeogrāfisko stāvokli un tās sasniedzamību no pārējām Eiropas Savienības dalībvalstīm. Saistībā ar šo Komisija atzīmē, ka Latvijas dzelzceļa sistēmā pārsvarā ir izmantots Krievijas sliežu ceļa platums, kas ir lielāks nekā standarta platums, ko izmanto vairumā ES, tādējādi rodas savienojamības problēmas ar ES kaimiņvalstīm. Arī attiecībā uz jūras transportu šķiet, ka tas ir tikai ierobežotā mērā savstarpēji aizstājams ar gaisa transportu, īpaši pasažieru pārvadājumiem. Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka tuvākās starptautiskās lidostas, kuras sasniedzamas ar sauszemes transportu, ir Viļņa un Tallina, kas ir aptuveni 300 km attālumā no Rīgas, tādējādi tās nav uzskatāmas par ērtiem alternatīviem savienojumu mezgliem, jo īpaši no darījumu pasažieru viedokļa.
- (202) Tāpēc Komisija uzskata, ka *airBaltic* noteiktie kompensējošie pasākumi, t. i., jaudas samazinājums par [7–10] % un atteikšanās no laika nišu pāriem koordinētās lidostās, šīs konkrētās lietas apstākļos ir pieņemami. Līdz ar to Latvijas ierosinātie kompensējošie pasākumi no Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu viedokļa ir pietiekami, lai nodrošinātu, ka negatīvā ietekme uz tirdzniecības apstākļiem, kas rodas, piešķirot *airBaltic* pārstrukturēšanas atbalstu, tiek samazināta līdz pieņemamam līmenim.

7.4.5. Atbalsta ierobežošana līdz minimumam (pašu ieguldījums)

- (203) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. punktu, lai atbalsta apmēru ierobežotu līdz stingram minimumam, atbalsta saņēmējiem jānodrošina ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās no saviem pašu resursiem. Tas var ietvert tādu aktīvu pārdošanu, kas nav būtiski uzņēmuma izdzīvošanai, vai ārēju finansējumu atbilstoši tirgus nosacījumiem.

⁽⁴²⁾ Pilnībā koordinētas lidostas ir definētas 2. panta g) punktā Padomes 1993. gada 18. janvāra Regulā (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.). Saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 95/93 3. panta 4. punktu šīs lidostas ir tādas, kuras vismaz noteiktos periodos saskaras ar jaudas ierobežojumiem.

⁽⁴³⁾ Skatīt Komisijas 2006. gada 13. septembra lēmumu valsts atbalsta lietā N 447/2006 – Latvija – Reģionālā atbalsta karte 2007.–2013. gadam.

- (204) Pašu ieguldījumam jābūt reālam, t. i., faktiskam, neņemot vērā nākotnē sagaidāmus ienākumus, piemēram, naudas plūsmas (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. punkts). Attiecīgi pašu ieguldījumā nedrīkst būt iekļauts cits valsts atbalsts. Komisija parasti uzskata, ka lielu uzņēmumu gadījumā pienācīgs ir ieguldījums vismaz 50 % apmērā no pārstrukturēšanas izmaksām. Tomēr ārkārtas apstākļos un īpašu grūtību gadījumos Komisija var piekrist mazākam ieguldījumam (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkts).
- (205) Saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu lēstās pārstrukturēšanas izmaksas ir LVL [150–170] miljoni (EUR [214–242] miljoni), ņemot vērā līdzekļus, kas nepieciešami, lai atmaksātu trešo personu aizdevumus (LVL [5–15] miljoni (EUR [7,1–21,3] miljoni)), kompensētu zaudējumus, ko rada noteiktu gaisa kuģu ekspluatācijas pārtraukšana un to atsavināšana (LVL [15–25] miljoni (EUR [21,3–35,5] miljoni)), veidotu uzkrājumus nedrošiem parādiem, kurus uzņēmumam varētu neizdoties piedzīt (LVL [5–10] miljoni (EUR [7,1–15,3] miljoni)), veiktu maksājumus saistībā ar štatu samazināšanu (LVL [1–4] miljoni (EUR [1,4–5,6] miljoni)), iegādātos jaunus gaisa kuģus, konkrēti, [...] *Bombardier Q400NG* un [...] *Boeing 737-500* (kopsummā par LVL [50–60] miljoniem (EUR [71,1–85,3] miljoniem)), atpirktu preču zīmes no *BAS* (LVL [5–15] miljoni (EUR [7,1–21,3] miljoni)), nokārtotu neparedzētas ārpusbilances saistības, kas radušās saistībā ar [...] prasījumu (LVL [5–15] miljoni (EUR [7,1–21,3] miljoni)), un veidotu rezervi paredzamajiem zaudējumiem līdz rentabilitātes atgūšanai (LVL [45–55] miljoni (EUR [64–78,2] miljoni)).
- (206) Ņemot vērā to, ka kopējās pārstrukturēšanas izmaksas ir LVL [150–170] miljoni (EUR [214–242] miljoni), ierosinātais *airBaltic* pašu ieguldījums atbilstoši pārstrukturēšanas plānam ir LVL [100–110] miljoni (EUR [141–155] miljoni) jeb [60–70] % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām. Pašu ieguldījumu veido:
- privāta finansējuma iepludināšana LVL [20–30] miljonu (EUR [28,4–42,6] miljonu) apmērā, ko *BAS* un privātie ieguldītāji *THC* un [...] veica laikā no 2011. gada aprīļa līdz septembrim. Šī summa ietver: LVL [...] miljonus (EUR [...] miljonus) atbilstoši [...] 2011. gada marta un maija likviditātes nodrošinājumam rezerves daļu iegādei no *airBaltic*; LVL [...] miljonus (EUR [...] miljonus) un LVL [...] miljonus (EUR [...] miljonus) kā attiecīgi [...] un [...] avansa maksājumus *airBaltic* pašu kapitālā; LVL [6–8] miljonus (EUR [8,5–12,3] miljonus) no *Transatlantic Holdings*, kas izriet no akciju iegādes līguma;
 - privātus aizdevumus LVL [20–30] miljonu (EUR [28,4–42,6] miljonu) apmērā, ko *BAS* piešķīra pēc Vienošanās noslēgšanas, proti, *BAS* aizdevums (LVL 14 miljoni (EUR 19,82 miljoni)) un pārdevēja aizdevums LVL [5–15] miljonu (EUR [7,1–21,3] miljonu) apmērā preču zīmju atpirkšanai;
 - jauno gaisa kuģu līzingu līgumus LVL [45–55] miljonu (EUR [64–78] miljonu) vērtībā;
 - LVL [...] miljonus (EUR [...] miljonus) no parāda daļējas norakstīšanas saistībā ar *airBaltic* parāda pārstrukturēšanu, par ko vienošanās ar Latvijas Krājbanku un *Snoras* tika panākta 2014. gada martā.
- (207) Attiecībā uz i) apakšpunktā minēto privātā finansējuma iepludināšanu Latvija ir pierādījusi, ka *BAS* 2011. gada jūnijā un jūlijā veica avansa maksājumus uzņēmuma pašu kapitālā LVL [7–9] miljonu (EUR [10–13] miljonu) apmērā. Komisija uzskata, ka šie maksājumi ir pašu ieguldījums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. punkta nozīmē, jo *BAS* ir privāts tirgus dalībnieks un Komisijai nav iemesla uzskatīt, kas tas nerīkojās atbilstoši tirgus principiem. Tāds pats secinājums izdarīts par LVL [6–8] miljoniem (EUR [8,5–12,3] miljoniem), ko *Transatlantic Holdings* 2011. gada septembrī nodrošināja apmaiņā pret [...] neapmaksātām *airBaltic* akcijām.
- (208) Attiecībā uz ii) apakšpunktu Komisija uzskata, ka *BAS* piešķirtais aizdevums LVL 14 miljonu (EUR 19,82 miljonu) apmērā, t. i., *BAS* aizdevums, ir ārējs finansējums saskaņā ar tirgus nosacījumiem, kuru var pieņemt kā pašu ieguldījumu no privāta ieguldītāja, kurš attiecīgajā laikā bija uzņēmuma akcionārs.
- (209) Attiecībā uz iii) apakšpunktā minētajiem līzingu līgumiem par jauniem gaisa kuģiem LVL [45–55] miljonu (EUR [64–78] miljonu) apmērā pārstrukturēšanas plānā ir norādīts, ka *airBaltic* flotes samazināšanas un optimizācijas programmas ietvaros 2013. gada martā noslēdza jaunus gaisa kuģu līzingu līgumus ar privātiem partneriem. Līgumi attiecas uz neto līzingu par [...] *Bombardier Dash 8 Q400NG* gaisa kuģiem uz 10 gadiem par kopējo summu aptuveni USD [...] miljoni (EUR [...] miljoni), t. i., ar ikmēneša maksājumu aptuveni USD [...] (EUR [...]) apmērā.

- (210) Saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu līzings noslēgts ar [...] atbilstoši tirgus nosacījumiem. Paredzēts, ka ikmēneša maksājumi segs summu, kas atbilst iegādes cenai, no kuras atskaitīta attiecīgo gaisa kuģu atlikušā vērtība desmitā gada beigās (kam pieskaitīts noteikts uzcelojums [...] finansēšanas un pamatdarbības izmaksu segšanai, kā arī peļņas norma), tādējādi kopsumma ir vienāda ar jaunu gaisa kuģu iegādes cenu.
- (211) Komisija atzīmē, ka šāda veida līzings līgumi aviokompāniju nozarē ir finansēšanas standartprakse un var tikt pielīdzināti aizdevumiem tādām uzņēmumam, kurā notiek pārstrukturēšana. Tas, ka ievērojama aizdevuma daļu sedz nodrošinājums, neizslēdz iespēju aizdevumu uzskatīt par "pašu ieguldījumu". Turklāt Latvija ir apstiprinājusi, ka uz attiecīgajiem līzings līgumiem attiecas standarta nodrošinājums (t. i., iespēja pārņemt lidaparātu līzings devēja valdījumā, ja saistības netiek pildītas, un drošības naudas iemaksa). Tādējādi līzings devējs uzņemas noteiktu kreditora risku, jo *airBaltic* saistību nepildīšanas gadījumā tas ciestu ievērojamus zaudējumus, ko veido negūtī ienākumi no līzings maksājumiem līdz brīdim, kamēr gaisa kuģi piešķir līzings jaunam klientam, kā arī izmaksas par gaisa kuģa pielāgošanu jaunā operatora vajadzībām ⁽⁴⁴⁾.
- (212) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija norāda, ka līzings līgumi liecina, ka *airBaltic* spēja saņemt ārēju finansējumu atbilstoši tirgus nosacījumiem. Tādējādi attiecīgos līzings līgumus var uzskatīt par pierādījumu, ka tirgus tic *airBaltic* ilgtermiņa dzīvotspējai, jo līgumi ir nodrošināti vienīgi ar standartveida nodrošinājumu un attiecīgi finansists uzņemas noteikta līmeņa risku. Tas atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. punktam, saskaņā ar kuru pašu ieguldījumam būtu jānāk no ārēja finansējuma atbilstoši tirgus nosacījumiem, un tas liecina, ka tirgus tic uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanai. Tāpēc Komisija uzskata, ka līzings līgumi par summu LVL [45–55] miljoni (EUR [64–78] miljoni) ietilpst pašu ieguldījumā. Turklāt tas atbilst Komisijas līdzšinējai praksei, piemēram, *Czech Airlines* lietā ⁽⁴⁵⁾.
- (213) Tomēr Komisijai ir šaubas par dažiem pārstrukturēšanas plānā ierosinātajiem pašu ieguldījuma veidiem, kā skaidrots turpmāk.
- (214) Attiecībā uz avansa maksājumu *airBaltic* pašu kapitālā LVL [...] miljonu (EUR [...] miljonu) apmērā, ko [...] veica 2011. gada jūlijā, no Latvijas iesniegtās informācijas izriet, ka tas ir tiešā veidā saistīts ar sesto pasākumu, kurš, kā secināts, ietver valsts atbalstu. Tāpēc [...] veikto avansa maksājumu *airBaltic* pašu kapitālā nevar uzskatīt par pašu ieguldījumu, jo tajā nedrīkst būt ietverts atbalsts.
- (215) Attiecībā uz likviditātes nodrošinājumu LVL [...] miljonu (EUR [...] miljonu) apmērā, ko [...] laikā no 2011. aprīļa līdz jūnijam piešķir rezerves daļu iegādei, Latvijas iestādes nav sniegušas tādu pierādījumus, kuri Komisijai dotu iespēju skaidri izprast šo pasākumu un tā nozīmi, kas ļautu spriest par ticību saņēmēja dzīvotspējas atjaunošanai. Tāpēc Komisija nevar ar pārliecību secināt, ka šis likviditātes nodrošinājums ir pieņemams kā pašu ieguldījums.
- (216) Attiecībā uz pārdevēja aizdevumu LVL [5–15] miljonu (EUR [7,1–21,3] miljonu) apmērā, ko *BAS* piešķir *airBaltic*, lai tas varētu atpirkt savas preču zīmes, Latvija nav sniegusi nekādus pierādījumus tam, ka minētais aizdevums faktiski piešķirts.
- (217) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija par pieņemamu pašu ieguldījumu neuzskata avansa maksājumu *airBaltic* pašu kapitālā LVL [...] miljonu (EUR [...] miljonu) apmērā, ko [...] veica 2011. gada jūlijā, likviditātes nodrošinājumu LVL [...] miljonu (EUR [...] miljonu) apmērā, ko [...] laikā no 2011. aprīļa līdz jūnijam piešķir rezerves daļu iegādei, pārdevēja aizdevumu [5–15] miljonu (EUR [7,1–21,3] miljonu) apmērā, ko *BAS* piešķir *airBaltic*, lai tas varētu atpirkt savas preču zīmes, un parāda daļēju norakstīšanu LVL [...] miljonu (EUR [...] miljonu) apmērā. Turklāt Komisijai, ņemot vērā šajā sakarā iesniegto nepārliecinošo informāciju (neskaitot attiecīgo parādu raksturs, tostarp vairāki prasījumi un *airBaltic* preču zīmes), ir šaubas par to, vai par pašu ieguldījumu var uzskatīt parāda daļēju norakstīšanu LVL [...] miljonu (EUR [...] miljonu) apmērā, ko veica divas konkrētās bankas.
- (218) Jebkurā gadījumā Komisija norāda, ka pārējie pasākumi, kas ierosināti kā pašu ieguldījums, atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. punktam, un attiecīgi pašu ieguldījuma apjoms ir pieņemams. Šis pašu ieguldījums ir LVL [75–85] miljoni (EUR [107–120] miljoni), kas atbilst aptuveni [48–50] % no pārstrukturēšanas izmaksām. Lielam uzņēmumam, kāds ir *airBaltic*, pašu ieguldījuma apmēram principā būtu jābūt 50 %. Tomēr

⁽⁴⁴⁾ Kopējās izmaksas, kas rodas gaisa kuģa pārņemšanā no saistības nepildošā operatora un pielāgošanā jaunā klienta piegādes prasībām, itin viegli var sasniegt [...] % no gaisa kuģa uzskaites vērtības.

⁽⁴⁵⁾ Skatīt lēmuma par *Czech Airlines* 119. un 145. punktu.

saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 56. punktu Komisija pašu ieguldījuma apmēra vērtējumā var būt mazāk stingra, ja runa ir par atbalstāmajiem reģioniem, un Latvija attiecīgo pasākumu veikšanas laikā bija šāds reģions (skatīt 200. apsvērumu).

(219) Tāpēc Komisija uzskata, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. punkta prasības ir izpildītas.

7.4.6. Princips “vienreiz un pēdējoreiz”

(220) Visbeidzot, ir jābūt ievērotam Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 72. punktam, saskaņā ar kuru uzņēmums, kas ir saņēmis glābšanas un pārstrukturēšanas atbalstu iepriekšējo desmit gadu laikā, vairs nav tiesīgs saņemt glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu (princips “vienreiz un pēdējoreiz”).

(221) Tā kā pirmais, ceturtais un piektais pasākums neietver valsts atbalstu, tie nav jāņem vērā “vienreiz un pēdējoreiz” nosacījuma vērtēšanā. Turklāt Latvijas iestādes apliecināja, ka *airBaltic* iepriekšējo desmit gadu laikā nav saņēmis glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu. Tāpēc Komisija uzskata, ka princips “vienreiz un pēdējoreiz” ir ievērots.

7.5. SECINĀJUMS PAR OTRO, TREŠO UN SESTO PASĀKUMU

(222) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija konstatē, ka Latvija otro, trešo un sesto pasākumu par labu *airBaltic* īstenoja nelikumīgi, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu. Tomēr Komisija uzskata, ka konkrētie pasākumi un pārstrukturēšanas plāns atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nosacījumiem. Tāpēc Komisija uzskata, ka atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu,

(223) Komisija turklāt atzīmē, ka Latvija piekrita, ka šo lēmumu pieņem un paziņo angļu valodā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Pirmais valsts aizdevums LVL 16 miljonu apmērā, kuru Latvijas Republika piešķir *airBaltic* 2011. gadā, kā arī valsts veiktā nulles kupona obligāciju iegāde no *airBaltic* 2010. gada aprīlī un Latvijas Krājbankas 2011. gada novembrī veiktais maksājums *airBaltic* EUR 2,8 miljonu apmērā nav atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

2. pants

Otrais valsts aizdevums LVL 67 miljonu apmērā un *airBaltic* kapitāla palielināšana, ko Latvijas Republika īstenoja 2011. gadā, kā arī prasījuma tiesību EUR 5 miljonu apmērā nodošana *airBaltic*, ko Latvijas Republika īstenoja 2012. gadā, ir atbalsts Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 1. punkta nozīmē.

Minētais atbalsts ir saderīgs ar iekšējo tirgu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Latvijas Republikai.

Briselē, 2014. gada 9. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA