II

(Atti mhux leġiżlattivi)

DEĊIŻJONIJIET

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2015/1091

tad-9 ta' Lulju 2014

dwar il-miżuri SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP) implimentati mil-Latvja għal A/S Air Baltic Corporation (airBaltic)

(notifikata bid-dokument C(2014) 4552)

(It-test bl-Ingliż biss huwa awtentika)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidrat it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari l-ewwel subparagrafu tal-Artikolu 108(2) tiegħu,

Wara li kkunsidrat il-Ftehim dwar iż-Żona Ekonomika Ewropea, u b'mod partikolari l-Artikolu 62(1)(a) tiegħu,

Wara li kkunsidrat id-deċiżjoni li permezz tagħha l-Kummissjoni ddeċidiet li tibda l-proċedura stipulata fl-Artikolu 108(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, fir-rigward tal-għajnuna SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP), [1]

Wara li stiednet lill-partijiet interessati biex jissottomettu l-kummenti tagħhom skont id-dispożizzjonijiet iċċitati hawn fuq u wara li kkunsidrat il-kummenti tagħhom,

Billi:

1. **PROĊEDURA**

1.1. IL-PRE-NOTIFIKA — SA.33799 (2011/PN)

(1) Permezz tan-notifika SANI Nru°6332 tat-18 ta' Ottubru 2011, irreġistrata fl-20 ta' Ottubru 2011, il-Latvja nnotifikat minn qabel lill-Kummissjoni self ta' LVL 16-il miljun (EUR 22,65 miljuni) [2] favur il-Korporazzjoni A/S Air Baltic ("airBaltic" jew "il-kumpanija"). L-awtoritajiet Latvjani kienu tal-fehma li s-self ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat iżda madankollu xorta nnotifikatu minn qabel għal raġunijiet ta' ċertezza u trasparenza legali. Din il-pre-notifika kienet irreġistrata bin-numru ta' referenza SA.33799 (2011/PN).

(2) Fis-27 ta' Ottubru 2011, saret laqgħa mal-awtoritajiet Latvjani u l-konsulenti tagħhom, li warajha l-awtoritajiet Latvjani ssottomettew informazzjoni supplimentari permezz ta' ittra tas-7 ta' Novembru 2011. Il-Kummissjoni talbet informazzjoni addizzjonali permezz tal-posta elettronika tas-16 ta' Novembru 2011, is-17 ta' Novembru 2011, l-1 ta' Diċembru 2011, u d-9 ta' Diċembru 2011, li għalihom l-awtoritajiet Latvjani rrispondew rispettivament permezz tal-posta elettronika tas-16 ta' Novembru 2011, it-22 ta' Novembru 2011, is-7 ta' Diċembru 2011, u t-13 ta' Diċembru 2011.

---

[1] ĠU C 69, 8.3.2013, p. 40.
[2] Rata tal-kambju ta' EUR 1 = LVL 0,7063. Rata tal-kambju medja għall-2011 ippubblikata mill-Bank Ċentrali Ewropew, disponibbli fuq http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233.

(3) Fl-4 ta' Jannar 2012, il-Latvja ssottomettiet informazzjoni addizzjonali u spjegat li s-self ta' LVL 16-il miljun — imsemmi fil-paragrafu 1.1 hawn fuq — kien diġà ngħata lill-kumpanija fil-21 ta' Ottubru 2011 mingħajr l-awtorizzazzjoni minn qabel tal-Kummissjoni. Barra minn hekk, fit-13 ta' Diċembru 2011, l-Istat tal-Latvja ddeċieda li jżid il-kapital tal-kumpanija u fl-14 ta' Diċembru 2011 ta t-tieni self lill-airBaltic.

(4) Fid-dawl tal-fatt li l-miżura ngħatat lill-kumpanija u ta' lment li wasal fid-9 ta' Jannar 2012 (ara t-taqsima 1.2 hawn taħt), l-awtoritajiet Latvjani rtiraw il-pre-notifika tagħhom permezz tal-posta elettronika tal-21 ta' Frar 2012. Il-każ ta' għajnuna mill-istat SA.33799 (2011/PN) kien amministrattivament magħluq fis-27 ta' Frar 2012.

1.2. L-ILMENTI — SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP)

(5) Fid-9 ta' Jannar 2012, il-Kummissjoni rċeviet ilment imressaq minn kumpanija privata SIA Baltijas aviācijas sistēmas ("BAS" jew "l-ilmentatur"), eks azzjonist tal-airBaltic, fir-rigward ta' numru ta' miżuri allegatament ipprovduti lill-airBaltic mill-Istat tal-Latvja.

(6) Permezz tal-ittra tat-23 ta' Jannar 2012, il-Kummissjoni bagħtet l-ilment għal kummenti lil-Latvja, li rrispondiet fit-13 ta' Marzu 2012. Permezz tal-ittra tal-14 ta' Mejju 2012, il-Kummissjoni talbet informazzjoni addizzjonali mil-Latvja, li ġiet ipprovduta fis-16 ta' Lulju 2012.

(7) Permezz tal-ittra tat-18 ta' Lulju 2012, irreġistrata fl-20 ta' Lulju 2012, il-Kummissjoni rċeviet ilment ġdid mis-Sa Inga Piterniece, eks membru tal-bord tal-BAS, rigward miżura addizzjonali allegatament mogħtija mill-Istat tal-Latvja lill-airBaltic. Permezz tal-posta elettronika tal-24 ta' Lulju 2012, il-Kummissjoni bagħtet l-ilment ġdid għall-kummenti lil-Latvja, li wieġbet fit-22 ta' Awwissu u l-4 ta' Settembru 2012.

(8) Il-laqgħat mal-awtoritajiet Latvjani, il-konsulenti tagħhom u r-rappreżentanti tal-airBaltic saru fil-5 ta' Lulju u s-17 ta' Awwissu 2012.

(9) Permezz tal-ittra ddatata 20 ta' Novembru 2012, il-Kummissjoni infurmat lil-Latvja li kienet iddeċidiet li tibda l-proċedura stabbilita fl-Artikolu 108(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea ("TFUE") fir-rigward tal-għajnuna ("id-deċiżjoni tal-ftuħ"). Il-Latvja ssottomettiet kummenti dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ permezz tal-ittra ddatata 23 ta' Jannar 2013. Il-Kummissjoni talbet informazzjoni lil-Latvja permezz tal-ittra tas-6 ta' Marzu 2013, li ngħatat risposta għaliha fit-8 ta' April 2013. Barra minn hekk, saret laqgħa mal-awtoritajiet Latvjani fil-25 ta' Ġunju 2013, li warajha l-Latvja ssottomettiet informazzjoni addizzjonali fl-14 ta' Awwissu, it-18 ta' Settembru, id-9 u l-25 ta' Ottubru 2013. Laqgħat addizzjonali mal-awtoritajiet Latvjani u r-rappreżentanti legali tagħhom saru fit-22 ta' Ottubru u t-22 ta' Novembru 2013, kif ukoll fl-10 ta' Jannar 2014. Il-Latvja ssottomettiet informazzjoni addizzjonali fis-7 u t-8 ta' Novembru, it-2, it-13 u l-20 ta' Diċembru 2013, u fit-28 u l-31 ta' Jannar, it-28 ta' Frar, l-24 u s-26 ta' Marzu, id-9 ta' April u s-16 ta' Mejju 2014.

(10) Id-deċiżjoni tal-Kummissjoni li tibda l-proċedura ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* [3] fit-8 ta' Marzu 2013. Il-Kummissjoni stiednet lill-partijiet interessati biex jippreżentaw il-kummenti tagħhom dwar il-miżuri.

(11) Il-Kummissjoni rċeviet osservazzjonijiet mir-Ryanair u l-airBaltic, kif ukoll mingħand tliet individwi f'isem il-kredituri tal-airBaltic (FLS, AB Jet u Eurobalt Junipro). Il-Kummissjoni għaddiet dawn l-osservazzjonijiet lil-Latvja, li ngħatat l-opportunità li tagħti r-risposta tagħha; il-kummenti tal-Latvja waslu permezz ta' ittra tas-27 ta' Mejju 2013.

(12) Permezz tal-ittra ddatata 4 ta' Lulju 2014, il-Latvja qablet li tirrinunzja għad-drittijiet tagħha derivati mill-Artikolu 342 TFUE flimkien mal-Artikolu 3 tar-Regolament (KE) Nru 1/1958 u li din id-deċiżjoni tiġi adottata u nnotifikata bl-Ingliż.

2. **IS-SUQ TAT-TRASPORT BL-AJRU TAL-LATVJA**

(13) Is-suq tat-trasport bl-ajru tal-Latvja espanda b'mod mgħaġġel minn mindu l-Latvja ngħaqdet mal-UE. Bejn l-2003 u l-2007, il-medja annwali tat-tkabbir tal-passiġġieri fl-Ajruport Internazzjonali ta' Riga — inklużi passiġġieri minn punt għal ieħor u passiġġieri fi tranżitu — laħqet 47 %, jiġifieri minn madwar 700 000 passiġġier fl-2003, għaddiet għal 3,2 miljuni fl-2007. Id-dħul ta' trasportaturi bi prezz baxx, speċjalment ir-Ryanair, ikkontribwixxa għat-tkabbir tas-suq peress li nħolqot domanda ġdida sostanzjali bil-ftuħ ta' rotot ġodda.

[3] *Cf.* in-nota ta' qiegħ il-paġna 1.

(14) Il-kriżi ekonomika globali tal-2008-2009 laqtet ħażin ħafna t-tkabbir ekonomiku tal-Latvja u konsegwentement is-suq tat-trasport bl-ajru tagħha. Bħala riżultat tal-kriżi, in-numru ta' passiġġieri minn punt għal ieħor fil-Latvja naqas minn 3,2 miljuni fl-2008 għal 2,7 miljuni fl-2009, għalkemm in-numru totali ta' passiġġieri kompla jikber permezz tat-trasferiment tal-passiġġieri.

(15) Mill-2010, issokta t-tkabbir ġenerali tas-suq, u dan laħaq medja ta'tkabbir annwali ta' 12 %. Filwaqt li s-suq tal-passiġġieri minn punt għal ieħor żdied b'medja ta' 9 % fis-sena, iż-żieda fis-suq tat-trasferiment tal-passiġġieri laħaq it-18 % fis-sena. Fil-futur, huwa mistenni li s-suq tal-Latvja tat-trasport tal-passiġġieri bl-ajru sejjer ikompli jikber bir-rata ta' tkabbir annwali ta' % bejn l-2012 u l-2015.

(16) L-ajruport Internazzjonali ta' Riga jinsab fuq quddiem nett fir-reġjun Baltiku. Fl-2011, madwar 5,1 miljun passiġġier ivvjaġġaw minn/lejn Riga, meta mqabbel mal-1,9 miljun passiġġier li vvjaġġaw minn/lejn Tallinn u 1,7 miljun passiġġier li vvjaġġaw minn/lejn Vilnius. Fl-2011, l-airBaltic trasportat 66 % tal-passiġġieri li jtiru minn Riga, filwaqt li r-Ryanair, it-tieni l-ikbar operatur u l-kompetitur ewlieni tal-airBaltic, ittrasporat 20 %. 15-il kumpanija oħra joperaw minn/lejn Riga (fornituri ta' servizz komplut u trasportaturi bi prezz baxx) u dawn jammontaw għal 14 % tal-passiġġieri kollha. ([4])

3. **IL-BENEFIĊJARJU**

(17) L-airBaltic twaqqfet fl-1995 permezz ta' impriża konġunta bejn Scandinavian Airlines SAS u l-Istat Latvjan. F'Jannar 2009, SAS biegħet is-sehem kollu tagħha fil-kumpanija (47,2 %) lil BAS.

(18) Mill-informazzjoni ppubblikata mill-istampa jidher li BAS twaqqfet bħala kumpanija privata li hija proprjetà sħiħa tas-Sur Bertolt Flick sa Diċembru 2010, meta 50 % tal-ishma tagħha ġew ittrasferiti lill-kumpanija rreġistrata l-Bahamas Taurus Asset Management Fund Ltd ("Taurus"). ([5])

(19) Minn Ottubru 2011, l-azzjonisti tal-airBaltic kienu l-Istat tal-Latvja — permezz tal-Ministeru tat-Trasport — b'52,6 % tal-ishma u BAS b'47,2 %, il-kumplament (0,2 %) kienu tal-linja tal-ajru Russa Transaero. F'dak iż-żmien, il-President u l-Kap Eżekuttiv tal-airBaltic kien is-Sur Bertolt Flick. Mill-1 ta' Novembru 2011, il-Kap Eżekuttiv tal-airBaltic huwa s-Sur Martin Gauss, eks Kap Eżekuttiv ta' Malév.

(20) Abbażi tal-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Latvjani, jidher li BAS kienet rahnet is-47,2 % tal-ishma tagħha fl-airBaltic bħala kollateral lil Latvijas Krājbanka, is-sussidjarja Latvjana tal-bank Litwan Snoras ([6]). Fis-16 ta' Novembru 2011, Snoras ikkollassa u ġie nazzjonalizzat. ([7]) Fis-17 ta' Novembru 2011, il-Kummissjoni Finanzjarja u tas-Swieq Kapitali tal-Latvja ("FCMC") ordnat limitazzjoni tal-operazzjonijiet bankarji ta' Latvijas Krājbanka li jaqbżu l-EUR 100 000. ([8]) B'ordni mill-FCMC tal-21 ta' Novembru 2011, l-operazzjonijiet ta' Latvijas Krājbanka ġew sospiżi u nħatar maniġment ta' trustees. ([9])

(21) Skont l-informazzjoni pprovduta, jidher li l-BAS kienet inadempjenti fuq xi obbligi finanzjarji tagħha lejn Latvijas Krājbanka. Bħala riżultat, fit-30 ta' Novembru 2011, Latvijas Krājbanka biegħet l-ishma kollha minbarra sehem wieħed li qabel kienu tal-BAS lill-Ministeru tat-Trasport għall-valur nominali tagħhom, li jlaħħqu t-total ta' LVL 224 453 (EUR 317 787). ([10]) Bħala riżultat, l-ishma tal-Latvja fl-airBaltic żdiedu għal 99,8 %, filwaqt li l-BAS żammet sehem wieħed biss.

([4]) Sors: Il-Ktieb Annwali tal-2011 tal-Ajruport Internazzjonali ta' Riga, disponibbli minn http://www.riga-airport.com/en/main/about-company/gada-gramata.
([5]) Ara http://bnn-news.com/airbaltic-shareholders-structure-11608. L-istampa tirrapporta xi rabtiet bejn Taurus u l-imprenditur Russu s-Sur Vladimir Antonov.
([6]) L-eks azzjonist ewlieni u president tal-bank Litwan Snoras kien is-Sur Vladimir Antonov.
([7]) Il-Bank Ċentrali tal-Litwanja spjega li kellu jinnazzjonalizza Snoras minħabba li naqas milli jissodisfa rekwiżiti regolatorji, naqas milli jipprovdi l-informazzjoni mitluba u minħabba l-kundizzjoni ħażina tal-assi. Ara http://en.rian.ru/ business/20120523/173624459.html u http://www.bloomberg.com/news/2011-12-19/antonov-says-he-invested-50-million-euros-in-latvia-s-airbaltic.html.
([8]) Ara http://www.lkb.lv/en/about_bank/news/archyve?item=2022&page=6.
([9]) Ara http://www.fktk.lv/en/publications/other_publications/2012-02-07_jsc_latvijas_krajbanka_c/.
([10]) Il-Ministeru tat-Trasport spjega li l-għan tal-akkwist kien li jipproteġi d-depożitaturi ta' Latvijas Krājbanka. Apparentement, il-problemi finanzjarji ta' BAS kienu qegħdin jheddu lill-Istat milli jinvesti fil-kapital tal-airBaltic u għalhekk il-Gvern iddeċieda li jieħu azzjoni biex jiddefendi l-interessi tiegħu u jieħu l-kontroll tal-airBaltic. Ara http://www.bloomberg.com/news/2011-12-01/latvia-buys-out-minority-shareholder-in-airbaltic-ministry-says.html u http://www.sam.gov.lv/?cat=8& art_id=2598.

(22) Mill-istampa jidher ukoll li l-azzjonisti tal-BAS rahnu wkoll l-ishma tagħhom fil-BAS bħala sigurtà ma' Latvijas Krājbanka. ([11]) Fis-6 ta' Frar 2012, fil-kuntest tal-proċeduri tal-insolvenza relatati mal-BAS, ([12]) sussidjarja ta' Latvijas Krājbanka ħadet l-ishma tal-BAS mill-azzjonisti preċedenti tagħha u ħatret maniġment ġdid.

(23) Fl-aħħar nett jidher li fit-8 ta' Ġunju 2012, l-Istat Latvjan xtara mill-BAS l-uniku sehem tagħha fl-airBaltic għal LVL 1. Għalhekk, minn din id-data, il-BAS ma baqgħetx azzjonist tal-airBaltic. ([13])

(24) Fir-rigward tas-sitwazzjoni finanzjarja tal-airBaltic, l-awtoritajiet Latvjani spjegaw li d-diffikultajiet tal-kumpanija bdew fl-2008, minħabba r-reċessjoni ekonomika globali u ż-żieda qawwija fil-prezz taż-żejt. Bħala riżultat, fl-2008 l-airBaltic kellha telf ta' LVL 28 miljun (EUR 39,64 miljuni). Madankollu, fl-2009 il-kumpanija reġgħet lura għal profit ta' LVL 14-il miljun (EUR 19,82 miljuni). ([14]) Fl-2010, l-airBaltic reġgħet għamlet telf ta' LVL 34,2 miljuni (EUR 48,42 miljuni). F'Ġunju 2011, il-Ministru tal-Ekonomija tal-Latvja qal li l-airBaltic operat b'telf ta' LVL 18-il miljun (EUR 25,48 miljuni) fl-ewwel ħames xhur tal-2011 u kienet viċin li tfalli. ([15]) Fil-21 ta' Settembru 2011, l-airBaltic għamlet talba għal protezzjoni ġuridika mill-kredituri tagħha. ([16]) Ir-riżultati awditjati tal-2011 urew telf ta' LVL 83,5 miljuni (EUR 118,22 miljuni).

(25) Fis-27 ta' Awwissu 2012, il-Latvja ppubblikat stedina għal investituri potenzjali biex jesprimu l-interess tagħhom biex jakkwistaw 50 % tal-voti minbarra vot wieħed tal-kapital tal-airBaltic, (*) għalkemm ma ġewx esklużi tranżazzjonijiet ta' natura differenti. Il-kriterji ewlenin sabiex jintgħażel investitur sejrin ikunu l-kapaċità li jiġi appoġġjat l-iżvilupp tal-airBaltic, ir-reputazzjoni u l-esperjenza tal-investitur kif ukoll ir-riżorsi finanzjarji tiegħu. Il-proċess huwa mmirat li jiġi konkluż fl-2014.

4. DESKRIZZJONI TAL-MIŻURI

4.1. IL-FTEHIM TAT-3 TA' OTTUBRU 2011: L-EWWEL SELF MILL-ISTAT U S-SELF MILL-BAS

(26) Abbażi tal-ftehim iddatat 3 ta' Ottubru 2011 ("il-Ftehim"), il-Latvja qablet li tipprovdi lill-airBaltic b'self ta' LVL 16-il miljun (EUR 22,65 miljuni) ("l-ewwel self mill-Istat", **miżura 1**) flimkien ma' self ieħor ta' LVL 14-il miljun (EUR 19,82 miljuni) mill-BAS ("is-self mill-BAS"). Il-kundizzjonijiet taż-żewġ selfiet kienu relatati u identiċi, u r-rata tal-imgħaxinizjali ġiet stabbilita fil-livell ta' [11 — 13] ([17]) %. Madankollu, fiż-żmien meta ngħata s-self lill-airBaltic, il-BAS irrinunzjat għad-dritt tagħha li jkollha s-self mill-BAS kollateralizzat.

(27) Il-Ftehim stipula wkoll li sa mhux iktar tard mill-15 ta' Diċembru 2011, l-Istat jagħti self ieħor lill-airBaltic ta' ammont mhux determinat bi proporzjon għad-drittijiet ta' votazzjoni tiegħu, bl-istess kundizzjonijiet tal-ewwel self mill-Istat. Iż-żewġ selfiet mill-Istat kellhom jiġu kapitalizzati jekk jiġu ssodisfati numru ta' kundizzjonijiet, li fosthom hemm l-approvazzjoni mill-bord tal-airBaltic ta' pjan ta' negozju/ristrutturar.

(28) L-Artikolu 7 tal-Ftehim stipula l-kundizzjonijiet għaż-żieda fil-kapital tal-airBaltic fil-futur. B'mod partikolari, l-Artikolu 7.3 jgħid li "*is-self mill-Istat u s-self mill-BAS […] jista' jiżdied mas-somma li għandha tiġi kapitalizzata*". Skont l-Artikolu 7.4, il-BAS impenjat ruħha li tivvota għall-kapitalizzazzjoni tas-self u għaż-żieda fil-kapital. F'każ li l-BAS ma tissodisfax l-impenji tagħha, l-Artikolu 7.4 ipprovda lill-Istat id-dritt li jixtri mill-BAS, l-ishma tagħha fl-airBaltic għal LVL 1. ([18])

([11]) Ara http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=54423. L-istampa tirrapporta wkoll li l-BAS allegatament kellha tagħti LVL 14-il miljun lil Latvijas Krājbanka (ara pereżempju http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=53861).

([12]) Skont il-Latvja, minn Awwissu 2013, il-BAS ma kinitx iddikjarata falluta minkejja tentattivi minn diversi kredituri tagħha.

([13]) Barra minn hekk, jidher li tal-inqas mill-2010, l-azzjonisti ewlenin tal-airBaltic — l-Istat tal-Latvja u l-BAS — baqgħu f'kunflitt: l-istampa tirrapporta dwar diversi azzjonijiet legali bejn l-Istat tal-Latvja u l-BAS (ara pereżempju http://atwonline.com/airline-finance-data/news/airbaltic-files-bankruptcy-0921).

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

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

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

(*) Il-Ministru tat-Trasport tal-Latvja għamel reklam fl-edizzjonijiet Ewropej u Ingliżi tal-Financial Times fis-27 ta' Awwissu 2012 u stieden espressjonijiet ta' interess mhux vinkolanti biex wieħed jipparteċipa fil-bejgħ ta' ishma maħruġa mill-airBaltic. Ara http://prudentia.lv/upload_file/27082012-ABC%20ad%20EN.pdf.

([17]) Sigriet kummerċjali.

([18]) L-Istat tal-Latvja apparentement eżerċita dan id-dritt fit-8 ta' Ġunju 2012 (ara l-premessa 23 hawn fuq).

(29) Il-Latvja tat l-ewwel self mill-Istat lill-airBaltic fil-21 ta' Ottubru 2011 (ara l-premessa 3 hawn fuq). Il-BAS tat is-self mill-BAS fl-1 ta' Novembru 2011.

(30) Fit-13 ta' Diċembru 2011, ladarba l-ishma tal-Latvja fl-airBaltic kienu żdiedu għal 99,8 % (ara l-premessa 21 hawn fuq), il-Gvern tal-Latvja ddeċieda li jawtorizza rata tal-imgħax imnaqqsa għall-ewwel self mill-Istat minn [11 — 13] % għal [2 — 4] %. Minħabba li l-ewwel self mill-Istat u s-self mill-BAS kienu marbuta (ara l-premess 26 hawn fuq), l-istess tnaqqis fir-rata tal-imgħax kien applikat għal dan tal-aħħar.

4.2. IT-TIENI SELF MILL-ISTAT TAT-13 TA' DIĊEMBRU 2011

(31) Fit-13 ta' Diċembru 2011, fl-istess żmien tat-tnaqqis tar-rata tal-imgħax tal-ewwel self mill-Istat (ara l-premessa 30 hawn fuq), il-Gvern tal-Latvja ddeċieda li jagħti self konvertibbli lill-airBaltic ta' LVL 67 miljun (EUR 94,86 miljuni) b'rata tal-imgħax ta' [9 — 11] % diviż f'żewġ segmenti ("it-tieni self mill-Istat", **miżura 2**). ([19])

(32) L-ewwel segment tat-tieni self mill-Istat ta' LVL 41,6 miljuni (EUR 58,89 miljuni) sar disponibbli immedjatament għall-Baltic bi ftehim tal-14 ta' Diċembru 2011. It-tieni segment ta' LVL 25,4 miljuni (EUR 35,96 miljuni) sar disponibbli għall-kumpanija fl-14 ta' Diċembru 2012, jiġifieri wara li l-Kummissjoni adottat id-deċiżjoni tal-ftuħ tagħha.

4.3. ŻIEDA FIL-KAPITAL TAL-AIRBALTIC MIFTIEHMA FIT-22 TA' DIĊEMBRU 2011

(33) Matul il-laqgħa tal-azzjonisti tal-airBaltic tat-22 ta' Diċembru 2011, l-Istat tal-Latvja u l-BAS — minkejja li dak iż-żmien kellha sehem wieħed biss fil-kumpanija — qablu li jżidu l-kapital b'LVL 110 miljuni (EUR 155,74 miljuni) ("iż-żieda fil-kapital", **miżura 3**). Dan kellu jintlaħaq permezz tal-konverżjoni f'kapital tal-ewwel self mill-Istat, l-ewwel segment tat-tieni self mill-Istat, u s-self mill-BAS, flimkien ma' kontribuzzjoni fi flus mill-BAS ta' LVL 37,7 miljuni (EUR 53,38 miljuni).

(34) L-Istat tal-Latvja eżeġwixxa d-deċiżjoni tiegħu biex jipparteċipa fiż-żieda fil-kapital tal-airBaltic fid-29 ta' Diċembru 2011 u pproċeda biex jikkonverti f'kapital l-ewwel self mill-Istat u l-ewwel segment tat-tieni self mill-Istat.

(35) Permezz tal-ittra tal-4 ta' Jannar 2012, il-Ministeru tat-Trasport tal-Latvja talab li l-BAS tipparteċipa fiż-żieda fil-kapital billi tikkonverti s-self mill-BAS u billi tinjetta l-flus. Minkejja t-talbiet tal-awtoritajiet Latvjani, il-BAS ma dehritx li kellha rieda biex tissodisfa l-ftehim milħuq fil-laqgħa tal-azzjonisti. Tabilħaqq, permezz tal-ittri ddatati mis-6 sas-26 ta' Jannar 2012, il-BAS ikkontestat l-akkwist tal-Istat minn Latvijas Krājbanka tal-ishma tal-airBaltic li l-BAS kellha qabel (ara l-premessa 21 hawn fuq) u talbet li l-Istat ma jadottax deċiżjonijiet dwar bidliet fil-kapital tal-airBaltic. Fid-19 ta' Jannar 2012, l-FCMC ħarġet projbizzjoni formali lill-BAS u lill-airBaltic dwar l-inklużjoni tas-self mill-BAS bħala parti miż-żieda fil-kapital.

(36) Sat-30 ta' Jannar 2012, jiġifieri t-tmiem tal-ewwel stadju tal-perjodu ta' implimentazzjoni tas-sottoskrizzjoni għaż-żieda fil-kapital, il-BAS kienet la kkonvertit is-self tagħha u lanqas injettat il-flus.

4.4. L-ILMENT MILL-BAS U L-AVVENIMENTI SUSSEGWENTI

(37) L-ilment ippreżentat lill-Kummissjoni fid-9 ta' Jannar 2012 kien jikkonċerna l-ewwel u t-tieni self mill-Istat kif ukoll iż-żieda fil-kapital. Barra minn hekk, il-BAS ilmentat dwar żewġ miżuri oħra li potenzjalment jikkostitwixxu għajnuna lill-airBaltic, jiġifieri l-akkwist mill-Istat ta' bonds ta' kupun ta' 0 % mill-airBaltic f'April 2010 (**miżura 4**) u l-ħlas ta' EUR 2,8 miljuni minn Latvijas Krājbanka lill-airBaltic fil-21 u t- 22 ta' Novembru 2011 (**miżura 5**).

(38) Il-Latvja spjegat li l-miżura 4 tinkludi l-akkwist ta' LVL 30 miljun (EUR 42,47 miljuni) ta' bonds ta' kupun ta' 0 % mill-airBaltic mill-maġġoranza tal-azzjonisti fl-airBaltic dak iż-żmien, jiġifieri, l-Istat tal-Latvja u l-BAS. Il-parti korrispondenti għal-Latvja ma kinitx sottoskritta direttament mill-Ministeru tat-Trasport — is-sid reali tal-ishma tal-airBaltic — iżda mir-Radju u ċ-Ċentru tat-Televiżjoni tal-Istat tal-Latvja ("LVRTC"), kumpanija 100 % tal-Istat. Il-bonds kienu akkwistati b'valur nominali ta' LVL 1 kull waħda u ma kellhom ebda mgħax, u nxtraw mil-Latvja u

([19]) Għall-kuntrarju ta' dak li ntqal fil-premessa 80 tad-deċiżjoni tal-ftuħ, matul il-proċedura ta' investigazzjoni formali, il-Kummissjoni osservat li l-BAS ma kinitx obbligata skont il-Ftehim li tipprovdi self konvertibbli b'termini *pari passu* flimkien mat-tieni self mill-Istat.

l-BAS bi proporzjon għall-ishma tagħhom. Dan jirriżulta fl-akkwist min-naħa tal-Istat tal-Latvja ta' bonds b'imgħax ta' 0 % mingħand l-airBaltic f'ammont ta' madwar LVL 15,78 miljuni (EUR 22,34 miljuni) u l-akkwist ta' madwar LVL 14,22 miljuni (EUR 20,13 miljuni) min-naħa tal-BAS. Il-bonds għandhom jiġu kkonvertiti f'kapital fl-1 ta' Lulju 2015, bir-rata ta' sehem wieħed għal kull bond.

(39) Fir-rigward tal-miżura 5, l-awtoritajiet Latvjani spjegaw li ma sar ebda pagament lill-airBaltic fil-21 u t-22 ta' Novembru 2011 kif allegat mill-ilmentatur. Madankollu, l-airBaltic issottomettiet tliet ordnijiet ta' ħlas lil-Latvijas Krājbanka qabel id-deċiżjonijiet tal-FCMC tas-17 ta' Novembru 2011 sabiex tillimita l-operazzjonijiet bankarji ta' iktar minn EUR 100 000 u sabiex twaqqaf l-operazzjonijiet kollha ta' Latvijas Krājbanka fil-21 ta' Novembru 2011 (ara l-premessa 20 hawn fuq). Dawn l-ordnijiet ġew eżegwiti minn Latvijas Krājbanka jiem wara. B'mod partikolari, l-operazzjonijiet inkwistjoni kienu żewġ pagamenti ta' USD […] miljuni lill-IATA Clearing House u ta' EUR […] miljuni lill-Ajruport Internazzjonali ta' Riga li saru fil-25 ta' Novembru 2011, u trasferiment ta' EUR […] miljuni lejn kont bankarju alternattiv tal-airBaltic fi Swedbank fit-30 ta' Novembru 2011.

4.4.1. **Il-pjan ta' "riForma" ta' Marzu 2012**

(40) F'Marzu 2012, l-airBaltic adottat pjan imsejjaħ "riForma". Il-pjan jipprevedi numru ta' miżuri, inkluż ix-xiri ta' ajruplani iktar effiċjenti ([20]) u l-għeluq ta' ċerti rotot, li jippermetti lill-kumpanija biex ikollha ekwilibriju fl-2014 fix-xenarji realistiċi u ottimisti. Madankollu, f'xenarju pessimist, l- l-EBIT tal-airBaltic ikun tal-inqas negattiv sal-2016.

(41) Il-pjan ta' riForma jipprevedi li minbarra l-LVL 83 miljun (EUR 117,51 miljuni) diġà impenjati lill-kumpanija, ([21]) sejjer ikun meħtieġ finanzjament addizzjonali ta' LVL [45 — 55] miljun (EUR [64 — 78] miljun) […] f'xenarju realistiku. Dan l-ammont jonqos għal LVL [5 — 15]-il miljun (EUR [7 — 21] miljun) fix-xenarju ottimist iżda jiżdied għal LVL [135 — 145] miljun (EUR [192 — 206] miljuni) f'xenarju pessimist.

4.5. L-ILMENT TAT-18 TA' LULJU 2012

(42) Minbarra l-Latvja u l-BAS, numru ta' investituri oħra kienu wkoll partijiet mill-Ftehim. Dawn l-investituri qablu li jagħtu żewġ selfiet sindikati lill-airBaltic ta' EUR 35 miljun kull wieħed b'rata tal-imgħax inizjali ta'[5 — 7] %. L-ewwel self sindikat kellu suppost li jiġi pprovdut minn Latvijas Krājbanka u l-bank tal-Litwanja Snoras. It-tieni self sindikat kellu suppost jiġi pprovdut minn diversi kumpaniji, fosthom Taurus. Dawn is-selfiet sindikati kellhom jingħataw sabiex jiġu sostitwiti diversi pretensjonijiet li dawk l-investituri privati kellhom kontra l-airBaltic. F'każ li l-BAS ma tissodisfax l-impenji tagħha skont dan il-Ftehim, b'konformità mal-Artikolu 7.4 tiegħu, l-investituri li kellhom jagħtu lill-airBaltic it-tieni (2) self sindikat — inkluż l-azzjonist tal-BAS Taurus — qablu li *"jassenjaw u jagħtu lura lill-Istat jew lill-kumpanija nnominata tiegħu għas-somma ta' LVL 1 il-pretensjonijiet kollha li jirriżultaw mill-[…] is-self pendenti [sindikat] nru 2"*.

(43) Fit-18 ta' Lulju 2012, il-Kummissjoni rċeviet ilment addizzjonali (ara l-premessa 7 hawn fuq) rigward l-obbligu tal-investituri skont l-Artikolu 7.4 tal-Ftehim sabiex jiġu assenjati u mgħoddija lill-Istat jew lill-kumpanija nnominata tiegħu, il-pretensjonijiet kollha li jirriżultaw mit-tieni (2) self sindikat għal LVL 1 biss (ara l-premessa 28 hawn fuq). L-ilmentatur jallega li permezz tal-ittri tad-9 ta' Frar 2012 u t-12 ta' Ġunju 2012 l-Istat tal-Latvja kien iddeċieda li l-pretensjoni ta' EUR 5 miljuni għall-airBaltic għat-tieni (2) self sindikat — il-parti mogħtija minn Taurus, minn total ta' EUR 35 miljun — għandha tiġi assenjata lill-airBaltic għall-prezz ta' LVL 1 (**miżura 6**).

5. **ID-DEĊIŻJONI TAL-FTUĦ**

(44) Fl-20 ta' Novembru 2012, il-Kummissjoni ddeċidiet li tiftaħ proċedura ta' investigazzjoni formali. Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni waslet għall-opinjoni preliminari li l-airBaltic tista' titqies bħala ditta f'diffikultà fiż-żmien meta ġew ipprovduti l-miżuri identifikati. Il-Kummissjoni esprimiet ukoll dubji fir-rigward tas-sitt miżuri li qegħdin jiġu vvalutati u waslet għall-konklużjoni preliminari li kollha kienu jinkludu għajnuna mill-Istat.

([20]) Fl-10 ta' Lulju 2012 l-airBaltic iffirmat ittra ta' intenzjoni ma' Bombardier biex takkwista 10 ajruplani CS300 u jieħu d-drittijiet tax-xiri fuq 10 CS300 jetliners oħra. Abbażi tal-lista tal-prezzijiet tal-ajruplani CS300, kuntratt ta' ordni ta' ditta sejjer jiġi vvalutat madwar USD 764 miljun (EUR 621,74 miljuni), u jista' jiżdied għal USD 1,57 biljuni (EUR 1,28 biljuni) jekk id-drittijiet tax-xiri jiġu kkonvertiti għal ordnijiet ta' ditta. Ara http://www.airbaltic.com/public/49780.html. Rata tal-kambju ta' EUR 1 = USD 1,2288 — rata tal-kambju medja għal Lulju 2012 ppubblikata mill-Bank Ċentrali Ewropew, disponibbli minn http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233.

([21]) L-ewwel self mill-Istat ta' LVL 16-il miljun u t-tieni self mill-Istat ta' LVL 67 miljun (inkluż it-tieni segment ta' LVL 25,4 miljuni, li wara l-pjan ta' riForma kien ipprovdut lill-kumpanija fit-tieni nofs tal-2012).

(45) Il-Kummissjoni l-ewwel innotat li l-ewwel self mill-Istat (**miżura 1**) kien ipprovdut mill-Istat fl-istess żmien bħas-self mill-BAS — bi proporzjon għall-ishma tagħhom — u b'kundizzjonijiet identiċi, li għall-bidu jidher li jissuġġerixxi li s-self ingħata fuq termini *pari passu*. Madankollu, il-Kummissjoni osservat li ma setgħetx tivvaluta l-ewwel self mill-Istat u s-self mill-BAS waħedhom iżda f'kuntest globali tad-dispożizzjonijiet tal-Ftehim. Għaldaqstant, il-Kummissjoni nnotat li mill-Ftehim ma jirriżultax li, minbarra s-self mill-BAS, il-BAS kellha toħroġ ukoll self konvertibbli lill-airBaltic flimkien mat-tieni self mill-Istat u li l-Istat kien għamel impenji li kienu differenti u ekonomikament iktar sinifikanti minn dawk li għamlet il-BAS. Il-Kummissjoni osservat ukoll li d-deċiżjoni tal-BAS li tinvesti fl-airBaltic ittieħdet f'kuntest li fih l-awtoritajiet pubbliċi kienu diġà urew ir-rieda tagħhom sabiex jappoġġjaw finanzjarjament lill-kumpanija.

(46) Fir-rigward tar-rata tal-imgħax tal-ewwel self tal-Istat u t-tnaqqis tar-rata tal-imgħax ta' [5-15] punti perċentwali li seħħ f'Diċembru 2011 (ara l-premessa 30 hawn fuq), il-Kummissjoni kkunsidrat bħala dubjuż li r-rati applikati jkunu fil-livell tas-suq fid-dawl tad-diffikultajiet sinifikanti tal-airBaltic f'dak iż-żmien.

(47) Fir-rigward tat-tieni self mill-Istat (**miżura 2**) il-Kummissjoni l-ewwel osservat li dan kien diġà previst fil-Ftehim, għalkemm f'ammont mhux determinat u suġġett għal numru ta' fatturi. Skont il-Kummissjoni, it-tieni self mill-Istat ma setax jitqies li huwa *pari passu* minħabba li mill-Ftehim ma kienx isegwi — għall-kuntrarju ta' dak li argumentat il-Latvja — li, minbarra s-self mill-BAS, il-BAS kellha wkoll toħroġ self konvertibbli għall-airBaltic. Barra minn hekk, il-Kummissjoni enfasizzat li meta l-Latvja ddeċidiet li tipprovdi t-tieni self mill-Istat lill-airBaltic, ma hemm ebda konkomitanza possibbli min-naħa tal-BAS minħabba li ma għandha ebda obbligu biex tipprovdi kwalunkwe self ieħor lill-airBaltic.

(48) Fir-rigward tar-rata tal-imgħax tat-tieni self mill-Istat ([9 — 11] %), il-Kummissjoni esprimiet dubji li investitur privat ikun ipprovda lill-kumpanija b'self bit-tali rata tal-imgħax fid-dawl tad-diffikultajiet li l-airBaltic kienet qiegħda taffaċċja u l-fatt li l-kollateral użat kien l-istess bħal dak mogħti fir-rigward tal-ewwel self mill-Istat.

(49) Rigward iż-żieda fi-kapital miftiehma fit-22 ta' Diċembru 2011 (**miżura 3**), il-Kummissjoni nnotat li fiż-żmien meta ttieħdet id-deċiżjoni tar-rikapitalizzazzjoni, il-BAS kienet tilfet l-ishma kollha tagħha minbarra sehem wieħed fl-airBaltic (minħabba li l-Istat kien akkwistahom minn Latvijas Krājbanka). Bħala riżultat, l-Istat żied l-ishma tiegħu fil-kumpanija għal 99,8 % (ara l-premessa 21 hawn fuq). Għalhekk, il-konverżjoni kellha ftit sens ekonomiku għall-BAS, li — sabiex terġa' tikseb l-ishma preċedenti tagħha — intalbet biex mhux biss tikkonverti f'kapital is-self mill-BAS iżda biex tinjetta wkoll LVL 37,7 miljuni (EUR 53,38 miljuni) fi flus, dan kollu b'possibbiltajiet limitati li l-ekwità tipprovdi biss xi redditu f'terminu ta' żmien qasir u medju fid-dawl tad-diffikultajiet tal-kumpanija. Barra minn hekk, il-Kummissjoni esprimiet dubji dwar id-data li fiha l-miżura 3effettivament ingħatat.

(50) Il-Kummissjoni nnotat ukoll li l-BAS u l-Istat kellhom ċertu perjodu ta' żmien — wieħed jassumi sat-30 ta' Jannar 2012, jiġifieri fl-aħħar tal-ewwel stadju tal-perjodu ta' implimentazzjoni tas-sottoskrizzjoni għaż-żieda fil-kapital — biex jinjettaw il-kapital fl-airBaltic. Madankollu, l-Istat għamel dan fid-29 jew it-30 ta' Diċembru 2011, filwaqt li l-BAS eventwalment qatt ma kkonvertiet is-self tagħha jew injettat il-flus. Skont il-Kummissjoni, qabel ma kkonvertiet is-self, il-Latvja missha stenniet sakemm jiġi żgurat b'mod raġonevoli li l-BAS kienet sejra tagħmel dan. Abbażi ta' dan, il-Kummissjoni kienet tal-opinjoni li l-miżura 3 ma kinitx tidher li tikkonforma mal-MEIP.

(51) Fir-rigward tal-akkwist ta' LVL 30 miljun (EUR 42,47 miljuni) f'bonds ta' kupun ta' 0 % mill-airBaltic f'April 2010 (**miżura 4**), il-Kummissjoni enfasizzat li dawn il-bonds, fid-dawl tal-karatteristiċi tagħhom, kienu paragunabbli ma' injezzjoni ta' kapital. Minħabba li mill-bidu nett ġiet eskluża l-profittabbiltà, peress li ma kien marbut ebda mgħax għall-bonds u li l-profittabbiltà futura wara l-konverżjoni dehret mhux probabbli minħabba d-diffikultajiet tal-kumpanija, is-sitwazzjoni tal-industrija tal-linji tal-ajru, u n-nuqqas, f'dak iż-żmien ta' pjan sabiex il-kumpanija terġa' ssir profittabbli, il-Kummissjoni qajmet dubji dwar il-konformità mas-suq tal-miżura 4. Barra minn hekk, il-Kummissjoni ma setgħetx teskludi li l-BAS akkwistat il-bonds minħabba l-interess qawwi li wriet il-Latvja fl-airBaltic qabel il-ħruġ tal-bonds.

(52) Rigward il-pagamenti ta' EUR 2,8 miljuni minn Latvijas Krājbanka (**miżura 5**), il-Kummissjoni ma setgħetx tikkonkludi b'ċertezza jekk — fiż-żmien meta seħħew dawn il-pagamenti — l-azzjonijiet ta' Latvijas Krājbanka, minħabba li kien bank 100 % tal-Istat, kinux indipendenti minn dawk tal-Istat. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni osservat li l-Latvja ma kinitx ipprovdiet ebda evidenza li l-airBaltic issottomettiet il-pagament u l-ordnijiet ta' trasferiment qabel id-deċiżjoni tal-FCMC tas-17 ta' Novembru 2011 sabiex jiġu limitati l-operazzonijiet bankarji għal kull klijent ta' iktar minn EUR 100 000.

(53) Fl-aħħar, rigward il-pretensjoni ta' EUR 5 miljuni attribwita lill-airBaltic (**miżura 6**), il-Kummissjoni spjegat fid-deċiżjoni tal-ftuħ li bis-saħħa tal-Artikolu 7.4 tal-Ftehim, il-Latvja ddeċidiet li pretensjoni ta' EUR 5 miljuni għall-airBaltic għat-tieni (2) self sindikat — il-parti mogħtija minn Taurus, ta' total ta' EUR 35 miljun — kellha tiġi assenjata lill-airBaltic għall-prezz ta' LVL 1. Il-Kummissjoni enfasizzat li f'termini ekonomiċi, din l-operazzjoni kienet simili ħafna għal revoka ta' dejn, li permezz tagħha l-Latvja kienet qiegħda teħles lill-airBaltic mill-obbligi tagħha biex tħallas l-imgħax u tirrimborża parti mit-tieni (2) self sindikat lill-portatur tal-pretensjoni. Barra minn hekk, il-Kummissjoni kkonkludiet li l-miżura 6 ma kinitx tikkonforma mal-MEIP minħabba li airBaltic ma kinitx intitolata skont il-Ftehim sabiex tikseb il-kreditu għal LVL 1.

(54) Fir-rigward tal-bqija pretensjonijiet skont it-tieni (2) self sindikat li jammonta għal total ta' LVI 30 miljun (EUR 42,47 miljuni) (ara l-premessa 42 hawn fuq), il-Kummissjoni nnotat li r-raġunament ta' hawn fuq kien ikun japplika *mutatis mutandis* għal dawn il-pretensjonijiet.

(55) Għalhekk, il-Kummissjoni waslet għall-konklużjoni preliminari li s-sitt miżuri li qegħdin jiġu vvalutati kienu jinkludu għajnuna llegali mill-Istat, minħabba li kienu ngħataw bi ksur tan-notifika u l-obbligi ta' sospensjoni stabbiliti mill-Artikolu 108(3) TFUE.

(56) Il-Kummissjoni esprimiet ukoll dubji dwar il-kompatibbiltà mas-suq intern tas-sitt miżuri li qegħdin jiġu vvalutati, b'mod partikolari minħabba li l-awtoritajiet Latvjani ma pprovdew ebda raġuni possibbli għall-kompatibbiltà. Mir-raġunijiet possibbli tal-kompatibbiltà, il-Kummissjoni — fid-dawl tad-diffikultajiet tal-airBaltic — b'mod preliminari kkunsidrat li l-uniċi kriterji applikabbli kienu dawk li jikkonċernaw għajnuna għas-salvataġġ u r-ristrutturar ta' ditti f'diffikultà skont l-Artikolu 107(3)(c) TFUE abbażi tal-linji gwida tal-Komunità dwar l-għajnuna mill-Istat għas-salvataġġ u r-ristrutturar tad-ditti f'diffikultà ([22]) ("il-Linji Gwida R&R"). F'dan ir-rigward, abbażi tal-informazzjoni disponibbli f'dak iż-żmien, il-Kummissjoni kienet tal-opinjoni li l-kundizzjonijiet għall-għajnuna għas-salvataġġ ma jidhirx li kienu ssodisfati, u li l-pjan ta' riForma ma kien jinkludi ebda wieħed mill-elementi meħtieġa sabiex jiġi kkunsidrat pjan ta' ristrutturar skont it-tifsira tal-punt 3.2 tal-Linji Gwida R&R.

6. **KUMMENTI DWAR ID-DEĊIŻJONI TAL-FTUĦ**

6.1. KUMMENTI MIL-LATVIA

(57) Fil-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni ta' ftuħ tal-Kummissjoni, il-Latvja tinnota li l-**miżuri 1, 2, 3 u 6** kienu interdipendenti u li huma derivati mill-Ftehim, u għaldaqstant essenzjalment jikkostitwixxu l-istess tranżazzjoni finanzjarja li għandha tiġi vvalutata fiż-żmien meta l-Ftehim daħal fis-seħħ jiġifieri, it-3 ta' Ottubru 2011. Abbażi ta' dan, il-Latvja tikkonkludi li dawn il-miżuri huma konkomittanti u jikkonformaw mal-MEIP, u b'hekk jeskludu għajnuna mill-Istat.

(58) Il-Latvja targumenta li l-BAS kienet l-inizjatur tal-Ftehim u attwalment talbet lill-Istat biex jipparteċipa fiż-żieda kapitali. Eventwalment, l-Istat qabel li jinvesti suġġett għal kundizzjonijiet stretti stipulati fil-Ftehim. Wieħed mill-elementi ewlenin tal-Ftehim kien l-injezzjoni mill-Istat u l-BAS ta' madwar LVL 100 miljun (EUR 141,58 miljuni f'żewġ stadji: (i) LVL 30 miljun (EUR 42,47 miljuni) fil-forma tal-ewwel self mill-Istat u s-self mill-BAS, u (ii) madwar LVL 70 miljun (EUR 99,1 miljuni) li għandhom jiġu pprovduti mill-Istat u l-BAS skont il-parteċipazzjoni azzjonarja tagħhom. Għalhekk, skont il-Latvja, il-BAS kellha obbligu kuntrattwali biex tinjetta kapital addizzjonali fl-airBaltic proporzjonalment għall-parteċipazzjoni azzjonarja tagħha. Il-Latvja tislet din il-konklużjoni mill-Artikolu 7.2 tal-Ftehim, li jistabbilixxi li l-Istat jipprovdi t-tieni self lill-airBaltic "*proporzjonalment għad-drittijiet ta' votazzjoni tiegħu*", li fil-fehma tal-Latvja ifisser li l-BAS kellha wkoll tinjetta flus proporzjonalment għall-parteċipazzjoni azzjonarja tagħha.

(59) Il-Latvja nnotat ukoll li l-Ftehim jipprevedi numru ta' miżuri ta' kontinġenza mmirati biex jipproteġu l-interessi finanzjarji tal-Istat f'każ li l-BAS tonqos mill-tissodisfa l-obbligi tagħha: (i) id-dritt tal-Istat li jakkwista l-ishma mill-BAS għal LVL 1 (2), (ii) l-obbligu tal-investituri privati li taw it-tieni (2) self sindikat lill-airBaltic biex jattribwixxu l-pretensjonijiet tagħhom kontra l-airBaltic lill-Istat taħt ċertu ċirkostanzi, kif ukoll (iii) l-obbligu għall-investituri li jikkumpensaw lill-airBaltic għal ċerti obbligi li ma jidhrux fuq il-karta tal-bilanċ li jammontaw għal madwar EUR […] miljuni. ([23]) Il-fatt li l-BAS u l-investituri aċċettaw dawn il-miżuri ta' kontinġenza huwa, fl-opinjoni tal-Latvja, prova li l-investituri kienu kunfidenti li l-BAS kienet sejra tissodisfa l-obbligi tagħha. Abbażi ta' dan, il-Latvja tqis li l-miżuri 1, 2 u 3 kienu konkomittanti u razzjonali għall-MEIP. Barra minn hekk, minħabba li l-miżura 6 kienet korollarja tal-miżuri ta' kontinġenza, il-Latvja sostni li din il-miżura ma tikkostitwixxix għajnuna lanqas.

([22]) ĠU C 244, 1.10.2004, p. 2.
([23]) Iċ-ċifra ta' EUR […] miljuni hija mitluba mil-Latvja iżda ma tirriżultax mill-Ftehim.

(60) Barra minn hekk, rigward il-**miżura 1**, il-Latvja żżid li r-rata tal-imgħax kienet konformi mal-MEIP u l-Komunikazzjoni tar-Rata ta' Referenza ([24]) u targumenta li t-tnaqqis fir-rata tal-imgħax minn [11 — 13] % għal [2 — 4] % kien ekonomikament razzjonali għall-Istat sabiex inaqqas l-ispejjeż tal-finanzjament tal-airBaltic (li f'dak iż-żmien diġà kellha 99,8 % tagħha). Rigward il-**miżura 2**, il-Latvja hija tal-opinjoni li r-rata tal-imgħax kienet tikkonforma mal-MEIP.

(61) Fir-rigward tal-**miżura 3**, l-awtoritajiet Latvjani jargumentaw li l-konverżjoni f'kapital tal-ewwel self mill-Istat u l-ewwel segment tat-tieni self mill-Istat saru abbażi tad-deċiżjoni konkomittanti mill-BAS biex tikkonverti s-self tal-BAS u tinjetta LVL 37,7 miljuni (EUR 53,38 miljuni) fi flus, li saret waqt il-laqgħa tal-azzjonisti tal-airBaltic tat-22 ta' Diċembru 2011. L-awtoritajiet Latvjani jtennu li l-miżuri 1, 2 u 3 ma għandhomx jiġu vvalutati waħedhom iżda biss flimkien mat-tranżazzjoni usa' li jiffurmaw parti inseparabbli minnha. Minħabba li din it-tranżazzjoni kienet miftiehma mill-BAS u l-Istat b'konkomittanza sħiħa, il-Latvja teskludi l-preżenza tal-għajnuna. Il-Latvja targumenta wkoll li l-fatt li l-BAS ma ssodisfatx l-impenn tagħha sal-aħħar tad-data ta' skadenza (jiġifieri t-30 ta' Jannar 2012) huwa irrelevanti u li l-Istat ma kellu ebda għażla ħlief li jikkonverti l-ewwel self mill-Istat u l-ewwel segment tat-tieni self mil-Istat f'kapital — huwa għamel dan fid-29 ta' Diċembru 2011. Barra minn hekk, il-Latvja, tispjega li l-Istat ħa l-passi kollha possibbli sabiex il-BAS tiġi sfurzata tissodisfa l-impenn tagħha.

(62) F'dak li għandu x'jaqsam mal-**miżura 6**, il-Latvja żżid li l-attribuzzjoni tal-pretensjonijiet lill-airBaltic kienet korollarju tal-miżuri previsti fl-Artikolu 7 tal-Ftehim. Skont il-Latvja, dan jiżgura li l-Ftehim kollu huwa *pari passu*, minħabba li l-assenjazzjoni tal-pretensjoni lill-airBaltic tiggarantixxi li l-investituri privati jagħmlu kontribuzzjoni proporzjonata għall-injezzjoni finanzjarja fl-airBaltic.

(63) Fir-rigward tal-**miżura 4**, il-Latvja hija tal-fehma li l-ħruġ ta' bonds ta' kupun ta' 0 % sar, b'mod konkomittanti mill-Istat u l-BAS skont kundizzjonijiet identiċi u b'hekk jeskludi l-preżenza ta' għajnuna mill-Istat. Il-Latvja tispjega wkoll li d-deċiżjoni biex jinħarġu bonds ittieħdet bl-inizjattiva tal-BAS. Rigward il-fatt li dawn il-bonds ma offrew ebda profitt, il-Latvja ssostni li l-Kummissjoni għandha tikkunsidra l-hekk imsejjaħ "effett tas-sid" u tikkunsidra li li l-Istat, bħala azzjonist tal-airBaltic, kellu inċentivi differenti minn investituri barranin.

(64) Fl-aħħar, rigward il-**miżura 5**, il-Latvja hija tal-fehma li ma kienu involuti ebda riżorsi tal-Istat u li fi kwalunkwe każ, l-azzjonijiet tal-FCMC ma jkunux imputabbli lill-Istat.

(65) Fid-dawl tal-fehma tagħha li ma kien hemm ebda għajnuna mill-Istat, il-Latvja inizjalment ma pprovdietx argumenti dwar il-kompatibbiltà tal-miżuri mas-suq intern. Madankollu, matul il-kors tal-proċedura ta' investigazzjoni formali, il-Latvja pprovdiet argumenti f'dan ir-rigward u nnotat li jekk kien hemm għajnuna mill-Istat, din kienet għajnuna ta' ristrutturar kompatibbli mal-Linji Gwida R&R.

(66) Abbażi ta' dan, f'Diċembru 2013, il-Latvja ssottomettiet pjan ta' ristrutturar li jgħid li r-ristrutturar tal-airBaltic beda f'April 2011, meta l-ewwel verżjoni tal-pjan kienet ippreżentatata lill-maniġment tal-kumpanija. Dan id-dokument identifika xi dgħufijiet tal-airBaltic u stabbilixxa li kienu meħtieġa EUR [175 — 185] miljun f'kapital. Din l-ewwel verżjoni tal-pjan evolviet fil-pjan ta' riForma ta' Marzu 2012, li skont il-Latvja kien il-pass preliminari għall-pjan ta' ristrutturar sottomess f'Diċembru 2013.

(67) Il-pjan ta' ristrutturar jipprevedi perjodu ta' ristrutturar ta' 5 snin minn April 2011 sa April 2016 u spejjeż totali għar-ristrutturar ta' LVL [150 — 170] miljun (EUR [214 — 242] miljun). Il-pjan ta' ristrutturar jipprevedi tliet tipi ta' miżuri ta' ristrutturar: (i) l-ottimizzazzjoni tal-introjtu u l-ispejjeż tal-operazzjonijiet eżistenti; (ii) ir-rikonfigurazzjoni tan-netwerk, li jirriżulta f'aġġustament tad-destinazzjonijiet, il-frekwenzi u ż-żmien; kif ukoll (iii) ottimizzazzjoni tan-netwerk u tal-flotta. Il-pjan ta' ristrutturar jinkludi total ta' 26 inizjattiva li jindirizzaw l-introjtu u l-ispejjeż, flimkien ma' inizjattivi addizzjonali fil-qasam tar-rikonfigurazzjoni tan-netwerk u t-tiġdid tal-flotta. Rigward ir-restawr tal-vijabbiltà tal-airBaltic, il-pjan jistenna li b'dawn l-inizjattivi, il-kumpanija sejra tilħaq ekwilibriju fl-2014 u wara tibqa' profittabbli, bl-EBIT jilħaq LVL [1 — 3] miljuni (EUR [1,4 — 4,2] miljuni) fl-2014 u LVL [9 — 12]-il miljun (EUR [12,8 — 17]-il miljun) fl-2016. Il-pjan ta' ristrutturar jinkludi wkoll previżjonijiet finanzjarji riveduti abbażi ta' xenarji realistiċi, pessimisti u ottimisti, li huma suġġetti għal analiżi ta' sensittività sabiex jiġu vvalutati r-riskji u l-impatt possibbli tagħhom.

([24]) Komunikazzjoni mill-Kummissjoni dwar ir-reviżjoni tal-metodu sabiex jiġu stabbiliti r-referenzi u r-rati tal-iskont (ĠU C 14, 19.1.2008, p. 6).

(68) Il-pjan jippreżenta wkoll numru ta' miżuri kumpensatorji: (i) it-tnaqqis tal-flotta b'27 %; (ii) iċ-ċediment ta' 14-il rotta profittabbli; kif ukoll (iii) iċ-ċediment ta' […] pari ta' slotts f'ajruporti kkoordinati. Bejn l-2011 u l-2016, l-airBaltic sejra tnaqqas il-kapaċità tagħha bi [17 — 20] % f'termini ta' ASK ([25]) ([7 — 10] % meta jiġu kkunsidrati r-rotot profittabbli biss). Skont il-Latvja, tali tnaqqis fil-kapaċità sejjer ikun konformi ma' każijiet preċedenti. Barra minn hekk, il-pjan ta' ristrutturar jinkludi r-rilaxx ta' […] pari ta' slotts minħabba l-għeluq ta' diversi rotot.

(69) Il-pjan ta' ristrutturar jistma li l-ispejjeż tar-ristrutturar jilħqu LVL [150 — 170] miljun (EUR [214 — 242] miljun), li sejrin jintużaw sabiex jitħallas is-self ta' partijiet terzi, biex jiġu kkunpensati telfiet minn inġenji tal-ajru li gradwalment ma jibqgħux jintużaw u minn inġenji tal-ajru li jiġu skartati, ħlasijiet għal tkeċċijiet, ix-xiri ta' inġenji tal-ajru ġodda eċċ.

(70) Fid-dawl tal-ispejjeż totali għar-ristrutturar, il-kontribuzzjoni proprja proposta mill-airBaltic skont il-pjan ta' ristrutturar tammonta għal LVL [100 — 110] miljuni (EUR [141 — 155] miljun), jiġifieri. [60 — 70] % tal-ispejjeż totali kollha għar-ristrutturar. Skont il-pjan tar-ristrutturar, il-kontribuzzjoni proprja sejra tirriżulta f'diversi injezzjonijiet minn partijiet privati (inklużi l-faċilità ta' likwidità u pagamenti bil-quddiem), selfiet privati, ftehim ta' kiri ta' inġenji tal-ajru ġodda u t-tħassir ta' dejn ma' żewġ banek.

6.2. KUMMENTI MINN PARTIJIET INTERESSATI

(71) Matul il-proċedura ta' investigazzjoni formali, il-Kummissjoni rċeviet kummenti mir-Ryanair u l-airBaltic, kif ukoll minn tliet individwi f'isem il-kredituri ta' airBaltic.

(72) Ryanair qablet mas-sejbiet preliminari tal-Kummissjoni li l-miżuri li kienu qegħdin jiġu vvalutati huma inkonsistenti mal-prinċipju tal-investitur f'ekonomija tas-suq ("MEIP") u inkompatibbli mas-suq intern. Ir-Ryanair madankollu targumenta li l-valutazzjoni tal-Kummissjoni tal-MEIP ma kinitx kompluta fid-deċiżjoni tal-ftuħ, minħabba li l-Kummissjoni missha kkunsidrat jekk investitur privat kienx jagħżel li jillikwida lill-airBaltic minn qabel minflok ma jipprovdiha b'kapital addizzjonali. ([26]) Ir-Ryanair targumenta wkoll li l-Kummissjoni missha vvalutat fid-deċiżjonijiet tal-ftuħ tagħha jekk il-likwidazzjoni tal-airBaltic kinitx iktar profittabbli għall-Istat milli l-provvediment ta' fondi addizzjonali. Għalkemm ir-Ryanair tqis li ma kellhiex biżżejjed informazzjoni biex tikkummenta dwar il-pjan ta' riForma, hija tinnota d-dubji tagħha kemm l-airBaltic terġa' tibda tagħmel profitt u kkunsidrat li l-kumpanija missha ġiet illikwidata.

(73) Ir-Ryanair targumenta wkoll li kwalunkwe għajnuna lill-airBaltic tagħmel ħsara lill-pożizzjoni tas-suq tagħha minħabba li r-Ryanair topera 13-il rotta minn Riga, li minnhom iktar minn nofshom huma f'kompetizzjoni diretta mal-airBaltic.

(74) Fil-kummenti tagħha, l-airBaltic tenfasizza li r-raġunijiet għad-diffikultajiet tal-kumpanija kienu minħabba l-imġiba tal-maniġment preċedenti u d-deċiżjonijiet sfortunati tas-Sur Flick qabel Ottubru 2011, li — skont l-airBaltic — iffoka fuq strateġija kummerċjali bbażata biss fuq l-espansjoni u mhux fuq il-profittabbiltà. Barra minn hekk, l-airBaltic tispjega li l-maniġment preċedenti tal-kumpanija daħal f'ħafna kuntratti żvantaġġużi u kkonkluda tranżazzjoni mingħajr *rationale*, kummerċjali minbarra li stabbilixxa struttura korporattiva u organizzazzjonali mhux trasparenti.

(75) Barra minn hekk, skont l-airBaltic, meta l-Latvja ddeċidiet li tipparteċipa u teżegwixxi l-Ftehim, hija aġixxiet bħala investitur privat razzjonali. L-airBaltic tinnota li l-investiment tal-Latvja kien konkomittanti ma' dak tal-BAS u li kien jitlob sagrifiċċji kbar mill-BAS u investituri privati oħra. Barra minn hekk, il-Ftehim inkluda salvagwardji suffiċjenti biex jiġi żgurat li l-interessi tal-Latvja kienu protetti għal kollox kontra l-BAS; l-użu ta' dawn is-salvagwardji kien — skont l-airBaltic — iktar razzjonali għal-Latvja milli tikser l-impenji ta' investiment tagħha, u b'hekk tikkawża li l-kumpanija tfalli, teqred il-valur tal-azzjonisti eżistenti u tesponi lilha nnifisha għal pretensjonijiet ta' dannu mill-investituri privati. Abbażi ta' dan, l-airBaltic tikkonkludi li d-deċiżjoni tal-Latvja biex tidħol fil-Ftehim ma jinkludix elementi ta' għajnuna mill-Istat.

(76) Fir-rigward tal-akkwist mill-Istat ta' bonds ta' kupun ta' 0 % mill-airBaltic f'April 2010 (miżura 4), l-airBaltic hija tal-fehma li kien ekonomikament vijabbli u investiment konkomittanti għal kollox tal-Istat u l-BAS u b'hekk tikkonkludi li ma kienx għajnuna mill-Istat. Fir-rigward tal-pagament ta' EUR 2,8 miljuni minn Latvijas Krājbanka

([25]) ASK ifisser kilometri disponibbli għal kull seat (seats li jittajru mmultiplikati bin-numru ta' kilometri li jittajru). ASK huwa l-iktar indikatur tal-kapaċità importanti ta' linja tal-ajru kif imħaddem mill-industrija tat-trasport bl-ajru u mill-Kummissjoni stess f'każijiet ta' ristrutturar preċedenti fis-settur tat-trasport bl-ajru.

([26]) Ir-Ryanair irreferiet għal Kawża C-405/11 P, *Buczek Automotive*, li għadu mhux ippubblikat fil-Ġabra, il-paragrafi 55-57.

lill-airBaltic fil-21 u t-22 ta' Novembru 2011 (miżura 5), l-airBaltic tikkunsidra li dawn kienu deċiżjonijiet meħuda fil-perkors tan-negozju tal-airBaltic u li jikkonċernaw fondi privati, li b'hekk jeskludu l-preżenza tar-riżorsi mill-Istat.

(77) Fl-aħħar, l-airBaltic tenfasizza r-rwol tal-airBaltic biex iżżomm lil-Latvja konnessa mal-kumplament tal-UE u tipprovdi xi informazzjoni dwar l-implimentazzjoni tal-pjan ta' riForma mill-maniġment il-ġdid tal-kumpanija.

(78) Fir-rigward tal-kummenti pprovduti minn tliet individwi f'isem il-kredituri tal-airBaltic, dawn kellhom struttura simili. Il-kredituri lmentaw f'termini ġenerali dwar il-miżuri suġġetti għad-deċiżjoni tal-ftuħ, b'mod partikolari rigward il-miżura 6. Barra minn hekk, huma għamlu referenza għal ċertu dejn mhux imħallas tal-airBaltic li jidher li kien joriġina mill-ftehim u li allegatament wassal lil xi kredituri għal insolvenza.

6.3. OSSERVAZZJONIJIET TAL-LATVJA DWAR IL-KUMMENTI TA' PARTIJIET TERZI INTERESSATI

(79) Fl-osservazzjonijiet tagħha dwar il-kummenti ta' partijiet terzi, il-Latvja qablet mal-opinjonijiet tal-airBaltic li l-miżuri vvalutati ma kinux jinkludu għajnuna mill-Istat.

(80) Fir-rigward tal-kummenti tar-Ryanair, il-Latvja tosserva li l-ġurisprudenza enfasizzata mir-Ryanair — tissuġġerixxi li l-Istat kellu jillikwida lill-airBaltic minflok jipprovdiha b'fondi — mhix applikabbli, minħabba li f'dak iż-żmien, l-Istat ma kienx il-kreditur ewlieni tal-airBaltic iżda sempliċement azzjonist. Skont il-Latvja, it-test tal-kreditur privat mhux adegwat biex jivvaluta r-razzjonalità tad-deċiżjonijiet ta' investiment tal-Istat f'dan il-każ. Barra minn hekk, il-Latvja targumenta li meta hija ddeċidiet li tidħol fi Ftehim, hija għażlet li tagħmel telf għal perjodu ta' żmien qasir bl-għan li terga tagħmel profitt fuq terminu ta' żmien twil u dawn id-deċiżjonijiet ta' investiment ittieħdu bl-inizjattiva tal-BAS. Il-Latvja tinnota wkoll li t-telfiet ta' airBaltic tnaqqsu u injorat l-argumenti tar-Ryanair bħala mingħajr bażi.

(81) Fl-aħħar nett, f'dak li jirrigwarda l-kummenti tal-individwi f'isem il-kredituri ta' airBaltic, il-Latvja tikkunsidra li mhumiex relatati mal-miżuri stabbiliti fid-deċiżjoni tal-ftuħ u li jidhru li huma mmirati biex itejbu l-pożizzjoni tal-kredituri fil-litigazzjonijiet kummerċjali tagħhom ma' airBaltic.

7. **VALUTAZZJONI TAL-MIŻURI**

(82) Din id-deċiżjoni tindirizza bħala punt preliminari l-kwistjoni dwar jekk l-airBaltic hijiex ditta f'diffikultà skont it-tifsira tal-Linji Gwida R&R (taqsima 7.1 hawn taħt). Hija mbagħad tanalizza jekk il-miżuri li qegħdin jiġu eżaminati jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat lill-airBaltic skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) TFUE (taqsima 7.2 hawn taħt) u jekk tali għajnuna hix legali (taqsima 7.3 hawn taħt) u kompatibbli mas-suq intern (taqsima 7.4 hawn taħt).

7.1. DIFFIKULTAJIET TAL-AIRBALTIC

(83) Kif diġà ġie indikat fid-deċiżjoni tal-ftuħ, l-awtoritajiet Latvjani stess spjegaw li d-diffikultajiet tal-airBaltic bdew fl-2008, minħabba r-reċessjoni ekonomika globali u ż-żieda qawwija fil-prezz taż-żejt. Bħala riżultat, fl-2008 l-airBaltic għamlet telf ta' LVL 28 miljun (EUR 39,64 miljuni). Fl-2009 il-kumpanija għamlet profitt ta' LVL 6 miljuni (EUR 8,49 miljuni). Madankollu, fl-2010, l-airBaltic reġgħet ġarrbet telf ta' LVL 34,2 miljuni (EUR 48,42 miljuni), li żdiedu għal LVL 84,7 miljuni (EUR 119,2 miljuni) fl-2011. Il-Kummissjoni tfakkar li l-Ministru tal-Ekonomija tal-Latvja f'Ġunju 2011 ddikjara li l-airBaltic kienet viċin li tfalli, ([27]) filwaqt li l-istampa rrapportat li l-kumpanija talbet protezzjoni legali mill-kredituri tagħha fil-21 ta' Settembru 2011. ([28])

(84) Il-kontijiet annwali awditjati tal-airBaltic juru li l-kumpanija kellha ekwità negattiva matul il-perjodu 2009-2012, li barra minn hekk żdiedet kull sena. Tabilħaqq, l-airBaltic kellha ekwità negattiva ta' LVL 19,2 miljuni (EUR 27,18 miljuni) fl-2009, li żdiedet għal LVL 23,3 miljuni (EUR 32,99 miljuni) fl-2010, għal LVL 105,6 miljuni (EUR 149,51 miljuni) fl-2011 għal LVL 125,1 miljuni (EUR 177,12 miljuni) fl-2012.

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

([28]) Ara http://atwonline.com/airline-finance-data/news/airbaltic-files-bankruptcy-0921.

Tabella

Id-dejta finanzjarja ewlenija tal-airBaltic 2007 — Ġunju 2011 (eluf ta' LVL)

	2009	2010	2011	2012
Riżultat nett	6 004	(34 207)	(84 761)	(19 117)
Spejjeż tal-operat	(207 312)	(266 930)	(306 183)	(248 168)
Spejjeż finanzjarji	(2 592)	(3 877)	(17 446)	(4 582)
Ekwità tal-azzjonisti	(19 282)	(23 359)	(105 620)	(125 145)

(85) Il-punt 10(c) tal-Linji Gwida R&R jistipula li kumpanija titqies f'diffikultà meta hija "*tissodisfa l-kriterji skont il-liġi lokali talli tkun is-suġġett ta' proċeduri ta' insolvenza kollettiva*". Dan jidher li huwa l-każ tal-airBaltic tal-inqas mill-21 ta' Settembru 2011 — jekk mhux qabel — meta talbet għall-protezzjoni legali mill-kredituri tagħha. Il-Kummissjoni madankollu nnotat li l-Qorti allegatament ċaħdet il-protezzoni legali ftit jiem wara, apparentement minħabba n-negozjati bejn il-Latvja u l-BAS li kkulminaw fil-Ftehim. Irrispettivament minn dan, il-Kummissjoni tikkunsidra li, fi kwalunkwe każ, jidher li l-airBaltic hija ditta f'diffikultà skont it-tifsira tal-punt 11 tal-Linji Gwida R&R

(86) B'konformità ma' dik id-dispożizzjoni, ditta tista' tiġi kkunsidrata f'diffikultà "*meta jkunu preżenti sinjali normali ta' ditta li tkun f'diffikultà, bħal telf dejjem jiżdied, tnaqqis fil-fatturat, inventarji ta' stokk li jiżdied, kapaċità eċċessiva, inqas fluss ta' flus, iktar dejn, tariffi tal-imgħax ogħla u valur tal-assi netti li jonqos jew li sar żero*". Mit-tabella ta' hawn fuq, b'mod ċar jidher li l-airBaltic kienet ilha tagħmel it-telf mill-2008 (minbarra fl-2009). Madankollu, jidher li l-airBaltic irnexxielha tagħmel profitt fl-2009 minħabba t-tnaqqis straordinarju fil-prezz tal-fjuwil biss. Għalhekk, kif inhu indikat fid-deċiżjoni tal-ftuħ, jidher li r-ritorn għall-profittabbiltà fl-2009 kien okkorrenza ta' darba minħabba ċirkustanzi straordinarji u mhux xejra strutturali. Id-dejn tal-kumpanija u l-ispejjeż finanzjarji żdiedu b'mod sinifikanti bejn l-2008 u l-2009 iżda b'mod partikolari bejn l-2009 u l-2010, meta l-ispiża għall-finanzjament żdiedet minn LVL 3,8 miljuni (EUR 5,38 miljuni) għal LVL 17,4 miljuni (EUR 24,64 miljuni). ([29]) Jirriżulta wkoll li l-varjabbli relatati mal-ispejjeż tal-airBaltic żdiedu bir-rata ta' [5-10] % fis-sena, jiġifieri, b'mod b'iktar rapidu mill-varjabbli relatati mal-introjtu li żdiedu [2 — 7] % fis-sena. Fl-aħħar, il-Kummissjoni ttenni s-sejba fid-deċiżjoni tal-ftuħ li t-telf tal-airBaltic kien tant kbir li fl-2010 l-ekwità negattiva tagħha ammontat għal madwar LVL 23,3 miljuni (EUR 32,99 miljuni), li żdiedet għal madwar LVL 105,6 miljuni (EUR 149,51 miljuni) minħabba t-telfiet addizzjonali fl-2011. Meta wieħed jikkunsidra l-fatturi kollha msemmija hawn fuq, jidher li ġew issodisfati l-kriterji fil-punt 11 tal-Linji Gwida R&R.

(87) Għalhekk, il-Kummissjoni tasal għall-konklużjoni li l-airBaltic kienet ditta f'diffikultà skont it-tifsira tal-Linji Gwida R&R tal-inqas mill-2011.

7.2. EŻISTENZA TA' GĦAJNUNA MILL-ISTAT

(88) Bis-saħħa tal-Artikolu 107(1) TFUE, kwalunkwe għajnuna mogħtija minn Stat Membru jew permezz ta' riżorsi tal-Istat fi kwalunkwe forma li tgħawweġ jew thedded li tgħawweġ il-kompetizzjoni, billi tiffavorixxi ċerti impriżi jew il-produzzjoni ta' ċerti oġġetti, sakemm taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri, għandha tkun inkompatibbli mas-suq intern.

(89) Sabiex jiġi konkluż jekk hix preżenti għajnuna mill-Istat, il-Kummissjoni għandha tivvaluta jekk il-kriterji kumulattivi stabbiliti fl-Artikoli 107(1) TFUE (jiġifieri trasferiment tar-riżorsi tal-Istat, vantaġġ selettiv, tgħawwiġ potenzjali tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ ġewwa l-UE) ġewx issodisfati għal kull waħda mis-sitt miżuri vvalutati.

([29]) Sors: Rapport annwali tal-airBaltic għall-2011.

7.2.1. **Miżuri 1, 2, 3 u 6 bħala tranżazzjoni unika**

(90) Il-Latvja targumenta li l-miżura 1 għandha tiġi vvalutat flimkien mal-miżuri 2, 3 u 6 minħabba li kienu miftiehma fl-istess data, jiġifieri fit-3 ta' Ottubru 2011, f'punt meta l-Latvja u l-BAS it-tnejn kienu azzjonisti ewlenin tal-airBaltic.

(91) Il-Kummissjoni taqbel mal-awtoritajiet Latvjani li l-ewwel self mill-Istat (miżura 1) u s-self mill-BAS ma jistax jiġi vvalutat waħdu u għalhekk għandu jiġi kkunsidrat bħala parti mill-kuntest kumplessiv tal-Ftehim, li abbażi tiegħu ġew ipprovduti ż-żewġ selfiet. Madankollu, il-Kummissjoni ma taqbilx mal-argument tal-Latvja li l-miżuri l-oħra għandhom jiġu valutati flimkien bħala tranżazzjoni waħda.

(92) Il-Kummissjoni hija tal-fehma li fit-3 ta' Ottubru 2011, meta daħal fis-seħħ il-Ftehim, il-BAS u l-Istat impenjaw ruħhom b'ċertezza assoluta li jipprovdu l-ewwel self mill-Istat (miżura 1) u s-self mill-BAS. Għalhekk, jista' jingħad li dawk il-miżuri ngħataw f'dik id-data. Madankollu, l-ammonti eżatti tat-tieni self mill-Istat (miżura 2) u taż-żieda fil-kapital (miżura 3) ma jistgħux jiġu aċċertati b'ċertezza mill-informazzjoni fil-Ftehim. B'mod partikolari, fir-rigward tal-miżura 2, il-Ftehim sempliċiment jgħid li l-Latvja tipprovdi self fi proporzjon mal-ishma tagħha iżda ma tikkwantifikahx. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tosserva li l-Artikolu 7.1 tal-Ftehim jgħid li ż-żieda tal-ekwità prevedibbli (li tirriżulta mill-kapitalizzazzjoni tal-ewwel u t-tieni self mill-Istat u s-self mill-BAS, flimkien ma' kontribuzzjoni addizzjonali fi flus mill-BAS) ma taqbiżx LVL 100 miljun (EUR 141,58 miljuni). Madankollu, għandhom jiġu nnotati l-punti li ġejjin. L-ewwel, is-self mill-Istat biss u s-self mill-BAS kienu kkwantifikati fil-Ftehim, fil-livell ta' LVL 16-il miljun u LVL 14–il miljun. Iċ-ċifra ta' LVL 100 miljun kienet sempliċement previżjoni, stima ta' x'jista' jkun meħtieġ jew mistenni f'termini ta' żieda tal-ekwità sal-aħħar tas-sena; l-ammont taż-żieda tal-ekwità ma kienx determinat b'mod ċar fil-Ftehim. Tabilħaqq, l-ammont attwali taż-żieda fl-ekwità miftiehma f'Diċembru 2011 fil-fatt kien ta' LVL 110 miljuni (ara l-paragrafu 33 hawn fuq), jiġifieri, iktar minn dak li kien previst fil-Ftehim. Il-Kummissjoni hija tal-opinjoni li l-ammonti tal-Miżuri 2 u 3 ma kinux determinati jew aċċertati f'Ottubru 2011.

(93) Bl-istess mod, fir-rigward tal-miżura 6, il-Kummissjoni tosserva li meta l-Ftehim daħal fis-seħħ fit-3 ta' Ottubru 2011, l-Istat ma kienx jaf jekk kienx sejjer jagħmel użu mill-Artikolu 7.4 tal-Ftehim u sejjer ikollu l-pretensjonijiet tal-investituri privati assenjati lilu. Barra minn hekk, l-Istat ma kienx obbligat li jassenja lill-airBaltic il-pretensjonijiet li jirriżultaw mit-tieni self sindikat. L-assenjazzjoni tal-pretensjonijiet tal-investituri privati lill-Istat kienet sempliċiment eventwalità suġġetta għall-BAS li ma kinitx qiegħda tissodisfa l-obbligi tagħha skont il-Ftehim, xi ħaġa li ma kinitx magħrufa u li ma kienx hemm raġuni għalfejn wieħed jissuspetta fit-3 ta' Ottubru 2011. Għal din ir-raġuni, il-miżura 6 ma tistax tiġi kkunsidrata bħala li ngħatat fil-mument li ġie ffirmat il-Ftehim u għalhekk ma jistax jiġi kkunsidrat bħala *pari passu* mal-ewwel self mill-Istat u s-self mill-BAS.

(94) Barra minn hekk, il-Latvja targumenta li l-biċċa l-kbira tal-pretensjonijiet tal-investituri privati li suppost kienu sostitwiti biż-żewġ selfiet sindikati, ma kinux assigurati, u li kieku l-Istat ħalla lill-kumpanija tfalli, l-investituri privati kienu jfittxu lill-Istat għad-danni, li kienet tkun iktar għalja għall-Istat milli jipprovdi l-bqija tal-miżuri għall-airBaltic.

(95) Fil-fehma tal-Kummissjoni, il-pretensjoni li l-investituri privati kienu jfittxu lill-Istat għad-danni, kienet purament ipotetika u mhux appoġġjata mill-ebda evidenza. Barra minn hekk, xejn ma juri li l-Latvja attwalment qieset dawn il-kunsiderazzjonijiet meta pprovdiet appoġġ lill-airBaltic.

(96) Fid-dawl ta' dak imsemmi hawn fuq, il-Kummissjoni tasal għall-konklużjoni li l-argument ta' konkomittanza imqajjem mill-awtoritajiet Latvjani ma għandux bażi. Għal din ir-raġuni, il-Kummissjoni tikkonkludi li miżuri 1, 2, 3 u 6 ma jistgħux jiġu kkunsidrati bħala li jikkostitwixxu tranżazzjoni unika deċiża fit-3 ta' Ottubru 2011 u għaldaqstant sejra tivvalutahom b'mod separat.

7.2.2. **L-ewwel self mill-Istat (miżura 1)**

(97) Il-Kummissjoni tinnota li l-ewwel self mill-Istat ingħata direttament mil-Latvja permezz tat-Teżor tal-Istat wara li saret talba mill-Ministeru tat-Trasport. Dan intqal b'mod ċar fil-Ftehim. Għaldaqstant huwa ċar li l-miżura 1 tikkostitwixxi riżorsi tal-Istat u hija imputabbli għall-Istat. Il-Latvja ma tikkontestax dan il-punt.

(98) Sabiex jiġi vvalutat jekk il-miżura 1 kinitx tinkludi vantaġġ selettiv mhux dovut lill-airBaltic, il-Kummissjoni l-ewwel osservat li l-ewwel self mill-Istat u s-self mill-BAS ġew miftiehma fit-3 ta' Ottubru 2011, jiġifieri d-data tal-iffirmar tal-Ftehim. F'dak iż-żmien, il-Latvja u l-BAS kienu l-azzjonisti ewlenin tal-kumpanija u s-selfiet kienu pprovduti proporzjonalmrnt għall-parteċipazzjoni azzjonarja tagħhom (52,6 % u 47,2 % rispettivament), u b'kundizzjonijiet identiċi u relatati.

(99) Kif indikat fil-premessa 45 hawn fuq, il-Kummissjoni fid-deċiżjoni tal-ftuħ kienet osservat li d-deċiżjoni tal-BAS biex tinvesti fl-airBaltic setgħet ġiet influwenzata mir-rieda tal-awtoritajiet pubbliċi biex jappoġġjaw finanzjar-jament lill-kumpanija. Madankollu, filwaqt li huwa veru li l-Gvern tal-Latvja kien esprima l-interess tiegħu li jżomm lill-airBaltic bħala t-trasportatur nazzjonali, ([30]) il-Kummissjoni tosserva li l-Istat tal-Latvja kien qiegħed jinnegozja u kien għadu mhux determinat u suġġett għall-kundizzjonijiet. Abbażi ta' dan, il-Kummissjoni ma tistax teskludi li l-ewwel self mill-Istat u s-self mill-BAS kienu pprovduti b'mod konkomittanti, u b'hekk teskludi l-preżenza ta' għajnuna. Kif iċċarat il-Qorti Ġenerali, *"is-simultanjetà ma tistax fiha nnifisha, anki meta jkunu saru investimenti privati sinifikanti, tkun biżżejjed għal sejba li ma kien hemm ebda għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu [107(1) TFUE] mingħajr ma jiġu kkunsidrati fatti u punti tal-liġi rilevanti oħra"*. ([31])

(100) Il-Kummissjoni għalhekk ivvalutat ukoll jekk ir-rata tal-imgħax miftiehma ta' [11 — 13] % għall-ewwel self mill-Istat (u s-self mill-BAS) tistax tiġi kkunsidrata li hija fil-livell tas-suq.

(101) Matul il-proċedura ta' investigazzjoni formali, il-Latvja ssottomettiet evidenza rigward il-valur tal-kollateral (marki ta' ditti u riċevibbli) li kien ivvalutat minn awditur indipendenti […] bħala parti minn eżerċizzju tal-awditjar tal-kumpanija li nbeda fis-sajf tal-2011. Minħabba li r-riċevibbli (mit-30 ta' Settembru 2011) kienu parti minn informazzjoni finanzjarja rilevanti, huma kienu wkoll suġġetti għal evalwazzjoni minn […]. Rigward il-marki kummerċjali, il-valur tagħhom kien ibbażat fuq il-prezz li bih l-airBaltic kienet xtrat lura l-marki kummerċjali mill-BAS. Sabiex jiġi determinat il-valur tal-likwidazzjoni tal-kollateral, il-Latvja applikat rata ta' skont ta' […] % f'konformità mal-metodoloġija interna tal-valutazzjoni tal-kollateral tat-Teżor tal-Latvja, li l-Kummissjoni tqis li hija adegwata fid-dawl tan-natura tal-kollateral. Abbażi ta' dan, il-valur tal-likwidazzjoni kien LVL [15 — 25] miljun (EUR [21,3 — 35,5] miljuni) li kien [15 — 25] % ogħla mill-ammont tal-ewwel self mill-Istat.

(102) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tosserva li fid-dawl tal-kollateral sinifikanti dwar l-ewwel self mill-Istat, l-applikazzjoni ta' rata tal-imgħax ta' [11 — 13] % tkun konformi mal-Komunikazzjoni dwar ir-Rata ta' Referenza. ([32]) L-asserzjoni li rata tal-imgħax [11 — 13] % kienet ir-rata tas-suq hija madankollu msaħħa wkoll mill-fatt li l-BAS (investitur privat) kien irrinunzja għad-dritt tiegħu li jkollu s-self mill-BAS ikkollateralizzat (ara l-premessa 26 hawn fuq): is-self mill-BAS għalhekk kien iktar riskjuż milli s-self mill-Istat iżda ngħata bl-istess rata tal-imgħax.

(103) Meta wieħed iżomm f'moħħu l-livell ta' kollateralizzazzjoni u r-rata tal-imgħax applikata, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-miżura 1 ma kinitx tikkostitwixxi vantaġġ selettiv lill-airBaltic u li l-preżenza ta' għajnuna mill-Istat tista' tiġi eskluża, mingħajr ma jkun meħtieġ li jiġi vvalutat iktar jekk il-bqija tal-kundizzjonijiet kumulattivi tal-Artikolu 107(1) TFUE ġewx issodisfati. ([33])

It-tnaqqis tar-rata tal-imgħax tal-ewwel self mill-Istat minn [11 — 13] % għal [2 — 4] %

(104) Fit-13 ta' Diċembru 2011, jiġifieri meta l-ishma tal-Latvja fl-airBaltic żdiedu għal 99,8 % (ara l-premessa 21) hawn fuq), il-Gvern tal-Latvja ddeċieda li jawtorizza tnaqqis fir-rata tal-imgħax fuq is-self mill-Istat — u għalhekk anki tas-self mill-BAS — ta' [9 — 11] punti perċentwali li jikkorrispondu għall-primjum tar-riskju, minn [11 — 13] % għal [2 — 4] %.

([30]) Ara pereżempju l-istqarrija għall-istampa tal-Kabinett tal-Ministri tal-Latvja tas-7 ta' Settembru 2011 (http://www.mk.gov.lv/en/aktuali/zinas/2011/09/070911-cm-01/), fejn il-Prim Ministru dak iż-żmien ġie rrapportat li qal li *"huwa essenzjali li l-airBaltic tinżamm bħala l-operatur tal-ajru nazzjonali li joħloq vantaġġi sostanzjali għal-Latvja fl-oqsma tal-loġistika, tal-attrazzjoni turistika u bħala impjegatur sinifikanti, madankollu, enfasizza l-bżonn li jintagħżlu s-soluzzjonijiet li huma l-iktar favorevoli għall-interess pubbliku"*.

([31]) Kawża T-565/08 *Corsica Ferries vs il-Kummissjoni*, sentenza tal-11 ta' Settembru 2012, li għadha mhix irrapportata, paragrafu 122.

([32]) Ara n-nota ta' qiegħ il-paġna 24. Ir-rata tal-bażi għal-Latvja fit-3 ta' Ottubru 2011 kienet 2,2 %. Ma' din iċ-ċifra għandhom jiżdiedu 400 punt ta' bażi, meta wieħed iqis id-diffikultajiet tal-airBaltic f'dak iż-żmien u l-livell sinifikanti tal-kollateralizzazzjoni tas-self, li jirriżulta fir-rata ta' 6,2 %.

([33]) Il-Kummissjoni xorta waħda tosserva li l-ewwel self mill-Istat kien kapitalizzat fid-29 ta' Diċembru 2011 bħala parti mill-miżura 3. Il-valutazzjoni tal-miżura 3 hija ppreżentata fit-taqsima 7.2.4 hawn taħt.

(105) Il-Latvja tikkunsidra li t-tnaqqis tar-rata tal-imgħax kienet iġġustifikata minħabba li s-self kien ħieles mir-riskju, minħabba li l-valur tal-likwidazzjoni tal-kollateral kien stmat li hu LVL [15 — 25] miljun (EUR [21,3 — 35,5] miljuni), jiġifieri [15 — 25] % ogħla mill-ammont tal-ewwel self tal-Istat (ara l-premessa (101) hawn fuq).

(106) Il-Kummissjoni mhix konvinta mill-argumenti tal-Latvja meta tgħid li bit-tnaqqis tar-rata tal-imgħax, l-Istat naqqas l-ispejjeż tal-finanzjament tal-airBaltic (minħabba li r-rata tal-imgħax tas-self mill-BAS tnaqqset ukoll), li dak iż-żmien kienet kważi esklussivament il-proprjetà tal-Istat b'99,8 % tal-ishma. Din kienet — skont il-Latvja — deċiżjoni razzjonali għall-Istat minħabba li l-introjtu predeterminat għall-Istat fil-forma ta' mgħax kien kkumpensat mill-vantaġġ li l-Istat, bħala azzjonist ewlieni tal-airBaltic, kien qiegħed jieħu mill-kumpanija billi kien qiegħed iħallas imgħax iktar baxx.

(107) Min-naħa l-oħra, il-Kummissjoni tfakkar li fiż-żmien meta ngħata l-ewwel self mill-Istat u s-self mill-BAS, il-Ftehim kien jistipula li l-kundizzjonijiet tat-tnejn kienu identiċi u relatati, u għalhekk kwalunkwe bidla f'wieħed mis-self kienet tirriżulta f'bidla identika tas-self l-ieħor. It-tnaqqis tar-rata tal-imgħax għalhekk kienet tirrifletti fuq iż-żewġ selfiet u l-livell sinifikanti ħafna tal-kollateralizzazzjoni tas-self u l-fatt li s-self mill-BAS ma kienx ikkollateralizzat jibqgħu l-istess. Minħabba li l-BAS kienet qablet minn qabel li torbot il-kundizzjonijiet tas-self mill-BAS ma' dawk tal-ewwel self mill-Istat, il-Kummissjoni ma għandha ebda raġuni biex tqis li din ma tkunx deċiżjoni konformi mas-suq.

(108) Abbażi ta' dan, il-Kummissjoni tikkonkludi li anki b'kunsiderazzjoni għat-tnaqqis tar-rata tal-imgħax, il-miżura 1 ma tikkostitwixxix vantaġġ selettiv lill-airBaltic u l-preżenza ta' għajnuna mill-Istat tista' tiġi eskluża.

7.2.3. **It-tieni self mill-Istat (miżura 2)**

(109) It-tieni self mill-Istat kien ipprovdut direttament mil-Latvja permezz tat-Teżor tal-Istat, b'deċiżjoni tal-Gvern Latvjan tat-13 ta' Diċembru 2011 li tawtorizza lill-Ministru tal-Finanzi biex jipprovdi fil-baġit tal-Istat self konvertibbli lill-airBaltic ta' LVL 67 miljun (EUR 94,86 miljuni). Għalhekk, il-miżura 2 tinkludi riżorsi mill-Istat u hija imputabbli għall-Istat.

(110) Il-Kummissjoni tosserva li fiż-żmien meta kien ipprovdut it-tieni self mill-Istat, jiġifieri fit-13 ta' Diċembru 2011, il-BAS kienet tilfet il-parteċipazzjoni azzjonarja kollha tagħha fl-airBaltic, minbarra sehem wieħed biss, u l-Istat issa kellu 99,8 % tal-kumpanija. Għalhekk, l-Istat u l-BAS ma kinux iktar f'pożizzjoni paragunabbli bħala azzjonisti.

(111) Il-Latvja targumenta li skont l-Artikolu 7.2 tal-Ftehim, li jgħid li l-Latvja għandha tipprovdi self lill-airBaltic "*bi proporzjon għall-ishma tagħha*", il-BAS kienet obbligata li tipprovdi fondi lill-airBaltic f'ammont li jikkorrispondi għan-numru tal-ishma tagħha. Dan sar mill-BAS fiż-żmien tal-injezzjoni tal-kapital ta' Diċembru 2011 fil-forma ta' flus. Madankollu, il-Kummissjoni tinnota li fit-13 ta' Diċembru 2011 il-BAS kellha sehem wieħed biss fl-airBaltic. Minn dan isegwi li l-Istat kien imissu adotta l-pożizzjoni ta' investitur prudenti fl-ekonomija tas-suq u vvaluta jekk, minħabba l-bidla fiċ-ċirkostanzi tal-ishma, il-BAS kellhiex inċentiv li tinjetta flus fil-kumpanija fiż-żmien taż-żieda fil-kapital. Fil-fatt, l-Istat kien ippreveda din il-possibbiltà u inkluda diversi miżuri ta' kontinġenza fil-Ftehim — b'mod partikolari fl-Artikolu 7.4 — f'każ li l-BAS naqset milli tissodisfa l-impenji tagħha. Barra minn hekk, kif tirrikonoxxi l-Latvja, it-tieni segment tat-tieni self tal-Istat kellu jiġi rilaxxat f'każ li l-BAS naqset milli tipprovdi fondi addizzjonali.

(112) L-Artikolu 7.4 tal-Ftehim jagħti lill-Istat id-dritt li jixtri mill-BAS l-ishma kollha tagħha fl-airBaltic għal LVL 1. Fiż-żmien meta ġie ffirmat il-Ftehim, dan kien ifisser garanzija għall-Istat li l-BAS tissodisfa l-impenji tagħha jew inkella titlef l-ishma kollha tagħha fl-airBaltic. Madankollu, is-sitwazzjoni nbidlet radikalment fit-30 ta' Novembru 2011 meta Latvijas Krājbanka biegħ l-ishma kollha minbarra wieħed tal-airBaltic li kienu tal-BAS lill-Istat tal-Latvja (ara l-premessa 21 hawn fuq). F'dan il-kuntest ġdid, l-Artikolu 7.4 kien imċaħħad mit-tifsira tiegħu. Tabilħaqq, b'sehem wieħed biss, il-BAS kellha ftit inċentiv biex tissodisfa l-obbligi tagħha: il-konsegwenzi jekk ma tagħmilx dan kienu jfissru biss li titlef l-uniku sehem tagħha fl-airBaltic. Operatur prudenti fis-suq kien jikkunsidra b'attenzjoni jipprovdix fondi addizzjonali lill-airBaltic taħt dawk iċ-ċirkostanzi ġodda u, tal-inqas, kien jistaqsi

lill-parti l-oħra (jiġifieri lill-BAS) għal assigurazzjoni li verament kienet sejra talloka fondi lill-kumpanija. Il-Kummissjoni barra minn hekk, tinnota li ma jidhirx li huwa probabbli li tali assigurazzjoni kienet tingħata minħabba li l-BAS kienet meħtieġa tinjetta somma ta' flus kbira ħafna — ħafna iktar minn dak li oriġinarjament kien stmat — sabiex terga' tikseb il-parteċipazzjoni azzjonarja li kellha qabel ta' 47,2 % jew kwalunkwe livell sinifikanti ieħor ta' ishma fl-airBaltic.

(113) Il-Latvja tindika wkoll li t-tieni self mill-Istat ingħata skont termini tas-suq, u b'hekk teskludi kwalunkwe vantaġġ mhux dovut lill-airBaltic.

(114) Rigward il-kollateral, il-Latvja tinnota li t-tieni self mill-Istat kellu l-istess kollateral bħall-ewwel self mill-Istat, jiġifieri riċevibbli u marki kummerċjali tal-airBaltic. Kif spjegat fil-premessa 101 hawn fuq, il-valur tal-likwidazzjoni tal-kollateral kien stmat għal LVL [15 — 25] miljun (EUR [21,3 — 35,5] miljuni). Għalhekk, jidher li l-livell ta' kollateralizzazzjoni disponibbli għat-tieni self mill-Istat kien sejjer ikun baxx. Barra minn hekk, ma hemm ebda raġuni sabiex wieħed jassumi li operatur privat fis-suq kien sejjer jaċċetta li s-sigurtà diġà stabbilita fuq l-ewwel self mill-Istat titnaqqas taħt tal-inqas 100 %.

(115) Sabiex tiġi aċċertata l-konformità mas-suq tar-rata applikata għall-ewwel segment tat-tieni self mill-Istat, il-Kummissjoni sejra tuża bħala l-aħjar prokura disponibbli, ir-rata li tirriżulta mill-applikazzjoni tal-Komunikazzjoni tar-Rata ta' Referenza. Ir-rata ta' bażi għal-Latvja fit-13 ta' Diċembru 2011 kienet 2,2 %. Ma' din iċ-ċifra, għandu jiżdied marġni skont il-klassifikazzjoni tal-benefiċjarju u l-kollateralizzazzjoni tas-self. Kif indikat fil-paragrafu preċedenti, il-livell ta' kollateralizzazzjoni huwa baxx. Minħabba d-diffikultajiet tal-airBaltic dak iż-żmien, mill-Komunikazzjoni tar-Rata ta' Referenza isegwi li għandhom jiżdiedu 1 000 punt ta' bażi mar-rata ta' bażi, li jirriżultaw f'rata ta' 12,2 %. Għaldaqstant jidher li r-rata tal-imgħax ta' [9 — 11] % fuq l-ewwel segment tat-tieni self mill-Istat ma jistax jiġi kkunsidrat li jikkonforma mas-suq.

(116) It-tieni segment tat-tieni self mill-Istat kien sar disponibbli għall-kumpanija fl-14 ta' Diċembru 2012 b'rata tal-imgħax ta' [6 — 8] %. Il-Latvja targumenta li din ir-rata tal-imgħax hija ogħla minn dik li tirriżulta mill-Komunikazzjoni tar-Rata ta' Referenza u għalhekk tikkonforma mal-MEIP.

(117) Skont il-Komunikazzjoni tar-Rata ta' Referenza, ir-rata ta' bażi applikabbli għal-Latvja fl-14 ta' Diċembru 2012 kienet 1,91 %. Il-marġni li għandu jiżdied ma' dik ir-rata ta' bażi jiddependi fuq il-klassifikazzjoni tal-benefiċjarju u l-livell ta' kollateralizzazzjoni. Kif spjegat fit-taqsima 7.1 hawn fuq, il-Kummissjoni hija tal-opinjoni li l-airBaltic kienet ditta f'diffikultà tal-inqas mill-2011. Barra minn hekk, it-tieni segment kellu bħala kollateral ir-riċevibbli u l-marki kummerċjali tal-airBaltic. L-argumenti dwar l-insuffiċjenza tal-kollateral sejrin japplikaw *mutatis mutandis*, u għalhekk, għandu jiżdied marġni ta' 1 000 punt ta' bażi. Għaldaqstant, ir-rata ta' referenza li tirriżulta tkun 11,91 %, ħafna ogħla minn [6 — 8] % attwalment applikata.

(118) Meta wieħed iqis dan kollu, il-Kummissjoni tikkunsidra li operatur ekonomiku fis-suq ma kienx jipprovdi t-tieni self mill-Istat lill-airBaltic.

(119) Abbażi ta' dan, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-miżura 2 tat vantaġġ mhux dovut lill-airBaltic. Dan il-vantaġġ kien selettiv fin-natura minħabba li l-benefiċjarju uniku tiegħu kienet l-airBaltic.

(120) Il-Kummissjoni għandha tikkunsidra wkoll jekk il-miżura 2 kinitx probabbilment tgħawweġ il-kompetizzjoni u taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri, billi tipprovdi lill-airBaltic b'vantaġġ fuq il-kompetituti tagħha li ma jirċevux appoġġ pubbliku. Jidher ċar li l-miżura 2 setgħet taffettwa l-kummerċ u l-kompetizzjoni ġewwa l-UE minħabba li l-airBaltic tikkompeti ma' linji tal-ajru oħra tal-UE, b'mod partikolari minħabba d-dħul fis-seħħ tat-tielet stadju ta' liberalizzazzjoni tat-trasport bl-ajru ("it-tielet pakkett") fl-1 ta' Jannar 1993. Barra minn hekk, għal ivvjaġġar ta' distanzi relattivament iqsar fl-UE, l-ivvjaġġar bl-ajru qiegħed jikkompeti mat-trasport bit-triq jew bil-ferroviji, u għalhekk it-trasportaturi bit-triq jew bil-ferroviji jistgħu jiġu affettwati wkoll.

(121) Għalhekk, il-miżura 2 ippermettiet lill-airBaltic tkompli topera sabiex ma jkollhiex taffaċċja konsegwenzi normali derivati mis-sitwazzjoni finanzjarja diffiċli tagħha. Abbażi ta' dawn il-kunsiderazzjonijiet stabbiliti hawn fuq, il-Kummissjoni tasal għall-konklużjoni li l-miżura 2 involviet għajnuna mill-Istat għall-benefiċċju tal-airBaltic skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) TFUE.

7.2.4. **Iż-żieda kapitali miftiehma fit-22 ta' Diċembru 2011 (miżura 3)**

(122) Kif indikat hawn fuq, l-ewwel self mill-Istat u l-ewwel segment tat-tieni self mill-Istat jinkludu riżorsi mill-Istat u huma imputabbli għall-Istat. Il-konverżjoni tagħhom f'kapital kienet deċiża mill-Ministeru tat-Trasport tal-Latvja, jiġifieri 99,8 % tal-parteċipazzjoni azzjonarja fl-airBaltic mit-30 ta' Novembru 2011. Għalhekk, il-miżura 3 tinkludi wkoll riżorsi mill-Istat u hija imputabbli għall-Istat.

(123) Il-Kummissjoni mhix tal-istess opinjoni bħall-awtoritajiet Latvjani li l-miżura 3 ma tikkostitwixxix għajnuna. L-ewwel nett, il-Kummissjoni ttenni li l-konklużjonijiet milħuqa fit-taqsima 7.2.1 hawn fuq huma applikabbli għall-miżura 3. Barra minn hekk, il-Kummissjoni tqis li l-miżura 3 ma ngħatatx fit-22 ta' Diċembru 2011 (jiġifieri d-data tal-laqgħa tal-azzjonisti tal-airBaltic) iżda fid-29 ta' Diċembru 2011, id-data li fiha l-Istat ikkonverta s-selfiet tiegħu. Tabilħaqq, skont l-informazzjoni pprovduta mill-awtoritajiet Latvjani matul il-proċedura ta' investigazzjoni formali, skont ir-regoli applikabbli, il-BAS u l-Istat kellhom sat-30 ta' Jannar 2012 biex jifformalizzaw il-konverżjoni deċiża waqt il-laqgħa tal-azzjonisti tal-airBaltic.

(124) Il-Kummissjoni tinnota wkoll li fid-29 ta' Diċembru 2011, il-Latvja setgħet kellha dubji raġonevoli dwar ir-rieda tal-BAS li tissodisfa l-impenji tagħha. Tabilħaqq il-BAS kienet diġà tat indikazzjonijiet li ma kinitx sejra tikkonverti s-self tagħha. Il-Latvja stess tammetti li t-tieni segment tat-tieni self mill-Istat, deċiż fit-13 ta' Diċembru 2011, kien previst preċiżament minħabba l-eventwalità li l-BAS ma tissodisfax l-impenji tagħha. Barra minn hekk, mit-30 ta' Novembru 2011 l-Istat u l-BAS ma kinux iktar f'pożizzjoni paragunabbli bħala azzjonisti minħabba li l-BAS kienet tilfet il-parteċipazzjoni azzjonarja kollha tagħha fl-airBaltic minbarra sehem wieħed u l-Istat kellu 99,8 % tal-kumpanija.

(125) Fid-dawl ta' dawn l-iżviluppi l-Istat, qabel ma effettivament ikkonverta s-selfiet tal-Istat, missu ddeduċa — jew tal-inqas kellu raġunijiet biex jissuspetta — mill-azzjonijiet tal-BAS, li din ma kellhiex l-intenzjoni li tissodisfa l-obbligi tagħha (ara l-premessa 35 hawn fuq). Barra minn hekk, minħabba li l-BAS kienet tilfet l-ishma kollha tagħha fl-airBaltic minbarra wieħed, ir-rimedju previst fl-Artikolu 7.4 tal-Ftehim — jiġifieri d-dritt tal-Istat li jixtri mill-BAS l-ishma kollha tagħha fl-airBaltic għal LVL 1 — spiċċa ma jfisser xejn: l-Istat kien tilef il-mezzi li permezz tagħhom seta' jisforza lill-BAS biex tikkonforma ma' dak li kienet ftehmet dwaru.

(126) Jekk wieħed iżomm f'moħħu l-elementi indikati hawn fuq, il-Kummissjoni tasal għall-konklużjoni li operatur ekonomiku prudenti fis-suq ma kienx jikkonverti s-selfiet tiegħu f'kapital qabel ma jkun żgur li l-parti l-oħra ikkonvertiet is-self tagħha u injettat il-flus, u f'dak il-kuntest ikun ivvaluta b'attenzjoni l-inċentivi tal-parti l-oħra biex tissodisfa l-impenji tagħha.

(127) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tosserva li, anki li kieku rrispettat il-ftehim milħuq waqt il-laqgħa tal-azzjonisti, il-BAS ma kinitx tikseb l-ishma preċedenti li kellha fl-airBaltic. Sabiex tilħaq il-livell ta' 47,2 %, il-BAS kien ikollha tinvesti ħafna iktar mill-ammonti miftiehma waqt dik il-laqgħa. Għalkemm il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-Istat aġixxa b'konformità mal-MEIP, huwa kellu jikkunsidra b'attenzjoni jekk il-BAS kinitx sejra tinvesti ammonti sinifikanti ta' flus — is-self mill-BAS u flus li jammontaw għal LVL 37.7 miljuni (EUR 53,38 miljuni) — sabiex tikseb parteċipazzjoni azzjonarja minuri fl-airBaltic.

(128) Bħala argument addizzjonali, il-Latvja tispjega li l-obbligu tal-BAS li tinjetta l-flus u tikkonverti s-self tal-BAS kien ikkonfermat mill-eżistenza ta' garanzija mill-imprenditur Russu, is-Sur Vladimir Antonov, li qabel li jagħmel il-pagamenti meħtieġa f'isem il-BAS. ([34]) Madankollu, jidher li mill-informazzjoni disponibbli lill-Kummissjoni, fil-fatt il-garanzija qatt ma ġiet ipprovduta.

(129) Il-Latvja indikat ukoll li l-prekundizzjonijiet għall-kapitalizzazzjoni tas-selfiet tal-Istat mitluba mill-Artikolu 7.2 tal-Ftehim kienu ġew issodisfati fit-13 ta' Diċembru 2011, meta ġiet ippreżentata bi pjan ta' direzzjoni tan-negozju li juri ritorn għall-profittabbiltà tal-airBaltic fl-2015 u tissuġġerixxi li d-deċiżjoni li s-selfiet mill-Istat jiġu kkonvertiti f'kapital kienet għaldaqstant konformi mal-MEIP. Il-Kummissjoni madankollu tibqa' mhix konvinta mill-argumenti tal-Latvja, minħabba li l-pjan ma kienx komplut u operatur privat razzjonali ma kienx iserraħ fuqu sabiex jinjetta ammonti sinifikanti ta' kapital f'ditta li tinsab f'diffikultà.

([34]) L-ittra ta' garanzija, iddatata 3 ta' Ottubru 2011, tgħid li l-garanzija ma tapplikax jekk l-Istat "*uża d-drittijiet tiegħu skont […] il-Klawżola 7.4 [tal-Ftehim] u l-Istat sar azzjonist ta' mhux inqas minn 99,78 % tal-azzjonijiet bi dritt tal-vot tal-[airBaltic]*". Tabilħaqq, il-Latvja saret azzjonist ta' 99,8 % tal-ishma tal-airBaltic fit-30 ta' Novembru 2011.

(130) Abbażi ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-Latvja ma aġixxietx f'termini *pari passu* meta kkonvertiet is-self tagħha u għalhekk żiedet il-kapital tal-airBaltic. Barra minn hekk, l-imġiba tal-Istat ma kinitx f'konformità mat-test MEIP. Għalhekk, l-airBaltic irċeviet vantaġġ mhux dovut li jirriżulta mill-miżura 3, li huwa selettiv minħabba li l-kumpanija kienet l-uniku benfiċjarju.

(131) Il-Kummissjonu għandha tikkunsidra wkoll jekk il-miżura 3 kinitx probabbli li tgħawweġ il-kompetizzjoni u taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri, billi tipprovdi lill-airBaltic b'vantaġġ fuq kompetituri li ma jirċevux appoġġ pubbliku. Il-konklużjonijiet milħuqa fil-premessa 120 hawn fuq japplikaw *mutatis mutandis*.

(132) Il-Kummissjoni għalhekk tikkonkludi li l-konverżjoni f'kapital tal-ewwel self mill-Istat u l-ewwel segment tat-tieni self mill-Istat kienet tikkostitwixxi għajnuna mill-Istat lill-airBaltic skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) TFUE.

7.2.5. **Il-bonds ta' kupun ta' 0 % (miżura 4)**

(133) Kif diġà ġie indikat fid-deċiżjoni tal-ftuħ, mill-Ftehim tat-30 ta' April 2010 li jifformalizza x-xiri tal-bonds ta' kupun ta' 0 % isegwi li x-xerrej tal-LVRTC (ara l-premessa 38 hawn fuq) aġixxa f'isem l-Istat tal-Latvja. Barra minn hekk, il-Latvja targumenta li l-bonds inxtraw minn LVRTC għal raġunijiet baġitarji. Għalhekk huwa ċar li l-miżura 4 tikkostitwixxi riżorsi tal-Istat u li huma imputabbli għall-Istat, punti li l-Latvja ma tikkontestax lanqas.

(134) Matul il-proċedura ta' investigazzjoni formali, il-Latvja pprovdiet evidenza li turi li kemm l-Istat kif ukoll il-BAS akkwistaw il-bonds bi proporzjon għall-ishma tagħhom fl-airBaltic u bl-istess kundizzjonijiet. Barra minn hekk jidher li l-Istat ma pprovdiex finanzjament għall-airBaltic qabel l-2010, filwaqt li l-BAS effettivament investiet ammonti sinifikanti fil-kumpanija qabel dik id-data. Fl-aħħar, mill-investigazzjoni ħareġ li l-ftehim ta' ħruġ ta' bonds ġie adottat fuq inizjattiva tal-BAS u tal-maniġment tal-airBaltic, li kienu diġà ssuġġerixxew lill-Istat f'April u Ġunju 2009 żieda fil-kapital fil-kumpanija bi proporzjon għall-parteċipazzjoni azzjonarja tagħhom.

(135) Kif enfasizzat fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni hija tal-fehma li x-xiri ta' bonds ta' kupun ta' 0 % ma kienx investiment tipiku minn operatur prudenti fis-suq. Madankollu, il-Kummissjoni tinnota li l-Latvja u l-BAS kienu f'dak iż-żmien azzjonisti ewlenin tal-airBaltic u d-deċiżjoni ta' investiment tagħhom għandha tiġi vvalutata minn din il-perspettiva mhux mill-perspettiva ta' investitur estern biss. Tabilħaqq, jidher razzjonali li jiġi konkluż li s-sidien tal-airBaltic ma kinux qegħdin ifittxu profitt għal tul ta' żmien qasir f'dak iż-żmien, iżda kienu interessati li jżommu lill-kumpanija biex ma tfallix.

(136) Abbażi ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni tasal għall-konklużjoni li l-Latvja aġixxiet bħala operatur prudenti fis-suq meta xtrat bonds ta' kupun ta' 0 % flimkien mal-investitur privat BAS. Il-Kummissjoni għalhekk teskludi l-preżenza ta' vantaġġ mhux dovut fir-rigward tal-miżura 4, u valutazzjoni ta' kundizzjonijiet kumulattivi oħra stipulati fl-Artikolu 107(1) TFUE dwar il-preżenza ta' għajnuna mill-Istat hija żejda.

7.2.6. **Il-pagamenti ta' EUR 2,8 miljuni minn Latvijas Krājbanka (miżura 5)**

(137) Il-Miżura 5 hija relatata mal-pagament ta' EUR 2,8 miljuni minn Latvijas Krājbanka lill-airBaltic fil-21 u t-22 ta' Novembru 2011. Kif spjegat fil-premessa 39 hawn fuq, l-airBaltic issottomettiet tliet ordnijiet ta' ħlas lil Latvijas Krājbanka qabel id-deċiżjonijiet tal-FCMC fis-17 ta' Novembru 2011 sabiex jiġu limitati l-operazzjonijiet bankarji ta' iktar minn EUR 100 000 u tal-21 ta' Novembru 2011 biex jitwaqqfu l-operazzjonijiet kollha ta' Latvijas Krājbanka. Il-Latvja tikkunsidra li ma kienu involuti ebda riżorsi tal-Istat meta wieħed iqis li l-operazzjonijiet kienu jikkonċernaw tliet ordnijiet ta' ħlas tal-airBaltic lill-IATA Clearing House, lill-Ajruport Internazzjonali ta' Riga u lill-kont bankarju alternattiv ta' airBaltic f'bank differenti (ara l-premessa 39 hawn fuq). Dawn kienu, skont il-Latvja, sempliċiment operazzjonijiet bankarji komuni ta' fondi privati tal-airBaltic. Il-Latvja targumenta wkoll li d-deċiżjonijiet tal-FCMC ma kinux imputabbli għall-Istat.

(138) Il-Latvja spjegat li t-trasferiment ta' fondi kien joriġina minn ordnijiet ta' ħlas sottomessi mill-airBaltic qabel l-FCMC ordnat is-sospensjoni tal-attivitajiet ta' Latvijas Krājbanka fil-21 ta' Novembru 2011. Latvijas Krājbanka eżegwixxa t-tranżazzjonijiet fil-25 u t-30 ta' Novembru 2011.

(139) Barra minn hekk, skont il-Liġi tal-FCMC tal-1 ta' Ġunju 2000, l-FCMC tieħu d-deċiżjonijiet tagħha mingħajr ma jkollha għalfejn tikkunsidra kwalunkwe rekwiżit jew struzzjoni ta' kwalunkwe awtorità pubblika oħra. Barra minn hekk, il-finanzjament tal-FCMC ma jiddependix fuq l-Istat, minħabba li l-attivitajiet tal-FCMC huma ffinanzjati permezz ta' pagamenti minn partijiet attivi fis-swieq finanzjarji u kapitali Latvjani. Jidher ukoll mil-liġijiet applikabbli li l-Istat mhux involut fl-eżekuzzjoni tas-setgħat u d-drittijiet tal-FCMC relatati mas-superviżjoni tagħha tal-istituzzjonijiet ta' kreditu.

(140) Abbażi tal-evidenza li għandha għad-dispożizzjoni, il-Kummissjoni hija tal-fehma li t-trustees maħtura mill-FCMC aġixxew b'mod indipendenti mill-Istat, li jeskludu l-imputabbiltà tal-azzjonijiet tagħhom għal-Latvja.

(141) Abbażi ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-miżura 5 ma tikkostitwixxix għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) TFUE.

7.2.7. **Pretensjoni ta' EUR 5 miljuni minn Taurus attribwita lill-airBaltic (miżura 6)**

(142) L-ilment ta' segwitu li wasal fit-18 ta' Lulju 2012 jirreferi għall-obbligu tal-investituri skont l-Artikolu 7.4 tal-Ftehim li jgħaddu lill-Istat jew lill-kumpanija nnominata tiegħu — taħt ċertu ċirkostanzi — il-pretensjonijiet pendenti li jirriżultaw mit-tieni self sindikat għal LVL 1 (ara l-premessa 42 hawn fuq).

(143) B'konformità mal-Artikolu 7.4 tal-Ftehim, Taurus assenjat lil-Latvja l-pretensjoni ta' EUR 5 miljuni li kellha kontra l-airBaltic għal LVL 1. Sussegwentement, il-Latvja assenjat il-pretensjoni lill-airBaltic.

(144) Fir-rigward għall-pretensjonijiet li fadal, li jammontaw għal EUR 30 miljun (EUR 42,47 miljuni), li suppost kellhom jiġu sostitwiti fil-kuntest tat-tieni self sindikat, l-awtoritajiet Latvjani talbu lill-investituri permezz tal-ittra tad-9 ta' Frar 2012 biex jassenjawlha l-pretensjonijiet rispettivi tagħhom għal 1 LVL kull wieħed. Barra minn hekk, il-Latvja ressqet azzjoni quddiem il-Qorti Reġjonali ta' Riga fir-rigward ta' tliet investituri sabiex tinforza l-Artikolu 7.4 tal-Ftehim. Il-Latvja indikat l-intenzjoni tagħha biex tattribwixxi wkoll dawn il-pretensjonijiet lill-airBaltic.

(145) Il-Latvja targumenta li l-assenjazzjoni tal-pretensjoni ta' EUR 5 miljuni lill-airBaltic kienet miżura ta' kontinġenza mmirata biex tipproteġi l-interessi finanzjarji tal-Istat u għandha tiġi kkunsidrata bħala miżura *pari passu* skont il-Ftehim, u għaldaqstant teskludi għajnuna mill-Istat.

(146) Il-Kummissjoni tinnota li mill-Artikolu 7.4 tal-Ftehim isegwi b'mod ċar li l-pretensjonijiet rilevanti kellhom jiġu assenjati jew mgħoddija *"lill-Istat jew il-kumpanija nnominata tiegħu għas-somma ta' LVL 1"*. Għalhekk, minħabba li d-deċiżjoni biex il-pretensjoni ta' EUR 5 miljuni tiġi attribwita lill-airBaltic ittieħdet mill-Istat, din id-deċiżjoni hija imputabbli għalih u tikkostitwixxi riżorsi tal-Istat.

(147) Mill-proċedura ta' investigazzjoni formali rriżulta li l-ftehimiet għal selfiet sindikati qatt ma ġew iffirmati. Madankollu, mill-evidenza sottomessa mil-Latvja jidher li l-qrati rrikonoxxew il-validità tal-Ftehim fir-rigward tal-obbligu tal-investituri privati li jassenjaw lill-Istat jew lill-kumpanija nnominata tiegħu il-pretensjonijiet li jirriżultaw mit-tieni (2) self sindikat.

(148) F'dan ir-rigward, il-Latvja tindika li, skont diversi sentenzi tal-qrati tal-Latvja, is-sid tal-pretensjoni ta' EUR 5 miljuni ma għandux dritt jitlob ripagament ta' dan l-ammont iżda biss li jitlob ishma fl-airBaltic li jirriflettu pagament bil-quddiem ta' EUR 5 miljuni f'kapital azzjonarju tal-kumpanija. Minħabba li l-Istat diġà kellu 99,8 % tal-ishma tal-airBaltic, il-Latvja targumenta li l-intitolament għal ishma addizzjonali ma jirrappreżenta ebda valur ekonomiku sinifikanti għall-Istat.

(149) Il-Kummissjoni tinnota li kuntrarju għal dak li tissuġġerixxi l-Latvja, filwaqt li l-qrati setgħu rrikonoxxew id-dritt tal-Istat biex jieħdu l-pretensjonijiet li jirriżultaw mit-tieni (2) self sindikat b'konformità mal-Artikolu 7.4 tal-Ftehim, dan ma jfissirx li l-Latvja kienet obbligata li tattribwixxi dan lill-pretensjoni lill-airBaltic. Il-Kummissjoni tinnota li operatur ekonomiku prudenti fis-suq ma kienx jassenja l-pretensjoni lill-airBaltic għal LVL 1. Il-Latvja ma pprovdietx evidenza għaliex l-Istat kien imur aħjar jekk jgħaddi l-pretensjoni lill-airBaltic milli jżommha jew jużaha għal finijiet oħra. Bħala riżultat tal-assenjazzjoni, il-Latvja poġġiet lill-kumpanija f'pożizzjoni iktar favorevoli minn dik tal-kompetituri tagħha.

(150) Barra minn hekk, il-Kummissjoni ma taqbilx mal-argumenti tal-awtoritajiet Latvjani u tenfasizza li kwalunkwe sehem addizzjonali fl-airBaltic ikollu valur addizzjonali għall-Istat, anke jekk żgħir, b'tali mod li l-preżenza ta' għajnuna ma tistax tiġi eskluża. ([35]) Barra minn hekk, billi l-pretensjoni tingħata lill-airBaltic, l-Istat ċeda mhux biss il-pretensjoni iżda wkoll kwalunkwe dritt għal imgħax bir-rata ta' [5 — 7] % fuqha.

(151) Fl-aħħar nett, il-Latvja targumenta li l-miżura 6 għandha tiġi kkunsidrata bħala li ngħatat, għall-finijiet tal-liġi tal-għajnuna mill-Istat, fit-3 ta' Ottubru 2011, jiġifieri fid-data tal-iffirmar tal-Ftehim, flimkien mal-miżuri 1, 2, u 3.

(152) Il-Kummissjoni ttenni li l-konklużjonijiet milħuqa fit-taqsima 7.2.1 hawn fuq, jiġifieri, meta l-Ftehim daħal fis-seħħ fit-3 ta' Ottubru 2011, l-Istat ma kienx jaf jekk kienx sejjer ikun jeħtieġ li jagħmel użu tal-Artikolu 7.4 tal-Ftehim. Barra minn hekk, l-Istat ma kienx obbligat li jassenja lill-airBaltic il-pretensjonijiet affettwati bl-applikazzjoni ta' dik id-dispożizzjoni.

(153) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni tosserva li l-Latvja ma ssostanzjatx il-pretensjoni tagħha li l-fini tal-Artikolu 7.4 tal-Ftehim kien li jiġi salvagwardjat l-investiment tal-Istat fl-airBaltic billi jiġi evitat kwalunkwe dannu għall-Istat f'każ ta' inadempjenza tal-BAS.

(154) Għalhekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li billi jipprovdi l-miżura 6, l-Istat ma aġixxiex bħala investitur tal-ekonomija tas-suq u l-operazzjoni ma kinetx *pari passu* mal-miżuri 1, 2 u 3. Għalhekk, il-Kummissjoni, hija tal-fehma li l-miżura 6 ikkonferixxiet vantaġġ mhux dovut lill-airBaltic. Dan il-vantaġġ kien selettiv fin-natura meta wieħed iqis li l-airBaltic kienet il-benefiċjarju uniku tiegħu.

(155) Għar-raġunijiet stabbiliti fil-premessa 120 hawn fuq, il-miżura 6 probabbilment tgħawweġ il-kompetizzjoni u taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(156) Abbażi tal-argumenti msemmija hawn fuq, il-Kummissjoni tasal għall-konklużjoni li l-miżura 6 involviet għajnuna mill-Istat għall-benefiċċju tal-airBaltic skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) TFUE.

7.2.8. **Konklużjoni dwar l-eżistenza tal-għajnuna**

(157) Il-Kummissjoni tikkonkludi li l-miżuri 1, 4 u 5 ma kinux jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat għar-raġunijiet spjegati hawn fuq.

(158) Madankollu, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-miżuri 2, 3 u 6 jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat għall-airBaltic. Sabiex jiġi determinat l-ammont tal-għajnuna li diġà ngħata lill-airBaltic, il-Kummissjoni tosserva li l-miżura 3 ikkonsistiet fil-kapitalizzazzjoni tal-ewwel self mill-Istat ta' LVL 16-il miljun (EUR 22,65 miljuni) u l-ewwel segment tat-tieni self mill-Istat ta' LVL 41,6 miljuni (EUR 58,89 miljuni). It-tieni segment tat-tieni self mill-Istat ta' LVL 25,4 miljuni (EUR 35,96 miljuni) li sar disponibbli għall-airBaltic fl-14 ta' Diċembru 2012 — jiġifieri il-kumplament tal-parti tal-miżura 2 li ma kinitx kapitalizzata — għandu jiżdied ma' dak l-ammont, flimkien mal-EUR 5 miljuni attribwiti lill-airBaltic bħala l-miżura 6. L-ammont totali kumplessiv tal-għajnuna mill-Istat mogħti lill-airBaltic għalhekk huwa madwar LVL 86,53 miljuni (EUR 122,51 miljuni).

7.3. LEGALITÀ TAL-GĦAJNUNA

(159) L-Artikolu 108(3) TFUE jgħid li Stat Membru ma għandux idaħħal fis-seħħ miżura ta' għajnuna qabel ma l-Kummissjoni tkun adottat deċiżjoni li tawtorizza din il-miżura.

(160) Il-Kummissjoni tosserva li l-Latvja tat il-miżuri 2, 3 u 6 lill-airBaltic mingħajr ma nnotifikathom lill-Kummissjoni għall-approvazzjoni. Il-Kummissjoni jiddispjaċiha li l-Latvja ma kkonformatx mal-obbligu ta' sospensjoni u għalhekk kisret l-obbligu tagħha skont l-Artikolu 108(3) TFUE.

(161) Rigward l-intenzjoni tal-awtoritajiet Latvjani biex jagħtu lill-airBaltic EUR 30 miljun li jirriżultaw mit-tieni (2) self sindikat u marbuta mal-miżura 6, il-Kummissjoni tfakkar l-obbligu tal-awtoritajiet Latvjani skont l-Artikolu 108 (3) TFUE biex jinfurmaw lill-Kummissjoni, fi żmien suffiċjenti sabiex jippermettulha tissottometti l-kummenti tagħha, dwar kwalunkwe pjan biex jagħtu għajnuna.

([35]) Kawża C-280/00, *Altmark Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark)*, [2003] Ġabra I-7747, paragrafu 81.

7.4. KOMPATIBBILTÀ TAL-GĦAJNUNA

(162) Sa fejn il-miżuri 2, 3 u 6 jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) TFUE, għandha tiġi vvalutata l-kompatibbiltà tagħha fid-dawl tal-eċċezzjonijiet stipulati fil-paragrafi 2 u 3 ta' dak l-Artikolu. Kif indikat fid-deċiżjoni tal-ftuħ, fid-dawl tan-natura tal-miżuri u tad-diffikultajiet tal-airBaltic, l-uniku kriterju ta' kompatibbiltà rilevanti jidher li huwa dak li jikkonċerna għajnuna għas-salvataġġ u r-ristrutturar ta' ditti li jinsabu f'diffikultà skont l-Artikolu 107(3)(c) TFUE abbażi tal-Linji Gwida R&R, u b'mod partikolari d-dispożizzjonijiet dwar l-għajnuna għar-ristrutturar.

(163) L-awtoritajiet Latvjani inizjalment kienu tal-fehma li ebda mill-miżuri ma kienu jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat. Madankollu, abbażi tad-dubji mqajma mill-Kummissjoni fid-deċiżjoni tal-ftuħ tagħha, il-Latvja pprovdiet argumenti ta' kompatibbiltà u argumentat li l-miżuri jikkostitwixxu għajnuna għar-ristruttrar kompatibbli.

(164) B'mod partikolari, il-Latvja pprovdiet pjan ta' ristrutturar aġġornat f'Diċembru 2013, ikkumplimentat mis-sottomissjonijiet tat-28 ta' Jannar, it-28 ta' Frar u l-24 ta' Marzu 2014. Il-Latvja tinnota li r-ristrutturar tal-airBaltic beda fit-18 ta' April 2011, meta ġie sottomess l-ewwel pjan lill-maniġment tal-kumpanija. Dan l-ewwel pjan, li kien sottomess lill-Kummissjoni, identifika, xi dgħufijiet tal-airBaltic u stabbilixxa li kienu meħtiega madwar EUR [175 — 185] miljuni f'kapital azzjonarju biex il-kumpanija tkun tista' ġġedded il-flotta tagħha u jippermettulha li tikkompeti b'mod effettiv mat-trasportaturi bi prezz baxx. Il-Latvja targumenta li minn April 2011, ittieħdu diversi azzjonijiet, inkluż l-għeluq tal-ċentru tal-airBaltic f'Vilnius u l- kanċellazzjoni ta' rotot, u b'hekk beda l-proċess tar-ristrutturar tal-airBaltic. Sabiex jiġi garantit ir-ritorn tal-airBaltic għall-profitt, ġie żviluppat sett komprensiv ta' inizjattivi li jkopru l-introjti, l-operazzjonijiet, in-netwerk, il-flotta u l-organizz-azzjoni ġenerali fl-istadju iktar tard (il-pjan ta' riForma).

(165) Dan l-ewwel pjan ġie żviluppat fl-2011, u inkluda l-aspetti finanzjarji prinċipali tar-ristrutturar. Skont il-Latvja, dan wassal għad-dħul fis-seħħ tal-Ftehim u eventwalment irriżulta fil-pjan ta' riForma ta' Marzu 2012.

(166) L-argumenti tal-Latvja sejrin jiġu vvalutati fit-taqsimiet li ġejjin.

7.4.1. **Eliġibbiltà**

(167) Skont il-punt 33 tal-Linji Gwida R&R, ditti f'diffikultà skont it-tifsira tal-punti 9 sa 13 tal-Linji Gwida R&R biss huma eliġibbli biex jirċievu għajnuna għar-ristutturar. Il-Kummissjoni diġà kkonkludiet li l-airBaltic kienet ditta f'diffikultà minn tal-inqas l-2011 (ara l-premessa 87 hawn fuq).

(168) Il-Punt 12 tal-Linji Gwida R&R jgħid li ditta ġdida li għadha kemm inħolqot mhix eliġibbli għal għajnuna ta' salvataġġ jew ta' ristrutturar anki jekk il-pożizzjoni finanzjarja inizjali tagħha ma kinitx sigura. Fil-prinċipju, ditta hija kkunsidrata bħala ġdida għall-ewwel tliet snin wara l-bidu tal-operazzjonijiet tagħha fil-qasam rilevanti tal-attività. L-airBaltic ġiet stabbilita fl-1995 u ma tistax titqies bħala ditta ġdida. Barra minn hekk, l-airBaltic ma tagħmilx parti minn grupp kummerċjali skont it-tifsira tal-punt 13 tal-Linji Gwida R&R.

(169) Il-Kummissjoni għaldaqstant tikkonkludi li l-airBaltic hija eliġibbli għall-għajnuna għar-ristrutturar.

7.4.2. **Il-validità tal-pjan tar-ristrutturar**

(170) Il-Kummissjoni tinnota li r-ristrutturar tal-airBaltic beda f'April 2011, meta l-maniġment tal-kumpanija prepara l-ewwel pjan ta' ristrutturar. Dan il-pjan prinċiparjament iffoka fuq l-ottimizzazzjoni tal-flotta u l-bżonn li l-inġenji tal-ajru tal-kumpanija jiġu sostitwiti b'ajruplani iktar effiċjenti, li huwa wkoll il-qofol tal-pjan ta' riForma li ġie iktar tard. Fl-istess ħin, iċ-ċentru ta' Vilnius ingħalaq. Diversi ġimgħat wara, wara li saret analiżi minn […], il-maniġment tal-airBaltic inkluda fil-pjan tnaqqis tal-persunal ta' [8 — 12] %.

(171) Il-pjan tal-2011 ġie aġġornat fil-forma tal-pjan ta' riForma, imsemmi hawn fuq u formalment adottat matul l-ewwel kwart tal-2012. Kif innotat fil-premessa 164 hawn fuq, f'Diċembru 2013 l-awtoritajiet Latvjani ssottomettew pjan għar-ristrutturar lill-Kummissjoni, li jaġġorna l-pjan ta' riForma.

(172) Il-Kummissjoni tinnota li f'April 2011, il-pjan ta' ristrutturar stabbilixxa l-bżonnijiet ewlenin tal-airBaltic. Għalkemm ma kienx żviluppat għal kollox, il-pjan ikkostitwixxa l-ewwel bażi għad-determinazzjoni tal-bżonnijiet ta' ristrutturar tal-airBaltic u li jiżgura li l-airBaltic terġa' ddur għall-vijabbiltà. Barra minn hekk ikkostitwixxa l-bażi għall-pjan ta' riForma, li kien qiegħed jitħejja fiż-żmien meta ġie ffirmat il-Ftehim (jiġifieri t-3 ta' Ottubru 2011) u ġie ffinalizzat f'Marzu 2012.

(173) Fil-prattika preċedenti tagħha, il-Kummissjoni aċċettat li l-pjanijiet tar-ristrutturar jiġu ddefiniti matul iż-żmien u kkunsidrat il-pjanijiet inizjali bħala l-punt tat-tluq tal-perjodu ta' ristrutturar. Pereżempju fid-deċiżjoni *Varvaressos* ([36]), il-Kummissjoni kkunsidrat li l-miżuri mogħtija lil din id-ditta bejn l-2006 u l-2009 kellhom jiġu vvalutati bħala parti mill-continuum ta' ristrutturar abbażi tal-pjan ta' ristrutturar iddatat 2009 (li jkopri l-perjodu 2006-2011). B'mod simili għall-każ tal-airBaltic, il-pjan ta' ristrutturar tal-2009 ta' Varvaressos kien l-evoluzzjoni ta' "*pjan strateġiku u ta' direzzjoni tan-negozju*" li jmur lura għall-2006.

7.4.3. **Restawr tal-vijabbiltà għal żmien twil**

(174) Skont il-punt 34 tal-Linji Gwida R&R, l-għoti ta' għajnuna għar-ristrutturar għandha tkun kundizzjonali fuq l-implimentazzjoni ta' pjan ta' ristrutturar li għandu jiġi approvat mill-Kummissjoni fil-każijiet kollha ta' għajnuna individwali. Il-Punt 35 jispjega li l-pjan ta' ristrutturar, li għandu jdum l-iqsar żmien possibbli, għandu jġib lura l-vijabbiltà għal tul ta' żmien twil tad-ditta f'perjodu ta' żmien raġonevoli u abbażi tal-preżunzjonijiet realistiċi dwar il-kundizzjonijiet ta' operat futuri.

(175) Skont il-punt 36, il-pjan għandu jiddeskrivi ċ-ċirkostanzi li wasslu għad-diffikultajiet tal-kumpanija u jikkunsidraw l-istat attwali u l-prospetti tas-suq fil-futur bl-aħjar xenarji, l-agħar xenarji u x-xenarji ta' bażi.

(176) Il-pjan għandu jipprovdi għal bidla totali li sejra tippermetti lill-kumpanija, wara li ttemm ir-ristrutturar tagħha, tkopri l-ispejjeż kollha tagħha inklużi d-deprezzament u t-tariffi finanzjarji. Ir-redditu mistenni fuq il-kapital għandu jkun għoli biżżejjed biex jippermetti lid-ditta ristrutturatatikkompeti fis-suq bil-mertu proprju tagħha (punt 37).

(177) Il-Kummissjoni tosserva li l-pjan ta' ristrutturar jiddeskrivi ċ-ċirkostanzi li wasslu għad-diffikultajiet tal-airBaltic, li prinċiparjament kienu kkawżati mill-kriżi ekonomika globali tal-2008-2009, li kellha impatt sinifikanti fir-reġjun Baltiku, u li affettwat ukoll is-settur tal-linji tal-ajru.

(178) Barra minn hekk, il-pjan ta' ristrutturar jispjega li l-istrateġija kummerċjali segwita fil-passat kif ukoll numru ta' deċiżjonijiet mill-maniġment preċedenti tal-airBaltic ikkontribwixxew iktar għad-diffikultajiet tal-kumpanija. B'mod partikolari, rigward l-istrateġija kummerċjali tal-airBaltic, il-pjan ta' ristrutturar jenfasizza li fil-passat kien iffukat biss fuq l-espansjoni u mhux fuq il-profittabbiltà, u b'hekk espona lill-kumpanija għal nefqa għolja mhux sostenibbli. Barra minn hekk, l-ispejjeż kienu żdiedu ħafna minħabba l-flotta, li inkludiet erba' tipi differenti ta' inġenji tal-ajru, kif ukoll spejjeż għoljin għall-kiri tal-ajruplani. Ir-rotot infetħu mingħajr ma saret valutazzjoni adegwata tal-profittabbiltà tagħhom, u ħafna minnhom kienu qegħdin jagħmlu t-telf.

(179) Il-pjan ta' ristrutturar ikopri perjodu ta' ħames (5) snin li jibda minn April 2011 u jassumi r-ritorn tal-airBaltic għal vijabbiltà għal żmien twil sa mhux iktar tard minn April 2016, għalkemm skont ix-xenarju ta' bażi, fl-2014 l-airBaltic hija mistennija li terġa' tagħmel profitt. Il-perjodu ta' ristrutturar għalhekk huwa ta' massimu ta' ħames (5) snin, skont prattika preċedenti fis-settur tat-trasport tal-passiġġieri bl-ajru. ([37]) Tabilħaqq, il-Kummissjoni kienet konsistentement tal-fehma li, fiċ-ċirkostanzi ekonomiċi attwali, huwa importanti li tiġi evitata bidla totali sempliċiment għal żmien qasir u minflok tinħoloq bażi soda għal tkabbir futur. F'dak il-kuntest, l-istabbilizzazzjoni meħtieġa tal-prestazzjoni operazzjonali u tas-servizzi sejra tieħu diversi snin.

([36]) Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2011/414/UE tal-14 ta' Diċembru 2010 dwar għajnuna mill-Istat C 8/10 (ex N 21 09 u NN 15/10) implementata mill-Greċja favur Varvaressos S.A. (ĠU L 184, 14.7.2011, p. 9).

([37]) Ara d-deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-kawża SA.30908 — CSA — Czech Airlines — Pjan ta' Ristrutturar, paragrafu 107 u d-deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-kawża SA.33015 — Air Malta plc., paragrafu 93. Ara wkoll id-deċiżjonijiet tal-Kummissjoni 2010/137/KE tat-28 ta' Awwissu 2009 dwar l-Għajnuna mill-Istat C 6/09 (ex N 663/08) — Austria Austrian Airlines — Pjan ta' Ristrutturar (ĠU L 59, 9.3.2010, p. 1), fil-paragrafu 296 u Deċiżjoni tal-Kummissjoni 2012/542/UE tal-21 ta' Marzu 2012 dwar il-miżura SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N) li r-Renju Unit qed jippjana li jimplimenta għar-Royal Mail Group (ĠU L 279, 12.10.2012, p. 40), fil-paragrafu 217.

(180) Il-pjan ta' ristrutturar jenfasizza l-bidla fl-istrateġija kummerċjali tal-airBaltic, li għandha l-għan li ssir linja tal-ajru ibrida, li jkollha fil-mira klijenti li jrendu iktar permezz tal-biċċa l-kbira tas-servizzi tradizzjonalment offruti minn trasportaturi tan-netwerk filwaqt li tfittex kost-effiċjenzi li huma ġeneralment żviluppati mit-trasportaturi bi prezz baxx. Din l-istrateġija diġà ġiet implimentata sa ċertu punt sinifikanti mill-maniġment il-ġdid tal-kumpanija minn Ottubru 2011. Barra minn hekk, il-pjan ta' ristrutturar jipprevedi tliet tipi ewlenin ta' miżuri ta' ristrutturar: (i) l-ottimizzazzjoni tal-introjtu u l-ispejjeż tal-operazzjonijiet eżistenti; (ii) ir-rikonfigurazzjoni tan-netwerk, li tirriżulta fl-aġġustament tad-destinazzjonijiet, il-frekwenzi u l-ħin sabiex jiġi ottimizzat l–RASK u s-CASK ([38]) fil-livell tar-rotta; kif ukoll (iii) l-ottimizzazzjoni tan-netwerk u l-flotta, bl-objettiv ta' reviżjoni u d-definizzjoni tal-aħjar network u daqs tal-flotta. B'kollox, ġew żviluppati 13-il inizjattiva li jindirizzaw l-introjtu u 13-il inizjattiva li jindirizzaw l-ispejjeż, filwaqt li ġew żviluppati żewġ inizjattivi addizzjonali fil-qasam tar-rikonfigurazzjoni tan-netwerk u t-tiġdid tal-flotta.

(181) Rigward l-ottimizzazzjoni tal-flotta, il-Kummissjoni tosserva li l-flotta varjata u li qiegħda teqdiem tal-airBaltic hija inqas effiċjenti f'termini ta' fjuwil u teħtieġ manutenzjoni iktar intensivaminn dik ta' kompetituri, u dan iwassal għal iktar spejjeż. Matul l-2012 u l-2013, l-airBaltic iddeċidiet li topera biss parti mill-inġenji tal-ajru disponibbli tagħha sabiex tnaqqas l-ispejjeż. Fl-2013, sabiex tagħmel tajjeb inparti għat-telf fil-kapaċità minħabba t-tneħħija tal-flotot Fokker u Boeing 757, l-airBaltic żiedet żewġ ajruplani Q400 Bombardier mal-flotta tagħha. Barra minn hekk, fid-dawl tas-sostituzzjoni tal-flotta, il-kuntratti attwali tal-kiri ġew innegozjati mill-ġdid b'termini iktar favorevoli sakemm il-Bombardier CS300 il-ġdid isir disponibbli fl-[…] jew […]. Sal-aħħar tal-2014, l-airBaltic sejra topera 25 inġenju tal-ajru u sejra tkompli b'dan il-livell sal-aħħar tal-perjodu ta' ristrutturar fl-2016. F'termini ġenerali, sejjer jkun hemm tnaqqis ta' 27 % fil-flotta tal-inġenji tal-ajru matul il-perjodu ta' ristrutturar.

(182) Fir-rigward tar-rikonfigurazzjoni tan-netwerk, il-Kummissjoni tosserva li fl-2013 in-netwerk il-ġdid iġġenera LVL [16 — 21] miljun (EUR [22,7 — 29,8] miljuni addizzjonali fil-livell C1 ([39]) meta mqabbel mas-sena ta' qabel, *inter alia* minħabba l-kanċellazzjoni ta' rotot mhux profittabbli (pereż. […]) u t-tnaqqis fil-frekwenzi ([…] f' […], […] u […]).

(183) L-inizjattivi tal-introjtu jinkludu l-introduzzjoni ta' strutturi ġodda ta' biljetti jew l-ottimizzazzjoni tal-istruttura tat-tariffi tal-bagalji. Barra minn hekk, sejjer jiġi promoss iċ-check-in online, filwaqt li l-persunal tal-kabina u l-persunal li jaħdem fit-taqsima tal-bejgħ sejrin jaħdmu b'rimunerazzjoni flessibbli. Fir-rigward tal-inizjattivi tal-ispejjeż, dawn jinkludi n-negozjar mill-ġdid tal-prezzijiet tal-fjuwil mal-fornituri attwali u tal-kuntratti tal-iċċekkjar u tar-reviżjoni tal-magni, l-ottimizzazzjoni tal-kiri u t-tnaqqis tal-ispejjeż tal-hangars u l-ispejjeż relatati mal-użu tal-lukandi mill-persunal. Barra minn hekk, il-ftehimiet attwali mal-fornituri tal-groundhandling sejrin jerġgħu jiġu nnegozjati.

(184) Il-biċċa l-kbira tal-miżuri tar-ristrutturar deskritti fil-paragrafi preċedenti diġà ġew implimentati. Bħala riżultat tal-inizjattivi tal-ottimizzazzjoni tal-introjtu u l-inizjattivi biex jitnaqqsu l-ispejjeż, kif ukoll it-tiġdid tal-flotta u r-rikonfigurazzjoni tan-netwerk, l-airBaltic temmet l-2012 b'EBIT negattiv ta' LVL 30 miljun (EUR 42,47 miljuni) għall-kuntrarju ta' EBIT negattiv ibbaġitjat ta' LVL 38 miljun (EUR 53,8 miljuni). Fl-2013, l-EBIT negattiv tnaqqas għal LVL 7,7 miljuni (EUR 10,9 miljuni), iktar mill-mira. Huwa mistenni li l-kumpanija sejra tilħaq ekwilibriju fl-2014 u sejra tibqa' tagħmel profitt minn hemm 'il quddiem, b'EBIT jilħaq LVL [1 — 3] miljuni (EUR [1,4 — 4,2] miljuni) fl-2014 u LVL [9 — 12] miljun (EUR [12,8 — 17]-il miljun) fl-2016. Ir-redditu fuq l-ekwità (ROE) huwa mistenni li jilħaq [3 — 6] % sal-2014 u [18 — 21] % sal-2016.

(185) Il-pjan ta' ristrutturar jinkludi previżjonijiet finanzjarji riveduti abbażi ta' xenarji pessimisti u ottimisti bbażati fuq preżenzjonijiet affidabbli. Pereżempju, ix-xenarju realistiku jassumi tkabbir tas-suq ta' [6 — 8] %, filwaqt li jillimita t-tkabbir tal-airBaltic għal [1 — 3] % fl-2014 u għal [2 — 4] % fl-2015 u l-2016, b'rata ta' inflazzjoni ta' [1 — 3] % fis-sena u spejjeż tal-fjuwil li qegħdin jiżdiedu, minn [950 — 1000] USD/t fl-2014 għal [1 000 — 1 050] USD/t fl-2016. Il-fattur tat-tgħabija jvarja minn [69 — 71] % fl-2014 għal [71 — 75] % fl-2016. F'dan ix-xenarju, l-implimentazzjoni tal-inizjattivi sejra tippermetti lill-airBaltic biex fl-2014 tilħaq ekwilibriju (b'EBIT ta' LVL [1 — 3] miljuni (EUR [1,4 — 4,2] miljuni)), filwaqt li l-kumpanija sejra tibqa' tagħmel profitt minn hemm 'il quddiem, b'EBIT ta' LVL [6 — 9] miljuni (EUR [8,5 — 12,8] miljuni) fl-2015 u ta' LVL [9 — 12]-il miljun fl-2016 (EUR [12,8 — 17]-il miljun).

([38]) Rispettivament introjtu minn kull kilometru għal kull seat disponibbli (RASK) u l-ispiża għal kull kilometru għal kull seat disponibbli (CASK).

([39]) Ara l-premessa 194 hawn taħt.

(186) Fix-xenarji kollha, l-EBIT tal-airBaltic sejjer ikun pożittiv sal-2016, u sejjer ivarja minn LVL [10 — 15]-il miljun (EUR [14,2 — 21,3] miljuni) fix-xenarju ottimist għal LVL [5 — 10] miljuni (EUR [7,1 — 14,2] miljuni) fix-xenarju pessimist. Ix-xenarji huma suġġetti wkoll għal analiżi tas-sensittività sabiex jiġu vvalutati r-riskji u l-impatt possibbli tagħhom sal-2016, b'mod partikolari meta wieħed jikkunsidra r-riskji tal-munita (apprezzament/deprezzament tal-USD kontra l-LVL u l-EUR) u bidliet fil-fatturi tat-tgħabija, il-prezz tas-suq tal-fjuwil, ir-rendita u n-numru ta' passiġġieri.

(187) Il-Kummissjoni vvalutat il-pjan ta' ristrutturar u hija tal-fehma li għandha tippermetti lill-airBaltic tilħaq ir-redditu mistenni għall-vijabbiltà għal żmien twil sa mhux iktar tard minn April 2016. Il-pjan ta' ristrutturar jinkludi valutazzjoni ddettaljata taċ-ċirkostanzi li wasslu għad-diffikultajiet tal-airBaltic, li huma indirizzati b'mod xieraq bħala riżultat tal-miżuri tar-ristrutturar fil-forma ta' inizjattivi tal-introjtu u l-ispejjeż kif ukoll inizjattivi fil-qasam tal-konfigurazzjoni tan-netwerk u t-tiġdid tal-flotta.

(188) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tikkunsidra li l-pjan ta' ristrutturar sottomess mil-Latvja jikkwantifika b'mod xieraq l-impatt tad-diversi miżuri tar-ristrutturar, li l-preżunzjonijiet huma adegwati u xierqa għall-kuntest tas-settur tat-trasport bl-ajru tal-passiġġieri, u li l-vijabbiltà hija prevista f'livelli adegwati fix-xenarji kollha matul il-perjodu tar-ristrutturar kollu. L-analiżi tas-sensittività hija adegwata u turi li l-impatt fuq l-EBIT tal-fatturi kkunsidrati sejjer ikun limitat.

(189) Għalhekk, fid-dawl tal-miżuri tar-ristrutturar meħuda u tal-progress li sar s'issa, il-Kummissjoni tqis li l-pjan ta' ristrutturar sejjer jippermetti lill-airBaltic terġa' takkwista l-vijabbiltà tagħha f'perjodu ta' żmien raġonevoli.

(190) Barra minn hekk, l-evidenza pprovduta mil-Latvja turi li l-airBaltic bħalissa tinsab f'perkors tajjeb sabiex tilħaq il-biċċa l-kbira tal-għanijiet stabbiliti fil-pjan ta' ristrutturar, li huwa indikatur addizzjonali tal-affidabbiltà tal-pjan.

7.4.4. **Evitar ta' tgħawwiġ mhux dovut tal-kompetizzjoni (miżuri kompensatorji)**

(191) Skont il-punt 38 tal-Linji Gwida R&R, għandhom jittieħdu miżuri kompensatorji sabiex jiġi żgurat li l-impatti negattivi fuq il-kundizzjonijiet kummerċjali jitnaqqsu għal livell aċċettabbli. Dawn il-miżuri jistgħu jinkludu diversi assi, tnaqqis fil-kapaċità jew preżenza jew tnaqqis tas-suq tal-ostakli tad-dħul fis-swieq ikkonċernati (punt 39).

(192) F'dan ir-rigward, l-għeluq ta' attivitajiet li jagħmlu telf li xorta jkunu meħtieġa sabiex titreġġa' lura l-vijabbiltà mhux sejjer jiġi kkunsidrat bħala tnaqqis tal-kapaċità jew preżenza tas-suq għall-finijiet tal-valutazzjoni tal-miżuri kompensatorji (punt 40).

(193) Il-Latvja tipproponi bħala miżuri kompensatorji għall-airBaltic il-kanċellazzjoni ta' rotot profittabbli, li jwassal għal tnaqqis fil-kapaċità, u ċ-ċediment ta' pari ta' slotts f'ajruporti kkoordinati.

(194) Minbarra l-abbandun tar-rotot mhux profittabbli kif mitlub għar-ritorn tal-vijabbiltà, il-pjan ta' ristrutturar jipprevedi ċ-ċediment ta' 14-il rotta profittabbli ([40]) f'termini ta' marġni ta' kontribuzzjoni C1. Hija prattika tal-Kummissjoni, li tikkunsidra rotot bħala profittabbli jekk kellhom marġni ta' kontribuzzjoni C1 fis-sena qabel iċ-ċediment tagħhom ([41]). Il-kontribuzzjoni C1 tikkunsidra l-ispejjeż tat-titjiriet, tal-passiġġieri u tad-distribuzzjoni (jiġifieri spejjeż varjabbli) attribwibbli għal kull rotta individwali. Il-kontribuzzjoni C1 hija ċ-ċifra xierqa minħabba li tikkunsidra l-ispejjeż kollha li huma marbuta mal-ispejjeż fissi tal-kumpanija.

(195) Rigward il-kapaċità, il-pjan ta' ristrutturar għalhekk jipprevedi li l-kapaċità totali tal-kumpanija kienet ta' [5 — 5,5] biljuni ASK f'April 2011, filwaqt li fl-aħħar tal-perjodu tar-ristrutturar f'April 2016, il-kapaċità tal-airBaltic hija mistennija li tkun [4 — 4,5] biljuni ASK, jiġifieri tnaqqis ta' [17 — 20] %. Il-Kummissjoni tinnota f'dan ir-rigward li b'mod partikolari fil-kuntest tat-ritorn għall-vijabbiltà għal żmien twil, il-flotta sejra titnaqqas minn 34 inġenju tal-ajru f'April 2011 għal 25 inġenju tal-ajru sal-aħħar tal-2014 u sejra tibqa' f'dak il-livell sal-aħħar tal-perjodu tar-ristrutturar f'April 2016 (ara l-premessa 181 hawn fuq). Meta jiġu kkunsidrati biss rotot profittabbli, it-tnaqqis tal-kapaċità huwa ta' [7 — 10] %.

([40]) B'mod partikolari r-rotot bejn […]. Il-Kummissjoni tifhem li l-għeluq ta' dawn ir-rotot huwa miżura kompensatorja biss minħabba li xejn ma jissuġġerixxi li huma ngħalqu bħala konsegwenza neċessarja tat-tnaqqis fil-flotta.

([41]) Ara d-deċiżjoni tal-Kummissjoni fil-kawża SA.30908 — CSA — *Czech Airlines — Pjan ta' Ristrutturar*, il-paragrafi 130 u 131.

(196) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tosserva li l-airBaltic ikkanċellat numru ta' rotot li joperaw mill-ajruporti kkoordinati b'mod sħiħ ([42]) ta' […]. Bħala riżultat, […] il-pari tal-islotts fl-ajruporti kkoordinati b'mod sħiħ ġew rilaxxati fl-2011 u l-2012, fattur li joħloq opportunitajiet ġodda ta' negozju għal-linji tal-ajru kompetittivi li joperaw rotot minn u lejn dawn l-ajruporti u biex tiżdied il-preżenza tagħhom fihom.

(197) Meta jiġi vvalutat jekk il-miżuri kompensatorji humiex xierqa, il-Kummissjoni sejra tikkunsidra l-istruttura tas-suq u l-kundizzjonijiet ta' kompetizzjoni sabiex jiġi żgurat li kwalunkwe tali miżura ma twassalx għad-deterjorazzjoni tal-istruttura tas-suq (punt 39 tal-Linji Gwida R&R). Il-miżuri kompensatorji għandhom ikun proporzjonati għall-effetti tad-distorsjoni tal-għajnuna u, b'mod partikolari, għad-daqs u l-importanza relattiva tad-ditta fis-suq jew swieq. Il-grad ta' tnaqqis għandu jiġi stabbilit fuq bażi ta' każ b'każ (punt 40 tal-Linji Gwida R&R).

(198) Il-Kummissjoni tosserva li l-airBaltic hija attur żgħir ħafna fis-suq tal-avjazzjoni Ewropew, billi tirrappreżenta 0,5 % tal-produzzjoni tal-industrija Ewropea tal-linji tal-ajru kollha.

(199) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tasal għall-fehma li t-tnaqqis fil-kapaċità ta' [7 — 10] % tal-airBaltic mhix insinifikanti meta wieħed iqis id-daqs relattivament żgħir tal-airBaltic meta mqabbel mal-kapaċità produttiva tal-industrija Ewropea tal-linji tal-ajru u l-produzzjoni f'termini ta' passiġġieri. Għal trasportatur relattivament żgħir bħall-airBaltic, tnaqqis ulterjuri fil-flotta u fill-kapaċità jista' jipperikola r-ritorn tagħha għall-vijabbiltà għal żmien twil mingħajr ma jipprovdi ebda opportunità sinifikanti tas-suq għall-kompetituri. Barra minn hekk, għalkemm l-airBaltic hija l-ikbar trasportatur bl-ajru fil-Latvja, is-suq tagħha f'Riga sejjer jonqos minn [65 — 70] % fl-2011 għal [55 — 60] % fl-2016.

(200) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tosserva li l-Latvja hija żona assistita għall-finijiet ta' għajnuna għall-investiment reġjonali skont l-Artikolu 107(3)(a) TFUE. ([43]) Skont il-punt 56 tal-Linji Gwida R&R, "*il-kundizzjonijiet għall-awtorizzazzjoni tal-għajnuna [f'żoni assistiti] jistgħu jkunu inqas stretti fir-rigward tal-implimentazzjoni ta' miżuri kumpensatorji u d-daqs tal-kontribuzzjoni tal-benefiċjarju. Jekk il-bżonnijiet tal-iżvilupp reġjonali jiġġustifikawh, f'każijiet li fihom tnaqqis tal-kapaċità jew il-preżenza tas-suq jidhru li huma l-iktar miżuri xierqa sabiex jiġu evitati distorsjonijiet tal-kompetizzjoni, it-tnaqqis meħtieġ sejjer ikun iżgħar f'żoni assistiti milli f'żoni mhux assistiti*".

(201) Il-Kummissjoni kkunsidrat ukoll il-partikolaritajiet ta' dan il-każ meta vvalutat l-idoneità tal-miżuri kumpensatorji proposti, meta wieħed iqis is-sitwazzjoni ġeografika periferali tal-Latvja u l-aċċessibbiltà għall-bqija tal-Unjoni Ewropea. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tinnota li l-biċċa l-kbira tas-sistema ferrovjarja tal-Latvja tuża l-kejl Russu li huwa usa' mill-kejl Standard użat fil-parti l-kbira tal-UE, u b'hekk jinħolqu problemi ta' interoperabbiltà mal-pajjiżi ġirien tal-UE. It-trasport bil-baħar ukoll joffri grad limitat ta' sostitwibbiltà mat-trasport bl-ajru, b'mod partikolari għat-trasport tal-passiġġieri. Fl-aħħar, il-Kummissjoni tosserva li l-eqreb ajruporti internazzjonali li jistgħu jintlaħqu bit-trasport bit-triq huma dawk ta' Vilnius u Tallinn, li huma madwar 300 km 'il bogħod minn Riga, u b'hekk jikkostitwixxu ċentri alternattivi konvenjenti, b'mod partikolari għat-trasport kummerċjali tal-passiġġieri.

(202) Għalhekk, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-miżuri kumpensatorji adottati mill-airBaltic, jiġifieri t-tnaqqis fil-kapaċità b'[7 — 10] % u ċ-ċediment ta' slotts f'ajruporti kkoordinati, huma aċċettabbli fiċ-ċirkostanzi ta' dan il-każ. Il-miżuri kumpensatorji proposti mil-Latvja għalhekk huma suffiċjenti skont il-Linji Gwida R&R sabiex jiġi żgurat li l-effetti negattivi fuq il-kundizzjonijiet kummerċjali li jirriżultaw mill-għoti ta' għajnuna għar-ristrutturar lill-airBaltic jitnaqqsu għal livell aċċettabbli.

7.4.5. **Għajnuna limitata għal minimu (kontribuzzjoni proprja)**

(203) Skont il-punt 43 tal-Linji Gwida R&R, sabiex jiġi limitat l-ammont ta' għajnuna għal minimu strett, hija neċessarja kontribuzzjoni sinifikanti għall-ispejjeż għar-ristrutturar mir-riżorsi proprji tal-benefiċjarju. Dan jista' jinkludi l-bejgħ ta' assi li mhumiex essenzjali għas-sopravivenza tad-ditta, jew finanzjament estern bil-kundizzjonijiet tas-suq.

([42]) Ajruporti ikkoordinati b'mod sħiħ huma ddefiniti fl-Artikolu 2(g) tar-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 95/93 tat-18 ta' Jannar 1993 dwar ir-regoli komuni għall-allokazzjoni ta' slots f'ajruporti tal-Komunità (ĠU L 14, 22.1.1993, p. 1). Skont l-Artikolu 3(4) tar-Regolament (KEE) Nru 95/93, dawn l-ajruporti jesperjenzaw, tal-inqas matul ċerti perjodi, limitazzjonijiet tal-kapaċità.

([43]) Ara d-deċiżjoni tal-Kummissjoni tat-13 ta' Settembru 2006 fil-każ ta' għajnuna mill-Istat N 447/2006 — *Latvja — Mappa tal-Għajnuna Reġjonali 2007-2013*.

(204) Il-kontribuzzjoni proprja għandha tkun reali, jiġifieri attwali, minbarra l-profitti futuri kollha bħall-fluss tal-flus (punt 43 tal-Linji Gwida R&R). Inerentement, il-kontribuzzjoni proprja ma għandhix tinkludi ebda għajnuna mill-Istat. Għal ditti kbar, il-Kummissjoni ġeneralment tikkunsidra li kontribuzzjoni ta' mill-inqas 50 % tal-ispejjeż għar-ristrutturar tkun xierqa. Madankollu, f'ċirkostanzi eċċezzjonali, u f'każijiet ta' diffikultà partikolari, il-Kummissjoni tista' taċċetta kontribuzzjoni iktar baxxa (punt 44 tal-Linji Gwida R&R).

(205) Il-pjan ta' ristruttar jistma l-ispejjeż għar-ristrutturar fil-livell ta' LVL [150 — 170] miljun (EUR [214 — 242] miljun), ibbażat fuq il-fondi meħtieġa għar-ripagament ta' selfiet ta' partijiet terzi (LVL [5 — 15]-il miljun (EUR [7,1 — 21,3] miljuni)), kumpens għal telf li jirriżulta mill-eliminazzjoni gradwali jew id-disponiment ta' ċerti inġenji tal-ajru (LVL [15 — 25] miljun (EUR [21,3 — 35,5] miljuni)), provvediment għal dejn mitluf li l-kumpanija ma tkunx tista' tirkupra (LVL [5 — 10] miljuni (EUR [7,1 — 15,3] miljuni)), pagamenti għal sensji (LVL [1 — 4] miljuni (EUR [1,4 — 5,6] miljuni)), ix-xiri ta' inġenji tal-ajru ġodda, b'mod partikolari […] Bombardier Q400NG u […] Boeing 737-500 (għal total ta' LVL [50 — 60] miljun (EUR [71,1 — 85,3] miljuni)), ix-xiri mill-ġdid tal-marki kummerċjali mill-BAS (LVL [5 — 15]-il miljun (EUR [7,1 — 21,3] miljuni)), obbligazzjonijiet mhux previsti li ma jidhrux fil-karta tal-bilanċ li jirriżultaw minn pretensjoni minn […] (LVL [5 — 15]-il miljun (EUR [7,1 — 21,3] miljun)), u LVL [45 — 55] miljun (EUR [64 — 78,2] miljun) sabiex jagħmlu tajjeb għat-telf mhux mistenni sakemm l-airBaltic terġa' lura għall-profittabbiltà.

(206) Fid-dawl tal-ispejjeż totali għar-ristrutturar ta' LVL [150 — 170] miljun (EUR [214 — 242] miljun), il-kontribuzzjoni proprja proposta tal-airBaltic skont il-pjan ta' ristrutturar tammonta għal LVL [100 — 110] miljuni (EUR [141 — 155] miljun), jiġifieri [60 — 70] % tal-ispejjeż totali għar-ristrutturar. Ir-rendikont tal-kontribuzzjoni proprja hija kif ġej:

(i) Injezzjonijiet finanzjarji privati ta' LVL [20 — 30] miljun (EUR [28,4 — 42,6] miljuni) mogħtija mill-BAS u l-investituri privati THC u […] fil-perjodu April-Settembru 2011. Dan l-ammont jinkludi LVL […] miljuni (EUR […] miljuni) fil-forma ta' faċilità ta' likwidità mogħtija minn […] f'Marzu u Mejju 2011 għax-xiri ta' spare parts mill-airBaltic; LVL […] miljun (EUR […] miljun) u LVL […] miljun (EUR […] miljun) ta' pagamenti bil-quddiem fl-ekwità tal-airBaltic rispettivament magħmula minn […] u […]; u LVL [6 — 8] miljuni (EUR [8,5 — 12,3] miljuni) minn Transatlantic Holdings derivati minn ftehim ta' xiri ta' ishma.

(ii) Selfiet privati ta' LVL [20 — 30] miljun (EUR [28,4 — 42,6] miljuni) mogħtija mill-BAS wara l-Ftehim, speċjalment is-self mill-BAS (LVL 14-il miljun (EUR 19,82 miljuni)) self mill-bejjiegħ ta' LVL [5 — 15]-il miljun (EUR [7,1 — 21,3] miljuni) għax-xiri mill-ġdid tal-marki kummerċjali.

(iii) Ftehimiet ta' kiri ta' inġenji tal-ajru ġodda vvalutat fil-livell ta' LVL [45 — 55] miljun (EUR [64 — 78] miljun).

(iv) LVL […] miljun (EUR […] miljun) minn dejn parzjalment mitluf li jirriżulta mir-ristrutturar tad-dejn tal-airBaltic miftiehem ma' Latvijas Krājbanka u Snoras f'Marzu 2014.

(207) Rigward l-injezzjonijiet finanzjarji privati msemmija fil-punt (i) hawn fuq, il-Latvja uriet li l-BAS għamlet pagamenti bil-quddiem fl-ekwità tal-kumpanija ta' LVL [7 — 9] miljuni (EUR [10 — 13]-il miljun) bejn Ġunju u Lulju 2011. Il-Kummissjoni hija tal-fehma li dawn il-pagamenti jikkostitwixxu kontribuzzjoni proprja skont it-tifsira tal-punt 43 tal-Linji Gwida R&R, minħabba li l-BAS kienet operatur privat fis-suq u l-Kummissjoni ma għandha ebda raġuni għalfejn tikkunsidra li ma kinitx qiegħda taġixxi skont il-loġika tas-suq. L-istess konklużjoni tapplika għal-LVL [6 — 8] miljuni (EUR [8,5 — 12,3] miljuni) ipprovduti minn Transatlantic Holdings bi skambju għal […] ishma pendenti mhux imħallsa fl-airBaltic, li seħħ f'Settembru 2011.

(208) Rigward il-punt (ii) hawn fuq, il-Kummissjoni hija tal-fehma li s-self ta' LVL 14-il miljun (EUR 19,82 miljuni) mogħti mill-BAS, jiġifieri s-self mill-BAS jikkostitwixxi finanzjament estern fit-termini tas-suq li jista' jiġi aċċettat bħala kontribuzzjoni proprja minn investitur privat li dak iż-żmien kien azzjonist tal-kumpanija.

(209) Rigward il-ftehimiet tal-kiri għal inġenji tal-ajru ġodda fl-ammont ta' LVL [45 — 55] miljun (EUR [64 — 78] miljun) (punt (iii) hawn fuq), il-pjan ta' ristrutturar jispjega li f'Marzu 2013, l-airBaltic ikkonkludiet ftehimiet ġodda għall-kiri ta' inġenji tal-ajru ma' kontrapartijiet privati bħala parti mit-tnaqqis fil-flotta u l-ottimizzazzjoni tal-programm. Il-ftehimiet huma relatati mal-kiri-nett ta' […] tal-inġenji tal-ajru Bombardier Dash 8 Q400NG għal perjodu ta' 10 snin għall-ammont totali ta' madwar USD […] miljuni (EUR […] miljuni), jiġifieri kera ta' kull xahar ta' madwar USD […] (EUR […]).

(210) Skont il-pjan ta' ristrutturar, il-kiri ngħata bil-kundizzjonijiet tas-suq minn […]. Il-kera fix-xhar hija intenzjonata li tkopri l-ammortizzazzjoni tal-prezz tax-xiri li minnu jitnaqqas il-valur residwali fl-aħħar tal-għaxar (10) snin tal-inġenji tal-ajru rilevanti (flimkien ma' ċertu perċentwal addizzjonali biex ikopri […] spejjeż ta' finanzjament u għall-operat kif ukoll marġni tal-profitt), u b'hekk effettivament il-prezz tax-xiri tal-inġenju tal-ajru ġdid jiġi ndaqs.

(211) Il-Kummissjoni tinnota li l-ftehimiet ta' kiri bħala tali huma forma ta' finanzjament fl-industrija tal-linji tal-ajru u jistgħu jiġu attribwiti għal selfiet ipprovduti lil kumpanija li għaddejja minn ristrutturar. Il-fatt li hemm kollateral li jkorpi parti sinifikanti tas-self ma jipprekludix li s-self jiġi kkunsidrat bħala "kontribuzzjoni proprja". Barra minn hekk, il-Latvja kkonfermat li l-ftehimiet ta' kiri huma suġġetti għal kollateralizzazzjoni standard (jiġifieri li l-kapaċità li jinqabad ajruplan f'każ ta' inadempjenza u depożitu ta' sigurtà fi flus). Għalhekk, il-lokatur għandu ċertu grad ta' riskju tal-kreditu minħabba li jbati telfiet konsiderevoli f'każ ta' inadempjenza mill-airBaltic, jiġifieri t-telf immedjat ta' introjtu mill-kera, li jkompli sakemm l-inġenju tal-ajru jkun jista' jerġa jinkera lil klijent ġdid, kif ukoll spejjeż imġarrba sabiex l-inġenju tal-ajru jerġa' jiġi rikonfigurat għall-operatur li jmiss. ([44])

(212) Abbażi ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni tinnota li l-ftehimiet ta' kiri juru li l-airBaltic setgħet tikseb finanzjament estern bil-kundizzjonijiet tas-suq. Għalhekk, il-ftehimiet tal-kiri jistgħu jitqiesu bħala prova li s-suq jemmen fil-vijabbiltà għal żmien twil tal-airBaltic, minħabba li l-ftehimiet jiġu żgurati biss bit-tip standard tal-kollateral u l-finanzjatur xorta għandu ċertu grad ta' riskju. Dan huwa konformi mal-punt 43 tal-Linji Gwida R&R, li jgħid li kontribuzzjoni proprja għandha toriġina mill-finanzjament estern bil-kundizzjonijiet tas-suq u hija sinjal li s-suq jemmen fil-fattibbiltà tar-ritorn għall-vijabbiltà previst. Għaldaqstant, il-Kummissjoni tikkunsidra kirjiet ta' LVL [45 — 55] miljuni (EUR [64 — 78] miljun) bħala parti mill-kontribuzzjoni proprja. Dan huwa konformi wkoll mal-prattika preċedenti tal-Kummissjoni, f'pereżempju l-każ tal-*Czech Airlines*. ([45])

(213) Madankollu, il-Kummissjoni għandha dubji dwar xi tipi ta' kontribuzzjoni proprja fil-pjan ta' ristrutturar, kif spjegat hawn taħt.

(214) Fir-rigward tal- pagament bil-quddiem fl-ekwità tal-airBaltic ta' LVL […] miljuni (EUR […] miljuni) li sar minn […] f'Lulju 2011, mill-informazzjoni sottomessa mil-Latvja jidher li dan huwa direttament relatat mal-miżura 6, li ġie konkluż li tinkludi għajnuna mill-Istat. Għalhekk, il- pagament bil-quddiem fl-ekwità tal-airBaltic li sar minn […] ma jistax jitqies bħala kontribuzzjoni proprja, li neċessarjament għandha tkun ħielsa minn għajnuna mill-Istat.

(215) Inkwantu għall-faċilità ta' likwidità ta' LVL […] miljuni (EUR […] miljuni) mogħtija minn […] bejn April u Ġunju 2011 għax-xiri ta' spare parts, l-awtoritajiet Latvjani ma pprovdewx evidenza li tippermetti lill-Kummissjoni biex ikollha fehim ċar ta' din il-miżura u s-sinifikat tagħha f'termini ta' twemmin fir-ritorn għall-vijabbiltà tal-benefiċjarju. Il-Kummissjoni għalhekk ma tistax tikkonkludi b'ċertezza li din il-faċilità hija aċċettabbli bħala kontribuzzjoni proprja.

(216) Fir-rigward tas-self mill-bejjiegħ ta' LVL [5 — 15]-il miljun (EUR [7,1 — 21,3] miljun) mill-BAS lill-airBaltic għax-xiri mill-ġdid tal-marki kummerċjali, il-Latvja ma pprovdiet ebda evidenza li s-self kien effettivament ipprovdut.

(217) Abbażi ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni ma tqisx li l-pagament bil-quddiem fl-ekwità tal-airBaltic ta' LVL […] miljuni (EUR […] miljuni) li sar minn […] f'Lulju 2011, il-faċilità ta' likwidità għal LVL […] miljuni (EUR […] miljuni) mogħtija minn […] bejn April u Ġunju 2011 għax-xiri ta' spare parts, is-self mill-bejjiegħ ta' LVL [5 — 15]-il miljun (EUR [7,1 — 21,3] miljuni) mill-BAS lill-airBaltic għax-xiri mill-ġdid ta' marki kummerċjali u t-tħassir parzjali tad-dejn ta' LVL […] miljuni (EUR […] miljuni) huma aċċettabbli bħala kontribuzzjoni propjra. Il-Kummissjoni tiddubita wkoll, b'mod partikolari abbażi tal-informazzjoni inkonklussiva pprovduta f'dak ir-rigward (natura mhux ċara tad-dejn inkwistjoni, inklużi diversi pretensjonijiet u marki kummerċjali tal-airBaltic) jekk l-LVL […] miljuni (EUR […] miljuni) f'dejn parzjalment imħassar miż-żewġ banek jistax jgħodd bħala kontribuzzjoni proprja.

(218) Fi kwalunkwe każ, il-Kummissjoni tinnota li l-miżuri l-oħra proposti bħala kontribuzzjoni proprja xorta huma konformi mal-punt 43 tal-Linji Gwida R&R u li l-livell ta' kontribuzzjonijiet proprji huwa għaldaqstant aċċettabbli. Huma jammontaw għal LVL [75 — 85] miljun (EUR [107 — 120] miljun), ekwivalenti għal madwar [48 — 50] % tal-kosti tar-ristrutturar. Għal ditta kbira bħall-airBaltic, il-livell ta' kontribuzzjoni proprja

([44]) L-ispejjeż totali għat-tranżizzjoni tal-inġenju tal-ajru minn operatur inadempjenti biex jissodisfa r-rekwiżiti għall-klijent ġdid faċilment jistgħu jitilgħu sa […] % tal-valur kontabilistiku tal-inġenju tal-ajru.

([45]) Ara d-deċiżjoni *Czech Airlines*, paragrafi 119 u 145.

normalment għandu jkun ta' 50 %. Madankollu, skont il-punt 56 tal-Linji Gwida R&R, il-Kummissjoni tista' tkun inqas stretta rigward id-daqs tal-kontribuzzjoni proprja fiż-żoni assistiti, kif kien il-każ għal-Latvja fiż-żmien li ngħataw il-miżuri (ara l-premessa 200 hawn fuq).

(219) Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li r-rekwiżiti tal-punt 43 tal-Linji Gwida R&R ġew issodisfati.

7.4.6. **Il-prinċipju "darba, l-aħħar darba"**

(220) Fl-aħħar, għandu jiġi osservat il-punt 72 tal-Linji Gwida R&R, li jipprevedi li kumpanija li rċeviet għajnuna ta' salvataġġ u għar-ristrutturar fl-aħħar għaxar snin mhix eliġibbli għal għajnuna ta' salvataġġ u għar-ristrutturar (il-prinċipju "darba, l-aħħar darba").

(221) Minħabba li l-miżuri 1, 4 u 5 ma jikkostitwixxux għajnuna mill-Istat, huma ma għandhomx jitqiesu għall-finijiet tal-prinċipju "darba, l-aħħar darba". Barra minn hekk, l-awtoritajiet Latvjani kkonfermaw li l-airBaltic ma bbenefikat minn l-ebda għajnuna ta' salvataġġ jew għar-ristruttura fl-aħħar għaxar (10) snin. Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li l-prinċipju "darba, l-aħħar darba", ġie osservat.

7.5. KONKLUŻJONI DWAR IL-MIŻURI 2, 3 U 6

(222) Fid-dawl ta' dak li ntqal hawn fuq, il-Kummissjoni ssib li l-Latvja implimentat il-miżuri 2, 3 u 6 illegalment favur l-airBaltic, bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea. Madankollu, il-Kummissjoni tqis li l-miżuri u l-pjan ta' ristrutturar jissodisfaw il-kundizzjonijiet meħtieġa mil-Linji Gwida R&R. Il-Kummissjoni għalhekk tikkunsidra li l-għajnuna hija kompatibbli mas-suq intern.

(223) Fl-aħħar, il-Kummissjoni tinnota li l-Latvja qablet li din id-deċiżjoni tiġi adottata u nnotifikata bl-Ingliż.

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

L-ewwel self mill-Istat ta' LVL 16-il miljun li r-Repubblika tal-Latvja tat lill-airBaltic fl-2011, kif ukoll l-akkwist mill-Istat ta' bonds ta' kupun ta' 0 % mill-airBaltic f'April 2010 u l-pagament ta' EUR 2,8 miljuni minn Latvijas Krājbanka lill-airBaltic f'Novembru 2011, ma jikkostitwixxux għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

Artikolu 2

It-tieni self mill- Istat ta' LVL 67 miljun u ż-żieda fil-kapital tal-airBaltic, li r-Repubblika tal-Latvja implimentat fl-2011, kif ukoll l-attribuzzjoni lill-airBaltic tal-pretensjoni ta' EUR 5 miljun, li r-Repubblika tal-Latvja implimentat fl-2012, jikkostitwixxu għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

Din l-għajnuna hija kompatibbli mas-suq intern skont it-tifsira tal-Artikolu 107(3)(c) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea.

Artikolu 3

Din id-deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika tal-Latvja.

Magħmul fi Brussell, id-9 ta' Lulju 2014.

Għall-Kummissjoni

Joaquín ALMUNIA

Viċi President