

II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/1091

z dne 9. julija 2014

o ukrepih SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP), ki jih je Latvija odobrila družbi A/S Air Baltic Corporation (airBaltic)

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 4552)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru, zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

ob upoštevanju sklepa Komisije, da začne postopek na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi s pomočjo SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP) ⁽¹⁾,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

1.1 PREDHODNA PRIGLASITEV – SA.33799 (2011/PN)

- (1) Latvija je s prigrasitvijo št. 6332 z dne 18. oktobra 2011, evidentirano 20. oktobra 2011, Komisiji prek sistema SANI predhodno prigrasila posojilo v višini 16 milijonov LVL (22,65 milijona EUR) ⁽²⁾ v korist družbe A/S Air Baltic Corporation (v nadaljnjem besedilu: airBaltic ali družba). Latvijski organi so menili, da posojilo ni državna pomoč, vendar so ga kljub temu predhodno prigrasili zaradi pravne varnosti in preglednosti. Ta predhodna prigrasitev je bila evidentirana pod referenčno številko SA.33799 (2011/PN).
- (2) Srečanje z latvijskimi organi in njihovimi svetovalci je bilo 27. oktobra 2011, po tem pa so latvijski organi z dopisom z dne 7. novembra 2011 predložili dodatne informacije. Komisija je v elektronski pošti z dne 16. novembra 2011, 17. novembra 2011, 1. decembra 2011 in 9. decembra 2011 zahtevala dodatne informacije, latvijski organi pa so po elektronski pošti odgovorili 16. novembra 2011, 22. novembra 2011, 7. decembra 2011 in 13. decembra 2011.

⁽¹⁾ UL C 69, 8.3.2013, str. 40.

⁽²⁾ Devizni tečaj 1 EUR = 0,7063 LVL. Povprečni devizni tečaj za leto 2011, ki ga je objavila Evropska centralna banka in je na voljo na spletnem naslovu <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>.

- (3) Latvija je 4. januarja 2012 predložila dodatne informacije in pojasnila, da je posojilo v višini 16 milijonov LVL, navedeno v odstavku 1.1, družbi odobrila že 21. oktobra 2011 brez predhodne odobritve Komisije. Poleg tega se je Latvija 13. decembra 2011 odločila za povečanje kapitala družbe airBaltic in ji je 14. decembra 2011 odobrila drugo posojilo.
- (4) Glede na dejstvo, da je bil ukrep družbi že dodeljen, in pritožbo, prejeto 9. januarja 2012 (glej oddelek 1.2), so latvijski organi v elektronski pošti z dne 21. februarja 2012 umaknili svojo predhodno priglasitev. Zadeva o državni pomoči SA.33799 (2011/PN) se je upravno končala 27. februarja 2012.

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

- (5) Komisija je 9. januarja 2012 prejela pritožbo zasebne družbe SIA Baltijas aviācijas sistēmas (v nadaljnjem besedilu: BAS ali pritožnik), ki je nekdanja delničarka družbe airBaltic, v zvezi z več ukrepi, ki naj bi jih Latvija zagotovila družbi airBaltic.
- (6) Komisija je z dopisom z dne 23. januarja 2012 poslala pritožbo Latviji za pripombe in ta je odgovorila 13. marca 2012. Komisija je z dopisom z dne 14. maja 2012 zahtevala dodatne informacije, ki jih je Latvija predložila 16. julija 2012.
- (7) Komisija je pozneje prejela novo pritožbo, ki jo je z dopisom z dne 18. julija 2012, evidentiranim 20. julija 2012, poslala nekdanja članica odbora družbe BAS Inga Piterniece, v zvezi z dodatnim ukrepom, ki naj bi ga Latvija dodelila družbi airBaltic. Komisija je to novo pritožbo 24. julija 2012 po elektronski pošti poslala Latviji za pripombe in ta je odgovorila 22. avgusta in 4. septembra 2012.
- (8) Srečanja z latvijskimi organi, njihovimi svetovalci in predstavniki družbe airBaltic sta bili 5. julija in 17. avgusta 2012.
- (9) Komisija je z dopisom z dne 20. novembra 2012 obvestila Latvijo, da bo začela postopek v skladu s členom 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) v zvezi s pomočjo (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka). Latvija je z dopisom z dne 23. januarja 2013 predložila pripombe glede sklepa o začetku postopka. Komisija je z dopisom z dne 6. marca 2013 od Latvije zahtevala informacije in 8. aprila 2013 prejela odgovor. Poleg tega se je 25. junija 2013 sestala z latvijskimi organi, po tem pa je Latvija 14. avgusta, 18. septembra ter 9. in 25. oktobra 2013 predložila dodatne informacije. Dodatna srečanja z latvijskimi organi in njihovimi pravnimi zastopniki so bila 22. oktobra in 22. novembra 2013 ter 10. januarja 2014. Latvija je dodatne informacije predložila 7. in 8. novembra, 2., 13. in 20. decembra 2013 ter 28. in 31. januarja, 28. februarja, 24. in 26. marca, 9. aprila in 16. maja 2014.
- (10) Sklep Komisije o začetku postopka je bil 8. marca 2013 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ^(?). Komisija je pozvala vse zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe o ukrepih.
- (11) Komisija je prejela pripombe družb Ryanair in airBaltic ter treh posameznikov, ki so pripombe poslali v imenu upnikov družbe airBaltic (FLS, AB Jet in Eurobalt Junipro). Komisija je te pripombe posredovala Latviji in ji dala možnost, da nanje odgovori, Latvija pa je pripombe predložila z dopisom z dne 27. maja 2013.
- (12) Latvija se je v dopisu z dne 4. julija 2014 odrekla svojim pravicam, ki izhajajo iz člena 342 PDEU v povezavi s členom 3 Uredbe (ES) št. 1/1958, in se strinjala, da se ta sklep sprejme in uradno sporoči v angleščini.

2. LATVIJSKI TRG ZA ZRAČNI PROMET

- (13) Latvijski trg za zračni promet se je od pristopa Latvije k EU hitro povečal. Od leta 2003 do leta 2007 je povprečna letna rast števila potnikov na mednarodnem letališču v Rigi (Riga International Airport), vključno s potniki, ki potujejo na direktnih progah, in transfernimi potniki, dosegla 47 %, in sicer se je število potnikov povečalo s približno 700 000 leta 2003 na 3,2 milijona leta 2007. Vstop nizkocenovnih letalskih prevoznikov, zlasti družbe Ryanair, je prispeval k rasti trga, saj se je z odprtjem novih prog povpraševanje znatno povečalo.

^(?) Glej opombo 1.

- (14) Svetovna gospodarska kriza je v letih 2008 in 2009 močno prizadela gospodarsko rast Latvije in posledično njen trg za zračni promet. Zaradi krize se je število potnikov, ki potujejo na direktnih progah, v Latviji zmanjšalo s 3,2 milijona leta 2008 na 2,7 milijona leta 2009, vendar je skupno število potnikov še naprej raslo zaradi transfernih potnikov.
- (15) Od leta 2010 se je splošna rast trga nadaljevala in dosegla 12-odstotno povprečno letno rast. Medtem ko se je trg prevoza potnikov, ki potujejo na direktnih progah, v povprečju povečal za 9 % na leto, se je trg prevoza transfernih potnikov povečal za 18 % na leto. Za obdobje od leta 2012 do leta 2015 se pričakuje, da bo latvijski trg za zračni promet še naprej rasel po 7-odstotni letni stopnji rasti.
- (16) Mednarodno letališče v Rigi je vodilno letališče v baltski regiji. Leta 2011 je v Rigo in iz nje potovalo približno 5,1 milijona potnikov, medtem ko je v Talin in iz njega potovalo 1,9 milijona, v Vilno in iz nje pa 1,7 milijonov potnikov. Z družbo airBaltic je leta 2011 potovalo 66 % potnikov, ki so leteli prek Rige, z družbo Ryanair, ki je drugi največji prevoznik in glavni konkurent družbe airBaltic, pa je potovalo 20 % potnikov. Lete v Rigo in iz nje je opravljalo tudi 15 drugih družb (ponudniki celotnih storitev in nizkocenovni prevozniki), s katerimi je potovalo 14 % vseh potnikov ⁽⁴⁾.

3. UPRAVIČENEC

- (17) Družba airBaltic je bila ustanovljena leta 1995 s skupno naložbo družbe Scandinavian Airlines SAS in latvijske države. Družba SAS je januarja 2009 svoj celotni delež v družbi (47,2 %) prodala družbi BAS.
- (18) Po informacijah, objavljenih v medijih, je bila družba BAS ustanovljena kot zasebna družba, ki je bila do decembra 2010 v stoddostni lasti Bertolta Flicka, nato pa je bilo 50 % njenih delnic prenesenih na družbo Taurus Asset Management Fund Ltd (v nadaljnjem besedilu: Taurus) s sedežem na Bahamih ⁽⁵⁾.
- (19) Od oktobra 2011 so bili delničarji družbe airBaltic latvijska država, ki je imela prek ministrstva za promet v lasti 52,6 % delnic, in družba BAS, ki je bila lastnica 47,2 % delnic, ostale delnice (0,2 %) pa so bile v lasti ruskega letalskega prevoznika Transaero. Takratni predsednik in izvršni direktor družbe airBaltic je bil Bertolt Flick. Od 1. novembra 2011 je izvršni direktor družbe airBaltic Martin Gauss, nekdanji izvršni direktor družbe Malév.
- (20) Glede na informacije, ki so jih predložili latvijski organi, se zdi, da je družba BAS pri banki Latvijas Krājbanka, ki je latvijska podružnica litovske banke Snoras ⁽⁶⁾, zastavila svoj 47,2-odstotni delež v družbi airBaltic za zavarovanje. Banka Snoras je 16. novembra 2011 propadla in je bila nacionalizirana ⁽⁷⁾. 17. novembra 2011 je latvijska komisija za finančni in kapitalski trg Finanšu un kapitāla tirgus komisija (v nadaljnjem besedilu: FKTK) odredila omejitev bančnih poslov banke Latvijas Krājbanka nad 100 000 EUR ⁽⁸⁾. Z odredbo FKTK z dne 21. novembra 2011 so bili ustavljeni vsi posli banke Latvijas Krājbanka in imenovani upravitelji ⁽⁹⁾.
- (21) Glede na predložene informacije se zdi, da družba BAS ni izpolnila nekaterih finančnih obveznosti do banke Latvijas Krājbanka. Zato je Latvijas Krājbanka 30. novembra 2011 prodala vse delnice družbe airBaltic razen ene, ki je bila prej v lasti družbe BAS, ministrstvu za promet po nominalni vrednosti, in sicer v skupnem znesku 224 453 LVL (317 787 EUR) ⁽¹⁰⁾. S tem se je delež Latvije v družbi airBaltic povečal na 99,8 %, družba BAS pa je obdržala samo eno delnico.

⁽⁴⁾ Vir: Riga International Airport Yearbook 2011 (Letopis mednarodnega letališča v Rigi za leto 2011), na voljo na spletnem naslovu <http://www.riga-airport.com/en/main/about-company/gada-gramata>.

⁽⁵⁾ Glej <http://bnn-news.com/airbaltic-shareholders-structure-11608>. Mediji so poročali o nekaterih povezavah med družbo Taurus in ruskim podjetnikom Vladimirjem Antonovom.

⁽⁶⁾ Vladimir Antonov je bil nekdanji glavni delničar in predsednik litovske banke Snoras.

⁽⁷⁾ Centralna banka Litve je pojasnila, da je morala nacionalizirati banko Snoras, ker ni izpolnjevala zakonskih zahtev in zagotovila zahtevanih informacij ter zaradi slabega stanja njenih sredstev. Glej <http://en.rian.ru/business/20120523/173624459.html> in <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-19/antonov-says-he-invested-50-million-euros-in-latvia-s-airbaltic.html>.

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

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

⁽¹⁰⁾ Minister za promet je pojasnil, da je bil cilj pridobitve zaščititi deponente banke Latvijas Krājbanka. Finančne težave družbe BAS bi državi očitno lahko preprečile vlaganje v kapital družbe airBaltic, zato se je vlada odločila zaščititi svoje interese in prevzeti nadzor nad družbo airBaltic. Glej <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-01/latvia-buys-out-minority-shareholder-in-airbaltic-ministry-says.html> in http://www.sam.gov.lv/?cat=8&art_id=2598.

- (22) Glede na poročanja medijev se zdi tudi, da so delničarji družbe BAS pri banki Latvijas Krājbanka zastavili svoje delnice BAS za zavarovanje ⁽¹¹⁾. V okviru postopka zaradi insolventnosti v zvezi z družbo BAS ⁽¹²⁾ je podružnica banke Latvijas Krājbanka 6. februarja 2012 prevzela delnice družbe BAS od njenih prejšnjih delničarjev in imenovala novo vodstvo.
- (23) Poleg tega naj bi latvijska država 8. junija 2012 od družbe BAS kupila njeno edino delnico družbe airBaltic za 1 LVL. Zato družba BAS od navedenega datuma ni več delničarka družbe airBaltic ⁽¹³⁾.
- (24) V zvezi s finančnim položajem družbe airBaltic so latvijski organi pojasnili, da so se težave družbe začele leta 2008 zaradi svetovne gospodarske recesije in velikega zvišanja cen nafte. Zato je imela družba airBaltic leta 2008 izgubo v višini 28 milijonov LVL (39,64 milijona EUR). Vendar je leta 2009 ustvarila dobiček v višini 14 milijonov LVL (19,82 milijona EUR) ⁽¹⁴⁾. Leta 2010 pa je spet ustvarila izgubo v višini 34,2 milijona LVL (48,42 milijona EUR). Latvijski minister za gospodarstvo je junija 2011 povedal, da je družba airBaltic v prvih petih mesecih leta 2011 ustvarila izgubo v višini 18 milijonov LVL (25,48 milijonov EUR) in je na robu stečaja ⁽¹⁵⁾. Družba je 21. septembra 2011 vložila prošnjo za pravno varstvo pred terjatvami svojih upnikov ⁽¹⁶⁾. Revidirani poslovni rezultati za leto 2011 kažejo izgubo v višini 83,5 milijona LVL (118,22 milijona EUR).
- (25) Latvija je 27. avgusta 2012 objavila vabilo, v katerem je morebitne vlagatelje pozvala, naj izrazijo zanimanje za pridobitev 50-odstotnega deleža kapitala družbe airBaltic minus eno glasovalno pravico (*), čeprav drugačne transakcije niso bile izključene. Glavna merila za izbiro vlagatelja bi vključevala sposobnost podpreti razvoj družbe airBaltic, ugled in izkušnje vlagatelja ter njegova finančna sredstva. Postopek naj bi se končal leta 2014.

4. OPIS UKREPOV

4.1 SPORAZUM Z DNE 3. OKTOBRA 2011: PRVO DRŽAVNO POSOJILO IN POSOJILO DRUŽBE BAS

- (26) Na podlagi sporazuma z dne 3. oktobra 2011 (v nadaljnjem besedilu: sporazum) je Latvija družbi airBaltic odobrila posojilo v višini 16 milijonov LVL (22,65 milijona EUR) (v nadaljnjem besedilu: prvo državno posojilo, **ukrep 1**) poleg posojila družbe BAS v višini 14 milijonov LVL (19,82 milijona EUR) (v nadaljnjem besedilu: posojilo družbe BAS). Pogoji obeh posojil so bili povezani in enaki, začetna obrestna mera pa je bila določena na [11–13] ⁽¹⁷⁾ %. Vendar se je družba BAS v času odobritve posojila družbi airBaltic odrekla pravici do zavarovanja svojega posojila.
- (27) Sporazum je določal tudi, da bo država družbi airBaltic najpozneje 15. decembra 2011 odobrila dodatno posojilo v nedoločenem znesku v sorazmerju s svojimi glasovalnimi pravicami in pod enakimi pogoji kot prvo državno posojilo. Obe državni posojili bi se kapitalizirali po izpolnitvi več pogojev, vključno z odobritvijo poslovnega načrta ali načrta za prestrukturiranje s strani odbora družbe airBaltic.
- (28) Člen 7 sporazuma je določal pogoje za prihodnje povečanja kapitala družbe airBaltic. Natančneje, člen 7.3 je določal, da „se lahko znesku, ki bo kapitaliziran, [...] dodata državno posojilo in posojilo družbe BAS“. V skladu s členom 7.4 se je družba BAS zavezala, da bo glasovala za kapitalizacijo posojila in povečanje kapitala. Če družba BAS svojih zavez ne bi izpolnila, bi imela država v skladu s členom 7.4 pravico, da od družbe BAS kupi delnice družbe airBaltic za 1 LVL ⁽¹⁸⁾.

⁽¹¹⁾ Glej <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=54423>. Mediji poročajo tudi, da naj bi družba BAS banki Latvijas Krājbanka dolgovala 14 milijonov LVL (glej na primer <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=53861>).

⁽¹²⁾ Latvija je navedla, da se od avgusta 2013 zoper družbo BAS ni uvedel stečajni postopek, čeprav si je več njenih upnikov prizadevalo za to.

⁽¹³⁾ Zdi se tudi, da sta glavna delničarja družbe airBaltic, tj. latvijska država in BAS, vsaj od leta 2010 v sporu, saj mediji poročajo o številnih tožbah med Latvijo in družbo BAS (glej na primer <http://atwonline.com/airline-finance-data/news/airbaltic-files-bankruptcy-0921>).

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

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

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

(*) Latvijsko ministrstvo za promet je 27. avgusta 2012 v evropski in britanski izdaji časnika Financial Times objavilo oglas, v katerem je pozvalo k nezavezujočim izjavam o zanimanju za sodelovanje pri prodaji izdanih delnic družbe airBaltic. Glej http://prudential.lv/upload_file/27082012-ABC%20ad%20EN.pdf.

⁽¹⁷⁾ Poslovna skrivnost.

⁽¹⁸⁾ Latvija je to pravico očitno uveljavila 8. junija 2012 (glej uvodno izjavo 23).

- (29) Latvija je 21. oktobra 2011 družbi airBaltic odobrila prvo državno posojilo (glej uvodno izjavo 3). Družba BAS je svoje posojilo odobrila 1. novembra 2011.
- (30) Latvijska vlada je 13. decembra 2011, ko se je delež Latvije v družbi airBaltic povečal na 99,8 % (glej uvodno izjavo 21), sklenila, da odobri znižanje obrestne mere za prvo državno posojilo z [11–13] % na [2–4] %. Prvo državno posojilo in posojilo družbe BAS sta bili povezani (glej uvodno izjavo 26), zato se je za posojilo družbe BAS uporabilo enako znižanje obrestne mere.

4.2 DRUGO DRŽAVNO POSOJILLO Z DNE 13. DECEMBRA 2011

- (31) Latvijska vlada se je 13. decembra 2011, ko je bilo odobreno znižanje obrestne mere za prvo državno posojilo (glej uvodno izjavo 30), odločila, da bo družbi airBaltic odobrila konvertibilno posojilo v višini 67 milijonov LVL (94,86 milijonov EUR), razdeljeno na dve tranši, z obrestno mero [9–11] % (v nadaljnjem besedilu: drugo državno posojilo, **ukrep 2**) ⁽¹⁹⁾.
- (32) Prva tranša drugega državnega posojila v višini 41,6 milijona LVL (58,89 milijona EUR) je bila družbi airBaltic takoj dana na razpolago na podlagi sporazuma z dne 14. decembra 2011. Druga tranša v višini 25,4 milijona LVL (35,96 milijona EUR) je bila družbi dana na razpolago 14. decembra 2012, tj. po tem, ko je Komisija sprejela sklep o začetku postopka.

4.3 POVEČANJE KAPITALA DRUŽBE AIRBALTIC, DOGOVORJENO 22. DECEMBRA 2011

- (33) Na srečanju delničarjev družbe airBaltic 22. decembra 2011 sta se latvijska država in družba BAS, čeprav je imela takrat samo eno delnico družbe, dogovorili za povečanje kapitala v višini 110 milijonov LVL (155,74 milijona EUR) (v nadaljnjem besedilu: povečanje kapitala, **ukrep 3**). To naj bi se doseglo s pretvorbo prvega državnega posojila, prve tranše drugega državnega posojila in posojila družbe BAS v kapital ter z denarnim prispevkom družbe BAS v višini 37,7 milijona LVL (53,38 milijona EUR).
- (34) Latvijska država je 29. decembra 2011 izvršila svojo odločitev za sodelovanje pri povečanju kapitala družbe airBaltic ter pretvorila prvo državno posojilo in prvo tranšo drugega državnega posojila v kapital.
- (35) Latvijsko ministrstvo za promet je z dopisom z dne 4. januarja 2012 od družbe BAS zahtevalo sodelovanje pri povečanju kapitala s pretvorbo posojila družbe BAS in vložitvijo denarnih sredstev. Kljub zahtevam latvijskih organov se je zdelo, da družba BAS ni pripravljena spoštovati dogovora, sklenjenega na srečanju delničarjev. Pravzaprav je družba BAS v dopisih, poslanih od 6. do 26. januarja 2012, oporekala pridobitvi delnic airBaltic, ki jih je država pridobila od banke Latvijas Krājbanka, prej pa jih je imela v lasti družba BAS (glej uvodno izjavo 21), in zahtevala, da se država vzdrži sprejetja odločitev v zvezi s spremembami kapitala družbe airBaltic. Komisija FTKK je 19. januarja 2012 izdala uradno prepoved, s katero je družbama BAS in airBaltic prepovedala vključitev posojila družbe BAS v povečanje kapitala.
- (36) Družba BAS do 30. januarja 2012, tj. do konca prve faze vpisa za povečanje kapitala, ni pretvorila svojega posojila in prispevala denarnih sredstev.

4.4 PRITOŽBA DRUŽBE BAS IN POZNEJŠI DOGODKI

- (37) Pritožba, ki jo je Komisija prejela 9. januarja 2012, se je nanašala na prvo in drugo državno posojilo ter povečanje kapitala. Poleg tega se je družba BAS pritožila zaradi dveh drugih ukrepov, ki bi lahko pomenila pomoč družbi airBaltic, in sicer zaradi pridobitve brezkuponskih obveznic, ki jih je država aprila 2010 pridobila od družbe airBaltic (**ukrep 4**), in plačila v višini 2,8 milijona EUR, ki ga je družba airBaltic 21. in 22. novembra 2011 prejela od banke Latvijas Krājbanka (**ukrep 5**).
- (38) Latvija je pojasnila, da je ukrep 4 pridobitev brezkuponskih obveznic v višini 30 milijonov LVL (42,47 milijonov EUR), ki sta jih od družbe airBaltic pridobila takratna večinska delničarja, tj. latvijska država in družba BAS. Dela obveznic, ki jih je pridobila Latvija, ni neposredno vpisalo ministrstvo za promet, ki je dejanski lastnik delnic airBaltic, temveč latvijski Državni center za radio in televizijo (v nadaljnjem besedilu: LVRTC), ki je družba v 100-odstotni državni lasti. Nominalna vrednost posameznih pridobljenih obveznic, ki so bile brez obresti, je

⁽¹⁹⁾ V nasprotju s tem, kar je navedeno v uvodni izjavi 80 sklepa o začetku postopka, je Komisija v formalnem postopku preiskave ugotovila, da sporazum družbe BAS ni zavezoval, da odobri konvertibilno posojilo pod enakovrednimi pogoji sočasno z drugim državnim posojilom.

znašala 1 LVL, Latvija in družba BAS pa sta jih kupili v sorazmerju s svojima deležema. Tako je latvijska država od družbe airBaltic pridobila brezkuponske obveznice v višini približno 15,78 milijona LVL (22,34 milijona EUR), družba BAS pa v višini približno 14,22 milijona LVL (20,13 milijona EUR). Obveznice naj bi se 1. julija 2015 pretvorile v kapital v razmerju ena delnica na obveznico.

- (39) V zvezi z ukrepom 5 so latvijski organi pojasnili, da v nasprotju s trditvami pritožnika družba airBaltic 21. in 22. novembra 2011 ni prejela nobenega plačila. Vendar je družba pred sklepom FKTK z dne 17. novembra 2011, da omeji bančne posle nad 100 000 EUR, in sklepom FKTK z dne 21. novembra 2011, da ustavi vse posle banke Latvijas Krājbanka (glej uvodno izjavo 20), tej banki predložila tri plačilne naloge. Latvijas Krājbanka je te naloge izvršila nekaj dni pozneje. Natančneje, šlo je za tri transakcije, in sicer plačilo klirinški hiši IATA Clearing House v višini [...] milijonov USD in plačilo letališču Riga International Airport v višini [...] milijonov EUR, ki sta bili izvršeni 25. novembra 2011, ter prenos [...] milijonov EUR na drugi bančni račun družbe airBaltic pri banki Swedbank 30. novembra 2011.

4.4.1 Načrt reShape iz marca 2012

- (40) Družba airBaltic je marca 2012 sprejela načrt z naslovom „reShape“. V načrtu je predvidenih veliko ukrepov, vključno z nakupom učinkovitejših letal⁽²⁰⁾ in zaprtjem nekaterih prog, kar bi družbi v realističnem in optimističnem scenariju omogočilo, da leta 2014 doseže prag dobička. V pesimističnem scenariju pa bi družba ustvarjala izgubo pred obrestmi in davki vsaj do leta 2016.
- (41) V načrtu reShape je predvideno, da bodo v realističnem scenariju poleg 83 milijonov LVL (117,51 milijona EUR) finančnih sredstev, ki so družbi že obljubljena⁽²¹⁾, [...] potrebna dodatna sredstva v višini [45–55] milijonov LVL ([64–78] milijonov EUR). Ta znesek bi se v optimističnem scenariju znižal na [5–15] milijonov LVL ([7–21] milijonov EUR), v pesimističnem scenariju pa bi se zvišal na [135–145] milijonov LVL ([192–206] milijonov EUR).

4.5 PRITOŽBA Z DNE 18. JULIJA 2012

- (42) Pogodbenice sporazuma so poleg Latvije in družbe BAS vključevale več drugih vlagateljev. Ti so se dogovorili, da bodo družbi airBaltic odobrili dve sindicirani posojili, vsako v višini 35 milijonov EUR, s [5–7]-odstotno začetno obrestno mero. Sindicirano posojilo 1 naj bi odobrili Latvijas Krājbanka in litovska banka Snoras. Sindicirano posojilo 2 naj bi odobrilo več družb, vključno z družbo Taurus. Ti sindicirani posojili naj bi se odobrili za prenovitev več terjatev navedenih zasebnih vlagateljev do družbe airBaltic. Vlagatelji, ki naj bi družbi airBaltic odobrili sindicirano posojilo 2, vključno z družbo Taurus, ki je delničar družbe BAS, so se dogovorili, da bodo „vse terjatve, ki izhajajo iz [...] neodplačanega [sindiciranega] posojila št. 2, odstopili državi ali njeni imenovani družbi in jih prenesli nanjo za znesek 1 LVL“, če družba BAS ne bo izpolnila svojih obveznosti iz člena 7.4 sporazuma.
- (43) Komisija je 18. julija 2012 prejela dodatno pritožbo (glej uvodno izjavo 7) v zvezi z obveznostjo vlagateljev iz člena 7.4 sporazuma, da vse terjatve, ki izhajajo iz sindiciranega posojila 2, odstopijo državi ali njeni imenovani družbi in jih nanjo prenesejo za samo 1 LVL (glej uvodno izjavo 28). Pritožnik trdi, da se je latvijska država v dopisih z dne 9. februarja 2012 in 12. junija 2012 odločila, da se terjatev do družbe airBaltic v višini 5 milijonov EUR za sindicirano posojilo 2, tj. del, ki ga je odobrila družba Taurus, od skupnega zneska 35 milijonov EUR, odstopi družbi airBaltic za 1 LVL (**ukrep 6**).

5. SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA

- (44) Komisija se je 20. novembra 2012 odločila, da začne formalni postopek preiskave. V svojem sklepu o začetku postopka je izrazila predhodno stališče, da bi bilo mogoče družbo airBaltic šteti za podjetje v težavah, ko so bili dodeljeni opredeljeni ukrepi. Izrazila je tudi dvome glede šestih obravnavanih ukrepov in predhodno ugotovila, da so vsi državna pomoč.

⁽²⁰⁾ Družba airBaltic je 10. julija 2012 z družbo Bombardier podpisala pismo o nameri glede nakupa desetih zrakoplovov CS300 in dodelitve pravice do nakupa dodatnih deset reaktivnih letal CS300. Na podlagi cene letala CS300 po ceniku bo vrednost pogodbe o trdnem naročilu znašala približno 764 milijonov USD (621,74 milijona EUR) in bi se lahko povečala na 1,57 milijarde USD (1,28 milijarde EUR), če se bodo pravice do nakupa pretvorile v trdna naročila. Glej <http://www.airbaltic.com/public/49780.html>. Devizni tečaj 1 EUR = 1,2288 USD – povprečni devizni tečaj za julij 2012, ki ga je objavila Evropska centralna banka in je na voljo na spletnem naslovu <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>.

⁽²¹⁾ Prvo državno posojilo v višini 16 milijonov LVL in drugo državno posojilo v višini 67 milijonov LVL (vključno z drugo tranšo v višini 25,4 milijona LVL, ki je bila po načrtu reShape družbi zagotovljena v drugi polovici leta 2012).

- (45) Komisija je najprej ugotovila, da je država prvo državno posojilo (**ukrep 1**) odobrila sočasno s posojilom družbe BAS, posojili pa sta bili odobreni v sorazmerju z deležema države in družbe ter pod enakimi pogoji, kar na prvi pogled kaže, da sta bili posojili odobreni pod enakovrednimi pogoji. Vendar je Komisija navedla, da prvega državnega posojila in posojila družbe BAS ne more oceniti ločeno, ampak v splošnem okviru določb sporazuma. V skladu s tem je ugotovila, da iz sporazuma ne izhaja, da mora družba BAS poleg svojega prvega posojila družbi airBaltic odobriti konvertibilno posojilo sočasno z drugim državnim posojilom, ter da so se zaveze države razlikovale od tistih, ki jih je sprejela družba BAS, in so bile pomembnejše v gospodarskem smislu. Komisija je ugotovila tudi, da se je družba BAS odločila za naložbo v družbo airBaltic, ko so javni organi že pokazali, da so pripravljeni finančno podpreti družbo.
- (46) Komisija je v zvezi z obrestno mero za prvo državno posojilo in znižanjem obrestne mere za [5–15] odstotnih točk, odobrenim decembra 2011 (glej uvodno izjavo 30), podvomila, da bi bile uporabljene obrestne mere v skladu s tržnimi glede na to, da je imela družba airBaltic takrat velike težave.
- (47) Komisija je v zvezi z drugim državnim posojilom (**ukrep 2**) najprej ugotovila, da je bilo predvideno že v sporazumu, čeprav njegov znesek ni bil določen in je bila njegova odobritev odvisna od več dejavnikov. Komisija je menila, da drugega državnega posojila ni mogoče šteti za enakovrednega, saj v nasprotju s trditvami Latvije sporazum družbe BAS ni zavezoval, da poleg svojega prvega posojila družbi airBaltic odobri tudi konvertibilno posojilo. Poleg tega je Komisija poudarila, da v zvezi z odločitvijo Latvije za odobritev drugega državnega posojila družbi airBaltic ni bilo nobene možne sočasnosti na strani družbe BAS, saj ta družbi airBaltic ni bila dolžna odobriti nobenega drugega posojila.
- (48) Komisija je v zvezi z obrestno mero za drugo državno posojilo ([9–11] %) podvomila, da bi zasebni vlagatelj družbi odobril posojilo po taki obrestni meri glede na težave, ki jih je imela družba airBaltic, in glede na dejstvo, da je bilo zavarovanje enako kot tisto, odobreno v zvezi s prvim državnim posojilom.
- (49) Komisija je glede povečanja kapitala, dogovorjenega 22. decembra 2011 (**ukrep 3**), ugotovila, da je družba BAS v času sprejetja odločitve o dokapitalizaciji izgubila vse delnice družbe airBaltic razen ene (saj jih je država pridobila od banke Latvijas Krājbanka). S tem se je delež države v družbi povečal na 99,8 % (glej uvodno izjavo 21). Zato pretvorba z gospodarskega vidika ni bila smiselna za družbo BAS, ki je morala, da bi ponovno pridobila svoj nekdanji delež, pretvoriti svoje posojilo v kapital in poleg tega vložiti 37,7 milijona LVL (53,38 milijona EUR) denarnih sredstev, pri tem pa je imela omejeno možnost za kratkoročno in srednjeročno donosnost kapitala glede na težave družbe. Poleg tega je Komisija izrazila dvome glede datuma, ko je bil ukrep 3 dejansko odobren.
- (50) Komisija je ugotovila tudi, da sta morali družba BAS in država kapital v družbo airBaltic vložiti v določenem roku, domnevno do 30. januarja 2012, tj. do konca prve faze vpisa za povečanje kapitala. Država je to storila 29. ali 30. decembra 2011, družba BAS pa na koncu ni nikoli pretvorila svojega posojila ali vložila denarja. Po mnenju Komisije bi morala Latvija počakati s pretvorbo svojih posojil, dokler ne bi dobila razumnega zagotovila, da bo to storila tudi družba BAS. Na tej podlagi je Komisija menila, da ukrep 3 ni skladen z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.
- (51) Komisija je v zvezi s pridobitvijo brezakuponskih obveznic v višini 30 milijonov LVL (42,47 milijona EUR) od družbe airBaltic aprila 2010 (**ukrep 4**) poudarila, da so te obveznice glede na njihove značilnosti primerljive s kapitalskim vložkom. Glede na to, da je bila dobičkonosnost izključena že od samega začetka, saj se na obveznice niso zaračunavale obresti, in da se ob upoštevanju težav družbe, položaja letalske industrije in dejstva, da takrat ni bilo načrta za ponovno vzpostavitev dobičkonosnosti družbe, prihodnja dobičkonosnost ob pretvorbi ni zdela verjetna, je Komisija izrazila dvome glede skladnosti ukrepa 4 s stanjem na trgu. Poleg tega Komisija ni mogla izključiti, da je družba BAS pridobila obveznice zaradi velikega zanimanja, ki ga je Latvija pokazala za družbo airBaltic pred izdajo obveznic.
- (52) Komisija glede plačil banke Latvijas Krājbanka v višini 2,8 milijona EUR (**ukrep 5**) ni mogla z gotovostjo ugotoviti, ali so bila v času izvršitve teh plačil dejanja banke Latvijas Krājbanka, ki je bila v stoddstotni državni lasti, neodvisna od dejanj države. V zvezi s tem je Komisija navedla, da Latvija ni predložila nobenih dokazov, da je družba airBaltic plačilne naloge in naloge za prenos predložila pred odločitvijo FKTK z dne 17. novembra 2011, da omeji bančne posle s posameznimi strankami, ki presegajo 100 000 EUR.

- (53) Nazadnje, v zvezi s terjatvijo v višini 5 milijonov EUR, ki jo je država odstopila družbi airBaltic (**ukrep 6**), je Komisija v svojem sklepu o začetku postopka pojasnila, da se je Latvija v skladu s členom 7.4 sporazuma odločila, da bo terjatev do družbe airBaltic v višini 5 milijonov EUR za sindicirano posojilo 2, tj. del, ki ga je odobrila družba Taurus, od skupnega zneska 35 milijonov EUR, odstopila družbi airBaltic za 1 LVL. Komisija je poudarila, da je bila ta transakcija v gospodarskem smislu zelo podobna odpisu dolga, s katerim je Latvija družbo airBaltic oprostita obveznosti plačila obresti in vračila dela sindiciranega posojila 2 imetniku terjatve. Poleg tega je Komisija ugotovila, da ukrep 6 ni skladen z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, saj družba airBaltic na podlagi sporazuma ni imela pravice, da dobi posojilo v zameno za 1 LVL.
- (54) Komisija je v zvezi z ostalimi terjatvami v okviru sindiciranega posojila 2 v skupnem znesku 30 milijonov LVL (42,47 milijona EUR) (glej uvodno izjavo 42) ugotovila, da bi zgornja obrazložitev smiselno veljala tudi za te terjatve.
- (55) Komisija je zato predhodno ugotovila, da je šest obravnavanih ukrepov pomenilo nezakonito državno pomoč, saj je njihova odobritev pomenila kršitev obveznosti priglasitve in mirovanja iz člena 108(3) PDEU.
- (56) Komisija je izrazila tudi dvome glede **združljivosti** šestih obravnavanih ukrepov z notranjim trgovom, zlasti zato, ker latvijski organi niso navedli nobenih možnih razlogov za združljivost. Komisija je v zvezi z možnimi razlogi za združljivost ob upoštevanju težav družbe airBaltic predhodno sklenila, da se lahko uporabijo samo merila v zvezi s pomočjo za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah v skladu s členom 107(3)(c) PDEU na podlagi Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah⁽²²⁾ (v nadaljnjem besedilu: smernice za reševanje in prestrukturiranje). V zvezi s tem in na podlagi informacij, ki so bile takrat na voljo, je Komisija menila, da pogoji za pomoč za reševanje očitno niso bili izpolnjeni in da načrt reShape ni vključeval nobenih elementov, ki jih mora načrt vključevati, da bi se štel za načrt za prestrukturiranje v smislu oddelka 3.2 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

6. PRIPOMBE NA SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA

6.1 PRIPOMBE LATVIJE

- (57) Latvija je v svojih pripombah na sklep Komisije o začetku postopka navedla, da so bili **ukrepi 1, 2, 3 in 6** medsebojno odvisni in da izhajajo iz sporazuma, zato so v bistvu ena finančna transakcija, ki jo je treba oceniti v času, ko je bil sporazum sklenjen, tj. 3. oktobra 2011. Latvija na tej podlagi ugotavlja, da so ti ukrepi sočasni in skladni z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, kar izključuje državno pomoč.
- (58) Latvija trdi, da je družba BAS dala pobudo za sklenitev sporazuma in je dejansko pozvala državo, naj sodeluje pri povečanju kapitala. Na koncu se je država strinjala, da bo izvedla naložbo pod strogimi pogoji, določenimi v sporazumu. Eden izmed bistvenih elementov sporazuma je bil vložek države in družbe BAS v višini približno 100 milijonov LVL (141,58 milijona EUR), ki naj bi se izplačal v dveh fazah: (i) 30 milijonov LVL (42,47 milijona EUR) v obliki prvega državnega posojila in posojila družbe BAS ter (ii) približno 70 milijonov LVL (99,1 milijona EUR), ki naj bi jih zagotovili država in družba BAS glede na svoja deleža. Latvija trdi, da je bila družba BAS zato pogodbeno zavezana k vložitvi dodatnega kapitala v družbo airBaltic v sorazmerju s svojim deležem. To trditev utemeljuje s členom 7.2 sporazuma, ki določa, da bo država družbi airBaltic odobrila drugo posojilo „v sorazmerju s svojimi glasovalnimi pravicami“, kar po mnenju Latvije pomeni, da bi morala družba BAS tudi vložiti denar v sorazmerju s svojim deležem.
- (59) Poleg tega Latvija ugotavlja, da sporazum predvideva več ukrepov ob nepredvidljivih dogodkih za zaščito finančnih interesov države v primeru, da družba BAS ne bi izpolnila svojih obveznosti, in sicer: (i) pravico države, da od družbe BAS pridobi delnice v zameno za 1 LVL, (ii) obveznost zasebnih vlagateljev, ki so družbi airBaltic odobrili sindicirano posojilo 2, da svoje terjatve do družbe v določenih okoliščinah odstopijo državi, in (iii) obveznost vlagateljev, da družbi airBaltic plačajo nadomestilo za nekatere zunajbilančne obveznosti v višini približno [...] milijonov EUR⁽²³⁾. Dejstvo, da so se družba BAS in vlagatelji strinjali s temi ukrepi ob nepredvidljivih dogodkih, je po mnenju Latvije dokaz, da so bili vlagatelji prepričani, da bo družba BAS izpolnila svoje obveznosti. Na tej podlagi Latvija meni, da so bili ukrepi 1, 2 in 3 sočasni in skladni z načelom razumnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Ker je bil ukrep 6 posledica ukrepov ob nepredvidljivih dogodkih, Latvija poleg tega trdi, da tudi ta ukrep ne pomeni pomoči.

⁽²²⁾ UL C 244, 1.10.2004, str. 2.

⁽²³⁾ Latvija navaja znesek [...] milijonov EUR, ki pa ne izhaja iz sporazuma.

- (60) Latvija v zvezi z **ukrepom 1** dodaja, da je bila obrestna mera skladna z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu in sporočilom o referenčnih obrestnih merah ⁽²⁴⁾, ter trdi, da je bilo znižanje obrestne mere z [11–13] % na [2–4] % gospodarsko smiselno za državo, saj naj bi tako znižala stroške financiranja družbe airBaltic (ki je bila takrat že v 99,8-odstotni državni lasti). Latvija v zvezi z **ukrepom 2** meni, da je bila obrestna mera v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.
- (61) Latvijski organi v zvezi z **ukrepom 3** trdijo, da je bila pretvorba prvega državnega posojila in prve tranše drugega državnega posojila v kapital opravljena na podlagi sočasne odločitve družbe BAS, sprejete na srečanju delničarjev družbe airBaltic 22. decembra 2011, da bo pretvorila svoje posojilo in vložila 37,7 milijona LVL (53,38 milijona EUR) denarnih sredstev. Latvijske oblasti ponovno poudarjajo, da se ukrepi 1, 2 in 3 ne bi smeli oceniti ločeno, ampak v povezavi s širšo transakcijo, katere neločljiv del so. Latvija izključuje prisotnost pomoči, saj sta se družba BAS in država za to transakcijo dogovorili sočasno. Poleg tega trdi, da je dejstvo, da družba BAS svoje obveznosti ni izpolnila v skrajnem roku (tj. do 30. januarja 2012), nepomembno in da država ni imela druge možnosti, kot da pretvori prvo državno posojilo in prvo tranšo drugega državnega posojila v kapital, kar je storila 29. decembra 2011. Latvija pojasnjuje tudi, da je država sprejela vse možne ukrepe, da bi družbo BAS prepričala, naj izpolni svojo obveznost.
- (62) Latvija v zvezi z **ukrepom 6** dodaja, da je bil odstop terjatev družbi airBaltic posledica ukrepov, predvidenih v členu 7.4 sporazuma. Trdi, da to zagotavlja, da za celoten sporazum veljajo enakovredni pogoji, saj odstop terjatve družbi airBaltic zagotavlja, da zasebni vlagatelji sorazmerno prispevajo k finančnemu vložku v družbo airBaltic.
- (63) Latvija v zvezi z **ukrepom 4** meni, da sta država in družba BAS brezkuponske obveznice izdali sočasno in pod enakimi pogoji, kar izključuje prisotnost državne pomoči. Latvija pojasnjuje tudi, da je bila odločitev za izdajo obveznic sprejeta na pobudo družbe BAS. Glede dejstva, da te obveznice niso bile donosne, Latvija trdi, da bi morala Komisija upoštevati tako imenovani „lastniški učinek“ in dejstvo, da je imela država kot delničarka družbe airBaltic drugačne spodbude kot zunanji vlagatelj.
- (64) Nazadnje, Latvija v zvezi z **ukrepom 5** meni, da ni vključeval državnih sredstev in da dejanj FKTK v nobenem primeru ne bi bilo mogoče pripisati državi.
- (65) Kar zadeva mnenje Latvije, da državna pomoč ni bila prisotna, Latvija na začetku ni predložila argumentov o združljivosti ukrepov z notranjim trgov. Vendar je med formalnim postopkom preiskave predložila argumente v zvezi s tem in trdila, da bi bila državna pomoč, če bi bila prisotna, združljiva pomoč za prestrukturiranje v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje.
- (66) Na tej podlagi je Latvija decembra 2013 predložila načrt za prestrukturiranje, po katerem naj bi se prestrukturiranje družbe airBaltic začelo aprila 2011, ko je bila vodstvu družbe predložena prva različica načrta. V tem dokumentu so bile navedene nekatere šibkosti družbe airBaltic in ugotovitev, da družba potrebuje kapital v višini [175–185] milijonov EUR. Ta prva različica načrta se je razvila v načrt reShape iz marca 2012, ki je bil po navedbah Latvije predhodni korak v smeri načrta za prestrukturiranje, predloženega decembra 2013.
- (67) Načrt za prestrukturiranje predvideva petletno obdobje prestrukturiranja, ki naj bi trajalo od aprila 2011 do aprila 2016, in skupne stroške prestrukturiranja v višini [150–170] milijonov LVL ([214–242] milijonov EUR). Predvideva tudi tri vrste ukrepov za prestrukturiranje, in sicer: (i) optimizacijo prihodkov in stroškov za obstoječe poslovanje, (ii) preoblikovanje omrežja, s čimer se bodo prilagodili namembni kraji, pogostost in časovna razporeditev, ter (iii) optimizacijo omrežja in flote. Načrt za prestrukturiranje vključuje 26 pobud, ki se nanašajo na prihodke in stroške, ter dodatne pobude na področju preoblikovanja omrežja in obnove flote. Glede ponovne vzpostavitve uspešnega poslovanja družbe airBaltic se v načrtu pričakuje, da bo družba s temi pobudami leta 2014 dosegla prag dobička in po tem ostala donosna, njen dobiček pred obrestmi in davki naj bi leta 2014 dosegel [1–3] milijone LVL ([1,4–4,2] milijona EUR), leta 2016 pa [9–12] milijonov LVL ([12,8–17] milijonov EUR). Načrt za prestrukturiranje vključuje tudi revidirane finančne napovedi na podlagi realističnega, pesimističnega in optimističnega scenarija, v zvezi s katerimi je bila opravljena analiza občutljivosti za oceno tveganj in njihovih možnih učinkov.

⁽²⁴⁾ Sporočilo Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj (UL C 14, 19.1.2008, str. 6).

- (68) Načrt določa tudi več izravnalnih ukrepov: (i) 27-odstotno zmanjšanje flote, (ii) predajo 14 donosnih prog in (iii) predajo [...] parov slotov na koordiniranih letališčih. Družba airBaltic bo svoje zmogljivosti od leta 2011 do leta 2016 zmanjšala za [17–20] % v smislu ponujenih sedežev oziroma kilometrov ⁽²⁵⁾ ([7–10] %, če se upoštevajo samo donosne proge). Latvija meni, da bi bilo tako zmanjšanje zmogljivosti v skladu s preteklimi primeri. Poleg tega načrt za prestrukturiranje vključuje sprostitev [...] parov slotov kot posledico zaprtja več prog.
- (69) V načrtu za prestrukturiranje so stroški prestrukturiranja ocenjeni na [150–170] milijonov LVL ([214–242] milijonov EUR) in vključujejo stroške za odplačilo posojil tretjih strani, nadomestilo za izgube zaradi postopnega umika in odstranitve nekaterih zrakoplovov, odpravnine, stroške za nakup novih zrakoplovov itd.
- (70) Glede na skupne stroške prestrukturiranja je v načrtu za prestrukturiranje predlagan lastni prispevek družbe airBaltic v višini [100–110] milijonov LVL ([141–155] milijonov EUR), tj. [60–70] % skupnih stroškov prestrukturiranja. Glede na načrt za prestrukturiranje bi se lastni prispevek zagotovil prek vložkov več zasebnih strani (vključno z likvidnostnim posojilom in predplačili), zasebnih posojil, zakupne pogodbe za nov zrakoplov in delnega odpisa dolga pri dveh bankah.

6.2 PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (71) Komisija je med formalnim postopkom preiskave prejela pripombe družb Ryanair in airBaltic ter treh posameznikov, ki so pripombe predložili v imenu upnikov družbe airBaltic.
- (72) Družba Ryanair se strinja s predhodnima ugotovitvama Komisije, da so obravnavani ukrepi neskladni z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu in nezdružljivi z notranjim trgov. Vendar trdi, da ocena Komisije glede skladnosti z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu v sklepu o začetku postopka ni popolna, saj bi morala Komisija proučiti, ali bi se zasebni vlagatelj takoj odločil za likvidacijo družbe airBaltic, namesto da bi ji zagotovil dodaten kapital ⁽²⁶⁾. Družba Ryanair trdi tudi, da bi morala Komisija v svojem sklepu o začetku postopka proučiti, ali bi bila likvidacija družbe airBaltic za državo donosnejša kot zagotovitev dodatnih finančnih sredstev. Čeprav družba Ryanair meni, da ni imela dovolj informacij za pripombe o načrtu reShape, dvomi, da bo lahko družba airBaltic ponovno vzpostavila donosnost, in meni, da bi bilo treba družbo likvidirati.
- (73) Družba Ryanair trdi tudi, da bi kakršna koli pomoč družbi airBaltic škodljivo vplivala na njen položaj na trgu, saj Ryanair opravlja prevoze na 13 progah iz Rige in na več kot polovici teh prog neposredno konkurira družbi airBaltic.
- (74) Družba airBaltic v svojih pripombah poudarja, da razlogi za njene težave izvirajo iz ravnanja prejšnjega vodstva in nesrečnih odločitev Bertolta Flicka pred oktobrom 2011, ki so bile po navedbah družbe airBaltic osredotočene na poslovno strategijo, ki je temeljila izključno na širjenju in ne na donosnosti. Poleg tega pojasnjuje, da je prejšnje vodstvo družbe poleg vzpostavitve nepregledne strukture družbe in organizacijske strukture sklenilo veliko neugodnih pogodb in sklepalo posle brez poslovne logike.
- (75) Družba airBaltic trdi tudi, da je Latvija s sprejetjem odločitve, da bo sodelovala in izpolnila obveznosti iz sporazuma, ravnala kot razumen zasebni vlagatelj. Poudarja, da je bila naložba Latvije sočasna z naložbo družbe BAS in da je od te družbe in drugih zasebnih vlagateljev zahtevala velika odrekanja. Poleg tega je sporazum vključeval zadostne zaščitne ukrepe za zagotovitev popolne zaščite interesov Latvije pred družbo BAS in uporaba teh zaščitnih ukrepov je bila po mnenju družbe airBaltic za Latvijo bolj smiselna kot kršitev njenih naložbenih zavez, s katero bi Latvija povzročila stečaj družbe, uničila vrednost deležev obstoječih delničarjev in se izpostavila odškodninskemu zahtevku zasebnih vlagateljev. Na tej podlagi družba airBaltic ugotavlja, da odločitev Latvije za sklenitev sporazuma ne vsebuje elementov državne pomoči.
- (76) Družba airBaltic meni, da je bila pridobitev brezakuponskih obveznic, ki jih je država aprila 2010 pridobila od družbe (ukrep 4), gospodarsko razumna in povsem sočasna naložba države in družbe BAS, zato ugotavlja, da ni bila državna pomoč. Družba airBaltic v zvezi s plačilom v višini 2,8 milijona EUR, ki ga je prejela

⁽²⁵⁾ Število ponujenih sedežev oziroma kilometrov je število sedežev na opravljenih letih, pomnoženo s številom preletenih kilometrov. Število ponujenih sedežev oziroma kilometrov je najpomembnejši kazalnik zmogljivosti letalskih prevoznikov, ki sta ga industrija zračnega prevoza in Komisija uporabili v preteklih primerih prestrukturiranja v sektorju zračnega prevoza.

⁽²⁶⁾ Družba Ryanair se je sklicevala na zadevo C-405/11 P, Buczek Automotive, ki še ni objavljena, in sicer na točke 55–57.

21. in 22. novembra 2011 od banke Latvijas Krājbanka (ukrep 5), meni, da gre za odločitve, sprejete v okviru njenega poslovanja, in da se te odločitve nanašajo na zasebna finančna sredstva, kar izključuje prisotnost državnih sredstev.

- (77) Poleg tega je družba airBaltic poudarila svojo vlogo pri ohranjanju povezanosti Latvije z ostalimi državami EU in zagotovila nekatere informacije o izvajanju načrta reShape s strani novega vodstva družbe.
- (78) Pripombe, ki so jih predložili trije posamezniki v imenu upnikov družbe airBaltic, so imele podobno strukturo. Upniki se na splošno pritožujejo zaradi ukrepov, obravnavanih v sklepu o začetku postopka, zlasti zaradi ukrepa 6. Poleg tega so se sklicevali na nekatere neodplačane dolgove družbe airBaltic, ki očitno izvirajo iz sporazuma in so domnevno povzročili plačilno nesposobnost nekaterih upnikov.

6.3 STALIŠČA LATVIJE GLEDE PRIPOMB ZAINTERESIRANIH TRETJIH STRANI

- (79) Latvija se je v svojih stališčih glede pripomb tretjih strani strinjala z mnenjem družbe airBaltic, da obravnavani ukrepi niso državna pomoč.
- (80) Latvija v zvezi s pripombami družbe Ryanair trdi, da sodna praksa, ki jo je izpostavila družba in s tem pokazala, da bi morala država družbo airBaltic likvidirati, namesto da ji je zagotovila sredstva, ne velja za obravnavani primer, saj je bila država takrat samo delničar družbe airBaltic in ne njen večji upnik. Latvija meni, da merilo zasebnega upnika v tem primeru ne zadostuje za oceno razumnosti naložbenih odločitev države. Poleg tega trdi, da je z odločitvijo za sklenitev sporazuma sprejela, da bo trpela kratkoročne izgube, da bi dolgoročno ponovno vzpostavila donosnost, in da so bile te naložbene odločitve sprejete na pobudo družbe BAS. Poudarja tudi, da so se izgube družbe airBaltic zmanjšale, in zavrača argumente družbe Ryanair kot neutemeljene.
- (81) Nazadnje, Latvija v zvezi s pripombami posameznikov v imenu upnikov družbe airBaltic meni, da niso povezane z ukrepi, navedenimi v sklepu o začetku postopka, in da se zdi, da je njihov cilj izboljšati položaj upnikov v njihovih gospodarskih sporih z družbo airBaltic.

7. OCENA UKREPOV

- (82) Ta sklep na prvem mestu obravnava vprašanje, ali je airBaltic podjetje v težavah v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje (oddelek 7.1). Nato proučuje, ali so obravnavani ukrepi državna pomoč družbi airBaltic v smislu člena 107(1) PDEU (oddelek 7.2) ter ali je kakršna koli taka pomoč zakonita (oddelek 7.3) in združljiva z notranjim trgom (oddelek 7.4).

7.1 TEŽAVE DRUŽBE AIRBALTIC

- (83) Kot je bilo navedeno že v sklepu o začetku postopka, so latvijski organi sami pojasnili, da so se težave družbe airBaltic začele leta 2008 zaradi svetovne gospodarske recesije in velikega zvišanja cen nafte. Zato je družba airBaltic leta 2008 ustvarila izgubo v višini 28 milijonov LVL (39,64 milijona EUR). Leta 2009 je ustvarila dobiček v višini 6 milijonov LVL (8,49 milijona EUR). Vendar je leta 2010 spet ustvarila izgubo v višini 34,2 milijona LVL (48,42 milijona EUR), ki se je leta 2011 povečala na 84,7 milijona LVL (119,2 milijona EUR). Komisija opozarja, da je latvijski minister za gospodarstvo junija 2011 izjavil, da je družba airBaltic na robu stečaja ⁽²⁷⁾, mediji pa so poročali, da je družba 21. septembra 2011 vložila prošnjo za pravno varstvo pred terjatvami svojih upnikov ⁽²⁸⁾.
- (84) Revidirani letni računovodski izkazi družbe airBaltic kažejo, da je imela družba v obdobju 2009–2012 negativen lastniški kapital, katerega negativna vrednost se je vsako leto še povečala. Dejansko je imela družba airBaltic leta 2009 negativen lastniški kapital v višini 19,2 milijona LVL (27,18 milijona EUR), ki se je leta 2010 povečal na 23,3 milijona LVL (32,99 milijona EUR), leta 2011 na 105,6 milijona LVL (149,51 milijona EUR) in leta 2012 na 125,1 milijona LVL (177,12 milijona EUR).

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

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

Preglednica

Ključni finančni podatki družbe airBaltic za obdobje 2007–junij 2011 (v tisoč LVL)

	2009	2010	2011	2012
Čisti izid	6 004	(34 207)	(84 761)	(19 117)
Operativni stroški	(207 312)	(266 930)	(306 183)	(248 168)
Finančni odhodki	(2 592)	(3 877)	(17 446)	(4 582)
Lastniški kapital delničarjev	(19 282)	(23 359)	(105 620)	(125 145)

- (85) V skladu s točko 10(c) smernic za reševanje in prestrukturiranje za podjetje velja, da je v težavah, če „po domači zakonodaji izpolnjuje kriterije za uvedbo kolektivnih postopkov insolventnosti“. To je očitno veljalo za družbo airBaltic vsaj od 21. septembra 2011 – če ne prej – ko je vložila prošnjo za pravno varstvo pred terjatvami svojih upnikov. Vendar Komisija ugotavlja, da je sodišče nekaj dni pozneje domnevno zavrnilo pravno varstvo, očitno zaradi pogajanj med Latvijo in družbo BAS, ki so se končala s sklenitvijo sporazuma. Ne glede na to Komisija meni, da bi se v vsakem primeru zdelo, da je airBaltic podjetje v težavah v smislu točke 11 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (86) V skladu z navedeno določbo se lahko podjetje šteje za podjetje v težavah „ob prisotnosti običajnih znakov podjetja v težavah, kot so naraščajoče izgube, upadanje prometa, kopičenje zalog, presežki prostih zmogljivosti, padanje denarnih tokov, naraščajoči dolgovi, naraščajoči stroški obresti ali zmanjševanje čiste vrednosti sredstev“. Iz preglednice 1 je jasno razvidno, da je družba airBaltic ustvarjala izgubo od leta 2008 (z izjemo leta 2009). Vendar se zdi, da je lahko leta 2009 ustvarila dobiček samo zaradi izrednega padca cen goriva. Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka, se zdi, da je bila ponovna vzpostavitev donosnosti leta 2009 enkratni dogodek, ki je bil posledica izrednih okoliščin in ne strukturni trend. Dolg družbe in njeni finančni odhodki so se v obdobju 2008–2009 močno povečali, še bolj pa v obdobju 2009–2010, ko so se stroški financiranja zvišali s 3,8 milijona LVL (5,38 milijona EUR) na 17,4 milijona LVL (24,64 milijona EUR) ⁽²⁹⁾. Iz tega izhaja tudi, da so se spremenljivke družbe airBaltic, povezane s stroški, povečevale za [5–10] % na leto, to je hitreje kot spremenljivke, povezane s prihodki, ki so se povečevale za [2–7] % na leto. Nazadnje, Komisija ponovno opozarja na ugotovitev iz sklepa o začetku postopka, da so bile izgube družbe airBaltic tako velike, da je njen negativni lastniški kapital leta 2010 znašal približno 23,3 milijona LVL (32,99 milijona EUR), leta 2011 pa se je zaradi dodatnih izgub povečal na približno 105,6 milijona LVL (149,51 milijona EUR). Ob upoštevanju vseh navedenih dejavnikov se zdi, da so merila iz točke 11 smernic za reševanje in prestrukturiranje izpolnjena.
- (87) Komisija zato ugotavlja, da je bila družba airBaltic vsaj od leta 2011 podjetje v težavah v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje.

7.2 OBSTOJ DRŽAVNE POMOČI

- (88) V skladu s členom 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli pomoč iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgov, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.
- (89) Za ugotovitev, ali gre za državno pomoč, mora Komisija oceniti, ali so izpolnjena kumulativna merila iz člena 107(1) PDEU (tj. prenos državnih sredstev, selektivna prednost, možno izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino znotraj EU) za vsakega izmed šestih obravnavanih ukrepov.

⁽²⁹⁾ Vir: letno poročilo družbe airBaltic za leto 2011.

7.2.1 Ukrepi 1, 2, 3 in 6 kot ena transakcija

- (90) Latvija trdi, da je treba ukrep 1 oceniti skupaj z ukrepi 2, 3 in 6, saj so bili dogovorjeni na isti dan, tj. 3. oktobra 2011, ko sta bili Latvija in družba BAS večinska delničarja družbe airBaltic.
- (91) Komisija se strinja z mnenjem latvijskih organov, da se prvo državno posojilo (ukrep 1) in posojilo družbe BAS ne smeta oceniti ločeno in da ju je zato treba obravnavati kot del celotnega okvira sporazuma, na podlagi katerega sta bili posojili odobreni. Vendar se ne strinja z argumentom Latvije, da je treba ostale ukrepe oceniti skupaj kot eno transakcijo.
- (92) Komisija meni, da sta se družba BAS in država 3. oktobra 2011, ko je bil sklenjen sporazum, zagotovo zavezali, da bosta odobrili prvo državno posojilo (ukrep 1) in posojilo države BAS. Zato je mogoče reči, da sta bila navedena ukrepa odobrena na navedeni datum. Vendar na podlagi informacij iz sporazuma ni mogoče z gotovostjo ugotoviti točnih zneskov drugega državnega posojila (ukrep 2) in povečanja kapitala (ukrep 3). V sporazumu je zlasti v zvezi z ukrepom 2 navedeno le, da bo Latvija odobrila posojilo v sorazmerju s svojim deležem, vendar znesek posojila ni naveden. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da je v členu 7.1 sporazuma navedeno, da predvideno povečanje lastniškega kapitala (ki naj bi se doseglo s kapitalizacijo prvega in drugega državnega posojila ter posojila družbe BAS, skupaj z dodatnim denarnim prispevkom družbe BAS) ne bo preseгло 100 milijonov LVL (141,58 milijona EUR). Vendar bi bilo treba upoštevati naslednja dejstva. Sporazum je določal samo zneska prvega državnega posojila in posojila družbe BAS, in sicer je prvi znašal 16 milijonov LVL, drugi pa 14 milijonov LVL. Podatek 100 milijonov LVL je bil le napoved ali ocena zneska, ki bi se morda zahteval ali pričakoval v smislu povečanja lastniškega kapitala do konca leta, znesek tega povečanja pa v sporazumu ni bil jasno določen. Dejanski znesek povečanja lastniškega kapitala, dogovorjen decembra 2011, je v resnici znašal 110 milijonov LVL (glej uvodno izjavo 33), torej je presegal znesek, predviden v sporazumu. Komisija meni, da 3. oktobra 2011 zneska ukrepov 2 in 3 nista bila določena ali preverljiva.
- (93) Podobno Komisija v zvezi z ukrepom 6 ugotavlja, da država 3. oktobra 2011, ko je bil sklenjen sporazum, ni vedela, ali bo morala uporabiti člen 7.4 sporazuma in prevzeti terjatve zasebnih vlagateljev. Poleg tega država ni bila zavezana k odstopu terjatev, ki izhajajo iz sindiciranega posojila 2, družbi airBaltic. Odstop terjatev zasebnih vlagateljev državi je bil le možnost za primer, da družba BAS ne bi izpolnila svojih obveznosti iz sporazuma, kar 3. oktobra 2011 ni bilo znano in takrat ni bilo razloga za sum, da se bo to zgodilo. Zato za ukrep 6 ni mogoče šteti, da je bil odobren v istem trenutku, kot je bil podpisan sporazum, in ga zato ni mogoče obravnavati kot enakovrednega prvemu državnemu posojilu in posojilu družbe BAS.
- (94) Poleg tega Latvija trdi, da terjatve zasebnih vlagateljev, ki naj bi se prenovile z dvema sindiciranima posojiloma, večinoma niso bile zavarovane in da bi zasebni vlagatelji v primeru, da država ne bi preprečila stečaja družbe, državo tožili za škodo, kar bi jo stalo več kot odobritev ostalih ukrepov družbi airBaltic.
- (95) Trditev, da bi zasebni vlagatelji tožili državo in od nje zahtevali odškodnino, je po mnenju Komisije zgolj hipotetična in ni podprta z nobenimi dokazi. Poleg tega nič ne kaže, da je Latvija dejansko upoštevala te premisleke, ko je družbi airBaltic zagotovila podporo.
- (96) Komisija ob upoštevanju navedenega ugotavlja, da argument latvijskih organov glede sočasnosti ne drži. Na podlagi tega ugotavlja, da ukrepov 1, 2, 3 in 6 ni mogoče obravnavati kot eno transakcijo, dogovorjeno 3. oktobra 2011, zato jih bo ocenila ločeno.

7.2.2 Prvo državno posojilo (ukrep 1)

- (97) Komisija ugotavlja, da je Latvija na zahtevo ministrstva za promet neposredno odobrila prvo državno posojilo iz državne blagajne. To je izrecno navedeno v sporazumu. Zato je jasno, da ukrep 1 vključuje državna sredstva in ga je mogoče pripisati državi. Latvija ne nasprotuje tej ugotovitvi.

- (98) Da bi Komisija presodila, ali je ukrep 1 pomenil neupravičeno selektivno prednost za družbo airBaltic, najprej ugotavlja, da sta bila prvo državno posojilo in posojilo družbe BAS dogovorjeni 3. oktobra 2011, tj. na dan podpisa sporazuma. Takrat sta bili Latvija in družba BAS večinska delničarja družbe in sta odobrili posojila v sorazmerju s svojima deležema (52,6 % in 47,2 %) ter pod enakimi in povezanimi pogoji.
- (99) Kot je navedeno v uvodni izjavi 45, je Komisija v sklepu o začetku postopka menila, da je pripravljenost javnih organov za zagotovitev finančne podpore družbi airBaltic morda vplivala na odločitev družbe BAS za naložbo v to družbo. Vendar, čeprav je res, da je latvijska vlada izrazila zanimanje za ohranitev družbe airBaltic kot nacionalnega prevoznika ⁽³⁰⁾, Komisija ugotavlja, da so pogajanja o podpori latvijske države še vedno potekala ter da podpora še ni bila določena in so zanjo veljali pogoji. Na tej podlagi Komisija ne more izključiti, da sta bili prvo državno posojilo in posojilo družbe BAS odobreni sočasno, kar bi izključilo prisotnost pomoči. Kot je pojasnilo Splošno sodišče, „sočasnost, pa čeprav ob znatnih zasebnih naložbah, ne more sama po sebi zadostovati za ugotovitev neobstoja pomoči v smislu člena [107(1) PDEU], ne da bi se upoštevalo ostale upoštevne dejanske in pravne elemente“ ⁽³¹⁾.
- (100) Komisija je zato proučila tudi, ali se lahko dogovorjena [11–13]-odstotna obrestna mera za prvo državno posojilo (in posojilo družbe BAS) šteje za skladno s tržnimi obrestnimi merami.
- (101) Latvija je med formalnim postopkom preiskave predložila dokaze o vrednosti zavarovanja (blagovne znamke in terjatve), ki jo je ocenil neodvisni revizor [...] v okviru revizije družbe, ki se je začela poleti 2011. Ker so bile terjatve (30. septembra 2011) del pomembnih finančnih informacij, jih je ocenil tudi [...]. Vrednost blagovnih znamk je temeljila na ceni, po kateri jih je družba airBaltic odkupila od družbe BAS. Latvija je za določitev likvidacijske vrednosti zavarovanja uporabila [...] -odstotno diskontno stopnjo v skladu z notranjo metodologijo vrednotenja zavarovanja latvijske državne zakladnice, za katero Komisija meni, da je ustrezna glede na naravo zavarovanja. Na tej podlagi je likvidacijska vrednost zavarovanja znašala [15–25] milijonov LVL ([21,3–35,5] milijona EUR) in je presegala znesek prvega državnega posojila za [15–25] %.
- (102) Poleg tega Komisija ugotavlja, da bi bila uporaba [11–13]-odstotne obrestne mere ob upoštevanju visokega zavarovanja prvega državnega posojila v skladu s sporočilom o referenčnih obrestnih merah ⁽³²⁾. Trditev, da je bila [11–13]-odstotna obrestna mera skladna s tržnimi obrestnimi merami, potrjuje tudi dejstvo, da se je družba BAS (zasebni vlagatelj) odrekla svoji pravici do zavarovanja svojega posojila (glej uvodno izjavo 26), saj je bilo zato posojilo družbe BAS bolj tvegano kot državno posojilo, vendar je bilo odobreno z enako obrestno mero.
- (103) Komisija ob upoštevanju stopnje zavarovanja in uporabljene obrestne mere ugotavlja, da ukrep 1 ni pomenil selektivne prednosti za družbo airBaltic in da je prisotnost državne pomoči mogoče izključiti, ne da bi bilo treba nadalje proučiti, ali ukrep izpolnjuje ostale kumulativne pogoje iz člena 107(1) PDEU ⁽³³⁾.

Znižanje obrestne mere za prvo državno posojilo z [11–13] % na [2–4] %

- (104) Latvijska vlada je 13. decembra 2011, tj. ko se je delež Latvije v družbi airBaltic povečal na 99,8 % (glej uvodno izjavo 21), sklenila, da odobri znižanje obrestne mere za prvo državno posojilo in s tem tudi za posojilo družbe BAS za [9–11] odstotnih točk, kar ustreza premiji za tveganje, oziroma z [11–13] % na [2–4] %.

⁽³⁰⁾ Glej na primer obvestilo za javnost latvijskega kabineta ministrov z dne 7. septembra 2011 (<http://www.mk.gov.lv/en/aktuali/zinas/2011/09/070911-cm-01/>), v katerem je navedena izjava takratnega predsednika vlade, da je „bistvenega pomena, da se družba airBaltic ohrani kot nacionalni letalski prevoznik, ki Latviji prinaša velike koristi na področju logistike in turizma ter je pomemben delodajalec, vendar poudarja, da je treba izbrati rešitve, ki so najugodnejše za javni interes“.

⁽³¹⁾ Sodba z dne 11. septembra 2012 v zadevi T-565/08, Corsica Ferries proti Komisiji, še ni objavljena, točka 122.

⁽³²⁾ Glej opombo 24. Izhodiščna obrestna mera za Latvijo je 3. oktobra 2011 znašala 2,2 %. Tej obrestni meri je treba dodati 400 bazičnih točk zaradi takratnih težav družbe airBaltic in visoke stopnje zavarovanja posojila, torej bi obrestna mera znašala 6,2 %.

⁽³³⁾ Komisija kljub temu ugotavlja, da je bilo prvo državno posojilo kapitalizirano 29. decembra 2011 v okviru ukrepa 3. Ocena ukrepa 3 je predstavljena v oddelku 7.2.4.

- (105) Latvija meni, da je bilo znižanje obrestne mere upravičeno, saj je bilo posojilo brez tveganja glede na to, da je bila likvidacijska vrednost zavarovanja ocenjena na [15–25] milijonov LVL ([21,3–35,5] milijona EUR), kar presega znesek prvega državnega posojila za [15–25] % (glej uvodno izjavo 101).
- (106) Trditev Latvije, da je država z znižanjem obrestne mere znižala stroške financiranja družbe airBaltic (saj se je znižala tudi obrestna mera za posojilo družbe BAS), ki je bila takrat v 99,8-odstotni lasti države, Komisije ni prepričala. Po mnenju Latvije je bila to razumna odločitev za državo, saj se je njen izgubljeni dobiček v obliki obresti izravnal s prednostmi, ki jih je imela država kot večinski delničar družbe airBaltic, ker je družba plačevala nižje obresti.
- (107) Po drugi strani Komisija opozarja, da je v času, ko sta bili odobreni prvo državno posojilo in posojilo družbe BAS, sporazum določal, da so pogoji za obe posojili enaki in povezani, zato bi se zaradi kakršne koli spremembe enega posojila enako spremenilo tudi drugo posojilo. Znižanje obrestne mere je zato veljalo za obe posojili, zelo visoka stopnja zavarovanja posojila in dejstvo, da posojilo družbe BAS ni bilo zavarovano, pa se nista spremenili. Družba BAS se je že na začetku strinjala, da se pogoji za njeno posojilo povežejo s pogoji za prvo državno posojilo, zato Komisija nima nobenih razlogov za domnevo, da ta odločitev ne bi bila skladna z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.
- (108) Na tej podlagi Komisija ugotavlja, da tudi ob upoštevanju znižanja obrestne mere ukrep 1 ni pomenil selektivne prednosti za družbo airBaltic in da je mogoče izključiti prisotnost državne pomoči.

7.2.3 Drugo državno posojilo (ukrep 2)

- (109) Latvija je neposredno odobrila drugo državno posojilo iz državne blagajne na podlagi sklepa latvijske vlade z dne 13. decembra 2011, s katerim je ministrstvo za finance pooblastila, da v državnem proračunu zagotovi sredstva za konvertibilno posojilo družbi airBaltic v višini 67 milijonov LVL (94,86 milijona EUR). Zato ukrep 2 vključuje državna sredstva in ga je mogoče pripisati državi.
- (110) Komisija ugotavlja, da je družba BAS v času, ko je bilo odobreno drugo državno posojilo, tj. 13. decembra 2011, izgubila ves svoj delež v družbi airBaltic z izjemo ene delnice in da se je delež države v družbi s tem povečal na 99,8 %. Zato država in družba BAS kot delničarja nista bili več v primerljivem položaju.
- (111) Latvija trdi, da bi morala družba BAS v skladu s členom 7.2 sporazuma, ki določa, da bo Latvija družbi airBaltic odobrila posojilo „v sorazmerju s svojim deležem“, družbi airBaltic zagotoviti sredstva v znesku, ki ustreza njenemu številu delnic. Družba BAS naj bi ta sredstva zagotovila v denarni obliki decembra 2011, ko je bil odobren kapitalski vložek. Vendar Komisija opozarja, da je imela družba BAS 13. decembra 2011 samo eno delnico družbe airBaltic. Iz tega sledi, da bi morala država ravnati kot preudaren vlagatelj v tržnem gospodarstvu in presoditi, ali je imela družba BAS glede na spremembo okoliščin v zvezi z deleži v času povečanja kapitala kakršne koli spodbude za vlaganje denarja v družbo. Država je dejansko predvidela to možnost in v sporazum vključila več ukrepov ob nepredvidljivih dogodkih, zlasti v člen 7.4, če družba BAS ne bi izpolnila svojih obveznosti. Poleg tega, kot priznava Latvija, naj bi se druga tranša drugega državnega posojila sprostila, če družba BAS ne bi zagotovila dodatnih sredstev.
- (112) Na podlagi člena 7.4 sporazuma je imela država pravico, da od družbe BAS odkupi vse njene delnice družbe airBaltic za 1 LVL. V času podpisa sporazuma je to za državo pomenilo zagotovilo, da bo družba BAS izpolnila svoje obveznosti, ali pa bo izgubila vse svoje delnice družbe airBaltic. Vendar se je stanje 30. novembra 2011, ko je Latvijas Krājbanka latvijski državi prodala vse delnice družbe airBaltic v lasti družbe BAS razen ene (glej uvodno izjavo 21), drastično spremenilo. V tem novem okviru člen 7.4 ni bil več smiseln. Družba BAS, ki je imela samo eno delnico, je imela dejansko le malo spodbude za izpolnitev svojih obveznosti, saj bi z njihovo neizpolnitvijo izgubila le svojo edino delnico družbe airBaltic. Preudaren udeleženec na trgu bi v navedenih novih okoliščinah skrbno premislil o zagotovitvi dodatnih sredstev družbi airBaltic in bi drugo pogodbenico (tj. družbo

BAS) vsaj prosil za zagotovilo, da bo družbi dejansko namenila sredstva. Komisija poleg tega ugotavlja, da se zdi malo verjetno, da bi družba BAS dala tako zagotovilo, saj bi morala vložiti zelo veliko denarja – veliko več, kot bi lahko na začetku ocenila – da bi ponovno pridobila svoj nekdanji 47,2-odstotni delež ali drugačen pomemben delež v družbi airBaltic.

- (113) Latvija trdi tudi, da je bilo drugo državno posojilo odobreno pod tržnimi pogoji, zato je kakršna koli neupravičena prednost za družbo airBaltic izključena.
- (114) Latvija je v zvezi z zavarovanjem opozorila, da sta bili prvo in drugo državno posojilo enako zavarovani, tj. s terjatvami in blagovnimi znamkami družbe airBaltic. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 101, je bila likvidacijska vrednost zavarovanja ocenjena na [15–25] milijonov LVL ([21,3–35,5] milijona EUR). Zato se zdi, da bi bila razpoložljiva stopnja zavarovanja za drugo državno posojilo nizka. Poleg tega ni razlogov za domnevo, da bi se zasebni udeleženec na trgu strinjal z znižanjem zavarovanja, s katerim je bilo prvo državno posojilo že zavarovano, pod 100 %.
- (115) Da bi Komisija preverila skladnost obrestne mere, uporabljene za prvo tranšo drugega državnega posojila, s tržnimi obrestnimi merami, bo kot najboljši razpoložljivi približek uporabila obrestno mero, izračunano na podlagi sporočila o referenčnih obrestnih merah. Izhodiščna obrestna mera za Latvijo je 13. decembra 2011 znašala 2,2 %. Tej obrestni meri je treba dodati razliko, ki je odvisna od bonitetne ocene upravičenca in zavarovanja posojila. Kot je navedeno v prejšnji uvodni izjavi, je stopnja zavarovanja nizka. Glede na takratne težave družbe airBaltic je treba izhodiščni obrestni meri v skladu s sporočilom o referenčnih obrestnih merah dodati 1 000 bazičnih točk, rezultat pa je 12,2-odstotna obrestna mera. Zato se zdi, da [9–11]-odstotne obrestne mere za prvo tranšo drugega državnega posojila ni mogoče šteti za skladno s tržnimi obrestnimi merami.
- (116) Druga tranša drugega državnega posojila je bila družbi dana na razpolago 14. decembra 2012 s [6–8]-odstotno obrestno mero. Latvija trdi, da je ta obrestna mera višja od tiste, izračunane na podlagi sporočila o referenčnih obrestnih merah, in da je zato skladna z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu.
- (117) V skladu s sporočilom o referenčnih obrestnih merah je izhodiščna obrestna mera za Latvijo 14. decembra 2012 znašala 1,91 %. Razlika, ki jo je treba dodati navedeni izhodiščni obrestni meri, je odvisna od bonitetne ocene upravičenca in stopnje zavarovanja. Kot je pojasnjeno v oddelku 7.1, Komisija meni, da je bila družba airBaltic podjetje v težavah vsaj od leta 2011. Poleg tega je bila druga tranša zavarovana s terjatvami in blagovnimi znamkami družbe airBaltic. Tu bi smiselno veljali argumenti o nezadostnosti zavarovanja, zato bi bilo treba obrestni meri dodati 1 000 bazičnih točk. Dobljena referenčna mera bi torej znašala 11,91 %, kar je precej nad [6–8]-odstotno obrestno mero, ki se je dejansko uporabila.
- (118) Ob upoštevanju navedenega Komisija meni, da preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu družbi airBaltic ne bi odobril drugega državnega posojila.
- (119) Na tej podlagi Komisija ugotavlja, da je ukrep 2 pomenil neupravičeno prednost za družbo airBaltic. Ta prednost je bila po naravi selektivna, saj je bila družba airBaltic njen edini upravičenec.
- (120) Komisija mora poleg tega presoditi, ali bi lahko ukrep 2 zaradi prednosti družbe airBaltic pred konkurenti, ki ne prejema državne pomoči, izkrivljaj konkurenco in vplival na trgovino med državami članicami. Jasno je, da bi lahko ukrep 2 vplival na trgovino znotraj EU in konkurenco, saj družba airBaltic tekmuje z drugimi letalskimi prevozniki v EU, zlasti od uvedbe tretje faze liberalizacije zračnega prometa („tretji paket“) 1. januarja 1993. Poleg tega letalski promet za potovanja na razmeroma kratkih razdaljah znotraj EU tekmuje s cestnim in železniškim prometom, zato bi lahko ukrep prizadel tudi cestne in železniške prevoznike.
- (121) Ukrep 2 je družbi airBaltic tako omogočil nadaljevanje poslovanja, zato se ji ni bilo treba soočiti s posledicami, ki običajno izhajajo iz takega težkega finančnega položaja. Na podlagi zgoraj navedenih premislekov Komisija ugotavlja, da je ukrep 2 vključeval državno pomoč družbi airBaltic v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.4 Povečanje kapitala, dogovorjeno 22. decembra 2011 (ukrep 3)

- (122) Kot je navedeno zgoraj, prvo državno posojilo in prva tranša drugega državnega posojila vključujeta državna sredstva in ju je mogoče pripisati državi. Njuna pretvorba v kapital je temeljila na sklepu latvijskega ministrstva za promet, ki je od 30. novembra 2011 lastnik 99,8-odstotnega deleža v družbi airBaltic. Zato ukrep 3 prav tako vključuje državna sredstva in ga je mogoče pripisati državi.
- (123) Komisija se ne strinja z mnenjem latvijskih oblasti, da ukrep 3 ne pomeni pomoči. Najprej poudarja, da ugotovitve iz oddelka 7.2.1 veljajo za ukrep 3. Poleg tega meni, da ukrep 3 ni bil odobren 22. decembra 2011 (tj. datum srečanja delničarjev družbe airBaltic), ampak 29. decembra 2011, ko je država pretvorila svoji posojili. Glede na informacije, ki so jih latvijski organi predložili med formalnim postopkom preiskave, sta morali družba BAS in država v skladu z veljavnimi pravili pretvorbo, dogovorjeno na srečanju delničarjev družbe airBaltic, formalizirati do 30. januarja 2012.
- (124) Komisija ugotavlja tudi, da bi lahko Latvija 29. decembra 2011 razumno dvomila o pripravljenosti družbe BAS, da izpolni svoje obveznosti. Dejansko je družba BAS že nakazala, da ne bo pretvorila svojega posojila. Latvija sama priznava, da je bila druga tranša drugega državnega posojila, odobrenega 13. decembra 2011, predvidena prav za primer, da družba BAS ne bi izpolnila svojih obveznosti. Poleg tega država in družba BAS kot delničarja od 30. novembra 2011 nista bili več v primerljivem položaju, saj je družba BAS izgubila ves svoj delež v družbi airBaltic z izjemo ene delnice, država pa je bila 99,8-odstotna lastnica družbe.
- (125) Ob upoštevanju navedenih dogodkov bi morala država, preden je dejansko pretvorila državni posojilo, na podlagi dejanj družbe BAS sklepati ali vsaj sumiti, da družba ni nameravala izpolniti svojih obveznosti (glej uvodno izjavo 35). Poleg tega je družba BAS izgubila vse svoje delnice družbe airBaltic razen ene, zato pravno sredstvo, določeno v členu 7.4 sporazuma, tj. pravica države, da od družbe BAS odkupi vse njene delnice družbe airBaltic za 1 LVL, ni imelo več smisla in država je izgubila sredstva, s katerimi bi lahko družbo BAS prisilila, da spoštuje dogovor.
- (126) Ob upoštevanju navedenih elementov Komisija ugotavlja, da preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi pretvoril svojih posojil v kapital, dokler se ne bi prepričal, da bo druga pogodbenica pretvorila svoje posojilo in vložila denar, in bi v tem okviru previdno proučil spodbude druge pogodbenice za izpolnitev obveznosti.
- (127) Poleg tega Komisija ugotavlja, da družba BAS, tudi če bi spoštovala sporazum, sklenjen na srečanju delničarjev, ne bi ponovno pridobila svojega nekdanjega deleža v družbi airBaltic. Za pridobitev 47,2-odstotnega deleža bi morala družba BAS vložiti veliko več denarja, kot je bilo dogovorjeno na navedenem srečanju. Zato Komisija meni, da bi morala država, če bi ravnala v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu, skrbno premisliti, ali bi družba BAS vložila veliko denarja, tj. posojilo in denar v višini 37,7 milijona LVL (53,38 milijona EUR), da bi dobila manjšinski delež v družbi airBaltic.
- (128) Dodaten argument Latvije je, da je bila obveznost družbe BAS, da vloži denar in pretvori svoje posojilo, potrjena z obstojem jamstva ruskega podjetnika Vladimirja Antonova, ki se je strinjal, da bo izvršil potrebna plačila v imenu družbe BAS ⁽³⁴⁾. Vendar se na podlagi informacij, ki jih je imela Komisija na voljo, zdi, da jamstvo v resnici ni bilo nikoli zagotovljeno.
- (129) Latvija trdi tudi, da so bili pogoji za kapitalizacijo državnih posojil iz člena 7.2 sporazuma izpolnjeni 13. decembra 2011, ko je prejela poslovni načrt, iz katerega je bilo razvidno, da bo družba airBaltic leta 2015 ponovno vzpostavila donosnost, in meni, da je odločitev za pretvorbo državnih posojil v kapital zato skladna z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Vendar argumenti Latvije Komisije niso prepričali, saj načrt ni bil popoln in razumnega zasebnega udeleženca na trgu ne bi prepričal, naj vloži velike zneske kapitala v podjetje v težavah.

⁽³⁴⁾ V jamstvenem pismu z dne 3. oktobra 2011 je navedeno, da je jamstvo neveljavno, če je država „uveljavila svoje pravice v skladu s [...] klavzulo 7.4 [sporazuma] in je država postala lastnica vsaj 99,78 % delnic [družbe airBaltic] z glasovalno pravico“. Latvija je 30. novembra 2011 res postala lastnica 99,8-odstotnega deleža v družbi airBaltic.

- (130) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da Latvija ni ravnala pod enakovrednimi pogoji, ko je pretvorila svoja posojila in s tem povečala kapital družbe airBaltic. Ravnanje države poleg tega ni bilo v skladu z načelom vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Zato je družba airBaltic prejela neupravičeno prednost, ki izhaja iz ukrepa 3, ki je selektiven, saj je bila družba njegov edini upravičenec.
- (131) Komisija mora poleg tega presoditi, ali bi lahko ukrep 3 zaradi prednosti družbe airBaltic pred konkurenti, ki ne prejema državne pomoči, izkrivljaj konkurenco in vplival na trgovino med državami članicami. Pri tem smiselno veljajo ugotovitve iz uvodne izjave 120.
- (132) Komisija zato ugotavlja, da je pretvorba prvega državnega posojila in prve tranše drugega državnega posojila pomenila državno pomoč družbi airBaltic v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.5 Brezkuponske obveznice (ukrep 4)

- (133) Kot je že bilo navedeno v sklepu o začetku postopka, iz sporazuma z dne 30. aprila 2010, ki formalizira nakup brezkuponskih obveznic, izhaja, da je kupec LVRTC (glej uvodno izjavo 38) deloval v imenu latvijske države. Poleg tega je Latvija trdila, da je LVRTC kupil obveznice iz proračunskih razlogov. Zato je jasno, da ukrep 4 vključuje državna sredstva in ga je mogoče pripisati državi, čemur Latvija poleg tega ne nasprotuje.
- (134) Latvija je med formalnim postopkom preiskave predložila dokaze, ki kažejo, da sta država in družba BAS obveznice pridobili v sorazmerju s svojima deležema v družbi airBaltic in pod enakimi pogoji. Poleg tega se zdi, da je država družbi airBaltic sredstva zagotovila po aprilu 2010, družba BAS pa je v družbo dejansko vložila veliko denarja že pred navedenim datumom. Nazadnje, preiskava je pokazala, da je bil sporazum o izdaji obveznic sprejet na pobudo družbe BAS in vodstva družbe airBaltic, ki je državi že aprila in junija 2009 predlagalo povečanje kapitala družbe v sorazmerju z njunima deležema.
- (135) Kot je bilo poudarjeno v sklepu o začetku postopka, Komisija meni, da nakup brezkuponskih obveznic ni bil običajna naložba preudarnega udeleženca na trgu. Vendar Komisija ugotavlja, da sta bili Latvija in družba BAS takrat večinska delničarja družbe airBaltic in da bi bilo treba njuno naložbeno odločitev proučiti s tega vidika in ne z vidika povsem zunanjega vlagatelja. Res se zdi razumno sklepati, da lastniki družbe airBaltic takrat niso iskali kratkoročnega dobička, ampak so si želeli zagotoviti nadaljevanje dejavnosti družbe.
- (136) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da je Latvija ravnala kot preudaren udeleženec na trgu, ko je kupila brezkuponske obveznice, kot je storil zasebni vlagatelj BAS. Komisija zato izključuje prisotnost neupravičene prednosti v zvezi z ukrepom 4, ocena ostalih kumulativnih pogojev iz člena 107(1) PDEU v zvezi s prisotnostjo državne pomoči pa ni potrebna.

7.2.6 Plačila banke Latvijas Krājbanka v višini 2,8 milijona EUR (ukrep 5)

- (137) Ukrep 5 se nanaša na plačilo v višini 2,8 milijona EUR, ki ga je družba airBaltic prejela od banke Latvijas Krājbanka 21. in 22. novembra 2011. Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 39, je družba airBaltic pred sklepom FKTK z dne 17. novembra 2011, da omeji bančne posle nad 100 000 EUR, in sklepom FKTK z dne 21. novembra 2011, da ustavi vse posle banke Latvijas Krājbanka, tej banki predložila tri plačilne naloge. Latvija meni, da ukrep ni vključeval državnih sredstev, saj so zadevni posli vključevali tri plačilne naloge družbe airBaltic za plačili klirinški hiši IATA Clearing House in letališču Riga International Airport ter plačilo na drugi bančni račun družbe airBaltic pri drugi banki (glej uvodno izjavo 39). Po navedbah Latvije so bila ta plačila zgolj običajni bančni posli v zvezi z zasebnimi finančnimi sredstvi družbe airBaltic. Latvija trdi tudi, da sklepov FKTK ni mogoče pripisati državi.
- (138) Latvija je pojasnila, da prenos sredstev izvira iz plačilnih nalogov, ki jih je družba airBaltic predložila, preden je komisija FKTK 21. novembra 2011 odredila ustavitve vseh dejavnosti banke Latvijas Krājbanka. Latvijas Krājbanka je transakciji izvršila 25. in 30. novembra 2011.

- (139) Poleg tega komisija FKTK v skladu z zakonom o FKTK z dne 1. junija 2000 sprejema odločitve, ne da bi morala pri tem upoštevati zahteve ali navodila katerega koli drugega javnega organa. Nadalje, financiranje komisije FKTK ni odvisno od države, saj se njene dejavnosti financirajo s plačili strani, dejavnih na latvijskem finančnem in kapitalskem trgu. Glede na veljavne zakone se zdi tudi, da država ne sodeluje pri uveljavljanju izvršilnih pooblastil in pravic FKTK v zvezi z njenim nadzorom kreditnih institucij.
- (140) Komisija na podlagi dokazov, ki so ji na voljo, meni, da so upravitelji, ki jih je imenovala FKTK, delovali neodvisno od države, kar bi izključilo odgovornost Latvije za njihova dejanja.
- (141) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da ukrep 5 ni pomenil državne pomoči v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.7 Odstop terjatve družbe Taurus v višini 5 milijonov EUR družbi airBaltic (ukrep 6)

- (142) Dodatna pritožba, prejeta 18. julija 2012, se nanaša na obveznost vlagateljev iz člena 7.4 sporazuma, da neporavnane terjatve, ki izhajajo iz sindiciranega posojila 2, pod določenimi pogoji odstopijo državi ali njeni imenovani družbi v zameno za 1 LVL (glej uvodno izjavo 42).
- (143) V skladu s členom 7.4 sporazuma je družba Taurus Latviji za 1 LVL odstopila terjatev do družbe airBaltic v višini 5 milijonov EUR. Pozneje je Latvija terjatev odstopila družbi airBaltic.
- (144) V zvezi z ostalimi terjatvami v višini 30 milijonov LVL (42,47 milijona EUR), ki naj bi se prenovile v okviru sindiciranega posojila 2, so latvijski organi z dopisom z dne 9. februarja 2012 vlagatelje pozvali, naj vsak svoje terjatve odstopi državi v zameno za 1 LVL. Poleg tega je Latvija vložila tožbo pri regionalnem sodišču v Rigi v zvezi s tremi vlagatelji, da bi uveljavila člen 7.4 sporazuma. Izrazila je svojo namero, da bo tudi te terjatve odstopila družbi airBaltic.
- (145) Latvija trdi, da je bil odstop terjatve v višini 5 milijonov EUR družbi airBaltic ukrep ob nepredvidljivih dogodkih, ki naj bi zaščitil finančne interese države, in da bi ga bilo treba obravnavati kot enakovreden ukrep na podlagi sporazuma, ki torej izključuje državno pomoč.
- (146) Komisija ugotavlja, da iz člena 7.4 sporazuma jasno izhaja, da naj bi se zadevne terjatve odstopile ali prenesle na „državo ali njeno imenovano družbo za 1 LVL“. Ker je odločitev za odstop terjatve v višini 5 milijonov EUR družbi airBaltic sprejela država, jo je mogoče pripisati državi in vključuje državna sredstva.
- (147) Med formalnim postopkom preiskave se je izkazalo, da dogovora o sindiciranih posojilih nista bila nikoli podpisana. Vendar dokazi, ki jih je predložila Latvija, kažejo, da so sodišča priznala veljavnost sporazuma v zvezi z obveznostjo zasebnih vlagateljev, da državi ali njeni imenovani družbi odstopijo terjatve, ki izhajajo iz sindiciranega posojila 2.
- (148) V zvezi s tem Latvija navaja, da glede na več sodb latvijskih sodišč lastnik terjatve v višini 5 milijonov EUR nima pravice zahtevati vračila tega zneska, ampak lahko le zahteva delnice družbe airBaltic, ki ustrezajo predplačilu v višini 5 milijonov EUR v osnovni kapital družbe. Ker je država že bila lastnica 99,8 % delnic družbe airBaltic, Latvija trdi, da upravičenost do dodatnih delnic za državo ni pomenila nobene pomembne gospodarske vrednosti.
- (149) Čeprav so sodišča priznala pravico države, da v skladu s členom 7.4 sporazuma prevzame terjatve, ki izhajajo iz sindiciranega posojila 2, Komisija ugotavlja, da v nasprotju s trditvami Latvije to ne pomeni, da je bila Latvija to terjatev dolžna odstopiti družbi airBaltic. Komisija ugotavlja, da preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu ne bi odstopil terjatve družbi airBaltic za 1 LVL. Latvija ni predložila dokazov o tem, zakaj je bilo za državo bolje, da je odstopila terjatev družbi airBaltic, kot da bi jo obdržala ali jo uporabila za drug namen. Z odstopom terjatve je Latvija družbo postavila v boljši položaj, kot ga imajo njeni konkurenti.

- (150) Poleg tega se Komisija ne strinja z argumenti latvijskih organov in poudarja, da bi imel kakršen koli dodaten delež v družbi airBaltic za državo dodatno vrednost, pa čeprav majhno, zato prisotnosti pomoči ni mogoče izključiti ⁽³⁵⁾. Nadalje, država se je z odstopom terjatve družbi airBaltic odpovedala terjatvi in tudi vsem pravicam do obresti nanjo po [5–7]-odstotni obrestni meri.
- (151) Nazadnje, Latvija trdi, da bi bilo treba za ukrep 6 šteti, da je bil za namene pravil o državni pomoči odobren 3. oktobra 2011, tj. na dan podpisa sporazuma, skupaj z ukrepi 1, 2 in 3.
- (152) Komisija ponavlja ugotovitev iz oddelka 7.2.1, da država 3. oktobra 2011, ko je bil sklenjen sporazum, ni vedela, ali bo morala uporabiti člen 7.4 sporazuma. Poleg tega država ni bila zavezana k odstopu terjatev, na katere se nanaša navedena določba, družbi airBaltic.
- (153) Nazadnje, Komisija ugotavlja, da Latvija ni utemeljila svoje trditve, da je bil namen člena 7.4 sporazuma preprečiti škodo državi v primeru neizpolnjevanja obveznosti družbe BAS in s tem zaščititi naložbo države v družbo airBaltic.
- (154) Komisija zato ugotavlja, da država ni ravnala kot vlagatelj v tržnem gospodarstvu, ko je dodelila ukrep 6, in da odstop terjatve ni bil enakovreden ukrepom 1, 2 in 3. Zato Komisija meni, da je ukrep 6 pomenil neupravičeno prednost za družbo airBaltic. Ta prednost je bila po naravi selektivna, saj je bila družba airBaltic njen edini upravičenec.
- (155) Zaradi razlogov, navedenih v uvodni izjavi 120, bi lahko ukrep 6 izkrivljal konkurenco in vplival na trgovino med državami članicami.
- (156) Na podlagi navedenih argumentov Komisija ugotavlja, da je ukrep 6 vključeval državno pomoč družbi airBaltic v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.8 Sklepa ugotovitev o obstoju pomoči

- (157) Zaradi navedenih razlogov Komisija ugotavlja, da ukrepi 1, 4 in 5 niso pomenili državne pomoči.
- (158) Vendar Komisija meni, da so ukrepi 2, 3 in 6 pomenili državno pomoč družbi airBaltic. Da bi določila znesek pomoči, ki ga je družba airBaltic že prejela, Komisija ugotavlja, da je ukrep 3 vključeval kapitalizacijo prvega državnega posojila v višini 16 milijonov LVL (22,65 milijona EUR) in prve tranše drugega državnega posojila v višini 41,6 milijona LVL (58,89 milijona EUR). Tema zneskoma je treba dodati drugo tranšo drugega državnega posojila v višini 25,4 milijona LVL (35,96 milijona EUR), ki je bila družbi airBaltic dana na razpolago 14. decembra 2012, tj. preostali del ukrepa 2, ki ni bil kapitaliziran, in terjatev v višini 5 milijonov EUR, ki jo je država odstopila družbi airBaltic, tj. ukrep 6. Skupni znesek državne pomoči, dodeljene družbi airBaltic, torej znaša približno 86,53 milijona LVL (122,51 milijona EUR).

7.3 ZAKONITOST POMOČI

- (159) Člen 108(3) PDEU določa, da države članice ne izvedejo ukrepa pomoči, dokler Komisija ne sprejme sklepa, s katerim odobri ukrep.
- (160) Komisija ugotavlja, da je Latvija ukrepe 2, 3 in 6 dodelila družbi airBaltic, ne da bi jih priglasila Komisiji za odobritev. Komisija obžaluje, da Latvija ni upoštevala obveznosti mirovanja in da je s tem kršila svojo obveznost po členu 108(3) PDEU.
- (161) V zvezi z namero latvijskih organov, da družbi airBaltic odstopijo terjatve v višini 30 milijonov EUR, ki izhajajo iz sindiciranega posojila 2 in so povezane z ukrepom 6, Komisija opozarja na obveznost latvijskih organov v skladu s členom 108(3) PDEU, da Komisijo o kakršnih koli načrtih za dodelitev pomoči obvestijo dovolj zgodaj, da lahko predloži pripombe.

⁽³⁵⁾ Zadeva C-280/00, Altmark Trans GmbH in Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark), Recueil 2003, str. I-7747, točka 81.

7.4 ZDRUŽLJIVOST POMOČI

- (162) Če ukrepi 2, 3 in 6 pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, je treba njihovo združljivost oceniti ob upoštevanju izjem iz odstavkov 2 in 3 navedenega člena. Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka, se zdi, da so glede na naravo ukrepov in težave družbe airBaltic edina ustrezna merila združljivosti tista v zvezi s pomočjo za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz člena 107(3)(c) PDEU na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje, zlasti določbe o pomoči za prestrukturiranje.
- (163) Latvijski organi so na začetku menili, da nobeden izmed ukrepov ne pomeni državne pomoči. Vendar je Latvija zaradi dvomov, ki jih je Komisija izrazila v svojem sklepu o začetku postopka, predložila argumente o združljivosti in trdila, da so ukrepi združljiva pomoč za prestrukturiranje.
- (164) Natančneje, Latvija je decembra 2013 predložila posodobljen načrt za prestrukturiranje, ki ga je dopolnila z dopisi z dne 28. januarja, 28. februarja in 24. marca 2014. Latvija opozarja, da se je prestrukturiranje družbe airBaltic začelo 18. aprila 2011, ko je bil vodstvu družbe predložen prvi načrt. V prvem načrtu, predloženem Komisiji, so bile opredeljene nekatere šibkosti družbe airBaltic in navedena ugotovitev, da družba potrebuje približno [175–185] milijonov EUR osnovnega kapitala, da bi lahko obnovila svojo floto in učinkovito tekmovala z nizkocenovnimi prevozniki. Latvija trdi, da je bilo od aprila 2011 sprejetih več ukrepov, vključno z zaprtjem vozlišča družbe airBaltic v Vilni in ukinitvijo prog, s čimer se je začel postopek prestrukturiranja družbe airBaltic. Za zagotovitev ponovne vzpostavitve donosnosti družbe airBaltic je bil v poznejši fazi razvit celovit sklop pobud v zvezi s prihodki, poslovanjem, omrežjem, floto in splošno organizacijo (načrt reShape).
- (165) Prvi načrt je bil razvit leta 2011 in je vključeval glavne finančne vidike prestrukturiranja. Po navedbah Latvije je to pripeljalo do sklenitve sporazuma in na koncu do načrta reShape iz marca 2012.
- (166) Argumenti Latvije so proučeni v naslednjih oddelkih.

7.4.1 Upravičenost

- (167) V skladu s točko 33 smernic za reševanje in prestrukturiranje so do pomoči za prestrukturiranje upravičena samo podjetja v težavah v smislu točk 9 do 13 smernic. Komisija je že ugotovila, da je bila družba airBaltic vsaj od leta 2011 podjetje v težavah (glej uvodno izjavo 87).
- (168) Točka 12 smernic za reševanje in prestrukturiranje določa, da novoustanovljeno podjetje ni upravičeno do pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, tudi če je njegov začetni finančni položaj negotov. Podjetje načeloma velja za novoustanovljeno prva tri leta po začetku poslovanja na zadevnem področju. Družba airBaltic je bila ustanovljena leta 1995 in je ni mogoče šteti za novoustanovljeno podjetje. Poleg tega airBaltic ne pripada poslovnim skupinam v smislu točke 13 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (169) Komisija zato ugotavlja, da je družba airBaltic upravičena do pomoči za prestrukturiranje.

7.4.2 Veljavnost načrta za prestrukturiranje

- (170) Komisija ugotavlja, da se je prestrukturiranje družbe airBaltic začelo aprila 2011, ko je vodstvo družbe pripravilo prvi načrt za prestrukturiranje. Ta načrt se je osredotočal predvsem na optimizacijo flote in potrebo po zamenjavi zrakoplovov družbe z učinkovitejšimi letali, kar je tudi temelj za poznejši načrt ReShape. Hkrati je družba zaprla vozlišče v Vilni. Nekaj tednov pozneje je vodstvo družbe airBaltic na podlagi pregleda [...] v načrt vključilo [8–12]-odstotno zmanjšanje števila zaposlenih.
- (171) Načrt iz leta 2011 je bil posodobljen in s tem je nastal zgoraj navedeni načrt reShape, ki je bil uradno sprejet v prvem četrtletju leta 2012. Kot je navedeno v uvodni izjavi 164, so latvijski organi decembra 2013 Komisiji predložili načrt za prestrukturiranje, ki je posodobljena različica načrta reShape.

- (172) Komisija ugotavlja, da je načrt za prestrukturiranje iz aprila 2011 določal glavne potrebe družbe airBaltic. Čeprav navedeni načrt ni bil povsem razvit, je bil prva podlaga za določitev potreb družbe airBaltic po prestrukturiranju in zagotovitev obnovitve sposobnosti preživetja. Poleg tega je bil podlaga za načrt reShape, ki je bil v pripravi, ko je bil podpisan sporazum (tj. 3. oktobra 2011), in dokončan marca 2012.
- (173) Komisija je v svoji praksi priznala, da razvoj načrtov za prestrukturiranje traja nekaj časa, in menila, da se obdobje prestrukturiranja začne ob sprejetju prvega načrta. Komisija je na primer v sklepu v zvezi z družbo Varvaessos ⁽³⁶⁾ menila, da je treba ukrepe, ki so bili družbi dodeljeni od leta 2006 do leta 2009, oceniti kot del nepretrganega prestrukturiranja na podlagi načrta za prestrukturiranje iz leta 2009 (ki je zajemal obdobje 2006–2011). Podobno kot v primeru družbe airBaltic je bil načrt za prestrukturiranje družbe Varvaessos iz leta 2009 razvit na podlagi „strateškega in poslovnega načrta“ iz leta 2006.

7.4.3 Obnova dolgoročne sposobnosti preživetja

- (174) V skladu s točko 34 smernic za reševanje in prestrukturiranje je dodelitev pomoči za prestrukturiranje pogojena iz izvajanjem načrta za prestrukturiranje, ki ga mora v vseh primerih posameznih pomoči potrditi Komisija. V točki 35 je pojasnjeno, da mora načrt za prestrukturiranje, katerega trajanje mora biti čim krajše, obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja podjetja v smiselnem časovnem okviru in na podlagi realističnih predvidevanj prihodnjih pogojev poslovanja.
- (175) V skladu s točko 36 mora načrt opisati okoliščine, ki so povzročile težave podjetja, ter upoštevati sedanje stanje in prihodnje obete na trgu v najbolj optimističnem, najbolj pesimističnem in osnovnem scenariju.
- (176) Načrt mora zagotavljati preobrat, ki bo podjetju omogočil, da bo po zaključku prestrukturiranja vse svoje stroške krilo samo, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami. Pričakovani donos kapitala mora biti dovolj velik, da prestrukturiranemu podjetju omogoča samostojno konkuriranje na trgu (točka 37).
- (177) Komisija ugotavlja, da načrt za prestrukturiranje opisuje okoliščine, ki so povzročile težave družbe airBaltic, in da so bile te predvsem posledica svetovne gospodarske krize v letih 2008 in 2009, ki je močno vplivala na baltsko regijo in prizadela tudi sektor zračnega prevoza.
- (178) Poleg tega načrt za prestrukturiranje pojasnjuje, da so poslovna strategija družbe airBaltic iz preteklosti in številne odločitve nekdanjega vodstva družbe dodatno prispevale k njenim težavam. V zvezi s poslovno strategijo družbe airBaltic načrt za prestrukturiranje poudarja predvsem, da se je družba v preteklosti osredotočala izključno na širjenje in ne na donosnost, s tem pa je bila izpostavljena nevzdržno visokim odhodkom. Stroški so bili poleg tega zelo visoki zaradi flote, ki je vključevala štiri različne vrste zrakoplovov, visoki pa so bili tudi stroški zakupa zrakoplovov. Družba je odpirala letalske proge brez ustrezne ocene njihove donosnosti in veliko prog je ustvarjalo izgubo.
- (179) Načrt za prestrukturiranje zajema petletno obdobje prestrukturiranja, ki se je začelo aprila 2011, in predvideva obnovitev dolgoročne sposobnosti preživetja družbe airBaltic najpozneje do aprila 2016, čeprav se v osnovnem scenariju pričakuje, da bo družba ponovno donosna leta 2014. Prestrukturiranje naj bi torej trajalo največ pet let, kar je v skladu s prakso v preteklih primerih v sektorju zračnega potniškega prevoza ⁽³⁷⁾. Komisija je res dosledno menila, da se je treba v sedanjih gospodarskih okoliščinah izogibati zgolj kratkoročnim preobratom in namesto tega ustvariti trdno podlago za prihodnjo rast. V tem okviru potrebna stabilizacija operativne učinkovitosti in učinkovitosti storitev običajno traja nekaj let.

⁽³⁶⁾ Sklep Komisije 2011/414/EU z dne 14. decembra 2010 o državni pomoči C 8/10 (ex N 21/09 in NN 15/10) Grčije za družbo Varvaessos S.A. (UL L 184, 14.7.2011, str. 9).

⁽³⁷⁾ Glej Sklep Komisije o državni pomoči SA.30908 – ČSA – Czech Airlines – Načrt prestrukturiranja, uvodna izjava 107, in Sklep Komisije o državni pomoči SA.33015 – Air Malta plc., uvodna izjava 93. Glej tudi Odločbo Komisije 2010/137/ES z dne 28. avgusta 2009 o državni pomoči C 6/09 (ex N 663/08) – Avstrija Austrian Airlines – Načrt za prestrukturiranje (UL L 59, 9.3.2010, str. 1), uvodna izjava 296, in Sklep Komisije 2012/542/EU z dne 21. marca 2012 o ukrepu SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N), ki ga namerava izvajati Združeno kraljestvo za skupino Royal Mail Group (UL L 279, 12.10.2012, str. 40), uvodna izjava 217.

- (180) Načrt za prestrukturiranje poudarja spremembo poslovne strategije družbe airBaltic, ki naj bi postala hibridni letalski prevoznik, se osredotočila na donosnejše stranke prek večine storitev, ki jih tradicionalno ponujajo mrežni prevozniki, in si hkrati prizadevala za stroškovno učinkovitost, ki jo običajno razvijajo nizkocenovni prevozniki. Novo vodstvo družbe je od oktobra 2011 že izvedlo velik del te strategije. Poleg tega načrt za prestrukturiranje predvideva tri glavne vrste ukrepov za prestrukturiranje, in sicer: (i) optimizacijo prihodkov in stroškov za obstoječe poslovanje, (ii) preoblikovanje omrežja, s čimer naj bi se prilagodili namembni kraji, pogostost in časovna razporeditev, da bi se optimizirala RASK in CASK⁽³⁸⁾ na ravni proge, ter (iii) optimizacijo omrežja in flote, da se pregleda in opredeli optimalna velikost omrežja in flote. Skupaj je bilo razvitih 13 pobud, ki se nanašajo na prihodke, in 13 pobud, ki se nanašajo na stroške, dve dodatni pobudi pa sta bili razviti na področju preoblikovanja omrežja in obnove flote.
- (181) V zvezi z optimizacijo flote Komisija ugotavlja, da ima raznolika in starajoča se flota družbe airBaltic manj učinkovito porabo goriva in zahteva več vzdrževanja kot flote konkurentov, kar za družbo pomeni vedno višje stroške. V letih 2012 in 2013 se je družba airBaltic odločila, da bo uporabljala samo del svojih razpoložljivih zrakoplovov, da bi znižala stroške. Leta 2013 je svoji floti dodala dve letali Bombardier Q400, da bi delno nadomestila izgubo zmogljivosti zaradi umika letal Fokker in Boeing 757 iz flote. Poleg tega je zaradi zamenjave flote opravila ponovna pogajanja o ugodnejših pogojih za sedanje zakupne pogodbe, dokler ne bo leta [...] ali [...] na voljo novi Bombardier CS300. Družba airBaltic bo konec leta 2014 upravljala 25 zrakoplovov in bo na tej ravni nadaljevala do konca obdobja prestrukturiranja leta 2016. Na splošno se bo flota zrakoplovov v obdobju prestrukturiranja zmanjšala za 27 %.
- (182) V zvezi s preoblikovanjem omrežja Komisija ugotavlja, da je novo omrežje leta 2013 v primerjavi s prejšnjim letom prineslo dodatnih [16–21] milijonov LVL ([22,7–29,8] milijona EUR) na ravni C1⁽³⁹⁾, med drugim zaradi ukinitve nedonosnih prog (npr. [...]) in zmanjšanja pogostosti letov ([...] na [...], [...] in [...]).
- (183) Pobude v zvezi s prihodki vključujejo uvedbo nove strukture cen vozovnic ali optimizacijo strukture pristojbin za prtljago. Poleg tega se bo spodbujala spletna prijava, kabinsko osebje in prodajalci pa bodo prejeli fleksibilne prejemke. Pobude v zvezi s stroški vključujejo ponovna pogajanja o cenah goriva s sedanjimi dobavitelji in pogodbah o preverjanju in obnovi motorjev, optimizacijo zakupa ter znižanje stroškov za hangarje in stroškov v zvezi z nočitvami posadke v hotelih. Opravljena bodo tudi ponovna pogajanja o sedanjih sporazumih s ponudniki storitev zemeljske oskrbe.
- (184) Večina ukrepov za prestrukturiranje, navedenih v prejšnjih uvodnih izjavah, je bila že izvedena. Zaradi pobud v zvezi z optimizacijo prihodkov in znižanjem stroškov, obnove flote in preoblikovanja omrežja je družba airBaltic leto 2012 zaključila z izgubo pred obrestmi in davki v višini 30 milijonov LVL (42,47 milijona EUR), medtem ko je načrtovana izguba pred obrestmi in davki znašala 38 milijonov LVL (53,8 milijona EUR). Leta 2013 se je izguba pred obrestmi in davki zmanjšala na 7,7 milijona LVL (10,9 milijona EUR), kar je prav tako pod načrtovano izgubo. Pričakuje se, da bo družba leta 2014 dosegla prag dobička in po tem ostala donosna, njen dobiček pred obrestmi in davki naj bi leta 2014 dosegel [1–3] milijone LVL ([1,4–4,2] milijona EUR), leta 2016 pa [9–12] milijonov LVL ([12,8–17] milijonov EUR). Pričakuje se, da bo donos lastniškega kapitala do leta 2014 dosegel [3–6] %, do leta 2016 pa [18–21] %.
- (185) Načrt za prestrukturiranje vključuje revidirane finančne napovedi na podlagi realističnega, pesimističnega in optimističnega scenarija, ki temeljijo na zanesljivih predpostavkah. V realističnem scenariju se na primer predpostavlja [6–8]-odstotna rast trga, omejena rast družbe airBaltic, ki naj bi se povečala z [1–3] % leta 2014 na [2–4] % v letih 2015 in 2016, [1–3]-odstotna letna stopnja inflacije in naraščajoče cene goriva, ki naj bi se zvišale z [950–1 000] USD/t leta 2014 na [1 000–1 050] USD/t leta 2016. Stopnja zasedenosti naj bi se zvišala z [69–71] % leta 2014 na [71–75] % leta 2016. V tem scenariju bo izvedba pobud družbi airBaltic omogočila, da leta 2014 doseže prag dobička (z dobičkom pred obrestmi in davki v višini [1–3] milijone LVL ([1,4–4,2] milijona EUR)), po tem pa bo družba ostala donosna, in sicer bo njen dobiček pred obrestmi in davki leta 2015 znašal [6–9] milijonov LVL ([8,5–12,8] milijona EUR), leta 2016 pa [9–12] milijonov LVL ([12,8–17] milijonov EUR).

⁽³⁸⁾ Prihodki iz naslova števila ponujenih sedežev oziroma kilometrov (revenue per available seat kilometre – RASK) in stroški iz naslova ponujenih sedežev oziroma kilometrov (cost of available seat kilometre – CASK).

⁽³⁹⁾ Glej uvodno izjavo 194.

- (186) Poslovni izid družbe airBaltic pred obrestmi in davki naj bi bil do leta 2016 pozitiven v vseh scenarijih in bi znašal od [10–15] milijonov LVL ([14,2–21,3] milijona EUR) v optimističnem scenariju do [5–10] milijonov LVL ([7,1–14,2] milijona EUR) v pesimističnem scenariju. V zvezi s scenariji je bila opravljena tudi analiza občutljivosti, da bi se ocenila tveganja in njihovi možni učinki do leta 2016, zlasti glede valutnih tveganj (povečanje/zmanjšanje vrednosti USD glede na LVL in EUR) ter sprememb stopnje zasedenosti, tržnih cen goriva, donosa in števila potnikov.
- (187) Komisija je ocenila načrt za prestrukturiranje in meni, da bi moral družbi airBaltic omogočiti, da pričakovano obnovitev dolgoročne sposobnosti preživetja doseže najpozneje do aprila 2016. Načrt za prestrukturiranje vključuje podrobno oceno okoliščin, ki so povzročile težave družbe airBaltic, te pa so ustrezno obravnavane z ukrepi za prestrukturiranje v obliki pobud v zvezi s prihodki in stroški ter pobud na področju preoblikovanja omrežja in obnove flote.
- (188) Poleg tega Komisija meni, da načrt za prestrukturiranje, ki ga je predložila Latvija, ustrezno količinsko opredeljuje učinke različnih ukrepov za prestrukturiranje, da so predpostavke ustrezne in primerne za sektor zračnega potniškega prevoza in da so predvidene ravni sposobnosti preživetja ustrezne v vseh scenarijih v celotnem obdobju prestrukturiranja. Analiza občutljivosti je ustrezna in kaže, da bodo učinki upoštevanih dejavnikov na poslovni izid pred obrestmi in davki omejeni.
- (189) Ob upoštevanju sprejetih pomembnih ukrepov za prestrukturiranje in dosedanjega napredka Komisija zato meni, da bo načrt za prestrukturiranje družbi airBaltic omogočil, da obnovi svojo dolgoročno sposobnost preživetja v razumnem časovnem okviru.
- (190) Poleg tega dokazi, ki jih je predložila Latvija, kažejo, da je družba airBaltic trenutno na dobri poti, da doseže večino ciljev iz načrta za prestrukturiranje, kar je dodaten pokazatelj zanesljivosti načrta.

7.4.4 Izogibanje neupravičenemu izkrivljanju konkurence (izravnalni ukrepi)

- (191) V skladu s točko 38 smernic za reševanje in prestrukturiranje je treba sprejeti izravnalne ukrepe za zagotovitev, da se škodljivi učinki na pogoje poslovanja zmanjšajo na sprejemljivo raven. Ti ukrepi lahko vsebujejo prenos sredstev, zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu in zmanjševanje vstopnih ovir na zadevnih trgih (točka 39).
- (192) V zvezi s tem se opustitev deficitnih dejavnosti, ki bi jo bilo treba v vsakem primeru izvesti zato, da se obnovi sposobnost podjetja za preživetje, ne šteje za zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu za namen ocene izravnalnih ukrepov (točka 40).
- (193) Latvija kot izravnalne ukrepe za družbo airBaltic predlaga ukinitve donosnih prog, s čimer bi se zmanjšala zmogljivost, in predajo parov slotov na koordiniranih letališčih.
- (194) Poleg opustitve nedonosnih prog, ki je potrebna za obnovitev sposobnosti preživetja, načrt za prestrukturiranje predvideva predajo 14 donosnih prog⁽⁴⁰⁾ v smislu stopnje kritja C1. Praksa Komisije je, da proge šteje za donosne, če so imele v letu pred njihovo predajo pozitivno stopnjo kritja C1⁽⁴¹⁾. Stopnja kritja C1 upošteva stroške leta, potnikov in distribucije (tj. spremenljive stroške), ki jih je mogoče pripisati posamezni prog. Stopnja kritja C1 je ustrezen podatek, saj upošteva vse stroške, ki so neposredno povezani z zadevno prog. Proge s pozitivno stopnjo kritja C1 krijejo spremenljive stroške proge in poleg tega prispevajo k stalnim stroškom družbe.
- (195) V zvezi z zmogljivostjo načrt za prestrukturiranje zato navaja, da je bila skupna zmogljivost družbe airBaltic aprila 2011 [5–5,5] milijarde ponujenih sedežev oziroma kilometrov, in predvideva, da se bo do konca obdobja prestrukturiranja aprila 2016 zmanjšala na [4–4,5] milijarde ponujenih sedežev oziroma kilometrov, kar pomeni [17–20]-odstotno zmanjšanje. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da se bo flota predvsem v okviru obnove dolgoročne sposobnosti preživetja zmanjšala s 34 zrakoplovov aprila 2011 na 25 zrakoplovov do konca leta 2014 in bo ostala na navedeni ravni do konca obdobja prestrukturiranja aprila 2016 (glej uvodno izjavo 181). Če se upoštevajo samo donosne proge, se je zmogljivost zmanjšala za [7–10] %.

⁽⁴⁰⁾ To so proge med [...]. Komisija razume, da so zaprtja teh prog zgolj izravnalni ukrepi, saj nič ne kaže, da je bilo njihovo zaprtje nujna posledica zmanjšanja flote.

⁽⁴¹⁾ Glej Sklep Komisije o državni pomoči SA.30908 – ČSA – Czech Airlines – Načrt prestrukturiranja, uvodni izjavi 130 in 131.

- (196) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je družba airBaltic ukinila več prog, na katerih je opravljala lete s popolnoma koordiniranih ⁽⁴²⁾ letališč [...]. S tem se je leta 2011 in 2012 sprostilo [...] parov slotov na popolnoma koordiniranih letališčih, kar je ustvarilo nove poslovne priložnosti za konkurenčne letalske prevoznike za opravljanje letov na ta letališča in z njih ter za povečanje njihove prisotnosti na teh letališčih.
- (197) Pri presojanju ustreznosti izravnalnih ukrepov bo Komisija upoštevala strukturo trga in pogoje konkurence ter s tem preprečila, da bi kateri od teh ukrepov povzročil poslabšanje strukture trga (točka 39 smernic za reševanje in prestrukturiranje). Izravnalni ukrepi morajo biti sorazmerni z izkrivljajočimi učinki pomoči ter zlasti z velikostjo in relativno pomembnostjo podjetja na njegovem trgu ali trgih. Stopnjo zmanjševanja je treba ugotoviti za vsak primer posebej (točka 40 smernic za reševanje in prestrukturiranje).
- (198) Komisija ugotavlja, da je družba airBaltic zelo majhen subjekt na evropskem letalskem trgu, saj pomeni 0,5 % rezultatov celotne evropske letalske industrije.
- (199) Poleg tega Komisija meni, da [7–10]-odstotno zmanjšanje zmogljivosti družbe airBaltic ni nepomembno glede na razmeroma majhno velikost družbe airBaltic v primerjavi s celotno zmogljivostjo in rezultati evropske letalske industrije v smislu števila potnikov. Pri razmeroma majhnem letalskem prevozniku, kot je airBaltic, bi lahko dodatno zmanjšanje flote in zmogljivosti ogrozilo njegovo obnovev dolgoročne sposobnosti preživetja in ne bi zagotovilo nobenih pomembnih tržnih priložnosti za konkurente. Poleg tega se bo tržni delež družbe airBaltic, čeprav je največji letalski prevoznik v Latviji, zmanjšal s [65–70] % leta 2011 na [55–60] % leta 2016.
- (200) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je Latvija območje, ki prejema regionalno pomoč za naložbe v skladu s členom 107(3)(a) PDEU ⁽⁴³⁾. V skladu s točko 56 smernic za reševanje in prestrukturiranje „so lahko pogoji za odobritev pomoči [na območjih, ki prejemajo podporo.] manj strogi glede izvajanja izravnalnih ukrepov in višine prispevka upravičenca. V primerih, ko se zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu zdi najprimernejši ukrep za preprečevanje neupravičenih izkrivljanj konkurence, je, če to opravičujejo potrebe regionalnega razvoja, zahtevano zmanjšanje v območjih, ki prejemajo podporo, manjše kot v ostalih območjih“.
- (201) Komisija je pri presoji primernosti predlaganih izravnalnih ukrepov upoštevala tudi posebnosti obravnavanega primera, vključno z obrobno geografsko lego Latvije in njenim dostopom do preostalega dela Evropske unije. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da se na zelo velikem delu latvijskega železniškega sistema uporablja ruska tirna širina, ki je širša od standardne širine, ki se uporablja v večini držav EU, kar povzroča težave z medobratovalnostjo s sistemi sosednjih držav EU. Zdi se, da pomorski prevoz prav tako nudi omejeno stopnjo zamenljivosti z zračnim prevozom, zlasti potniškim. Nazadnje, Komisija ugotavlja, da sta najbližji mednarodni letališči, dostopni s kopenskim prometom, letališči v Vilni in Talinu, ki sta od Rige oddaljeni približno 300 km, zato nista priročni nadomestni vozlišči, zlasti ne za poslovne potnike.
- (202) Zato Komisija meni, da so izravnalni ukrepi, ki jih je sprejela družba airBaltic, tj. [7–10]-odstotno zmanjšanje zmogljivosti in predaja slotov na koordiniranih letališčih, sprejemljivi glede na okoliščine v obravnavanem primeru. V skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje izravnalni ukrepi, ki jih je predlagala Latvija, torej zadostujejo za zagotovitev, da se škodljivi učinki dodelitve pomoči za prestrukturiranje družbi airBaltic na pogoje poslovanja zmanjšajo na sprejemljivo raven.

7.4.5 Pomoč, omejena na najmanjšo potrebno (lastni prispevek)

- (203) V skladu s točko 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje je potreben pomemben prispevek iz lastnih sredstev upravičenca za kritje stroškov prestrukturiranja, da se znesek pomoči omeji na najnižjo vsoto. To lahko vključuje prodajo sredstev, ki niso nujna za preživetje podjetja, ali zunanje financiranje pod tržnimi pogoji.

⁽⁴²⁾ Popolnoma koordinirana letališča so opredeljena v členu 2(g) Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1). Glede na člen 3(4) Uredbe (EGS) št. 95/93 se na teh letališčih vsaj v nekaterih obdobjih pojavljajo omejitve zmogljivosti.

⁽⁴³⁾ Glej Sklep Komisije z dne 13. septembra 2006 o državnih pomoči N 447/2006 – Latvija – Karta regionalne pomoči za obdobje 2007–2013.

- (204) Tak prispevek mora biti realen, tj. dejanski, izključevati mora vse prihodnje dobičke, kot je denarni tok (točka 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje). Lastni prispevek sam po sebi ne sme vključevati nobene prihodnje državne pomoči. Komisija običajno šteje, da je za velika podjetja ustrezen prispevek v višini vsaj 50 % stroškov, potrebnih za prestrukturiranje. Vendar lahko Komisija v izjemnih okoliščinah in v primerih posebnih težav sprejme nižji prispevek (točka 44 smernic za reševanje in prestrukturiranje).
- (205) V načrtu za prestrukturiranje so stroški prestrukturiranja ocenjeni na [150–170] milijonov LVL ([214–242] milijonov EUR) na podlagi sredstev, potrebnih za odplačilo posojil tretjih strani ([5–15] milijonov LVL ([7,1–21,3] milijona EUR)), nadomestilo za izgube zaradi postopnega umika in odstranitve nekaterih zrakoplovov ([15–25] milijonov LVL ([21,3–35,5] milijona EUR)), rezervacije za slabe dolgove, ki jih družba ne bo mogla izterjati ([5–10] milijonov LVL ([7,1–15,3] milijona EUR)), odpravnine ([1–4] milijone LVL ([1,4–5,6] milijona EUR)), nakup novih zrakoplovov, zlasti [...] letal Bombardier Q400NG in [...] letal Boeing 737-500 (za skupno [50–60] milijonov LVL ([71,1–85,3] milijona EUR)), odkup blagovnih znamk od družbe BAS ([5–15] milijonov LVL ([7,1–21,3] milijona EUR)), nepredvidene zunajbilančne obveznosti, ki izhajajo iz terjatve [...] ([5–15] milijonov LVL ([7,1–21,3] milijona EUR)), in rezervo v višini [45–55] milijonov LVL ([64–78,2] milijona EUR) za kritje pričakovanih izgub, dokler družba airBaltic ne postane spet donosna.
- (206) Glede na skupne stroške prestrukturiranja v višini [150–170] milijonov LVL ([214–242] milijonov EUR) lastni prispevek družbe airBaltic, predlagan v načrtu za prestrukturiranje, znaša [100–110] milijonov LVL ([141–155] milijonov EUR), tj. [60–70] % skupnih stroškov prestrukturiranja. Razčlenitev lastnega prispevka je naslednja:
- (i) Zasebni finančni vložki v višini [20–30] milijonov LVL ([28,4–42,6] milijona EUR) družbe BAS in zasebnih vlagateljev THC in [...] v obdobju od aprila do septembra 2011. Ta znesek vključuje [...] milijonov LVL ([...] milijonov EUR) v obliki likvidnostnega posojila, ki ga je [...] odobril marca in maja 2011 za nakup nadomestnih delov od družbe airBaltic, predplačilo družbe [...] v višini [...] milijonov LVL ([...] milijonov EUR) in predplačilo družbe [...] v višini [...] milijonov LVL ([...] milijonov EUR) v kapital družbe airBaltic ter plačilo družbe Transatlantic Holdings v višini [6–8] milijonov LVL ([8,5–12,3] milijona EUR), ki izhaja iz pogodbe o nakupu delnic.
 - (ii) Zasebni posojili v višini [20–30] milijonov LVL ([28,4–42,6] milijona EUR), ki jih je družba BAS odobrila po sklenitvi sporazuma, in sicer posojilo družbe BAS (14 milijonov LVL (19,82 milijona EUR)) in posojilo prodajalca v višini [5–15] milijonov LVL ([7,1–21,3] milijona EUR) za odkup blagovnih znamk.
 - (iii) Zakupne pogodbe za nove zrakoplove v vrednosti [45–55] milijonov LVL ([64–78] milijonov EUR).
 - (iv) Odpis dela dolga v višini [...] milijonov LVL ([...] milijonov EUR), ki je rezultat prestrukturiranja dolga družbe airBaltic, dogovorjenega z bankama Latvijas Krājbanka in Snoras marca 2014.
- (207) V zvezi z zasebnimi finančnimi vložki iz točke (i) je Latvija dokazala, da je družba BAS junija in julija 2011 izvršila predplačila v kapital družbe v višini [7–9] milijonov LVL ([10–13] milijonov EUR). Komisija meni, da ta plačila pomenijo lastni prispevek v smislu točke 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje, saj je bila družba BAS zasebni udeleženec na trgu in Komisija nima nobenih razlogov za domnevo, da ni ravnala v skladu s tržno logiko. Enaka ugotovitev velja za sredstva v višini [6–8] milijonov LVL ([8,5–12,3] milijona EUR), ki jih je septembra 2011 zagotovila družba Transatlantic Holdings v zameno za [...] neplačanih delnic družbe airBaltic.
- (208) V zvezi s točko (ii) Komisija meni, da posojilo v višini 14 milijonov LVL (19,82 milijona EUR), ki ga je odobrila družba BAS, tj. posojilo družbe BAS, pomeni zunanje financiranje pod tržnimi pogoji, ki se lahko sprejme kot lastni prispevek zasebnega vlagatelja, ki je bil takrat delničar družbe.
- (209) Glede zakupnih pogodb za nove zrakoplove v vrednosti [45–55] milijonov LVL ([64–78] milijonov EUR) (točka (iii) zgoraj) je v načrtu za prestrukturiranje pojasnjeno, da je družba airBaltic v okviru svojega programa zmanjšanja flote in optimizacije marca 2013 sklenila nove pogodbe o zakupu zrakoplovov z zasebnimi strankami. Pogodbe se nanašajo na čisti zakup [...] zrakoplovov Bombardier Dash 8 Q400NG za 10-letno obdobje za skupni znesek približno [...] milijonov USD ([...] milijonov EUR), tj. za mesečno najemnino v višini približno [...] USD ([...] EUR).

- (210) Glede na načrt za prestrukturiranje je [...] odobril zakup pod tržnimi pogoji. Mesečna najemnina je namenjena pokritju amortizacije kupnine, od katere se bo na koncu 10-letnega obdobja odštela preostala vrednost zadevnega zrakoplova (in prištela določen odbitek za pokritje stroškov financiranja in operativnih stroškov ter profitna marža), s čimer bo skupni znesek dejansko enak nakupni ceni novega letala.
- (211) Komisija ugotavlja, da so zakupne pogodbe kot take standardna oblika financiranja v letalski industriji in se lahko enačijo s posojili, odobrenimi družbi v prestrukturiranju. Dejstvo, da je velik del posojila zavarovan, ne izključuje možnosti, da se posojilo obravnava kot „lastni prispevek“. Poleg tega je Latvija potrdila, da so zakupne pogodbe zavarovane s standardnim zavarovanjem (tj. možnost za zaseg letala v primeru neizpolnjevanja obveznosti in denarna varščina). Zakupodajalec je torej sprejel določeno stopnjo tveganja upnika, saj bi v primeru neizpolnjevanja obveznosti družbe airBaltic utrpel velike izgube, tj. takojšnjo izgubo prihodkov od najemnine, ki bi se nadaljevala do sklenitve nove pogodbe o zakupu zrakoplova z drugo stranko, in stroške ponovne konfiguracije zrakoplova za naslednjega prevoznika ⁽⁴⁴⁾.
- (212) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da zakupne pogodbe kažejo, da je bila družba airBaltic sposobna pridobiti zunanje financiranje pod tržnimi pogoji. Zato se lahko zakupne pogodbe štejejo za dokaz, da trg verjame v dolgoročno sposobnost preživetja družbe airBaltic, saj so pogodbe zavarovane samo s standardno vrsto zavarovanja in je na strani zakupodajalca še vedno določena stopnja tveganja. To je v skladu s točko 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje, v kateri je navedeno, da bi moral lastni prispevek izvirati iz zunanjega financiranja pri tržnih pogojih in da tak prispevek kaže, da trg verjame, da lahko podjetje znova postane sposobno preživeti. Zato Komisija zakupne pogodbe v vrednosti [45–55] milijonov LVL ([64–78] milijonov EUR) šteje za del lastnega prispevka. Poleg tega je to v skladu s preteklo prakso Komisije, na primer v zadevi Czech Airlines ⁽⁴⁵⁾.
- (213) Vendar ima Komisija pomisleke glede nekaterih vrst lastnih prispevkov, predlaganih v načrtu za prestrukturiranje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju.
- (214) Glede predplačila v višini [...] milijonov LVL ([...] milijonov EUR) v kapital družbe airBaltic, ki ga je [...] izvršil julija 2011, se na podlagi informacij, ki jih je predložila Latvija, zdi, da je to predplačilo neposredno povezano z ukrepom 6, ki pomeni državno pomoč, kot je bilo že ugotovljeno. Zato predplačila [...] v kapital družbe airBaltic ni mogoče šteti za lastni prispevek, saj ta nikakor ne sme vključevati pomoči.
- (215) V zvezi z likvidnostnim posojilom v višini [...] milijonov LVL ([...] milijonov EUR), ki ga je [...] odobril med aprilom in junijem 2011 za nakup nadomestnih delov, latvijski organi niso predložili dokazov, ki bi Komisiji omogočili jasno razumevanje tega ukrepa in njegovega pomena v smislu prepričanja, da lahko upravičenec znova postane sposoben preživeti. Komisija zato ne more z gotovostjo skleniti, da je to posojilo sprejemljivo kot lastni prispevek.
- (216) Latvija ni predložila nobenih dokazov, da je družba BAS družbi airBaltic dejansko odobrila posojilo prodajalca v višini [5–15] milijonov LVL ([7,1–21,3] milijona EUR) za odkup blagovnih znamk.
- (217) Na podlagi navedenega Komisija meni, da predplačilo v kapital družbe airBaltic v višini [...] milijonov LVL ([...] milijonov EUR), ki ga je [...] izvršil julija 2011, likvidnostno posojilo v višini [...] milijonov LVL ([...] milijonov EUR), ki ga je [...] odobril med aprilom in junijem 2011 za nakup nadomestnih delov, posojilo prodajalca v višini [5–15] milijonov LVL ([7,1–21,3] milijonov EUR), ki ga je družba BAS odobrila družbi airBaltic za odkup blagovnih znamk, in odpis dela dolga v višini [...] milijonov LVL ([...] milijonov EUR) niso sprejemljivi kot lastni prispevek. Komisija zlasti zaradi neprepričljivih informacij, predloženih v zvezi s tem (nejasna narava zadevnih dolgov, vključno z več terjatvami in blagovnimi znamkami družbe airBaltic), dvomi, da se lahko odpis dela dolga v višini [...] milijonov LVL ([...] milijonov EUR) šteje za lastni prispevek.
- (218) V vsakem primeru Komisija ugotavlja, da so drugi ukrepi, predlagani kot lasten prispevek, kljub temu v skladu s točko 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje in da je delež lastnega prispevka zato sprejemljiv. Ti ukrepi znašajo [75–85] milijonov LVL ([107–120] milijonov EUR), kar ustreza približno [48–50] % stroškov prestrukturiranja. Pri veliki družbi, kot je airBaltic, bi moral delež lastnega prispevka običajno znašati 50 %. Vendar lahko

⁽⁴⁴⁾ Skupni stroški prehoda iz položaja, ko ima prevoznik, ki ne izpolnjuje obveznosti, zrakoplov v zakupu, do izpolnitve zahtev za dostavo novi stranki lahko zlahka znašajo do [...] % knjizne vrednosti zrakoplova.

⁽⁴⁵⁾ Glej sklep v zadevi Czech Airlines, uvodni izjavi 119 in 145.

Komisija v skladu s točko 56 smernic za reševanje in prestrukturiranje določi manj stroge pogoje glede deleža lastnega prispevka za območja, ki prejemajo podporo, kar je veljalo za Latvijo v času dodelitve ukrepov (glej uvodno izjavo 200).

(219) Zato Komisija meni, da so zahteve iz točke 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje izpolnjene.

7.4.6 Načelo enkratnosti pomoči

(220) Točko 72 smernic za reševanje in prestrukturiranje, ki določa, da družba, ki je v zadnjih desetih letih prejela pomoč za reševanje in prestrukturiranje, ni upravičena do take pomoči (načelo enkratnosti pomoči), je treba spoštovati.

(221) Ukrepi 1, 4 in 5 ne pomenijo državne pomoči, zato se ne upoštevajo za namene načela enkratnosti pomoči. Poleg tega so latvijski organi potrdili, da družba airBaltic v zadnjih 10 letih ni prejela nobene pomoči za reševanje ali prestrukturiranje. Komisija zato meni, da je upoštevano načelo enkratnosti pomoči.

7.5 SKLEPNE UGOTOVITVE O UKREPIH 2, 3 IN 6

(222) Ob upoštevanju navedenega Komisija ugotavlja, da je Latvija nezakonito izvedla ukrepe 2, 3 in 6 v korist družbe airBaltic in s tem kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Vendar meni, da ukrepi in načrt za prestrukturiranje izpolnjujejo pogoje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje. Komisija zato meni, da je pomoč združljiva z notranjim trgovom.

(223) Nazadnje, Komisija ugotavlja, da se je Latvija strinjala, da se ta sklep sprejme in uradno sporoči v angleščini –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Prvo državno posojilo v višini 16 milijonov LVL, ki ga je Republika Latvija odobrila družbi airBaltic leta 2011, pridobitev brezkuponskih obveznic, ki jih je država pridobila od družbe airBaltic aprila 2010, in plačilo v višini 2,8 milijona EUR, ki ga je družba airBaltic prejela od banke Latvijas Krājbanka novembra 2011, ne pomenijo pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 2

Drugo državno posojilo v višini 67 milijonov LVL in povečanje kapitala družbe airBaltic, ki ga je Republika Latvija izvedla leta 2011, ter odstop terjatve v višini 5 milijonov EUR družbi airBaltic, ki ga je Republika Latvija izvedla leta 2012, pomenijo pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Navedena pomoč je združljiva z notranjim trgovom v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Republiko Latvijo.

V Bruslju, 9. julija 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik