

II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/1031

z dne 6. novembra 2015

o ukrepih SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N), ki jih je Estonija sprejela za AS Estonian Air,
in

ukrepih SA.36868 (14/C) (ex 13/N), ki jih Estonija namerava sprejeti za AS Estonian Air

(notificirano pod dokumentarno številko C(2015) 7470)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

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

ob upoštevanju sklepov, s katerimi je Komisija sprejela odločitev o začetku postopka iz člena 108(2) Pogodbe v zvezi s pomočjo SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) ⁽¹⁾ in pomočjo SA.36868 (14/C) (ex 13/N) ⁽²⁾,

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 Zadeva v zvezi z reševanjem (SA.35956)

- (1) Z dopisom z dne 3. decembra 2012 je Estonija obvestila Komisijo o svojih načrtih za zagotovitev pomoči za reševanje podjetju AS Estonian Air (v nadaljnjem besedilu: Estonian Air ali letalski prevoznik), in o več kapitalskih injekcijah, izvedenih v preteklosti. Srečanje z estonskimi organi je potekalo 4. decembra 2012.
- (2) Po navedenih stikih pred prigrasitvijo je Estonija z dopisom s številko za prigrasitev državne pomoči SANI 7853 z dne 20. decembra 2012 prigrasila Komisiji načrtovano zagotovitev pomoči za reševanje letalskemu prevozniku v obliki posojila v višini 8,3 milijona EUR.
- (3) Na podlagi informacij estonskih organov se je zdelo, da je bila prva tranša posojila za reševanje podjetju Estonian Air izplačana 20. decembra 2012. Zato je Komisija zadevo evidentirala kot nepriglašeno pomoč (13/NN) in z dopisom z dne 10. januarja 2013 obvestila Estonijo o spremembi kategorije zadeve. Poleg tega je Komisija zahtevala dodatne informacije z dopisom z dne 10. januarja 2013, na katerega je Estonija odgovorila z dopisom z dne 21. januarja 2013.

⁽¹⁾ UL C 150, 29.5.2013, str. 3 in 14.

⁽²⁾ UL C 141, 9.5.2014, str. 47.

- (4) Z dopisom z dne 20. februarja 2013 je Komisija obvestila Estonijo, da je sprejela sklep o začetku postopka iz člena 108(2) Pogodbe v zvezi s pomočjo za reševanje v višini 8,3 milijona EUR in ukrepi, sprejetimi v preteklosti.
- (5) Z dopisom z dne 4. marca 2013 je Estonija obvestila Komisijo o svojem sklepu z dne 28. februarja 2013, da bo za 28,7 milijona EUR zvišala posojilo za reševanje, dodeljeno podjetju Estonian Air. Z dopisom z dne 16. aprila 2013 je Komisija obvestila Estonijo, da je sprejela sklep o razširitvi postopka iz člena 108(2) Pogodbe na dodatno pomoč za reševanje (skupaj s sklepom iz uvodne izjave 4 v nadaljnjem besedilu: sklepa o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje).
- (6) Estonija je z dopisoma z dne 9. aprila 2013 in 17. maja 2013 predložila pripombe o sklepih o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje. Komisija je od Estonije zahtevala dodatne informacije z dopisom z dne 8. aprila 2013, na katerega je Estonija odgovorila 18. aprila 2013.
- (7) Sklepa o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje sta bila v *Uradnem listu Evropske unije* objavljena 29. maja 2013 ⁽³⁾. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo pripombe o ukrepih. Komisija je prejela pripombe dveh zainteresiranih strani, in sicer podjetja International Airlines Group (v nadaljnjem besedilu: IAG) in letalskega prevoznika Ryanair. Komisija jih je posredovala Estoniji, ki je imela možnost, da predloži odgovor, opažanja Estonije pa je Komisija prejela 5. avgusta 2013.

1.2 Zadeva v zvezi s prestrukturiranjem (SA.36868)

- (8) Po neuradnih stikih s Komisijo je Estonija 20. junija 2013 s številko za priglasitev državne pomoči SANI 8513 priglasila načrt prestrukturiranja, ki vključuje dokapitalizacijo letalskega prevoznika v višini 40,7 milijonov EUR. Priglasitev je bila evidentirana pod številko zadeve SA.36868 (13/N).
- (9) Komisija je zahtevala dodatne informacije z dopisoma z dne 16. julija 2013 in 28. oktobra 2013, na katera so estonski organi odgovorili z dopisoma z dne 28. avgusta 2013 in 25. novembra 2013. Estonija je dodatne informacije predložila v elektronskem sporočilu z dne 22. decembra 2013.
- (10) Poleg tega je Komisija prejela pritožbo letalskega prevoznika Ryanair z dne 23. maja 2013 glede namere Estonije, da bo povečala kapital podjetja Estonian Air, in sporazuma o prodaji in povratnem najemu med podjetjem Estonian Air in letališčem v Talinu v zvezi s poslovno stavbo v lasti podjetja Estonian Air. Komisija je 25. junija 2013 pritožbo posredovala Estoniji. Estonija je pripombe predložila z dopisom z dne 5. avgusta 2013 ⁽⁴⁾.
- (11) Z dopisom z dne 4. februarja 2014 je Komisija obvestila Estonijo, da je sprejela sklep o začetku postopka iz člena 108(2) Pogodbe v zvezi s priglašeno pomočjo za prestrukturiranje (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje) ⁽⁵⁾.
- (12) Estonija je z dopisom z dne 19. marca 2014 predložila pripombe o sklepu o začetku postopka v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje. Dne 7. maja 2014 je potekalo srečanje z estonskimi organi in podjetjem Estonian Air, 30. junija 2014 pa mu je sledila telefonska konferenca. Poleg tega je 28. avgusta 2014 potekalo srečanje z estonskimi organi in njihovim pravnim zastopnikom, po katerem je Estonija v elektronskem sporočilu z dne 10. septembra 2014 predložila dodatne informacije.
- (13) Estonski organi so 31. oktobra 2014 predložili spremenjen načrt prestrukturiranja. Nato so 23. novembra, 11. decembra in 19. decembra 2014 potekala srečanja z estonskimi organi, estonski organi pa so dodatne informacije predložili 3. decembra, 10. decembra in 19. decembra 2014.
- (14) Estonski organi so 14. januarja, 27. januarja in 28. januarja, 13. februarja, 11. marca, 8. aprila in 30. aprila, 27. maja, 17. julija in 26. avgusta 2015 predložili dodatne informacije. Poleg tega so 14. januarja in 15. januarja, 27. marca, 21. aprila (telefonska konferenca), 7. maja (telefonska konferenca), 28. maja in 15. septembra 2015 potekala srečanja z estonskimi organi.

⁽³⁾ Glej opombo 1.

⁽⁴⁾ Ker je bila pritožba predložena 23. maja 2013, preden je Estonija 20. junija 2013 priglasila načrt prestrukturiranja za podjetje Estonian Air, je bila pritožba evidentirana pod zadevo v zvezi z reševanjem SA.35956. Vendar se pritožba delno nanaša na namero estonskih organov, da bodo letalskega prevoznika dokapitalizirali, zato je bila ocenjena v okviru sklepa o začetku postopka za zadevo v zvezi s prestrukturiranjem SA.36868.

⁽⁵⁾ Sklep o začetku postopka v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje je Komisija popravila s Sklepom C(2014)2316 final z dne 2. aprila 2014.

- (15) Sklep o začetku postopka v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje je bil v *Uradnem listu Evropske unije* objavljen 9. maja 2014 ⁽⁶⁾. Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj predložijo svoje pripombe o ukrepih. Komisija je prejela pripombe dveh zainteresiranih strani, in sicer letalskega prevoznika Ryanair in zainteresirane strani, ki želi, da se njena identiteta ne razkrije. Komisija jih je posredovala Estoniji, ki je imela možnost, da predloži odgovor, opazanja Estonije pa je Komisija prejela 15. avgusta 2014.
- (16) Z dopisom z dne 8. oktobra 2015 je Estonija obvestila Komisijo, da izjemoma sprejema sprejetje in priglasitev tega sklepa v angleščini, s čimer se je odpovedala pravici, ki izhaja iz člena 342 Pogodbe v povezavi s členom 3 Uredbe št. 1 ⁽⁷⁾.

2. ESTONSKI TRG LETALSKEGA PREVOZA

- (17) Glavno letališče v Estoniji je letališče v Talinu, ki je leta 2013 imelo 1,96 milijona potnikov, kar je 11,2 % manj kot leta 2012, ko je imelo 2,21 milijona potnikov. Leta 2013 je redne lete z letališča v Talinu in nanj izvajalo 13 letalskih prevoznikov, skozi celo leto pa je skupaj obratovalo 20 prog ⁽⁸⁾. Leta 2014 je imelo letališče v Talinu 2,02 milijona potnikov, kar je 3 % več kot leta 2013. Skupno je 15 različnih letalskih prevoznikov celo leto zagotavljalo lete na 20 progah ⁽⁹⁾.
- (18) Podjetje Estonian Air je prepeljalo 27,6 % potnikov, ki so leta 2013 leteli prek Talina, kar je manj kot leta 2012, ko je prepeljalo 40,2 % potnikov, vendar je vseeno ohranilo položaj vodilnega letalskega prevoznika. Leta 2013 sta tudi letalska prevoznika Ryanair in Lufthansa prepeljala 15,1 % oziroma 10,5 % potnikov, ki so potovali iz Talina ali v Talin, tesno pa sta jima sledila letalska prevoznika Finnair in airBaltic ⁽¹⁰⁾. Leta 2014 se je delež vseh potnikov letalskega prevoznika Estonian Air dodatno zmanjšal na 26,6 %, sledila pa sta mu letalska prevoznika Lufthansa s 13,4 % in Ryanair z 11,5 % vseh potnikov ⁽¹¹⁾.
- (19) Zaradi stabilnosti estonskega gospodarstva leta 2013 je povpraševanje potnikov po letalskem prevozu ostalo na visoki ravni, kar so drugi letalski prevozniki obravnavali kot priložnost za povečanje ponudbe in tržnega deleža ⁽¹²⁾. Leta 2013 je letalski prevoznik Turkish Airlines uvedel lete na progi Talin–Carigrad–Talin, Ryanair je dodal sedem novih prog, Lufthansa in airBaltic pa sta povečala pogostost letov. Leta 2014 so redne lete iz Talina uvedli novi letalski prevozniki, kot sta na primer TAP Portugal (Talin–Lizbona–Talin) in Vueling (Talin–Barcelona–Talin) ⁽¹³⁾.
- (20) Po navedbah upravitelja letališča v Talinu se lahko celotna Estonija obravnava kot zaledje tega letališča. Obenem je večina Estonije tudi v zaledju drugih mednarodnih letališč, kot so letališča v Helsinkih, Rigi in Sankt Peterburgu ⁽¹⁴⁾.

3. UPRAVIČENEC

- (21) Estonian Air je delniška družba v skladu z estonskim pravom in nacionalni letalski prevoznik Estonije s sedežem na letališču v Talinu. Trenutno ima približno 160 zaposlenih in floto sedmih letal.
- (22) Podjetje Estonian Air je bilo ustanovljeno kot državno podjetje po neodvisnosti Estonije leta 1991, ko se je ločilo od ruskega letalskega prevoznika Aeroflot. Po prizadevanjih za privatizacijo in nadaljnjih spremembah v lastniški strukturi je Estonian Air trenutno v 97,34-odstotni lasti Estonije in 2,66-odstotni lasti skupine SAS Group (v nadaljnjem besedilu: SAS).

⁽⁶⁾ Glej opombo 2.

⁽⁷⁾ Uredba št. 1 o določitvi jezikov, ki se uporabljajo v Evropski gospodarski skupnosti (UL L 17, 6.10.1958, str. 385/58).

⁽⁸⁾ Druga letališča v Estoniji (regionalna letališča v krajih Tartu, Pärnu, Kuressaare in Kärdla ter letališči v krajih Kihnu in Ruhnu) so imela leta 2013 44 288 potnikov. Leta 2013 je bilo letališče v Tartuju edino regionalno letališče v Estoniji z rednim mednarodnim letom v Helsinke. Vir: letno poročilo 2013 AS Tallinna Lennujaam, upravitelja letališča v Talinu, dostopno na http://www.tallinn-airport.ee/upload/Editor/Aastaruanded/Lennujaama_aastaraamat_2013_ENG.pdf.

⁽⁹⁾ Vir: letno poročilo 2014 AS Tallinna Lennujaam, upravitelja letališča v Talinu, dostopno na http://www.tallinn-airport.ee/upload/Editor/Ettevot/Lennujaama%20aastaraamat_ENG_2014_23.5.15.pdf.

⁽¹⁰⁾ Vir: konsolidirano letno poročilo 2013 podjetja Estonian Air, dostopno na <http://estonian-air.ee/wp-content/uploads/2014/06/ESTONIAN-AIR-ANNUAL-REPORT-2013.pdf>.

⁽¹¹⁾ Vir: konsolidirano letno poročilo 2014 podjetja Estonian Air, dostopno na <https://estonian-air.ee/wp-content/uploads/2014/04/ESTONIAN-AIR-Annual-Report-2014-FINAL-Webpage.pdf>.

⁽¹²⁾ Vir: letno poročilo 2013 AS Tallinna Lennujaam, glej opombo 8.

⁽¹³⁾ Vir: spletno mesto letališča v Talinu (<http://www.tallinn-airport.ee/eng/>).

⁽¹⁴⁾ Vir: letno poročilo 2013 AS Tallinna Lennujaam, glej opombo 8.

- (23) Podjetje Estonian Air ima delež v enem skupnem podjetju, in sicer Eesti Aviokütuse Teenuste AS (51-odstotni delež), ki na letališču v Talinu oskrbuje letala z gorivom. Podjetje Estonian Air je imelo 60-odstotni delež tudi v skupnem podjetju AS Amadeus Eesti, ki estonskim potovalnim agencijam zagotavlja sisteme za rezervacijo in podporo, vendar je na začetku leta 2014 prodalo svoj delež podjetju Amadeus IT Group, S.A.⁽¹⁵⁾. Podjetje Estonian Air je bilo 100-odstotni lastnik tudi hčerinskega podjetja AS Estonian Air Regional, ki je opravljalo komercialne lete na sosednje destinacije v sodelovanju s podjetjem Estonian Air. To hčerinsko podjetje je bilo junija 2013 prodano zasebnemu letalskemu prevozniku Fort Aero BBAA OÜ⁽¹⁶⁾.
- (24) Podjetje Estonian Air od leta 2006 ustvarja velike izgube. Med letoma 2010 in 2011 je izginila več kot polovica njegovega lastniškega kapitala. V tem obdobju je letalski prevoznik izgubil več kot četrtno svojega kapitala.
- (25) Kljub kapitalskim injekcijam v letih 2011 in 2012 se je finančni položaj letalskega prevoznika leta 2012 še naprej slabšal. Maja 2012 je ustvaril mesečno izgubo v višini 3,7 milijona EUR, ki je bila večja od predvidene izgube v višini 0,9 milijona EUR. Do prve polovice leta 2012 je letalski prevoznik Estonian Air ustvaril izgube v višini 14,9 milijona EUR⁽¹⁷⁾. Junija 2012 je podjetje Estonian Air spremenilo svojo napoved za leto 2012 in ocenilo, da bodo operativne izgube za navedeno leto znašale 25 milijonov EUR (prvotni proračun je predvideval letno izgubo v višini 8,8 milijona EUR). Do konca julija 2012 je bilo podjetje Estonian Air v položaju tehničnega stečaja v skladu z estonskim pravom. V proračunskem letu 2012 je letalski prevoznik ustvaril izgubo v višini 49,2 milijona EUR.
- (26) Čista izguba podjetja Estonian Air je leta 2013 znašala 8,1 milijona EUR⁽¹⁸⁾. Leta 2014 je čista izguba znašala 10,4 milijona EUR⁽¹⁹⁾.

4. OPIS UKREPOV IN NAČRTA PRESTRUKTURIRANJA

- (27) V tem oddelku so opisani ukrepi od 1 do 5, ki se ocenjujejo v zadevi v zvezi z reševanjem (SA.35956), in načrt prestrukturiranja, priglašen v okviru zadeve v zvezi s prestrukturiranjem (SA.36868).

4.1 Dokapitalizacija leta 2009 (ukrep 1)

- (28) Letališče v Talinu in letalski prevoznik sta bila do leta 1993 eno podjetje, nato pa je letalski prevoznik postal neodvisen subjekt. Leta 1996 je Estonija privatizirala 66 % delnic letalskega prevoznika. Po privatizaciji je imelo podjetje Maersk Air v lasti 49-odstotni delež, 34-odstotni delež je imelo v lasti Ministrstvo za gospodarske zadeve in komunikacije Estonije, 17-odstotni delež pa je bil v lasti lokalne investicijske banke Cresco Investment Bank (v nadaljnjem besedilu: Cresco). Leta 2003 je skupina SAS kupila 49-odstotni delež podjetja Maersk Air, ostali poslovni deleži pa se niso spremenili.
- (29) Po informacijah Estonije je letalski prevoznik svoje delničarje leta 2009 zaprosil za nov kapital iz dveh glavnih razlogov. Na začetku leta 2008 je podjetje Estonian Air izvedlo denarni polog v višini [...] (*) milijonov EUR za nakup treh novih regionalnih letal tipa Bombardier, da bi nadgradil floto z učinkovitejšimi letali. Poleg tega poslovni model ni deloval zaradi izjemnih okoliščin, ki so nastale zaradi finančne krize, in letalski prevoznik je imel ob koncu leta likvidnostne težave.
- (30) Februarja 2009 so vsi delničarji povečali kapital letalskega prevoznika za 7,28 milijona EUR sorazmerno s svojimi poslovnimi deleži. Estonija je vložila 2,48 milijona EUR denarnih sredstev, 1,23 milijona EUR denarnih sredstev pa je zagotovila banka Cresco. Skupina SAS je skupaj vložila 3,57 milijona EUR, od tega 1,21 milijona EUR denarnih sredstev in 2,36 milijona EUR v obliki pretvorbe posojila v lastniški kapital. Lastniška struktura podjetja Estonian Air se zaradi ukrepa 1 ni spremenila.

4.2 Prodaja oddelka za zemeljsko oskrbo leta 2009 (ukrep 2)

- (31) Junija 2009 je podjetje Estonian Air za 2,4 milijona EUR prodalo svoje podjetje za zemeljsko oskrbo letališču v Talinu, ki je v državni lasti. Ob prodaji je bila Estonija 100-odstotna lastnica letališča v Talinu.

⁽¹⁵⁾ Glej <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=86191>

⁽¹⁶⁾ Glej http://www.aviator.aero/press_releases/13003. Ob prodaji je bilo podjetje AS Estonian Air Regional mirujoče in ni imelo letal, zaposlenih in sredstev.

⁽¹⁷⁾ Vir: ocena uspešnosti podjetja Estonian Air za prvo polovico leta 2012, dostopna na <http://estonian-air.ee/wp-content/uploads/2014/04/ENG-1H-2012.pdf>

⁽¹⁸⁾ Glej opombo 10.

⁽¹⁹⁾ Glej opombo 11.

(*) Poslovna skrivnost.

- (32) Estonski organi so pojasnili, da ni bilo odprtega, preglednega in brezpogojnega razpisnega postopka. Poleg tega prodajna cena ni temeljila na izvedenskem mnenju, temveč na knjigovodski vrednosti sredstev, ki so se prodajala. Amortizirana sredstva so se upoštevala tako, da se je prištela vrednost. Po navedbah estonskih organov je bila cena določena pri neposrednih pogajanjih med letališčem v Talinu in podjetjem Estonian Air.

4.3 Kapitalska injekcija leta 2010 (ukrep 3)

- (33) Estonija je 10. novembra 2010 vložila 17,9 milijona EUR denarnih sredstev (280 milijonov EEK) v kapital podjetja Estonian Air, skupina SAS pa je izvedla pretvorbo posojila v lastniški kapital v vrednosti 2 milijonov EUR. Obenem je skupina SAS pridobila 17-odstotni delež banke Cresco v podjetju Estonian Air v zamenjavo za odpis posojila v vrednosti [...] EUR, ki ga je banka Cresco imela pri skupini SAS, s čimer banka ni bila več delničarka.
- (34) Odločitev o pridobitvi večinskega lastništva nad letalskim prevoznikom je temeljila na poslovnem načrtu iz leta 2010 (v nadaljnjem besedilu: poslovni načrt iz leta 2010). Obenem je Estonija želela zagotoviti dolgoročne letalske povezave med Talinom in najpomembnejšimi poslovnimi destinacijami, zato je menila, da je pridobitev nadzora nad letalskim prevoznikom s kapitalsko injekcijo najboljši način za doseganje tega cilja.
- (35) Kapital naj bi se uporabil za predplačila za tri letala tipa Bombardier CRJ900 v vrednosti [...] milijonov USD, ki so bila dobavljena leta 2011, in za kritje dela čiste izgube iz leta 2011, ki je znašala 17,3 milijona EUR.
- (36) Zaradi kapitalske injekcije leta 2010 je Estonija postala večinska lastnica, saj je imela v lasti 90 % delnic podjetja Estonian Air, poslovni delež skupine SAS pa se je zmanjšal na 10 %. Kot je navedeno v uvodni izjavi 33, banka Cresco, ki je imela od privatizacije leta 1996 17 % delnic v podjetju Estonian Air, ni bila več delničarka in se je odločila, da v letalskega prevoznika ne bo vložila dodatnih denarnih sredstev ⁽²⁰⁾.

4.4 Dokapitalizacija v letih 2011 in 2012 (ukrep 4)

- (37) Novembra 2011 se je Estonija odločila, da bo v Estonian Air vložila 30 milijonov EUR kapitala in povečala svoj delež na 97,34 %. Kapitalska injekcija je bila izvedena v dveh tranšah po 15 milijonov EUR, in sicer 20. decembra 2011 in 6. marca 2012. Skupina SAS pri tej kapitalski injekciji ni bila udeležena, njen poslovni delež pa se je zmanjšal z 10 % na 2,66 %. Od takrat se lastniška struktura podjetja Estonian Air ni spremenila.
- (38) Kapitalska injekcija naj bi bila izvedena na podlagi poslovnega načrta iz oktobra 2011 (v nadaljnjem besedilu: poslovni načrt iz leta 2011). Poslovni načrt iz leta 2011 je temeljil na predpostavki, da bodo večje omrežje in pogostejši leti izboljšali konkurenčnost letalskega prevoznika. Predpostavljalo se je, da bo dobra struktura vozlišč (omrežje vozlišč in manjših letališč „hub-and-spoke“) privabila potnike in omogočila prožnost za preusmeritev prometa prek vozlišča, kar bi bila protiutež sezonskosti in nenadnim spremembam povpraševanja. Poleg tega se je upoštevala kapaciteta vozlišč, ki bi omogočila znižanje stroškov po sedežih z uporabo večjega letala. Proučil se je model regionalnega omrežja, ki bi omogočil povečanje velikosti letalskega prevoznika in zmanjšanje tveganj. Poslovni načrt iz leta 2011 je vključeval tudi več letalskih povezav iz Estonije in v Estonijo ter povečanje flote in števila zaposlenih zaradi večjega števila povratnih letov.
- (39) V skladu s poslovnim načrtom iz leta 2011 bi podjetje Estonian Air od svojih delničarjev potrebovalo 30 milijonov EUR in posojilo zasebne banke [...]. Čeprav je kreditni odbor estonske bančne podružnice domnevno odobril posojilo, je posojilo na koncu zavrnil najvišji kreditni odbor banke [...] novembra 2011. Ne glede na to zavrnitev se je Estonija odločila, da bo podjetju Estonian Air zagotovila 30 milijonov EUR.

4.5 Posojilo za reševanje (ukrep 5)

- (40) Zaradi slabih rezultatov podjetja Estonian Air v sredini leta 2012 (izgube v višini 14,9 milijona EUR) je postalo vodstvu letalskega prevoznika jasno, da strategija vozlišč in manjših letališč iz poslovnega načrta iz leta 2011 ni uspešna. Zato se je Estonija odločila, da bo letalskemu prevozniku zagotovila dodatno podporo v obliki pomoči za reševanje.

⁽²⁰⁾ Glej spletno stran Baltic Reports z dne 7. junija 2010, *Government sets bailout deal for Estonian Air* (Vlada je določila dogovor za reševanje podjetja Estonian Air z javnimi sredstvi), <http://balticreports.com/?p=19116>

- (41) Ukrep reševanja je sestavljalo posojilo v višini 8,3 milijona EUR, ki ga je s 15-odstotno letno obrestno mero zagotovilo Ministrstvo za finance Estonije. Prvi obrok posojila v višini 793 000 EUR je bil izplačan že 20. decembra 2012, drugi obrok v višini 3 000 000 EUR 18. januarja 2013, preostalih 4 507 000 EUR pa 11. februarja 2013 ⁽²¹⁾. Estonija se je zavezala, da bo Komisijo obvestila o načrtu prestrukturiranja ali načrtu likvidacije ali predložila dokaz, da je bilo posojilo v celoti povrnjeno najpozneje šest mesecev po prvi izvedbi ukrepa v zvezi s pomočjo za reševanje, tj. do 20. junija 2013.
- (42) Estonski organi so 4. marca 2013 obvestili Komisijo o svoji odločitvi z dne 28. februarja 2013, da bodo za 28,7 milijona EUR povečali posojilo za reševanje na podlagi prošnje podjetja Estonian Air, v kateri je opisalo svoje likvidnostne potrebe. 16,6 milijona EUR od tega zneska je bilo letalskemu prevozniku dodeljenega 5. marca 2013 po podpisu spremembe predhodne posojilne pogodbe, preostalega 12,1 milijona EUR pomoči za reševanje pa je bilo podjetju Estonian Air zagotovljenega 28. novembra 2014 ⁽²²⁾. Pogoji dodatnega posojila za reševanje so bili enaki pogojem prvotnega posojila za reševanje, in sicer posojilo je bilo treba prvotno povrniti najpozneje do 20. junija 2013 (povračilo je bilo nato po priglasitvi zadeve v zvezi s prestrukturiranjem odloženo) in zaračunale bi se 15-odstotne letne obresti.
- (43) Skupni znesek posojila za reševanje je tako znašal 37 milijonov EUR, podjetju Estonian Air pa je bil v celoti izplačan v več transhah, kot je opisano v uvodnih izjavah 40 in 41.
- (44) Estonija se je dne 5. decembra 2013 na prošnjo podjetja Estonian Air odločila, da bo znižala obrestno mero posojila za reševanje z začetnih 15 % na 7,06 % od julija 2013. Po navedbah estonskih organov je bila ta odločitev sprejeta, ker se je profil tveganja letalskega prevoznika od določitve obrestne mere decembra 2012 spremenil.

4.6 Priglašena pomoč za prestrukturiranje in načrt prestrukturiranja (ukrep 6)

- (45) Estonija je 20. junija 2013 priglasila pomoč za prestrukturiranje za Estonian Air v višini 40,7 milijona EUR v obliki dokapitalizacije na podlagi načrta prestrukturiranja (v nadaljnjem besedilu: načrt prestrukturiranja), ki je zajemal petletno obdobje prestrukturiranja od leta 2013 do leta 2017.

4.6.1 Ponovno doseganje rentabilnosti do leta 2016

- (46) Cilj načrta prestrukturiranja je ponovno doseči dolgoročno rentabilnost podjetja Estonian Air do leta 2016. Načrt prestrukturiranja predvideva, da se bo zgodil preobrat pri obstoječih ravneh izgub iz dobička pred davki (EBT) v višini 49,2 milijona EUR leta 2012 in da se bo do leta 2015 dosegel prag donosnosti, do leta 2016 pa donosnost. Glede na predpostavke iz načrta prestrukturiranja bo podjetje Estonian Air do leta 2016 ustvarilo dobiček pred davki v višini 1,3 milijona EUR.

Preglednica 1

Poslovni izid za obdobje 2009–2017

(v mio. EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013(f)	2014(f)	2015(f)	2016(f)	2017(f)
Prihodki	62,759	68,583	76,514	91,508	71,884	73,587	76,584	78,790	80,490
EBITDA ⁽¹⁾	2,722	3,181	(6,830)	(10,037)	6,510	8,454	9,918	10,000	10,813
EBT	(4,434)	(2,617)	(17,325)	(49,218)	(7,052)	(1,577)	(0,002)	1,296	2,031
Stopnja EBT	(7 %)	(4 %)	(23 %)	(54 %)	(10 %)	(2 %)	(0 %)	2 %	3 %
Skupni lastniški kapital	7,931 ⁽²⁾	23,958	36,838	(14,683)	18,964	17,387	17,385	18,681	20,712

⁽¹⁾ Dobiček pred obrestmi, davki, deprecijacijo in amortizacijo.

⁽²⁾ Devizni tečaj: 1 EUR = 15,65 EEK.

- (47) Cilj za donosnost iz načrta prestrukturiranja je doseči 6,2-odstotno donosnost naložbenega kapitala (ROCE) in 6,9-odstotno donosnost lastniškega kapitala (ROE) do leta 2016 ter 9,8-odstotno donosnost naložbenega kapitala in 8,9-odstotno donosnost lastniškega kapitala do leta 2017.

⁽²¹⁾ Glej tudi <http://www.e24.ee/1106240/estonian-airile-makstakse-valja-kolm-miljonit-eurot/>

⁽²²⁾ Glej konsolidirano letno poročilo 2014 podjetja Estonian Air, dostopno na <https://estonian-air.ee/wp-content/uploads/2014/04/Estonian-Air-Annual-Report-2014-FINAL-Webpage.pdf>, in članek *Estonian government approves of last loan payment to Estonian Air* (Estonska vlada je odobrila zadnje izplačilo posojila podjetju Estonian Air) z dne 20. novembra 2014: <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=99082>

Preglednica 2

Napovedana donosnost lastniškega kapitala in donosnost naloženega kapitala za obdobje 2013–2017

(v mio. EUR) (%)

	2013	2014	2015	2016	2017
ROE	(37,2)	(9,1)	(0,0 %)	6,9	9,8
ROCE	(6,6)	0,8	7,1	6,2	8,9

4.6.2 Ukrepi prestrukturiranja

- (48) Za doseganje navedenih rezultatov načrt prestrukturiranja predvideva številne ključne ukrepe. Podjetje Estonian Air bo na primer zmanjšalo svojo floto z 11 letal decembra 2012 na 7 letal avgusta 2013. Letalski prevoznik mora floto tudi racionalizirati, saj je cilj, da ima do konca leta 2015 namesto začetne mešanice letal različnih tipov (ki vključuje štiri letala tipa Embraer E170, tri letala tipa Bombardier CRJ900, tri letala tipa Saab 340 in letalo tipa Boeing 737) floto sedmih letal tipa CRJ900. Od teh sedmih letal bi se pet letal uporabljalo za lete na omrežju prog letalskega prevoznika, preostali dve pa bi se dali v zakup skupaj s posadko ali v najem.
- (49) Podjetje Estonian Air je zmanjšalo omrežje prog s 24 prog leta 2012 na 12 prog, od katerih sta dve sezonski ⁽²³⁾. Letalski prevoznik je tako ukinil 12 prog, ukinitve teh prog pa šteje za izravnalne ukrepe (glej Preglednico 4). Zmanjšanje omrežja prog pomeni 37-odstotno zmanjšanje zmogljivosti v smislu ASK ⁽²⁴⁾ in 35-odstotno zmanjšanje v smislu ponujenih sedežev (vrednosti za leto 2013 v primerjavi z vrednostmi za leto 2012). Poleg tega je podjetje Estonian Air za 23 % zmanjšalo ASK na progah, ki so bile ohranjene kot ključne proge.
- (50) Podjetje Estonian Air je že zmanjšalo število zaposlenih, in sicer s 337 zaposlenih aprila 2012 na 197 zaposlenih marca 2013, zdaj pa jih ima približno 160, s čimer je preseglo svoj prvotni načrt, da bo število osebja zmanjšalo na 164 zaposlenih. Poleg tega je podjetje letališču v Talinu prodalo poslovno stavbo in hangar.
- (51) V skladu z načrtom prestrukturiranja namerava podjetje Estonian Air uvesti tudi nov model oblikovanja cen (manjše število razredov na področju rezervacije/cenovnih skupin in urejanje cen vozovnic ter razdružitve produktov, da se ustvarijo višje ravni prihodkov iz pomožnih dejavnosti) in številne ukrepe za izboljšanje kakovosti svojih storitev, kar vključuje kanale, prek katerih se storitve prodajajo. Estonian Air namerava zlasti povečati prihodke iz trženjskih akcij, zlasti prek digitalnih kanalov, in sicer z [200 000–500 000] EUR leta 2013 na [1,5–2,5] milijona EUR leta 2017. Tudi nova provizija za spletne storitve bo povečala prihodke z [200 000–500 000] EUR leta 2013 na [1–2 milijona] EUR leta 2017. Z navedenimi ukrepi bi se prihodki v naslednjih petih letih morali povečati za [10–20] milijonov EUR.
- (52) Poleg tega namerava podjetje Estonian Air v skladu z načrtom prestrukturiranja izvesti številne ukrepe za znižanje stroškov, vključno s podpisom kolektivne pogodbe o zvišanju plačilne lestvice, dopustih in uporabi pilotov, uvedbo koncepta večnamenskega zaposlenega, zlasti pri zaposlenih v zaledni pisarni; povečanjem izkoristka goriva z boljšimi letalskimi operacijami, kar vključuje manjšo moč pri vzletu in natančno nastavitve ter manjšo distribucijo in stroške provizije, učinkovitostjo flote, sestavljene iz enega tipa letal, in ponovnimi pogodbenimi pogajanja o zemeljski oskrbi, pripravi in dostavi hrane ter letaliških pristojbinah. Z navedenimi ukrepi bi se moralo v naslednjih petih letih zagotoviti [20–30] milijonov EUR.
- (53) Načrt prestrukturiranja predvideva tudi reorganizacijo višje vodstvene skupine letalskega prevoznika.

4.6.3 Izravnalni ukrepi

- (54) Podjetje Estonian Air je v okviru prestrukturiranja ukinilo 12 prog, njihove ukinitve pa šteje za izravnalne ukrepe. Načrt prestrukturiranja izpostavlja tudi, da bi se morali sloti, katerim se je letalski prevoznik odpovedal na letališčih London Gatwick (LGW), v Helsinkih (HEL) in na Dunaju (VIE), obravnavati kot izravnalni ukrepi, saj so to koordinirana letališča (z omejeno zmogljivostjo).

⁽²³⁾ Načrt prestrukturiranja ohranja naslednjih deset „ključnih“ prog: Amsterdam (AMS), Stockholm (ARN), Bruselj (BRU), København (CPH), Kijev (KBP), Sankt Peterburg (LED), Oslo (OSL), Šeremetjevo Moskva (SVO), Trondheim (TRD) in Vilna (VNO). Sezonski progi sta letališče Charles de Gaulle (CDG) v Parizu in letališče v Nici (NCE). Vendar se na podlagi člankov in javnih izjav podjetja Estonian Air zdi, da zagotavlja lete in namerava tudi v prihodnosti zagotavljati lete na sezonskih progah, ki niso navedene v načrtu prestrukturiranja, in sicer München (MUC), Split (SPU) in Berlin (TXL). Zdi se tudi, da namerava Estonian Air od leta 2015 v ponudbo sezonskih prog vključiti tudi Milano (MXP).

⁽²⁴⁾ ASK pomeni razpoložljivi sedežni kilometer (število preletenih sedežev, pomnoženo s številom preletenih kilometrov). ASK je najpomembnejši kazalnik zmogljivosti letalskega prevoznika, ki se uporablja v sektorju letalskega prevoza in katerega je uporabila tudi Komisija v predhodnih zadevah v zvezi s prestrukturiranjem v sektorju letalskega prevoza.

Preglednica 3

Proge, ki se štejejo za izravnalne ukrepe

(%)

Destinacija	Faktor zasedenosti (2012)	Stopnja kritja 1 ⁽¹⁾ (2012)	Prispevek DOC ⁽²⁾ (2012)	Stopnja donosnosti (2012)	Opuščena zmogljivost v ASK (v % glede na skupno zmogljivost po prestrukturiranju)
Hannover (HAJ)	66	82	– 18	– 67	2
Helsinki (HEL)	54	60	– 64	– 126	1
Joensuu (JOE)	60	77	– 35	– 111	0
Jyväskylä (JYV)	53	76	– 40	– 117	0
Kajaani (KAJ)	42	75	– 82	– 168	0
Riga (RIX)	45	59	– 143	– 310	1
London Gatwick (LGW)	80	85	– 1	– 36	5
Tartu (TAY)	42	62	– 100	– 183	1
Tbilisi (TBS)	76	84	– 27	– 89	4
Kuressaare (URE)	33	86	8	– 36	0
Benetke (VCE)	87	84	10	– 35	1
Dunaj (VIE)	71	84	– 13	– 59	3

⁽¹⁾ Marža stopnje kritja 1 je opredeljena kot skupni prihodki, zmanjšani za variabilne stroške, povezane s potniki, rezultat pa se nato deli s skupnimi prihodki.

⁽²⁾ Načrt opredeljuje prispevek DOC kot skupne prihodke, zmanjšanje za stroške, povezane s potniki, povratnimi leti in gorivom, rezultat pa se nato deli s skupnimi prihodki.

4.6.4 Lastni prispevek

- (55) Po podatkih iz načrta prestrukturiranja bi lastni prispevek sestavljalo 27,8 milijona EUR od načrtovane prodaje treh letal leta 2015, 7,5 milijona EUR od prodaje nepremičnine, 2 milijona EUR od prodaje drugih neključnih sredstev in 0,7 milijona EUR od novega posojila, ki bi se zagotovilo s strani [...]. Zaradi skupnih stroškov prestrukturiranja v višini 78,7 milijona EUR bi lastni prispevek (v višini 38 milijonov EUR) ustrezal 48,3 % stroškov prestrukturiranja. Preostali del stroškov prestrukturiranja bi se financiral s pomočjo za prestrukturiranje v višini 40,7 milijona EUR, ki bi jo dodelila Estonija v obliki lastniškega kapitala in del katere bi se uporabil za odplačilo posojila za reševanje.

4.6.5 Analiza tveganj in scenarijev

- (56) Načrt prestrukturiranja vsebuje analizo scenarijev, ki poleg osnovnega scenarija, na katerem temelji načrt prestrukturiranja, vključuje najboljši scenarij (v nadaljnjem besedilu: optimistični scenarij) in najslabši scenarij (v nadaljnjem besedilu: pesimistični scenarij). Optimistični scenarij predvideva 5-odstotno letno rast BDP v Evropi, rast prihodkov iz pomožnih dejavnosti v višini 7 milijonov EUR zaradi boljšega promocijskega umeščanja izdelkov in povprečno 5-odstotno zvišanje števila potnikov. Po podatkih iz načrta prestrukturiranja bi se pri optimističnem scenariju pozitiven dobiček pred davki dosegel že leta 2014. Po drugi strani pa pesimistični scenarij temelji na predpostavki, da bo rast BDP v Evropi ostala na nizki ravni do leta 2017, zato se bo število potnikov znižalo za 12 %. Vendar bi se negativne posledice znižanja števila potnikov ublažile s številnimi ukrepi na področju upravljanja, in sicer z 10-odstotnim zmanjšanjem pogostosti povratnih letov, zvišanjem cen vozovnic za 1 %, zvišanjem prihodkov iz pomožnih dejavnosti s 4,5 EUR na potnika leta 2015 na 6,5 EUR na potnika leta 2017, 10-odstotnim znižanjem stroškov za svetovne storitve in stroškov drugih oddelkov ter dodatnim zmanjšanjem števila članov posadke (za pet pilotov in pet članov kabinskega osebja med letoma 2014 in 2016). Ob upoštevanju blažilnih ukrepov na področju upravljanja bi se pri pesimističnem scenariju nekoliko pozitiven dobiček pred davkom dosegel leta 2017, vendar bi vseeno povzročil negativna neto denarna sredstva pred financiranjem. V skladu z načrtom prestrukturiranja naj ne bi bila pri nobenem od navedenih scenarijev potrebna dodatna finančna sredstva.

Preglednica 4

Analiza scenarijev za obdobje 2013–2017

(v mio. EUR)

		2013	2014	2015	2016	2017
Optimistični scenarij	EBT	[(8)–(7)]	[0–1]	[3–4]	[6–7]	[9–10]
	neto denarna sredstva pred financiranjem	[(10)–(9)]	[7–8]	[6–7]	[5–6]	[8–9]
Pesimistični scenarij	EBT	[(8)–(7)]	[(4)–(3)]	[(3)–(2)]	[(1)–0]	[0–1]
	neto denarna sredstva pred financiranjem	[(10)–(9)]	[2–3]	[1–2]	[(1)–0]	[(1)–0]

- (57) Načrt prestrukturiranja vsebuje tudi analizo občutljivosti na podlagi osnovnega scenarija, ki zajema naslednje izbrane dejavnike, in sicer 5-odstotno ali 10-odstotno zmanjšanje ciljev v zvezi z donosom, 5-odstotno zmanjšanje števila potnikov, 5-odstotno ali 10-odstotno zvišanje stroškov goriva, 5-odstotno ali 10-odstotno znižanje ciljne prodajne cene za letala, ki se bodo prodala leta 2015 (glej uvodno izjavo 55), ter 5-odstotno apreciacijo in depreciacijo deviznega tečaja za USD/EUR. Načrt prestrukturiranja upošteva učinek, ki bi ga imel vsak posamezni dejavnik na sanacijo letalskega prevoznika, na podlagi česar je bilo ugotovljeno, da bi bila pri vseh scenarijih potrebna dodatna finančna sredstva v višini od [1–10] milijonov EUR do [30–40] milijonov EUR (razen v primeru 5-odstotne apreciacije deviznega tečaja za USD/EUR). Poleg tega se v večini scenarijev prag donosnosti ne bi dosegel do konca načrtovanega obdobja prestrukturiranja, tj. do leta 2017.

4.7 Spremenjen načrt prestrukturiranja z dne 31. oktobra 2014

- (58) Estonski organi so 31. oktobra 2014 predložili bistveno spremenjen načrt prestrukturiranja. Spremembe načrta se nanašajo zlasti na:

- (1) načrtovani prevzem podjetja Estonian Air s strani zasebnega vlagatelja, estonske naložbene skupine Infortar ⁽²⁵⁾, ki naj bi do [...] leta 2015 od Estonije pridobila [...] % delnic;
- (2) podaljšanje obdobja prestrukturiranja s petih na več kot šest let, pri čemer je bil datum začetka prestavljen z leta 2013 na november 2010, datum zaključka pa s konca leta 2017 na november 2016;
- (3) spremenjen poslovni načrt, ki upošteva privatizacijo ter predvideva sinergije s trajektnim prevoznikom Tallink, ki je delno v lasti skupine Infortar, in dodatne prilagoditve zaradi nedavnih dogodkov (krize v Ukrajini, nižjega števila potnikov od pričakovanega na nekaterih linijah zaradi konkurence itd.).

- (59) Ker se je datum začetka obdobja prestrukturiranja prestavil na november 2010, spremenjeni načrt prestrukturiranja zajema tudi pomoč za prestrukturiranje v obliki kapitalskih injekcij leta 2010 (ukrep 3) ter v letih 2011 in 2012 (ukrep 4). Skupni znesek pomoči za prestrukturiranje bi se tako zvišal s 40,7 milijona EUR, kot je bil predviden v prvotnem načrtu prestrukturiranja, na 84,7 milijona EUR.

- (60) Zaradi podaljšanja obdobja prestrukturiranja in načrtovanega vstopa zasebnega vlagatelja leta 2015 spremenjeni načrt prestrukturiranja zajema tri različne poslovne strategije, ki temeljijo na ločenih poslovnih načrtih za isto obdobje:

- (1) Od leta 2011 do aprila 2012: strategija za razširitev in razvoj regionalnega letalskega prevoznika z omrežjem vozlišč in manjših letališč (ki se v večji meri financirata z dvema državnima kapitalskima injekcijama v okviru ukrepov 3 in 4 in temeljita na poslovnem načrtu, ki ga je pripravilo novo vodstvo, imenovano, ko je država pridobila 90 % delnic podjetja Estonian Air novembra 2010), ki med drugim vključuje:

⁽²⁵⁾ Skupina Infortar je ena največjih zasebnih naložbenih skupin v Estoniji z deleži v sektorju pomorskega prometa (vključno s 36-odstotnim deležem v podjetju Tallink, veliki ladjarski družbi za prevoz potnikov in tovora, ki deluje v regiji Baltskega morja) ter sektorjih nepremičnin in finančnih storitev itd. Leta 2013 je skupina Infortar ustvarila čisti dobiček v višini 20 milijonov EUR in imela v lasti sredstva v vrednosti 432 milijonov EUR.

- (a) razširitev flote z osmih na enajst letal (še dve dodatni letali pa se naročita);
- (b) razvoj Talina v regionalno vozlišče z bistveno večjim številom delujočih prog (od 13. marca 2011 do 24. septembra 2012);
- (c) povečanje števila zaposlenih z 255 na 337.
- (2) Od aprila 2012 do leta 2014: strategija za zmanjšanje zmogljivosti in spremembo poslovnega modela v letalskega prevoznika z direktnimi leti v regionalnem omrežju, ki se osredotoča na omejeno število ključnih prog. Strategija med drugim vključuje naslednje ukrepe:
- (a) zmanjšanje flote z enajstih letal na sedem letal;
- (b) zmanjšanje števila delujočih prog s 24 na 12;
- (c) zmanjšanje števila zaposlenih s 337 na 164;
- (d) zamenjavo predhodnega izvršnega direktorja in vodstvene skupine.
- (3) Od leta 2015 do leta 2016: strategija, ki upošteva vstop zasebnega vlagatelja, sinergije s trajektnim prevoznikom Tallink in dodatne prilagoditve, ki upoštevajo slabše rezultate leta 2014:
- (a) nadaljnje osredotočanje na [5–15] ključnih prog, vendar povečanje števila sezonskih prog z [1–5] na [5–10] do leta 2016;
- (b) dopolnitev trenutnih sedmih letal z [...] majhnimi regionalnimi letali tipa ATR 42 (ki se dajo v zakup skupaj s posadko), da bi se zagotovili leti na dodatnih sezonskih progah;
- (c) uporaba prihodkov in izkoriščanje stroškovnih sinergij z zasebnim vlagateljem in njegovimi hčerinskimi podjetji (trajekti Tallink, hoteli, taksi službami itd.).
- (61) Estonski organi trdijo, da se kljub spreminjajočim se strategijam obdobje prestrukturiranja od novembra 2010 do novembra 2016, tj. od pridobitve 90 % delnic podjetja Estonian Air s strani države do ponovnega doseganja donosnosti podjetja v skladu s spremenjenim načrtom prestrukturiranja, lahko šteje kot del enega nepretrganega prestrukturiranja, katerega edini cilj je zagotoviti donosnost in gospodarsko trajnost letalskega prevoznika. Trdijo, da je en dolgoročen proces s spreminjajočimi se taktikami za doseganje zelenega rezultata, saj je bila strategija vozlišč in manjših letališč opuščena, ko je bilo ugotovljeno, da ni uspešna, in nadomeščena z drugo strategijo, vendar se zeleni cilj, tj. donosnost in trajnost, ni spremenil.
- (62) Spremenjeni načrt prestrukturiranja predvideva ponovno doseganje rentabilnosti do leta 2016, tj. ob koncu šestletnega obdobja prestrukturiranja, kot je prikazano v Preglednici 5.

Preglednica 5

Poslovni izid za obdobje 2011–2016

(v mio. EUR)

	2011	2012	2013	2014(f)	2015(f)	2016(f)
Prihodki	76,514	91,508	72,123	68,463	81,244	97,098
EBITDA	(6,830)	(10,037)	6,943	5,735	11,907	21,715
EBT	(17,325)	(49,218)	(8,124)	(11,417)	(3,316)	3,874
Stopnja EBT	(23 %)	(54 %)	(11 %)	(17 %)	(4 %)	4 %
Skupni lastniški kapital	36,838	(14,683)	(22,808)	(32,406)	6,548	10,423

- (63) V primerjavi s prvotnim načrtom prestrukturiranja bi se moral letalski prevoznik bolj osredotočati na neključne proge in posle (na primer z dodatnimi sezonskimi programi ali razširitvijo poslovanja na področju zakupa skupaj s posadko). Poleg tega bi moral letalski prevoznik izkoristiti številne sinergije, ki se lahko oblikujejo na področju prihodkov in stroškov s trajektnim prevoznikom Tallink. Zato spremenjeni načrt prestrukturiranja predvideva bistveno večjo rast prihodkov leta 2015 in 2016 kot prvotni načrt prestrukturiranja.
- (64) V zvezi z lastnim prispevkom spremenjeni načrt prestrukturiranja predvideva skupni lastni prispevek v višini [100–150] milijonov EUR, kar predstavlja [50–60] % stroškov prestrukturiranja. Navedeni znesek poleg prihodkov od prodaje sredstev in novega posojila, že upoštevanega v prvotno priglašenem načrtu prestrukturiranja, vključuje finančna sredstva, zagotovljena leta 2010 v obliki lastniškega kapitala in posojil skupine SAS ([...] milijonov EUR), finančna sredstva za nakup letala, pridobljena leta 2011 od podjetja Export Development Canada (v nadaljnjem besedilu: EDC) in [...] ([...] milijonov EUR), načrtovani prispevek v obliki lastniškega kapitala skupine Infortar leta 2015 ([...] milijonov EUR) in kreditno linijo znotraj skupine, ki bi jo skupina Infortar zagotovila leta 2015 ([...] milijonov EUR).
- (65) Izravnalni ukrepi, predlagani v spremenjenem načrtu prestrukturiranja, vključujejo zmanjšanje flote, ukinitve prog in posledično zmanjšanje tržnega deleža. Med letoma 2010 in 2016 bi moral letalski prevoznik zmanjšati svojo stalno floto za eno letalo (z osem letal na sedem letal). V primerjavi z letom 2012 bi se število letal leta 2016 zmanjšalo za štiri. Poleg tega spremenjeni načrt prestrukturiranja predvideva, da se bo število prog med letoma 2010 in 2016 skupaj zmanjšalo z [20–25] na [15–20]. Letalski prevoznik je ukinil osem prog (Atene, Barcelona, Dublin, Rim, Hamburg, London, Berlin in Kuressaare), dodale pa bi se tri proge (Göteborg, Split in Trondheim). Na splošno bi zmogljivost letov ostala stabilna z [1 000–1 200] milijonov ASK leta 2016 v primerjavi z [1 000–1 200] milijonov ASK leta 2011. V zvezi s tržnim deležem estonski organi trdijo, da se je tržni delež podjetja Estonian Air zmanjšal s 40,2 % leta 2012 na 26,3 % leta 2014.
- (66) V zvezi z vstopom zasebnega vlagatelja spremenjeni načrt prestrukturiranja predvideva, da skupina Infortar državi ne bi plačala za njen delež v podjetju Estonian Air. Namesto tega bi podjetju Estonian Air zagotovila kapitalsko injekcijo v višini [...] milijonov EUR (s čimer bi do aprila 2015 pridobila med [...] njenih delnic) in dodatno kreditno linijo znotraj skupine v višini [...] milijonov EUR. Estonija bi zagotovila preostali del posojila za reševanje (do [...] milijonov EUR) in nato odpisala večino svojih posojil (do [...] milijonov EUR [...]) ter se odpovedala svojemu poslovnemu deležu, saj bi se strinjala z zmanjšanjem osnovnega kapitala na nič in se nato odpovedala svoji pravici do vpisa nove dokapitalizacije, pri čemer bi lahko ohranila do [...] % delnic podjetja Estonian Air.
- (67) Skupina Infortar ni bila izbrana na podlagi odprtega, preglednega in brezpogojnega razpisnega postopka, temveč pri neposrednih pogajanjih z Estonijo. Estonski organi trdijo, da ni bilo časa za organizacijo dolgega razpisnega postopka in da je dejavno vzpostavila stik s številnimi morebitnimi vlagatelji, poleg tega pa so imeli tudi drugi priložnost, da izrazijo svoje zanimanje. Skupina Infortar je bila edina, ki je izrazila resnično zanimanje, ki ga je podprla s prispevkom k spremenjenemu načrtu prestrukturiranja. Poleg tega estonski organi trdijo, da je vrednost podjetja Estonian Air določil neodvisni in priznani strokovnjak, ki je ugotovil, da bi skupna vrednost lastniškega kapitala podjetja Estonian Air z vidika morebitnega zasebnega vlagatelja na dan 31. marca 2015 znašala med [...] milijoni EUR.

5. SKLEPI O ZAČETKU POSTOPKA

5.1 Sklepa o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje

- (68) Komisija je 20. februarja 2013 sprejela sklep o začetku formalnega postopka preiskave v zvezi z ukrepi, odobrenimi v preteklosti (ukrepi od 1 do 4) in posojilom za reševanje. Dne 4. marca 2013 je formalni postopek preiskave razširila na zvišanje posojila za reševanje.
- (69) V sklepih o začetku postopka je Komisija izpostavila, da je podjetje Estonian Air od leta 2006 stalno beležilo znatne izgube. Poleg tega je Komisija ugotovila, da je letalski prevoznik kazal nekatere običajne znake podjetja v težavah v smislu Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah ⁽²⁶⁾ (v nadaljnjem besedilu: smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004) in da je več kot polovica lastniškega kapitala letalskega prevoznika izginila med letoma 2010 in 2011. Poleg tega je bilo podjetje Estonian Air do konca julija 2012 v položaju tehničnega stečaja v skladu z estonskim pravom. Na podlagi tega je bilo po predhodnem mnenju Komisije podjetje Estonian Air med letoma 2009 in 2012 podjetje v težavah.

⁽²⁶⁾ UL C 244, 1.10.2004, str. 2.

- (70) Komisija je prav tako izrazila dvome glede ukrepov, ki se ocenjujejo, in sprejela predhodni sklep, da so vsebovali nezdružljivo državno pomoč. Čeprav se zdi, da so **ukrep 1** pod enakovrednimi pogoji (*pari passu*) izvedli takratni trije delničarji letalskega prevoznika, je Komisija opazila, da so bile nove delnice plačane z denarnimi sredstvi in pretvorbo posojila v lastniški kapital. Ker Komisija ni imela podrobnih informacij o tem, kateri delničarji so vložili nova denarna sredstva in kateri so sprejeli pretvorbo posojila v lastniški kapital, ni mogla izključiti prisotnosti neupravičene prednosti za podjetje Estonian Air, zato je predhodno sklenila, da je ukrep 1 vseboval nezakonito državno pomoč. V zvezi z združljivostjo z notranjim trgov je Komisija ugotovila, da bi se zaradi težav letalskega prevoznika lahko uporabljal le člen 107(3)(c) Pogodbe. Vendar je Komisija predhodno sklenila, da to ne velja, saj ukrep 1 ni izpolnjeval več meril iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.
- (71) V zvezi z **ukrepom 2** je Komisija opazila, da je bilo letališče v Talinu ob prodaji v 100-odstotni lasti Estonije in da je bilo zanj pristojno Ministrstvo za gospodarske zadeve in komunikacije, kar naj bi kazalo na to, da bi se lahko ukrepi letališča v Talinu pripisali državi. Poleg tega ni bilo odprtega, preglednega in brezpogojnega razpisnega postopka, zato Komisija ni mogla samodejno izključiti prisotnosti neupravičene prednosti za Estonian Air in je predhodno sklenila, da je ukrep 2 vseboval nezakonito državno pomoč. Prav tako je predhodno sklenila, da je bila ta pomoč nezdružljiva, saj niso bila izpolnjena merila iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004, kar vključuje morebitno kršitev načela enkratnosti pomoči.
- (72) V zvezi z **ukrepom 3** je Komisija najprej ugotovila, da ni bil izveden pod pogoji *pari passu*. Prav tako je izpostavila, da sta bila tako kot pri ukrepu 2 prispevka države in SAS različne oblike (nova denarna sredstva države in pretvorba dolga skupine SAS), njuna zneska pa nista bila primerljiva. V zvezi s poslovnim načrtom iz leta 2010 je imela Komisija pomisleke, ali bi se lahko obravnaval kot dovolj preudaren, da se sprejme sklep, da bi preudarni zasebni vlagatelj pod enakimi pogoji vstopil v zadeven posel, in ugotovila tudi, da se banka Cresco očitno naj ne bi strinjala z načrtom in v letalskega prevoznika ni želela vložiti dodatnih denarnih sredstev. Komisija je opazila tudi, da je bila po navedbah Estonije odločitev o dokapitalizaciji leta 2010 sprejeta za zagotovitev dolgoročnih letalskih povezav z najpomembnejšimi poslovnimi destinacijami in pridobitev nadzora nad letalskim prevoznikom. Na podlagi navedenega je Komisija predhodno sprejela sklep, da je ukrep 3 vseboval nezakonito državno pomoč, ki ne bi bila združljiva z notranjim trgov, saj naj ne bi bile upoštevane pravne zahteve iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004, kar vključuje morebitno kršitev načela enkratnosti pomoči.
- (73) Komisija je ocenila tudi, ali bi bil lahko **ukrep 4** v skladu z načelom vlagatelja pod tržnimi pogoji. Najprej je izrazila dvom, ali je bil poslovni načrt iz leta 2011 zanesljiv in ali je bilo realno meniti, da bi se lahko konkurenčnost letalskega prevoznika izboljšala le z večjim omrežjem in pogostejšimi leti, kar pomeni povečanje zmogljivosti v smislu povezav, flote in zaposlenih. Komisija je opazila tudi, da se je napovedana rast iz poslovnega načrta iz leta 2011 zdela preveč optimistična, predlagana strategija vozlišč in manjših letališč pa izjemno tvegana, kar naj bi potrjevalo dejstvo, da pri poslu ni želela sodelovati preostala zasebna delničarka (skupina SAS) ali kateri koli zasebni upnik ([...]). Ob upoštevanju navedenih pomislekov je Komisija predhodno sklenila, da je ukrep 4 vseboval nezakonito državno pomoč in da ni izpolnjeval meril za pomoč za reševanje ali prestrukturiranje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.
- (74) Pri posojilu za reševanje (**ukrep 5**) Estonija ni zanikala prisotnosti pomoči. Komisija je predhodno ugotovila, da naj bi pomoč izpolnjevala večino meril za pomoč za reševanje iz oddelka 3.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Vendar je Komisija dvomila, da se je upoštevalo načelo enkratnosti pomoči, saj bi lahko ukrepi od 1 do 4 vsebovali nezakonito in nezdružljivo pomoč. Ker estonski organi niso utemeljili izjeme od načela enkratnosti pomoči, je Komisija predhodno menila, da bi se ukrep 5 lahko obravnaval kot nezakonita in nezdružljiva pomoč.
- (75) Za del posojila za reševanje v višini 12,1 milijona EUR, ki takrat še ni bil izplačan (glej uvodni izjavi 42 in 43), je Komisija opozorila Estonijo na učinek začasne prekinitve iz člena 108(3) Pogodbe. Dodala je, da Estonija podjetju Estonian Air ne bi smela zagotoviti navedenega zneska, dokler Komisija ne sprejme končnega sklepa.

5.2 Sklep o začetku postopka v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje

- (76) Estonija je 20. junija 2013 priglasila pomoč za prestrukturiranje za Estonian Air v višini 40,7 milijona EUR v obliki lastniškega kapitala na podlagi načrta prestrukturiranja (**ukrep 6**). Estonija ni zanikala, da je bil ukrep državna pomoč, med drugim zato, ker bi se načrtovana kapitalska injekcija izvedla neposredno iz državnega proračuna in bi koristila izključno podjetju Estonian Air pod pogoji, ki jih preudarni vlagatelj pod tržnimi pogoji običajno ne bi sprejel.
- (77) Komisija je nato ocenila združljivost ukrepa 6 na podlagi določb o pomoči za prestrukturiranje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Komisija je predhodno ugotovila, da bi bilo podjetje Estonian Air upravičeno do pomoči za prestrukturiranje, saj bi se šlo za podjetje v težavah (glej uvodno izjavo 69).
- (78) Komisija je nato proučila, ali bi podjetje Estonian Air na podlagi načrta prestrukturiranja lahko ponovno doseglo dolgoročno rentabilnost. Komisija je ugotovila, da sta analiza scenarijev in analiza občutljivosti načrta prestrukturiranja razkrili velike slabosti. Ugotovila je, da bi podjetje Estonian Air pri pesimističnem scenariju nekoliko pozitiven dobiček pred davkom doseglo leta 2017. Vendar bi neto denarna sredstva pred financiranjem ostala negativna tudi potem, ko bi vodstvo letalskega prevoznika sprejelo dodatne ukrepe prestrukturiranja (glej Preglednico 4). Poleg tega je analiza občutljivosti pokazala, da bi bila zaradi razmeroma majhnih sprememb posameznih predpostavk v vseh primerih, razen v enem, potrebna dodatna finančna sredstva. Na podlagi navedenega je Komisija dvomila, da je bil prvotni načrt prestrukturiranja dobra podlaga za ponovno doseganje dolgoročne rentabilnosti podjetja Estonian Air.
- (79) V zvezi z izravnalnimi ukrepi je Komisija izrazila dvome glede sprejemljivosti sprostitev slotov na številnih koordiniranih letališčih. Potrebne so bile dodatne informacije o letališčih z omejeno zmogljivostjo in ekonomski vrednosti slotov, da bi se lahko ocenilo, ali bi se ti sloti lahko sprejeli kot izravnalni ukrepi. V zvezi z ukinitvami 12 prog, ki so se štele za izravnalni ukrep (glej uvodno izjavo 54), Komisiji ni bilo jasno, kako so se izračunali „stopnja kritja 1“, „prispevek DOC“ in stopnja donosnosti navedenih prog. Komisija je ugotovila, da je razlika med navedenimi kazalniki donosnosti zelo izrazita in da ni jasno, ali bi se moralo podjetje Estonian Air program odpovedati v vsakem primeru, da bi ponovno doseglo rentabilnost. Komisija je ugotovila zlasti, da so imele vse proge negativno stopnjo donosnosti. Tudi če bi uporabila stopnjo prispevka DOC za oceno donosnosti proge, bi imeli zgolj dve progi, ki ustrezata zmanjšanju zmogljivosti v smislu ASK za približno 1 %, stopnji prispevka DOC višji od 0 in bi bili sprejemljivi.
- (80) Za predlagani lastni prispevek podjetja Estonian Air v višini 38 milijonov EUR (ali 48,3 % skupnih stroškov prestrukturiranja v višini 78,7 milijona EUR) je Komisija ugotovila, da je načeloma sprejemljiv. Vendar je Komisija izrazila pomisleke o prodaji treh letal tipa CRJ900 leta 2015, prodaji AS Estonian Air Regional in prodaji 51-odstotnega deleža podjetja Estonian Air v podjetju Eesti Aviokütuse Teenuste AS. Komisija je kljub temu menila, da bi se lahko prodaja nepremičnine, novo posojilo [...] in prodaja 60-odstotnega deleža podjetja Estonian Air v podjetju AS Amadeus Eesti lahko sprejeli kot lastni prispevek.
- (81) Komisija je poleg tega v sklepih o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje ponovno izrazila svoje pomisleke o združljivosti ukrepov od 1 do 5, ki bi lahko pomenili kršitev načela enkratnosti pomoči.
- (82) Na podlagi navedenega je Komisija dvomila, da je priglašeni ukrep prestrukturiranja skladen s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 in združljiv z notranjim trgov. Od Estonije je zahtevala, naj predloži pripombe in vse informacije, saj ji bodo v pomoč pri ocenjevanju kapitalske injekcije, priglašene kot pomoč za prestrukturiranje.
- (83) V zvezi s pritožbo, prejeto 23. maja 2013 glede sporazuma o prodaji in povratnem najemu med podjetjem Estonian Air in letališčem v Talinu (glej uvodno izjavo 10), je Komisija sklenila, da ni vseboval neupravičene prednosti za Estonian Air, in zato izključila prisotnost državne pomoči.

6. PRIPOMBE O SKLEPIH O ZAČETKU POSTOPKA

6.1 Pripombe Estonije

- (84) Estonija je z dopisoma z dne 9. aprila 2013 in 17. maja 2013 predložila pripombe o sklepih Komisije o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje. Estonija glede **ukrepa 1** meni, da je bila naložba izvedena na podlagi verodostojnega poslovnega načrta in pozitivnega vrednotenja letalskega prevoznika. Estonija navaja, da se mora

prispevek skupine SAS (delno v obliki pretvorbe posojila v lastniški kapital) obravnavati v širšem kontekstu, saj je skupina SAS podjetju Estonian Air zagotovila posojila v višini [...] milijonov USD leta 2008 in [...] milijonov EUR leta 2009. Glede udeležbe države je Estonija pojasnila, da je njena odločitev temeljila na poročilu o vrednotenju, ki ga je pripravilo Ministrstvo za gospodarske zadeve in komunikacije in v skladu s katerim bi bila vrednost letalskega prevoznika po naložbi višja od vrednosti pred naložbo. Poleg tega Estonija izpostavlja, da je vsak delničar opravil lastno analizo poslovanja in da so se vsi odločili vložiti kapital sorazmerno s svojimi poslovnimi deleži, kar pomeni, da je bil ukrep 1 izveden *pari passu*.

- (85) Estonija najprej ugotavlja, da odsotnost razpisnega postopka pri **ukrepu 2** nikakor ne pomeni, da je prisotna državna pomoč, in da je prodaja v vsakem primeru temeljila na transakcijski vrednosti, ki je odražala dejansko tržno ceno oddelka za zemeljsko oskrbo podjetja Estonian Air, ki je bil poleg tega donosen. Po navedbah Estonije je ukrep 2 sestavljala prodaja sredstev, povezanih z zemeljsko oskrbo letalskega prevoznika, brez zaposlenih ali obveznosti, knjigovodska vrednost sredstev pa je bila najnižja cena. Poleg tega Estonija meni, da je bil posel primerljiv s podobnimi posli. Estonija poudarja tudi, da je letališče v Talinu neodvisen subjekt, v katerega država ne posega, in da so vsi člani upravnega in nadzornega odbora neodvisni poslovneži in ne predstavniki države ali osebe, ki jih imenuje država.
- (86) Poleg tega je Estonija pojasnila dejansko zgradbo **ukrepa 3**, za katerega prav tako meni, da ne vključuje pomoči. Estonija trdi tudi, da udeležba skupine SAS znaša [...] milijonov EUR, ki jih sestavljata dokapitalizacija v obliki denarnih sredstev v višini 2 milijona EUR in pridobitev deleža banke Cresco za [...] milijonov EUR. Glede poslovnega načrta iz leta 2010 Estonija meni, da je temeljil na trajnostni rasti in pozitivnih pričakovanjih glede okrevanja in rasti estonskega gospodarstva ter takratnih pričakovanjih Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov IATA glede rasti mednarodnega prometa. Po navedbah Estonije je poslovni načrt iz leta 2010 vključeval vse dejavnike, potrebne za preudarno in verodostojno odločitev o naložbi. V zvezi z dejstvom, da je država upoštevala makroekonomske dejavnike, Estonija trdi, da odločitev države o naložbi ni bila sprejeta zgolj na podlagi navedenih dejavnikov. Estonija je predložila tudi vrednotenje letalskega prevoznika, ki ga je opravil višji ekonomski analitik Ministrstva za gospodarske zadeve in komunikacije, ki vsebuje skupno vrednost lastniškega kapitala podjetja Estonian Air po dodatni naložbi (na podlagi diskontiranih napovedanih denarnih tokov) v višini [0–10] milijonov EUR.
- (87) V zvezi z odločitvijo države, da bo v letih 2011 in 2012 vložila 30 milijonov EUR (**ukrep 4**), Estonija najprej navaja, da je bila leta 2011 napovedana razmeroma stabilna rast na vzhodnoevropskem trgu in da poleti 2011 na evropskem letalskem trgu še ni vladal kaos. Poleg tega Estonija trdi, da skupina SAS ni bila udeležena pri ukrepu 4, ker se je takrat soočala z velikimi finančnimi težavami. V zvezi s posojilom [...], ki naj bi se dodelilo letalskemu prevozniku, vendar na koncu ni bilo dodeljeno, Estonija meni, da ga je treba obravnavati ločeno od naložbe v kapital. Estonija izpostavlja tudi, da je bil poslovni načrt iz leta 2011 trden in verodostojen ter da je vključeval ekspanzivno strategijo, ki je temeljila na trdni in dodelani ekonomski analizi letalskega trga v regiji ter predvidevala gospodarski razvoj sosednjih držav. Estonija trdi tudi, da je imel leta 2011 lastniški kapital letalskega prevoznika visoko vrednost pred kapitalsko injekcijo in po njej. Čeprav Estonija priznava, da poslovni načrt iz leta 2011 ni bil uspešen in da je bil v sredini leta 2012 opuščen, trdi, da je država med sprejemanjem odločitve o izvedbi ukrepa 4 menila, da bo lahko letalski prevoznik ponovno dosegel rentabilnost.
- (88) V zvezi s posojilom za reševanje (**ukrep 5**) Estonija meni, da so bili izpolnjeni vsi pogoji pomoči za reševanje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Vendar meni, da bi se podjetje Estonian Air lahko štelo za podjetje v težavah šele od junija/julija 2012. Ker meni, da ukrepi od 1 do 4 niso vsebovali državne pomoči, načelo enkratnosti pomoči iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 ni bilo kršeno. Kljub temu Estonija dodaja, da bi morala Komisija, če bo ugotovila, da je bilo kršeno načelo enkratnosti pomoči, upoštevati, da Estonian Air zadosti le 0,17 % prometa znotraj Evrope in da pomoč ne bo povzročila škodljivih učinkov prelivanja na druge države članice ali neupravičenega izkrivljanja konkurence.
- (89) V svojih pripombah o sklepu o začetku postopka v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje (**ukrep 6**) z dne 19. marca 2014 je Estonija ponovno navedla utemeljitve glede načela enkratnosti pomoči. O ponovnem doseganju dolgoročne rentabilnosti podjetja Estonian Air Estonija meni, da bi morala Komisija dovoliti vključitev blažilnih ukrepov vodstva v analizo občutljivosti, saj tako delujejo običajna podjetja.
- (90) Estonija je tudi pojasnila, kako so bili izračunani stopnja kritja 1 in prispevek DOC ter stopnja donosnosti prog, ki so bile ponujene kot izravnalni ukrepi (glej uvodno izjavo 79). Po navedbah Estonije stopnja kritja 1 določa marginalni prihodek od vsakega potnika, pri čemer se ne upoštevajo stroški leta, prispevek DOC pa določa prispevek potnika, vključno z vsemi variabilnimi stroški leta, vendar ne vključuje stroškov, povezanih z letalom, ali drugih režijskih stroškov. Poleg tega Estonija trdi, da bi se morale proge šteti za sprejemljive izravnalne ukrepe, saj je bila njihova stopnja kritja 1 pozitivna, in zavrača trditev Komisije, da ukinjene proge ne bi bile donosne v okviru novega poslovnega modela.

- (91) Glede lastnega prispevka Estonija pojasnjuje, da je poročilo o vrednotenju za prodajo letala realno in navaja podrobne podatke o prodajni ceni podjetja AS Estonian Air Regional in deleža podjetja Estonian Air v podjetju AS Amadeus Eesti.

6.2 Pripombe zainteresiranih strani

- (92) Glede sklepov o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje je Komisija prejela pripombe skupine IAG in letalskega prevoznika Ryanair.
- (93) Skupina IAG trdi, da nanjo vpliva pomoč za reševanje za Estonian Air zaradi njene naložbe v FlyBe in odnosa s podjetjem Finair. Poleg tega meni, da povezljivost Estonije ne bi bila omejena, če bi se podjetje Estonian Air umaknilo s trga. Izrazila je tudi pomisleke glede domnevne kršitve načela enkratnosti pomoči.
- (94) Ryanair pozdravlja formalno preiskavo Komisije v zvezi s pomočjo za reševanje za podjetje Estonian Air, zlasti zaradi neučinkovitosti podjetja Estonian Air v primerjavi z letalskim prevoznikom Ryanair. V zvezi z ukrepi od 1 do 5 Ryanair najprej navaja, da se je banka Cresco odločila, da se bo odpovedala svojemu deležu, kar je po njegovem mnenju očiten znak, da kapitalske injekcije niso bile skladne z načelom vlagatelja pod tržnimi pogoji. Navaja, da so nizkocenovni letalski prevozniki boljša možnost od nacionalnih letalskih prevoznikov, kot je Estonian Air, in da pravo EU ne priznava pravice vsake države članice do nacionalnega letalskega prevoznika. Poleg tega Ryanair trdi, da je državna pomoč podjetju Estonian Air neposredno in bistveno vplivala na njegov tržni položaj in da zelo izkrivlja konkurenco.
- (95) Glede sklepa o začetku postopka v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje sta pripombi predložili dve zainteresirani strani, in sicer zainteresirana stran, ki želi, da se njena identiteta ne razkrije, in letalski prevoznik Ryanair.
- (96) Zainteresirana stran, ki želi, da se njena identiteta ne razkrije, meni, da načrt prestrukturiranja podjetja Estonian Air ni verodostojen ali dosegljiv, saj je treba upoštevati njegove izredno visoke izgube leta 2012 in posledični delež čistega dobička v prodaji pod -50 %. V zvezi s prestrukturiranjem flote in dejavnosti zainteresirana stran meni, da načrti podjetja Estonian Air o uporabi dveh letal za čarterske lete niso izvedljivi, ker je navedeni trg zelo konkurenčen, in kritizira mešanico letal, ki bi sestavljala novo floto. Zainteresirana stran navaja tudi, da izračun donosnosti prog, ki naj bi se štele za izravnalne ukrepe, kaže, da niso sprejemljive, in meni, da se na splošno pomoč za prestrukturiranje ne bi smela odobriti. Poleg tega je predložila tudi študijo primera za povezljivost Madžarske po propadu letalskega prevoznika Malév, na podlagi katere je ugotovila, da lahko trg ustrezno nadomesti propad nacionalnega letalskega prevoznika.
- (97) Ryanair najprej navaja, da bi morala Komisija oceniti, ali je imela Estonija poleg zagotovitve državne pomoči na voljo druge možnosti (kot je na primer likvidacija). Trdi tudi, da so predpostavke iz načrta prestrukturiranja zelo optimistične, načrt pa obsojen na propad. Ryanair na primer meni, da ni realno, da bo lahko podjetje Estonian Air s prodajo nekaterih svojih letal zbralo kapital. Poleg tega meni, da je 12 prog, ki jih je podjetje Estonian Air ukinilo, nedonosnih in da se ne morejo šteti za izravnalne ukrepe. Navaja tudi, da niso izpolnjeni pogoji iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004, zlasti načelo enkratnosti pomoči. Ponovno navaja tudi, da pomoč podjetju Estonian Air zelo škodi njegovemu tržnemu položaju.

6.3 Pripombe Estonije o pripombah zainteresiranih tretjih strani

- (98) Estonija je podrobno proučila trditve zainteresiranih strani. Glede pripomb skupine IAG o sklepih o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje Estonija navaja, da letalska prevoznika Estonian Air in FlyBe ne zagotavljata letov na ista letališča, zato nista konkurenta. Glede pripomb o povezljivost države meni, da bi umik podjetja Estonian Air s trga vplival na povezljivost države, in trdi, da nizkocenovni letalski prevozniki ne zagotavljajo povezljivosti, ki je pomembna za Estonijo.
- (99) Glede pripomb podjetja Ryanair na sklepa o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje navaja, da učinkovitosti nizkocenovnih letalskih prevoznikov ni mogoče primerjati z učinkovitostjo regionalnih letalskih prevoznikov. V zvezi z razlogi, na podlagi katerih je država sprejela odločitev o naložbi v letalskega prevoznika, navaja, da je donosen in trajnosten letalski prevoznik izredno pomemben, saj Estoniji zagotavlja redne in zanesljive povezave s številnimi državami, ki so ključne gospodarske trgovske partnerice Estonije, te vloge pa ne izpolnjuje nobeden od glavnih konkurentov letalskega prevoznika. Estonija trdi tudi, da nizkocenovni prevozniki v Estoniji ne dosegajo uspešnih rezultatov zaradi majhnega trga in ne zaradi prisotnosti podjetja Estonian Air, in izključuje konkurenco med podjetjema Ryanair in Estonian Air, saj se osredotočata na različne segmente potrošnikov.

- (100) Estonija je proučila tudi pripombe, ki jih je prejela v okviru sklepa o začetku postopka v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje. Estonija ni predložila pripomb o nekaterih pripombah zainteresirane strani, ki želi, da se njena identiteta ne razkrije, saj je trdila, da bi predložila nov načrt prestrukturiranja, zato navedene pripombe niso več pomembne. Kljub temu je Estonija navedla, da na progah iz Estonije in v Estonijo ni presežne zmogljivosti in da ni tveganja, da bi se spodkopal notranji trg s preusmeritvijo nepravilnega deleža strukturnih prilagoditev na druge države članice. V zvezi s primerjavo s študijo primera za povezljivost Madžarske Estonija trdi, da je Estonija majhen in izoliran trg in da bi propad podjetja Estonian Air pomenil izgubo na področju količine in kakovosti letalskih povezav ter da je njen primer bolj podoben primeru Litve po stečaju nacionalnega letalskega prevoznika FlyLAL, katere kazalnik mobilnosti ⁽²⁷⁾ se je po navedbah Estonije zmanjšal za 26 %, pri Madžarski pa se je zmanjšal za 4 %.
- (101) V zvezi s pripombami podjetja Ryanair Estonija ponovno navaja, da državna pomoč, dodeljena podjetju Estonian Air, ne bi vplivala na položaj letalskega prevoznika Ryanair. Poleg tega Estonija meni, da trditev podjetja Ryanair, da bi bilo treba podjetje Estonian Air likvidirati, ni podprta s podatki. Estonija ponovno navaja, da načelo enkratnosti pomoči pri ukrepih od 1 do 3 ni bilo kršeno.

7. OCENA UKREPOV IN NAČRT PRESTRUKTURIRANJA

- (102) V skladu s členom 107(1) Pogodbe je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči 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. Pojem državne pomoči tako zajema vsako neposredno ali posredno dodeljeno prednost, ki se financira iz državnih sredstev in jo dodeli država sama ali kateri koli posredniški organ, ki deluje na podlagi svojih pooblastil.
- (103) Da je ukrep državna pomoč, mora izhajati iz državnih virov in se pripisati državi. Državni viri so načeloma viri države članice in njenih javnih organov ter viri javnih podjetij, na katere lahko imajo javni organi neposreden ali posreden prevladujoč vpliv.
- (104) Da bi ugotovila, ali so različni ukrepi, ki se ocenjujejo, pomenili gospodarsko prednost za podjetje Estonian Air in ali zato vključujejo državno pomoč, bo Komisija ocenila, ali je letalski prevoznik prejel gospodarsko prednost, ki je ne bi prejel pod običajnimi tržnimi pogoji.
- (105) Komisija pri svoji oceni uporablja preskus načela vlagatelja pod tržnimi pogoji. V skladu s preskusom načela vlagatelja pod tržnimi pogoji ne gre za državno pomoč, če bi bil v podobnih okoliščinah zasebni vlagatelj, ki je po velikosti primerljiv z zadevnimi organi v javnem sektorju in deluje pod običajnimi tržnimi pogoji v tržnem gospodarstvu, upravičencu pripravljen zagotoviti zadevne ukrepe. Zato mora Komisija oceniti, ali bi zasebni vlagatelj pod enakimi pogoji sodeloval pri poslih, ki se ocenjujejo. Hipotetični zasebni vlagatelj deluje kot preudarni vlagatelj, ki želi svoje dobičke povečati, ne da bi pri tem prevzel prevelika tveganja za svoj dobiček. Načeloma prispevek iz javnih sredstev ne vključuje državne pomoči, če je *pari passu*, tj. če se izvede hkrati z znatnim kapitalskim vložkom zasebnega vlagatelja v primerljivih okoliščinah in pod primerljivimi pogoji.
- (106) Zadevni ukrep mora izkrivljati ali bi lahko izkrivljal konkurenco in lahko prizadene trgovino med državami članicami.
- (107) Če nekateri ukrepi, ki se ocenjujejo, vsebujejo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, je treba njihovo združljivost oceniti ob upoštevanju izjem iz odstavkov 2 in 3 navedenega člena.

7.1 Obstoje državne pomoči

7.1.1 Ukrep 1

- (108) Komisija bo najprej ocenila prisotnost pomoči pri kapitalski injekciji v višini 2,48 milijona EUR leta 2009 (ukrep 1). Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 105, se šteje, da prispevek iz javnih sredstev ne vsebuje neupravičene prednosti in ni pomoč, če se izvede pod pogoji *pari passu*.

⁽²⁷⁾ Kazalnik mobilnosti je število potnikov v letalskem prevozu, deljeno s prebivalstvom države.

- (109) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da so ukrep 1 izvedli takratni delničarji podjetja Estonian Air sorazmerno s svojimi deleži, in sicer s 34-odstotnim deležem Estonije (2,48 milijona EUR), 49-odstotnim deležem skupine SAS (3,57 milijona EUR) in 17-odstotnim deležem banke Cresco (1,23 milijona EUR). Estonija je potrdila, da sta država in banka Cresco vložili zgolj denarna sredstva, skupina SAS pa je zagotovila 1,21 milijona EUR denarnih sredstev in 2,36 milijona EUR v obliki pretvorbe posojila v lastniški delež. Poleg tega je Estonija pojasnila, da je skupina SAS podjetju Estonian Air zagotovila posojili v višini [...] milijonov USD leta 2008 in [...] milijonov EUR leta 2009 (glej uvodno izjavo 84).
- (110) V sklepih o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje je Komisija navedla, da je različna narava prispevkov (naložba v obliki novih denarnih sredstev in pretvorba dolga skupine SAS) zadosten razlog za pomisleke o tem, ali je bil ukrep 1 izveden pod pogoji *pari passu*. Vendar so informacije Estonije odpravile pomisleke Komisije, saj je bil kapitalski vložek izveden pod jasnimi pogoji *pari passu* vsaj z banko Cresco. Tako država kot banka Cresco sta prispevali dokaj visok znesek novih denarnih sredstev sorazmerno s svojima poslovnima deležema. Poleg tega sta skupna prispevka banke Cresco in skupine SAS v obliki denarnih sredstev znatna in primerljiva s prispevkom države. Pretvorbo posojila v lastniški kapital skupine SAS je treba obravnavati v širšem okviru predhodnih posojil podjetju Estonian Air v letih 2008 in 2009, ki dokazujejo, da je skupina SAS menila, da bo letalski prevoznik ponovno dosegel rentabilnost.
- (111) V skladu z ustaljeno sodno prakso ⁽²⁸⁾ je jasno, da 66-odstotna zasebna udeležba ni zanemarljiva v primerjavi z javno intervencijo. Poleg tega nič ne kaže, da bi lahko na odločitev skupine SAS in banke Cresco o naložbi v podjetje Estonian Air vplivalo ravnanje države.
- (112) Poleg tega Komisija navaja, da v skladu s smernicami za letalski sektor iz leta 1994 ⁽²⁹⁾ kapitalske injekcije ne vključujejo državne pomoči, kadar se bo povečal javni delež v podjetju, če je vloženi kapital sorazmeren s številom delnic, ki jih imajo organi, in če spremlja kapitalsko injekcijo zasebnega vlagatelja, delež zasebnega vlagatelja pa mora imeti realen gospodarski pomen. Iz tega izhaja, da to velja za ukrep 1.
- (113) Na podlagi navedenega Komisija meni, da je banka Cresco sprejela odločitev o naložbi v Estonian Air pod pogoji *pari passu* v primerjavi z državo in da sta bili naložbi banke Cresco in skupine SAS znatni. Poleg tega Komisija nima razlogov za pomisleke o tem, da sta se skupina SAS in banka Cresco odločili za naložbo v Estonian Air zaradi donosnosti. Komisija je zato sklenila, da financiranje podjetja Estonian Air s kapitalsko injekcijo v višini 2,48 milijona EUR (ukrep 1) ni vsebovalo neupravičene prednosti za Estonian Air, in izključila prisotnost državne pomoči, pri čemer ni treba dodatno oceniti, ali bi bili izpolnjeni preostali kumulativni pogoji iz člena 107(1) Pogodbe.

7.1.2 Ukrep 2

- (114) Junija 2009 je podjetje Estonian Air za 2,4 milijona EUR prodalo svoj oddelek za zemeljsko oskrbo letališču v Talinu, ki je bilo v 100-odstotni državni lasti (ukrep 2). Odprt, pregleden in brezpogojen razpisni postopek za določitev cene ni potekal in neodvisni ocenjevalci niso opravili vrednotenja. Namesto tega je bila cena določena pri neposrednih pogajanjih med letališčem v Talinu in podjetjem Estonian Air.
- (115) Komisija ugotavlja, da zaradi odsotnosti razpisnega postopka ali neodvisnega vrednotenja ne more izključiti prisotnosti pomoči. Zato mora podrobno oceniti posel in njegov okvir, da bo ugotovila, ali je pomenil neupravičeno prednost za Estonian Air.
- (116) Estonija je med formalnim postopkom preiskave pojasnila, da je bil oddelek za zemeljsko oskrbo donosen med letoma 2005 in 2008, tj. v letih pred prodajo. Poleg tega je posel potekal v obliki prodaje sredstev brez obveznosti in zaposlenih ter drugih „prevzetih stroškov“. Cena se je določila tako, da je bila za najnižjo ceno določena knjigovodska vrednost sredstev. Poleg tega so estonski organi predložili notranjo analizo, ki je pokazala, da multiplikator razmerja med tržno vrednostjo podjetja in prihodki od prodaje podjetja (kazalnik „EV/sales“) ⁽³⁰⁾ za posel ustreza multiplikatorjem, opaženim pri več drugih poslih, pri katerih je bilo ciljno podjetje oddelek za zemeljsko oskrbo. Zdi se, da to kaže, da je posel potekal pod tržnimi pogoji.

⁽²⁸⁾ Sodba z dne 12. decembra 1996, Air France proti Komisiji, T-358/94, Recueil, EU:T:1996:194, točki 148 in 149.

⁽²⁹⁾ Smernice o uporabi členov 92 in 93 Pogodbe ES in člena 61 Sporazuma EGP za državno pomoč v letalskem sektorju (UL C 350, 10.12.1994, str. 5).

⁽³⁰⁾ Multiplikator razmerja med tržno vrednostjo podjetja in prihodki od prodaje podjetja (kazalnik „EV/sales“) je merilo za vrednotenje, ki primerja tržno vrednost podjetja s prihodki od prodaje podjetja, da si vlagatelji lahko predstavljajo, koliko bi stal nakup prodaje podjetja.

- (117) Poleg tega Estonija trdi, da je letališče v Talinu, čeprav je v 100-odstotni državni lasti, neodvisno od države in da so člani upravnega in nadzornega odbora neodvisni poslovneži in ne predstavniki države. V sklepih o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje je Komisija izrazila pomisleke o tem, ali bi se lahko ukrepi letališča v Talinu pripisali državi, saj je bilo Ministrstvo za gospodarske zadeve in komunikacije edini delničar letališča v Talinu in pristojno zanj.
- (118) Vendar je Sodišče Evropske unije dosledno trdilo, da se ukrepi, ki jih sprejmejo javna podjetja pod državnim nadzorom, sami po sebi ne pripišejo državi. Sodišče je v zadevi Stardust Marine in v okviru nadaljnje sodne prakse pojasnilo, da je treba za sklep o tem, ali se ukrep pripiše državi, preveriti, ali so javni organi kakor koli sodelovali pri sprejetju navedenih ukrepov ⁽³¹⁾. V zvezi z ukrepom 2 Komisija ne more sprejeti sklepa, da se lahko odločitev letališča v Talinu o naložbi v Estonian Air pripiše državi. Komisija v zvezi s tem tudi ni našla posrednega dokaza v smislu sodne prakse v zadevi Stardust Marine. Zato Komisija meni, da se odločitev letališča v Talinu o sodelovanju pri ukrepu 2 ne pripiše Estoniji.
- (119) Ker se odločitev letališča v Talinu o sodelovanju pri ukrepu 2 ne pripiše državi in ker se zdi, da je posel potekal pod tržnimi pogoji, Komisija izključuje prisotnost državne pomoči pri ukrepu 2, pri čemer ni treba oceniti, ali so izpolnjeni preostali kumulativni pogoji iz člena 107(1) Pogodbe.

7.1.3 Ukrep 3

- (120) V zvezi s kapitalsko injekcijo leta 2010 (**ukrep 3**) je Estonija med formalnim postopkom preiskave pojasnila, da je država vložila 17,9 milijonov EUR denarnih sredstev, skupina SAS pa je v lastniški kapital pretvorila posojilo v višini 2 milijonov EUR. Obenem je skupina SAS za [...] milijonov EUR pridobila delež banke Cresco v podjetju Estonian Air (v zamenjavo za odpis posojila v višini [...] milijonov EUR, ki ga je banka Cresco imela pri skupini SAS). Zato je banka Cresco prenehala biti delničarka, delež države se je povečal na 90 %, delež skupine SAS pa zmanjšal na 10 %. Estonija trdi, da je njena odločitev o ponovni naložbi v Estonian Air temeljila na poslovnem načrtu iz leta 2010.
- (121) Komisija najprej ugotavlja, da sta kapitalski injekciji države in skupine SAS potekali v različnih oblikah in zneskih, ki nista bila sorazmerna s poslovnima deležema. Kapitalska injekcija v višini 17,9 milijona EUR novih denarnih sredstev države ni primerljiva s pretvorbo dolga v lastniški delež v višini 2 milijonov EUR skupine SAS, saj Estonija ni predložila dokazov, da je bilo posojilo v celoti zavarovano s premoženjem, zato bi skupina SAS s pretvorbo posojila v lastniški kapital prevzela novo tveganje. V zvezi z odpisom dolga skupine SAS v višini [...] milijonov EUR, ki ga je banka Cresco imela pri skupini SAS, v zameno za delnice podjetja Estonian Air v lasti banke Cresco Komisija opazuje, da to dejanje ni vsebovalo novih denarnih sredstev za Estonian Air. Poleg tega ni jasno, ali je skupina SAS prevzela novo tveganje s tem, ko je sprejela odpis dolga v zameno za delnice podjetja Estonian Air v lasti banke Cresco. Ti elementi zadostujejo za sklep Komisije, da ukrep 3 ni bil izveden pod pogoji *pari passu*.
- (122) Estonski organi trdijo, da je bil ukrep 3 skladen z načelom vlagatelja pod tržnimi pogoji, saj je bil sprejet na podlagi poslovnega načrta iz leta 2010, ki je po njihovem mnenju trden in verodostojen. V skladu z načrtom bi podjetje Estonian Air doseglo prag donosnosti že leta 2013, če bi spremenilo floto v skladu z načrtom, in bi ostalo zelo donosno vsaj do leta 2020.
- (123) Komisija priznava, da je v poslovnem načrtu iz leta 2010 analiziran položaj letalskega prevoznika, vendar ima vseeno pomanjkljivosti, zato ni zanesljiva osnova za tržno usmerjeno odločitev o naložbi. Finančne napovedi na primer temeljijo na preveč ambiciozni rasti števila potnikov (v obdobju 2010–2020 je predvidena več kot 6-odstotna povprečna letna rast). Take napovedi rasti se zdijo zelo optimistične ob upoštevanju svetovne gospodarske in finančne krize leta 2009. Poslovni načrt iz leta 2010 se sklicuje tudi na ocene Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov, ki predvidevajo več kot 5-odstotno povprečno rast v naslednjih štirih letih. Vendar je Mednarodno združenje letalskih prevoznikov navedlo tudi, da bo to okrevanje geografsko zelo neenakomerno in da v Evropi ni mogoče pričakovati hitrega okrevanja ⁽³²⁾.
- (124) Dodatna pomanjkljivost je, da je analiza občutljivosti iz poslovnega načrta iz leta 2010 nezadostna. V zvezi s tveganjem manjšega števila potnikov načrt navaja, da bi se neto rezultat za prvi dve leti zaradi 10-odstotnega zmanjšanja števila potnikov zmanjšal za približno 6,4 milijona EUR, kar bi bilo več kot dvakrat več od negativnih neto rezultatov, pričakovanih za navedeni leti. Vendar poslovni načrt iz leta 2010 ne navaja, kakšne bi bile posledice za celotno analizirano obdobje in katere posebne popravne ukrepe bi bilo treba sprejeti.

⁽³¹⁾ Sodba v zadevi Francija proti Komisiji (Stardust Marine), C-482/99, EU:C:2002:294, točka 52.

⁽³²⁾ Glej strani 16 in 17 poslovnega načrta iz leta 2010.

- (125) Komisija izpostavlja tudi, da je banka Cresco sprejela odločitev, da v Estonian Air ne bo vložila dodatnih denarnih sredstev in da bo namesto tega prodala svoj delež skupini SAS. Čeprav je banka Cresco morda imela več različnih razlogov za svojo odločitev, se zdi smiselno domnevati, da poslovni načrt iz leta 2010 ni zadostoval in zasebnega vlagatelja ni prepričal o donosnosti naložbe. Podobno se lahko trdi za skupino SAS, ki se je odločila, da bo sodelovala pri kapitalski injekciji leta 2010, vendar ne sorazmerno s svojim deležem, zato se je njen delež z 49 % zmanjšal na zgolj 10 %.
- (126) Estonski organi trdijo tudi, da je bilo na podlagi vrednotenja, ki ga je država opravila leta 2010, ugotovljeno, da bi bila vrednost letalskega prevoznika po naložbi pozitivna. Pri tem vrednotenju se je izračunala vrednost lastniškega kapitala na podlagi analize diskontiranih denarnih tokov, pri čemer so se upoštevali pričakovani denarni tokovi v obdobju 2010–2019 in končna vrednost (diskontirana) po letu 2019 v višini [0–10] milijonov EUR, odštel pa se je neto dolg v višini [0–10] milijonov EUR. Na podlagi navedenega bi izračunana skupna vrednost lastniškega kapitala pri scenariju po izvedeni naložbi znašala [0–10] milijonov EUR. Pri alternativni metodi vrednotenja je bil letalski prevoznik vrednoten s primerjavo finančnih kazalnikov za pet manjših podjetij, ki kotirajo na borzi, vrednost Estonian Air pa je bila izračunana na približno [5–15] milijonov EUR.
- (127) Vendar Komisija ne more obravnavati tega vrednotenja kot veljavno osnovno, na podlagi katere bi hipotetični zasebni vlagatelj sprejel odločitev o naložbi. V vrednotenju so namreč izpostavljena bistvena tveganja, negotovosti in občutljivost na uporabljene predpostavke, navedeno pa je tudi, da bi bilo treba napovedi obravnavati z nekaj rezerve⁽³³⁾. Poleg tega nekatere ključne predpostavke, na katerih temelji vrednotenje, niso utemeljene. Zlasti ni navedena osnova za določitev znatne končne vrednosti (ki predstavlja več kot 60 % izračunanega skupnega diskontiranega denarnega toka). Če bi se izbrala nižja končna vrednost, bi bila lahko skupna vrednost lastniškega kapitala negativna. Poleg tega je v vrednotenju navedeno, da ukrepi iz poslovnega načrta iz leta 2010 morda ne bodo zadostovali za rešitev nekaterih težav s trajnostjo podjetja Estonian Air (npr. uporaba turbopropelerskega letala tipa Saab 340, ki je ustvarjala izgubo). Zato izračun, ki temelji na denarnem toku, predvideva dodatne spremembe in odstopa od poslovnega načrta iz leta 2010, ki je osnova za naložbo. Poleg tega je vrednotenje na podlagi primerjave z drugimi letalskimi prevozniki izjemno šibko. Podjetje Estonian Air se primerja le s petimi letalskimi prevozniki, od tega imajo trije letalski prevozniki mnogokrat večje zmogljivosti od podjetja Estonian Air. Zaradi slabega finančnega položaja podjetja Estonian Air je edina referenčna osnova, ki bi se lahko realno uporabila, multiplikator prodaje (kazalnik „P/S“), saj so rezultati količnikov, ki temeljijo na drugih kazalnikih, zelo različni. Tudi če se sprejmejo rezultati vrednotenja, v njem ni pojasnjeno, zakaj bi zasebni vlagatelj vložil nov kapital v višini 17,9 milijona EUR, da bi imel 90-odstotni delež v podjetju, katerega skupna vrednost lastniškega kapitala je ocenjena na le [0–10] milijonov EUR (ali največ [5–15] milijonov EUR). Poleg tega estonski organi niso analizirali nobenega hipotetičnega scenarija poleg dokapitalizacije, da bi primerjali pričakovano donosnost naložbe z rezultati morebitnih alternativnih scenarijev. Čeprav je morda z ekonomskega vidika smiselno, da obstoječi delničar vloži dodatni kapital v podjetje v težavah, da zaščiti svojo naložbo, bi tak vlagatelj običajno primerjal to naložbo s stroški/prihodki pri morebitnih alternativnih scenarijih, ki morda vključujejo tudi likvidacijo podjetja.
- (128) Poleg tega dopis estonskih organov z dne 9. aprila 2014 kaže, da razlog za dokapitalizacijo ni bila zgolj gospodarska privlačnost naložbe. Estonija priznava, da je cilj zagotovitve dolgoročnih letalskih povezav s pomembnimi poslovnimi destinacijami iz poslovnega načrta iz leta 2010 „sovpadal s cilji makroekonomske politike države“. Čeprav Estonija trdi, da ti dejavniki niso bili edini dejavniki, na podlagi katerih je država sprejela odločitev o naložbi, to kaže, da država ni upoštevala zgolj donosnosti. V zvezi s tem se zdi, da so člani estonske vlade ob ukrepu 3 navedli, da „je mnenje [vlade], da je podjetje Estonian Air strateško podjetje za državo, in da je zato pripravljena sprejeti večinski delež“⁽³⁴⁾ in da „je zelo pomembno, da se zagotovijo leti iz [...] Talina v nekatera druga pomembna mesta“⁽³⁵⁾, za kar se zdi, da niso dejavniki, ki bi jih preudarni tržni vlagatelj upošteval ob sprejetju odločitve o naložbi. V zvezi s tem Komisija opozarja, da je v sodbi v zadevi Boch Sodišče navedlo, da je preskus zlasti, ali bi v podobnih okoliščinah zasebni vlagatelj na podlagi predvidljivih možnosti donosa ter ne glede na socialne dejavnike, dejavnike regionalne politike in sektorsko problematiko vpisal zadevni kapital⁽³⁶⁾.
- (129) Če se na splošno upoštevajo dejstva, da noben zasebni vlagatelj ni želel vložiti novih denarnih sredstev v podjetje Estonian Air na podoben način, kot je to storila država, slabosti poslovnega načrta iz leta 2010 in obstoj makroekonomskih ciljev, ki niso pomembni za zasebne vlagatelje, je Komisija sklenila, da ukrep 3 ni bil skladen z načelom vlagatelja pod tržnimi pogoji.

⁽³³⁾ Glej stran 2 notranjega vrednotenja podjetja Estonian Air z naslovom Ocena vrednosti podjetja AS Estonian Air, ki so ga opravili estonski organi.

⁽³⁴⁾ Glej <http://www.bloomberg.com/news/2010-04-22/estonia-government-nears-agreement-on-buying-control-of-estonian-air-from-sas.html>

⁽³⁵⁾ Glej <http://news.err.ee/v/economy/fe650a96-9daa-43e4-91eb-ab4396445593>

⁽³⁶⁾ Sodba v zadevi Belgija proti Komisiji (Boch), C-40/85, EU:C:1986:305, točka 13. Glej tudi sodbo v zadevi z dne 21. januarja 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH proti Komisiji, T-129/95, T-2/96 in T-97/96, Recueil, EU:T:1999:7, točka 132.

- (130) Poleg tega mora ukrep, ki je državna pomoč, izhajati iz državnih virov in se pripisati državi. To merilo pri kapitalski injekciji leta 2010 ni sporno, saj je denarna sredstva iz državnega proračuna vložilo Ministrstvo za gospodarske zadeve in komunikacije Estonije kot delničar letalskega prevoznika.
- (131) Poleg tega Komisija opaža, da je ukrep prizadel trgovino in bi lahko izkrivljal konkurenco med državami članicami, saj Estonian Air konkurira z drugimi letalskimi prevozniki Evropske unije, zlasti od začetka veljavnosti tretje faze liberalizacije letalskega prevoza (v nadaljnjem besedilu: tretji sveženj) 1. januarja 1993⁽³⁷⁾. Ukrep 3 je tako omogočil podjetju Estonian Air nadaljnje poslovanje, da se mu v nasprotju s konkurenti ni bilo treba soočiti s posledicami slabih finančnih rezultatov.
- (132) Komisija je zato sklenila, da je ukrep 3 vseboval državno pomoč v korist podjetju Estonian Air.

7.1.4 Ukrep 4

- (133) Estonija meni, da kapitalska injekcija denarnih sredstev v višini 30 milijonov EUR, za katero se je odločila decembra 2011 (ukrep 4), ni vsebovala državne pomoči. Pri tej kapitalski injekciji niso sodelovali drugi vlagatelji, zato se je delež skupine SAS zmanjšal z 10 % na 2,66 %, delež države pa se je povečal z 90 % na 97,34 %.
- (134) Komisije utemeljitve estonskih organov med formalnim postopkom preiskave niso prepričale. Odločitev o naložbi je sprejela država sama brez morebitne zasebne intervencije, saj se je skupina SAS odločila, da ne bo sodelovala pri tej kapitalski injekciji, zasebna banka [...], ki je sprva nameravala dodeliti posojilo podjetju Estonian Air, pa se je na koncu odločila, da ga ne bo zagotovila. Zato se naložba ne more šteti za *pari passu*.
- (135) Poleg tega poslovni načrt iz leta 2011, na podlagi katerega je bila sprejeta odločitev o naložbi, predvideva ekspanzivno strategijo in temeljito spremembo poslovnega modela s strategije direktnih letov na omrežje vozlišč in manjših letališč, ki bi temeljilo na regionalnem omrežju. Estonija je predstavila načrt, v skladu s katerim bi letalski prevoznik kupil nova letala (za povečanje flote s sedmih letal leta 2011 na trinajst letal v letih 2013 in 2014), Talin pa bi postalo vozlišče za lete med Evropo in Azijo. V skladu s to predstavitevijo bi podjetje Estonian Air potrebovalo 30 milijonov EUR od svojega delničarja in [...] milijonov EUR iz posojila [...]. Kljub dejstvu, da se je banka [...] na koncu odločila, da ne bo zagotovila posojila, Komisija izpostavlja, da je Estonija dodelila 30 milijonov EUR, ne da bi upoštevala učinke, ki bi ga odločitev [...] imela na rezultat poslovnega načrta iz leta 2011. To se ne more obravnavati kot racionalno ravnanje obveščenega udeleženca na trgu.
- (136) Prav tako se zdi nerealno, da bi lahko podjetje Estonian Air skoraj potrojilo svoje prihodke v zgolj štirih letih in spremenilo dobiček pred davki z -15,45 milijona EUR leta 2011 na 4,2 milijona EUR leta 2014, zlasti zaradi gospodarske in finančne krize. V zvezi s tem Komisija ponovno navaja, da so se v skladu s finančnimi napovedmi Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov iz decembra 2011⁽³⁸⁾ profitne marže v letalski industriji leta 2011 znižale, saj so se cene nafte in goriva skokovito zvišale. Za leto 2012 je Mednarodno združenje letalskih prevoznikov predvidelo, da se bo evropska letalska industrija soočala s pritiskom zaradi gospodarskega kaosa, ki bo posledica neuspešnosti vlad pri reševanju dolžniške krize v euroobmočju. Ker bo evropske letalske prevoznike recesija na domačih trgih verjetno zelo prizadela, je Mednarodno združenje letalskih prevoznikov za leto 2012 za evropske letalske prevoznike napovedalo 0,3-odstotno stopnjo dobička pred obrestmi in davki (EBIT) s čistimi izgubami po davku v višini 0,6 milijarde USD (in sicer 0,46 milijarde EUR).
- (137) Prav tako se zdi nerealno, da bi podjetje Estonian Air povečalo število sedežev z 1 milijona leta 2011 na 2,45 milijona leta 2014, pri čemer bi v istem obdobju bistveno povečalo faktor zasedenosti z 59,2 % na 72,3 %. Zdi se, da so bila ključna tveganja pre nizko ocenjena, blažilni ukrepi pa niso bili zadostno ocenjeni. Model omrežja vozlišč in manjših letališč je bil v sredini leta 2012 zelo hitro opuščen zaradi izredno slabih rezultatov letalskega prevoznika.
- (138) Poleg tega poslovni načrt iz leta 2011 izrecno upošteva različne makroekonomske in politične koristi za državo, ki so z vidika zasebnega vlagatelja nepomembne. Načrt na primer navaja, da so koristi naložbe za Estonijo znatne, in

⁽³⁷⁾ Tretji sveženj je vključeval tri zakonodajne ukrepe: (i) Uredbo Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov (UL L 240, 24.8.1992, str. 1), (ii) Uredbo Sveta (EGS) št. 2408/92 z dne 23. julija 1992 o dostopu letalskih prevoznikov Skupnosti do letalskih prog znotraj Skupnosti (UL L 240, 24.8.1992, str. 8) in (iii) Uredbo Sveta (EGS) št. 2409/92 z dne 23. julija 1992 o prevozninah in tarifah za zračni prevoz (UL L 240, 24.8.1992, str. 15).

⁽³⁸⁾ Glej <http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Industry-Outlook-December2011.pdf>

izrecno izpostavlja, da je „izbrani model omrežja prednostni, če se upoštevajo trenutne potrebe poslovnih in navodila vlade“. Poleg tega načrt navaja, da bi se zaradi naložbe ustvarilo 2 000 delovnih mest, Estonija pa bi izboljšala svoj položaj na lestvici globalne konkurenčnosti. Estonski organi navajajo tudi, da se predlagana strategija odraža v akcijskem načrtu vlade za obdobje 2011–2015 o razvoju neposrednih letalskih povezav z vsemi glavnimi evropskimi poslovnimi središči ter spremembi letališča v Talinu v vozlišče za lete med Evropo in Azijo. Iz istih razlogov, pojasnjenih v uvodni izjavi 128, preudarni tržni vlagatelj ne bi upošteval teh dejavnikov.

(139) Zato Komisija meni, da je ukrep 4 vseboval selektivno neupravičeno prednost za Estonian Air. Iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 130 in 131, Komisija meni, da ukrep 4 izhaja iz državnih virov in se pripiše državi ter je prizadel trgovino in bi lahko izkrivljal konkurenco med državami članicami.

(140) Komisija je zato sklenila, da je ukrep 4 vseboval državno pomoč v korist podjetju Estonian Air.

7.1.5 Ukrep 5

(141) Komisija je sklenila, da bi se moralo posojilo za reševanje šteti za državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, saj posojilo, ki izhaja iz državnih virov, vsebuje selektivno prednost za Estonian Air, ki prizadene trgovino med državami članicami in bi lahko izkrivljala konkurenco (glej uvodno izjavo 131). Ob upoštevanju finančnega položaja podjetja Estonian Air (od leta 2006 je ustvarjalo izgubo in do konca julija 2012 je bilo v položaju tehničnega stečaja v skladu z estonskim pravom – glej podrobne podatke v oddelku 7.4.1) ni bilo verjetno, da bi bil zasebni upnik pripravljen zagotoviti morebitna dodatna posojila za kritje resnih likvidnostnih težav podjetja Estonian Air. Tudi estonski organi obravnavajo ta ukrep kot državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, saj trdijo, da so izpolnjeni pogoji pomoči za reševanje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.

7.1.6 Ukrep 6

(142) Odločitev estonskih organov, da bodo v Estonian Air vložili 40,7 milijona EUR v obliki lastniškega kapitala, bi se morala šteti za državno pomoč. Kapitalska injekcija je bila izvedena neposredno iz državnega proračuna in tako z državnimi viri. Poleg tega koristi izključno enemu podjetju (tj. Estonian Air) in zagotovljena je bila pod pogoji, ki jih preudarni vlagatelj pod tržnimi pogoji običajno ne bi sprejel (finančne težave podjetja Estonian Air in naložba ni temeljila na ustrezni analizi donosnosti naložb, temveč javnem interesu, kot sta poveztljivost Estonije in strateška pomembnost podjetja Estonian Air za estonsko gospodarstvo), zato načrtovana kapitalska injekcija vsebuje selektivno prednost za Estonian Air. Poleg tega je ukrep prizadel trgovino med državami članicami in bi lahko izkrivljal konkurenco (glej uvodno izjavo 131). Zadevni ukrep tako omogoča podjetju Estonian Air nadaljnje poslovanje, da se mu v nasprotju s konkurenti ni treba soočiti s posledicami slabih finančnih rezultatov. Tudi estonski organi obravnavajo ta ukrep kot državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, saj trdijo, da so izpolnjeni pogoji pomoči za prestrukturiranje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.

(143) Komisija je zato sklenila, da je priglašeni ukrep prestrukturiranja državna pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe. Estonski organi tega ne zanikajo.

7.1.7 Sklep o obstoju pomoči

(144) Iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 108 do 119, je Komisija sklenila, da ukrepa 1 in 2 nista vsebovala državne pomoči za Estonian Air v smislu člena 107(1) Pogodbe.

(145) Vendar je Komisija iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 120 do 143 sklenila, da so ukrepi 3, 4, 5 in 6 državna pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, zato bo ocenila njihovo zakonitost in združljivost z notranjim trgom.

7.2 Zakonitost pomoči

(146) V skladu s členom 108(3) Pogodbe država članica ne sme izvajati ukrepa pomoči, dokler Komisija ne sprejme sklepa o odobritvi tega ukrepa.

- (147) Komisija najprej ugotavlja, da je Estonija ukrepe 3, 4 in 5 izvedla, ne da bi jih predhodno priglasila Komisiji v odobritev. Komisija obžaluje, da Estonija ni spoštovala obveznosti neukrepanja in da je s tem kršila svojo obveznost iz člena 108(3) Pogodbe.
- (148) V zvezi z ukrepom 6 Komisija razume, da kapitalska injekcija v višini 40,7 milijona EUR še ni bila izvedena. Zato se je upošteval člen 108(3) Pogodbe v zvezi s priglašenim ukrepom prestrukturiranja.

7.3 Sprejemljivost spremenjenega načrta prestrukturiranja z dne 31. oktobra 2014

- (149) Pred analizo združljivosti ugotovljenih ukrepov pomoči, opisanih v oddelku 7.1, mora Komisija ugotoviti, katerega od predloženih načrtov prestrukturiranja bi bilo treba analizirati. Ker je spremenjeni načrt iz oktobra 2014 bistveno podaljšal obdobje prestrukturiranja s petih let na šest let in en mesec, prestavil datum začetka za več kot dve leti v preteklost in vključeval dodatne ukrepe pomoči, se ne more šteti za preprosto nadgradnjo priglašene načrta prestrukturiranja iz junija 2013.
- (150) Kot je opisano v oddelku 4.7, podaljšanje obdobja prestrukturiranja pravzaprav pomeni, da bi bile v en načrt prestrukturiranja združene tri ločene in nasprotujoče si poslovne strategije. Strategija podjetja Estonian Air leta 2011 in na začetku leta 2012 je bila razširiti dejavnosti (z dodatnimi letali, progami, zaposlenimi itd.), da bi se razvilo v regionalnega letalskega prevoznika z omrežjem vozlišč in manjših letališč, strategija v obdobju 2012–2014 (ki jo je razvila novo imenovana vodstvena skupina) pa je bila njeno nasprotje, saj je vključevala zmanjšanje zmogljivosti in se je osredotočala na direktne lete na omejenem številu ključnih prog. Poleg tega zadnji del načrta prestrukturiranja za obdobje 2015–2016, ki upošteva vstop skupine Infortar, ponovno predvideva omejeno razširitev. Načrt prestrukturiranja bi tako združeval več izredno različnih poslovnih strategij, ki temeljijo na različnih poslovnih načrtih, pripravili pa sta jih različni vodstveni skupini s popolnoma drugačnimi poslovnimi cilji.
- (151) Očitno je, da strategije, opisane v oddelku 4.7, sprva (ob odobritvi tretjega ukrepa novembra 2010) niso bile obravnavane kot en neprekinjen načrt prestrukturiranja. Poleg tega se tako razlikujejo, da se ne morejo obravnavati kot zgolj prilagoditve prvotnega načrta, priglašene junija 2013, ki so posledica dogodkov med njegovim izvajanjem. V en načrt so bile združene naknadno z edinim očitnim ciljem, da se v pomoč za prestrukturiranje vključijo državni ukrepi v obdobju 2010–2012 (in sicer ukrepa 3 in 4), da bi se preprečila kršitev načela enkratnosti pomoči pri prvotni priglašeni pomoči za prestrukturiranje. Poleg tega bi sprejetje spremenjenega načrta prestrukturiranja povzročilo absurden položaj, pri katerem bi se del ocenjene pomoči za prestrukturiranje uporabil v letih 2011 in 2012 za razširitev zmogljivosti in dejavnosti podjetja Estonian Air, del pomoči za prestrukturiranje pa bi se nato uporabil za zmanjšanje njegovih zmogljivosti in dejavnosti od leta 2013. Noben načrt prestrukturiranja ne bi vključeval obeh medsebojno nezdružljivih strategij.
- (152) Poleg tega Komisija navaja, da ne bi bilo mogoče zanikati, da bi nova pomoč leta 2013 kršila načelo enkratnosti pomoči, če bi Estonija priglasila ukrepa 3 in 4 kot pomoč za prestrukturiranje in če bi ju Komisija odobrila. Če bi torej Komisija sprejela spremenjen načrt prestrukturiranja, ki zaradi podaljšanja obdobja prestrukturiranja v preteklost vključuje ukrepa 3 in 4, bi bila Estonija v boljšem položaju, če pomoči ne bi priglasila, kot če bi jo.
- (153) V preteklosti je Komisija sprejela obstoj nepretrganega prestrukturiranja na podlagi enotne strategije prestrukturiranja z nekaj spremembami in postopnimi posodobitvami, vendar nikoli s popolnoma nasprotujočimi si poslovnimi strategijami, kot so na primer v tem primeru. Komisija je na primer v zadevi Varvaressos⁽³⁹⁾ menila, da je treba ukrepe, ki so bili podjetju odobreni med letoma 2006 in 2009, oceniti kot del nepretrganega prestrukturiranja na podlagi načrta prestrukturiranja iz leta 2009 (ki je zajemal obdobje 2006–2011). Načrt prestrukturiranja podjetja Varvaressos iz leta 2009 se je štel za razvoj „strateškega in poslovnega načrta“ iz leta 2006, temeljil pa je na isti poslovni strategiji s pravzaprav istimi ukrepi prestrukturiranja, ki so se začeli izvajati leta 2006 in so se izvajali do leta 2009 in še po letu 2009. Dejstva v zadevi Varvaressos so se zato bistveno razlikovala od dejstev v trenutni zadevi, pri kateri se je poslovni model med podaljšanim obdobjem prestrukturiranja dvakrat temeljito spremenil.

⁽³⁹⁾ 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 Varvaressos S.A. (UL L 184, 14.7.2011, str. 9). Glej tudi 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) (UL L 183, 10.7.2015, str. 1).

- (154) Iz teh razlogov Komisija meni, da spremenjenega načrta prestrukturiranja iz oktobra 2014 ni mogoče sprejeti kot osnovo za ocenjevanje priglašene pomoči za prestrukturiranje. Ocena pomoči bo tako temeljila na prvotno priglašenem načrtu prestrukturiranja iz junija 2013.
- (155) Komisija navaja tudi, da bi, če bi hipotetično sprejela spremenjeni načrt prestrukturiranja kot osnovo za oceno pomoči za prestrukturiranje (*quid non*), še vedno obstajale bistvene težave z združljivostjo (kot sta nenavadno dolgo obdobje prestrukturiranja, daljše od šestih let⁽⁴⁰⁾, in očitno pomanjkanje ustreznih izravnalnih ukrepov, ki so bili kljub zvišanju skupnega zneska pomoči še manj pomembni kot v načrtu prestrukturiranja iz junija 2013).
- (156) Tudi privatizacija podjetja Estonian Air s prodajo [...] % državnih delnic skupini Infortar za negativno ceno brez razpisnega postopka bi lahko pomenila dodatne pomisleke o morebitni pomoči skupini Infortar. Kljub študiji neodvisnega strokovnjaka, ki so jo predložili estonski organi in ki navaja, da je skupna vrednost lastniškega kapitala podjetja Estonian Air ob pridobitvi navedenih delnic s strani skupine Infortar med [...] milijoni EUR, skupina Infortar državi dejansko ne bi plačala nič za njen poslovni delež.

7.4 Združljivost pomoči

- (157) Če ukrepi 3, 4, 5 in 6 pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, je treba njihovo združljivost oceniti ob upoštevanju izjem iz odstavkov 2 in 3 navedenega člena. V skladu s sodno prakso Sodišča so države članice tiste, ki morajo uveljavljati morebitne razloge za združljivost in dokazati, da so pogoji za takšno združljivost izpolnjeni⁽⁴¹⁾.
- (158) Estonski organi menijo, da ukrepa 5 in 6 vsebujeta državno pomoč, zato so predložili utemeljitve za ocenjevanje njune združljivosti s členom 107(3)(c) Pogodbe in zlasti s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.
- (159) Vendar na podlagi prvotno priglašenega načrta prestrukturiranja estonski organi menijo, da ukrepa 3 in 4 ne vsebujeta državne pomoči, zato niso predložili morebitnih razlogov za združljivost. Kljub temu je Komisija ocenila, ali bi se lahko za navedene ukrepe uporabljali možni razlogi za združljivost iz Pogodbe.
- (160) Kot je navedeno v sklepih o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje, Komisija meni, da se izjeme iz člena 107(2) Pogodbe ne uporabljajo zaradi narave ukrepov 3 in 4. Ista ugotovitev bi se uporabljala za izjeme iz točk (d) in (e) člena 107(3) Pogodbe.
- (161) Zaradi težavnega finančnega položaja podjetja Estonian Air ob zagotovitvi ukrepov 3 in 4 (glej uvodne izjave 24 do 26) se ne zdi, da bi se lahko uporabljala izjema v zvezi z razvojem nekaterih območij ali sektorjev iz člena 107(3)(a) Pogodbe. To velja kljub dejstvu, da je podjetje Estonian Air znotraj območja, ki prejema pomoč, in bi bilo lahko upravičeno do regionalne pomoči. Komisija ugotavlja tudi, da ukrepa 3 in 4 ne izpolnjujeta pogojev za veljavnost pravil glede krize iz začasnega okvira⁽⁴²⁾.

⁽⁴⁰⁾ Obdobje prestrukturiranja, ki je trajalo pet let in šest mesecev, se je štel za nerazumno dolgo v zadevi v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje podjetju Cyprus Airways – glej Sklep Komisije (EU) 2015/1073 z dne 9. januarja 2015 o državni pomoči SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN) SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN) SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN) Cipra za družbo Cyprus Airways (Public) Ltd, UL L 179, 8.7.2015, str. 83, uvodni izjavi 144 in 157. Obdobje prestrukturiranja v predhodnih pozitivnih sklepih o pomoči za prestrukturiranje za letalske prevoznike običajno ni bilo daljše od petih let (glej Sklep (EU) 2015/1091, uvodna izjava 179, Sklep Komisije (EU) 2015/494 z dne 9. julija 2014 o ukrepih SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) Slovenije za družbo Adria Airways d.d. (UL L 78, 24.3.2015, str. 18, uvodna izjava 131), Sklep Komisije 2013/151/EU z dne 19. septembra 2012 o državni pomoči SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), ki jo je Češka republika odobrila podjetju České aerolinie, a.s. (ČSA – Czech Airlines – Načrt prestrukturiranja) (UL L 92, 3.4.2013, str. 16, uvodna izjava 107), in Sklep Komisije 2012/661/EU z dne 27. junija 2012 o državni pomoči št. SA.33015 (2012/C), ki jo namerava Malta dodeliti za Air Malta plc. (UL L 301, 30.10.2012, str. 29, uvodna izjava 93), Sklep Komisije (EU) 2015/119 z dne 29. julija 2014 o državni pomoči SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), ki jo Poljska namerava izvesti za LOT Polish Airlines S.A., in ukrepu SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP), ki ga je Poljska izvedla za LOT Polish Airlines S.A. (UL L 25, 30.1.2015, str. 1, uvodna izjava 241).

⁽⁴¹⁾ Sodba v zadevi Italija proti Komisiji, C-364/90, EU:C:1993:157, točka 20.

⁽⁴²⁾ Sporočilo Komisije – Začasni okvir Skupnosti za ukrepe državnih pomoči v podporo dostopu do financiranja ob trenutni finančni in gospodarski krizi (UL C 16, 22.1.2009, str. 1), kot je bilo spremenjeno s Sporočilom Komisije o spremembi Začasnega okvira Skupnosti za ukrepe državnih pomoči v podporo dostopu do financiranja ob trenutni finančni in gospodarski krizi (UL C 303, 15.12.2009, str. 6). Začasni okvir je potekel decembra 2011.

- (162) Zato se zdi, da se lahko združljivost ukrepov 3 in 4 oceni le v skladu s členom 107(3)(c) Pogodbe, ki navaja, da se pomoč lahko odobri za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. Združljivost ukrepov 3 in 4 bi se morala oceniti zlasti ob upoštevanju smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 ⁽⁴³⁾, pri čemer je treba upoštevati tudi določbe iz smernic za letalski sektor iz leta 1994. Ob upoštevanju izplačila preostalega dela posojila za reševanje 28. novembra 2014 je treba ukrep 5 oceniti v skladu s Smernicami o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (v nadaljnjem besedilu: smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014) ⁽⁴⁴⁾.
- (163) Komisija bo zato ocenila, ali je bilo podjetje Estonian Air v času ukrepov 3, 4, 5 in 6 upravičeno do pomoči za reševanje in/ali pomoči za prestrukturiranje v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 (ukrepi 3, 4 in 6) in smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 (ukrep 5).

7.4.1 Težave podjetja Estonian Air

- (164) Točka 9 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 določa, da Komisija šteje podjetje za podjetje v težavah, ko ni zmožno z lastnimi sredstvi ali s sredstvi, ki jih lahko pridobi od svojih lastnikov/delnikov ali upnikov, preprečiti izgube, ki bi brez zunanjega posredovanja državnih organov kratkoročno ali srednjeročno skoraj gotovo ogrozile obstoj družbe.
- (165) Točka 10 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 pojasnjuje, da se družba z omejeno odgovornostjo šteje za podjetje v težavah, če je izgubljena več kot polovica njenega osnovnega kapitala, in je bila v preteklih 12 mesecih izgubljena več kot četrtina tega kapitala ali če po domači zakonodaji izpolnjuje kriterije za uvedbo kolektivnih postopkov insolventnosti.
- (166) Točka 11 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 dodaja, da se podjetje lahko šteje za podjetje v težavah, tudi če ni izpolnjena nobena od okoliščin določenih v točki 10, zlasti ob prisotnosti običajnih znakov podjetja v težavah, kot so naraščajoče izgube, upadanje prometa, kopičenje zalog, presežki prostih zmogljivosti, padanje denarnih tokov, naraščajoči dolгови, naraščajoči stroški obresti ali zmanjševanje čiste vrednosti sredstev.
- (167) Komisija ugotavlja, da je podjetje Estonian Air od leta 2006 stalno beležilo znatne izgube:

Preglednica 6:

Neto rezultati podjetja Estonian Air od leta 2006

(v tisoč EUR)

2006	– 3 767
2007	– 3 324
2008	– 10 895
2009	– 4 744
2010	– 3 856
2011	– 17 120
2012	– 51 521
2013	– 8 124
2014	– 10 405

Vir: letna poročila podjetja Estonian Air, dostopna na <http://estonian-air.ee/en/info/about-the-company/financial-reports/>. Od leta 2006 do leta 2010 so zneski v letnih poročilih podjetja Estonian Air izraženi v EEK. Uporabljeni devizni tečaj je 1 EUR = 15,65 EEK.

⁽⁴³⁾ Dne 1. avgusta 2014 so bile smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 nadomeščene s Smernicami o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (UL C 249, 31.7.2014, str. 1). V skladu s točko 136 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 bodo priglasitve, ki jih bo Komisija evidentirala pred 1. avgustom 2014, proučene na podlagi meril, ki so veljala med priglasitvijo. Ker je bil ukrep 6 priglašen 20. junija 2013, se bo ocenil v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Poleg tega bo Komisija v skladu s točkama 137 in 138 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 združljivost ukrepov 3 in 4 ocenila na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.

⁽⁴⁴⁾ UL C 249, 31.7.2014, str. 1.

- (168) Znatne izgube podjetja Estonian Air so prvi znak težav letalskega prevoznika. Poleg tega se zdi, da so bili prisotni tudi nekateri običajni znaki podjetja v težavah. Zdi se na primer, da so se odhodki za obresti podjetja Estonian Air od leta 2008 stalno zviševali:

Preglednica 7

Odhodki za obresti podjetja Estonian Air od leta 2006

(v EUR)

2006	– 94 523
2007	– 99 764
2008	– 94 842
2009	– 212 309
2010	– 337 325
2011	– 2 010 000
2012	– 2 436 000
2013	– 4 212 000
2014	– 3 474 000

Vir: letna poročila podjetja Estonian Air, dostopna na <http://estonian-air.ee/en/info/about-the-company/financial-reports/>. Od leta 2006 do leta 2010 so zneski v letnih poročilih podjetja Estonian Air izraženi v EEK. Uporabljeni devizni tečaj je 1 EUR = 15,65 EEK.

- (169) Donos na sredstva in donosnost lastniškega kapitala podjetja Estonian Air sta bila stalno negativna od leta 2006, razmerje med dolžniškim in lastniškim kapitalom pa se je med letoma 2006 in 2008 stalno povečevalo in doseglo [80–90] %. To razmerje se je v letih 2009 in 2010 zmanjšalo zaradi dokapitalizacij v navedenih letih in ne zaradi zmanjšanja dolga podjetja Estonian Air. Poleg tega je neto dolg podjetja Estonian Air med letoma 2010 in 2011 skokovito narasel, saj se je zvišal s [5–10] milijonov EUR na [40–50] milijonov EUR. Neto dolg se je še naprej zviševal v letih 2012 ([50–60] milijonov EUR), 2013 ([50–60] milijonov EUR) in 2014 ([60–70] milijonov EUR).
- (170) Poleg tega so estonski organi pojasnili, da je imel letalski prevoznik ob koncu novembra 2011 le 3,1 milijona EUR denarnih sredstev in bi kršil denarni dogovor z [...] ob koncu leta, kar pomeni, da ne bi odplačeval posojil [...]. Poleg tega je podjetje Estonian Air novembra 2011 prenehalo plačevati nekatere glavne dobavitelje, do konca navedenega meseca pa obratni kapital ni bil uravnotežen, saj so terjatve znašale 5,5 milijona EUR, obveznosti pa 10,6 milijona EUR. Brez ukrepa 4 letalski prevoznik ne bi odplačeval posojil do [...]. Neplačilo je običajen znak podjetja v težavah.
- (171) Komisija ugotavlja tudi, da je med letoma 2010 in 2011 izginila več kot polovica lastniškega kapitala letalskega prevoznika. V tem obdobju je letalski prevoznik izgubil več kot četrtno svojega kapitala. Zato se zdi, da je merilo iz točke 10(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 prav tako izpolnjeno.
- (172) Kljub kapitalskim injekcijam decembra 2011 in marca 2012 (ukrep 4) se je finančni položaj letalskega prevoznika leta 2012 poslabšal in do konca julija 2012 je bilo podjetje Estonian Air v položaju tehničnega stečaja v skladu z estonskim pravom (glej uvodno izjavo 25). Zato bi se lahko podjetje Estonian Air od takrat obravnavalo kot podjetje v težavah tudi na podlagi točke 10(c) smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.
- (173) Zato je Komisija sklenila, da se je podjetje Estonian Air štelo za podjetje v težavah v skladu s točko 11 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 že vsaj od leta 2009. Poleg tega bi podjetje Estonian Air izpolnjevalo tudi zahteve iz točke 10(a) in 10(c) smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.
- (174) Podjetje Estonian Air bi se lahko štelo za podjetje v težavah tudi v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014, saj je bil znesek skupnega lastniškega kapitala leta 2014 negativen in je znašal kar –31,393 milijona EUR. Zato podjetje Estonian Air izpolnjuje zahteve iz točke 20(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014.

- (175) Točka 12 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 in točka 21 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 določata, da novoustanovljeno podjetje ni upravičeno do pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, četudi je njegov začetni položaj negotov. Podjetje načeloma velja za novoustanovljeno prva tri leta po začetku poslovanja na zadevnem področju. Podjetje Estonian Air je bilo ustanovljeno leta 1991 in se ne more obravnavati kot novoustanovljeno podjetje. Poleg tega Estonian Air ne pripada poslovni skupini v smislu točke 13 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 in točke 22 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014.
- (176) Komisija je zato sklenila, da je bilo podjetje Estonian Air ob zagotovitvi ukrepov 3, 4, 5 in 6 podjetje v težavah in da izpolnjuje preostale zahteve iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 in smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 glede upravičenosti do pomoči za reševanje in/ali prestrukturiranje.

7.4.2 Združljivost ukrepa 3

- (177) Komisija najprej ugotavlja, da niso izpolnjeni kumulativni pogoji za pomoč za reševanje iz točke 25 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004:
- (a) ukrep 3 je kapitalska injekcija v obliki denarnih sredstev (17,9 milijona EUR), zato ga ne sestavlja likvidnostna podpora v obliki jamstev za posojila ali posojil;
 - (b) Estonija ni predložila utemeljitve, na podlagi katere bi lahko Komisija sklepala, da je bil ukrep 3 zagotovljen zaradi resnih socialnih težav;
 - (c) Estonija Komisije ni obvestila o načrtu prestrukturiranja ali načrtu likvidacije šest mesecev po prvi izvedbi ukrepa;
 - (d) ukrep 3 ni bil omejen na znesek, ki ga je podjetje Estonian Air potrebovalo za nadaljnje poslovanje v obdobju, med katerim se je odobrila pomoč.
- (178) Komisija je ocenila tudi, ali so izpolnjena merila glede združljivosti pomoči za prestrukturiranje. Točka 34 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 določa, da mora biti dodelitev pomoči pogojena z izvajanjem načrta prestrukturiranja, ki ga mora v vseh primerih posameznih pomoči potrditi Komisija in ki mora obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja podjetja v smiselnem časovnem okviru in na podlagi realističnih predvidevanj prihodnjih pogojev poslovanja. Vendar je Komisija ugotovila, da je Estonija podjetju Estonian Air odobrila ukrep 3 brez verodostojnega načrta prestrukturiranja, ki bi izpolnjeval pogoje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Čeprav je poslovni načrt iz leta 2010 vseboval nekatere elemente načrta prestrukturiranja v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 (analizo trga, ukrepe prestrukturiranja, finančne napovedi itd.), se ne more šteti za dovolj trdnega in verodostojnega, da bi se ponovno dosegla dolgoročna rentabilnost podjetja. Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 123 in 124, je poslovni načrt iz leta 2010 temeljil na preveč ambicioznih napovedih rasti števila potnikov, analiza občutljivosti pa je bila nezadostna. Navedene okoliščine bi same po sebi zadostovale za izključitev združljivosti ukrepa z notranjim trgovom ⁽⁴⁵⁾.
- (179) Poleg tega estonski organi niso predlagali nobenih morebitnih ukrepov za preprečevanje neupravičenega izkrižljanja konkurence (izravnalnih ukrepov) in niso zagotovili prispevka podjetja Estonian Air k lastnemu prestrukturiranju. Navedeni elementi so bistveni za združljivost ukrepa z notranjim trgovom kot pomoč za prestrukturiranje na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004.

- (180) Zato je ukrep 3 državna pomoč, ki je nezdružljiva z notranjim trgovom.

7.4.3 Združljivost ukrepa 4

- (181) V zvezi z ukrepom 4 se smiselno uporabljajo ugotovitve glede ukrepa 3, opisane v uvodnih izjavah 177 do 180.
- (182) Dokapitalizacija v višini 30 milijonov EUR zlasti ne izpolnjuje zahtev glede pomoči za reševanje iz točke 15 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004, saj (a) ni sestavljena iz likvidnostne podpore v obliki jamstev za posojila ali posojil, (b) Estonija ni predložila utemeljitve, na podlagi katere bi lahko Komisija sklepala, da je bil ukrep 3 zagotovljen zaradi resnih socialnih težav, (c) Estonija Komisije ni obvestila o načrtu prestrukturiranja ali načrtu likvidacije šest mesecev po prvi izvedbi ukrepa in (d) ukrep 3 ni bil omejen na znesek, ki ga je podjetje Estonian Air potrebovalo za nadaljnje poslovanje v obdobju, med katerim se je pomoč odobrila.

⁽⁴⁵⁾ V zvezi s tem glej sodbo Sodišča Efte v združenih zadevah E-10/11 in E-11/11 Hurtigruten ASA, Norveška proti Nadzornemu organu Efte, Poročilo Sodišča Efte 2012, str. 758, točke 228 in 234–240.

- (183) Poleg tega dokapitalizacija v višini 30 milijonov EUR ne izpolnjuje pogojev glede združljivosti pomoči za prestrukturiranje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Poslovni načrt iz leta 2011 se ne more šteti za verodostojni načrt prestrukturiranja, saj njegove napovedi niso bile realne (glej uvodne izjave 135 do 137), poleg tega pa je bil dejansko zelo hitro opuščen v sredini leta 2012 zaradi izredno slabih rezultatov letalskega prevoznika. Poleg tega estonski organi niso predlagali niti lastnega prispevka podjetja Estonian Air niti ustreznih izravnalnih ukrepov. Prav nasprotno se je dokapitalizacija uporabila za razširitev dejavnosti podjetja Estonian Air in uvedbo novih prog.
- (184) Komisija tudi ugotavlja, da v skladu z načelom enkratnosti pomoči iz oddelka 3.3 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004, „če je od dodelitve pomoči za reševanje ali od konca obdobja prestrukturiranja ali od ustavitve izvajanja načrta prestrukturiranja preteklo manj kot 10 let (upošteva se tisto, kar je bilo najkasneje), Komisija ne dovoli dodelitve nadaljnje pomoči za reševanje ali prestrukturiranje“. Če je bil ukrep 3 (nezakonita in nezdružljiva pomoč za reševanje) podjetju Estonian Air odobren novembra 2010, bi odobritev kapitalske injekcije (ukrep 4) kršila načelo enkratnosti pomoči. Od morebitnih izjem od tega načela bi se lahko v skladu s točko 73 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 uporabljala le izjema (c) („izjemn[e] in nepredvidljiv[e] okoliščin[e], za katere podjetje ni odgovorno“). Vendar Estonija ni predložila nobenih utemeljitev, na podlagi katerih bi lahko Komisija sklepala, da se je ukrep 4 podjetju Estonian Air zagotovil na podlagi izjemnih in nepredvidljivih okoliščin.
- (185) Zato je Komisija sklenila, da je ukrep 4 prav tako državna pomoč, nezdružljiva z notranjim trgom.

7.4.4 Združljivost ukrepa 5

- (186) V sklepih o začetku postopka v zvezi s pomočjo za reševanje je Komisija navedla, da je ukrep 5 izpolnjeval večino meril glede pomoči za reševanje iz oddelka 3.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004, vendar je izrazila pomisleke, ali se je upoštevalo načelo enkratnosti pomoči.
- (187) Komisija ugotavlja, da načelo enkratnosti pomoči iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 v bistvu ustreza zahtevam iz predhodnih smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004. Ker je podjetje Estonian Air pomoč za reševanje prejelo novembra 2010 (kapitalsko injekcijo v višini 17,9 milijona EUR – ukrep 3) ter decembra 2011 in marca 2012 (kapitalski injekciji po 15 milijonov EUR – ukrep 4), je Komisija sklenila, da se načelo enkratnosti pomoči ni upoštevalo. Ker sta ukrepa 3 in 4 nezdružljiva in nezakonita pomoč za reševanje, je Komisija sklenila, da je bilo načelo enkratnosti pomoči iz točke 70 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014 kršeno tudi pri ukrepu 5. Zato ni treba proučiti, ali so bila izpolnjena tudi druga merila iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2014.
- (188) Zato je Komisija sklenila, da je ukrep 5 prav tako pomoč za reševanje, nezdružljiva z notranjim trgom.

7.4.5 Združljivost ukrepa 6

- (189) V zvezi z načrtovano pomočjo za prestrukturiranje v višini 40,7 milijona EUR (ukrep 6) pomisleki Komisije glede sklepa o začetku postopka v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje med formalnim postopkom preiskave niso bili opravljeni.
- (190) V skladu s točko 34 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 mora biti dodelitev pomoči pogojena z izvajanjem načrta prestrukturiranja, ki ga mora v vseh primerih posameznih pomoči potrditi Komisija. V točki 35 je pojasnjeno, da mora načrt prestrukturiranja, katerega trajanje mora biti čim krajše, obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja podjetja v smiselnem časovnem okviru in na podlagi realističnih predvidevanj prihodnjih pogojev poslovanja.
- (191) V skladu s točko 36 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 morajo biti v načrtu prestrukturiranja opisane okoliščine, ki so privedle do težav podjetja, ter upoštevano sedanje stanje in pričakovane tržne napovedi v prihodnosti ter zajeti najbolj optimistični, najbolj pesimistični in osnovni scenariji.
- (192) Načrt mora zagotavljati preobrat, ki bo podjetju omogočil, da bo po zaključku prestrukturiranja vse svoje stroške krilo samo, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami. Pričakovan donos kapitala mora biti dovolj velik, da prestrukturiranemu podjetju omogoča samostojno konkuriranje na trgu (točka 37 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004).

- (193) Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka, je imela Komisija pomisleke, ali je bil načrt prestrukturiranja iz junija 2013 dovolj trden za ponovno doseganje dolgoročne rentabilnosti podjetja Estonian Air. Estonija je predložila le nekaj dodatnih utemeljitev, da bi odpravila dvome Komisije. Komisija ponovno navaja, da so lahko na podlagi analize scenarijev in občutljivosti iz načrta prestrukturiranja v nekaterih primerih potrebna dodatna sredstva. Najslabši (pesimistični) scenarij predvideva 12-odstotno zmanjšanje števila potnikov, ki temelji na predpostavki, da bo rast BDP v Evropi ostala na nizki ravni do leta 2017. Pri tem pesimističnem scenariju bi podjetje Estonian Air leta 2017 doseglo nekoliko pozitiven dobiček pred davki, vendar bi vseeno imelo negativna neto denarna sredstva. Poleg tega je analiza občutljivosti pokazala, da bi bila lahko zaradi razmeroma majhnih sprememb posameznih predpostavk potrebna dodatna finančna sredstva. Zato obstajajo resni pomisleki glede glavnega cilja načrta, da se ponovno doseže dolgoročna rentabilnost podjetja Estonian Air. Dejstvo, da je bila uspešnost podjetja Estonian Air leta 2013 na splošno v skladu z napovedmi, ni pomembno za predhodno oceno načrta prestrukturiranja. Poleg tega to ni več veljalo leta 2014, saj so bili prihodki in dobiček nižji od napovedi iz načrta prestrukturiranja.
- (194) V zvezi z ukrepi za omejevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence (izravnalni ukrepi) načrt prestrukturiranja predvideva sprostitev slotov na treh koordiniranih letališčih (London Gatwick, Helsinki in Dunaj) ter ukinitve 12 prog, ki bi predstavljale 18 % zmogljivosti podjetja Estonian Air pred prestrukturiranjem. Navedene proge se lahko za izravnalne ukrepe štejejo samo, če so bile donosne, v nasprotnem primeru bi bile v vsakem primeru ukinjene zaradi rentabilnosti.
- (195) Estonski organi so predložili podatke o donosnosti 12 ukinjenih prog, ki so temeljili na treh različnih kazalnikih, in sicer „stopnji prispevka DOC“, „marži stopnje kritja 1“ ter „stopnji donosnosti“. Glede na dokumente, ki jih je predložila Estonija, „stopnja prispevka DOC“ zajema vse variabilne stroške (povezane s potniki, povratnimi leti in gorivom), vendar ne vključuje stroškov, povezanih s plačilno listo, floto, vzdrževanjem in drugimi oddelki. „Marža stopnje kritja 1“ je opredeljena kot skupni prihodki, zmanjšani za variabilne stroške, povezane s potniki, rezultat pa se nato deli s skupnimi prihodki, „stopnja donosnosti“ pa vključuje fiksne stroške (fiksne stroške vzdrževanja, stroške posadke in stroške, povezane s floto), vendar ne drugih režijskih stroškov.
- (196) V skladu s prakso Komisije v številnih zadevah v zvezi s pomočjo prestrukturiranja v letalskem sektorju se proge štejejo za donosne, če so imele pozitivno stopnjo kritja C1 v letu pred njihovo ukinitvijo⁽⁴⁶⁾. Stopnja kritja C1 upošteva stroške leta, potnikov in distribucije (tj. spremenljive stroške), ki jih je mogoče pripisati posamezni progi. Stopnja kritja C1 je ustrezen podatek, saj upošteva vse stroške, ki so neposredno povezani z zadevno progjo. Proge s pozitivno stopnjo kritja C1 krijejo spremenljive stroške proge in poleg tega prispevajo h kritju fiksnih stroškov podjetja.
- (197) Komisija ugotavlja, da je „stopnja prispevka DOC“ v večji meri enakovredna stopnji kritja C1. Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da bi bili le dve progi (Benetke in Kuressaare), ki skupaj predstavljata približno le 1 % zmogljivosti podjetja v smislu ASK, dejansko donosni in bi se lahko šteli za ustrezna izravnalna ukrepa.
- (198) Estonija trdi, da bi bile lahko te proge zaradi povečanja donosa v okviru nove strategije, predvidene v načrtu prestrukturiranja, donosne v novem omrežju in bi lahko koristile drugim letalskim prevoznikom, saj bi si lahko zagotovili marginalen donos od potnikov, ki so v preteklosti potovali z Estonian Air. Vendar Estonija ni predložila posebnih izračunov v zvezi z morebitno stopnjo donosnosti v okviru novega poslovnega modela. Prav nasprotno, v načrtu prestrukturiranja je jasno navedeno, da te proge „trenutno niso niti donosne niti ne morejo prispevati k stroškom letal“. Zato se v skladu z ustaljeno prakso Komisije deset od dvanajstih predlaganih prog ne more sprejeti za izravnalne ukrepe.
- (199) Komisija je sklenila, da sprostitev slotov na treh koordiniranih letališčih in ukinitve dveh donosnih prog, ki predstavljata približno 1 % zmogljivosti letalskega prevoznika, ne odtehtata škodljivega učinka pomoči za prestrukturiranje za podjetje Estonian Air.
- (200) Predlagani lastni prispevek podjetja Estonian Air v skladu z načrtom prestrukturiranja sestavljajo 27,8 milijona EUR od načrtovane prodaje treh letal leta 2015, 7,5 milijona EUR od prodaje poslovne stavbe letališču v Talinu, 2 milijona EUR od prodaje neključnih sredstev in 0,7 milijona EUR od novega posojila, ki ga je zagotovil [...]. Glavni del lastnega prispevka (načrtovana prodaja treh letal) bi se moral izvesti leta 2015, vendar ni zavezujoče

⁽⁴⁶⁾ Glej Sklep 2013/151/EU, uvodni izjavi 130 in 131, Sklep (EU) 2015/1091, uvodna izjava 194, in Sklep (EU) 2015/494, uvodna izjava 143.

pogodbe o prodaji letala. Vendar je Estonija predložila verodostojno vrednotenje *prima facie* svetovalnega podjetja, v katerem je bila ocenjena morebitna prodajna cena za tip zadevnega letala. Poleg tega je Estonija navedla, da letalski prevoznik s potencialnimi partnerji razpravlja o prodaji in povratnem najemu. Na podlagi navedenega in ob upoštevanju predhodnih zadev v zvezi z letalskimi prevozniki Komisija meni, da je predlagani lastni prispevek v višini 36,44 milijona EUR (od skupnih stroškov prestrukturiranja v višini 78,7 milijona EUR (glej uvodno izjavo 55), ki predstavlja 46,3 % stroškov prestrukturiranja, sprejemljiv, če se upošteva dejstvo, da je Estonija območje, ki prejema pomoč.

- (201) Čeprav se lastni prispevek zdi sprejemljiv, ima Komisija še vedno pomisleke o ponovnem doseganju dolgoročne rentabilnosti in izravnalnih ukrepov.
- (202) Komisija je tako kot pri ukrepih 4 in 5 sklenila, da je bilo načelo enkratnosti pomoči kršeno tudi pri ukrepu 6. V obdobju 2010–2014 je bilo podjetju v težavah Estonian Air odobrenih več ukrepov pomoči (ukrepi 3, 4 in 5). Poleg tega se izjeme iz točke 73 smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 ne uporabljajo. Zaradi nesprejemljivosti spremenjenega načrta prestrukturiranja z dne 31. oktobra 2014 se pomoč za prestrukturiranje ne more šteti za pomoč, ki je sledila dodelitvi pomoči za reševanje kot del enotnega ukrepa za prestrukturiranje (pogoj (a) točke 73). Poleg tega estonski organi niso dokazali izjemnih ali nepredvidljivih okoliščin v skladu s pogojem (c) točke 73.
- (203) Zato pomoč za prestrukturiranje (ukrep 6), predvidena v načrtu prestrukturiranja iz junija 2013, ne izpolnjuje meril iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 in je nezdružljiva državna pomoč.

8. IZTERJAVA

- (204) V skladu s Pogodbo in ustaljeno sodno prakso Sodišča je Komisija pristojna za sprejetje odločitve, da mora zadevna država članica ukiniti ali spremeniti pomoč ⁽⁴⁷⁾, ko ugotovi, da je nezdružljiva z notranjim trgov. Sodišče se je dosledno držalo stališča, da je obveznost države članice, da ukine pomoč, za katero Komisija meni, da je nezdružljiva z notranjim trgov, namenjena ponovni vzpostavitvi predhodnega stanja ⁽⁴⁸⁾. V tem okviru je Sodišče ugotovilo, da je cilj dosežen, ko prejemnik povrne zneske, dodeljene na podlagi nezakonite pomoči, in tako izgubi prednost, ki jo je imel pred konkurenti na trgu, in ko se ponovno vzpostavijo razmere pred izplačilom pomoči ⁽⁴⁹⁾.
- (205) V skladu z navedeno sodno prakso člen 16 Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ⁽⁵⁰⁾ navaja, da, če „se v primerih nezakonite pomoči sprejmejo negativni sklepi, Komisija odloči, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe, da upravičenec vrne pomoč“. Ker se obravnavani ukrepi štejejo za nezdružljivo pomoč, jo je treba izterjati, da se ponovno vzpostavijo razmere na trgu, kakršne so bile pred dodelitvijo pomoči. Izterjava se izvede od datuma, ko je upravičenec pridobil prednost, tj. ko mu je bila pomoč dana na voljo, pri čemer se temu znesku prištejejo obresti izterjave do datuma dejanske izterjave pomoči.
- (206) V zvezi z dokapitalizacijo leta 2010 (**ukrep 3**) Komisija meni, da ni realno, da bo država izterjala svojo naložbo, zato je skupni znesek v višini 17,9 milijona EUR denarnih sredstev, ki jih je vložila država, element pomoči. Isti sklep velja za dokapitalizacijo v letih 2011 in 2012 (**ukrep 4**), pri kateri element pomoči skupaj znaša 30 milijonov EUR denarnih sredstev, ki jih je vložila država.
- (207) V zvezi z **ukrepom 5** Komisija meni, da zaradi finančnega položaja podjetja Estonian Air ob dodelitvi posojila za reševanje država ni imela utemeljenega razloga, na podlagi katerega bi lahko pričakovala vračilo. Ker Komisija meni, da pogoji za pomoč za reševanje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2015 niso izpolnjeni, mora Estonija zagotoviti, da bo podjetje Estonian Air povrnilo posojilo za reševanje v višini 37 milijonov EUR, ki mu je bilo zagotovljeno. Če obstajajo zapadle in neplačane obresti, bi se morale vključiti v element pomoči.
- (208) Priglašena pomoč za prestrukturiranje (**ukrep 6**) podjetju Estonian Air še ni bila zagotovljena, zato ni treba odrediti izterjave.

⁽⁴⁷⁾ Sodba v zadevi Komisija Evropskih skupnosti proti Zvezni republiki Nemčiji, C-70/72, EU:C:1973:87, točka 13.

⁽⁴⁸⁾ Sodba v združenih zadevah Kraljevina Španija proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-278/92, C-279/92 in C-280/92, EU:C:1994:325, točka 75.

⁽⁴⁹⁾ Sodba v zadevi Kraljevina Belgija proti Komisiji Evropskih skupnosti, C-75/97, EU:C:1999:311, točki 64 in 65.

⁽⁵⁰⁾ Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

9. SKLEPNE UGOTOVITVE

- (209) Komisija ugotavlja, da je Estonija nezakonito izvedla ukrepe 3, 4 in 5, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe. Poleg tega navedeni ukrepi niso združljivi z notranjim trgovom.
- (210) Od podjetja Estonian Air bi bilo treba izterjati nezdružljivo pomoč, kot je določeno v oddelku 8, da se ponovno vzpostavijo razmere na trgu, kakršne so bile pred dodelitvijo pomoči.
- (211) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je priglašena pomoč za prestrukturiranje v višini 40,7 milijona EUR (ukrep 6) nezdružljiva pomoč. Zato se ukrep ne bi smel izvesti –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Financiranje podjetja AS Estonian Air s kapitalsko injekcijo Estonije v višini 2,48 milijona EUR februarja 2009 ni pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.
2. Prodaja oddelka za zemeljsko oskrbo podjetja AS Estonian Air letališču v Talinu za 2,4 milijona EUR junija 2009 ni pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe.

Člen 2

1. Državna pomoč v višini 17,9 milijona EUR, ki jo je Estonija 10. novembra 2010 nezakonito dodelila podjetju AS Estonian Air, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe, ni združljiva z notranjim trgovom.
2. Državna pomoč v višini 30 milijonov EUR, ki jo je Estonija 20. decembra 2011 in 6. marca 2012 nezakonito dodelila podjetju AS Estonian Air, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe, je nezdružljiva z notranjim trgovom.
3. Državna pomoč za namene reševanja v višini 37 milijonov EUR, ki jo je Estonija v obdobju 2012–2014 nezakonito dodelila podjetju AS Estonian Air, pri čemer je kršila člen 108(3) Pogodbe, je nezdružljiva z notranjim trgovom.

Člen 3

1. Estonija od upravičenca izterja pomoč iz člena 2.
2. Znesku, ki ga je treba vrniti, se prištejejo obresti za obdobje od datuma, ko je bila pomoč dana na voljo upravičencu, do datuma njenega dejanskega vračila.
3. Obresti se izračunajo z obrestnoobrestnim računom v skladu s poglavjem V Uredbe Komisije (ES) št. 794/2004 ⁽⁵¹⁾.

Člen 4

1. Izterjava pomoči iz člena 2 se izvede takoj in učinkovito.
2. Estonija zagotovi, da se ta sklep izvede v štirih mesecih od datuma uradnega obvestila o tem sklepu.

Člen 5

1. Državna pomoč za namene prestrukturiranja v višini 40,7 milijona EUR, ki jo namerava Estonija odobriti za AS Estonian Air, je nezdružljiva z notranjim trgovom.
2. Zato se državna pomoč ne dodeli.

⁽⁵¹⁾ Uredba Komisije (ES) št. 794/2004 z dne 21. aprila 2004 o izvajanju Uredbe Sveta (ES) št. 659/1999 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 93 Pogodbe ES (UL L 140, 30.4.2004, str. 1).

Člen 6

1. Estonija v dveh mesecih po uradnem obvestilu o tem sklepu predloži Komisiji naslednje informacije:

- (a) skupni znesek (glavnica in obresti), ki ga je treba izterjati od upravičenca;
- (b) podroben opis že sprejetih in načrtovanih ukrepov za izpolnitev tega sklepa;
- (c) dokumente, ki dokazujejo, da se je od upravičenca zahtevalo vračilo pomoči.

2. Estonija redno obvešča Komisijo o napredku državnih ukrepov, sprejetih za izvajanje tega sklepa, do dokončne izterjave pomoči iz člena 2. Estonija na zahtevo Komisije takoj predloži podatke o že sprejetih in načrtovanih ukrepih za uskladitev s tem sklepom. Prav tako zagotovi podrobne informacije v zvezi z zneski pomoči in obrestmi vračila, ki jih je upravičenec že vrnil.

Člen 7

Ta sklep je naslovljen na Republiko Estonijo.

V Bruslju, 6. novembra 2015

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
Članica Komisije
