

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2015/1091

z dnia 9 lipca 2014 r.

w sprawie środków SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP) wdrożonych przez Łotwę na rzecz A/S Air Baltic Corporation (airBaltic)

(notyfikowana jako dokument nr C(2014) 4552)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

uwzględniając decyzję, którą Komisja postanowiła wszcząć postępowanie określone w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do pomocy SA.34191 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2012/CP), ⁽¹⁾

po zwróceniu się do zainteresowanych stron o zgłaszanie uwag zgodnie z przytoczonymi powyżej przepisami oraz uwzględniając ich uwagi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

1.1. WSTĘPNE ZGŁOSZENIE – SA.33799 (2011/PN)

- (1) Zgłoszeniem SANI nr 6332 z dnia 18 października 2011 r., zarejestrowanym w dniu 20 października 2011 r., Łotwa wstępnie zgłosiła Komisji pożyczkę w wysokości 16 mln LVL (22,65 mln EUR) ⁽²⁾ na rzecz A/S Air Baltic Corporation („airBaltic” lub „spółka”). Władze łotewskie były zdania, że pożyczka nie stanowiła pomocy państwa, lecz jednak wstępnie ją zgłosiły ze względów pewności prawa i przejrzystości. To wstępne zgłoszenie zostało zarejestrowane pod numerem referencyjnym SA.33799 (2011/PN).
- (2) W dniu 27 października 2011 r. odbyło się spotkanie z władzami łotewskimi i ich doradcami, po czym władze łotewskie pismem z dnia 7 listopada 2011 r. przedstawiły informacje uzupełniające. Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje, przesyłając wiadomości e-mail w dniach 16 listopada 2011 r., 17 listopada 2011 r., 1 grudnia 2011 r. i 9 grudnia 2011 r., na które władze łotewskie odpowiedziały odpowiednio wiadomościami e-mail w dniach 16 listopada 2011 r., 22 listopada 2011 r., 7 grudnia 2011 r. i 13 grudnia 2011 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 69 z 8.3.2013, s. 40.

⁽²⁾ Kurs wymiany walut: 1 EUR = 0,7063 LVL. Średni kurs wymiany walut z 2011 r. opublikowany przez Europejski Bank Centralny, dostępny na <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>.

- (3) W dniu 4 stycznia 2012 r. Łotwa przedstawiła dodatkowe informacje i wyjaśniła, że pożyczki w wysokości 16 mln LVL – o której mowa w pkt 1.1 powyżej – udzielono spółce już w dniu 21 października 2011 r. bez uprzedniej zgody Komisji. Ponadto w dniu 13 grudnia 2011 r. państwo łotewskie postanowiło podwyższyć kapitał spółki i w dniu 14 grudnia 2011 r. udzieliło airBaltic drugiej pożyczki.
- (4) Biorąc po uwagę przyznanie środka spółce i skargę otrzymaną w dniu 9 stycznia 2012 r. (zob. część 1.2 poniżej), władze łotewskie wycofały wstępne zgłoszenie za pomocą wiadomości e-mail z dnia 21 lutego 2012 r. Sprawa SA.33799 (2011/PN) dotycząca pomocy państwa została zamknięta w trybie administracyjnym w dniu 27 lutego 2012 r.

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

- (5) W dniu 9 stycznia 2012 r. Komisja otrzymała skargę złożoną przez spółkę prywatną SIA Baltijas aviācijas sistēmas („BAS” lub „skarżący”), byłego akcjonariusza airBaltic, w związku z kilkoma środkami, które – jak domniemywano – państwo łotewskie przyznało airBaltic.
- (6) Pismem z dnia 23 stycznia 2012 r. Komisja przesłała skargę Łotwie w celu przedstawienia przez nią uwag, na którą Łotwa odpowiedziała w dniu 13 marca 2012 r. Pismem z dnia 14 maja 2012 r. Komisja zwróciła się do Łotwy o dodatkowe informacje, które przekazano w dniu 16 lipca 2012 r.
- (7) Pismem z dnia 18 lipca 2012 r., zarejestrowanym w dniu 20 lipca 2012 r., Komisja otrzymała nową skargę od Ingi Piteriece, byłej członkini zarządu BAS, dotyczącą dodatkowego środka, który – jak domniemywano – został przyznany airBaltic przez państwo łotewskie. W dniu 24 lipca 2012 r. Komisja przesłała nową skargę Łotwie pocztą elektroniczną w celu przedstawienia przez nią uwag, na którą Łotwa odpowiedziała w dniach 22 sierpnia i 4 września 2012 r.
- (8) W dniach 5 lipca i 17 sierpnia 2012 r. odbyły się spotkania z władzami łotewskimi, ich doradcami i przedstawicielami airBaltic.
- (9) Pismem z dnia 20 listopada 2012 r. Komisja poinformowała Łotwę, że postanowiła wszcząć postępowanie określone w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) w odniesieniu do pomocy („decyzja o wszczęciu postępowania”). Łotwa przedstawiła uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania pismem z dnia 23 stycznia 2013 r. Pismem z dnia 6 marca 2013 r. Komisja zwróciła się do Łotwy o informacje i uzyskała odpowiedź w dniu 8 kwietnia 2013 r. Ponadto w dniu 25 czerwca 2013 r. odbyło się spotkanie z władzami łotewskimi, po którym Łotwa przedstawiła dodatkowe informacje w dniach 14 sierpnia, 18 września oraz 9 i 25 października 2013 r. W dniach 22 października i 22 listopada 2013 r. oraz 10 stycznia 2014 r. miały miejsce dodatkowe spotkania z władzami łotewskimi i ich przedstawicielami prawnymi. Łotwa przedstawiła dodatkowe informacje w dniach 7 i 8 listopada, 2, 13 i 20 grudnia 2013 r. oraz 28 i 31 stycznia, 28 lutego, 24 i 26 marca, 9 kwietnia i 16 maja 2014 r.
- (10) Decyzja Komisji w sprawie wszczęcia postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽³⁾ w dniu 8 marca 2013 r. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o składanie uwag dotyczących środków.
- (11) Komisja otrzymała uwagi od Ryanair i airBaltic, a także od trzech osób w imieniu wierzycieli airBaltic (FLS, AB Jet i Eurobalt Junipro). Komisja przekazała te uwagi Łotwie, której dano możliwość ustosunkowania się do nich; uwagi Łotwy wpłynęły pismem z dnia 27 maja 2013 r.
- (12) Pismem z dnia 4 lipca 2014 r. Łotwa zgodziła się na zrzeczenie się praw wynikających z art. 342 TFUE w połączeniu z art. 3 rozporządzenia WE 1/1958 oraz na przyjęcie niniejszej decyzji i powiadomieniu o niej w języku angielskim.

2. ŁOTEWSKI RYNEK TRANSPORTU LOTNICZEGO

- (13) Rynek transportu lotniczego na Łotwie szybko rozwija się od momentu przystąpienia tego kraju do UE. W latach 2003–2007 średnia roczna liczba pasażerów w Międzynarodowym Porcie Lotniczym w Rydze – łącznie z pasażerami lotów bezpośrednich i przesiadkowych – wzrosła o 47 %, z około 700 tys. pasażerów w 2003 r. do 3,2 mln w 2007 r. Do rozwoju rynku przyczyniło się wejście tanich przewoźników, zwłaszcza Ryanaira, ponieważ wraz z otwarciem nowych tras powstał znaczący nowy popyt.

⁽³⁾ Zob. przypis 1.

- (14) Światowy kryzys gospodarczy w latach 2008–2009 bardzo niekorzystnie wpłynął na wzrost gospodarczy Łotwy, a tym samym na jej rynek transportu lotniczego. W wyniku kryzysu liczba pasażerów lotów bezpośrednich na Łotwie zmniejszyła się z 3,2 mln w 2008 r. do 2,7 mln w 2009 r., chociaż ogólna liczba pasażerów nadal wzrastała dzięki pasażerom lotów przesiadkowych.
- (15) Po 2010 r. ponownie nastąpił ogólny rozwój rynku, którego roczny średni wzrost osiągnął 12 %. Rynek pasażerów lotów bezpośrednich wzrastał średnio o 9 % rocznie, zaś roczny wzrost rynku pasażerów lotów przesiadkowych wyniósł 18 %. Oczekuje się, że w przyszłości łotewski rynek transportu lotniczego będzie nadal rozwijał się w tempie wzrostu wynoszącym 7 % rocznie w latach 2012–2015.
- (16) Międzynarodowy Port Lotniczy w Rydze jest liderem w regionie Morza Bałtyckiego. W 2011 r. do/z Rygi podróżowało około 5,1 mln pasażerów w porównaniu z 1,9 mln pasażerów podróżujących do/z Tallinna i 1,7 mln pasażerów podróżujących do/z Wilna. W 2011 r. spółka airBaltic przewiozła 66 % pasażerów przesiadających się w Rydze, natomiast Ryanair, drugi co do wielkości przewoźnik i główny konkurent airBaltic, przewiózł 20 % pasażerów. Loty do/z Rygi obsługiwało również 15 innych spółek (przewoźnicy oferujący pełen zakres usług i tani przewoźnicy), które przewiozły 14 % pasażerów ⁽⁴⁾.

3. BENEFICJENT

- (17) Spółka airBaltic została utworzona w 1995 r. w ramach spółki *joint venture* skandynawskiego przewoźnika lotniczego SAS i państwa łotewskiego. W styczniu 2009 r. przewoźnik SAS sprzedał wszystkie akcje airBaltic (47,2 %) spółce BAS.
- (18) Z informacji opublikowanych w prasie wynika, że spółka BAS powstała jako spółka prywatna będąca w całości własnością Bertolta Flicka do grudnia 2010 r., gdy 50 % jej akcji przeniesiono na zarejestrowany na Bahamach Taurus Asset Management Fund Ltd („Taurus”) ⁽⁵⁾.
- (19) Od października 2011 r. akcjonariuszami airBaltic byli: państwo łotewskie – za pośrednictwem Ministerstwa Transportu – które posiadało 52,6 % akcji oraz spółka BAS posiadająca 47,2 %, a pozostała część (0,2 %) znajdowała się w posiadaniu rosyjskiego przewoźnika lotniczego Transaero. W tym czasie prezesem i dyrektorem generalnym airBaltic był Bertolt Flick. Od dnia 1 listopada 2011 r. dyrektorem generalnym airBaltic jest Martin Gauss, były dyrektor generalny Malév.
- (20) Na podstawie informacji przekazanych przez władze łotewskie wydaje się, że spółka BAS zobowiązała się złożyć 47,2 % swoich akcji airBaltic jako zabezpieczenie w Latvijas Krājbanka, łotewskiej spółce zależnej litewskiego banku Snoras ⁽⁶⁾. W dniu 16 listopada 2011 r. Snoras upadł i został znacjonalizowany ⁽⁷⁾. W dniu 17 listopada 2011 r. Komisja ds. Finansów i Rynków Kapitałowych Łotwy („FKTK”) nakazała ograniczenie transakcji bankowych Latvijas Krājbanka przekraczających 100 000 EUR ⁽⁸⁾. Zarządzeniem FKTK z dnia 21 listopada 2011 r. działalność Latvijas Krājbanka została zawieszona i powołany został zarząd powierniczy ⁽⁹⁾.
- (21) Według przekazanych informacji wydaje się, że spółka BAS nie dopełniła niektórych ze swoich zobowiązań finansowych wobec Latvijas Krājbanka. W związku z tym w dniu 30 listopada 2011 r. bank Latvijas Krājbanka sprzedał wszystkie, z wyjątkiem jednej, akcje airBaltic, których właścicielem była wcześniej spółka BAS, Ministerstwu Transportu o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 224 453 LVL (317 787 EUR) ⁽¹⁰⁾. Udział Łotwy w airBaltic wzrósł zatem do 99,8 %, a spółka BAS zachowała tylko jedną akcję.

⁽⁴⁾ Źródło: Rocznik statystyczny Międzynarodowego Portu Lotniczego w Rydze z 2011 r., dostępny na <http://www.riga-airport.com/en/main/about-company/gada-gramata>.

⁽⁵⁾ Zob. <http://bnn-news.com/airbaltic-shareholders-structure-11608>. Prasa podaje informacje o związkach między Taurusem a rosyjskim przedsiębiorcą Władimirem Antonowem.

⁽⁶⁾ Poprzednim głównym akcjonariuszem i prezesem litewskiego banku Snoras był Władimir Antonow.

⁽⁷⁾ Litewski bank centralny wyjaśnił, że musiał znacjonalizować Snoras, ponieważ bank ten nie spełnił wymogów regulacyjnych, nie przedstawił żądanych informacji, a jego aktywa były w złym stanie. Zob. <http://en.rian.ru/business/20120523/173624459.html> and <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-19/antonov-says-he-invested-50-million-euros-in-latvia-s-airbaltic.html>.

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

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

⁽¹⁰⁾ Minister Transportu wyjaśnił, że celem nabycia akcji była ochrona deponentów Latvijas Krājbanka. Problemy finansowe BAS najwyraźniej stwarzały niebezpieczeństwo, że państwo nie będzie mogło zainwestować w kapitał airBaltic, w związku z czym rząd postanowił działać w obronie swoich interesów i przejąć kontrolę nad airBaltic. Zob. <http://www.bloomberg.com/news/2011-12-01/latvia-buys-out-minority-shareholder-in-airbaltic-ministry-says.html> oraz http://www.sam.gov.lv/?cat=8&art_id=2598.

- (22) Z informacji prasowych wynika również, że akcjonariusze BAS także zobowiązali się złożyć swoje akcje BAS jako zabezpieczenie w Latvijas Krājbanka⁽¹¹⁾. W dniu 6 lutego 2012 r. w kontekście postępowania w związku z niewypłacalnością BAS⁽¹²⁾ spółka zależna Latvijas Krājbanka przejęła akcje BAS od poprzednich akcjonariuszy i powołała nowy zarząd.
- (23) Wreszcie wydaje się, że w dniu 8 czerwca 2012 r. państwo łotewskie zakupiło od BAS jedyną akcję airBaltic za 1 LVL. Od tego czasu BAS nie jest już zatem akcjonariuszem airBaltic⁽¹³⁾.
- (24) W odniesieniu do sytuacji finansowej airBaltic władze łotewskie wyjaśniły, że trudności spółki rozpoczęły się w 2008 r. z powodu światowej recesji gospodarczej i dużego wzrostu cen ropy naftowej. W związku z tym w 2008 r. spółka airBaltic odnotowała straty w wysokości 28 mln LVL (39,64 mln EUR). W 2009 r. ponownie jednak odnotowała zyski wynoszące 14 mln LVL (19,82 mln EUR)⁽¹⁴⁾. W 2010 r. spółka airBaltic znowu poniosła straty w wysokości 34,2 mln LVL (48,42 mln EUR). W czerwcu 2011 r. łotewski Minister Gospodarki oświadczył, że spółka airBaltic odnotowała stratę w wysokości 18 mln LVL (25,48 mln EUR) w pierwszych pięciu miesiącach 2011 r. i jest na granicy upadłości⁽¹⁵⁾. W dniu 21 września 2011 r. spółka airBaltic wystąpiła o ochronę prawną przed wierzycielami⁽¹⁶⁾. Zbadane wyniki za 2011 r. wykazują stratę w wysokości 83,5 mln LVL (118,22 mln EUR).
- (25) W dniu 27 sierpnia 2012 r. Łotwa opublikowała skierowane do potencjalnych inwestorów zaproszenie do zgłaszania zainteresowania zakupem 50 % kapitału airBaltic pomniejszonego o jeden głos (*), chociaż nie wykluczono transakcji o innym charakterze. Głównymi kryteriami wyboru inwestora miały być zdolność do wsparcia rozwoju airBaltic, renoma i doświadczenie inwestora oraz jego środki finansowe. Proces ten ma zakończyć się w 2014 r.

4. OPIS ŚRODKÓW

4.1. UMOWA Z DNIA 3 PAŹDZIERNIKA 2011 R.: PIERWSZA POŻYCZKA PAŃSTWOWA I POŻYCZKA OD BAS

- (26) Na podstawie umowy z dnia 3 października 2011 r. („umowa”) Łotwa zobowiązała się do udzielenia airBaltic pożyczki w wysokości 16 mln LVL (22,65 mln EUR) („pierwsza pożyczka państwowa”, **środek 1**) wraz z inną pożyczką w wysokości 14 mln LVL (19,82 mln EUR) udzieloną przez BAS („pożyczka od BAS”). Warunki obu tych pożyczek były powiązane i identyczne, a początkowa stopa oprocentowania została ustalona na poziomie [11–13]⁽¹⁷⁾ %. W momencie udzielania airBaltic pożyczki spółka BAS jednak zrzekła się prawa do zabezpieczenia pożyczki od BAS.
- (27) Umowa stanowiła również, że najpóźniej do dnia 15 grudnia 2011 r. państwo udzieli airBaltic dodatkowej pożyczki na nieokreśloną kwotę proporcjonalnie do swoich praw głosu na warunkach identycznych jak warunki pierwszej pożyczki państwowej. Obydwie pożyczki państwowe miały zostać skapitalizowane, jeżeli spełniony zostałyby szereg warunków, między innymi zatwierdzenie przez zarząd airBaltic planu biznesowego/planu restrukturyzacji.
- (28) Art. 7 umowy przewidywał warunki przyszłego podwyższenia kapitału airBaltic. Art. 7 ust. 3 w szczególności stanowił, że „pożyczka państwowa i pożyczka od BAS [...] mogą zostać dodane do sumy podlegającej kapitalizacji”. Na podstawie art. 7 ust. 4 spółka BAS zobowiązała się do przegłosowania kapitalizacji pożyczki i podwyższenia kapitału. Art. 7 ust. 4 przewidywał prawo państwa do zakupu od BAS należących do tej spółki akcji airBaltic za 1 LVL w razie niewykonania zobowiązań przez BAS⁽¹⁸⁾.

⁽¹¹⁾ Zob. <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=54423>. Prasa podaje również, jakoby spółka BAS była winna Latvijas Krājbanka 14 mln LVL (zob. <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=53861>).

⁽¹²⁾ Według Łotwy w sierpniu 2013 r. nie ogłoszono jeszcze upadłości spółki BAS, pomimo prób kilku jej wierzycieli.

⁽¹³⁾ Wydaje się ponadto, że co najmniej od 2010 r. główni akcjonariusze airBaltic – państwo łotewskie i BAS – pozostawali w konflikcie, o czym świadczą doniesienia prasowe dotyczące licznych spraw sądowych między państwem łotewskim a BAS (zob. np. <http://atwonline.com/airline-finance-data/news/airbaltic-files-bankruptcy-0921>).

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

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

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

(*) W dniu 27 sierpnia 2012 r. łotewskie Ministerstwo Transportu zamieściło ogłoszenie w europejskim i brytyjskim wydaniu Financial Times, zapraszając do niewiążącego zgłaszania zainteresowania udziałem w sprzedaży akcji wyemitowanych przez airBaltic. Zob. http://prudentia.lv/upload_file/27082012-ABC%20ad%20EN.pdf.

⁽¹⁷⁾ Tajemnica handlowa.

⁽¹⁸⁾ Państwo łotewskie najwyraźniej skorzystało z tego prawa w dniu 8 czerwca 2012 r. (zob. motyw 23 powyżej).

- (29) Łotwa udzieliła airBaltic pierwszej pożyczki państwowej w dniu 21 października 2011 r. (zob. motyw 3 powyżej). Spółka BAS udzieliła pożyczki od BAS w dniu 1 listopada 2011 r.
- (30) W dniu 13 grudnia 2011 r., po tym jak udział Łotwy w airBaltic zwiększył się do 99,8 % (zob. motyw 21 powyżej), rząd łotewski postanowił zatwierdzić obniżenie stopy oprocentowania pierwszej pożyczki państwowej z poziomu [11–13] % do poziomu [2–4] %. Ze względu na powiązanie pierwszej pożyczki państwowej i pożyczki od BAS (zob. motyw 26 powyżej) tak samo obniżono stopę oprocentowania pożyczki od BAS.

4.2. DRUGA POŻYCZKA PAŃSTWOWA Z DNIA 13 GRUDNIA 2011 R.

- (31) W dniu 13 grudnia 2011 r., w momencie obniżenia stopy oprocentowania pierwszej pożyczki państwowej (zob. motyw 30 powyżej), rząd łotewski postanowił udzielić airBaltic pożyczki zamiennej w wysokości 67 mln LVL (94,86 mln EUR) przy stopie oprocentowania [9–11] % w podziale na dwie transze („druga pożyczka państwowa”, **środek 2**)⁽¹⁹⁾.
- (32) Pierwszą transzę drugiej pożyczki państwowej w wysokości 41,6 mln LVL (58,89 mln EUR) bezzwłocznie udostępniono airBaltic na podstawie umowy z dnia 14 grudnia 2011 r. Drugą transzę w wysokości 25,4 mln LVL (35,96 mln EUR) udostępniono spółce w dniu 14 grudnia 2012 r., tj. po przyjęciu przez Komisję decyzji o wszczęciu postępowania.

4.3. PODWYŻSZENIE KAPITAŁU AIRBALTIC UZGODNIONE W DNIU 22 GRUDNIA 2011 R.

- (33) Na zgromadzeniu akcjonariuszy airBaltic w dniu 22 grudnia 2011 r. państwo łotewskie i spółka BAS – pomimo że posiadała wówczas tylko jedną akcję airBaltic – postanowiły podwyższyć kapitał o 110 mln LVL (155,74 mln EUR) („podwyższenie kapitału”, **środek 3**). Miało to nastąpić poprzez konwersję pierwszej pożyczki państwowej, pierwszej transzy drugiej pożyczki państwowej i pożyczki od BAS na kapitał, wraz z wniesieniem wkładu pieniężnego od BAS w wysokości 37,7 mln LVL (53,38 mln EUR).
- (34) Państwo łotewskie wykonało swoją decyzję o udziale w podwyższeniu kapitału airBaltic w dniu 29 grudnia 2011 r. i przystąpiło do konwersji pierwszej pożyczki państwowej i pierwszej transzy drugiej pożyczki państwowej na kapitał.
- (35) Pismem z dnia 4 stycznia 2012 r. Ministerstwo Transportu Łotwy zwróciło się do BAS o uczestnictwo w podwyższeniu kapitału poprzez konwersję pożyczki od BAS i wniesienie wkładu pieniężnego. Pomimo żądań władz łotewskich wydawało się, że spółka BAS nie jest skłonna do wykonania porozumienia osiągniętego na zgromadzeniu akcjonariuszy. W rzeczywistości pismami z dni 6–26 stycznia 2012 r. spółka BAS zakwestionowała nabycie przez państwo posiadanych przez nią wcześniej akcji airBaltic od Latvijas Krājbanka (zob. motyw 21 powyżej) i zażądała, aby państwo powstrzymało się od przyjęcia decyzji dotyczących zmian w kapitale airBaltic. W dniu 19 stycznia 2012 r. FKTK oficjalnie zakazała BAS i airBaltic uwzględnienia pożyczki od BAS w podwyższeniu kapitału.
- (36) Do dnia 30 stycznia 2012 r., tj. do końca pierwszego etapu okresu realizacji subskrypcji dotyczącej podwyższenia kapitału, spółka BAS ani nie dokonała konwersji swojej pożyczki, ani nie wniosła wkładu pieniężnego.

4.4. SKARGA BAS I KOLEJNE WYDARZENIA

- (37) Skarga złożona do Komisji w dniu 9 stycznia 2012 r., dotyczyła pierwszej i drugiej pożyczki państwowej oraz podwyższenia kapitału. Spółka BAS ponadto zaskarżyła dwa inne środki mogące oznaczać pomoc dla airBaltic, mianowicie nabycie przez państwo obligacji zerokuponowych od airBaltic w kwietniu 2010 r. (**środek 4**) oraz płatność w wysokości 2,8 mln EUR zrealizowaną przez Latvijas Krājbanka na rzecz airBaltic w dniach 21 i 22 listopada 2011 r. (**środek 5**).
- (38) Łotwa wyjaśniła, że środek 4 oznaczał nabycie od airBaltic obligacji zerokuponowych o wartości 30 mln LVL (42,47 mln EUR) przez ówczesnych akcjonariuszy większościowych airBaltic, tj. państwo łotewskie i BAS. Część odpowiadająca Łotwie nie była bezpośrednio subskrybowana przez Ministerstwo Transportu – faktycznego właściciela akcji airBaltic – lecz przez Łotewskie Krajowe Centrum Radia i Telewizji („LVRTC”), spółkę ze 100 % udziałem państwa. Obligacje zostały nabyte po wartości nominalnej wynoszącej 1 LVL za obligację i nie były

⁽¹⁹⁾ W przeciwieństwie do zapisu motywu 80 decyzji o wszczęciu postępowania podczas formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja zauważyła, że na mocy umowy spółka BAS nie była zobowiązana do udzielenia pożyczki zamiennej na warunkach równorzędnych wraz z drugą pożyczką państwową.

oprocenowane oraz zostały zakupione przez Łotwę i BAS proporcjonalnie do ich udziałów. Skutkiem byłoby nabycie przez rząd łotewski obligacji nieoprocentowanych od airBaltic o wartości około 15,78 mln LVL (22,34 mln EUR), a przez BAS – o wartości około 14,22 mln LVL (20,13 mln EUR). Obligacje mają zostać poddane konwersji na kapitał w dniu 1 lipca 2015 r. na zasadzie „jedna akcja za obligację”.

- (39) W odniesieniu do środka 5 władze łotewskie wyjaśniły, że w dniach 21 i 22 listopada 2011 r. na rzecz airBaltic nie dokonano żadnych płatności, jak twierdzono w skardze. Spółka airBaltic złożyła jednak trzy zlecenia płatnicze w Latvijas Krājbanka przed decyzją FKTK z dnia 17 listopada 2011 r. dotyczącą ograniczenia transakcji bankowych przekraczających 100 000 EUR oraz decyzją dotyczącą wstrzymania całej działalności Latvijas Krājbanka w dniu 21 listopada 2011 r. (zob. motyw 20 powyżej). Zlecenia te zostały zrealizowane przez Latvijas Krājbanka kilka dni później. W szczególności transakcjami tymi były dwie płatności w kwocie [...] mln USD na rzecz izby rozliczeniowej IATA i w kwocie [...] mln EUR na rzecz Międzynarodowego Portu Lotniczego w Rydze, zrealizowane w dniu 25 listopada 2011 r., oraz przelew [...] mln EUR na alternatywny rachunek bankowy airBaltic w Swedbank w dniu 30 listopada 2011 r.

4.4.1. Plan „reShape” z marca 2012 r.

- (40) W marcu 2012 r. spółka airBaltic przyjęła plan zatytułowany „reShape”. Przewiduje on szereg działań, w tym nabycie bardziej wydajnych samolotów ⁽²⁰⁾, oraz zamknięcie niektórych tras, co umożliwiłoby spółce osiągnięcie progu rentowności w 2014 r. według scenariusza realistycznego i optymistycznego. Według scenariusza pesymistycznego spółka airBaltic odnotowywałaby jednak ujemny zysk przed odsetkami i opodatkowaniem (EBIT) przynajmniej do 2016 r.
- (41) Plan „reShape” przewiduje, że oprócz kwoty 83 mln LVL (117,51 mln EUR) przeznaczonej już dla spółki ⁽²¹⁾ według realistycznego scenariusza potrzebne będzie jeszcze dodatkowe finansowanie w kwocie [45–55] mln LVL ([64–78] mln EUR) [...]. Według optymistycznego scenariusza kwota ta obniżyłaby się do [5–15] mln LVL ([7–21] mln EUR), lecz według scenariusza pesymistycznego wzrosłaby do [135–145] mln LVL ([192–206] mln EUR).

4.5. SKARGA Z DNIA 18 LIPCA 2012 R.

- (42) Oprócz Łotwy i BAS stronami umowy było również kilku innych inwestorów. Inwestorzy ci zobowiązali się do udzielenia airBaltic dwóch pożyczek konsorcjalnych po 35 mln EUR przy początkowej stopie oprocentowania wynoszącej [5–7] %. Pożyczki konsorcjalnej 1 miały udzielić Latvijas Krājbanka i bank litewski Snoras. Pożyczki konsorcjalnej 2 miało udzielić kilka spółek, między innymi Taurus. Te pożyczki konsorcjalne miały zostać udzielone w celu odnowienia kilku roszczeń tych inwestorów prywatnych wobec airBaltic. W przypadku niewywiązania się przez BAS z zobowiązań wynikających z umowy zgodnie z jej art. 7 ust. 4 inwestorzy, którzy mieli udzielić airBaltic pożyczki konsorcjalnej 2, w tym akcjonariusz BAS Taurus, zobowiązali się do „scedowania i przekazania na rzecz państwa lub wskazanej przez nie spółki wszystkich roszczeń wynikających z [...] pozostałej do spłaty pożyczki [konsorcjalnej] nr 2 za sumę 1 LVL”.
- (43) W dniu 18 lipca 2012 r. Komisja otrzymała dodatkową skargę (zob. motyw 7 powyżej) dotyczącą zobowiązania inwestorów na podstawie art. 7 ust. 4 umowy do scedowania i przekazania na rzecz państwa lub wskazanej przez nie spółki wszystkich roszczeń wynikających z pożyczki konsorcjalnej 2 za jedynie 1 LVL (zob. motyw 28 powyżej). Skarżący twierdzi, że pismami z dnia 9 lutego 2012 r. i 12 czerwca 2012 r. państwo łotewskie postanowiło, iż roszczenie o wartości 5 mln EUR wobec airBaltic z tytułu pożyczki konsorcjalnej 2 – udzielonej przez Taurus części pożyczki z całkowitej kwoty 35 mln EUR – ma zostać scedowane na airBaltic po cenie 1 LVL (**środek 6**).

5. DECYZJA O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

- (44) W dniu 20 listopada 2012 r. Komisja postanowiła wszcząć formalne postępowanie wyjaśniające. W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wstępną opinię, że w momencie przyznania wskazanych środków airBaltic można było uznać za przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji. Wyraziła ona również wątpliwości co do sześciu ocenianych środków i doszła do wstępnego wniosku, że wszystkie z nich wiązały się z pomocą państwa.

⁽²⁰⁾ W dniu 10 lipca 2012 r. spółka airBaltic podpisała z Bombardierem list intencyjny dotyczący nabycia 10 statków powietrznych CS300 i praw zakupu 10 dodatkowych odrzutowców pasażerskich CS300. Na podstawie cennika samolotów pasażerskich CS300 umowa dotycząca zamówienia wiążącego będzie miała wartość około 764 mln USD (621,74 mln EUR), która może wzrosnąć do 1,57 mld USD (1,28 mld EUR), jeżeli prawa zakupu zostaną zamienione na zamówienia wiążące. Zob. <http://www.airbaltic.com/public/49780.html>. Kurs wymiany walut: 1 EUR = 1,2288 USD – średni kurs wymiany walut z lipca 2012 r. opublikowany przez Europejski Bank Centralny, dostępny na <http://sdw.ecb.europa.eu/reports.do?node=100000233>.

⁽²¹⁾ Pierwsza pożyczka państwowa w kwocie 16 mln LVL i druga pożyczka państwowa w kwocie 67 mln LVL (łącznie z drugą transzą w kwocie 25,4 mln LVL, która w związku z planem „reShape” została wypłacona spółce w drugiej połowie 2012 r.).

- (45) Komisja przede wszystkim zauważyła, że pierwsza pożyczka państwowa (**środek 1**) została udzielona przez państwo w tym samym czasie co pożyczka od BAS – proporcjonalnie do ich udziałów – na identycznych warunkach, z czego na pierwszy rzut oka mogłoby wynikać, że pożyczek udzielono na warunkach równorzędnych. Komisja zauważyła jednak, że nie może dokonać oceny pierwszej pożyczki państwowej i pożyczki od BAS oddzielnie, lecz w ogólnym kontekście postanowień umowy. W związku z tym Komisja zwróciła uwagę, że z umowy nie wynika, że oprócz pożyczki od BAS spółka BAS musiała również udzielić airBaltic pożyczki zamiennej wraz z drugą pożyczką państwową oraz że państwo podjęło zobowiązania, które są inne i ekonomicznie bardziej znaczące niż zobowiązania podjęte przez BAS. Komisja zauważyła również, że decyzja BAS o zainwestowaniu w airBaltic została podjęta w sytuacji, w której władze publiczne wykazały już chęć finansowego wsparcia spółki.
- (46) W odniesieniu do stopy oprocentowania pierwszej pożyczki państwowej i obniżenia stopy oprocentowania o [5-15] punktów procentowych w grudniu 2011 r. (zob. motyw 30 powyżej) Komisja za wątpliwy uznała rynkowy poziom zastosowanych stóp, biorąc pod uwagę znaczne trudności airBaltic w tym czasie.
- (47) W odniesieniu do drugiej pożyczki państwowej (**środek 2**) Komisja przede wszystkim zauważyła, że była ona już przewidziana w umowie, chociaż w nieokreślonej kwocie i z zastrzeżeniem szeregu czynników. Według Komisji drugiej pożyczki państwowej nie można było uznać za równorzędną, ponieważ z umowy nie wynikało – wbrew twierdzeniom Łotwy – że oprócz pożyczki od BAS spółka BAS musiała również udzielić airBaltic pożyczki zamiennej. Ponadto Komisja podkreśliła, że gdy Łotwa postanowiła udzielić airBaltic drugiej pożyczki państwowej, powiązany charakter po stronie BAS był niemożliwy, jako że spółka ta nie miała żadnego obowiązku udzielenia airBaltic innej pożyczki.
- (48) W odniesieniu do stopy oprocentowania drugiej pożyczki państwowej ([9–11] %) Komisja wyraziła wątpliwości, czy prywatny inwestor udzieliłby spółce airBaltic pożyczki przy takiej stopie oprocentowania w kontekście jej trudności oraz z uwagi na to, że wykorzystane zabezpieczenie było takie samo jak zabezpieczenie udzielone w związku z pierwszą pożyczką państwową.
- (49) Jeśli chodzi o podwyższenie kapitału ustalone w dniu 22 grudnia 2011 r. (**środek 3**), Komisja zauważyła, że przed podjęciem decyzji w sprawie dokapitalizowania spółki BAS straciła wszystkie akcje airBaltic oprócz jednej (ponieważ państwo nabyło je od Latvijas Krājbanka). W związku z tym państwo powiększyło swój udział w airBaltic do 99,8 % (zob. motyw 21 powyżej). Zatem konwersja miała niewielkie znaczenie ekonomiczne dla spółki BAS, która – w celu odzyskania wcześniejszego udziału – musiała nie tylko dokonać konwersji pożyczki od BAS na kapitał, lecz również wnieść wkład pieniężny w wysokości 37,7 mln LVL (53,38 mln EUR), przy niewielkich możliwościach, że kapitał własny przyniesie zwrot w perspektywie krótko- i średnioterminowej, biorąc pod uwagę trudności airBaltic. Komisja ponadto wyraziła wątpliwości co do daty faktycznego przyznania środka 3.
- (50) Komisja zauważyła również, że BAS i państwo miały określony czas – przypuszczalnie do dnia 30 stycznia 2012 r., tj. do końca pierwszego etapu okresu realizacji subskrypcji dotyczącej podwyższenia kapitału – na wniesienie kapitału do airBaltic. Państwo jednak dokonało tego dnia 29 lub 30 grudnia 2011 r., a spółka BAS ostatecznie nie dokonała konwersji swojej pożyczki ani nie wniosła wkładu pieniężnego. Według Komisji przed konwersją pożyczek Łotwa powinna była poczekać, aż będzie miała wystarczającą pewność, że uczyni to również BAS. Na tej podstawie Komisja była zdania, że środek 3 nie wydawał się zgodny z testem prywatnego inwestora.
- (51) W odniesieniu do nabycia od airBaltic obligacji zerokuponowych o wartości 30 mln LVL (42,47 mln EUR) w kwietniu 2010 r. (**środek 4**) Komisja zwróciła uwagę, że obligacje te z uwagi na ich cechy byłby porównywalne z zastrzykiem kapitałowym. Biorąc pod uwagę, że rentowność była wykluczona od samego początku, ponieważ obligacje nie były oprocentowane, oraz że przyszła rentowność po konwersji wydawała się mało prawdopodobna w kontekście trudności spółki, sytuacji sektora przewoźników lotniczych i ówczesnego braku planu przywrócenia rentowności spółki, Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności środka 4 z zasadami rynku. Ponadto Komisja nie mogła wykluczyć, że spółka BAS nabyła obligacje ze względu na duże zainteresowanie, które spółką airBaltic wykazała Łotwa przed emisją obligacji.
- (52) Jeśli chodzi o płatności w kwocie 2,8 mln EUR wykonane przez Latvijas Krājbanka (**środek 5**), Komisja nie mogła z pewnością stwierdzić, czy w czasie dokonania tych płatności działania Latvijas Krājbanka, banku będącego w 100 % własnością państwa, były niezależne od działań państwa. W tym kontekście Komisja zauważyła, że Łotwa nie przedstawiła dowodów na to, że spółka airBaltic złożyła zlecenia płatnicze i zlecenia przelewu przed decyzją FKTK z dnia 17 listopada 2011 r. w sprawie ograniczenia transakcji bankowych przekraczających 100 000 EUR na jednego klienta.

- (53) Wreszcie w odniesieniu do roszczenia o wartości 5 mln EUR scedowanego na airBaltic (**środek 6**) Komisja wyjaśniła w decyzji o wszczęciu postępowania, że na podstawie art. 7 ust. 4 umowy Łotwa postanowiła, iż roszczenie o wartości 5 mln EUR wobec airBaltic z tytułu pożyczki konsorcjalnej 2 – udzielonej przez Taurus części pożyczki z całkowitej kwoty 35 mln EUR – ma zostać scedowane na airBaltic po cenie 1 LVL. Komisja podkreśliła, że pod względem ekonomicznym operacja ta była bardzo zbliżona do umorzenia długu i polegała na tym, że Łotwa uwolniła airBaltic z obowiązku zapłaty odsetek i spłaty części pożyczki konsorcjalnej 2 posiadaczowi roszczenia. Komisja ponadto stwierdziła, że środek 6 nie był zgodny z testem prywatnego inwestora, ponieważ na mocy umowy spółka airBaltic nie miała prawa do uzyskania kredytu w zamian za 1 LVL.
- (54) Jeśli chodzi o pozostałe roszczenia z tytułu pożyczki konsorcjalnej 2 na łączną kwotę 30 mln LVL (42,47 mln EUR) (zob. motyw 42 powyżej), Komisja zauważyła, że powyższe rozumowanie miałyby odpowiednio zastosowanie również do tych roszczeń.
- (55) Komisja doszła zatem do wstępnego wniosku, że sześć ocenianych środków oznaczało niezgodną z prawem pomoc państwa, ponieważ zostały one przyznane z naruszeniem obowiązku zgłoszenia i klauzuli zawieszającej ustanowionych w art. 108 ust. 3 TFUE.
- (56) Komisja wyraziła również wątpliwości co do **zgodności** sześciu ocenianych środków z rynkiem wewnętrznym, zwłaszcza z tego względu, że władze łotewskie nie przedstawiły możliwego uzasadnienia zgodności. Jeśli chodzi o możliwe uzasadnienie tej zgodności, Komisja wstępnie uznała – w kontekście trudności airBaltic – że jedynymi mającymi zastosowanie kryteriami były kryteria dotyczące pomocy na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw w trudnej sytuacji na mocy art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE na podstawie Wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw⁽²²⁾ („wytyczne dotyczące pomocy państwa”). W tym kontekście na podstawie dostępnych w tym czasie informacji Komisja była zdania, że warunki pomocy na ratowanie wydawały się niespełnione oraz że plan „reShape” nie zawierał elementów niezbędnych do uznania go za plan restrukturyzacji w znaczeniu części 3.2 wytycznych dotyczących pomocy państwa.

6. UWAGI NA TEMAT DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

6.1. UWAGI ŁOTWY

- (57) W swoich uwagach na temat decyzji Komisji o wszczęciu postępowania Łotwa zauważa, że **środki 1, 2, 3 i 6** były wzajemnie powiązane oraz wynikały z umowy, a zatem zasadniczo stanowiły jedną i tę samą transakcję finansową, którą należy oceniać w momencie zawarcia umowy, tj. w dniu 3 października 2011 r. Na tej podstawie Łotwa stwierdza, że te środki są równoczesne i zgodne z testem prywatnego inwestora, przez co wykluczają pomoc państwa.
- (58) Łotwa twierdzi, że spółka BAS była inicjatorem umowy i faktycznie zwróciła się do państwa o uczestnictwo w podwyższeniu kapitału. Ostatecznie państwo zgodziło się na inwestycję pod ścisłymi warunkami określonymi w umowie. Jednym z kluczowych elementów umowy był dwuetapowy wkład państwa i BAS w wysokości około 100 mln LVL (141,58 mln EUR): (i) 30 mln LVL (42,47 mln EUR) w formie pierwszej pożyczki państwowej i pożyczki od BAS oraz (ii) około 70 mln LVL (99,1 mln EUR), która to kwota miała pochodzić od państwa i BAS zgodnie z ich udziałami. W związku z tym według Łotwy spółka BAS była umownie zobowiązana do wniesienia dodatkowego kapitału w airBaltic proporcjonalnie do jej udziału. Łotwa wyciąga ten wniosek z art. 7 ust. 2 umowy, który stanowi, że państwo udzieli airBaltic drugiej pożyczki „proporcjonalnie do swoich praw głosu”, co zdaniem Łotwy oznacza, że spółka BAS musiała wnieść wkład pieniężny również proporcjonalnie do jej udziału.
- (59) Łotwa zauważa również, że umowa przewiduje szereg środków awaryjnych mających na celu ochronę interesów finansowych państwa w razie niewywiązania się przez BAS z zobowiązań: (i) prawo państwa do nabycia akcji od BAS w zamian za 1 LVL, (ii) obowiązek scedowania przez inwestorów prywatnych, którzy udzieliли airBaltic pożyczki konsorcjalnej 2, ich roszczeń wobec airBaltic na państwo w określonych okolicznościach oraz (iii) zobowiązanie inwestorów do zrekompensowania airBaltic określonych zobowiązań pozabilansowych o wartości około [...] mln EUR⁽²³⁾. Zaakceptowanie przez BAS i inwestorów tych środków awaryjnych stanowi według Łotwy dowód, że inwestorzy byli pewni, iż BAS wykona swoje zobowiązania. Na tej podstawie Łotwa uważa, że środki 1, 2 i 3 były równoczesne i zgodne z testem prywatnego inwestora. Ponadto ponieważ środek 6 był rezultatem środków awaryjnych, Łotwa twierdzi, że środek ten również nie oznacza pomocy.

⁽²²⁾ Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

⁽²³⁾ Kwota [...] mln EUR jest kwotą podaną przez Łotwę, ale nie wynika z umowy.

- (60) Ponadto jeśli chodzi o **środek 1**, Łotwa dodaje, że stopa oprocentowania była zgodna z testem prywatnego inwestora i komunikatem w sprawie stóp referencyjnych ⁽²⁴⁾ oraz twierdzi, że obniżenie stopy oprocentowania z [11–13] % do [2–4] % było dla państwa ekonomicznie uzasadnione w celu ograniczenia kosztów finansowania airBaltic (w której to spółce państwo posiadało już wówczas 99,8 % akcji). Jeśli chodzi o **środek 2**, Łotwa jest zdania, że stopa oprocentowania była zgodna z testem prywatnego inwestora.
- (61) Odnośnie do **środka 3**, władze łotewskie twierdzą, że konwersja pierwszej pożyczki państwowej i pierwszej transzy drugiej pożyczki państwowej na kapitał nastąpiła na podstawie równoczesnej decyzji BAS o konwersji pożyczki od BAS i wniesieniu wkładu pieniężnego w wysokości 37,7 mln LVL (53,38 mln EUR), podjętej podczas zwołania akcjonariuszy airBaltic w dniu 22 grudnia 2011 r. Władze łotewskie powtarzają, że środki 1, 2 i 3 nie należy oceniać odrębnie, lecz tylko łącznie z bardziej ogólną transakcją, której stanowią nieodłączną część. Ponieważ transakcja ta została uzgodniona przez BAS i państwo równocześnie, Łotwa wyklucza istnienie pomocy. Łotwa twierdzi ponadto, że niedotrzymanie przez BAS zobowiązania w maksymalnym terminie (tj. 30 stycznia 2012 r.) nie ma znaczenia i że państwo nie miało innego wyjścia niż dokonanie konwersji pierwszej pożyczki państwowej i pierwszej transzy drugiej pożyczki państwowej na kapitał, co uczyniło w dniu 29 grudnia 2011 r. Ponadto Łotwa wyjaśnia, że państwo podjęło wszystkie możliwe kroki w celu zmuszenia BAS do wykonania zobowiązania.
- (62) Jeśli chodzi o **środek 6**, Łotwa dodaje, że cesja roszczeń na airBaltic była skutkiem środków przewidzianych w art. 7 ust. 4 umowy. Według Łotwy zapewnia to równorzędność całej umowy, ponieważ cesja roszczenia na airBaltic gwarantuje wniesienie przez inwestorów prywatnych proporcjonalnego wkładu w zastrzyk finansowy dla airBaltic.
- (63) W odniesieniu do **środka 4** Łotwa jest zdania, że emisja obligacji zerokuponowych przez państwo i BAS nastąpiła równocześnie na identycznych warunkach, co wyklucza istnienie pomocy państwa. Łotwa wyjaśnia również, że decyzja o emisji obligacji została podjęta z inicjatywy BAS. Jeśli chodzi o brak rentowności obligacji, Łotwa twierdzi, że Komisja powinna wziąć pod uwagę tzw. „efekt właściciela” i uznać, że państwo jako akcjonariusz airBaltic miało inną motywację niż inwestor zewnętrzny.
- (64) Wreszcie w odniesieniu do **środka 5** Łotwa jest zdania, że nie były zaangażowane żadne zasoby państwowe i w żadnym razie działań FKTK nie można przypisać państwu.
- (65) Jako że Łotwa była zdania, iż nie istniała pomoc państwa, początkowo nie przedstawiła argumentów dotyczących zgodności środków z rynkiem wewnętrznym. Podczas formalnego postępowania wyjaśniającego Łotwa przedstawiła jednak takie argumenty i zauważyła, że jeżeli występowałyby pomoc państwa to byłaby zgodna z pomocą na restrukturyzację na podstawie wytycznych dotyczących pomocy państwa.
- (66) Na tej podstawie Łotwa przedstawiła w grudniu 2013 r. plan restrukturyzacji, zgodnie z którym restrukturyzacja airBaltic rozpoczęła się w kwietniu 2011 r., gdy pierwszą wersję planu przedłożono zarządowi spółki. W dokumencie tym określono niektóre słabe strony airBaltic i ustalono, że potrzebny jest kapitał w wysokości [175–185] mln EUR. Ta pierwsza wersja planu przerodziła się w plan „reShape” z marca 2012 r., który według Łotwy był wstępnym krokiem do planu restrukturyzacji przedstawionego w grudniu 2013 r.
- (67) Plan restrukturyzacji przewiduje pięcioletni okres restrukturyzacji od kwietnia 2011 r. do kwietnia 2016 r. oraz łączne koszty restrukturyzacji wynoszące [150–170] mln LVL ([214–242] mln EUR). Plan restrukturyzacji przewiduje trzy rodzaje środków restrukturyzacji: (i) optymalizację dochodów i kosztów istniejącej działalności; (ii) rekonfigurację sieci, wynikającą z dostosowania miejsc docelowych, częstotliwości i godzin; oraz (iii) optymalizację sieci i floty. Plan restrukturyzacji obejmuje ogółem 26 inicjatyw dotyczących dochodów i kosztów oraz dodatkowe inicjatywy w dziedzinie rekonfiguracji sieci i odnowy floty. Jeśli chodzi o przywrócenie rentowności airBaltic, w planie przewidziano, że dzięki tym inicjatywom spółka osiągnie próg rentowności w 2014 r. i pozostanie rentowna w przyszłości – zysk przed odsetkami i opodatkowaniem (EBIT) ma osiągnąć [1–3] mln LVL ([1,4–4,2] mln EUR) w 2014 r. i [9–12] mln LVL ([12,8–17] mln EUR) w 2016 r. Plan restrukturyzacji zawiera również zmienione prognozy finansowe oparte na realistycznym, pesymistycznym i optymistycznym scenariuszu, który poddano analizie wrażliwości w celu oceny ryzyka i jego możliwego wpływu.

(24) Komunikat Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych, Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6.

- (68) W planie przedstawiono również szereg środków wyrównawczych: (i) zmniejszenie floty o 27 %; (ii) rezygnacja z 14 dochodowych tras; oraz (iii) rezygnacja z [...] par przydziałów czasu na start lub lądowanie w koordynowanych portach lotniczych. W latach 2011–2016 airBaltic ograniczy swoje zdolności o [17–20] % pod względem ASK⁽²⁵⁾ ([7–10] % przy uwzględnieniu wyłącznie dochodowych tras). Według Łotwy takie zmniejszenie zdolności byłoby zgodne z przypadkami w przeszłości. Ponadto plan restrukturyzacji obejmuje zwolnienie [...] par przydziałów czasu na start lub lądowanie wskutek zamknięcia kilku tras.
- (69) W planie restrukturyzacji koszty restrukturyzacji oszacowano na [150–170] mln LVL ([214–242] mln EUR), która to kwota zostanie wykorzystana na spłatę pożyczek od podmiotów trzecich, wyrównanie strat wynikających ze stopniowego wycofania i zbycia statków powietrznych, odprawy i zakup nowych statków powietrznych itd.
- (70) Biorąc pod uwagę koszty restrukturyzacji ogółem, proponowany w planie restrukturyzacji wkład własny airBaltic wynosi [100–110] mln LVL ([141–155] mln EUR), tj. [60–70] % ogólnych kosztów restrukturyzacji. Zgodnie z planem restrukturyzacji wkład własny byłby wynikiem kilku wkładów stron prywatnych (łącznie z instrumentem wsparcia płynności i zaliczkami), pożyczek prywatnych, umowy leasingu nowych statków powietrznych i częściowego odpisu długu w dwóch bankach.

6.2. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (71) Podczas formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja otrzymała uwagi od Ryanair i airBaltic, a także od trzech osób w imieniu wierzycieli airBaltic.
- (72) Ryanair zgadza się z wstępnymi ustaleniami Komisji, że oceniane środki są niezgodne z testem prywatnego inwestora („MEIP”) i rynkiem wewnętrznym. Ryanair twierdzi jednak, że ocena MEIP przeprowadzona przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania nie była kompletna, ponieważ Komisja powinna była rozważyć, czy inwestor prywatny wolałby przede wszystkim likwidację airBaltic zamiast zapewnienia spółce dodatkowego kapitału⁽²⁶⁾. Ryanair twierdzi również, że w decyzjach o wszczęciu postępowania Komisja powinna była ocenić, czy likwidacja airBaltic była dla państwa bardziej dochodowa niż zapewnienie dodatkowych funduszy. Chociaż Ryanair uważa, że nie miał wystarczających informacji pozwalających na skomentowanie planu „reShape”, zwraca uwagę na swoje wątpliwości co do przywrócenia rentowności airBaltic i uznaje, że spółkę należało zlikwidować.
- (73) Ryanair twierdzi również, że każda pomoc na rzecz airBaltic zaszkodziłaby jego pozycji na rynku, ponieważ Ryanair obsługuje 13 tras z Rygi, z czego ponad połowa to trasy stanowiące bezpośrednią konkurencję dla airBaltic.
- (74) W swoich uwagach airBaltic podkreśla, że przyczyny trudności spółki wynikały z postępowania poprzedniego zarządu i nietrafionych decyzji podjętych przed październikiem 2011 r. przez Bertolta Flicka, który według airBaltic koncentrował się na strategii handlowej opartej wyłącznie na rozwoju, a nie na rentowności. airBaltic wyjaśnia także, że poprzedni zarząd spółki, oprócz utworzenia nieprzejrzystej struktury korporacyjnej i organizacyjnej, zawarł wiele niekorzystnych umów oraz nieuzasadnioną biznesowo transakcję.
- (75) Ponadto według airBaltic gdy Łotwa postanowiła uczestniczyć i zawrzeć umowę, działała jako racjonalny inwestor prywatny. airBaltic zauważa, że inwestycja Łotwy była równoczesna z inwestycją BAS i że wymagała poważnych ustępstw ze strony BAS i innych inwestorów prywatnych. Umowa zawierała także wystarczające zabezpieczenia zapewniające pełną ochronę interesu Łotwy przed BAS; wykorzystanie tych zabezpieczeń było według airBaltic bardziej racjonalne dla Łotwy niż naruszenie zobowiązań inwestycyjnych, co skutkowałoby upadłością spółki, zniszczeniem wartości aktualnych akcjonariuszy i narażeniem się na roszczenia odszkodowawcze ze strony inwestorów prywatnych. Na tej podstawie airBaltic stwierdza, że decyzja Łotwy o zawarciu umowy nie zawiera elementów pomocy państwa.
- (76) Jeśli chodzi o nabycie przez państwo obligacji zerokuponowych od airBaltic w kwietniu 2010 r. (środek 4), airBaltic jest zdania, że była to ekonomicznie racjonalna i równoczesna inwestycja państwa i BAS, a zatem stwierdza, że nie oznaczała pomocy państwa. W odniesieniu do płatności kwoty 2,8 mln EUR dokonanej przez

⁽²⁵⁾ ASK oznacza dostępne fotelokilometry (liczba miejsc pomnożona przez liczbę przelecanych kilometrów). ASK jest najważniejszym wskaźnikiem zdolności przewoźnika lotniczego stosowanym przez sektor transportu lotniczego i samą Komisję we wcześniejszych przypadkach restrukturyzacji w sektorze transportu lotniczego.

⁽²⁶⁾ Ryanair przywołał sprawę C-405/11 P, *Buczek Automotive*, dotychczas nieopublikowaną, motywy 55–57.

Latvijas Krājbanka na rzecz airBaltic w dniach 21 i 22 listopada 2011 r. (środek 5) airBaltic uważa, że były to decyzje podjęte w ramach działalności airBaltic i dotyczą funduszy prywatnych, co wyklucza wykorzystanie zasobów państwowych.

- (77) Wreszcie airBaltic podkreśla swoją rolę w utrzymaniu połączenia Łotwy z pozostałą częścią UE i podaje informacje na temat realizacji planu „reShape” przez nowy zarząd spółki.
- (78) Jeśli chodzi o uwagi trzech osób w imieniu wierzycieli airBaltic, miały one podobną strukturę. Skargi wierzycieli ogólnie dotyczą środków będących przedmiotem decyzji o wszczęciu postępowania, zwłaszcza środka 6. Ponadto wspominają o niektórych niespłaconych długach airBaltic, które najwidoczniej wynikały z umowy i które – jak się domniemywa – spowodowały niewypłacalność niektórych wierzycieli.

6.3. UWAGI ŁOTWY DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH OSÓB TRZECICH

- (79) W swoich uwagach dotyczących uwag osób trzecich Łotwa zgodziła się z opinią airBaltic, że oceniane środki nie oznaczały pomocy państwa.
- (80) W odniesieniu do uwag Ryanaira Łotwa zauważa, że przywołane przez Ryanair orzecznictwo – sugerujące, że państwo powinno było zlikwidować airBaltic zamiast przekazywać tej spółce fundusze – nie ma zastosowania, ponieważ państwo nie było wówczas ważnym wierzycielem airBaltic, lecz jedynie akcjonariuszem. Według Łotwy w tym przypadku test prywatnego wierzyciela nie nadaje się do oceny racjonalności decyzji inwestycyjnych państwa. Ponadto Łotwa twierdzi, że gdy postanowiła zawrzeć umowę, zdecydowała się na krótkoterminowe straty z myślą o przywróceniu rentowności w długiej perspektywie, a te decyzje inwestycyjne zostały podjęte z inicjatywy BAS. Łotwa zauważa również, że straty airBaltic zostały ograniczone i odrzuca argumenty Ryanaira jako bezpodstawne.
- (81) Jeśli chodzi wreszcie o uwagi osób w imieniu wierzycieli airBaltic, Łotwa uważa, że są one niezwiązane ze środkami określonymi w decyzji o wszczęciu postępowania oraz że wydawało się, iż miały one na celu wzmocnienie pozycji wierzycieli w ich sporach handlowych z airBaltic.

7. OCENA ŚRODKÓW

- (82) Niniejsza decyzja na wstępie określa, czy airBaltic jest przedsiębiorstwem zagrożonym w rozumieniu wytycznych dotyczących pomocy państwa (część 7.1 poniżej). Następnie przeanalizowano w niej, czy oceniane środki oznaczają pomoc państwa na rzecz airBaltic w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE (część 7.2 poniżej) oraz czy taka pomoc jest zgodna z prawem (część 7.3 poniżej) i rynkiem wewnętrznym (część 7.4 poniżej).

7.1. TRUDNOŚCI AIRBALTIC

- (83) Jak już wspomniano w decyzji o wszczęciu postępowania, same władze łotewskie wyjaśniają, że trudności airBaltic rozpoczęły się w 2008 r. z powodu światowej recesji gospodarczej i dużego wzrostu cen ropy naftowej. W związku z tym w 2008 r. spółka airBaltic odnotowała straty w wysokości 28 mln LVL (39,64 mln EUR). W 2009 r. spółka odnotowała zyski wynoszące 6 mln LVL (8,49 mln EUR). W 2010 r. znowu jednak poniosła straty w wysokości 34,2 mln LVL (48,42 mln EUR), które wzrosły do 84,7 mln LVL (119,2 mln EUR) w 2011 r. Komisja przypomina, że w czerwcu 2011 r. łotewski Minister Gospodarki oświadczył, że airBaltic znajduje się na granicy upadłości⁽²⁷⁾, a prasa podała, że w dniu 21 września 2011 r. spółka wystąpiła o ochronę prawną przed wierzycielami⁽²⁸⁾.
- (84) Zbadane roczne sprawozdanie finansowe airBaltic wykazuje, że w latach 2009–2012 spółka posiadała ujemny kapitał, który ponadto zwiększał się co roku. W rzeczywistości spółka airBaltic posiadała ujemny kapitał w 2009 r. w wysokości 19,2 mln LVL (27,18 mln EUR), który wzrósł do 23,3 mln LVL (32,99 mln EUR) w 2010 r., 105,6 mln LVL (149,51 mln EUR) w 2011 r. i 125,1 mln LVL (177,12 mln EUR) w 2012 r.

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

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

Tabela

Najważniejsze dane finansowe airBaltic w okresie od 2007 r. do czerwca 2011 r. (tys. LVL)

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Wynik netto | 6 004 | (34 207) | (84 761) | (19 117) |
| Koszty operacyjne | (207 312) | (266 930) | (306 183) | (248 168) |
| Koszty finansowe | (2 592) | (3 877) | (17 446) | (4 582) |
| Kapitał akcyjny | (19 282) | (23 359) | (105 620) | (125 145) |

- (85) Pkt 10 lit. c) wytycznych dotyczących pomocy państwa stanowi, że przedsiębiorstwo uważa się za zagrożone, jeżeli „spełnia [...] kryteria w prawie krajowym w zakresie podlegania zbiorowej procedurze upadłościowej”. Wydawało się, że tak wyglądała sytuacja airBaltic, przynajmniej w dniu 21 września 2011 r. – jeśli nie wcześniej – kiedy spółka wystąpiła o ochronę prawną przed wierzycielami. Komisja zauważa jednak, że kilka dni później sąd podobno odrzucił ochronę prawną, prawdopodobnie z powodu negocjacji między Łotwą i BAS, których wynik znalazł wyraz w umowie. Niezależnie od tego Komisja uważa, że w każdym razie wydawałoby się, iż airBaltic jest przedsiębiorstwem zagrożonym w rozumieniu pkt 11 wytycznych dotyczących pomocy państwa.
- (86) Zgodnie z tym punktem przedsiębiorstwo można uznać za zagrożone „gdy występują typowe oznaki, takie jak rosnące straty, malejący obrót, zwiększanie się zapasów, nadwyżki produkcji, zmniejszający się przepływ środków finansowych, rosnące zadłużenie, rosnące kwoty odsetek i zmniejszająca się lub zerowa wartość aktywów netto”. Z tabeli powyżej jasno wynika, że spółka airBaltic przynosiła straty od 2008 r. (z wyjątkiem 2009 r.). Wydaje się jednak, że spółka airBaltic była w stanie osiągnąć zysk w 2009 r. wyłącznie dzięki nadzwyczajnemu spadkowi cen paliwa. W związku z tym, jak wspomniano w decyzji o wszczęciu postępowania, wydaje się, że przywrócenie rentowności w 2009 r. było zdarzeniem jednorazowym wynikającym z nadzwyczajnych okoliczności, a nie tendencją strukturalną. Zadłużenie i koszty finansowe spółki znacznie wzrosły w latach 2008–2009, lecz zwłaszcza między 2009 r. i 2010 r., gdy koszty finansowania zwiększyły się z 3,8 mln LVL (5,38 mln EUR) do 17,4 mln LVL (24,64 mln EUR) ⁽²⁹⁾. Wyniki wskazują również na to, że zmienne związane z kosztami airBaltic zwiększały się w tempie [5–10] % rocznie, tj. szybciej niż zmienne związane z dochodami, które wzrastały o [2–7] % rocznie. Komisja wreszcie ponownie zwraca uwagę na ustalenie podane w decyzji o wszczęciu postępowania, że straty airBaltic były tak duże, że w 2010 r. ujemny kapitał własny spółki wyniósł około 23,3 mln LVL (32,99 mln EUR), która to kwota wzrosła do około 105,6 mln LVL (149,51 mln EUR) ze względu na dodatkowe straty poniesione w 2011 r. Biorąc pod uwagę wszystkie wymienione powyżej fakty, wydaje się, że spełnione są kryteria określone w pkt 11 wytycznych dotyczących pomocy państwa.
- (87) W związku z tym Komisja dochodzi do wniosku, że airBaltic był przedsiębiorstwem zagrożonym w rozumieniu wytycznych dotyczących pomocy państwa przynajmniej od 2011 r.

7.2. ISTNIENIE POMOCY PAŃSTWA

- (88) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (89) W celu stwierdzenia obecności pomocy państwa Komisja musi ocenić, czy w odniesieniu do każdego z sześciu ocenianych środków spełnione są łączne kryteria określone w art. 107 ust. 1 TFUE (tj. przekazanie zasobów państwowych, wybiórcza korzyść, potencjalne zakłócenie konkurencji i wpływ na handel wewnątrzunijny).

⁽²⁹⁾ Źródło: sprawozdanie roczne airBaltic za 2011 r.

7.2.1. Środki 1, 2, 3 i 6 jako pojedyncza transakcja

- (90) Łotwa twierdzi, że środek 1 należy oceniać łącznie ze środkami 2, 3 i 6, ponieważ zostały one ustalone w tym samym dniu, tj. 3 października 2011 r., w momencie, w którym zarówno Łotwa, jak i spółka BAS były głównymi akcjonariuszami airBaltic.
- (91) Komisja zgadza się z władzami łotewskimi, że pierwszej pożyczki państwowej (środek 1) i pożyczki od BAS nie można oceniać odrębnie, a zatem należy rozpatrywać je w ogólnym kontekście umowy, na podstawie której udzielone zostały te dwie pożyczki. Komisja nie zgadza się jednak z argumentem Łotwy, że inne środki należy oceniać łącznie jako pojedynczą transakcję.
- (92) Komisja jest zdania, że w dniu 3 października 2011 r., gdy została zawarta umowa, spółka BAS i państwo z całą pewnością zobowiązały się do udzielenia pierwszej pożyczki państwowej (środek 1) i pożyczki od BAS. Można zatem powiedzieć, że środki te zostały przyznane w tym dniu. Na podstawie informacji zawartych w umowie nie można jednak z całą pewnością ustalić dokładnych kwot drugiej pożyczki państwowej (środek 2) i podwyższenia kapitału (środek 3). Zwłaszcza w przypadku środka 2 umowa stanowi jedynie, że Łotwa udzieli pożyczki proporcjonalnie do swojego udziału, lecz nie podaje jej wysokości. W tym względzie Komisja zauważa, że art. 7 ust. 1 umowy stanowi, że przewidywalne podwyższenie kapitału własnego (wynikające z kapitalizacji pierwszej i drugiej pożyczki państwowej oraz pożyczki od BAS wraz z dodatkowym wkładem pieniężnym BAS) nie przekroczy 100 mln LVL (141,58 mln EUR). Należy jednak zwrócić uwagę na następujące kwestie. Po pierwsze w umowie kwotowo wyrażono tylko pierwszą pożyczkę państwową i pożyczkę od BAS – odpowiednio 16 mln LVL i 14 mln LVL. Kwota 100 mln LVL była jedynie prognozą, szacunkiem ewentualnych potrzeb lub oczekiwań w zakresie podwyższenia kapitału własnego do końca roku; kwota podwyższenia kapitału nie została wyraźnie określona w umowie. W rzeczywistości faktyczna kwota podwyższenia kapitału własnego ustalona w grudniu 2011 r. wyniosła 110 mln LVL (zob. motyw 33 powyżej), tj. przewyższała kwotę przewidzianą w umowie. Komisja jest zdania, że kwoty środków 2 i 3 nie były określone ani możliwe do ustalenia w dniu 3 października 2011 r.
- (93) Podobnie jeśli chodzi o środek 6, Komisja zauważa, że w momencie zawarcia umowy w dniu 3 października 2011 r. państwo nie wiedziało, czy będzie musiało skorzystać z postanowień art. 7 ust. 4 umowy i doprowadzić do cesji roszczeń inwestorów prywatnych na siebie. Ponadto państwo nie było zobowiązane do scedowania na airBaltic roszczeń wynikających z pożyczki konsorcjalnej 2. Cesja roszczeń inwestorów prywatnych na państwo była jedynie ewentualnością, w przypadku gdy spółka BAS nie dotrzymałaby swoich zobowiązań wynikających z umowy, co było niewiadomą i czego nie można było zasadnie podejrzewać w dniu 3 października 2011 r. Z tego względu środka 6 nie można uznać za przyznany w momencie podpisania umowy, a zatem nie można go uznać za środek równorzędny z pierwszą pożyczką państwową i pożyczką od BAS.
- (94) Łotwa ponadto twierdzi, że większość roszczeń inwestorów prywatnych, które miały zostać odnowione w ramach dwóch pożyczek konsorcjalnych, była niezabezpieczona i jeżeli państwo pozwoliłoby na upadłość spółki, inwestorzy prywatni wystąpiliby przeciwko państwu z powództwem o odszkodowanie, co byłoby dla państwa bardziej kosztowne niż zastosowanie pozostałych środków wobec airBaltic.
- (95) Zdaniem Komisji twierdzenie, że inwestorzy wystąpiliby przeciwko państwu z powództwem o odszkodowanie, jest czysto hipotetyczne i nieoparte dowodami. Ponadto nic nie wskazuje na to, że Łotwa faktycznie wzięła pod uwagę te kwestie, udzielając airBaltic wsparcia.
- (96) Biorąc powyższe pod uwagę, Komisja dochodzi do wniosku, że podany przez władze łotewskie argument równoczesności jest niesłuszny. Z tego względu Komisja stwierdza, że środków 1, 2, 3 i 6 nie można uznać za pojedynczą transakcję, o której zdecydowano w dniu 3 października 2011 r., a zatem oceni je oddzielnie.

7.2.2. Pierwsza pożyczka państwowa (środek 1)

- (97) Komisja zauważa, że pierwsza pożyczka państwowa została udzielona bezpośrednio przez Łotwę za pośrednictwem Skarbu Państwa na wniosek Ministerstwa Transportu. Jest to wyraźnie stwierdzone w umowie. Jasne jest zatem, że środek 1 wiąże się z wykorzystaniem zasobów państwowych i można go przypisać państwu. Łotwa nie podważa tego twierdzenia.

- (98) W celu oceny, czy środek 1 pociągał za sobą nienależną wybiórczą korzyść airBaltic, Komisja zauważa przede wszystkim, że pierwszą pożyczką państwową i pożyczką od BAS uzgodniono w dniu 3 października 2011 r., tj. w dniu podpisania umowy. W tym czasie Łotwa i spółka BAS były głównymi akcjonariuszami airBaltic, a pożyczki zostały udzielone proporcjonalnie do ich udziałów (odpowiednio 52,6 % i 47,2 %) na identycznych i powiązanych warunkach.
- (99) Jak wspomniano w motywie 45 powyżej, w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, że na decyzję BAS o zainwestowaniu w airBaltic wpływ mogła mieć chęć władz publicznych, aby finansowo wesprzeć spółkę. Jednak chociaż prawdą jest, że rząd łotewski wyraził zainteresowanie utrzymaniem airBaltic jako przewoźnika krajowego⁽³⁰⁾, Komisja zauważa, że wsparcie ze strony państwa łotewskiego było przedmiotem negocjacji i było nadal nieokreślone oraz podlegało warunkom. Na tej podstawie Komisja nie może wykluczyć, że pierwsza pożyczka państwowa i pożyczka od BAS zostały udzielone równocześnie, tym samym wykluczając istnienie pomocy. Jak wyjaśnił Sąd, „równoczesność nie może sama w sobie, nawet przy znacznych inwestycjach, wystarczyć dla stwierdzenia braku pomocy w rozumieniu art. [107 ust. 1 TFUE], bez uwzględnienia pozostałych istotnych okoliczności faktycznych lub prawnych”⁽³¹⁾.
- (100) Komisja zatem również oceniła, czy ustaloną stopę oprocentowania wynoszącą [11–13] % w przypadku pierwszej pożyczki państwowej (i pożyczki od BAS) można uznać za stopę na poziomie rynkowym.
- (101) W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Łotwa przedstawiła dowody dotyczące wartości zabezpieczenia (znaki handlowe i należności), którą ocenił niezależny audytor [...] w ramach audytu spółki rozpoczętego w lecie 2011 r. Ponieważ należności (na dzień 30 września 2011 r.) stanowiły część istotnych informacji finansowych, zostały również poddane ocenie przeprowadzonej przez [...]. Jeśli chodzi o znaki handlowe, ich wartość była oparta na cenie, po której spółka airBaltic odkupiła znaki handlowe od BAS. W celu ustalenia wartości likwidacyjnej zabezpieczenia Łotwa zastosowała stopę dyskontową wynoszącą [...] % zgodnie z wewnętrzną metodyką wyceny zabezpieczenia łotewskiego Skarbu Państwa, którą Komisja uważa za odpowiednią, biorąc pod uwagę charakter zabezpieczenia. Na tej podstawie wartość likwidacyjną zabezpieczenia ustalono na [15–25] mln LVL ([21,3–35,5] mln EUR), co było kwotą o [15–25] % wyższą niż kwota pierwszej pożyczki państwowej.
- (102) Ponadto Komisja zauważa, że z uwagi na znaczne zabezpieczenie pierwszej pożyczki państwowej zastosowanie stopy oprocentowania w wysokości [11–13] % byłoby zgodne z komunikatem w sprawie stopy referencyjnej⁽³²⁾. Słuszność twierdzenia, że stopa oprocentowania w wysokości [11–13] % była zgodna ze stopą rynkową, potwierdza ponadto fakt, że spółka BAS (inwestor prywatny) zrzekła się prawa do zabezpieczenia pożyczki od BAS (zob. motyw 26 powyżej) – pożyczka od BAS była zatem obciążona większym ryzykiem niż pożyczka państwowa, lecz została udzielona przy takiej samej stopie oprocentowania.
- (103) Biorąc pod uwagę poziom zabezpieczenia i zastosowaną stopę oprocentowania, Komisja stwierdza, że środek 1 nie oznaczał wybiórczej korzyści airBaltic i że można wykluczyć obecność pomocy państwa bez konieczności dodatkowej oceny spełnienia pozostałych łącznych warunków określonych w art. 107 ust. 1 TFUE⁽³³⁾.

Obniżenie stopy oprocentowania pierwszej pożyczki państwowej z [11–13] % do [2–4] %

- (104) W dniu 13 grudnia 2011 r., tj. po tym jak udział Łotwy w airBaltic zwiększył się do 99,8 % (zob. motyw 21 powyżej), rząd łotewski postanowił zatwierdzić obniżenie stopy oprocentowania pierwszej pożyczki państwowej – a tym samym również pożyczki od BAS – o [9–11] punktów procentowych odpowiadających premii z tytułu ryzyka, czyli z poziomu [11–13] % do poziomu [2–4] %.

⁽³⁰⁾ Zob. np. komunikat prasowy Gabinetu Ministrów Łotwy z dnia 7 września 2011 r. (<http://www.mk.gov.lv/en/aktuali/zinas/2011/09/070911-cm-01/>), w którym podano, że ówczesny premier oświadczył, iż „ważne jest, aby utrzymać airBaltic jako krajowego przewoźnika lotniczego, który zapewnia Łotwie znaczne korzyści w dziedzinie logistyki, atrakcyjność turystyczną i jako znaczącego pracodawcę, lecz podkreśla konieczność wyboru rozwiązań najkorzystniejszych z punktu widzenia interesu publicznego”.

⁽³¹⁾ Sprawa T-565/08 *Corsica Ferries przeciwko Komisji*, wyrok z dnia 11 września 2012 r., dotychczas nieopublikowany, motyw 122.

⁽³²⁾ Zob. przypis 24. W dniu 3 października 2011 r. stopa bazowa dla Łotwy wynosiła 2,2 %. Do tej wartości należy dodać marżę wynoszącą 400 punktów bazowych, biorąc pod uwagę ówczesne trudności airBaltic i znaczny poziom zabezpieczenia pożyczki, co daje stopę 6,2 %.

⁽³³⁾ Komisja zauważa jednak, że pierwsza pożyczka państwowa została skapitalizowana w dniu 29 grudnia 2011 r. w ramach środka 3. Ocenę środka 3 przedstawiono w części 7.2.4 poniżej.

- (105) Łotwa uważa, że obniżenie stopy oprocentowania było uzasadnione, ponieważ pożyczka była wolna od ryzyka, biorąc pod uwagę, że wartość likwidacyjna zabezpieczenia została oszacowana na [15–25] mln LVL ([21,3–35,5] mln EUR), tj. na kwotę o [15–25] % wyższą niż kwota pierwszej pożyczki państwowej (zob. motyw 101 powyżej).
- (106) Komisji nie przekonują argumenty Łotwy, która twierdzi, że przez obniżenie stopy oprocentowania państwo ograniczyło koszty finansowania spółki airBaltic (ponieważ stopa oprocentowania pożyczki od BAS została również obniżona), która w tym czasie stanowiła prawie wyłączną własność państwa posiadającego 99,8 % akcji. Według Łotwy była to decyzja racjonalna z punktu widzenia państwa, ponieważ utracone dochody państwa w formie odsetek zostały zrekompensowane korzyścią, którą państwo jako większościowy akcjonariusz airBaltic czerpało z tego, że spółka musiała płacić niższe odsetki.
- (107) Z drugiej strony Komisja przypomina, że w czasie, w którym udzielono pierwszej pożyczki państwowej i pożyczki od BAS, umowa stanowiła, że warunki tych dwóch pożyczek są identyczne i powiązane, a zatem każda zmiana jednej pożyczki skutkowałaby identyczną zmianą drugiej pożyczki. Obniżenie stopy oprocentowania jest zatem odzwierciedlone w przypadku obu pożyczek, a bardzo wysoki poziom zabezpieczenia pożyczki i brak zabezpieczenia pożyczki od BAS pozostają niezmienione. Jako że spółka BAS z góry zgodziła się na powiązanie warunków pożyczki od BAS z warunkami pierwszej pożyczki państwowej, Komisja nie ma powodów, by uważać, że decyzja ta byłaby niezgodna z zasadami rynku.
- (108) Na tej podstawie Komisja stwierdza, że nawet przy uwzględnieniu obniżenia stopy oprocentowania środek 1 nie oznaczał wybiórczej korzyści airBaltic i można wykluczyć obecność pomocy państwa.

7.2.3. Druga pożyczka państwowa (środek 2)

- (109) Drugiej pożyczki państwowej Łotwa udzieliła bezpośrednio za pośrednictwem Skarbu Państwa na podstawie decyzji rządu łotewskiego z dnia 13 grudnia 2011 r. upoważniającej Ministerstwo Finansów do wyasygnowania z budżetu państwa środków na pożyczkę zamienną dla airBaltic w wysokości 67 mln LVL (94,86 mln EUR). W związku z tym środek 2 wiąże się z wykorzystaniem zasobów państwowych i można go przypisać państwu.
- (110) Komisja zauważa, że przed udzieleniem drugiej pożyczki państwowej, tj. przed dniem 13 grudnia 2011 r., spółka BAS straciła cały swój udział w airBaltic z wyjątkiem jednej akcji, a państwo stało się właścicielem airBaltic w 99,8 %. W związku z powyższym sytuacja państwa i spółki BAS jako akcjonariuszy nie była już porównywalna.
- (111) Łotwa twierdzi, że na podstawie art. 7 ust. 2 umowy, który stanowi, że Łotwa udzieli airBaltic pożyczki „proporcjonalnie do swojego udziału”, spółka BAS była zobowiązana do zapewnienia airBaltic funduszy w kwocie odpowiadającej liczbie jej akcji. Spółka BAS miała to uczynić w momencie wpływu kapitału w grudniu 2011 r. w formie pieniężnej. Komisja zauważa jednak, że w dniu 13 grudnia 2011 r. spółka BAS posiadała tylko jedną akcję airBaltic. Wynika z tego, że państwo powinno było przyjąć stanowisko racjonalnego inwestora działającego w warunkach gospodarki rynkowej i ocenić, czy – biorąc pod uwagę zmianę okoliczności związanych z udziałami – spółka BAS miała motywację do wniesienia wkładu pieniężnego w airBaltic w momencie podwyższenia kapitału. Państwo faktycznie przewidziało tę możliwość i uwzględniło w umowie kilka środków awaryjnych – zwłaszcza w art. 7 ust. 4 – na wypadek, gdyby spółka BAS nie wykonała swoich zobowiązań. Ponadto, jak przyznaje Łotwa, druga transza drugiej pożyczki państwowej miała zostać uwolniona, jeżeli spółka BAS nie przekazałaby dodatkowych funduszy.
- (112) Art. 7 ust. 4 umowy dał państwu prawo do zakupu od BAS wszystkich należących do tej spółki akcji airBaltic za 1 LVL. W momencie podpisania umowy oznaczało to gwarancję dla państwa, że spółka BAS wykona swoje zobowiązania, a w przeciwnym razie straci wszystkie swoje akcje airBaltic. Sytuacja jednak zmieniła się radykalnie w dniu 30 listopada 2011 r., kiedy bank Latvijas Krājbanka sprzedał państwu łotewskiemu wszystkie, z wyjątkiem jednej, akcje airBaltic znajdujące się w posiadaniu BAS (zob. motyw 21 powyżej). W tym nowym kontekście art. 7 ust. 4 został pozbawiony swojego znaczenia. W rzeczywistości posiadając tylko jedną akcję, spółka BAS miała niewielką motywację do wykonania swoich zobowiązań – konsekwencją ich niewykonania byłaby jedynie strata tylko jednej akcji airBaltic. Racjonalny podmiot gospodarczy dokładnie rozważyłby przekazanie airBaltic dodatkowych funduszy w tych nowych okolicznościach, a przynajmniej zwróciłby się do

drugiej strony (tj. BAS) o poświadczenie, że faktycznie wyasygnuje fundusze dla spółki. Komisja zauważyła ponadto, że wydanie takiego poświadczenia wydaje się mało prawdopodobne, ponieważ spółka BAS musiałaby wnieść bardzo wysoką kwotę środków pieniężnych – znacznie wyższą niż mogła początkowo szacować – w celu odzyskania poprzedniego udziału w wysokości 47,2 % lub innej znaczącej liczby akcji airBaltic.

- (113) Łotwa wskazuje również, że druga pożyczka państwowa została udzielona na warunkach rynkowych, co wykluczało nienależną korzyść airBaltic.
- (114) Jeśli chodzi o zabezpieczenie, Łotwa zauważyła, że druga pożyczka państwowa miała takie samo zabezpieczenie jak pierwsza pożyczka państwowa, tj. należności i znaki handlowe airBaltic. Jak wyjaśniono w motywie 101 powyżej, wartość likwidacyjną zabezpieczenia oszacowano na [15–25] mln LVL ([21,3–35,5] mln EUR). Poziom zabezpieczenia dostępnego w przypadku drugiej pożyczki państwowej wydawałby się zatem niski. Ponadto nie ma powodu, aby przypuszczać, że prywatny podmiot gospodarczy zgodziłby się na obniżenie istniejącego już zabezpieczenia pierwszej pożyczki państwowej do poziomu poniżej co najmniej 100 %.
- (115) W celu upewnienia się co do rynkowego poziomu stopy zastosowanej w przypadku pierwszej transzy drugiej pożyczki państwowej Komisja wykorzystała jako najlepszy dostępny zamiennik stopę wynikającą z zastosowania komunikatu w sprawie stopy referencyjnej. W dniu 13 grudnia 2011 r. stopa bazowa dla Łotwy wynosiła 2,2 %. Do tej wartości należy dodać marżę uzależnioną od ratingu beneficjenta i zabezpieczenia pożyczki. Jak wspomniano w poprzednim motywie, poziom zabezpieczenia jest niski. Biorąc pod uwagę ówczesne trudności airBaltic, z komunikatu w sprawie stopy referencyjnej wynika, że do stopy bazowej należy dodać marżę wynoszącą 1 000 punktów bazowych, co daje stopę 12,2 %. Wydaje się zatem, że stopy oprocentowania wynoszącej [9–11] % w przypadku pierwszej transzy drugiej pożyczki państwowej nie można uznać za stopę na poziomie rynkowym.
- (116) Drugą transzę drugiej pożyczki państwowej udostępniono spółce w dniu 14 grudnia 2012 r. przy stopie oprocentowania wynoszącej [6–8] %. Łotwa twierdzi, że ta stopa oprocentowania jest wyższa niż stopa wynikająca z komunikatu w sprawie stopy referencyjnej, a zatem jest zgodna z testem prywatnego inwestora.
- (117) Zgodnie z komunikatem w sprawie stopy referencyjnej w dniu 14 grudnia 2012 r. mająca zastosowanie stopa bazowa dla Łotwy wynosiła 1,91 %. Marżę, którą należy dodać do tej stopy bazowej, zależy od ratingu beneficjenta i poziomu zabezpieczenia. Jak wyjaśniono w części 7.1 powyżej, Komisja jest zdania, że spółka airBaltic była przedsiębiorstwem zagrożonym przynajmniej od 2011 r. Ponadto druga transza była zabezpieczona należnościami i znakami handlowymi airBaltic. Argumenty dotyczące niedostatecznego zabezpieczenia byłyby stosowane odpowiednio, a zatem należy dodać marżę wynoszącą 1 000 punktów bazowych. Tak uzyskana stopa referencyjna wyniosłaby zatem 11,91 %, czyli znacznie powyżej faktycznie zastosowanej stopy w wysokości [6–8] %.
- (118) Biorąc wszystkie powyższe kwestie pod uwagę, Komisja uważa, że racjonalny podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej nie udzieliłby airBaltic drugiej pożyczki państwowej.
- (119) Na tej podstawie Komisja stwierdza, że środek 2 zapewnił airBaltic nienależną korzyść. Korzyść ta miała charakter wybiórczy, zważywszy że jej jedynym beneficjentem była spółka airBaltic.
- (120) Komisja musi również rozważyć, czy środek 2 mógł zakłócić konkurencję i wpłynąć na handel między państwami członkowskimi poprzez zapewnienie airBaltic przewagi nad konkurentami nieotrzymującymi wsparcia publicznego. Wydaje się jasne, że środek 2 mógł wpłynąć na handel wewnątrzunijny i konkurencję, ponieważ airBaltic konkuruje z innymi unijnymi przewoźnikami lotniczymi, zwłaszcza od czasu wejścia w życie trzeciego etapu liberalizacji transportu lotniczego („trzeciego pakietu”) w dniu 1 stycznia 1993 r. Ponadto w przypadku podróży o stosunkowo krótkich odległościach w obrębie UE transport lotniczy konkuruje z transportem drogowym i kolejowym, a więc środek ten mógłby również mieć wpływ na przewoźników drogowych i kolejowych.
- (121) Środek 2 umożliwił zatem airBaltic kontynuację działalności w taki sposób, że spółka nie musiała stawić czoła konsekwencjom normalnie wynikającym z trudnej sytuacji finansowej. Na podstawie powyższych ustaleń Komisja dochodzi do wniosku, że środek 2 wiązał się z pomocą państwa na rzecz airBaltic w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.2.4. Podwyższenie kapitału uzgodnione w dniu 22 grudnia 2011 r. (środek 3)

- (122) Jak wspomniano powyżej, pierwsza pożyczka państwowa i pierwsza transza drugiej pożyczki państwowej oznaczały wykorzystanie zasobów państwowych i można je przypisać państwu. Decyzję o ich konwersji na kapitał podjęło Ministerstwo Transportu Łotwy, tj. posiadacz 99,8 % akcji airBaltic od dnia 30 listopada 2011 r. W związku z tym środek 3 również wiąże się z wykorzystaniem zasobów państwowych i można go przypisać państwu.
- (123) Komisja nie podziela opinii władz łotewskich, że środek 3 nie oznacza pomocy. Przede wszystkim Komisja powtarza, że wnioski wyciągnięte w części 7.2.1 powyżej dotyczą środka 3. Komisja ponadto uważa, że środek 3 przyznano nie w dniu 22 grudnia 2011 r. (tj. w dniu zgromadzenia akcjonariuszy airBaltic), lecz w dniu 29 grudnia 2011 r., kiedy państwo dokonało konwersji swoich pożyczek. W rzeczywistości według informacji przekazanych przez władze łotewskie podczas formalnego postępowania wyjaśniającego zgodnie z obowiązującymi przepisami spółka BAS i państwo musiały do dnia 30 stycznia 2012 r. sformalizować konwersję, o której decyzję podjęto na zgromadzeniu akcjonariuszy airBaltic.
- (124) Komisja zauważa również, że w dniu 29 grudnia 2011 r. Łotwa mogła mieć uzasadnione wątpliwości czy BAS zamierza wykonać zobowiązania. W rzeczywistości spółka BAS wykazywała już oznaki, że nie dokona konwersji swojej pożyczki – sama Łotwa przyznaje, że druga transza drugiej pożyczki państwowej, w sprawie której decyzję podjęto w dniu 13 grudnia 2011 r., była przewidziana właśnie po to, by uwzględnić ewentualność niewykonania zobowiązań przez BAS. Ponadto od dnia 30 listopada 2011 r. sytuacja państwa i BAS jako akcjonariuszy nie była już porównywalna, ponieważ spółka BAS straciła cały swój udział w airBaltic z wyjątkiem jednej akcji, a państwo stało się właścicielem airBaltic w 99,8 %.
- (125) Biorąc pod uwagę te zmiany, przed faktyczną konwersją pożyczek państwowych państwo powinno było wywnioskować – lub przynajmniej mieć powody do podejrzeń – na podstawie działań BAS, że spółka ta nie zamierza wykonać swoich zobowiązań (zob. motyw 35 powyżej). Ponadto ponieważ spółka BAS straciła wszystkie swoje akcje airBaltic oprócz jednej, środek ochrony przewidziany w art. 7 ust. 4 umowy, tj. prawo państwa do zakupu wszystkich akcji airBaltic od BAS za 1 LVL, został pozbawiony znaczenia – państwo straciło możliwość zmuszenia spółki BAS do przestrzegania jej zobowiązań.
- (126) Biorąc powyższe elementy pod uwagę, Komisja dochodzi do wniosku, że racjonalny podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej nie dokonałby konwersji swoich pożyczek na kapitał przed upewnieniem się, że druga strona dokona konwersji swojej pożyczki i wniesie wkład pieniężny, oraz że w tym kontekście dokładnie oceniliby motywację drugiej strony do wykonania zobowiązań.
- (127) Komisja ponadto zauważa, że nawet jeśli spółka BAS przestrzegałaby porozumienia osiągniętego na zgromadzeniu akcjonariuszy, nie odzyskałaby wcześniejszego udziału w airBaltic. Aby uzyskać 47,2 % akcji, spółka BAS musiałaby zainwestować znacznie więcej niż kwoty uzgodnione na tym zgromadzeniu. W związku z tym Komisja jest zdania, że jeżeli państwo działałoby zgodnie z testem prywatnego inwestora, powinno było dokładnie rozważyć, czy spółka BAS zainwestuje znaczne kwoty pieniężne – pożyczka od BAS i środki pieniężne w kwocie 37,7 mln LVL (53,38 mln EUR) – w celu uzyskania mniejszościowego udziału w airBaltic.
- (128) Jako dodatkowy argument Łotwa wyjaśnia, że zobowiązanie BAS do wniesienia wkładu pieniężnego i konwersji pożyczki od BAS było potwierdzone istnieniem gwarancji przedsiębiorcy rosyjskiego Władimira Antonowa, który zobowiązał się do dokonania niezbędnych płatności w imieniu BAS⁽³⁴⁾. Na podstawie informacji, którymi dysponuje Komisja, wydaje się jednak, że gwarancja nie została faktycznie udzielona.
- (129) Łotwa wskazuje również, że wstępne warunki kapitalizacji pożyczek państwowych określone w art. 7 ust. 2 umowy zostały spełnione w dniu 13 grudnia 2011 r., gdy przedstawiono jej biznesplan wykazujący przywrócenie rentowności airBaltic w 2015 r., i sugeruje, że decyzja o konwersji pożyczek państwowych na kapitał była zatem zgodna z testem prywatnego inwestora. Komisji nie przekonują jednak argumenty Łotwy, ponieważ plan nie był kompletny i nie stanowiłby dla racjonalnego podmiotu prywatnego podstawy do wniesienia znacznych kwot kapitału do zagrożonego przedsiębiorstwa.

⁽³⁴⁾ W liście gwarancyjnym z dnia 3 października 2011 r. stwierdzono, że gwarancja jest nieważna, jeżeli państwo „wykorzystało swoje prawo zgodnie z [...] klauzulą 7.4 [umowy] i stało się posiadaczem co najmniej 99,78 % akcji [airBaltic] z prawem głosu”. Faktycznie Łotwa stała się posiadaczem 99,8 % akcji airBaltic w dniu 30 listopada 2011 r.

- (130) Na podstawie powyższego Komisja stwierdza, że Łotwa nie działała na zasadzie równorzędności, dokonując konwersji swoich pożyczek, a zatem podwyższając kapitał airBaltic. Zachowanie państwa było ponadto niezgodne z testem prywatnego inwestora. W związku z tym spółka airBaltic otrzymała nienależną korzyść wynikającą ze środka 3, która jest wybiórcza, jako że spółka była jedynym beneficjentem.
- (131) Komisja musi również rozważyć, czy środek 3 mógł zakłócić konkurencję i wpłynąć na handel między państwami członkowskimi poprzez zapewnienie airBaltic przewagi nad konkurentami nieotrzymującymi wsparcia publicznego. Wnioski określone w motywie 120 powyżej stosuje się odpowiednio.
- (132) Komisja uznaje zatem, że konwersja pierwszej pożyczki państwowej i pierwszej transzy drugiej pożyczki państwowej na kapitał oznaczała pomoc państwa na rzecz airBaltic w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.2.5. Obligacje zerokuponowe (środek 4)

- (133) Jak wspomniano już w decyzji o wszczęciu postępowania, z umowy z dnia 30 kwietnia 2010 r. formalizującej zakup obligacji zerokuponowych wynika, że nabywca LVRTC (zob. motyw 38 powyżej) działał w imieniu państwa łotewskiego. Ponadto Łotwa twierdziła, że obligacje zostały zakupione przez LVRTC ze względów budżetowych. Jasne jest zatem, że środek 4 wiąże się z wykorzystaniem zasobów państwowych i można go przypisać państwu, czemu ponadto Łotwa nie zaprzecza.
- (134) W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Łotwa przedstawiła dowody wskazujące, że zarówno państwo, jak i spółka BAS nabyły obligacje proporcjonalnie do swoich udziałów w airBaltic i na takich samych warunkach. Co więcej, wydaje się, że państwo nie przekazało airBaltic finansowania przed kwietniem 2010 r., natomiast spółka BAS faktycznie zainwestowała znaczne kwoty w airBaltic przed tym dniem. Wreszcie podczas postępowania wyjaśniającego okazało się, że umowę dotyczącą emisji obligacji przyjęto z inicjatywy spółki BAS i zarządu airBaltic, które już w kwietniu i czerwcu 2009 r. proponowały państwu podwyższenie kapitału proporcjonalnie do ich udziałów.
- (135) Jak podkreślono w decyzji o wszczęciu postępowania, Komisja jest zdania, że zakup obligacji zerokuponowych nie był typową inwestycją dokonaną przez racjonalny podmiot gospodarczy. Komisja zauważa jednak, że Łotwa i spółka BAS były wówczas głównymi akcjonariuszami airBaltic i ich decyzję inwestycyjną należy oceniać z tej perspektywy, a nie z perspektywy wyłącznie zewnętrznego inwestora. W rzeczywistości racjonalny wydaje się wniosek, że właściciele airBaltic nie oczekiwali w tym czasie krótkoterminowego zysku, lecz byli zainteresowani utrzymaniem działalności spółki.
- (136) Na podstawie powyższego Komisja dochodzi do wniosku, że Łotwa działała jako racjonalny podmiot gospodarczy, kupując obligacje zerokuponowe wraz z inwestorem prywatnym BAS. Komisja zatem wyklucza istnienie nienależnej korzyści w przypadku środka 4, a ocena innych łącznych warunków określonych w art. 107 ust. 1 TFUE dotyczących istnienia pomocy państwa jest zbędna.

7.2.6. Płatności w kwocie 2,8 mln EUR dokonane przez Latvijas Krājbanka (środek 5)

- (137) Środek 5 odnosi się do płatności kwoty 2,8 mln EUR dokonanej przez Latvijas Krājbanka na rzecz airBaltic w dniach 21 i 22 listopada 2011 r. Jak wyjaśniono w motywie 39 powyżej, spółka airBaltic złożyła trzy zlecenia płatnicze w Latvijas Krājbanka przed decyzją FKTK z dnia 17 listopada 2011 r. dotyczącą ograniczenia transakcji bankowych przekraczających 100 000 EUR oraz decyzją z dnia 21 listopada 2011 r. dotyczącą wstrzymania całej działalności Latvijas Krājbanka. Łotwa uważa, że nie były zaangażowane zasoby państwowe, biorąc pod uwagę, że transakcje dotyczyły trzech zleceń płatniczych airBaltic na rzecz izby rozliczeniowej IATA, Międzynarodowego Portu Lotniczego w Rydze i na alternatywny rachunek bankowy airBaltic w innym banku (zob. motyw 39 powyżej). Według Łotwy były to jedynie zwykłe transakcje bankowe dotyczące środków prywatnych airBaltic. Łotwa twierdzi również, że decyzji FKTK nie można przypisać państwu.
- (138) Łotwa wyjaśniła, że przelew środków wynikał ze zleceń płatniczych złożonych przez airBaltic, zanim FKTK nakazała zawieszenie działalności Latvijas Krājbanka w dniu 21 listopada 2011 r. Bank Latvijas Krājbanka zrealizował transakcje w dniach 25 i 30 listopada 2011 r.

- (139) Ponadto zgodnie z ustawą o FKTK z dnia 1 czerwca 2000 r., FKTK podejmuje decyzje bez konieczności uwzględnienia wymagań lub poleceń innego organu publicznego. Dodatkowo finansowanie FKTK nie zależy od państwa, ponieważ działalność FKTK jest finansowana z płatności podmiotów działających na łotewskim rynku finansowym i kapitałowym. Na podstawie właściwych przepisów wydaje się również, że państwo nie bierze udziału w wykonywaniu uprawnień egzekucyjnych i praw FKTK w zakresie nadzoru nad instytucjami kredytowymi.
- (140) Na podstawie przedstawionych dowodów Komisja jest zdania, że powiernicy powołani przez FKTK działali niezależnie od państwa, co wyklucza możliwość przypisania ich działań Łotwie.
- (141) Na podstawie powyższego Komisja uznaje, że środek 5 nie oznaczał pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.2.7. Cesja roszczenia Taurus o wartości 5 mln EUR na airBaltic (środek 6)

- (142) Kolejna skarga otrzymana w dniu 18 lipca 2012 r. odnosi się do zobowiązania inwestorów na podstawie art. 7 ust. 4 umowy do przekazania na rzecz państwa lub wskazanej przez nie spółki – w określonych okolicznościach – pozostałych do spłaty roszczeń wynikających z pożyczki konsorcjalnej 2 w zamian za 1 LVL (zob. motyw 42 powyżej).
- (143) Zgodnie z art. 7 ust. 4 umowy Taurus scedował na Łotwę roszczenie o wartości 5 mln EUR wobec airBaltic za 1 LVL. Następnie Łotwa scedowała roszczenie na airBaltic.
- (144) W odniesieniu do pozostałych roszczeń o wartości 30 mln LVL (42,47 mln EUR), które miały zostać odnowione w ramach pożyczki konsorcjalnej 2, władze łotewskie pismem z dnia 9 lutego 2012 r. zażądały od inwestorów scedowania na nie odpowiednich roszczeń za 1 LVL za każde roszczenie. Ponadto Łotwa wniosła powództwo do Sądu Okręgowego w Rydze w odniesieniu do trzech inwestorów w celu wykonania art. 7 ust. 4 umowy. Łotwa zaznaczyła zamiar scedowania również tych roszczeń na airBaltic.
- (145) Łotwa twierdzi, że cesja roszczenia o wartości 5 mln EUR na airBaltic była środkiem awaryjnym mającym na celu ochronę interesów finansowych państwa i należy postrzegać ją jako środek równorzędny na podstawie umowy, co wyklucza pomoc państwa.
- (146) Komisja zauważa, że z art. 7 ust. 4 umowy jasno wynika, że odpowiednie roszczenia miały zostać scedowane lub przekazane „na rzecz państwa lub wskazaną przez nie spółkę za kwotę 1 LVL”. W związku z tym ponieważ decyzja o cesji roszczenia o wartości 5 mln EUR na rzecz airBaltic została podjęta przez państwo, decyzję tę można przypisać państwu i wiąże się ona z wykorzystaniem zasobów państwowych.
- (147) W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego okazało się, że umowy dotyczące pożyczek konsorcjalnych nie zostały podpisane. Na podstawie dowodów przedstawionych przez Łotwę wydaje się jednak, że sądy uznały ważność umowy w zakresie zobowiązania inwestorów prywatnych do scedowania na państwo lub wskazaną przez nie spółkę roszczeń wynikających z pożyczki konsorcjalnej 2.
- (148) W tym kontekście Łotwa wskazuje, że zgodnie z kilkoma wyrokami sądów łotewskich właściciel roszczenia o wartości 5 mln EUR nie ma prawa żądać płatności tej kwoty, lecz jedynie może rościć sobie prawo do akcji airBaltic odzwierciedlających zaliczkę w wysokości 5 mln EUR na poczet kapitału podstawowego spółki. Ponieważ państwo posiadało już 99,8 % akcji airBaltic, Łotwa twierdzi, że uprawnienie do dodatkowych akcji nie stanowi dla państwa żadnej znaczącej wartości gospodarczej.
- (149) Komisja zauważa, że wbrew temu, co sugeruje Łotwa, chociaż sądy mogły uznać prawo państwa do przejęcia roszczeń wynikających z pożyczki konsorcjalnej 2 zgodnie z art. 7 ust. 4 umowy, nie oznacza to, że Łotwa była zobowiązana do scedowania tego roszczenia na airBaltic. Komisja zauważa, że racjonalny podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej nie dokonałby cesji roszczenia na airBaltic za 1 LVL. Łotwa nie przedstawiła dowodów wskazujących dlaczego państwo odniosło większe korzyści dzięki scedowaniu roszczenia na airBaltic niż zatrzymaniu go lub wykorzystaniu go do innych celów. W wyniku cesji Łotwa zapewniła spółce korzystniejszą sytuację niż jej konkurentom.

- (150) Ponadto Komisja nie zgadza się z argumentami władz łotewskich i zwraca uwagę, że wszelkie dodatkowe akcje airBaltic miałyby dla państwa dodatkową wartość, nawet jeśli niewielką, tak że nie można wykluczyć istnienia pomocy państwa ⁽³⁵⁾. Dodatkowo, cedując roszczenie na airBaltic, państwo zrezygnowało nie tylko z roszczenia, lecz również z prawa do odsetek przy stopie oprocentowania roszczenia wynoszącej [5-7] %.
- (151) Łotwa ponadto twierdzi, że środek 6 należy uznać za przyznany, do celów przepisów dotyczących pomocy państwa, w dniu 3 października 2011 r., tj. w dniu podpisania umowy, wraz ze środkami 1, 2 i 3.
- (152) Komisja powtarza wnioski wyciągnięte w części 7.2.1 powyżej, że w momencie zawarcia umowy w dniu 3 października 2011 r. państwo nie wiedziało, czy będzie musiało skorzystać z postanowień art. 7 ust. 4 umowy. Ponadto państwo nie było zobowiązane do scedowania na airBaltic roszczeń, na które wpływ miało zastosowanie tego postanowienia.
- (153) Komisja zauważa wreszcie, że Łotwa nie uzasadniła twierdzenia, że celem art. 7 ust. 4 umowy było zabezpieczenie inwestycji państwa w airBaltic poprzez zapobieżenie wszelkim szkodom dla państwa w razie niewykonania zobowiązań przez BAS.
- (154) Komisja stwierdza zatem, że przyznając środek 6, państwo nie działało jak inwestor w warunkach gospodarki rynkowej, a operacja nie była równorzędna ze środkami 1, 2 i 3. W związku z tym Komisja jest zdania, że środek 6 zapewnił airBaltic nienależną korzyść. Korzyść ta miała charakter wybiórczy, zważywszy że jej jedynym beneficjentem była spółka airBaltic.
- (155) Z powodów określonych w motywie 120 powyżej środek 6 mógł zakłócić konkurencję i wpłynąć na handel między państwami członkowskimi.
- (156) Na podstawie powyższych argumentów Komisja dochodzi do wniosku, że środek 6 wiązał się z pomocą państwa na rzecz airBaltic w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

7.2.8. Wniosek dotyczący istnienia pomocy państwa

- (157) Komisja uznaje, że z powyższych względów środki 1, 4 i 5 nie wiązały się z pomocą państwa.
- (158) Komisja uważa natomiast, że środki 2, 3 i 6 stanowiły pomoc państwa na rzecz airBaltic. W celu określenia kwoty pomocy już wypłaconej airBaltic Komisja zauważa, że środek 3 polegał na kapitalizacji pierwszej pożyczki państwowej w kwocie 16 mln LVL (22,65 mln EUR) i pierwszej transzy drugiej pożyczki państwowej w wysokości 41,6 mln LVL (58,89 mln EUR). Drugą transzę drugiej pożyczki państwowej w wysokości 25,4 mln LVL (35,96 mln EUR) udostępniła airBaltic w dniu 14 grudnia 2012 r. – tj. pozostała część środka 2, która nie została skapitalizowana – należy dodać do tej kwoty wraz z kwotą 5 mln EUR scedowaną na airBaltic jako środek 6. Ogólna kwota pomocy państwa przyznana airBaltic wynosi zatem około 86,53 mln LVL (122,51 mln EUR).

7.3. ZGODNOŚĆ POMOCY Z PRAWEM

- (159) Art. 108 ust. 3 TFUE stanowi, że dane państwo członkowskie nie może wprowadzać w życie środka pomocy dopóki Komisja nie przyjmie decyzji zezwalającej na ten środek.
- (160) Komisja zauważa, że Łotwa przyznała airBaltic środki 2, 3 i 6 bez ich zgłoszenia Komisji do zatwierdzenia. Komisja wyraża ubolewanie, że Łotwa nie przestrzegła klauzuli zawieszającej, a zatem naruszyła swój obowiązek określony w art. 108 ust. 3 TFUE.
- (161) Jeśli chodzi o zamiar przyznania airBaltic przez władze łotewskie kwoty 30 mln EUR powiązanej ze środkiem 6 i wynikającej z pożyczki konsorcjalnej 2, Komisja przypomina wynikający z art. 108 ust. 3 TFUE obowiązek poinformowania Komisji przez władze łotewskie o wszelkich planach przyznania pomocy wystarczająco wcześniej, aby umożliwić jej przedstawienie uwag.

⁽³⁵⁾ Sprawa C-280/00, *Altmark Trans GmbH i Regierungspräsidium Magdeburg przeciwko Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmark)*, [2003] RECI-7747, motyw 81.

7.4. ZGODNOŚĆ POMOCY

- (162) W zakresie, w jakim środki 2, 3 i 6 stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, ich zgodność należy oceniać w świetle wyjątków określonych w ust. 2 i 3 tego artykułu. Jak wspomniano w decyzji o wszczęciu postępowania, biorąc pod uwagę charakter środków i trudności airBaltic, jedynymi istotnymi kryteriami zgodności wydają się kryteria dotyczące pomocy na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw w trudnej sytuacji na mocy art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE na podstawie wytycznych dotyczących pomocy państwa, a zwłaszcza przepisów dotyczących pomocy na restrukturyzację.
- (163) Władze łotewskie były początkowo zdania, że żaden ze środków nie wiąże się z pomocą państwa. Na podstawie wątpliwości wymienionych przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania Łotwa przedstawiła jednak argumenty przemawiające za zgodnością i stwierdziła, że środki stanowią zgodną z rynkiem wewnętrznym pomoc na restrukturyzację.
- (164) W szczególności w grudniu 2013 r. Łotwa przedstawiła zaktualizowany plan restrukturyzacji, uzupełniony dokumentami z dnia 28 stycznia, 28 lutego i 24 marca 2014 r. Łotwa zauważyła, że restrukturyzacja airBaltic rozpoczęła się w dniu 18 kwietnia 2011 r., gdy zarządowi spółki przedłożono pierwszy plan. W tym pierwszym planie, który został przedłożony Komisji, określono niektóre słabe strony airBaltic i ustalono, że do umożliwienia spółce odnowy floty i skutecznej konkurencji z tanimi przewoźnikami potrzebna jest kwota kapitału podstawowego w wysokości około [175–185] mln EUR. Łotwa twierdzi, że od kwietnia 2011 r. podjęto kilka działań, w tym zamknięcie węzła lotniczego airBaltic w Wilnie i anulowanie tras, co rozpoczęło proces restrukturyzacji airBaltic. W celu zagwarantowania przywrócenia rentowności airBaltic na późniejszym etapie opracowano kompleksowy zbiór inicjatyw obejmujących dochody, działalność, sieć, flotę i ogólną organizację (plan „reShape”).
- (165) Ten pierwszy plan został opracowany w 2011 r. i zawierał główne aspekty finansowe restrukturyzacji. Według Łotwy doprowadziło to do zawarcia umowy i ostatecznie skutkowało planem „reShape” z marca 2012 r.
- (166) Argumenty Łotwy zostaną ocenione w poniższych częściach.

7.4.1. Kwalifikowalność

- (167) Zgodnie z pkt 33 wytycznych dotyczących pomocy państwa do otrzymania pomocy na restrukturyzację kwalifikują się wyłącznie przedsiębiorstwa zagrożone w rozumieniu pkt 9–13 wytycznych dotyczących pomocy państwa. Komisja stwierdziła już, że spółka airBaltic była przedsiębiorstwem zagrożonym przynajmniej od 2011 r. (zob. motywy 87 powyżej).
- (168) Pkt 12 wytycznych dotyczących pomocy państwa stanowi, że nowoutworzone przedsiębiorstwo nie kwalifikuje się do pomocy na ratowanie lub restrukturyzację nawet wtedy, gdy jego pierwotna sytuacja finansowa jest niepewna. Przedsiębiorstwo z zasady uznaje się za nowoutworzone przez pierwsze trzy lata od rozpoczęcia działalności w konkretnej dziedzinie działalności. Spółka airBaltic została utworzona w 1995 r. i nie można jej uznać za nowoutworzone przedsiębiorstwo. Co więcej, airBaltic nie należy również do grupy kapitałowej w rozumieniu pkt 13 wytycznych dotyczących pomocy państwa.
- (169) Komisja stwierdza zatem, że airBaltic kwalifikuje się do pomocy na restrukturyzację.

7.4.2. Ważność planu restrukturyzacji

- (170) Komisja zauważyła, że restrukturyzacja airBaltic rozpoczęła się w kwietniu 2011 r., gdy zarząd spółki przygotował pierwszy plan restrukturyzacji. Plan ten koncentrował się głównie na optymalizacji floty i konieczności wymiany statków powietrznych spółki na bardziej wydajne samoloty, co jest również podstawowym elementem późniejszego planu „ReShape”. Jednocześnie zamknięto węzeł lotniczy w Wilnie. Kilka tygodni później, po przeglądzie dokonanym przez [...], zarząd airBaltic uwzględnił w planie zmniejszenie liczby pracowników o [8–12] %.
- (171) Plan z 2011 r. został zaktualizowany w formie planu „reShape”, o którym mowa powyżej, i oficjalnie przyjęty w pierwszym kwartale 2012 r. Jak wspomniano w motywie 164 powyżej, w grudniu 2013 r. władze łotewskie przedstawiły Komisji plan restrukturyzacji aktualizujący plan „reShape”.

- (172) Komisja zauważa, że w planie restrukturyzacji z kwietnia 2011 r. określono główne potrzeby airBaltic. Chociaż plan nie był w pełni opracowany, stanowił pierwszą podstawę ustalenia potrzeb w zakresie restrukturyzacji airBaltic i zapewnienia przywrócenia rentowności spółki. Ponadto stanowił on podstawę planu „reShape”, który był przygotowywany w momencie podpisania umowy (tj. dnia 3 października 2011 r.) i został ukończony w marcu 2012 r.
- (173) W ramach stosowanej w przeszłości praktyki Komisja przyjmowała, że plany restrukturyzacji powstają w miarę upływu czasu i uznawała początkowe plany za moment rozpoczęcia okresu restrukturyzacji. Na przykład w decyzji w sprawie Varvaessos⁽³⁶⁾ Komisja uznała, że środki przyznane temu przedsiębiorstwu w latach 2006–2009 należy ocenić w ramach ciągłej restrukturyzacji na podstawie planu restrukturyzacji z 2009 r. (obejmującego lata 2006–2011). Podobnie jak w przypadku airBaltic, plan restrukturyzacji Varvaessos z 2009 r. stanowił rozwinięcie „strategicznego planu biznesowego” z 2006 r.

7.4.3. Przywrócenie długookresowej rentowności

- (174) Zgodnie z pkt 34 wytycznych dotyczących pomocy państwa przyznanie pomocy na restrukturyzację musi być uwarunkowane wdrożeniem planu restrukturyzacji, który musi zostać zatwierdzony przez Komisję we wszystkich przypadkach pomocy indywidualnej. W pkt 35 wyjaśniono, że plan restrukturyzacji, którego okres trwania musi być możliwie najkrótszy, musi przywrócić długookresową rentowność przedsiębiorstwa w rozsądnych ramach czasowych i na podstawie realistycznych założeń co do przyszłych warunków działania.
- (175) Zgodnie z pkt 36 plan restrukturyzacji musi opisać okoliczności, które doprowadziły do trudności przedsiębiorstwa i wziąć pod uwagę aktualny stan i perspektywy rynkowe, z podaniem najkorzystniejszych, najmniej korzystnych i podstawowych scenariuszy.
- (176) Plan musi przewidzieć taką zmianę sytuacji, która po zakończeniu restrukturyzacji przedsiębiorstwa pozwoli mu pokryć wszystkie koszty wraz z amortyzacją i opłatami finansowymi. Oczekiwany zwrot z kapitału musi być wystarczający, aby pozwolić przedsiębiorstwu, które poddano restrukturyzacji, by stało się konkurencyjne na rynku na podstawie własnych osiągnięć (pkt 37).
- (177) Komisja zauważa, że plan restrukturyzacji opisuje okoliczności, które doprowadziły do trudności airBaltic i wynikały głównie ze światowego kryzysu gospodarczego w latach 2008–2009, co miało znaczny wpływ na region Morza Bałtyckiego, wpływając również na sektor przewoźników lotniczych.
- (178) Ponadto plan restrukturyzacji wyjaśnia, że do trudności spółki dodatkowo przyczyniły się realizowana w przeszłości strategia handlowa oraz szereg decyzji byłego zarządu airBaltic. Jeśli chodzi o strategię handlową airBaltic, w planie restrukturyzacji podkreślono zwłaszcza że w przeszłości koncentrowała się ona wyłącznie na rozwoju, a nie na rentowności, co naraziło spółkę na niezrównoważenie wysokie koszty. Koszty ponadto znacząco wzrosły z powodu floty, na którą składały się cztery różne rodzaje statków powietrznych, a także z powodu wysokich kosztów leasingu statków powietrznych. Trasy otwarto bez odpowiedniej oceny ich rentowności, a wiele z nich przynosiło straty.
- (179) Plan restrukturyzacji obejmuje pięcioletni okres restrukturyzacji rozpoczynający się w kwietniu 2011 r. i zakłada przywrócenie długookresowej rentowności airBaltic najpóźniej do kwietnia 2016 r., chociaż według scenariusza podstawowego spółka airBaltic powinna odzyskać rentowność w 2014 r. Czas trwania restrukturyzacji wynosi zatem maksymalnie 5 lat, zgodnie z wcześniejszą praktyką stosowaną w sektorze pasażerskiego transportu lotniczego⁽³⁷⁾. W rzeczywistości Komisja konsekwentnie wyrażała pogląd, że w obecnej sytuacji gospodarczej należy unikać krótkoterminowych zmian i stworzyć solidną podstawę do przyszłego rozwoju. W tym kontekście niezbędne ustabilizowanie wyników operacyjnych i wyników w zakresie usług zajmie kilka lat.

⁽³⁶⁾ Decyzja Komisji 2011/414/UE z dnia 14 grudnia 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 8/10 (ex N 21/09 i NN 15/10 udzielonej przez Grecję na rzecz Varvaessos S.A. (Dz.U. L 184 z 14.7.2011, s. 9).

⁽³⁷⁾ Zob. decyzję Komisji w sprawie SA.30908 – CSA – Czeskie Linie Lotnicze – Plan restrukturyzacji, motyw 107 oraz decyzja Komisji w sprawie SA.33015 – Air Malta plc., motyw 93. Zob. również decyzję Komisji 2010/137/WE z dnia 28 sierpnia 2009 r. Pomoc państwa C 6/09 (ex N 663/08) – Austria – Austrian Airlines – Plan restrukturyzacji (Dz.U. L 59 z 9.3.2010, s. 1), motyw 296 i decyzję Komisji 2012/542/UE z dnia 21 marca 2012 r. w sprawie środka pomocy SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N), który Zjednoczone Królestwo zamierza wdrożyć na rzecz Royal Mail Group (Dz.U. L 279 z 12.10.2012, s. 40), motyw 217.

- (180) Plan restrukturyzacji kładzie nacisk na zmianę strategii handlowej spółki airBaltic, która zamierza stać się hybrydowym przewoźnikiem lotniczym ukierunkowanym na klientów przynoszących większe dochody dzięki większości usług tradycyjnie świadczonych przez przewoźników oferujących sieć połączeń przy jednoczesnym dążeniu do opłacalności charakterystycznej dla tanich przewoźników. Strategia ta jest już w znacznej mierze wdrażana przez nowy zarząd spółki od października 2011 r. Ponadto plan restrukturyzacji przewiduje trzy główne rodzaje środków restrukturyzacji: (i) optymalizację dochodów i kosztów istniejącej działalności; (ii) rekonfigurację sieci, wynikającą z dostosowania miejsc docelowych, częstotliwości i godzin w celu optymalizacji RASK i CASK⁽³⁸⁾ na poziomie trasy; oraz (iii) optymalizację sieci i floty w celu rozważenia i określenia optymalnych rozmiarów sieci i floty. Ogółem opracowano 13 inicjatyw dotyczących dochodów i 13 inicjatyw dotyczących kosztów oraz dwie dodatkowe inicjatywy w dziedzinie rekonfiguracji sieci i odnowy floty.
- (181) Jeśli chodzi o optymalizację floty, Komisja zauważa, że różnorodna i starzejąca się flota airBaltic jest mniej paliwooszczędna i wymaga większej obsługi technicznej niż w przypadku konkurentów, co przekłada się na większe koszty. W latach 2012 i 2013 spółka airBaltic postanowiła eksploatować jedynie część swoich statków powietrznych, aby obniżyć koszty. W celu częściowego wyrównania utraty zdolności wynikającej z wyeliminowania statków powietrznych Fokker i Boeing 757 w 2013 r. spółka airBaltic dodała do floty dwa samoloty Bombardier Q400. Ponadto z myślą o wymianie floty renegocjowano bieżące umowy leasingu w celu ustalenia korzystniejszych warunków do czasu udostępnienia Bombardiera CS300 w [...] lub [...] r. Do końca 2014 r. spółka airBaltic będzie eksploatowała 25 statków powietrznych, co będzie trwało do końca okresu restrukturyzacji w 2016 r. W okresie restrukturyzacji flota statków powietrznych zostanie zmniejszona ogółem o 27 %.
- (182) Jeśli chodzi o rekonfigurację sieci, Komisja zauważa, że w 2013 r. nowa sieć zapewniła dodatkową kwotę [16–21] mln LVL ([22,7–29,8] mln EUR) na poziomie C1⁽³⁹⁾. w porównaniu z rokiem poprzednim, między innymi dzięki anulowaniu nierentownych tras (np. [...]) i zmniejszeniu częstotliwości ([...] w [...], [...] i [...]).
- (183) Inicjatywy dotyczące dochodów obejmują wprowadzenie nowych struktur taryf lub optymalizację struktury opłat za bagaż. Ponadto promowana będzie odprawa przez internet, a personel pokładowy i pracownicy sprzedaży będą pracować na warunkach elastycznego wynagrodzenia. Jeśli chodzi o inicjatywy dotyczące kosztów, obejmują one renegocjowanie cen paliwa z aktualnymi dostawcami oraz umów dotyczących przeglądów i remontów silników, optymalizację leasingu, a także obniżenie kosztów hangarowania i kosztów związanych z pobytami załóg w hotelach. Renegocjowane zostaną również aktualne umowy z dostawcami usług obsługi naziemnej.
- (184) Większość środków restrukturyzacji opisanych w poprzednich motywach została już wdrożona. W wyniku inicjatyw dotyczących optymalizacji dochodów i inicjatyw dotyczących obniżenia kosztów, a także odnowy floty i rekonfiguracji sieci spółka airBaltic zakończyła rok 2012 ujemnym EBIT w wysokości 30 mln LVL (42,47 mln EUR), zamiast przewidzianego w budżecie ujemnego EBIT w kwocie 38 mln LVL (53,8 mln EUR). W 2013 r. ujemny EBIT zmniejszył się do 7,7 mln LVL (10,9 mln EUR), co również przekraczało wartość docelową. Oczekuje się, że spółka osiągnie próg rentowności w 2014 r. i pozostanie rentowna w przyszłości – EBIT ma osiągnąć [1–3] mln LVL ([1,4–4,2] mln EUR) w 2014 r. i [9–12] mln LVL ([12,8–17] mln EUR) w 2016 r. Stopa zwrotu z kapitału własnego (ROE) powinien wynieść [3–6] % do 2014 r. i [18–21] % do 2016 r.
- (185) Plan restrukturyzacji zawiera również zmienione prognozy finansowe opracowane na podstawie realistycznego, pesymistycznego i optymistycznego scenariusza opartego na wiarygodnych założeniach. Na przykład scenariusz realistyczny zakłada wzrost rynku o [6–8] %, lecz ogranicza rozwój airBaltic do [1–3] % w 2014 r. i do [2–4] % w 2015 r. i 2016 r., przy rocznej stopie inflacji wynoszącej [1–3] % i wzroście kosztów paliwa z [950–1 000] USD/t w 2014 r. do [1 000–1 050] USD/t w 2016 r. Współczynnik obciążenia waha się między [69–71] % w 2014 r. a [71–75] % w 2016 r. W tym scenariuszu realizacja inicjatyw pozwoli airBaltic na osiągnięcie progu rentowności w 2014 r. (przy EBIT wynoszącym [1–3] mln LVL ([1,4–4,2] mln EUR)) i pozostanie rentowną w przyszłości przy EBIT wynoszącym [6–9] mln LVL ([8,5–12,8] mln EUR) w 2015 r. i [9–12] mln LVL ([12,8–17] mln EUR).

⁽³⁸⁾ Odpowiednio dochody na dostępne fotelokilometry (RASK) i koszt dostępnych fotelokilometrów (CASK).

⁽³⁹⁾ Zob. motyw 194 poniżej.

- (186) Według wszystkich scenariuszy EBIT airBaltic stałby się dodatni do 2016 r. i wyniósłby od [10–15] mln LVL ([14,2–21,3] mln EUR) w scenariuszu optymistycznym do [5–10] mln LVL ([7,1–14,2] mln EUR) w scenariuszu pesymistycznym. Scenariusze poddano również analizie wrażliwości w celu oceny ryzyka i jego możliwego wpływu do 2016 r., biorąc zwłaszcza pod uwagę ryzyko walutowe (aprecjacje/deprecjacje USD w stosunku do LVL i EUR) oraz zmiany współczynników obciążenia, rynkowej ceny paliwa, dochodów i liczby pasażerów.
- (187) Komisja oceniła plan restrukturyzacji i jest zdania, że powinien on umożliwić airBaltic spodziewane przywrócenie długookresowej rentowności najpóźniej do kwietnia 2016 r. Plan restrukturyzacji zawiera szczegółową ocenę okoliczności będących przyczyną trudności airBaltic, na które odpowiednio ukierunkowano środki restrukturyzacji w formie inicjatyw dotyczących dochodów i kosztów oraz inicjatyw w dziedzinie rekonfiguracji sieci i odnowy floty.
- (188) Ponadto Komisja uważa, że przedstawiony przez Łotwę plan restrukturyzacji należy kwantyfikować wpływ poszczególnych środków restrukturyzacji, że założenia są odpowiednie i stosowne do sytuacji sektora pasażerskiego transportu lotniczego oraz że we wszystkich scenariuszach przewidziano odpowiedni poziom rentowności w całym okresie restrukturyzacji. Analiza wrażliwości jest odpowiednia i wykazuje, że wpływ uwzględnionych czynników na EBIT byłby ograniczony.
- (189) W związku z tym, biorąc pod uwagę podjęte znaczne środki restrukturyzacji oraz dotychczasowe postępy, Komisja uważa, że plan restrukturyzacji umożliwi airBaltic przywrócenie długookresowej rentowności w rozsądnych ramach czasowych.
- (190) Ponadto dowody przedstawione przez Łotwę wskazują, że airBaltic jest obecnie na drodze do osiągnięcia większości celów określonych w planie restrukturyzacji, co jest dodatkowym wskaźnikiem wiarygodności planu.

7.4.4. Unikanie nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji (środki wyrównawcze)

- (191) Zgodnie z pkt 38 wytycznych dotyczących pomocy państwa, aby zapewnić ograniczenie negatywnych skutków dla warunków wymiany handlowej do dopuszczalnego poziomu należy wprowadzić środki wyrównawcze. Środki te mogą polegać na zbyciu aktywów, ograniczeniu zdolności produkcyjnych lub udziału w rynku oraz ograniczeniu barier wejścia na dane rynki (pkt 39).
- (192) W tym zakresie do celu oceny środków wyrównawczych zamknięcie działalności przynoszącej straty, które w dowolnym stopniu byłoby konieczne, aby przywrócić rentowność, nie będzie uznawane za obniżenie zdolności produkcyjnych lub udziału w rynku (pkt 40).
- (193) Jako środki wyrównawcze dla airBaltic Łotwa proponuje anulowanie dochodowych tras, co powoduje obniżenie zdolności, a także rezygnację z par przydziałów czasu na start lub lądowanie w koordynowanych portach lotniczych.
- (194) Oprócz rezygnacji z niedochodowych tras, co jest niezbędne w celu przywrócenia rentowności, plan restrukturyzacji przewiduje rezygnację z 14 dochodowych tras⁽⁴⁰⁾ w zakresie marży na pokrycie C1. Komisja stosuje praktykę polegającą na uznawaniu tras za dochodowe, jeżeli wykazują one dodatnią marżę na pokrycie C1 w roku poprzedzającym rezygnację z nich⁽⁴¹⁾. W pokryciu C1 uwzględnia się koszty lotu, pasażerów i dystrybucji (tj. koszty zmienne) przypisane poszczególnym trasom. Pokrycie C1 jest odpowiednią wartością, ponieważ uwzględnia wszystkie koszty bezpośrednio związane z daną trasą. Trasy o dodatnim pokryciu C1 nie tylko pokrywają zmienne koszty danej trasy, lecz również koszty stałe przedsiębiorstwa.
- (195) W odniesieniu do zdolności plan restrukturyzacji przewiduje zatem, że ogólna zdolność spółki wynosiła [5–5,5] mld ASK w kwietniu 2011 r., a pod koniec okresu restrukturyzacji w kwietniu 2016 r. zdolność airBaltic powinna wynieść [4–4,5] mld ASK, co oznacza jej zmniejszenie o [17–20] %. W tym względzie Komisja zauważa, że głównie w kontekście przywrócenia długookresowej rentowności nastąpi zmniejszenie floty z 34 statków powietrznych w kwietniu 2011 r. do 25 statków powietrznych do końca 2014 r. i poziom ten zostanie utrzymany do końca okresu restrukturyzacji w kwietniu 2016 r. (zob. motyw 181 powyżej). Jeżeli weźmie się pod uwagę wyłącznie dochodowe trasy, zmniejszenie zdolności wynosi [7–10] %.

⁽⁴⁰⁾ Mianowicie tras między [...]. Komisja rozumie, że zamknięcie tych tras to środki wyłącznie wyrównawcze, ponieważ nic nie wskazuje na to, że ich zamknięcie było konieczne ze względu na zmniejszenie floty.

⁽⁴¹⁾ Zob. decyzję Komisji w sprawie SA.30908 – CSA – Czeskie Linie Lotnicze – Plan restrukturyzacji, motywy 130 i 131.

- (196) Komisja ponadto zauważa, że spółka airBaltic anulowała kilka tras obsługiwanych z całkowicie koordynowanych⁽⁴²⁾ portów lotniczych w [...]. W związku z tym w latach 2011 i 2012 zwolniono [...] par przydziałów czasu na start lub lądowanie w całkowicie koordynowanych portach lotniczych, co zapewnia konkurującym przewoźnikom lotniczym nowe możliwości biznesowe w zakresie obsługi tras do i z tych portów lotniczych oraz zwiększenia czasu obecności w tych portach lotniczych.
- (197) W ramach oceny stosowności środków wyrównawczych Komisja uwzględni strukturę rynku i warunki konkurencji w celu zapewnienia, aby żaden środek nie prowadził do szkód w strukturze rynku (pkt 39 wytycznych dotyczących pomocy państwa). Środki wyrównawcze muszą być proporcjonalne do zakłócających skutków pomocy oraz w szczególności do wielkości i względnego znaczenia przedsiębiorstwa na rynku lub rynkach. Stopień ograniczeń musi zostać ustalony na zasadzie indywidualnego podejścia (pkt 40 wytycznych dotyczących pomocy państwa).
- (198) Komisja zauważa, że airBaltic jest bardzo małym podmiotem na europejskim rynku lotniczym, na który przypada 0,5 % produkcji całego europejskiego sektora przewoźników lotniczych.
- (199) Ponadto Komisja jest zdania, że zmniejszenie zdolności airBaltic o [7–10] % nie pozostaje bez znaczenia, biorąc pod uwagę, że jest to spółka stosunkowo niewielka w porównaniu ze zdolnością produkcyjną i produkcją europejskiego sektora przewoźników lotniczych pod względem liczby pasażerów. W przypadku stosunkowo niewielkiego przewoźnika jak airBaltic dodatkowe ograniczenie floty i zdolności mogłoby przeszkodzić w przywróceniu długookresowej rentowności, nie stwarzając żadnych znaczących szans rynkowych dla konkurentów. Ponadto chociaż airBaltic jest największym przewoźnikiem lotniczym na Łotwie, jego udział w rynku w Rydze zmniejszy się z [65–70] % w 2011 r. do [55–60] % w 2016 r.
- (200) Komisja zauważa również, że Łotwa jest obszarem objętym pomocą do celów regionalnej pomocy inwestycyjnej na mocy art. 107 ust. 3 lit. a) TFUE⁽⁴³⁾. Zgodnie z pkt 56 wytycznych dotyczących pomocy państwa „warunki zezwolenia na pomoc [na obszarach objętych pomocą] mogą być mniej rygorystyczne w odniesieniu do wdrożenia środków wyrównawczych i wielkości wkładu beneficjenta. Jeżeli potrzeby rozwoju regionalnego to uzasadniają, w przypadku kiedy obniżenie zdolności produkcyjnej lub udziału w rynku wydaje się być najodpowiedniejszym środkiem, aby uniknąć nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji, wymagane obniżenie będzie mniejsze w obszarach wspieranych niż w obszarach niewspieranych”.
- (201) Komisja uwzględniła również szczególne cechy omawianego przypadku w ramach oceny stosowności proponowanych środków wyrównawczych, biorąc pod uwagę peryferyjne położenie geograficzne Łotwy i jej dostępność dla pozostałej części Unii Europejskiej. W tym kontekście Komisja zauważa, że w znacznej większości systemu kolejowego Łotwy stosowana jest rosyjska szerokość toru, która jest większa niż standardowa szerokość toru stosowana w większości UE, co stwarza problemy w zakresie interoperacyjności z sąsiadującymi państwami UE. Wydaje się, że także transport morski oferuje niewielki stopień substytucyjności, zwłaszcza w przypadku przewozu osób. Wreszcie Komisja zauważa, że najbliższe międzynarodowe porty lotnicze, do których można dojechać lądowymi środkami transportu, to porty lotnicze w Wilnie i Tallinnie, które znajdują się około 300 km od Rygi, przez co nie stanowią dogodnych alternatywnych węzłów lotniczych, zwłaszcza dla pasażerów podróżujących służbowo.
- (202) W związku z tym Komisja jest zdania, że przyjęte przez airBaltic środki wyrównawcze, tj. zmniejszenie zdolności o [7–10] % i rezygnacja z przydziałów czasu na start lub lądowanie w koordynowanych portach lotniczych, są dopuszczalne w okolicznościach omawianej sprawy. Środki wyrównawcze zaproponowane przez Łotwę są zatem zgodne z wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa wystarczające, aby zapewnić ograniczenie negatywnych skutków dla warunków wymiany handlowej, wynikających z przyznania airBaltic pomocy na restrukturyzację, do dopuszczalnego poziomu.

7.4.5. Pomoc ograniczona do minimum (wkład własny)

- (203) Zgodnie z pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ograniczenia kwoty pomocy do ścisłego minimum konieczny jest znaczny wkład w koszty restrukturyzacji ze środków własnych beneficjenta. Może to obejmować sprzedaż aktywów, które nie są niezbędne do dalszego istnienia przedsiębiorstwa, lub zewnętrzne źródła finansowania na warunkach rynkowych.

⁽⁴²⁾ Całkowicie koordynowane porty lotnicze zdefiniowano w art. 2 lit. g) rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1). Zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 95/93 te porty lotnicze mają ograniczenia przepustowości, przynajmniej w niektórych okresach.

⁽⁴³⁾ Zob. decyzję Komisji z dnia 13 września 2006 r. w sprawie dotyczącej pomocy państwa N 447/2006 – Łotwa – Mapa pomocy regionalnej na lata 2007–2013.

- (204) Wkład własny musi być rzeczywisty, tzn. faktyczny, wykluczający wszystkie przyszłe zyski, takie jak przepływ środków pieniężnych (pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy państwa). Z definicji wkład własny nie może obejmować dodatkowej pomocy państwa. W przypadku dużych przedsiębiorstw Komisja zazwyczaj za odpowiedni uznaje wkład wynoszący co najmniej 50 % kosztów restrukturyzacji. W wyjątkowych okolicznościach i w przypadkach szczególnych trudności Komisja może jednak zezwolić na niższy wkład (pkt 44 wytycznych dotyczących pomocy państwa).
- (205) Plan restrukturyzacji szacuje koszty restrukturyzacji na [150–170] mln LVL ([214–242] mln EUR), na podstawie funduszy potrzebnych na spłatę pożyczek od podmiotów trzecich ([5–15] mln LVL ([7,1–21,3] mln EUR)), wyrównanie strat wynikających ze stopniowego wycofania i zbycia niektórych statków powietrznych ([15–25] mln LVL ([21,3–35,5] mln EUR)), rezerwę na zagrożone długi, których spółka nie będzie mogła odzyskać ([5–10] mln LVL ([7,1–15,3] mln EUR)), odprawy ([1–4] mln LVL ([1,4–5,6] mln EUR)), zakup nowych statków powietrznych, zwłaszcza [...] Bombardierów Q400NG i [...] Boeingów 737-500 (ogółem za [50–60] mln LVL ([71,1–85,3] mln EUR)), odkup znaków handlowych od BAS ([5–15] mln LVL ([7,1–21,3] mln EUR)), nieprzewidziane zobowiązania pozabilansowe wynikające z roszczenia [...] ([5–15] mln LVL ([7,1–21,3] mln EUR)), oraz [45–55] mln LVL ([64–78,2] mln EUR) na zabezpieczenie przed spodziewanymi stratami do czasu przywrócenia rentowności airBaltic.
- (206) Biorąc pod uwagę łączne koszty restrukturyzacji wynoszące [150–170] mln LVL ([214–242] mln EUR), proponowany w planie restrukturyzacji wkład własny airBaltic wynosi [100–110] mln LVL ([141–155] mln EUR), tj. [60–70] % ogólnych kosztów restrukturyzacji. Podział wkładu własnego kształtuje się następująco:
- (i) Prywatne wkłady finansowe w wysokości [20–30] mln LVL ([28,4–42,6] mln EUR) wniesione przez BAS i inwestorów prywatnych THC i [...] w okresie od kwietnia do września 2011 r. Kwota ta obejmuje [...] mln LVL ([...] mln EUR) w formie instrumentu wsparcia płynności przyznanego przez [...] w marcu i maju 2011 r. na zakup części zamiennych od airBaltic; [...] mln LVL ([...] mln EUR) i [...] mln LVL ([...] mln EUR) z tytułu zaliczek na poczet kapitału własnego airBaltic wpłaconych odpowiednio przez [...] i [...]; oraz [6–8] mln LVL ([8,5–12,3] mln EUR) od Transatlantic Holdings z tytułu umowy zakupu akcji.
 - (ii) Pożyczki prywatne w kwocie [20–30] mln LVL ([28,4–42,6] mln EUR) udzielone przez BAS po umowie, mianowicie pożyczka od BAS (14 mln LVL (19,82 mln EUR)) i pożyczka sprzedającego w kwocie [5–15] mln LVL ([7,1–21,3] mln EUR) z tytułu odkupu znaków handlowych.
 - (iii) Umowy leasingu nowych statków powietrznych wyceniane na [45–55] mln LVL ([64–78] mln EUR).
 - (iv) [...] mln LVL ([...] mln EUR) z częściowego odpisu długu wynikającego z restrukturyzacji długu airBaltic uzgodnionej z Latvijas Krājbanka i Snoras w marcu 2014 r.
- (207) Jeśli chodzi o prywatne wkłady finansowe wymienione w ppkt (i) powyżej, Łotwa wykazała, że od czerwca do lipca 2011 r. spółka BAS wpłaciła zaliczki na poczet kapitału własnego airBaltic w wysokości [7–9] mln LVL ([10–13] mln EUR). Komisja jest zdania, że płatności te stanowią wkład własny w rozumieniu pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy państwa, ponieważ spółka BAS była prywatnym podmiotem gospodarczym i Komisja nie ma powodów, aby uważać, że nie działała ona zgodnie z logiką rynkową. Ten sam wniosek dotyczy kwoty [6–8] mln LVL ([8,5–12,3] mln EUR) wniesionej przez Transatlantic Holdings w zamian za [...] pozostałych niespłaconych akcji airBaltic, co nastąpiło we wrześniu 2011 r.
- (208) Jeśli chodzi o ppkt (ii) powyżej, Komisja jest zdania, że pożyczka w wysokości 14 mln LVL (19,82 mln EUR) udzielona przez BAS, tj. pożyczka od BAS, stanowi finansowanie zewnętrzne na warunkach rynkowych, które można uznać za wkład własny inwestora prywatnego, który był ówczesnym akcjonariuszem spółki.
- (209) Jeśli chodzi o umowy leasingu nowych statków powietrznych opiewające na kwotę [45–55] mln LVL ([64–78] mln EUR) (ppkt (iii) powyżej), w planie restrukturyzacji wyjaśniono, że w marcu 2013 r. spółka airBaltic zawarła nowe umowy leasingu statków powietrznych z kontrahentami prywatnymi w ramach swojego programu ograniczenia i optymalizacji floty. Umowy dotyczą leasingu netto [...] statków powietrznych Bombardier Dash 8 Q400NG na okres 10 lat za ogólną kwotę wynoszącą około [...] mln USD ([...] mln EUR), tj. za comiesięczną opłatę leasingową w wysokości około [...] USD ([...] EUR).

- (210) Zgodnie z planem restrukturyzacji leasing na warunkach rynkowych został udzielony przez [...]. Miesięczna opłata leasingowa ma pokryć amortyzację ceny zakupu pomniejszoną o wartość końcową odpowiedniego statku powietrznego na koniec 10. roku (z doliczeniem określonej marży na pokrycie kosztów finansowych i operacyjnych [...] oraz marży zysku), przez co faktycznie zostaje osiągnięta cena zakupu nowego statku powietrznego.
- (211) Komisja zauważa, że umowy leasingu jako takie są standardową formą finansowania w sektorze przewoźników lotniczych i mogą być utożsamiane z pożyczkami udzielonymi przedsiębiorstwu podlegającemu restrukturyzacji. Fakt zabezpieczenia znacznej części pożyczki nie wyklucza możliwości uznania pożyczki za „wkład własny”. Ponadto Łotwa potwierdziła, że umowy leasingu podlegają standardowemu zabezpieczeniu (tj. możliwości zajęcia samolotu w razie niedotrzymania zobowiązań i kaucji pieniężnej). W związku z tym leasingodawca podejmuje pewne ryzyko wierzyciela, zważywszy że poniósłby znaczne straty w razie niedotrzymania zobowiązań przez airBaltic, tj. bezpośrednią utratę dochodu z opłaty leasingowej do czasu ponownego leasingu statku powietrznego nowemu klientowi, a także koszty poniesione na zmianę konfiguracji statku powietrznego na potrzeby nowego przewoźnika ⁽⁴⁴⁾.
- (212) Na podstawie powyższego Komisja zauważa, że umowy leasingu pokazują, że spółka airBaltic była w stanie uzyskać finansowanie zewnętrzne na warunkach rynkowych. W związku z tym umowy leasingu można uznać za dowód, że rynek wierzy w długookresową rentowność airBaltic, zważywszy że umowy są zabezpieczone jedynie standardowym rodzajem zabezpieczenia, a podmiot finansujący nadal ponosi pewne ryzyko. Jest to zgodne z pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy państwa, który stanowi, że wkład własny powinien pochodzić z finansowania zewnętrznego na warunkach rynkowych i jest znakiem, że rynek wierzy w możliwość przewidzianego przywrócenia rentowności. Komisja uznaje zatem umowy leasingu na kwotę [45–55] mln LVL ([64–78] mln EUR) za część wkładu własnego. Jest to ponadto zgodne z praktyką stosowaną przez Komisję w przeszłości, np. w sprawie *Czeskich Linii Lotniczych* ⁽⁴⁵⁾.
- (213) Jak wyjaśniono poniżej, Komisja ma jednak wątpliwości co do niektórych rodzajów wkładu własnego, które zaproponowano w planie restrukturyzacji.
- (214) W odniesieniu do zaliczki na poczet kapitału własnego airBaltic w wysokości [...] mln LVL ([...] mln EUR) wpłaconej przez [...] w lipcu 2011 r. na podstawie informacji przedstawionych przez Łotwę wydaje się, że jest ona bezpośrednio związana ze środkiem 6, który – jak stwierdzono – oznacza pomoc państwa. W związku z tym zaliczki na poczet kapitału własnego airBaltic wpłaconej przez [...] nie można uznać za wkład własny, który z konieczności musi być wolny od pomocy.
- (215) W odniesieniu do mechanizmu wsparcia płynności w kwocie [...] mln LVL ([...] mln EUR) przyznanego przez [...] między kwietniem a czerwcem 2011 r. na zakup części zamiennych władze łotewskie nie przedstawiły dowodów pozwalających Komisji na pełne zrozumienie tego środka i jego znaczenia pod względem wiary w przywrócenie rentowności beneficjenta. Komisja nie może zatem stwierdzić z pewnością, że mechanizm ten jest dopuszczalny jako wkład własny.
- (216) Jeśli chodzi o pożyczkę kupującego w kwocie [5–15] mln LVL ([7,1–21,3] mln EUR) od BAS na rzecz airBaltic na odkup znaków handlowych, Łotwa nie przedstawiła dowodów na to, że pożyczka została faktycznie udzielona.
- (217) Na podstawie powyższego Komisja nie uznaje za dopuszczalny wkład własny zaliczki na poczet kapitału własnego airBaltic w wysokości [...] mln LVL ([...] mln EUR) wpłaconej przez [...] w lipcu 2011 r., mechanizmu wsparcia płynności w kwocie [...] mln LVL ([...] mln EUR) przyznanego przez [...] między kwietniem a czerwcem 2011 r. na zakup części zamiennych oraz pożyczki kupującego w kwocie [5–15] mln LVL ([7,1–21,3] mln EUR) od BAS na rzecz airBaltic na odkup znaków handlowych i częściowego odpisu długu w wysokości [...] mln LVL ([...] mln EUR). Komisja wątpi również, zwłaszcza na podstawie niejednoznacznych informacji przekazanych na ten temat (niejasny charakter tych długów, w tym kilku roszczeń i znaków handlowych airBaltic), czy częściowy odpis długu w kwocie [...] mln LVL ([...] mln EUR) dokonany przez dwa banki można uznać za wkład własny.
- (218) W każdym razie Komisja zauważa, że pozostałe środki zaproponowane jako wkład własny są jednak zgodne z pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy państwa, a zatem poziom wkładu własnego jest dopuszczalny. Wynoszą one [75–85] mln LVL ([107–120] mln EUR), co jest kwotą odpowiadającą około [48–50] % kosztów restrukturyzacji. W przypadku dużego przedsiębiorstwa jak airBaltic poziom wkładu własnego powinien zwykle wynosić

⁽⁴⁴⁾ Ogólne koszty przekazania statku powietrznego od przewoźnika niedotrzymującego zobowiązań do nowego klienta przy spełnieniu wymagań dostawy mogą łatwo dochodzić do [...] % wartości księgowej statku powietrznego.

⁽⁴⁵⁾ Zob. decyzję w sprawie *Czeskich Linii Lotniczych*, motywy 119 i 145.

50 %. Zgodnie z pkt 56 wytycznych dotyczących pomocy państwa Komisja może jednak mniej rygorystycznie potraktować wielkość wkładu własnego na obszarach objętych pomocą, jak miało to miejsce w przypadku Łotwy w momencie przyznania środków (zob. motyw 200 powyżej).

- (219) W związku z powyższym Komisja uważa, że wymogi pkt 43 wytycznych dotyczących pomocy państwa zostały spełnione.

7.4.6. Zasada „pierwszy i ostatni raz”

- (220) Wreszcie konieczne jest przestrzeganie pkt 72 wytycznych dotyczących pomocy państwa, który przewiduje, że przedsiębiorstwo, które otrzymało pomoc na ratowanie i restrukturyzację w ciągu ostatnich dziesięciu lat, nie kwalifikuje się do pomocy na ratowanie lub restrukturyzację (zasada „pierwszy i ostatni raz”).
- (221) Ponieważ środki 1, 4 i 5 nie wiążą się z pomocą państwa, nie należy uwzględniać ich do celów zasady „pierwszy i ostatni raz”. Ponadto władze łotewskie potwierdziły, że spółka airBaltic nie korzystała z pomocy na ratowanie lub restrukturyzację w ciągu ostatnich 10 lat. Komisja uważa zatem, że zasada „pierwszy i ostatni raz” jest przestrzegana.

7.5. WNIOSKI DOTYCZĄCE ŚRODKÓW 2, 3 I 6

- (222) Biorąc powyższe pod uwagę, Komisja stwierdza, że Łotwa niezgodnie z prawem wdrożyła środki 2, 3 i 6 na rzecz airBaltic, z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Komisja uważa jednak, że środki te i plan restrukturyzacji spełniają warunki określone w wytycznych dotyczących pomocy państwa. Komisja zatem uznaje pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym.
- (223) Wreszcie Komisja zauważa, że Łotwa zgodziła się na przyjęcie niniejszej decyzji i powiadomieniu o niej w języku angielskim.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pierwsza pożyczka państwowa w wysokości 16 mln LVL, której Republika Łotewska udzieliła airBaltic w 2011 r., oraz zakup przez państwo obligacji zerokuponowych od airBaltic w kwietniu 2010 r. i płatność kwoty 2,8 mln EUR dokonana przez Latvijas Krājbanka na rzecz airBaltic w listopadzie 2011 r. nie stanowią pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 2

Druga pożyczka państwowa w wysokości 67 mln LVL oraz podwyższenie kapitału airBaltic, którego Republika Łotewska dokonała w 2011 r., oraz cesja na rzecz airBaltic roszczenia o wartości 5 mln EUR, której Republika Łotewska dokonała w 2012 r., stanowią pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Łotewskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 lipca 2014 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący