II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2016/1031

z dnia 6 listopada 2015 r.

w sprawie środków pomocy SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) wdrożonych przez Estonię na rzecz AS Estonian Air

oraz

w sprawie środków pomocy SA.36868 (14/C) (ex 13/N), które Estonia planuje wdrożyć na rzecz AS Estonian Air

(notyfikowana jako dokument nr C(2015) 7470)

(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 decyzje, na mocy których Komisja postanowiła wszcząć postępowanie określone w art. 108 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do pomocy SA.35956 (13/C) (ex 13/NN) (ex 12/N) [1] oraz w odniesieniu do pomocy SA.36868 (14/C) (ex 13/N) [2],

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

1.1. Sprawa dotycząca pomocy na ratowanie (SA.35956)

(1) Pismem z dnia 3 grudnia 2012 r. Estonia poinformowała Komisję o swoich planach dotyczących przyznania pomocy na ratowanie na rzecz AS Estonian Air („Estonian Air" lub „przedsiębiorstwo lotnicze") oraz o szeregu zastrzyków kapitałowych zrealizowanych w przeszłości. W dniu 4 grudnia 2012 r. odbyło się spotkanie z władzami estońskimi.

(2) W następstwie tych kontaktów przedzgłoszeniowych za pośrednictwem zgłoszenia SANI nr 7853 z dnia 20 grudnia 2012 r. Estonia zgłosiła Komisji planowane przyznanie pomocy na ratowanie na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego w postaci pożyczki w wysokości 8,3 mln EUR.

(3) Z informacji przekazanych przez władze estońskie wynika, że pierwszą transzę pożyczki na ratowanie na rzecz Estonian Air wypłacono w dniu 20 grudnia 2012 r. Z tego powodu Komisja zarejestrowała sprawę jako pomoc niezgłoszoną (13/NN) i pismem z dnia 10 stycznia 2013 r. poinformowała Estonię o zmianie klasyfikacji sprawy. Ponadto Komisja zwróciła się o dodatkowe informacje pismem z dnia 10 stycznia 2013 r., na które Estonia odpowiedziała pismem z dnia 21 stycznia 2013 r.

[1] Dz.U. C 150 z 29.5.2013, s. 3 i 14.
[2] Dz.U. C 141 z 9.5.2014, s. 47.

(4) Pismem z dnia 20 lutego 2013 r. Komisja powiadomiła Estonię o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu dotyczącego pomocy na ratowanie w wysokości 8,3 mln EUR oraz środków przyznanych w przeszłości.

(5) Pismem z dnia 4 marca 2013 r. Estonia poinformowała Komisję o swojej decyzji z dnia 28 lutego 2013 r. o zwiększeniu wysokości pożyczki na ratowanie przyznanej na rzecz Estonian Air o 28,7 mln EUR. Pismem z dnia 16 kwietnia 2013 r. Komisja poinformowała Estonię o podjęciu decyzji o rozszerzeniu postępowania określonego w art. 108 ust. 2. Traktatu i objęciu nim dodatkowej pomocy na ratowanie (łącznie z decyzją, o której mowa w motywie 4, „decyzje o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie").

(6) Estonia przedstawiła uwagi w sprawie decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie w pismach z dnia 9 kwietnia i 17 maja 2013 r. Komisja zwróciła się do Estonii o przedstawienie dodatkowych informacji pismem z dnia 8 kwietnia 2013 r., na które Estonia odpowiedziała dnia 18 kwietnia 2013 r.

(7) Decyzje o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* dnia 29 maja 2013 r. ([3]). Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia swoich uwag odnośnie do przedmiotowych środków. Komisja otrzymała uwagi od dwóch zainteresowanych stron, mianowicie od International Airlines Group („IAG") i Ryanaira. Komisja przekazała je Estonii, która miała możliwość udzielenia na nie odpowiedzi; uwagi Estonii otrzymano w dniu 5 sierpnia 2013 r.

1.2. **Sprawa dotycząca restrukturyzacji (SA.36868)**

(8) W następstwie nieformalnych kontaktów z Komisją w dniu 20 czerwca 2013 r. Estonia zgłosiła, za pośrednictwem zgłoszenia SANI nr 8513, plan restrukturyzacji obejmujący dokapitalizowanie przedsiębiorstwa lotniczego w wysokości 40,7 mln EUR. Zgłoszenie zostało zarejestrowane pod numerem sprawy SA.36868 (13/N).

(9) Komisja zwróciła się o udzielenie dodatkowych informacji w pismach z dnia 16 lipca i 28 października 2013 r., na które władze estońskie udzieliły odpowiedzi pismami z dnia 28 sierpnia i 25 listopada 2013 r. W dniu 22 grudnia 2013 r. Estonia przekazała dodatkowe informacje za pośrednictwem poczty elektronicznej.

(10) Ponadto Komisja otrzymała od Ryanaira skargę z dnia 23 maja 2013 r. dotyczącą planów Estonii w zakresie zwiększenia kapitału Estonian Air oraz umowy sprzedaży i leasingu zwrotnego między Estonian Air a portem lotniczym Tallinn, której przedmiotem jest biurowiec będący własnością Estonian Air. W dniu 25 czerwca 2013 r. Komisja przekazała skargę Estonii. Uwagi Estonii przekazano pismem z dnia 5 sierpnia 2013 r. ([4]).

(11) Pismem z dnia 4 lutego 2014 r. Komisja powiadomiła Estonię o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu dotyczącego zgłoszonej pomocy na restrukturyzację („decyzja o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na restrukturyzację") ([5]).

(12) Pismem z dnia 19 marca 2014 r. Estonia przedstawiła uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na restrukturyzację. W dniu 7 maja 2014 r. odbyło się spotkanie z władzami estońskimi i Estonian Air, po którym w dniu 30 czerwca 2014 r. miała miejsce konferencja telefoniczna. Ponadto w dniu 28 sierpnia 2014 r. odbyło się spotkanie z władzami estońskimi oraz ich przedstawicielem prawnym, po którym w dniu 10 września 2014 r. Estonia przedstawiła dodatkowe informacje za pośrednictwem poczty elektronicznej.

(13) W dniu 31 października 2014 r. władze estońskie przekazały zmodyfikowany plan restrukturyzacji. Następnie w dniach 23 listopada, 11 grudnia i 19 grudnia 2014 r. odbyły się spotkania z władzami estońskimi i w dniach 3, 10 i 19 grudnia 2014 r. władze estońskie przekazały dodatkowe informacje.

(14) Władze estońskie przekazały dodatkowe informacje w dniach 14, 27 i 28 stycznia, 13 lutego, 11 marca, 8 i 30 kwietnia, 27 maja, 17 lipca i 26 sierpnia 2015 r. Ponadto spotkania z władzami estońskimi odbyły się w dniach 14 i 15 stycznia, 27 marca, 21 kwietnia (konferencja telefoniczna), 7 maja (konferencja telefoniczna), 28 maja i 15 września 2015 r.

([3]) Zob. przypis 1.

([4]) Biorąc pod uwagę, że wspomnianą skargę przedłożono w dniu 23 maja 2013 r., przed zgłoszeniem planu restrukturyzacji Estonian Air przez Estonię w dniu 20 czerwca 2013 r., zarejestrowano ją w ramach sprawy dotyczącej pomocy na ratowanie, tj. sprawy SA.35956. Mając jednak na uwadze fakt, że skarga ta częściowo dotyczyła planów władz estońskich związanych z dokapitalizowaniem przedsiębiorstwa lotniczego, oceniono ją w kontekście decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie dotyczącej restrukturyzacji, tj. SA.36868.

([5]) Decyzję o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na restrukturyzację poprawiono decyzją Komisji C(2014)2316 final z dnia 2 kwietnia 2014 r.

(15) W dniu 9 maja 2014 r. decyzja o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na restrukturyzację została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ([6]). Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat przedmiotowych środków. Komisja otrzymała uwagi od dwóch zainteresowanych stron, mianowicie od Ryanaira oraz od zainteresowanej strony, która nie życzy sobie, by jej tożsamość została ujawniona. Komisja przekazała je Estonii, która miała możliwość udzielenia na nie odpowiedzi; uwagi Estonii otrzymano w dniu 15 sierpnia 2014 r.

(16) Pismem z dnia 8 października 2015 r. Estonia poinformowała Komisję, że w drodze wyjątku zgadza się na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji w języku angielskim, rezygnując tym samym ze swoich praw wynikających z art. 342 Traktatu w związku z art. 3 rozporządzenia nr 1 ([7]).

2. **ESTOŃSKI RYNEK TRANSPORTU LOTNICZEGO**

(17) Głównym portem lotniczym w Estonii jest port lotniczy Tallinn, który w 2013 r. obsłużył 1,96 mln pasażerów, co stanowiło spadek w porównaniu z 2,21 mln pasażerów obsłużonych w 2012 r., tj. spadek o 11,2 %. W 2013 r. 13 różnych przedsiębiorstw lotniczych obsługiwało loty regularne z i do Tallinnu, a łącznie 20 tras było obsługiwanych przez cały rok ([8]). W 2014 r. port lotniczy Tallinn obsłużył 2,02 mln pasażerów, co stanowiło wzrost o 3 % w porównaniu z 2013 r. Łącznie 15 różnych przedsiębiorstw lotniczych obsługiwało 20 tras przez cały rok ([9]).

(18) W 2013 r. przedsiębiorstwo Estonian Air obsłużyło 27,6 % pasażerów korzystających z portu lotniczego Tallinn, co stanowiło spadek w porównaniu z 40,2 % pasażerów obsłużonych w 2012 r., utrzymało ono jednak swoją pozycję lidera. Również w 2013 r. Ryanair i Lufthansa obsłużyły odpowiednio 15,1 % i 10,5 % pasażerów podróżujących do i z Tallinnu, a tuż za nimi uplasowały się Finnair i airBaltic ([10]). W 2014 r. odsetek wszystkich pasażerów obsłużonych przez Estonian Air zmniejszył się jeszcze bardziej do poziomu 26,6 %, a kolejnymi przedsiębiorstwami pod względem obsłużonych pasażerów były Lufthansa – 13,4 % i Ryanair – 11,5 % wszystkich pasażerów ([11]).

(19) Dzięki stabilności estońskiej gospodarki w 2013 r. popyt pasażerów na transport lotniczy pozostał na wysokim poziomie, co umożliwiło innym przedsiębiorstwom lotniczym zwiększenie podaży swoich usług oraz swojego udziału w rynku ([12]). W 2013 r. przedsiębiorstwo Turkish Airlines rozpoczęło obsługę lotów do i ze Stambułu, a Ryanair dodał siedem nowych tras, podczas gdy Lufthansa i airBaltic zwiększyły częstotliwość obsługiwanych przez siebie lotów. W 2014 r. nowe przedsiębiorstwa lotnicze, takie jak na przykład TAP Portugal (z i do Lizbony) oraz Vueling (z i do Barcelony) ([13]), rozpoczęły obsługę regularnych tras z portu lotniczego w Tallinnie.

(20) Zdaniem podmiotu zarządzającego portem lotniczym Tallinn za obszar ciążenia tego portu lotniczego można uznać całą Estonię. Jednocześnie większość terytorium Estonii znajduje się również w obszarze ciążenia innych międzynarodowych portów lotniczych, takich jak Helsinki, Ryga i Sankt Petersburg ([14]).

3. **BENEFICJENT**

(21) Estonian Air, spółka akcyjna na prawie estońskim, jest głównym przewoźnikiem lotniczym Estonii, a jej siedzibą jest port lotniczy Tallinn. Obecnie przedsiębiorstwo lotnicze zatrudnia około 160 pracowników i eksploatuje flotę złożoną z siedmiu statków powietrznych.

(22) Po uzyskaniu niepodległości przez Estonię w 1991 r. w wyniku podziału rosyjskiego przedsiębiorstwa lotniczego Aeroflot Estonian Air utworzono jako spółkę będącą własnością państwa. Po wysiłkach na rzecz prywatyzacji i późniejszych zmianach w strukturze akcjonariatu przedsiębiorstwa lotniczego Estonian Air należy obecnie do Estonii (97,34 %) i Grupy SAS („SAS") (2,66 %).

([6]) Zob. przypis 2.
([7]) Rozporządzenie nr 1 Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (Dz.U. 17 z 6.10.1958, s. 385/58).
([8]) Pozostałe porty lotnicze w Estonii (regionalne porty lotnicze Tartu, Pärnu, Kuressaare i Kärdla oraz lotniska Kihnu i Ruhnu) obsłużyły 44 288 pasażerów w 2013 r. W 2013 r. Tartu było jedynym regionalnym portem lotniczym w Estonii obsługującym regularny międzynarodowy lot do Helsinek. Źródło: sprawozdanie roczne za 2013 r. przygotowane przez AS Tallinna Lennujaam, podmiot zarządzający portem lotniczym Tallinn, dostępne pod adresem: ttp://www.tallinn-airport.ee/upload/Editor/Aastaaruanded/Lennujaama%20aastaraamat_2013_ENG.pdf
([9]) Źródło: sprawozdanie roczne za 2014 r. przygotowane przez AS Tallinna Lennujaam, podmiot zarządzający portem lotniczym Tallinn, dostępne pod adresem: http://www.tallinn-airport.ee/upload/Editor/Ettevote/Lennujaama%20aastaraamat_ENG_2014_23.5.15.pdf
([10]) Źródło: skonsolidowane sprawozdanie roczne za 2013 r. przygotowane przez Estonian Air, dostępne pod adresem: http://estonian-air.ee/wp-content/uploads/2014/06/ESTONIAN-AIR-ANNUAL-REPORT-2013.pdf
([11]) Źródło: skonsolidowane sprawozdanie roczne za 2014 r. przygotowane przez Estonian Air, dostępne pod adresem: https://estonian-air.ee/wp-content/uploads/2014/04/Estonian-Air-Annual-Report-2014-FINAL-Webpage.pdf
([12]) Źródło: sprawozdanie roczne za 2013 r. przygotowane przez AS Tallinna Lennujaam, zob. przypis 8.
([13]) Źródło: strona portu lotniczego Tallinn (http://www.tallinn-airport.ee/eng/).
([14]) Zob. przypis 12..

(23) Estonian Air jest akcjonariuszem jednej spółki *joint venture*: Eesti Aviokütuse Teenuste AS (51 % akcji), która świadczy usługę tankowania na potrzeby statków powietrznych w porcie lotniczym Tallinn. Spółka Estonian Air była również akcjonariuszem spółki *joint venture* AS Amadeus Eesti (60 % akcji), która dostarcza systemy rezerwacji i zapewnia wsparcie estońskim biurom podróży, lecz na początku 2014 r. sprzedała swój udział spółce Amadeus IT Group S.A. ([15]). Spółka Estonian Air posiadała również należącą w całości do niej spółkę zależną AS Estonian Air Regional, która we współpracy z Estonian Air obsługiwała loty komercyjne do sąsiednich miejsc przeznaczenia. W czerwcu 2013 r. wspomnianą spółkę zależną sprzedano przedsiębiorstwu Fort Aero BBAA OÜ, operatorowi prywatnych samolotów odrzutowych ([16]).

(24) Od 2006 r. spółka Estonian Air odnotowuje znaczne straty. W latach 2010 i 2011 zniknęła ponad połowa kapitału przedsiębiorstwa lotniczego. W tym okresie przedsiębiorstwo lotnicze straciło ponad jedną czwartą swojego kapitału.

(25) Pomimo zastrzyków kapitałowych zrealizowanych w latach 2011 i 2012 sytuacja finansowa przedsiębiorstwa lotniczego w 2012 r. nadal się pogarszała. W maju 2012 r. poniesiona miesięczna strata wyniosła 3,7 mln EUR i tym samym przekroczyła przewidzianą w budżecie stratę w wysokości 0,9 mln EUR. Przed końcem pierwszej połowy 2012 r. straty Estonian Air wynosiły 14,9 mln EUR ([17]). W czerwcu 2012 r. spółka Estonian Air zmieniła swoje prognozy na 2012 r. i oszacowała, że straty operacyjne w tym roku wyniosą 25 mln EUR (roczne straty przewidziane w pierwotnym budżecie wynosiły 8,8 mln EUR). Pod koniec lipca 2012 r. spółka Estonian Air osiągnęła stan technicznej niewypłacalności na mocy prawa estońskiego. W roku budżetowym 2012 r. przedsiębiorstwo lotnicze odnotowało stratę w wysokości 49,2 mln EUR.

(26) W 2013 r. strata netto Estonian Air wyniosła 8,1 mln EUR ([18]). W 2014 r. strata netto osiągnęła 10,4 mln EUR ([19]).

4. OPIS ŚRODKÓW POMOCY I PLANU RESTRUKTURYZACJI

(27) W niniejszej sekcji przedstawiono opis środków będących przedmiotem oceny zarówno w odniesieniu do sprawy dotyczącej pomocy na ratowanie (SA.35956), tj. środków 1–5, jak i do planu restrukturyzacji zgłoszonego w ramach sprawy dotyczącej restrukturyzacji (SA.36868).

4.1. **Podwyższenie kapitału z 2009 r. (środek 1)**

(28) Port lotniczy Tallinn i przedsiębiorstwo lotnicze tworzyły jedno przedsiębiorstwo do 1993 r., kiedy to przedsiębiorstwo lotnicze stało się niezależnym podmiotem. W 1996 r. Estonia dokonała prywatyzacji 66 % akcji przedsiębiorstwa lotniczego. Po prywatyzacji akcje należały do następujących podmiotów: 49 % – do Maersk Air, 34 % – do estońskiego Ministerstwa Spraw Gospodarczych i Komunikacji oraz 17 % – do Cresco Investment Bank („Cresco"), lokalnego banku inwestycyjnego. W 2003 r. Grupa SAS wykupiła 49 % akcji należących do Maersk Air, podczas gdy pozostała struktura akcjonariatu spółki nie uległa zmianie.

(29) W 2009 r., według informacji przekazanych przez Estonię, przedsiębiorstwo lotnicze dążyło do pozyskania nowego kapitału od swoich akcjonariuszy z dwóch głównych powodów. Po pierwsze na początku 2008 r. spółka Estonian Air wpłaciła zaliczkę w gotówce w wysokości […] (*) mln EUR w celu nabycia trzech nowych samolotów odrzutowych typu Bombardier do transportu regionalnego, a tym samym zmodernizowania floty, tak by składała się z bardziej wydajnych statków powietrznych. Po drugie model biznesowy nie sprawdził się w obliczu kryzysu finansowego i pod koniec roku przedsiębiorstwo lotnicze doświadczyło problemów z płynnością.

(30) W lutym 2009 r. wszyscy akcjonariusze podwyższyli kapitał przedsiębiorstwa lotniczego o 7,28 mln EUR proporcjonalnie do swojego udziału w spółce. Estonia dokonała zastrzyku kapitałowego w gotówce w wysokości 2,48 mln EUR, podczas gdy bank Cresco wniósł 1,23 mln EUR również w gotówce. Grupa SAS dokonała zastrzyku kapitałowego o łącznej wartości 3,57 mln EUR, z czego 1,21 mln EUR wniesiono w gotówce, a 2,36 mln EUR poprzez konwersję pożyczki na kapitał własny. W wyniku zastosowania środka 1 struktura akcjonariatu Estonian Air nie uległa zmianie.

4.2. **Sprzedaż sekcji obsługi naziemnej w 2009 r. (środek 2)**

(31) W czerwcu 2009 r. spółka Estonian Air sprzedała swoje przedsiębiorstwo zajmujące się obsługą naziemną portowi lotniczemu Tallinn będącemu własnością państwa po cenie 2,4 mln EUR. W chwili sprzedaży port lotniczy Tallinn należał w całości do Estonii.

([15]) Zob. http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=86191

([16]) Zob. http://www.aviator.aero/press_releases/13003. W chwili sprzedaży spółka AS Estonian Air Regional była nieaktywna i nie posiadała żadnego statku powietrznego, żadnych pracowników ani aktywów.

([17]) Źródło: przegląd wydajności w pierwszej połowy 2012 r. przeprowadzony przez Estonian Air, dostępny pod adresem: http://estonian-air.ee/wp-content/uploads/2014/04/ENG-1H-2012.pdf

([18]) Zob. przypis 10.

([19]) Zob. przypis 11.

(*) Tajemnica handlowa

(32) Władze estońskie wyjaśniły, że nie odbyła się żadna otwarta przejrzysta i bezwarunkowa procedura przetargowa. Ponadto cena sprzedaży nie opierała się na opinii eksperta, lecz na wartości netto aktywów przeznaczonych na sprzedaż. Aktywa podlegające amortyzacji uwzględniono poprzez dodanie wartości. Według władz estońskich cenę ustalono w drodze bezpośrednich negocjacji między portem lotniczym Tallinn a Estonian Air.

4.3. **Zastrzyk kapitałowy z 2010 r. (środek 3)**

(33) W dniu 10 listopada 2010 r. Estonia dokonała zastrzyku kapitałowego w wysokości 17,9 mln EUR (280 mln EEK) w gotówce na rzecz Estonian Air, a Grupa SAS przeprowadziła konwersję pożyczki na kapitał własny na kwotę 2 mln EUR. Jednocześnie Grupa SAS nabyła od Cresco 17 % akcji przedsiębiorstwa lotniczego w zamian za odpis z tytułu utraty wartości pożyczki w wysokości […] EUR, którą Grupa SAS zaciągnęła w banku Cresco, w związku z czym przestał on być akcjonariuszem spółki.

(34) Decyzję o nabyciu większościowego pakietu akcji przedsiębiorstwa lotniczego podjęto na podstawie biznesplanu z 2010 r. („biznesplan z 2010 r."). Jednocześnie Estonia chciała zapewnić długoterminowe połączenia lotnicze między Tallinnem a najważniejszymi miastami będącymi celami podróży służbowych i uznała, że najlepszym sposobem na osiągnięcie tego celu będzie zdobycie kontroli nad przedsiębiorstwem lotniczym przez zastrzyk kapitałowy.

(35) Kapitał wykorzystano najwyraźniej na dokonanie przedpłaty w wysokości […] mln USD za trzy statki powietrzne typu Bombardier CRJ900, które dostarczono w 2011 r., oraz na pokrycie części strat netto w kwocie 17,3 mln EUR poniesionych w 2011 r.

(36) W wyniku zastrzyku kapitałowego z 2010 r. Estonia stała się właścicielem większościowym posiadającym 90 % akcji Estonian Air, podczas gdy udział Grupy SAS zmniejszył się do 10 %. Jak wskazano w motywie 33, bank Cresco – posiadający 17 % akcji Estonian Air od czasu prywatyzacji przedsiębiorstwa lotniczego w 1996 r. – przestał być akcjonariuszem i zdecydował się nie przekazywać przedsiębiorstwu lotniczemu dodatkowych funduszy ([20]).

4.4. **Podwyższenie kapitału z lat 2011/2012 (środek 4)**

(37) W listopadzie 2011 r. Estonia zadecydowała o dokonaniu zastrzyku kapitałowego w wysokości 30 mln EUR na rzecz Estonian Air oraz o zwiększeniu swojego udziału do 97,34 %. Zastrzyk kapitałowy zrealizowano w dwóch transzach w wysokości 15 mln EUR każda: jednej w dniu 20 grudnia 2011 r. i drugiej w dniu 6 marca 2012 r. Grupa SAS nie uczestniczyła w tym zastrzyku kapitałowym i jej udział w spółce zmniejszył się z 10 % do 2,66 %. Od tego czasu struktura akcjonariatu Estonian Air nie uległa zmianie.

(38) Zastrzyk kapitałowy najwyraźniej zrealizowano na podstawie biznesplanu z października 2011 r. („biznesplan z 2011 r."). Biznesplan z 2011 r. opierał się na założeniu, że większa sieć i większa częstotliwość połączeń przyczynią się do zwiększenia konkurencyjności przedsiębiorstwa lotniczego. Uznano, że dobra struktura węzła lotniczego (sieć gwiaździsta) przyciągnie pasażerów i pozwoli w sposób elastyczny zmieniać przydział połączeń lotniczych w ramach ruchu przez węzeł lotniczy, aby sprostać wyzwaniom sezonowości lub nagłym zmianom w zakresie popytu. Ponadto uznano, że liczba pasażerów węzła lotniczego umożliwia obniżenie kosztu jednego miejsca poprzez wykorzystanie większego statku powietrznego. Stwierdzono, że model sieci regionalnej umożliwia przedsiębiorstwu lotniczemu rozwój pod względem wielkości i ogranicza czynniki ryzyka. W biznesplanie z 2011 r. sugerowano również zwiększenie liczby połączeń z i do Estonii, powiększenie floty i zwiększenie liczby personelu na potrzeby obsługi większej liczby połączeń w obie strony.

(39) Zgodnie z biznesplanem z 2011 r. spółka Estonian Air potrzebowałaby 30 mln EUR od swoich akcjonariuszy oraz w ramach kredytu zaciągniętego w banku prywatnym […]. Pomimo rzekomego zatwierdzenia kredytu przez komitet kredytowy estońskiego oddziału banku najwyższy komitet kredytowy […] ostatecznie odmówił udzielenia kredytu w listopadzie 2011 r. Niezależnie od wspomnianej odmowy Estonia zdecydowała się przekazać 30 mln EUR na rzecz Estonian Air.

4.5. **Instrument w postaci pożyczki na ratowanie (środek 5)**

(40) W kontekście złych wyników Estonian Air w połowie 2012 r. (straty w wysokości 14,9 mln EUR) kierownictwo przedsiębiorstwa lotniczego nabrało pewności, że określona w biznesplanie z 2011 r. strategia struktury gwiaździstej okazała się nieskuteczna. W tym kontekście Estonia zdecydowała się udzielić przedsiębiorstwu lotniczemu dodatkowego wsparcia w postaci pomocy na ratowanie.

([20]) Zob. Baltic Reports z dnia 7 czerwca 2010 r., *Government sets bailout deal for Estonian Air*, http://balticreports.com/?p=19116

(41) Środek pomocy stanowiła udzielona przez estońskie Ministerstwo Finansów pożyczka w wysokości 8,3 mln EUR o rocznej stopie procentowej wynoszącej 15 %. Pierwszą ratę pożyczki w wysokości 793 000 EUR wypłacono już w dniu 20 grudnia 2012 r., drugą ratę w wysokości 3 000 000 EUR wypłacono w dniu 18 stycznia 2013 r., a pozostałą kwotę w wysokości 4 507 000 EUR w dniu 11 lutego 2013 r. ([21]). Estonia zobowiązała się przekazać Komisji plan restrukturyzacji, plan likwidacji lub dowód na to, że pożyczka została całkowicie zwrócona w terminie nie dłuższym niż sześć miesięcy po pierwszym zastosowaniu środka pomocy na ratowanie, mianowicie do dnia 20 czerwca 2013 r.

(42) Na podstawie wniosku Estonian Air, w którym określono potrzeby w zakresie płynności, dnia 28 lutego 2013 r. władze estońskie podjęły decyzję o podwyższeniu środków w ramach instrumentu w postaci pożyczki na ratowanie o 28,7 mln EUR, o czym poinformowały Komisję w dniu 4 marca 2013 r. Z tej kwoty środki w wysokości 16,6 mln EUR zostały przyznane przedsiębiorstwu lotniczemu w dniu 5 marca 2013 r. po podpisaniu zmian w poprzedniej umowie pożyczki, zaś pozostałe 12,1 mln EUR instrumentu w postaci pomocy na ratowanie przekazano Estonian Air w dniu 28 listopada 2014 r. ([22]). Warunki dodatkowej pożyczki na ratowanie były takie same jak pierwotnej pożyczki na ratowanie, mianowicie w pierwotnym założeniu pożyczkę należało zwrócić nie później niż do dnia 20 czerwca 2013 r. (termin zwrotu został później przesunięty w następstwie zgłoszenia sprawy dotyczącej restrukturyzacji) i naliczane miały być odsetki w wysokości 15 % rocznie.

(43) W związku z powyższym całkowita kwota środków w ramach instrumentu w postaci pożyczki na ratowanie wynosiła 37 mln EUR i została w całości wypłacona Estonian Air w kilku transzach, jak opisano w motywach 40 i 41.

(44) W dniu 5 grudnia 2013 r. na wniosek Estonian Air Estonia zdecydowała o obniżeniu stopy procentowej pożyczki na ratowanie z ustalonych początkowo 15 % do 7,06 %, począwszy od lipca 2013 r. Według władz estońskich powodem podjęcia tej decyzji był fakt, że profil ryzyka przedsiębiorstwa lotniczego uległ zmianie od czasu ustalenia stawki w grudniu 2012 r.

4.6. **Zgłoszona pomoc na restrukturyzację i zgłoszony plan restrukturyzacji (środek 6)**

(45) W dniu 20 czerwca 2013 r. Estonia zgłosiła pomoc na restrukturyzację w wysokości 40,7 mln EUR udzieloną Estonian Air w postaci zastrzyku kapitałowego na podstawie planu restrukturyzacji („plan restrukturyzacji") obejmującego pięcioletni okres restrukturyzacji 2013–2017.

4.6.1. *Przywrócenie rentowności do 2016 r.*

(46) Plan restrukturyzacji ma na celu przywrócenie długoterminowej rentowności Estonian Air do 2016 r. W planie restrukturyzacji przyjęto, że możliwa będzie restrukturyzacja finansowa obecnego poziomu strat z poziomu wyniku finansowego przez opodatkowaniem („EBT") wynoszącego –49,2 mln EUR w 2012 r. do osiągnięcia progu rentowności w 2015 r. i do osiągnięcia rentowności przed 2016 r. Zgodnie z założeniami planu restrukturyzacji do 2016 r. Estonian Air wygeneruje EBT w wysokości 1,3 mln EUR.

Tabela 1

Zyski i straty w latach 2009–2017

(w mln EUR)

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

([1]) Wynik finansowy przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją.
([2]) Kurs walutowy: 1 EUR = 15,65 EEK.

(47) Jeżeli chodzi o rentowność, plan restrukturyzacji ma na celu osiągnięcie rentowności zainwestowanego kapitału („ROCE") w wysokości 6,2 % oraz stopy zwrotu z kapitału własnego („ROE") w wysokości 6,9 % do 2016 r. oraz odpowiednio 9,8 % i 8,9 % do 2017 r.

([21]) Zob. również http://www.e24.ee/1106240/estonian-airile-makstakse-valja-kolm-miljonit-eurot/
([22]) Zob. skonsolidowane sprawozdanie roczne za 2014 r. przygotowane przez Estonian Air, dostępne pod adresem: https://estonian-air.ee/wp-content/uploads/2014/04/Estonian-Air-Annual-Report-2014-FINAL-Webpage.pdf oraz artykuł prasowy „Estonian government approves of last loan payment to Estonian Air" z dnia 20 listopada 2014 r.: http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=99082

Tabela 2

Prognozowane ROE i ROCE na okres 2013–2017

(w mln EUR) (w %)

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

4.6.2. *Środki restrukturyzacyjne*

(48) W planie restrukturyzacji przewidziano szereg kluczowych działań służących osiągnięciu tych wyników. Przykładowo Estonian Air zmniejsza rozmiar swojej floty, z 11 statków powietrznych w grudniu 2012 r. do 7 statków powietrznych w sierpniu 2013 r. Przedsiębiorstwo lotnicze racjonalizuje również swoją flotę: Estonian Air dąży do tego, by do końca 2015 r. zastąpić swoją początkową flotę składającą się ze statków powietrznych różnego rodzaju (w tym czterech statków powietrznych typu Embraer E170, trzech statków powietrznych typu Bombardier CRJ900, trzech statków powietrznych typu Saab 340 i jednego statku powietrznego typu Boeing 737) flotą statków powietrznych jednego rodzaju, składającą się z siedmiu statków powietrznych typu CRJ900. Pięć ze wspomnianych siedmiu statków powietrznych zostałoby wykorzystane do obsługi sieci połączeń przedsiębiorstwa lotniczego, a pozostałe dwa byłyby oddawane w leasing lub czarterowane z załogą.

(49) Spółka Estonian Air zmniejszyła swoją sieć połączeń z 24 tras dostępnych w 2012 r. do 12 tras, z których dwie są sezonowe ([23]). W związku z powyższym przedsiębiorstwo lotnicze zaprzestało obsługi 12 tras, które wskazano jako środki wyrównawcze (zob. tabela 4). Zmniejszenie sieci połączeń wiąże się ze zmniejszeniem zdolności przewozowej o 37 % pod względem liczby ASK ([24]) i o 35 % pod względem liczby oferowanych miejsc (w danych z 2013 r. w porównaniu z 2012 r.). Ponadto spółka Estonian Air o 23 % zmniejszyła liczbę dostępnych miejsc na kilometr na trasach utrzymanych jako główne.

(50) Spółka Estonian Air zmniejszyła już liczbę pracowników z 337 zatrudnionych w kwietniu 2012 r. do 197 zatrudnionych w marcu 2013 r. i około 160 zatrudnionych obecnie, co wykracza poza początkowe założenia planu, zgodnie z którym personel miał zostać zredukowany do 164 pracowników. Ponadto spółka Estonian Air sprzedała biurowiec i hangar portowi lotniczemu Tallinn.

(51) Według planu restrukturyzacji spółka Estonian Air planuje również wdrożenie nowego modelu wyceny (mniej klas rezerwacyjnych/grup cenowych i regulacji dotyczących kosztu transportu, a także podział produktów w celu uzyskania większych przychodów dodatkowych) oraz szeregu środków służących poprawie jakości jej usług, w tym kanałów, poprzez które są one sprzedawane. W szczególności spółka Estonian Air zamierza zwiększyć przychody z kampanii reklamowych – głównie za pośrednictwem kanałów cyfrowych – z [200–500 tys.] EUR w 2013 r. do [1,5–2,5] mln EUR w 2017 r. Ponadto wprowadzenie nowej opłaty z tytułu usługi online przyczyni się do zwiększenia przychodów z [200–500 tys.] EUR w 2013 r. do [1–2] mln EUR w 2017 r. Środki te powinny przyczynić się do zwiększenia przychodów o [10–20] mln EUR w ciągu najbliższych pięciu lat.

(52) Ponadto według planu restrukturyzacji spółka Estonian Air zamierza wdrożyć szereg środków służących ograniczeniu kosztów, które obejmują podpisanie porozumienia zbiorowego dotyczącego zwiększenia skali prac, urlopów i korzystania z usług pilotów; wprowadzenie pojęcia pracownika pełniącego różne funkcje, w szczególności wśród personelu działu realizacji zleceń; zwiększenie wydajności zużycia paliwa poprzez usprawnienie operacji lotniczych, w tym ograniczenie mocy startowej i dostrajania, ograniczenie kosztów z tytułu dystrybucji i prowizji; zwiększenie skuteczności poprzez posiadanie floty składającej się z jednego typu statków powietrznych; oraz renegocjacje umów, dotyczące na przykład obsługi naziemnej, cateringu i opłat lotniskowych. Środki te powinny przyczynić się do uzyskania dochodu w wysokości [20–30] mln EUR w ciągu najbliższych pięciu lat.

(53) Ponadto w planie restrukturyzacji przewidziano reorganizację zespołu kadry kierowniczej wyższego szczebla przedsiębiorstwa lotniczego.

4.6.3. *Środki wyrównawcze*

(54) W ramach restrukturyzacji spółka Estonian Air zaprzestała obsługi łącznie 12 tras, które wskazano jako środki wyrównawcze. W planie restrukturyzacji podkreślono również, że przydziały czasu na start lub lądowanie, z których zrezygnowano w portach lotniczych Londyn Gatwick (LGW), Helsinki (HEL) i Wiedeń (VIE), należy uznać za środki wyrównawcze, ponieważ wspomniane porty lotnicze są koordynowanymi portami lotniczymi (o ograniczonej zdolności przewozowej).

([23]) W ramach planu restrukturyzacji utrzymano 10 głównych tras do następujących portów lotniczych: Amsterdam (AMS), Sztokholm (ARN), Bruksela (BRU), Kopenhaga (CPH), Kijów (KBP), Sankt Petersburg (LED), Oslo (OSL), Moskwa-Szeremietiewo (SVO), Trondheim (TRD) i Wilno (VNO). Połączeniami sezonowymi są trasy do portów lotniczych Paryż-Charles de Gaulle (CDG) i Nicea (NCE). Z artykułów prasowych i oświadczeń publicznych Estonian Air wynika jednak, że spółka Estonian Air obsługiwała – i zamierza obsługiwać w przyszłości – więcej połączeń sezonowych niż połączenia uwzględnione w planie restrukturyzacji, mianowicie połączenia do Monachium (MUC), Splitu (SPU) i Berlina (TXL). Wydaje się również, że od 2015 r. spółka Estonian Air zamierza dodać port lotniczy Mediolan (MXP) do swojej oferty połączeń sezonowych.

([24]) Skrót ASK oznacza liczbę dostępnych miejsc na kilometr (liczbę miejsc w statku powietrznym pomnożoną przez liczbę przebytych kilometrów). ASK jest najważniejszym wskaźnikiem zdolności przewozowej przedsiębiorstwa lotniczego stosowanym w sektorze transportu lotniczego i przez samą Komisję w poprzednich sprawach dotyczących restrukturyzacji w sektorze transportu lotniczego.

Tabela 3

Trasy wyznaczone jako środki wyrównawcze

(w %)

Państwo docelowe	Współczynnik obciążenia (2012)	Wkład I stopnia [1] (2012)	Wkład DOC [2] (2012)	Marża zysku (2012)	Zdolność przewozowa, z której zrezygnowano w ramach ASK (% w stosunku do całkowitej zdolności przewozowej przed restrukturyzacją)
Hanower (HAJ)	66	82	– 18	– 67	2
Helsinki (Hel)	54	60	– 64	– 126	1
Joensuu (JOE)	60	77	– 35	– 111	0
Jyväskylä (JYV)	53	76	– 40	– 117	0
Kajaani (KAJ)	42	75	– 82	– 168	0
Ryga (RIX)	45	59	– 143	– 310	1
Londyn Gatwick (LGW)	80	85	– 1	– 36	5
Tartu (TAY)	42	62	– 100	– 183	1
Tbilisi (TBS)	76	84	– 27	– 89	4
Kuressaare (URE)	33	86	8	– 36	0
Wenecja (VCE)	87	84	10	– 35	1
Wiedeń (VIE)	71	84	– 13	– 59	3

[1] Marżę wkładu I stopnia definiuje się jako obrót pomniejszony o koszty zmienne związane z obsługą pasażerów przewyższające obrót.

[2] W planie wkład DOC zdefiniowano jako obrót pomniejszony o koszty związane z obsługą pasażerów, połączeń w obie strony i o koszty związane z paliwem, które przewyższają obrót.

4.6.4. *Wkład własny*

(55) Według planu restrukturyzacji na wkład własny składałaby się kwota 27,8 mln EUR ze sprzedaży trzech statków powietrznych zaplanowanej na 2015 r., 7,5 mln EUR ze sprzedaży własności, 2 mln EUR ze sprzedaży innych aktywów niezwiązanych z podstawową działalnością i 0,7 mln EUR z nowej pożyczki, której ma udzielić […]. Biorąc pod uwagę łączne koszty restrukturyzacji w wysokości 78,7 mln EUR, wkład własny (o łącznej wartości 38 mln EUR) odpowiadałby 48,3 % kosztów restrukturyzacji. Pozostała część kosztów restrukturyzacji zostałaby pokryta w ramach pomocy na restrukturyzację w wysokości 40,7 mln EUR udzielonej przez Estonię w postaci kapitału własnego, której część zostałaby wykorzystana do spłacenia pożyczki na ratowanie.

4.6.5. *Analiza ryzyka i scenariuszy*

(56) W planie restrukturyzacji przedstawiono analizę scenariuszy uwzględniającą – oprócz przypadku podstawowego, na którym oparty jest plan restrukturyzacji – optymistyczny scenariusz („najlepszy scenariusz") i pesymistyczny scenariusz („najgorszy scenariusz"). Z jednej strony najlepszy scenariusz zakłada roczny wzrost PKB w Europie wynoszący 5 %, wzrost przychodów dodatkowych w wysokości 7 mln EUR będący wynikiem usprawnionego pozycjonowania produktów oraz średni wzrost liczby pasażerów o 5 %. Według planu restrukturyzacji najlepszy scenariusz spowodowałby, że EBT miałoby wartość dodatnią już w 2014 r. Z drugiej strony najgorszy scenariusz opiera się na założeniu, że wzrost PKB w Europie pozostanie na niskim poziomie do 2017 r., co doprowadzi do spadku liczby pasażerów o 12 %. Negatywne skutki spadku liczby pasażerów zostałyby jednak złagodzone szeregiem działań w zakresie zarządzania, mianowicie zmniejszeniem częstotliwości podróży powrotnych o 10 %, podwyższeniem cen biletów o 1 %, zwiększeniem liczby źródeł przychodów dodatkowych i ich wartości z 4,5 EUR na pasażera w 2015 r. do 6,5 EUR na pasażera w 2017 r., zmniejszeniem kosztów konsultacji i innych kosztów działu o 10 % oraz dalszym zmniejszeniem liczby członków załogi (5 pilotów i 5 członków personelu pokładowego w latach 2014–2016). Uwzględniając łagodzące działania z zakresu zarządzania, najgorszy scenariusz zakłada, że w 2017 r. wartość EBT będzie nieznacznie powyżej zera, lecz wartość środków finansowych netto przed dofinansowaniem nadal będzie ujemna. W planie restrukturyzacji stwierdza się, że w żadnym scenariuszu dodatkowe finansowanie nie będzie potrzebne.

Tabela 4

Analiza scenariuszy na lata 2013–2017

(w mln EUR)

		2013	2014	2015	2016	2017
Najlepszy scenariusz	EBT	[(8)–(7)]	[0–1]	[3–4]	[6–7]	[9–10]
	Środki finansowe netto przed dofinansowaniem	[(10)–(9)]	[7–8]	[6–7]	[5–6]	[8–9]
Najgorszy scenariusz	EBT	[(8)–(7)]	[(4)–(3)]	[(3)–(2)]	[(1)–0]	[0–1]
	Środki finansowe netto przed dofinansowaniem	[(10)–(9)]	[2–3]	[1–2]	[(1)–0]	[(1)–0]

(57) W planie restrukturyzacji przedstawiono również analizę wrażliwości opartą na scenariuszu podstawowym, która obejmuje wybrane czynniki: obniżenie celów w zakresie dochodu o 5 % lub 10 %, zmniejszenie liczby pasażerów o 5 %, wzrost kosztów paliwa o 5 % lub 10 %, spadek docelowej ceny sprzedaży statku powietrznego, który ma zostać sprzedany w 2015 r., o 5 % lub 10 % (zob. motyw 55 powyżej) oraz wzmocnienie i deprecjacja kursu wymiany USD/EUR o 5 %. W planie restrukturyzacji rozważono możliwy wpływ każdego czynnika w ujęciu indywidualnym na poprawę sytuacji przedsiębiorstwa lotniczego i stwierdzono, że we wszystkich przypadkach (z wyjątkiem przypadku, w którym występuje wzrost kursu wymiany USD/EUR na poziomie 5 %) istniałaby potrzeba zapewnienia dodatkowego finansowania w kwocie między [1–10] mln EUR a [30–40] mln EUR. Ponadto w większości przypadków próg rentowności nie zostałby osiągnięty przed końcem planowanego okresu restrukturyzacji, mianowicie 2017 r.

4.7. **Zmodyfikowany plan restrukturyzacji z dnia 31 października 2014 r.**

(58) W dniu 31 października 2014 r. władze estońskie przekazały znacznie zmodyfikowany plan restrukturyzacji. Modyfikacje planu dotyczą w szczególności następujących działań:

(1) planowanego przejęcia Estonian Air przez inwestora prywatnego, estońską grupę inwestycyjną Infortar ([25]), która do […] 2015 r. przewiduje nabycie […] % akcji od Estonii;

(2) wydłużenia okresu restrukturyzacji z pięciu do ponad sześciu lat, przy zmianie daty rozpoczęcia na wcześniejszą z 2013 r. na listopad 2010 r. i daty zakończenia z końca 2017 r. na listopad 2016 r.;

(3) modyfikacji biznesplanu, uwzględniając prywatyzację i przewidywane synergie z przedsiębiorstwem Tallink prowadzącym obsługę promową, należącym w części do Infortar, oraz dodatkowe dostosowania spowodowane ostatnimi wydarzeniami (kryzys na Ukrainie, niższą niż oczekiwano liczbę pasażerów na niektórych trasach z powodu konkurencji itd.).

(59) Poprzez cofnięcie terminu rozpoczęcia okresu restrukturyzacji na listopad 2010 r. w zmodyfikowanym planie restrukturyzacji jako pomoc na restrukturyzację uwzględniono również zastrzyki kapitałowe z 2010 r. (środek 3) i z lat 2011–2012 (środek 4). W związku z powyższym łączna kwota pomocy na restrukturyzację zwiększyłaby się z 40,7 mln EUR określonych w pierwotnym planie restrukturyzacji do 84,7 mln EUR.

(60) W wyniku wydłużenia okresu restrukturyzacji i planowanego wejścia inwestora prywatnego w 2015 r. w zmodyfikowanym planie restrukturyzacji uwzględniono trzy różne strategie biznesowe opierające się na oddzielnych biznesplanach pochodzących z tego samego okresu:

1) od 2011 r. do kwietnia 2012 r.: strategia mająca na calu rozszerzenie działalności i rozwój operatora regionalnego prowadzącego działalność na zasadzie struktury gwiaździstej (finansowanego w dużej mierze w ramach dwóch zastrzyków kapitałowych zapewnionych przez państwo w ramach środków 3 i 4 oraz na podstawie biznesplanu przygotowanego przez nowy zarząd wyznaczony po nabyciu przez państwo 90 % akcji Estonian Air w listopadzie 2010 r.) zakładająca między innymi:

([25]) Infortar jest jedną z największych prywatnych grup inwestycyjnych w Estonii, prowadzącą działalność w zakresie przewozów morskich (w tym posiadającą 36 % udziałów w Tallink, dużym przedsiębiorstwie prowadzącym działalność w zakresie morskiego transportu pasażerskiego i towarowego), nieruchomości, usług finansowych itd. W 2013 r. grupa Infortar osiągnęła zysk netto w wysokości 20 mln EUR i była w posiadaniu aktywów o wartości 432 mln EUR.

a) zwiększenie liczby statków powietrznych należących do floty z 8 do 11 (plus 2 dodatkowe statki powietrzne na zamówienie);

b) przekształcenie portu lotniczego Tallinn w regionalny węzeł lotniczy obsługujący znacznie większą liczbę tras (z 13 w marcu 2011 r. do 24 we wrześniu 2012 r.);

c) zwiększenie liczby personelu z 255 do 337 osób;

2) od kwietnia 2012 r. do 2014 r.: strategia mająca na celu ograniczenie zdolności przewozowej i zmianę modelu biznesowego na model, w którym przewoźnik obsługuje regionalną sieć połączeń między poszczególnymi punktami, koncentrując się na ograniczonej liczbie głównych tras. Środki obejmują między innymi:

a) zmniejszenie floty z 11 do 7 statków powietrznych;

b) zmniejszenie liczby obsługiwanych tras z 24 do 12;

c) zmniejszenie liczby personelu z 337 do 164 osób;

d) zastąpienie poprzedniego dyrektora generalnego i poprzedniego zespołu kierowniczego;

3) 2015–2016: strategia, w której przewiduje się wejście inwestora prywatnego, synergie z przedsiębiorstwem Tallink prowadzącym obsługę promową oraz dodatkowe dostosowania uwzględniające słabsze wyniki z 2014 r.:

a) dalsze skoncentrowanie się na [5–15] głównych trasach, lecz zwiększenie liczby tras sezonowych z [1–5] do [5–10] do 2016 r.;

b) uzupełnienie posiadanych obecnie siedmiu statków powietrznych […] małymi regionalnymi statkami powietrznymi typu ATR42 (leasingowanych z załogą) do obsługi dodatkowych połączeń sezonowych;

c) wykorzystanie synergii kosztowych i przychodowych z inwestorem prywatnym i jego jednostkami zależnymi (usługi transportu promowego, hotele, usługi taksówkarskie itd. obsługiwane przez Tallink).

(61) Władze estońskie twierdzą, że pomimo zmiany strategii okres restrukturyzacji trwający od listopada 2010 r. do listopada 2016 r., tzn. od nabycia przez państwo 90 % akcji Estonian Air do czasu odzyskania rentowności przez przedsiębiorstwo lotnicze zgodnie ze zmienionym planem restrukturyzacji, można uznać za część jednego „ciągłego procesu restrukturyzacji", którego jedynym celem jest doprowadzenie przedsiębiorstwa lotniczego do stanu rentowności i stabilności ekonomicznej. Władze twierdzą, że jest to jeden długoterminowy proces, w którym nastąpiła zmiana taktyki dotyczącej sposobu osiągnięcia pożądanego wyniku – po stwierdzeniu, że strategia struktury gwiaździstej nie sprawdziła się, zrezygnowano z jej stosowania i zastąpiono ją inną strategią, której zamierzony cel był taki sam – osiągnięcie rentowności i stabilności.

(62) W planie restrukturyzacji przewidziano przywrócenie rentowności do 2016 r., pod koniec sześcioletniego okresu restrukturyzacji, co przedstawiono w tabeli 5.

Tabela 5

Zyski i straty w latach 2011–2016

(w mln EUR)

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

(63) W porównaniu z pierwotnym planem restrukturyzacji przedsiębiorstwo lotnicze powinno bardziej skoncentrować się na trasach niebędących trasami głównymi oraz na działalności wykraczającej poza działalność podstawową (na przykład dodając więcej połączeń sezonowych lub rozszerzając swoją działalność w zakresie leasingu z załogą). Ponadto przedsiębiorstwo lotnicze powinno wykorzystać szereg synergii z Tallink, które może rozwinąć zarówno ze strony przychodów, jak i kosztów. W związku z powyższym wzrost przychodów w latach 2015 i 2016 przewidziany w zmienionym planie restrukturyzacji był dużo większy niż w pierwotnym planie restrukturyzacji.

(64) Jeżeli chodzi o wkład własny, w zmienionym planie restrukturyzacji przewidziano całkowity wkład własny w wysokości [100–150] mln EUR, stanowiący [50–60] % kosztów restrukturyzacji. Kwota ta obejmuje – oprócz przychodów ze sprzedaży aktywów i nowej pożyczki przewidzianej już w pierwotnie zgłoszonym planie restrukturyzacji – finansowanie zapewnione w 2010 r. przez SAS w postaci kapitału własnego i pożyczek ([…] mln EUR), finansowanie na potrzeby zakupu statku powietrznego nabytego w 2011 r. otrzymane od Export Development Canada (EDC) oraz […] ([…] mln EUR), planowany wkład kapitałowy ze strony Infortar w 2015 r. ([…] mln EUR) oraz wewnątrzgrupową linię kredytową, którą Infortar ma zapewnić w 2015 r. ([…] mln EUR).

(65) Środki wyrównawcze zaproponowane w zmienionym planie restrukturyzacji obejmują zmniejszenie liczby tras statków powietrznych należących do floty, zaprzestanie obsługi tras oraz wynikające z tego ograniczenie udziału w rynku. W latach 2010–2016 przedsiębiorstwo lotnicze zmniejszy liczbę statków powietrznych wchodzących w skład floty o jeden statek powietrzny (z ośmiu do siedmiu). W porównaniu z 2012 r. w 2016 r. flota zostałaby ograniczona do czterech statków powietrznych. Ponadto na okres 2010–2016 w zmienionym planie restrukturyzacji przewidziano łączne ograniczenie połączeń z [20–25] do [15–20]. Chociaż przedsiębiorstwo lotnicze zaprzestało obsługi ośmiu połączeń (z Atenami, Barceloną, Dublinem, Rzymem, Hamburgiem, Londynem, Berlinem i Kuressaare), dodano trzy nowe połączenia (z Göteborgiem, Splitem i Trondheimem). Ogółem obsługiwana zdolność przewozowa pozostałaby stabilna, przy [1 000–1 200] mln ASK w 2016 r. w porównaniu z [1 000–1 200] mln ASK w 2011 r. W odniesieniu do udziału w rynku władze estońskie twierdzą, że udział Estonian Air w rynku spadł z 40,2 % w 2012 r. do 26,3 % w 2014 r.

(66) Jeżeli chodzi o wejście inwestora prywatnego, w zmienionym planie restrukturyzacji przewidziano, że przedsiębiorstwo Infortar nie uiści żadnej opłaty na rzecz państwa z tytułu swojego udziału w Estonian Air. Zamiast tego zapewni zastrzyk kapitałowy w wysokości […] mln EUR na rzecz Estonian Air (nabywając tym samym […] akcji tej spółki do kwietnia 2015 r.) oraz dodatkową wewnątrzgrupową linię kredytową w wysokości […] mln EUR. Estonia zapewniłaby pozostałą część pożyczki na ratowanie (do […] mln EUR), a następnie anulowałaby większość swoich pożyczek (do […] mln EUR […]) oraz zrezygnowałaby ze swojego udziału w spółce, wyrażając zgodę na obniżenie kapitału podstawowego do zera, a następnie rezygnując ze swojego prawa do subskrypcji w przypadku nowego podwyższenia kapitału, możliwie zatrzymując do […] % akcji Estonian Air.

(67) Przedsiębiorstwo Infortar nie zostało wybrane na podstawie otwartej, przejrzystej i bezwarunkowej procedury przetargowej, lecz w drodze bezpośrednich negocjacji z Estonią. Władze estońskie twierdzą, że nie było czasu na zorganizowanie długiej procedury przetargowej i że aktywnie zwracały się do szeregu potencjalnych inwestorów, podczas gdy inni również mieli możliwość wyrażenia swojego zainteresowania. Przedsiębiorstwo Infortar było jedynym, które wyraziło prawdziwe zainteresowanie poparte wkładem w zmieniony plan restrukturyzacji. Ponadto władze estońskie twierdzą, że wartość Estonian Air została oceniona przez niezależnego i renomowanego eksperta, który stwierdził, że z perspektywy potencjalnego inwestora prywatnego całkowita wartość kapitału własnego Estonian Air na dzień 31 marca 2015 r. wynosiłaby […] mln EUR.

5. DECYZJE O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

5.1. Decyzje o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie

(68) W dniu 20 lutego 2013 r. Komisja podjęła decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego dotyczącego środków przyznanych w przeszłości (środków 1–4) oraz instrumentu w postaci pożyczki na ratowanie. W dniu 4 marca 2013 r. Komisja rozszerzyła formalne postępowanie wyjaśniające w celu podwyższenia środków w ramach instrumentu w postaci pożyczki na ratowanie.

(69) W decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie Komisja podkreśliła, że od 2006 r. spółka Estonian Air nieprzerwanie odnotowywała znaczne straty. Ponadto Komisja zauważyła, że przedsiębiorstwo lotnicze wykazywało oznaki, którymi zwykle charakteryzują się przedsiębiorstwa znajdujące się w trudnej sytuacji, w rozumieniu wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw ([26]) („wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.") oraz że w latach 2010–2011 zniknęła ponad połowa kapitału własnego przedsiębiorstwa lotniczego. Ponadto pod koniec lipca 2012 r. spółka Estonian Air osiągnęła zgodnie z prawem estońskim stan technicznej niewypłacalności. Na tej podstawie opinia wstępna Komisji była taka, że w okresie 2009–2012 spółkę Estonian Air można było zakwalifikować jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji.

([26]) Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

(70) Komisja wyraziła również wątpliwości co do środków objętych oceną i doszła do wstępnego wniosku, że stanowiły one pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym. W odniesieniu do **środka 1**, chociaż wydawało się, że w tym czasie trzej akcjonariusze przedsiębiorstwa lotniczego zrealizowali ten środek na zasadzie równorzędności, Komisja zauważyła, że nowe akcje zostały opłacone gotówką oraz poprzez konwersję pożyczki na kapitał własny. Ponieważ Komisja nie posiadała szczegółowych informacji dotyczących tego, którzy akcjonariusze wprowadzili nowe środki pieniężne, a którzy przyjęli konwersję pożyczki na kapitał własny, Komisja nie mogła wykluczyć wystąpienia nienależnej korzyści na rzecz Estonian Air i w związku z tym wyraziła wstępną opinię, że środek 1 stanowił pomoc państwa niezgodną z prawem. W odniesieniu do zgodności środka z rynkiem wewnętrznym Komisja zauważyła, że, jak się wydaje, uwzględniając trudności przedsiębiorstwa lotniczego, zastosowanie miały wyłącznie postanowienia art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu. Komisja wyraziła jednak wstępną opinię, że nie ma to miejsca, ponieważ środek 1 nie spełnia szeregu kryteriów określonych w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.

(71) W odniesieniu do **środka 2** Komisja zauważyła, że w chwili sprzedaży port lotniczy Tallinn był w całości własnością Estonii i że podlegał jurysdykcji Ministerstwa Spraw Gospodarczych i Komunikacji, co, jak się wydaje, wskazywało, że działania portu lotniczego Tallinn można było uznać za działania, które można przypisać państwu. Ponadto, ponieważ nie odbyła się żadna otwarta, przejrzysta i bezwarunkowa procedura przetargowa, Komisja nie mogła automatycznie wykluczyć wystąpienia nienależnej korzyści na rzecz Estonian Air i wyraziła wstępną opinię, że środek 2 stanowił pomoc państwa niezgodną z prawem. Komisja wstępnie stwierdziła również, że pomoc była niezgodna z rynkiem wewnętrznym, ponieważ nie zostały spełnione kryteria określone w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r., a także istniała możliwość naruszenia zasady „pierwszy i ostatni raz".

(72) W odniesieniu do **środka 3** Komisja zauważyła najpierw, że nie został on zrealizowany na zasadzie równorzędności. Podkreśliła również, że – podobnie jak miało to miejsce w przypadku środka 2 – wkłady ze strony państwa i SAS miał inny charakter (nowe środki pieniężne pochodzące od państwa w przeciwieństwie do zamiany długu ze strony SAS) i nie były kwotami porównywalnymi. Jeżeli chodzi o biznesplan z 2010 r., Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy można go uznać za wystarczająco rzetelny by stwierdzić, że rozważny inwestor prywatny zawarłby przedmiotową transakcję na takich samych warunkach, a także zauważyła, że bank Cresco najwyraźniej wyraził sprzeciw wobec tego planu i odmówił wniesienia dodatkowych środków pieniężnych na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego. Komisja zauważyła również, że zdaniem Estonii decyzję o zwiększeniu kapitału w 2010 r. podjęto w celu zapewnienia długoterminowych połączeń lotniczych z najważniejszymi biznesowymi miejscami docelowymi oraz w celu uzyskania kontroli nad przedsiębiorstwem lotniczym. Na tej podstawie Komisja wstępnie stwierdziła, że środek 3 stanowi pomoc państwa niezgodną z prawem, która nie będzie zgodna z rynkiem wewnętrznym, ponieważ wydaje się, że nie spełnia ona wymogów prawnych określonych w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r., a także rzekomo narusza zasadę „pierwszy i ostatni raz".

(73) Komisja oceniła również, czy **środek 4** byłby zgodny z testem prywatnego inwestora. Najpierw wyraziła wątpliwości co do tego, czy biznesplan z 2011 r. był wiarygodny oraz czy był realistyczny w twierdzeniu, że konkurencyjność przedsiębiorstwa lotniczego poprawiłaby się wyłącznie w wyniku powiększenia sieci i zwiększenia częstotliwości połączeń, oznaczających wzrost zdolności przewozowej pod względem połączeń, floty i personelu. Komisja zauważyła również, że prognozowane w biznesplanie z 2011 r. perspektywy wzrostu wydają się nazbyt optymistyczne, a proponowana strategia struktury gwiaździstej wydaje się bardzo ryzykowna, co zdaje się potwierdzać fakt, że ani pozostały akcjonariusz prywatny (SAS), ani żaden wierzyciel prywatny ([…]) nie chciał uczestniczyć w transakcji. W kontekście tych rozważań Komisja wyraziła wstępną opinię, że środek 4 stanowi pomoc państwa niezgodną z prawem oraz że nie spełnia kryteriów w zakresie pomocy na ratowanie lub pomocy na restrukturyzację określonych w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.

(74) Ponadto w odniesieniu do instrumentu w postaci pożyczki na ratowanie (**środek 5**) Estonia nie kwestionowała istnienia pomocy. Komisja wstępnie stwierdziła, że wydawało się, że pomoc spełniała większość kryteriów określonych w sekcji 3.1 dotyczącej pomocy na ratowanie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Komisja ma jednak wątpliwości co do tego, czy przestrzegano zasady „pierwszy i ostatni raz", biorąc pod uwagę fakt, że środki 1–4 mogły stanowić pomoc niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym. Ponieważ władze estońskie nie przedstawiły żadnego uzasadnienia pozwalającego na wprowadzenie wyjątku od stosowania zasady „pierwszy i ostatni raz", Komisja wyraziła wstępną opinię, że środek 5 można uznać za pomoc niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym.

(75) W odniesieniu do części pożyczki na ratowanie niewypłaconej na czas, mianowicie 12,1 mln EUR (zob. motywy 42 i 43 powyżej), Komisja przypomniała Estonii o skutku zawieszającym art. 108 ust. 3 Traktatu. Dodała, że Estonia powinna wstrzymać się od przyznania tej kwoty na rzecz Estonian Air do czasu podjęcia ostatecznej decyzji przez Komisję.

5.2. **Decyzja o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na restrukturyzację**

(76) W dniu 20 czerwca 2013 r. Estonia zgłosiła pomoc na restrukturyzację w wysokości 40,7 mln EUR udzieloną Estonian Air w postaci kapitału własnego na podstawie planu restrukturyzacji (**środek 6**). Estonia nie kwestionowała państwowego charakteru środka, uwzględniając między innymi fakt, że planowany zastrzyk kapitałowy pochodziłby bezpośrednio z budżetu państwa i przyniósłby korzyść wyłącznie spółce Estonian Air na warunkach, których rozważny prywatny inwestor normalnie by nie zaakceptował.

(77) Następnie Komisja poddała ocenie zgodność środka 6 na podstawie przepisów w zakresie pomocy na restrukturyzację zawartych w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Komisja wyraziła wstępną opinię, że spółka Estonian Air kwalifikowałaby się do otrzymania pomocy na restrukturyzację, ponieważ kwalifikowałaby się jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji (zob. motyw 69).

(78) Następnie Komisja przeanalizowała, czy postanowienia planu restrukturyzacji umożliwiłyby Estonian Air przywrócenie długoterminowej rentowności. Komisja zauważyła, że analiza scenariuszy i analiza wrażliwości zawarte w planie restrukturyzacji wykazywały znaczne niedociągnięcia. W szczególności zauważyła, że w najgorszym scenariuszu spółka Estonian Air uzyskałaby nieznacznie dodatnią wartość EBT w 2017 r. Wartość środków finansowych netto przed dofinansowaniem pozostałaby jednak ujemna nawet po przyjęciu dodatkowych środków restrukturyzacyjnych przez kierownictwo przedsiębiorstwa lotniczego (zob. tabela 4). Ponadto z analizy wrażliwości wynikało, że poza jednym wyjątkiem względnie niewielkie zmiany w założeniach spowodowałyby samodzielnie potrzebę dodatkowego finansowania. Na tej podstawie Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy pierwotny plan restrukturyzacji stanowił solidną podstawę do przywrócenia długoterminowej rentowności Estonian Air.

(79) W odniesieniu do środków wyrównawczych Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące akceptowalności uwolnienia przydziałów czasu na start lub lądowanie w szeregu koordynowanych portów lotniczych. Aby ocenić możliwość zaakceptowania wspomnianych przydziałów czasu na start lub lądowanie jako środków wyrównawczych, potrzebne były dodatkowe informacje na temat ograniczonego pod względem zdolności przewozowej charakteru portów lotniczych oraz wartości ekonomicznej przydziałów czasu na start lub lądowanie. Jeżeli chodzi o zaprzestanie obsługi 12 tras uznanych za środki wyrównawcze (zob. motyw 54 powyżej), zdaniem Komisji sposób obliczenia „wkładu I stopnia", „pokrycia DOC" oraz marży zysku tych tras nie był jasny. Komisja zauważyła, że różnica między wspomnianymi wskaźnikami rentowności była bardzo wyraźna oraz że nie było jasne, czy spółka Estonian Air musiałaby zaprzestać obsługi tych tras w każdym wypadku, by przywrócić rentowność. W szczególności Komisja zauważyła, że marża zysku wszystkich tras była ujemna. Co więcej, jeżeli Komisja miałaby wykorzystać poziom wkładu DOC do oceny rentowności trasy, poziom wkładu DOC byłby powyżej zera i dopuszczalny jedynie w przypadku dwóch tras – w których spadek zdolności przewozowej pod względem ASK wynosił około 1 %.

(80) W odniesieniu do wkładu własnego Estonian Air w wysokości 38 mln EUR (lub 48,3 % całkowitych kosztów restrukturyzacji wynoszących 78,7 mln EUR) Komisja zauważyła, że co do zasady wydawał się on dopuszczalny. Komisja wyraziła jednak wątpliwości co do sprzedaży trzech statków powietrznych typu CRJ900 w 2015 r., sprzedaży AS Estonian Air Regional oraz sprzedaży udziału spółki Estonian Air w Eesti Aviokütuse Teenuste AS, który wynosił 51 %. Niemniej jednak Komisja uznała, że sprzedaż własności, nowa pożyczka udzielona przez […] oraz sprzedaż udziałów Estonian Air w AS Amadeus Eesti, które wynosiły 60 %, mogły zostać uznane za wkład własny.

(81) Ponadto Komisja przywołała swoje wątpliwości wyrażone w decyzjach o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie dotyczące zgodności środków 1–5, których realizacja mogłaby doprowadzić do naruszenia zasady „pierwszy i ostatni raz".

(82) Na tej podstawie Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy zgłoszony środek restrukturyzacyjny był zgodny z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. oraz czy byłby zgodny z rynkiem wewnętrznym. Zwróciła się do Estonii o przedstawienie uwag oraz o przekazanie wszystkich informacji, które mogą pomóc w ocenie zastrzyku kapitałowego zgłoszonego jako pomoc na restrukturyzację.

(83) W odniesieniu do skargi otrzymanej w dniu 23 maja 2013 r. dotyczącej umowy sprzedaży i leasingu zwrotnego zawartej przez Estonian Air i port lotniczy Tallinn (zob. motyw 10 powyżej) Komisja stwierdziła, że nie wiązała się ona z nienależną korzyścią na rzecz Estonian Air i w związku z tym wykluczyła obecność pomocy państwa.

6. **UWAGI NA TEMAT DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA**

6.1. **Uwagi Estonii**

(84) Estonia przedstawiła uwagi dotyczące decyzji Komisji o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie w pismach z dnia 9 kwietnia i 17 maja 2013 r. W odniesieniu do **środka 1** Estonia jest zdania, że inwestycję zrealizowano w oparciu o wiarygodny biznesplan i dodatnią wycenę przedsiębiorstwa lotniczego. Estonia wskazuje, że wkład Grupy SAS (częściowo w formie konwersji pożyczki na kapitał własny) należy rozważyć w szerszym kontekście, w którym Grupa SAS udzieliła pożyczek spółce Estonian Air w wysokości […] mln USD w 2008 r. oraz w wysokości […] mln EUR w 2009 r. W odniesieniu do udziału państwa Estonia wyjaśnia, że oparła swoją decyzję na sprawozdaniu z wyceny opracowanym przez Ministerstwo Spraw Gospodarczych i Komunikacji, zgodnie z którym wartość przedsiębiorstwa lotniczego po realizacji inwestycji przewyższałaby jego

wartość przed realizacją inwestycji. Ponadto Estonia podkreśla, że każdy akcjonariusz przeprowadził własną analizę funkcjonowania oraz że wszyscy zdecydowali się wnieść kapitał w wysokości proporcjonalnej do swojego udziału w spółce, co spowoduje realizację środka 1 na zasadzie równorzędności.

(85) W odniesieniu do **środka 2** Estonia zauważa najpierw, że brak procedury przetargowej w żaden sposób nie wskazuje jednoznacznie na istnienie pomocy państwa oraz że w każdym wypadku sprzedaż odbywała się na podstawie wartości transakcyjnej odzwierciedlającej prawdziwą cenę rynkową należącego do Estonian Air przedsiębiorstwa zajmującego się obsługą naziemną, które ponadto przynosiło zyski. Zdaniem Estonii środek 2 stanowiła sprzedaż należących do przedsiębiorstwa lotniczego aktywów dotyczących obsługi naziemnej, bez pracowników czy pasywów, a wartość aktywów netto stanowiła cenę minimalną. Ponadto Estonia twierdzi, że transakcja była porównywalna z podobnymi transakcjami. Estonia twierdzi ponadto, że port lotniczy Tallinn jest niezależnym podmiotem, w który nie ingeruje państwo, oraz że wszyscy członkowie zarządu i rady nadzorczej są niezależnymi przedsiębiorcami, a nie przedstawicielami państwa czy osobami wyznaczonymi przez państwo.

(86) Ponadto Estonia przedstawia wyjaśnienia dotyczące dokładnej struktury **środka 3**, który również uznaje za pozbawiony pomocy. Estonia twierdzi również, że udział SAS wynosi […] mln EUR, na który składa się przekazanie 2 mln EUR w gotówce oraz nabycie udziału Cresco za […] mln EUR. Jeżeli chodzi o biznesplan z 2010 r. Estonia jest zdania, że plan ten opracowano w oparciu o trwały wzrost gospodarczy oraz pozytywne oczekiwania w zakresie ożywienia gospodarczego i rozwoju estońskiej gospodarki, a także w oparciu o oczekiwania wyrażone w tym czasie przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) dotyczące wzrostu ruchu międzynarodowego. Według Estonii w biznesplanie z 2010 r. uwzględniono wszystkie czynniki niezbędne do podjęcia rozważnej i wiarygodnej decyzji inwestycyjnej. W odniesieniu do faktu, że państwo wzięło pod uwagę względy makroekonomiczne, Estonia twierdzi, że względy te nie były jedynymi czynnikami warunkującymi decyzję państwa o dokonaniu inwestycji. Estonia przedstawia również wycenę przedsiębiorstwa lotniczego przeprowadzoną przez starszego analityka ekonomicznego Ministerstwa Spraw Gospodarczych i Komunikacji, która wskazuje, że całkowita wartość kapitału własnego Estonian Air po realizacji dodatkowych inwestycji (na podstawie zdyskontowanych przewidywanych przepływów pieniężnych) będzie wynosiła [0–10] mln EUR.

(87) W odniesieniu do decyzji państwa o zainwestowaniu 30 mln EUR w latach 2011–2012 (**środek 4**) Estonia zauważa po pierwsze, że w 2011 r. rynek wschodnioeuropejski był dość stabilny pod względem perspektyw rozwoju oraz że latem 2011 r. europejski rynek lotniczy nie wszedł jeszcze w okres zawirowań. Ponadto Estonia twierdzi, że Grupa SAS nie uczestniczyła w realizacji środka 4, ponieważ miała w tym czasie poważne trudności finansowe. W odniesieniu do pożyczki ze strony […], która miała zostać przyznana na rzecz przedsiębiorstwa lotniczego, lecz której ostatecznie nie udzielono, Estonia jest zdania, że należy ją rozpatrywać oddzielnie od jej inwestycji kapitałowych. Estonia podkreśla również, że biznesplan z 2011 r. był solidny i wiarygodny oraz że zawarto w nim strategię ekspansji opartą na solidnej i starannej analizie ekonomicznej rynku lotniczego regionu oraz na przewidywanym rozwoju gospodarczym krajów ościennych. Estonia twierdzi również, że w 2011 r. kapitał własny przedsiębiorstwa lotniczego był wartościowy zarówno przed dokonaniem zastrzyku kapitałowego, jak i po nim. Pomimo tego, że Estonia przyznaje, iż biznesplan z 2011 r. nie był wykonalny oraz że w połowie 2012 r. zaprzestano jego realizacji, Estonia twierdzi, że w chwili podejmowania decyzji o realizacji środka 4 państwo było przekonane, że przedsiębiorstwo lotnicze będzie w stanie odzyskać swoją rentowność.

(88) W odniesieniu do instrumentu w postaci pożyczki na ratowanie (**środek 5**) Estonia jest zdania, że spełniono wszystkie warunki pomocy na ratowanie określone w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Estonia twierdzi ponadto, że spółkę Estonian Air można uznać za znajdującą się w trudnej sytuacji dopiero do przełomu czerwca i lipca 2012 r. Ponieważ stwierdza, że środki 1–4 nie wiązały się z pomocą państwa, nie została naruszona zasada „pierwszy i ostatni raz" określona w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Niemniej jednak Estonia dodaje, że jeżeli Komisja miałaby stwierdzić naruszenie zasady „pierwszy i ostatni raz", powinna wziąć pod uwagę, że spółka Estonian Air obsługuje jedynie 0,17 % ruchu wewnątrzeuropejskiego oraz że w wyniku udzielenia pomocy nie wystąpiły żadne efekty zewnętrzne dla innych państw członkowskich ani żadne nadmierne zakłócenia konkurencji.

(89) W swoich uwagach z dnia 19 marca 2014 r. dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na restrukturyzację (**środek 6**) Estonia ponownie przytacza swoje uwagi odnośnie do zasady „pierwszy i ostatni raz". Jeżeli chodzi o przywrócenie długoterminowej rentowności Estonian Air Estonia jest zdania, że Komisja powinna pozwolić na włączenie działań zmniejszających ryzyko podejmowanych przez kierownictwo w analizie wrażliwości, ponieważ w taki sposób funkcjonują normalne przedsiębiorstwa.

(90) Estonia przedstawia również pewne wyjaśnienia dotyczące sposobu obliczenia pokrycia I stopnia, pokrycia DOC oraz marży zysku oferowanych tras (zob. motyw 79). Zdaniem Estonii pokrycie I stopnia określa dochód krańcowy z każdego pasażera, bez uwzględnienia kosztów przelotu, podczas gdy wkład DOC określa wkład pasażera z uwzględnieniem wszystkich kosztów zmiennych związanych z przelotem, lecz nie określa kosztów związanych ze statkiem powietrznym ani żadnych innych kosztów pośrednich. Estonia twierdzi ponadto, że trasy należy uznać za dopuszczalne środki wyrównawcze, ponieważ wszystkie charakteryzowały się dodatnim wkładem I stopnia, i odrzuca argument Komisji, że trasy, z których obsługi zrezygnowano, nie byłby rentowne przy zastosowaniu nowego modelu biznesowego.

(91) W odniesieniu do wkładu własnego Estonia wyjaśnia, że sprawozdanie z wyceny dotyczące sprzedaży statku powietrznego jest realistyczne i zawiera szczegółowe informacje dotyczące ceny sprzedaży AS Estonian Air Regional oraz udziału Estonian Air w AS Amadeus Eesti.

6.2. **Uwagi zainteresowanych stron**

(92) W odniesieniu do decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie Komisja otrzymała uwagi od IAG i Ryanaira.

(93) Przedsiębiorstwo IAG twierdzi, że pomoc na ratowanie na rzecz Estonian Air wpłynęła na jego inwestycje w przedsiębiorstwo FlyBe oraz relację z Finnairem. Przedsiębiorstwo IAG zauważa również, że jego zdaniem w przypadku opuszczenia rynku przez Estonian Air jakość sieci połączeń Estonii nie zmniejszyłaby się. Przedsiębiorstwo IAG wyraziło obawy dotyczące rzekomego naruszenia zasady „pierwszy i ostatni raz".

(94) Ryanair z zadowoleniem przyjmuje formalne postępowanie wyjaśniające Komisji dotyczące pomocy na ratowanie na rzecz Estonian Air, w szczególności uwzględniając brak wydajności Estonian Air w porównaniu z Ryanairem. W odniesieniu do środków 1–5 Ryanair w pierwszej kolejności zauważa, że bank Cresco zdecydował się zrezygnować ze swojego udziału, co należy interpretować jako wyraźne wskazanie, że zastrzyki kapitałowe nie były zgodne z testem prywatnego inwestora. Ryanair zwraca uwagę na to, że tani przewoźnicy stanowią lepszą alternatywę dla przewoźników państwowych, takich jak Estonian Air, oraz że prawo Unii nie uznaje prawa każdego państwa członkowskiego do posiadania przewoźnika państwowego. Ponadto Ryanair twierdzi, że pomoc państwa na rzecz Estonian Air ma bezpośredni i istotny wpływ na jego pozycję rynkową oraz że pomoc ta zakłóca w sposób istotny konkurencję.

(95) Dwie zainteresowane strony przedstawiły swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na restrukturyzację: zainteresowana strona, która nie życzy sobie, by jej tożsamość została ujawniona, oraz Ryanair.

(96) Zainteresowana strona, która nie życzy sobie, by jej tożsamość została ujawniona, twierdzi, że plan restrukturyzacji Estonian Air nie jest wiarygodny ani możliwy do zrealizowania z uwagi na fakt, że straty spółki w 2012 r. były wyjątkowo wysokie, prowadząc do osiągnięcia marży netto wynoszącej –50 %. W odniesieniu do restrukturyzacji floty i działalności zainteresowana strona jest zdania, że plany Estonian Air dotyczące wykorzystywania dwóch statków powietrznych na potrzeby lotów czarterowych nie są wykonalne, biorąc pod uwagę bardzo konkurencyjny charakter tego rynku, oraz krytykuje zestaw statków powietrznych nowej floty. Zainteresowana strona zauważa również, że z obliczenia rentowności tras oferowanych jako środki wyrównawcze wynika, że są one niedopuszczalne i nabiera przekonania, że ogółem pomoc na restrukturyzację nie powinna zostać dozwolona. Ponadto zainteresowana strona przedstawia analizę przykładu dotyczącą jakości sieci połączeń na Węgrzech po upadku Malév i dochodzi do wniosku, że rynek może odpowiednio zrekompensować stratę przewoźnika państwowego.

(97) Ryanair w pierwszej kolejności zauważa, że Komisja powinna ocenić, czy Estonia miała dostępne inne rozwiązania (takie jak likwidacja) niż udzielenie pomocy państwa. Ryanair twierdzi również, że założenia określone w planie restrukturyzacji są niezwykle optymistyczne oraz że plan jest skazany na niepowodzenie. Przykładowo Ryanair jest zdania, że nierealistyczne jest, by spółka Estonian Air była w stanie sprzedać niektóre ze swoich statków powietrznych w celu podwyższenia swojego kapitału. Ryanair uważa również, że 12 połączeń, których obsługi zaprzestała spółka Estonian Air, nie jest rentownych i nie można ich uznać za środki wyrównawcze. Co więcej, zauważa, że warunki określone w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. nie zostały spełnione, w szczególności zasada „pierwszy i ostatni raz". Ponadto Ryanair powtarza, że pomoc na rzecz Estonian Air jest bardzo szkodliwa dla jego pozycji na rynku.

6.3. **Uwagi Estonii dotyczące uwag zainteresowanych osób trzecich**

(98) Estonia udzieliła szczegółowych odpowiedzi na argumenty podniesione przez zainteresowane strony. W odniesieniu do uwag IAG dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie Estonia zauważa, że Estonian Air i FlyBe nie korzystają z tych samych portów lotniczych i w związku z tym nie konkurują ze sobą. Jeżeli chodzi o jakość sieci połączeń w państwie, Estonia jest zdania, że wypływ na nią zaistniałby, gdyby spółka Estonian Air opuściła rynek, i twierdzi, że tani przewoźnicy nie zapewniają takiego rodzaju jakości sieci połączeń, jaki ma znaczenie dla Estonii.

(99) W odniesieniu do uwag Ryanaira dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie Estonia zauważa, że nie można porównywać wydajności tanich przewoźników z wydajnością przewoźników regionalnych. Jeżeli chodzi o uzasadnienie inwestycji państwa w przedsiębiorstwo lotnicze, Estonia zauważa, że rentowne i stabilne przedsiębiorstwo lotnicze ma istotne znaczenie, ponieważ zapewnia Estonii regularne i niezawodne połączenia z szeregiem państw będących najważniejszymi partnerami handlowymi Estonii, której to roli nie spełniają główni konkurenci przedsiębiorstwa lotniczego. Ponadto Estonia twierdzi, że działalność tanich przewoźników w Estonii nie powiodła się z powodu niewielkiego rozmiaru rynku, a nie z powodu obecności Estonian Air, i wyklucza istnienie konkurencji między Ryanairem a Estonian Air, ponieważ przedsiębiorstwa te kierują swoje oferty do różnych grup klientów.

(100) Estonia odniosła się również do uwag otrzymanych w kontekście decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na restrukturyzację. Jeżeli chodzi o uwagi zainteresowanej strony, która nie życzy sobie, by jej tożsamość została ujawniona, Estonia nie przedstawia uwag w odniesieniu do niektórych z nich, twierdząc, że przekaże nowy plan restrukturyzacji, i w związku z tym uwagi te nie miały już znaczenia. Niemniej jednak Estonia wskazuje, że na trasach z Estonii i do Estonii nie występuje nadmierna zdolność przewozowa oraz że nie ma zagrożenia naruszeniem rynku wewnętrznego poprzez przeniesienie niesprawiedliwej części dostosowań strukturalnych na inne państwa członkowskie. Jeżeli chodzi o porównanie z analizą przykładu dotyczącą jakości sieci połączeń na Węgrzech, Estonia twierdzi, że jest niewielkim i odizolowanym rynkiem oraz że upadek Estonian Air oznaczałby stratę w zakresie ilości i jakości połączeń lotniczych, a także twierdzi, że jej sytuacja przypomina bardziej sytuację Litwy po ogłoszeniu upadłości przez przewoźnika państwowego FlyLAL, która zdaniem Estonii straciła 26 % swojego wskaźnika mobilności ([27]) w porównaniu z 4 % w przypadku Węgier.

(101) W odniesieniu do uwag Ryanaira Estonia powtarza, że pomoc państwa przyznana na rzecz Estonian Air nie wpłynie na pozycję Ryanaira. Ponadto Estonia uważa, że stwierdzenie Ryanaira, zgodnie z którym spółka Estonian Air powinna zostać zlikwidowana, nie zostało poparte danymi. Ponadto Estonia powtarza, że nie ma miejsca naruszenie zasady „pierwszy i ostatni raz" w odniesieniu do środków 1–3.

7. **OCENA ŚRODKÓW POMOCY I PLANU RESTRUKTURYZACJI**

(102) Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek 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". W związku z powyższym pojęcie pomocy państwa obejmuje każdą przyznaną bezpośrednio lub pośrednio korzyść finansowaną z zasobów państwowych, która została przekazana przez samo państwo lub przez jakikolwiek organ pośredniczący na podstawie przekazanych mu uprawnień.

(103) Aby środek stanowił pomoc państwa, musi on pochodzić z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania go państwu. Z zasady środki pochodzące z zasobów państwowych to zasoby państwa członkowskiego oraz jego organów publicznych, jak również zasoby przedsiębiorstw publicznych, nad którymi organy publiczne mogą sprawować bezpośrednią lub pośrednią kontrolę.

(104) Aby ustalić, czy różne środki, które poddano ocenie, przyniosły korzyść gospodarczą spółce Estonian Air, a zatem czy środki te stanowiły pomoc państwa, Komisja podda ocenie, czy przedsiębiorstwo lotnicze otrzymało korzyść gospodarczą, jakiej nie osiągnęłoby w normalnych warunkach rynkowych.

(105) W ocenie tej Komisja stosuje test prywatnego inwestora. Zgodnie z testem prywatnego inwestora pomoc państwa nie istniałaby w przypadku, gdyby w podobnych okolicznościach inwestor prywatny o rozmiarach porównywalnych do zainteresowanych podmiotów w sektorze publicznym, działając w normalnych warunkach gospodarki rynkowej, zdecydował się przekazać beneficjentowi środki objęte postępowaniem. Komisja musi zatem ocenić, czy inwestor prywatny zawarłby transakcje poddane ocenie na takich samych warunkach. Hipotetyczny inwestor prywatny zachowuje się jak rozważny inwestor, który dąży do maksymalizacji zysków bez ponoszenia zbytniego ryzyka w stosunku do danej stopy rentowności. Z zasady wkład z funduszy publicznych nie stanowi pomocy państwa, jeśli jest dokonywany na zasadzie równorzędności, mianowicie jeżeli jest dokonywany w tym samym czasie, co istotny wkład kapitałowy ze strony inwestora prywatnego, w porównywalnych okolicznościach i na porównywalnych warunkach.

(106) Ponadto środki objęte postępowaniem muszą zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem oraz musi istnieć możliwość, że będą ona wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

(107) W zakresie, w jakim środki poddane ocenie stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ich zgodność musi zostać oceniona w świetle wyjątków określonych w ust. 2 i 3 tego artykułu.

7.1. **Istnienie pomocy państwa**

7.1.1. *Środek 1*

(108) Komisja oceni najpierw istnienie pomocy w odniesieniu do zastrzyku kapitałowego w wysokości 2,48 mln EUR z 2009 r. (środek 1). Jak wyjaśniono w motywie 105, uważa się, że wkład z funduszy publicznych nie wiąże się z nienależną korzyścią – i nie stanowi pomocy – jeżeli wnosi się go na zasadzie równorzędności.

([27]) Wskaźnik mobilności oznacza liczbę pasażerów transportu lotniczego podzieloną przez wielkość populacji danego państwa.

(109) W tym względzie Komisja zauważa, że wkład w ramach środka 1 został wniesiony przez ówczesnych akcjonariuszy Estonian Air proporcjonalnie do posiadanych przez nich akcji, a mianowicie w 34 % przez Estonię (2,48 mln EUR), w 49 % przez SAS (3,57 mln EUR) i w 17 % przez Cresco (1,23 mln EUR). Estonia potwierdziła, że państwo i Cresco dokonały jedynie zastrzyku środków pieniężnych, natomiast Grupa SAS przekazała 1,21 mln EUR w gotówce i 2,36 mln EUR w postaci konwersji pożyczki na kapitał własny. Ponadto Estonia wyjaśniła, że Grupa SAS udzieliła pożyczek Estonian Air w wysokości […] mln USD w 2008 r. i […] mln EUR w 2009 r. (zob. motyw 84).

(110) W decyzjach o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie Komisja zauważyła, że odmienny charakter wkładów (podwyższenie kapitału z nowych środków pieniężnych a zamiana długu przez SAS) był wystarczający, aby Komisja powzięła uzasadnione wątpliwości co do tego, czy środek 1 został wdrożony na zasadzie równorzędności. Informacje przekazane przez Estonię rozwiały jednak wątpliwości Komisji, jako że wkład na poczet kapitału wniesiono w oczywisty sposób na zasadzie równorzędności, przynajmniej jeżeli chodzi o Cresco. Zarówno państwo, jak i Cresco wniosły wkłady w dosyć znacznych kwotach nowych środków pieniężnych proporcjonalnie do posiadanych przez siebie akcji. Ponadto całkowite wkłady Cresco i SAS w środkach pieniężnych były znaczne i porównywalne z wkładem państwa. Co więcej, konwersję pożyczki na kapitał własny przez SAS należy rozpatrywać w szerszym kontekście wcześniej udzielonych pożyczek przez SAS na rzecz Estonian Air w 2008 r. i w 2009 r., co pokazuje, że Grupa SAS wierzyła w rentowność przedsiębiorstwa lotniczego.

(111) Oczywiste jest, że nie można uznać udziału prywatnego wynoszącego 66 % za nieistotny w porównaniu z interwencją publiczną zgodnie z utrwalonym orzecznictwem ([28]). Ponadto, nic nie wskazuje na to, że decyzja SAS i Cresco o zainwestowaniu środków w Estonian Air mogła być podyktowana działaniem państwa.

(112) Ponadto Komisja zauważa, że zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r. ([29]) „[z]astrzyki kapitałowe nie stanowią pomocy państwa w przypadku zwiększenia udziału organów władzy publicznej, pod warunkiem że wniesiony kapitał jest proporcjonalny do liczby akcji/udziałów w posiadaniu takich organów oraz towarzyszy mu kapitał wniesiony przez prywatnego akcjonariusza/udziałowca; inwestycja inwestora prywatnego musi mieć realne znaczenie gospodarcze". W związku z powyższym miało to w rezultacie miejsce w przypadku środka 1.

(113) Na tej podstawie Komisja uważa, że decyzję Cresco o zainwestowaniu środków w Estonian Air podjęto na zasadzie równorzędności z decyzją państwa i że inwestycje dokonane przez Cresco i SAS były znaczne. Ponadto Komisja nie ma powodów, aby wątpić, że SAS i Cresco podjęły decyzję o zainwestowaniu środków w Estonian Air z powodów innych niż nastawienie na zysk. Na tej podstawie Komisja uznaje, że finansowanie Estonian Air poprzez zastrzyk kapitałowy w wysokości 2,48 mln EUR (środek 1) nie wiązało się z nienależną korzyścią dla Estonian Air, a zatem wyklucza to istnienie pomocy państwa, bez konieczności przeprowadzenia dodatkowej oceny dotyczącej spełnienia pozostałych łącznych warunków określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.2. *Środek 2*

(114) W czerwcu 2009 r. spółka Estonian Air sprzedała swoje przedsiębiorstwo zajmujące się obsługą naziemną portowi lotniczemu Tallinn stanowiącemu w całości własność państwa za kwotę 2,4 mln EUR (środek 2). Nie przeprowadzano żadnej otwartej, przejrzystej i bezwarunkowej procedury przetargowej ani nie uzyskano żadnej wyceny od niezależnych taksatorów w celu określenia ceny. Zamiast tego cenę ustalono w drodze bezpośrednich negocjacji między portem lotniczym Tallinn a Estonian Air.

(115) Komisja zauważa, że w braku procedury przetargowej lub niezależnej wyceny nie może wykluczyć istnienia pomocy. Komisja musi zatem dokonać szczegółowej oceny transakcji i jej kontekstu w celu ustalenia, czy w wyniku tej transakcji spółka Estonian Air uzyskała jakąkolwiek nienależną korzyść.

(116) Estonia wyjaśniła w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego, że przedsiębiorstwo zajmujące się obsługą naziemną było rentowne w latach 2005–2008, czyli w latach poprzedzających sprzedaż. Ponadto transakcja przyjęła formę sprzedaży aktywów z wyłączeniem pasywów i pracowników oraz innych „kosztów zastanych". W celu ustalenia ceny jako cenę minimalną wskazano wartość aktywów netto. Co więcej władze estońskie przedłożyły swoją wewnętrzną analizę wskazującą, że wskaźnik stosunku wartości przedsiębiorstwa do jego obrotów (wartość przedsiębiorstwa/obroty) ([30]) dla transakcji odpowiada wskaźnikom zaobserwowanym w kilku innych transakcjach, w których spółka przejmowana była przedsiębiorstwem zajmującym się obsługa naziemną. Sugerowałoby to – jak się wydaje – że transakcja odbyła się na warunkach rynkowych.

([28]) Wyrok z dnia 12 grudnia 1996 r. Air France przeciwko Komisji, T-358/94, Rec., EU:T:1996:194, pkt 148 i 149.

([29]) Wytyczne dotyczące stosowania art. 92 i 93 Traktatu WE oraz art. 61 Porozumienia EOG do pomocy państwa w sektorze lotnictwa (Dz.U. C 350 z 10.12.1994, s. 5).

([30]) Wskaźnik wartość przedsiębiorstwa/obroty jest środkiem wyceny, za pomocą którego wartość przedsiębiorstwa spółki porównuje się z wielkością obrotów spółki, co umożliwia inwestorom przybliżone określenie ceny, za jaką można ją nabyć.

(117) Co więcej, Estonia twierdzi, że port lotniczy Tallinn – pomimo że stanowi w całości własność państwa – jest niezależny od państwa i że członkowie zarządu i rady nadzorczej są niezależnymi przedsiębiorcami, a nie przedstawicielami państwa. W decyzjach o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie Komisja podniosła wątpliwości co do tego, czy można uznać, że istnieje możliwość przypisania działań portu lotniczego Tallinn państwu, mając na uwadze fakt, iż Ministerstwo Spraw Gospodarczych i Komunikacji było jedynym akcjonariuszem portu lotniczego Tallinn i że znajdowało się we właściwości ministerstwa.

(118) Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej konsekwentnie orzekał jednak, że działań podjętych przez przedsiębiorstwa publiczne będące pod kontrolą państwa nie można jako takich przypisać państwu. Istotnie Trybunał Sprawiedliwości w sprawie Stardust Marine i w późniejszym orzecznictwie wyjaśnił, że w celu stwierdzenia możliwości przypisania środka państwu trzeba „zbadać, czy należy uznać, że organy publiczne były w taki czy inny sposób zaangażowane w przyjęcie tego środka lub tych środków" ([31]). W odniesieniu do środka 2 Komisja nie może stwierdzić, czy decyzję portu lotniczego Tallinn o zainwestowaniu środków w Estonian Air można przypisać państwu. Komisja nie znalazła również żadnych dowodów pośrednich w tym zakresie w rozumieniu orzecznictwa w sprawie Stardust Marine. Z tych powodów Komisja uważa, że decyzji portu lotniczego Tallinn w sprawie udziału w środku 2 nie można przypisać Estonii.

(119) Jako że decyzji portu lotniczego Tallinn w sprawie udziału w środku 2 nie można było przypisać państwu i jako że transakcja –jak się wydaje – przebiegła na warunkach rynkowych, Komisja wyklucza istnienie pomocy państwa w odniesieniu do środka 2 bez konieczności przeprowadzenia dodatkowej oceny dotyczącej spełnienia pozostałych łącznych warunków określonych w art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.3. *Środek 3*

(120) W odniesieniu do zastrzyku kapitałowego z 2010 r. (**środek 3**) Estonia wyjaśniła w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego, że państwo dokonało zastrzyku środków pieniężnych w wysokości 17,9 mln EUR, a Grupa SAS przeprowadziła zamianę pożyczki w wysokości 2 mln EUR na kapitał własny. Jednocześnie Grupa SAS nabyła akcje Cresco w Estonian Air w wysokości […] mln EUR (w zamian za anulowanie pożyczki w wysokości […] mln EUR, którą bank Cresco zaciągnął u SAS). W rezultacie bank Cresco przestał być akcjonariuszem, udział państwa wzrósł do 90 %, a udział SAS zmniejszył się do 10 %. Estonia podnosi, że jej decyzja o ponownej inwestycji w Estonian Air opierała się na biznesplanie z 2010 r.

(121) Komisja najpierw zauważa, że zastrzyki środków dokonane przez państwo i SAS przybrały odmienne formy i miały różną wysokość nieproporcjonalnie do akcji. Zastrzyk w wysokości 17,9 mln EUR nowych środków pieniężnych od państwa nie jest porównywalny z zamianą długu na kapitał własny dokonaną przez SAS w wysokości 2 mln EUR, zwłaszcza uwzględniając fakt, że Estonia nie przedstawiła dowodów, jakoby pożyczka została w pełni zabezpieczona, a zatem SAS, zamieniając pożyczkę na kapitał własny, przyjąłby nowe ryzyko. W odniesieniu do anulowania długu przez SAS w wysokości […] mln EUR, który to dług bank Cresco miał wobec Grupy SAS, w zamian za akcje Cresco w Estonian Air Komisja zauważa, że ta operacja nie wiązała się z nowymi środkami pieniężnymi dla Estonian Air. Co więcej, nie jest pewne, czy Grupa SAS przyjęła nowe ryzyko, zgadzając się na anulowanie długu w zamian za akcje Cresco w Estonian Air. Te elementy wystarczają, aby umożliwić Komisji stwierdzenie, że środek 3 nie został wprowadzony na zasadzie równorzędności.

(122) Władze estońskie podnosiły, że środek 3 był zgodny z wymogami testu prywatnego inwestora, jako że został przyjęty na podstawie biznesplanu z 2010 r., który władze uznają za solidny i wiarygodny. Zgodnie z tym planem spółka Estonian Air miała stać się rentowna nawet już w 2013 r., jeżeli zmieniłaby flotę zgodnie z planem, i miała przynosić znaczne zyski od tego momentu do 2020 r.

(123) Komisja przyznaje, że w biznesplanie z 2010 r. przeanalizowano sytuację przedsiębiorstwa lotniczego, niemniej jednak ma on wady, które sprawiają, że nie stanowi solidnej podstawy dla rynkowo uzasadnionej decyzji o dokonaniu inwestycji. Przykładowo w prognozach finansowych przyjęto zbyt ambitny wzrost liczby pasażerów (średni roczny wzrost powyżej 6 % w okresie 2010–2020). Takie prognozy wzrostu wydają się bardzo optymistyczne w świetle globalnego kryzysu gospodarczego i finansowego w 2009 r. W biznesplanie z 2010 r. odniesiono się do szacunków IATA, w których przyjęto że średni wzrost na następne cztery lata wyniesie ponad 5 %. IATA wskazuje jednak również, że to ożywienie gospodarcze będzie bardzo nierównomiernie rozłożone pod kątem geograficznym i że szybkiego wzrostu nie należy spodziewać się w Europie ([32]).

(124) Inną wadą jest to, że analiza wrażliwości biznesplanu z 2010 r. wydaje się niewystarczająca. W odniesieniu do ryzyka mniejszej liczby pasażerów w planie stwierdzono, że 10 % spadek liczby pasażerów obniżyłby wynik netto w pierwszych dwóch latach o około 6,4 mln EUR, co doprowadziłoby do ponad dwukrotnego zwiększenia ujemnych wyników netto przewidywanych na te dwa lata. W biznesplanie z 2010 r. nie wskazano jednak konsekwencji dla całego analizowanego okresu ani działań naprawczych, które należy podjąć.

([31]) Wyrok w sprawie C-482/99 Francja przeciwko Komisji (Stardust Marine), EU:C:2002:294, pkt 52.
([32]) Zob. biznesplan z 2010 r., s. 16 i 17.

(125) Komisja zaznacza również, że bank Cresco podjął decyzję o zaprzestaniu dalszych inwestycji w Estonian Air, a zamiast tego postanowił sprzedać swoje akcje SAS. O ile bank Cresco mógł mieć różne powody, aby tak uczynić, o tyle logicznie rozumując, należy – jak się wydaje – stwierdzić, że biznesplan z 2010 r. nie stanowił wystarczającej podstawy do zapewnienia inwestora prywatnego o zwrocie z jego inwestycji. Podobny argument można zastosować do Grupy SAS, która postanowiła uczestniczyć w zastrzyku kapitałowym z 2010 r., ale nieproporcjonalnie do swoich akcji, a zatem wartość jej akcji obniżono z początkowych 49 % do jedynie 10 %.

(126) Władze estońskie podnoszą również, że wycena dokonana przez państwo w 2010 r. doprowadziła do wniosku, że przedsiębiorstwo lotnicze uzyskałoby wartość dodatnią w następstwie inwestycji. W ramach wyceny wartość kapitału własnego obliczono w oparciu o analizę zdyskontowanych przepływów pieniężnych, uwzględniając oczekiwane przepływy pieniężne w latach 2010–2019, powiększone o wartość końcową po 2019 r. w wysokości [0–10] mln EUR (zdyskonotwana) i pomniejszone o dług netto w wysokości [0–10] mln EUR. Na tej podstawie całkowita wartość kapitału własnego w scenariuszu poinwestycyjnym wyniosłaby w rezultacie [0-10] mln EUR. W oparciu o alternatywną metodą wyceny wartość przedsiębiorstwa lotniczego obliczono przez porównanie wskaźników pięciu mniejszych spółek giełdowych, co doprowadziło do wyceny wartości Estonian Air na około [5-15] mln EUR.

(127) Komisja nie może jedna uznać tej wyceny za właściwą podstawę do przyjęcia inwestycji przez hipotetycznego inwestora prywatnego. Po pierwsze, w samej wycenie wskazano istotne zagrożenia, niepewności i wrażliwość w odniesieniu do zastosowanych założeń i stwierdzono, że do prognoz zawartych w wycenie należy podchodzić ostrożnie ([33]). Ponadto nie uzasadniono niektórych kluczowych założeń będących podstawą wyceny. W szczególności nie wskazano podstawy do ustalenia znaczącej wartości końcowej (stanowiącej ponad 60 % otrzymanych całkowitych zdyskontowanych przepływów pieniężnych). Wybór niższej wartości końcowej mógłby nawet prowadzić do ujemnej całkowitej wartości kapitału własnego. Po drugie, w wycenie stwierdzono, że środki przewidziane w biznesplanie z 2010 r. nie mogą być wystarczające, aby rozwiązać problemy Estonian Air związane ze stabilnością (np. przynosząca straty eksploatacja turbośmigłowego statku powietrznego Saab 340). W związku z powyższym w obliczeniach opierających się na przepływach pieniężnych założono wprowadzenie dodatkowych zmian, a zatem obliczenia te odbiegają od biznesplanu z 2010 r., który stanowi podstawę inwestycji. Po trzecie, wycena opierająca się na porównaniu z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi jest bardzo niestabilna. W ramach wyceny Estonian Air porównano jedynie z pięcioma przedsiębiorstwami lotniczymi, z czego zdolności przewozowe trzech z nich są kilkakrotnie większe niż Estonian Air. Ponadto w związku ze złą sytuacją finansową Estonian Air jedynym punktem odniesienia, który można by realistycznie wykorzystać, jest stosunek ceny do przychodów ze sprzedaży, natomiast wskaźniki oparte na innych wyznacznikach dają bardzo odmienne rezultaty. Po czwarte, nawet przyjmując wyniki wyceny, w wycenie nie wyjaśniono, dlaczego inwestor prywatny zgodziłby się na dokonanie zastrzyku nowego kapitału w wysokości 17,9 mln EUR, aby wejść w posiadanie 90 % akcji spółki, której całkowitą wartość kapitału własnego szacuje się na jedynie [0–10] mln EUR (lub maksymalnie na [5–15] mln EUR). Ponadto władze estońskie nie dokonały analizy jakiejkolwiek sytuacji alternatywnej wobec podwyższenia kapitału, aby porównać oczekiwany zwrot z ich inwestycji z wynikami możliwych scenariuszy alternatywnych. O ile z gospodarczego punktu widzenia logiczne jest, że dotychczasowy akcjonariusz inwestuje dodatkowe środki w przedsiębiorstwo w trudnej sytuacji, aby zabezpieczyć swoją inwestycję, o tyle taki inwestor zwykle porównuje taką inwestycję ze scenariuszami alternatywnymi kosztów/przychodów, uwzględniając przy tym możliwość likwidacji przedsiębiorstwa.

(128) Ponadto w uwadze władz estońskich z dnia 9 kwietnia 2014 r. zasugerowano, że podwyższenie kapitału było motywowane nie tylko gospodarczą atrakcyjnością inwestycji. Estonia przyznaje, że cel biznesplanu z 2010 r. polegający na zabezpieczeniu długoterminowych połączeń lotniczych do ważnych biznesowych miejsc docelowych „zbiegł się z własnymi celami państwa w zakresie polityki makroekonomicznej". Chociaż Estonia podnosi, że te względy nie były jedynymi czynnikami warunkującymi decyzję państwa o dokonaniu inwestycji, sugeruje to, że państwo nie kierowało się jedynie motywami osiągnięcia zysku. W tym kontekście okazuje się, że członkowie rządu estońskiego w czasie wdrażania środka 3 stwierdzili, że „stanowisko [rządu] opiera się na tym, że Estonian Air jest spółką strategiczną dla państwa, i jesteśmy gotowi stać się akcjonariuszem większościowym" ([34]) oraz że „niezwykle istotne jest, aby oferować połączenia lotnicze z […] Tallinna do innych ważnych miast" ([35]), co – jak się wydaje – nie jest jednym z względów, które rozważny inwestor rynkowy uwzględniłby podczas podejmowania decyzji o dokonaniu inwestycji. W tym kontekście Komisja przypomina, że w orzeczeniu w sprawie Boch Trybunał stwierdził, że „test polega w szczególności na sprawdzeniu, czy w podobnych okolicznościach akcjonariusz/udziałowiec prywatny, opierając się na przewidywanej możliwości zysku, niezależnie od wszelkich względów o charakterze społecznym i związanych z polityką regionalną czy sektorową, dokonałby podobnego wkładu" ([36]).

(129) Zasadniczo biorąc pod uwagę brak prywatnego inwestora, który chciałby zainwestować nowe środki pieniężne w Estonian Air w sposób podobny do państwa, w także niedociągnięcia biznesplanu z 2010 r. i występowanie celów makroekonomicznych nieistotnych z punktu widzenia jakiegokolwiek inwestora prywatnego, Komisja stwierdza, że środek 3 nie spełniał wymogów testu prywatnego inwestora.

([33]) Zob. wewnętrzna wycena Estonian Air przygotowana przez władze estońskie „Ocena wyceny AS Estonian Air", s. 2.

([34]) Zob. http://www.bloomberg.com/news/2010-04-22/estonia-government-nears-accord-on-buying-control-of-estonian-air-from-sas.html

([35]) Zob. http://news.err.ee/v/economy/fe650a96-9daa-43e4-91eb-ab4396445593

([36]) Wyrok w sprawie C-40/85 Belgia przeciwko Komisji (Boch), EU:C:1986:305, pkt 13. Zob. również wyrok z dnia 21 stycznia 1999 r. w sprawach połączonych T-129/95, T-2/96 i T-97/96 Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH przeciwko Komisji, Rec., EU:T:1999:7, pkt 132.

(130) Ponadto, aby środek stanowił pomoc państwa, musi on pochodzić z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania go państwu. To kryterium jest niepodważalne w odniesieniu do zastrzyku kapitałowego z 2010 r., mając na uwadze fakt, że zastrzyku środków pieniężnych z budżetu państwa dokonało Ministerstwo Spraw Gospodarczych i Komunikacji Estonii jako akcjonariusz przedsiębiorstwa lotniczego.

(131) Ponadto Komisja zauważa, że środek ma wpływ na wymianę handlową i grozi zakłóceniem konkurencji między państwami członkowskimi, ponieważ Estonian Air konkuruje z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi Unii Europejskiej, w szczególności od momentu wejścia w życie postanowień trzeciego etapu liberalizacji transportu lotniczego („trzeciego pakietu") w dniu 1 stycznia 1993 r. ([37]). Środek 3 umożliwił zatem spółce Estonian Air kontynuowanie działalności tak, aby w przeciwieństwie do innych konkurentów nie musiała się ona borykać z konsekwencjami wynikającymi zwykle ze złych wyników finansowych.

(132) W związku z tym Komisja stwierdza, że środek 3 stanowił pomoc państwa na rzecz Estonian Air.

7.1.4. *Środek 4*

(133) W odniesieniu do zastrzyku pieniężnego w wysokości 30 mln EUR, o którego dokonaniu Estonia postanowiła w grudniu 2011 r. (środek 4), Estonia twierdzi, że nie wiązał się on z pomocą państwa. Żaden inny inwestor nie uczestniczył w dokonywaniu tego zastrzyku kapitałowego, w wyniku czego akcje SAS obniżono z 10 % do 2,66 %, natomiast akcje państwa zwiększyły się z 90 % do 97,34 %.

(134) Komisji wciąż nie przekonują argumenty przedstawione przez władze estońskie w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego. Po pierwsze, decyzję o dokonaniu inwestycji państwo podjęło samo bez żadnej interwencji prywatnej: Grupa SAS postanowiła nie brać udziału w tym zastrzyku kapitałowym, a bank prywatny […], który początkowo rozważał udzielenie kredytu na rzecz Estonian Air, w rezultacie odmówił jego przyznania. W związku z tym nie można stwierdzić, że inwestycji dokonano na zasadzie równorzędności.

(135) Ponadto w biznesplanie z 2011 r., na podstawie którego podjęto decyzję o dokonaniu inwestycji, przewidziano strategię ekspansji i radykalną zmianę modelu biznesowego z modelu połączeń między poszczególnymi punktami na model połączeń oparty na strukturze gwiaździstej w ramach sieci regionalnej. Estonia przedstawiła plan, zgodnie z którym przedsiębiorstwo lotnicze nabyłoby nowe statki powietrzne (od 7 statków powietrznych w 2011 r. do 13 w 2013 r. i 2014 r.) i sprawiłoby, że Tallinn stałby węzłem lotniczym dla lotów między Europą a Azją. Zgodnie z prezentacją spółka Estonian Air potrzebowałaby 30 mln EUR od swoich akcjonariuszy oraz […] mln EUR w ramach […] pożyczki. Mimo iż […] postanowił o nieudzieleniu kredytu w tym celu, Komisja podkreśla, że Estonia przyznała 30 mln EUR, w ogóle nie biorąc pod uwagę wpływu, jaki decyzja […] miałaby na wynik biznesplanu z 2011 r. Nie można tego postrzegać jako racjonalne zachowanie świadomego operatora rynku.

(136) Ponadto nierealistyczne wydaje się, żeby spółka Estonian Air była w stanie niemal potroić swoje przychody w zaledwie 4 lata i zwiększyć EBT z poziomu –15,45 mln EUR w 2011 r. do 4,2 mln EUR w 2014 r., w szczególności w kontekście kryzysu gospodarczego i finansowego. W tym kontekście Komisja przypomina, że zgodnie z prognozą finansową IATA z grudnia 2011 r. ([38]) marże zysku w sektorze przedsiębiorstw lotniczych w 2011 r. zmniejszyły się w związku z gwałtownym wzrostem cen ropy i paliwa. W odniesieniu do 2012 r. IATA przewidywało, że sektor przedsiębiorstw lotniczych w Europie będzie pod presją związaną z zawirowaniami gospodarczymi spowodowanymi brakiem rozwiązania problemu kryzysu zadłużeniowego w strefie euro przez rządy. Uwzględniając, że europejskie przedsiębiorstwa lotnicze prawdopodobnie odczują negatywne skutki recesji gospodarczej na swoich rynkach krajowych, w prognozie IATA na 2012 r. dla europejskich przedsiębiorstw lotniczych przewidziano marżę wyniku finansowego przed odsetkami i opodatkowaniem (EBIT) wynoszącą 0,3 %, ze stratami netto po opodatkowaniu w wysokości 0,6 mld USD (tj. 0,46 mld EUR).

(137) Nierealistyczne wydaje się również przewidywanie, że spółka Estonian Air zwiększyłaby liczbę miejsc z 1 mln w 2011 r. do 2,45 mln w 2014 r. przy jednoczesnym znacznym zwiększeniu współczynnika obciążenia z 59,2 % do 72,3 % w tym samym okresie. Nie doszacowano również – jak się wydaje – kluczowych zagrożeń, a także niewystarczająco oceniono środki zmniejszające ryzyko. Bardzo szybko zrezygnowano z modelu opartego na strukturze połączeń gwiaździstych w połowie 2012 r. w obliczu skrajnie negatywnych wyników przedsiębiorstwa lotniczego.

(138) Ponadto w biznesplanie z 2011 r. wyraźnie uwzględniono różne korzyści makroekonomiczne i polityczne dla państwa, które są nieistotne z punktu widzenia prywatnego inwestora. Przykładowo w planie wskazano, że

([37]) „Trzeci pakiet" obejmował trzy środki legislacyjne: (i) rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 1); (ii) rozporządzenie Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8); oraz (iii) rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 15).

([38]) Zob. http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/Industry-Outlook-December2011.pdf

korzyści z inwestycji byłyby znaczne dla Estonii, i wyraźnie zaznaczono, że „wybrany model sieci jest modelem preferowanym, biorąc pod uwagę obecne potrzeby przedsiębiorców i rozporządzenia rządowe". Ponadto w planie wskazano, że w wyniku inwestycji utworzono by 2 000 miejsc pracy i że Estonia poprawiłaby swoją pozycję w światowych rankingach konkurencyjności. Co więcej, władze estońskie twierdzą, że proponowaną strategię włączono w rządowy plan działania na lata 2011–2015 w celu stworzenia bezpośrednich połączeń lotniczych do wszystkich głównych europejskich centrów biznesowych i przekształcenia portu lotniczego Tallinn w węzeł lotniczy dla lotów między Europą a Azją. Z powodów przytoczonych w motywie 128 rozważny inwestor rynkowy nie wziąłby takich kwestii pod uwagę.

(139) Komisja uważa zatem, że środek 4 wiązał się z selektywną, nienależną korzyścią na rzecz Estonian Air. Z tych samych przyczyn przytoczonych w motywach 130 i 131 Komisja uważa, że środek 4 pochodzi z zasobów państwowych i można go przypisać państwu i że ma on wpływ na wymianę handlową, a także grozi zakłóceniem konkurencji między państwami członkowskimi.

(140) W związku z tym Komisja stwierdza, że środek 4 stanowił pomoc państwa na rzecz Estonian Air.

7.1.5. *Środek 5*

(141) Komisja stwierdza, że instrument w postaci pożyczki na ratowanie należy uznać za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ponieważ pożyczka, pochodząc z zasobów państwowych, wiązała się z selektywną korzyścią na rzecz Estonian Air, która ma wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi i grozi zakłóceniem konkurencji (zob. motyw 131). W świetle sytuacji finansowej Estonian Air (spółka przynosiła straty od 2006 r. i pod koniec lipca 2012 r. osiągnęła stan technicznej niewypłacalności na mocy prawa estońskiego – zob. informacje szczegółowe w sekcji 7.4.1) bardzo mało prawdopodobne było, że prywatny wierzyciel byłby skłonny udzielić jakichkolwiek dodatkowych pożyczek na pokrycie poważnych problemów Estonian Air związanych z płynnością. Same władze estońskie uznają ten środek za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ponieważ stwierdziły, że spełniono warunki pomocy na ratowanie wskazane w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.

7.1.6. *Środek 6*

(142) Decyzję władz estońskich o przekazaniu w Estonian Air kwoty 40,7 mln EUR w postaci kapitału własnego należy uznać za pomoc państwa. Ten zastrzyk kapitałowy pochodzi bezpośrednio z budżetu państwa, a zatem – z zasobów państwowych. Co więcej, jako że środki stanowią korzyść wyłącznie dla jednego przedsiębiorstwa (a mianowicie Estonian Air) i udzielono ich w warunkach, które byłyby nie do zaakceptowania dla rozważnego prywatnego inwestora (problemy finansowe Estonian Air, fakt, że inwestycji nie dokonano w oparciu o właściwą analizę zwrotu z inwestycji, ale w oparciu o względy związane z interesem publicznym, takie jak jakość sieci połączeń Estonii i strategiczne znaczenie Estonian Air dla gospodarki Estonii), planowany zastrzyk kapitałowy wiąże się z selektywną korzyścią dla Estonian Air. Co więcej, środek wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi i grozi zakłóceniem konkurencji (zob. motyw 131). Środek objęty postępowaniem umożliwia zatem spółce Estonian Air kontynuowanie działalności tak, aby w przeciwieństwie do innych konkurentów nie musiała się ona borykać z konsekwencjami wynikającymi zwykle ze złych wyników finansowych. Same władze estońskie uznają ten środek za pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ponieważ stwierdziły, że spełniono warunki pomocy na restrukturyzację wskazane w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.

(143) Komisja stwierdza zatem, że zgłoszony środek restrukturyzacyjny stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Władze estońskie nie kwestionują tego.

7.1.7. *Wniosek dotyczący istnienia pomocy*

(144) Z powodów wskazanych w motywach 108–119 Komisja stwierdza, że środki 1 i 2 nie wiązały się z pomocą państwa na rzecz Estonian Air w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

(145) Z powodów wskazanych w motywach 120–143 Komisja uważa jednak, że środki 3, 4, 5 i 6 stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, a zatem oceni ich zgodność z prawem i z rynkiem wewnętrznym.

7.2. **Zgodność pomocy z prawem**

(146) Art. 108 ust. 3 Traktatu stanowi, że państwo członkowskie nie może wdrożyć środka pomocy, dopóki Komisja nie przyjmie decyzji zatwierdzającej ten środek.

(147) Komisja po pierwsze zauważa, że Estonia wdrożyła środki 3, 4 i 5, nie zgłaszając ich wcześniej Komisji o zatwierdzenia. Komisja ubolewa, że Estonia nie dopełniła obowiązku stosowania klauzuli zawieszającej i w ten sposób naruszyła swoje zobowiązanie na mocy art. 108 ust. 3 Traktatu.

(148) Odnośnie do środka 6 Komisja rozumie, że zastrzyk kapitałowy w wysokości 40,7 mln EUR nie został jeszcze dokonany. W związku z powyższym spełniono wymogi art. 108 ust. 3 Traktatu w odniesieniu do zgłaszanego środka restrukturyzacyjnego.

7.3. **Akceptowalność zmienionego planu restrukturyzacji z dnia 31 października 2014 r.**

(149) Przed dokonaniem analizy zgodności wskazanych środków pomocy opisanych w sekcji 7.1 Komisja musi ustalić, które z przedłożonych planów restrukturyzacji wymagają przeprowadzenia analizy. Jako że w zmienionym planie restrukturyzacji z października 2014 r. znacznie wydłużono okres restrukturyzacji z 5 lat do 6 lat i jednego miesiąca, cofnięto datę jego rozpoczęcia o ponad dwa lata oraz wprowadzono dodatkowe środki pomocy, nie można go uznać za prostą zmianę zgłoszonego planu restrukturyzacji z czerwca 2013 r.

(150) Jak opisano w sekcji 4.7, wydłużenie okresu restrukturyzacji praktycznie oznacza, że trzy odrębne i sprzeczne strategie biznesowe połączono by w jeden plan restrukturyzacji. Strategia Estonian Air w 2011 r. i na początku 2012 r. polegała na rozszerzeniu działalności (dodatkowe statki powietrzne, połączenia, nowi pracownicy itp.), tak aby stać się operatorem regionalnym prowadzącym działalność na zasadzie struktury gwiaździstej, natomiast w strategii realizowanej w latach 2012–2014 (opracowanej przez nowo wyznaczony zespół kierowniczy) przyjęto zupełnie przeciwne założenia – zmniejszenie zdolności przewozowej i skupienie się na połączeniach między poszczególnymi punktami na ograniczonej liczbie głównych tras. Następnie w ostatniej części planu restrukturyzacji na lata 2015–2016, uwzględniając wejście Infortar, ponownie przewidziano ograniczone rozszerzenie działalności. Plan restrukturyzacji obejmowałby zatem kilka całkowicie różnych strategii biznesowych opartych na różnych biznesplanach i przygotowanych przez różne zespoły kierownicze o zupełnie różnych celach biznesowych.

(151) Oczywiste jest, że początkowo (w listopadzie 2010 r., kiedy to przyznano trzeci środek) strategii opisanych w sekcji 4.7 nie traktowano jako jednego ciągłego planu restrukturyzacji. Co więcej, strategie te różnią się w takim stopniu, że nie można ich postrzegać jako zwykłych zmian początkowego planu zgłoszonego w czerwcu 2013 r. w odpowiedzi na rozwój sytuacji w trakcie jego wdrażania. Ich połączenia w jeden plan dokonano *ex post* wyłącznie i wyraźnie w celu włączenia środków państwowych w pomoc na restrukturyzację w okresie 2010–2012 (a mianowicie środków 3 i 4), aby uniknąć naruszenia zasady „pierwszy i ostatni raz" w odniesieniu do zgłoszonej pomocy na restrukturyzację. Ponadto przyjęcie zmienionego planu restrukturyzacji doprowadziłoby do absurdalnej sytuacji, w przypadku gdy część ocenianej pomocy na restrukturyzację została wykorzystania w latach 2011–2012 do zwiększenia zdolności przewozowej Estonian Air i rozszerzenia działalności spółki, natomiast pozostała część pomocy na restrukturyzację została następnie wykorzystana do zmniejszenia zdolności przewozowej spółki i ograniczenia jej działalności w 2013 r. W żadnym wypadku jeden plan restrukturyzacji nie obejmowałby tych dwóch sprzecznych ze sobą strategii.

(152) Co więcej, Komisja zauważa, że gdyby Estonia zgłosiła środki 3 i 4 jako pomoc na restrukturyzację, a Komisja udzieliłaby na nie zezwolenia, wówczas nowa pomoc z 2013 r. niepodważalnie stanowiłaby naruszenie zasady „pierwszy i ostatni raz". W związku z powyższym, gdyby Komisja zaakceptowała zmieniony plan restrukturyzacji, który – ze względu na wsteczne wydłużenie okresu restrukturyzacji – obejmował środki 3 i 4, Estonia znalazłaby się w bardziej korzystnym położeniu, nie zgłaszając pomocy, niż gdyby to uczyniła.

(153) W przeszłości Komisja akceptowała prowadzenie ciągłych procesów restrukturyzacji opierających się na jednej strategii restrukturyzacyjnej, w przypadku których wraz z upływem czasu wprowadzane były i pojawiały się pewne zmiany, ale nigdy nie miało to miejsca, jeżeli te procesy opierały się na całkowicie sprzecznych strategiach jak w tym przypadku. Na przykład w decyzji w sprawie Varvaressos ([39]) Komisja uznała, że środki przyznane temu przedsiębiorstwu w latach 2006–2009 należy ocenić w ramach ciągłego procesu restrukturyzacji na podstawie planu restrukturyzacji z 2009 r. (obejmującego lata 2006–2011). Plan restrukturyzacji Varvaressos z 2009 r. uznano za ewolucję „planu strategicznego i biznesowego" z 2006 r. i oparto go na tej samej strategii biznesowej obejmującej praktycznie identyczne środki restrukturyzacyjne; jej wdrożenie rozpoczęto w 2006 r. i trwało ono do 2009 r., a nawet dłużej. Okoliczności faktyczne sprawy Varvaressos różniły się zatem znacząco od okoliczności obecnej sprawy, w przypadku której radykalną zmianę modelu biznesowego wprowadzono dwukrotnie w wydłużonym okresie restrukturyzacji.

([39]) Decyzja Komisji 2011/414/UE z dnia 14 grudnia 2010 r. w sprawie pomocy państwa C 8/20 (ex N 21/09 i NN 15/10) udzielonej przez Grecję na rzecz Varvaressos S.A. (Dz.U. L 184 z 14.7.2011, s. 9). Zob. również 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) (Dz.U. L 183 z 10.7.2015, s. 1).

(154) Z tych powodów Komisja uznaje, że zmieniony plan restrukturyzacji z października 2014 r. nie może zostać przyjęty jako podstawa do oceny zgłoszonej pomocy na restrukturyzację. Ocena pomocy będzie się zatem opierać na początkowo zgłoszonym planie restrukturyzacji z czerwca 2013 r.

(155) Komisja zauważa również, że nawet jeżeli hipotetycznie miałaby zaakceptować zmieniony plan restrukturyzacji jako podstawę oceny pomocy na restrukturyzację (co nie miało miejsca), wciąż przeszkodą byłyby istotne kwestie związane ze zgodnością z rynkiem wewnętrznym (takie jak nadzwyczajnie długi okres restrukturyzacji trwający ponad sześć lat ([40]), oczywisty brak odpowiednich środków wyrównawczych, którym – pomimo wzrostu całkowitej kwoty pomocy – nadano jeszcze mniejsze znaczenie niż w planie restrukturyzacji z czerwca 2013 r.).

(156) Ponadto prywatyzacja Estonian Air za pomocą sprzedaży przez państwo […] % swoich akcji grupie Infortar za cenę ujemną bez przeprowadzenia jakiegokolwiek postępowania o udzielenie zamówienia mogłaby wzbudzić dodatkowe obawy co do możliwej pomocy na rzecz Infortar. Chociaż w wyniku niezależnej ekspertyzy zapewnionej przez władze estońskie wykazano, że całkowita wartość kapitału własnego Estonian Air w czasie nabycia tych akcji przez Infortar wyniosłaby do […] mln EUR, Infortar faktycznie nie zapłaciłby nic państwu za te akcje.

7.4. **Zgodność pomocy**

(157) W zakresie, w jakim środki 3, 4, 5 i 6 stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, ich zgodność należy ocenić w świetle wyjątków określonych w ust. 2 i 3 tego artykułu. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości państwo członkowskie decyduje o przedstawieniu możliwych powodów zgodności i wykazaniu, że spełniono przesłanki do uznania takiej zgodności ([41]).

(158) Władze estońskie są zdania, że środki 5 i 6 stanowią pomoc państwa, a zatem przedstawiły argumenty dotyczące oceny ich zgodności z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, a w szczególności z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.

(159) Opierając się na pierwotnie zgłoszonym planie restrukturyzacji, władze estońskie uważają jednak, że środki 3 i 4 nie stanowią pomocy państwa i oraz nie przedstawiły żadnych możliwych podstaw do uznania zgodności z rynkiem wewnętrznym. Komisja jednak oceniła, czy do tych środków mają zastosowanie jakiekolwiek podstawy prawne dotyczące zgodności z rynkiem wewnętrznym ustanowione w Traktacie.

(160) Zgodnie z decyzjami o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie Komisja uważa, że odstępstwa ustanowione w art. 107 ust. 2 nie mają zastosowania ze względu na charakter środków 3 i 4. Taki sam wniosek miałby zastosowanie do wyjątków przewidzianych w art. 107 ust. 3 lit. d) i e) Traktatu.

(161) Z powodu trudnej sytuacji finansowej Estonian Air w czasie, gdy udzielano środków 3 i 4 (zob. motywy 24–26 powyżej), nie wydaje się, że można by zastosować wyjątek dotyczący rozwoju niektórych regionów gospodarczych lub niektórych sektorów, o których mowa w art. 107 ust. 3 lit. a) Traktatu. Jest tak, pomimo że spółka Estonian Air znajduje się na obszarze objętym pomocą i mogłaby kwalifikować się do pomocy regionalnej. Ponadto jeżeli chodzi o reguły obowiązujące w dobie kryzysu określone w tymczasowych ramach prawnych ([42]), Komisja zauważa, że środki 3 i 4 nie spełniają warunków zastosowania pomocy.

([40]) Okres restrukturyzacji wynoszący 5 lat i 6 miesięcy został uznany za nierozsądnie długi w przypadku pomocy na restrukturyzację na rzecz Cyprus Airways – zob. decyzja (UE) 2015/1073 Komisji z dnia 9 stycznia 2015 r. w sprawie pomocy państwa SA.35888 (2013/C) (ex 2013/NN), SA.37220 (2014/C) (ex 2013/NN), SA.38225 (2014/C) (ex 2013/NN) wdrożonej przez Cypr na rzecz Cyprus Airways (Public) Ltd (Dz.U. L 179 z 8.7.2015, s. 83, motywy 144 i 157). Okres restrukturyzacji w poprzednich pozytywnych decyzjach dotyczących pomocy na restrukturyzację na rzecz przedsiębiorstw lotniczych zwykle nie przekraczał 5 lat, zob. decyzja (UE) 2015/1091, motyw 179; decyzja Komisji (UE) 2015/494 z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie środków pomocy SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) wdrożonych przez Słowenię na rzecz Adria Airways d.d. (Dz.U. L 78 z 24.3.2015, s. 18, motyw 131); decyzja Komisji 2013/151/UE z dnia 19 września 2012 r. w sprawie pomocy państwa SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) wdrożonej przez Republikę Czeską na rzecz České aerolinie a. s. (ČSA – Czech Airlines – Plan restrukturyzacji) (Dz.U. L 92 z 3.4.2013, s. 16, motyw 107); decyzja Komisji 2012/661/UE z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie pomocy państwa nr SA.33015 (2012/C), którą Malta planuje wdrożyć na rzecz Air Malta plc. (Dz.U. L 301 z 30.10.2012, s. 29, motyw 93) i decyzja Komisji (UE) 2015/119 z dnia 29 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.36874 (2013/C) (ex 2013/N), której Polska zamierza udzielić na rzecz Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. oraz w sprawie środka pomocy SA.36752 (2014/NN) (ex 2013/CP) wdrożonego przez Polskę na rzecz Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. (Dz.U. L 25 z 30.1.2015, s. 1, motyw 241).

([41]) Wyrok w sprawie C-364/90 Włochy przeciwko Komisji, EU:C:1993:157, pkt 20.

([42]) Komunikat Komisji – Tymczasowe wspólnotowe ramy prawne w zakresie pomocy państwa ułatwiające dostęp do finansowania w dobie kryzysu finansowego i gospodarczego (Dz.U. C 16 z 22.1.2009, s. 1), zmieniony komunikatem Komisji zmieniającym tymczasowe wspólnotowe ramy prawne w zakresie pomocy państwa ułatwiające dostęp do finansowania w dobie kryzysu finansowego i gospodarczego (Dz.U. C 303 z 15.12.2009, s. 6). Tymczasowe ramy prawne wygasły w grudniu 2011 r.

(162) W związku z powyższym wydaje się, że zgodność środków 3 i 4 z rynkiem wewnętrznym można ocenić jedynie w świetle art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, który stanowi, że pomoc państwa może zostać zatwierdzona, jeżeli przyznano ją w celu sprzyjania rozwojowi niektórych sektorów gospodarki, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. W szczególności należy ocenić zgodność środków 3 i 4 z rynkiem wewnętrznym pod kątem wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. ([43]), mając również na uwadze przepisy wytycznych w sprawie sektora lotnictwa z 1994 r. Jako że w dniu 28 listopada 2014 r. dokonano wypłaty pozostałej części pomocy w ramach instrumentu w postaci pożyczki na ratowanie, środek 5 należy ocenić zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2014 r.) ([44]).

(163) Komisja oceni z kolei, czy w czasie wdrażania środków 3, 4, 5 i 6 spółka Estonian Air kwalifikowała się do uzyskania pomocy na ratowanie lub restrukturyzację zgodnie z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. (w odniesieniu do środków 3, 4 i 6) i wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2014 r. (w odniesieniu do środka 5).

7.4.1. *Trudna sytuacja Estonian Air*

(164) Zgodnie z pkt 9 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Komisja uważa przedsiębiorstwo za znajdujące się w trudnej sytuacji, jeżeli ani przy pomocy środków własnych, ani środków, które mogłoby uzyskać od właścicieli/akcjonariuszy/udziałowców lub wierzycieli, nie jest ono w stanie powstrzymać strat, które bez zewnętrznej interwencji organów publicznych prawie na pewno doprowadzą to przedsiębiorstwo do zniknięcia z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej.

(165) W pkt 10 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. uściśla się, że spółkę kapitałową uważa się za znajdującą się w trudnej sytuacji, jeżeli ponad połowa jej kapitału zakładowego została utracona, w tym ponad jedna czwarta tego kapitału w okresie poprzedzających 12 miesięcy, lub jeżeli spełnia ona kryteria określone w prawie krajowym w zakresie podlegania zbiorowemu postępowaniu upadłościowemu.

(166) W pkt 11 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. dodano, że nawet jeżeli warunki określone w pkt 10 nie zostały spełnione, przedsiębiorstwo może zostać uznane za zagrożone, w szczególności 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.

(167) Komisja po pierwsze zauważa, że od 2006 r. spółka Estonian Air nieprzerwanie odnotowywała znaczne straty.

Tabela 6

Wyniki netto Estonian Air od 2006 r.

(w tys. EUR)

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

Źródło: sprawozdania roczne Estonian Air dostępne pod adresem: http://estonian-air.ee/en/info/about-the-company/financial-reports/. W okresie 2006–2010 sprawozdania roczne Estonian Air wyrażono w EEK. Zastosowany kurs wymiany wynosi 1 EUR = 15,65 EEK.

([43]) Dnia 1 sierpnia 2014 r. wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. zastąpiono Wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1, „wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji z 2014 r."). Zgodnie z pkt 136 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r. zgłoszenia zarejestrowane przez Komisję przed dniem 1 sierpnia 2014 r. będą analizowane w świetle kryteriów obowiązujących w chwili dokonania zgłoszenia. Jako że środek 6 zgłoszono w dniu 20 czerwca 2013 r., środek ten zostanie poddany ocenie zgodnie z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Również zgodnie z pkt 137 i 138 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r. Komisja oceni zgodność środka 3 i 4 na podstawie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.

([44]) Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1.

(168) Znaczne straty Estonian Air stanowią pierwszy czynnik wskazujący na trudną sytuację przedsiębiorstwa lotniczego. Ponadto okazuje się, że obecne były również niektóre zwykłe znaki wskazujące na to, iż przedsiębiorstwo znajduje się w trudnej sytuacji. Przykładowo okazuje się, że od 2008 r. wydatki z tytułu odsetek Estonian Air nieprzerwanie rosły:

Tabela 7

Wydatki z tytułu odsetek poniesione przez Estonian Air od 2006 r.

(w EUR)

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

Źródło: sprawozdania roczne Estonian Air dostępne pod adresem: http://estonian-air.ee/en/info/about-the-company/financial-reports/. W okresie 2006–2010 sprawozdania roczne Estonian Air wyrażono w EEK. Zastosowany kurs wymiany wynosi 1 EUR = 15,65 EEK.

(169) Stopa zwrotu z aktywów i stopa zwrotu z kapitału własnego Estonian Air pozostają ujemne nieprzerwanie od 2006 r., natomiast wskaźnik długu do kapitału własnego stale rósł w okresie 2006–2008, kiedy to osiągnął [80–90] %. Przyczyną spadku tego wskaźnika w 2009 r. i 2010 r. były podwyższenia kapitału, które miały miejsce w tych latach, a nie fakt, że zmniejszono dług Estonian Air. Ponadto między 2010 r. a 2011 r. dług netto Estonian Air gwałtownie wzrósł z [5–10] mln EUR do [40–50] mln EUR. Dług netto dalej rósł w 2012 r ([50–60] mln EUR), 2013 r. ([50–60] mln EUR) i 2014 r. ([60–70] mln EUR).

(170) Ponadto władze estońskie wyjaśniły, że pod koniec listopada 2011 r. przedsiębiorstwo lotnicze dysponowało środkami pieniężnymi jedynie w wysokości 3,1 mln EUR, co miało prowadzić do naruszenia warunków finansowych umowy z […] na koniec tego roku; oznaczało to, że przedsiębiorstwo lotnicze nie wykonałoby zobowiązania w zakresie spłaty pożyczek otrzymanych od […]. Ponadto spółka Estonian Air przestała spłacać niektórych głównych dostawców w listopadzie 2011 r., a na koniec tego miesiąca jej kapitał obrotowy nie był zbilansowany: należności wynosiły 5,5 mln EUR, natomiast zobowiązania – 10,6 mln EUR. Bez środka 4 przedsiębiorstwo lotnicze nie wykonałoby zobowiązania w zakresie spłaty pożyczek otrzymanych od […]. Zwłoka w płatności jest typową oznaką, że przedsiębiorstwo znajduje się w trudnej sytuacji.

(171) Komisja zauważa również, że w latach 2010 i 2011 zniknęła ponad połowa kapitału własnego przedsiębiorstwa lotniczego. W tym okresie przedsiębiorstwo lotnicze straciło ponad jedną czwartą swojego kapitału. W związku z powyższym wydaje się, że spełniono również kryterium z pkt 10 lit. a) wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.

(172) Pomimo zastrzyków kapitałowych w grudniu 2011 r. i w marcu 2012 r. (środek 4) sytuacja finansowa przedsiębiorstwa lotniczego uległa pogorszeniu w 2012 r. i pod koniec lipca 2012 r. spółka Estonian Air osiągnęła stan technicznej niewypłacalności na mocy prawa estońskiego (zob. motyw 25 powyżej). Od tego momentu spółkę Estonian Air można było zatem również uznać za przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji na podstawie pkt 10 lit. c) wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.

(173) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że spółka Estonian Air kwalifikowałaby się jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji na mocy pkt 11 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. przynajmniej od 2009 r. Ponadto spółka Estonian Air spełniałaby również warunki określone w pkt 10 lit. a) i c) wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. w późniejszym czasie.

(174) Co więcej, spółkę Estonian Air postrzegano by jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji zgodnie z wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji z 2014 r., ponieważ całkowity kapitał własny osiągnął w 2014 r. wartość zdecydowanie ujemną wynoszącą –31,393 mln EUR. Spółka Estonian Air spełnia zatem wymogi pkt 20 lit. a) wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r.

(175) Punkt 12 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. oraz punkt 21 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r. stanowią, że nowo utworzone przedsiębiorstwo nie kwalifikuje się do pomocy na ratowanie lub restrukturyzację nawet wtedy, gdy jego pierwotna sytuacja finansowa jest niepewna. Przedsiębiorstwo zasadniczo uznaje się za nowo utworzone w okresie pierwszych 3 lat po rozpoczęciu działalności w danej dziedzinie. Spółkę Estonian Air utworzono w 1991 r., w związku z czym nie można jej uznać za nowo utworzone przedsiębiorstwo. Co więcej, Estonian Air nie należy do grupy kapitałowej w rozumieniu pkt 13 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. i pkt 22 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r.

(176) Komisja stwierdza zatem, że spółka Estonian Air była przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji w czasie, gdy zapewniono środki 3, 4, 5 i 6, oraz że spełnia pozostałe wymogi wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. i 2014 r., aby kwalifikować się do pomocy na ratowanie lub restrukturyzację.

7.4.2. *Zgodność środka 3*

(177) Komisja po pierwsze zauważa, że łączne warunki udzielania pomocy na ratowanie określone w pkt 25 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. nie zostały spełnione:

a) środek 3 jest zastrzykiem kapitałowym w formie środków pieniężnych (17,9 mln EUR), a zatem nie składa się z pomocy na utrzymanie płynności finansowej w postaci gwarancji udzielonych na zabezpieczenie pożyczki lub pożyczek;

b) Estonia nie przedstawiła żadnego uzasadnienia, które pozwoliłoby Komisji na stwierdzenie, że środek 3 przyznano z powodu poważnych trudności społecznych;

c) Estonia nie przekazała Komisji planu restrukturyzacji ani planu ewentualnej likwidacji w terminie sześciu miesięcy po pierwszym zastosowaniu środka;

d) Środek 3 nie ograniczał się do kwoty potrzebnej, aby utrzymać działalność Estonian Air w okresie, w którym pomoc jest dozwolona.

(178) Komisja oceniła również, czy spełniono kryteria zgodności pomocy na restrukturyzację z rynkiem wewnętrznym. Punkt 34 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. stanowi, że przyznanie pomocy musi być uwarunkowane wdrożeniem planu restrukturyzacji, który musi zostać zatwierdzony przez Komisję we wszystkich przypadkach pomocy indywidualnej i którego celem musi być przywrócenie długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa w rozsądnych ramach czasowych i na podstawie realistycznych założeń co do przyszłych warunków działania. Komisja zauważa jednak, że Estonia przyznała środek 3 na rzecz Estonian Air przy braku wiarygodnego planu restrukturyzacji spełniającego warunki określone w wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Chociaż biznesplan z 2010 r. zawierał pewne elementy planu restrukturyzacji na podstawie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. (analiza rynku, środki restrukturyzacyjne, prognozy finansowe itp.), nie można uznać go za wystarczająco solidny i wiarygodny, aby zapewnić długoterminową rentowność przedsiębiorstwa. Jak wyjaśniono w motywach 123 i 124, biznesplan z 2010 r. opierał się na zbyt ambitnych prognozach wzrostu liczby pasażerów, a jego analiza wrażliwości była niewystarczająca. Ta okoliczność nie byłaby sama w sobie wystarczająca do wykluczenia zgodności środka z rynkiem wewnętrznym ([45]).

(179) Ponadto władze estońskie nie przedstawiły żadnych możliwych środków mających na celu unikanie nadmiernych zakłóceń konkurencji (środków wyrównawczych) i nie przewidziały żadnego wkładu Estonian Air w jego własną restrukturyzację. Są to zasadnicze elementy umożliwiające uznanie środka za zgodny z rynkiem wewnętrznym w charakterze pomocy na restrukturyzację na podstawie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.

(180) Środek 3 stanowi zatem pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

7.4.3. *Zgodność środka 4*

(181) W odniesieniu do środka 4 stosuje się odpowiednio te same wnioski, które dotyczą środka 3, opisane w motywach 177–180.

(182) W szczególności podwyższenie kapitału o 30 mln EUR nie spełnia wymogów określonych w pkt 15 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. w odniesieniu do pomocy na ratowanie, ponieważ a) nie polega na pomocy na utrzymanie płynności finansowej w postaci gwarancji kredytowych lub pożyczek, b) Estonia nie przedstawiła żadnego uzasadnienia pozwalającego Komisji uznać, że środek 3 przyznano na podstawie poważnych trudności społecznych, c) Estonia nie przekazała Komisji planu restrukturyzacji lub planu likwidacji w terminie sześciu miesięcy od pierwszego wdrożenia środka i d) środek 3 nie był ograniczony do kwoty potrzebnej, aby utrzymać działalność Estonian Air w okresie, w którym pomoc jest dozwolona.

([45]) Zob. w tym kontekście wyrok Trybunału EFTA w sprawach połączonych E-10/11 i E-11/11 Hurtigruten ASA, Norwegia przeciwko Urzędowi Nadzoru EFTA, EFTA Ct. Rep 2012, s. 758, pkt 228 i 234–240.

(183) Ponadto podwyższenie kapitału o 30 mln EUR nie spełnia warunków zgodności w odniesieniu do pomocy na restrukturyzację na podstawie wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Biznesplanu z 2011 r. nie można uznać za wiarygodny plan restrukturyzacji, ponieważ jego prognozy nie były realistyczne (zob. motywy 135–137) i w rzeczywistości bardzo szybko – w pierwszej połowie 2012 r. – zrezygnowano z jego realizacji wobec skrajnie negatywnych wyników przedsiębiorstwa lotniczego. Ponadto władze estońskie nie zaproponowały odpowiedniego wkładu własnego Estonian Air ani odpowiednich środków wyrównawczych. Wręcz przeciwnie, podwyższenie kapitału wykorzystano na rozwinięcie działalności Estonian Air i uruchomienie nowych tras.

(184) Ponadto Komisja zauważa, że zgodnie z zasadą „pierwszy i ostatni raz" z sekcji 3.3 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r., „jeżeli upłynęło mniej niż 10 lat od momentu przyznania pomocy w celu ratowania lub nastąpił koniec okresu restrukturyzacji, lub wstrzymano wdrażanie planu restrukturyzacji (niezależnie od tego, które wydarzenie nastąpiło jako ostatnie), Komisja nie przyzna dalszej pomocy w celu ratowania lub w celu restrukturyzacji". W zakresie, w jakim środek 3 (pomoc na ratowanie niezgodna z prawem i z rynkiem wewnętrznym) przyznano na rzecz Estonian Air w listopadzie 2010 r., przyznanie zastrzyku kapitałowego (środek 4) naruszałoby zasadę „pierwszy i ostatni raz". Spośród możliwych wyjątków od tej zasady zgodnie z pkt 73 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. zastosowanie może mieć tylko wyjątek c) („w wyjątkowych i nieprzewidywalnych okolicznościach, za które przedsiębiorstwo nie jest odpowiedzialne"). Estonia nie przedstawiła jednak żadnego argumentu, który pozwoliłby Komisji stwierdzić, że środek 4 przyznano na rzecz Estonian Air na podstawie wyjątkowych i nieprzewidywalnych okoliczności.

(185) W związku z tym Komisja stwierdza, że środek 4 także stanowi pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

7.4.4. *Zgodność środka 5*

(186) W decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na ratowanie Komisja stwierdziła, że środek 5 spełnia większość kryteriów z sekcji 3.1 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. w odniesieniu do pomocy na ratowanie, ale wyraziła wątpliwości, czy spełniono zasadę „pierwszy i ostatni raz".

(187) Komisja zauważa, że zasada „pierwszy i ostatni raz" z wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r. zasadniczo odpowiada wymogom poprzednich wytycznych z 2004 r. Zważywszy, że Estonian Air otrzymało pomoc na ratowanie w listopadzie 2010 r. (zastrzyk kapitałowy w wysokości 17,9 mln EUR – środek 3) oraz w grudniu 2011 r. i w marcu 2012 r. (zastrzyki kapitałowe w wysokości 15 mln EUR każdy – środek 4), Komisja stwierdza, że nie spełniono zasady „pierwszy i ostatni raz". Wobec faktu, że środki 3 i 4 stanowią pomoc na ratowanie niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym, Komisja stwierdza, że zasadę „pierwszy i ostatni raz" określoną w motywie 70 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r. naruszono także w odniesieniu do środka 5. Zbadanie, czy spełniono także inne kryteria z wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2014 r. nie jest zatem konieczne.

(188) Na tej podstawie Komisja stwierdza, że środek 5 także stanowi pomoc na ratowanie niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

7.4.5. *Zgodność środka 6*

(189) Jeżeli chodzi o planowaną pomoc na restrukturyzację w wysokości 40,7 mln EUR (środek 6), w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego nie rozwiano wątpliwości Komisji dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania w sprawie pomocy na restrukturyzację.

(190) Zgodnie z pkt 34 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. 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 długoterminową rentowność przedsiębiorstwa w rozsądnych ramach czasowych i na podstawie realistycznych założeń co do przyszłych warunków działania.

(191) Zgodnie z pkt 36 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. w planie restrukturyzacji należy opisać okoliczności, które doprowadziły do trudności przedsiębiorstwa i wziąć pod uwagę aktualny stan i przewidywania rynkowe, podając scenariusz najbardziej optymistyczny, najbardziej pesymistyczny i podstawowy.

(192) Plan restrukturyzacji musi przewidywać taką zmianę sytuacji przedsiębiorstwa, która po zakończeniu restrukturyzacji 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 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r.).

(193) Jak wskazano w decyzji o wszczęciu postępowania, Komisja miała wątpliwości dotyczące planu restrukturyzacji z czerwca 2013 r., ponieważ wydaje się on niewystarczająco solidny, aby przywrócić długoterminową rentowność Estonian Air. Estonia nie przedstawiła wielu dodatkowych argumentów w celu wyjaśnienia wątpliwości Komisji. W istocie Komisja ponownie podkreśla, że scenariusze i analiza wrażliwości planu restrukturyzacji mogą w pewnych okolicznościach prowadzić do dodatkowych potrzeb finansowych. Najgorszy (pesymistyczny) scenariusz zakłada zmniejszenie liczby pasażerów o 12 % wynikające z założenia, że wzrost PKB w Europie utrzyma się na niskim poziomie do 2017 r. W tym pesymistycznym scenariuszu Estonian Air osiągnęłoby nieznacznie dodatni wynik finansowy przed opodatkowaniem w 2017 r., ale miałoby nadal ujemny stan środków finansowych netto. Ponadto z analizy wrażliwości wynika, że względnie niewielkie zmiany w założeniach spowodowałyby samodzielnie potrzebę dodatkowego finansowania. Rodzi to poważne wątpliwości dotyczące głównego celu planu przywrócenia długoterminowej rentowności Estonian Air. Fakt, że wyniki działalności Estonian Air w 2013 r. były zasadniczo zgodne z prognozami, jest nieistotny dla oceny *ex ante* planu restrukturyzacji. Ponadto sytuacja przedstawiała się inaczej w 2014 r., gdy przychody oraz zyski były niższe w porównaniu z prognozami w planie restrukturyzacji.

(194) W odniesieniu do środków mających na celu ograniczenie nadmiernych zakłóceń konkurencji (środków wyrównawczych) w planie restrukturyzacji przewiduje się rezygnację z przydziałów czasu na start lub lądowanie w trzech koordynowanych portach lotniczych (Londyn Gatwick, Helsinki i Wiedeń) i zaprzestanie obsługi lotów na 12 trasach, co stanowiłoby 18 % zdolności przewozowej Estonian Air przed restrukturyzacją. Aby trasy te można było zaliczyć do środków wyrównawczych, muszą one być rentowne, ponieważ w przeciwnym wypadku zostałyby tak czy inaczej anulowane z przyczyn rentowności.

(195) Władze estońskie przedstawiły wartości liczbowe dotyczące rentowności 12 anulowanych tras na podstawie trzech różnych wskaźników, mianowicie „poziomu wkładu DOC", „marży na wkład I stopnia" i „marży zysku". Zgodnie z uwagami Estonii „poziom wkładu DOC" obejmuje wszystkie koszty zmienne (związane z obsługą pasażerów, związane z obsługą przelotów w obie strony i koszty paliwa), ale nie koszty wynagrodzeń, floty, utrzymania i działu. „Marżę na wkład I stopnia" definiuje się jako obrót pomniejszony o koszty zmienne związane z obsługą pasażerów przewyższające obrót, natomiast „marża zysku" obejmuje koszty stałe (stałe koszty utrzymania, koszty załogi i koszty związane z obsługą floty), ale nie koszty pośrednie.

(196) Zgodnie z praktyką Komisji w szeregu spraw dotyczących pomocy na restrukturyzację w sektorze lotnictwa trasy uznaje się za rentowne, jeżeli mają dodatnią marżę na wkład C1 w roku poprzedzającym zaprzestanie ich obsługi ([46]). Wkład C1 obejmuje koszty lotu, pasażerów i dystrybucji (tj. koszty zmienne) przypisane poszczególnym trasom. Wkład C1 jest odpowiednią wartością, ponieważ uwzględnia wszystkie koszty bezpośrednio związane z daną trasą. Trasy o dodatnim wkładzie C1 nie tylko pokrywają zmienne koszty danej trasy, lecz również przyczyniają się do pokrycia kosztów stałych przedsiębiorstwa.

(197) Komisja zauważa, że „poziom wkładu DOC" jest w znacznym stopniu równoważny wkładowi C1. Na tej podstawie Komisja zauważa, że tylko dwie trasy (Wenecja i Kuressaare) – reprezentujące łącznie tylko około 1 % zdolności przewozowej przedsiębiorstwa pod względem ASK – byłyby faktycznie rentowne i można by uznać je za odpowiednie środki wyrównawcze.

(198) Estonia twierdzi, że zważywszy na wzrost zysku w ramach nowej strategii przewidzianej w planie restrukturyzacji, trasy te mogły być rentowne w nowej sieci i że przynosiłyby korzyści innym przedsiębiorstwom lotniczym w zakresie, w jakim uzyskiwałyby marginalny zwrot z przewozu pasażerów, którzy uprzednio korzystali z usług przewozu lotniczego Estonian Air. Estonia nie przedstawia jednak żadnych konkretnych wyliczeń dotyczących możliwego poziomu rentowności w ramach nowego modelu biznesowego. Wręcz przeciwnie, w planie restrukturyzacji wyraźnie wskazano, że trasy te *„nie mogą być obsługiwane z zyskiem w danym momencie, a także nie mogą uczestniczyć w koszcie statku powietrznego*". W związku z tym zgodnie z utrwaloną praktyką Komisji 10 z 12 zaproponowanych tras nie można zaakceptować jako środków wyrównawczych.

(199) Komisja stwierdza, że w celu zrównoważenia negatywnego wpływu pomocy na restrukturyzację na rzecz Estonian Air nie wystarczy zrezygnować z przydziałów czasu na start lub lądowanie w trzech koordynowanych portach lotniczych i anulować dwóch rentownych tras reprezentujących około 1 % zdolności przewozowej przedsiębiorstwa lotniczego.

(200) Na proponowany wkład własny Estonian Air zgodnie z planem restrukturyzacji składa się kwota 27,8 mln EUR ze sprzedaży trzech statków powietrznych zaplanowanej na 2015 r.; 7,5 mln EUR ze sprzedaży budynku biurowego portowi lotniczemu Tallinn; 2 mln EUR ze sprzedaży innych aktywów niezwiązanych z działalnością podstawową;

([46]) Zob. decyzja 2013/151/UE, motywy 130 i 131; decyzja (UE) 2015/1091, motyw 194 i decyzja (UE) 2015/494, motyw 143.

i 0,7 mln EUR z nowej pożyczki udzielonej przez […]. Główna część wkładu własnego (planowana sprzedaż trzech statków powietrznych) powinna zostać wniesiona w 2015 r., a nie ma żadnej wiążącej umowy dotyczącej sprzedaży statku powietrznego. Estonia przedstawiła jednak wiarygodną wycenę *prima facie* sporządzoną przez spółkę doradczą, w której oszacowano możliwą cenę sprzedaży danego typu statku powietrznego. Ponadto Estonia poinformowała, że przedsiębiorstwo lotnicze prowadzi obecnie rozmowy z potencjalnymi partnerami dotyczące transakcji sprzedaży i leasingu zwrotnego. Na tej podstawie, i mając na uwadze poprzednie sprawy dotyczące przedsiębiorstw lotniczych, Komisja uważa, że proponowany wkład własny osiągający kwotę 36,44 mln EUR – z łącznych kosztów restrukturyzacji w wysokości 78,7 mln EUR (zob. motyw 55) lub 46,3 % kosztów restrukturyzacji – jest dopuszczalny w związku z faktem, że Estonia jest obszarem objętym pomocą.

(201) Chociaż wydaje się, że wkład własny jest dopuszczalny, wątpliwości Komisji dotyczące przywrócenia długoterminowej rentowności i środków wyrównawczych nie zostały rozwiane.

(202) Ostatecznie, jak w przypadku środków 4 i 5, Komisja stwierdza, że z tych samych powodów zasadę „pierwszy i ostatni raz" naruszono także w odniesieniu do środka 6. W latach 2010–2014 przedsiębiorstwu Estonian Air, które znajdowało się w trudnej sytuacji, przyznano kilka środków pomocy (środki 3, 4 i 5). Ponadto nie mają zastosowania wyjątki z pkt 73 wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. Uwzględniając niedopuszczalność zmienionego planu restrukturyzacji z dnia 31 października 2014 r., pomocy na restrukturyzację nie można uznać za ciąg dalszy pomocy na ratowanie w ramach jednej restrukturyzacji (warunek a) z pkt 73). Ponadto władze estońskie nie przedstawiły żadnych wyjątkowych ani nieprzewidywalnych okoliczności na podstawie warunku c) z pkt 73.

(203) W związku z tym pomoc na restrukturyzację (środek 6) przewidziana w planie restrukturyzacji z czerwca 2013 r. nie spełnia kryteriów z wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2004 r. i stanowi pomoc państwa niezgodną z rynkiem wewnętrznym.

8. **ODZYSKANIE POMOCY**

(204) Zgodnie z Traktatem i z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości w przypadku stwierdzenia, że pomoc jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym, Komisja jest organem właściwym do podejmowania decyzji, czy dane państwo członkowskie musi ją znieść czy zmienić ([47]). Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału nałożenie na państwo członkowskie obowiązku wycofania pomocy uznanej przez Komisję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym służy również przywróceniu stanu pierwotnego ([48]). W tym kontekście Trybunał ustalił, że cel ten zostaje osiągnięty z chwilą, gdy beneficjent dokona zwrotu kwoty przyznanej tytułem pomocy niezgodnej z prawem, tracąc tym samym korzyść, jaką odnosił względem swoich konkurentów na rynku, oraz gdy następuje przywrócenie sytuacji sprzed wypłaty pomocy ([49]).

(205) Zgodnie z tym orzecznictwem art. 16 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ([50]) stanowi, że: „w przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy niezgodnej z prawem, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane państwo członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta". Biorąc pod uwagę fakt, że przedmiotowe środki uważa się za pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym, pomoc ta musi zostać odzyskana w celu przywrócenia sytuacji istniejącej na rynku przed przyznaniem pomocy. Odzyskiwanie pomocy przeprowadza się ze skutkiem od dnia odniesienia korzyści przez beneficjenta, tj. od dnia przekazania pomocy do dyspozycji beneficjentowi, a pomoc, która zostanie odzyskana, obejmuje odsetki naliczane do momentu jej faktycznego odzyskania.

(206) W odniesieniu do podwyższenia kapitału w 2010 r. (**środek 3**) Komisja uważa, że, uwzględniając brak realnej możliwości odzyskania przez państwo jego inwestycji, cała kwota zastrzyku kapitałowego w wysokości 17,9 mln EUR dokonanego przez państwo w gotówce jest elementem pomocy. Ten sam wniosek ma zastosowanie do podwyższenia kapitału w 2011/2012 r. (**środek 4**), w przypadku którego elementem pomocy jest cała kwota zastrzyku kapitałowego w wysokości 30 mln EUR dokonanego przez państwo w gotówce.

(207) W odniesieniu do **środka 5** Komisja uważa, że w związku z sytuacją finansową Estonian Air w momencie przyznania pożyczek na ratowanie państwo nie miało uzasadnionego powodu, aby oczekiwać spłaty. Ponieważ Komisja uważa, że nie spełniono warunków pomocy na ratowanie z wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji z 2015 r., Estonia musi zapewnić zwrot przez Estonian Air wypłaconej mu łącznej kwoty pożyczki na ratowanie w wysokości 37 mln EUR. Jeżeli występują należne i niespłacone odsetki, należy włączyć je do elementu pomocy.

(208) Ostatecznie, jeżeli chodzi o zgłoszoną pomoc na restrukturyzację (**środek 6**), nie została ona jeszcze wypłacona na rzecz Estonian Air, w związku z czym nie ma potrzeby nakazywania jej zwrotu.

([47]) Wyrok w sprawie C-70/72 Komisja przeciwko Niemcom, EU:C:1973:87, pkt 13.
([48]) Wyrok w sprawach C-278/92, C-279/92 i C-280/92 Hiszpania przeciwko Komisji, EU:C:1994:325, pkt 75.
([49]) Sprawa C-75/97 Belgia przeciwko Komisji, EU:C:1999:311, pkt 64–65.
([50]) Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9).

9. **WNIOSEK**

(209) Komisja stwierdza, że Estonia wprowadziła środki 3, 4 i 5 niezgodnie z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu. Ponadto środki te są niezgodne z rynkiem wewnętrznym.

(210) Pomoc niezgodna z rynkiem wewnętrznym musi zostać odzyskana od Estonian Air, jak określono w sekcji 8, aby przywrócić sytuację istniejącą na rynku przed przyznaniem pomocy.

(211) Ponadto Komisja stwierdza, że zgłoszona pomoc na restrukturyzację w wysokości 40,7 mln EUR (środek 6) stanowi pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym. Środek ten nie może zatem zostać wdrożony,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ

Artykuł 1

1. Finansowanie AS Estonian Air poprzez zastrzyk kapitałowy w wysokości 2,48 mln EUR, które Estonia wdrożyła w lutym 2009 r., nie stanowi pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

2. Sprzedaż sekcji obsługi naziemnej AS Estonian Air portowi lotniczemu Tallinn za kwotę 2,4 mln EUR w czerwcu 2009 r. nie stanowi pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

Artykuł 2

1. Pomoc państwa w wysokości 17,9 mln EUR, która została w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu przyznana przez Estonię na rzecz AS Estonian Air w dniu 10 listopada 2010 r., jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

2. Pomoc państwa w wysokości 30 mln EUR, która została w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu przyznana przez Estonię na rzecz AS Estonian Air w dniu 20 grudnia 2011 r. i w dniu 6 marca 2012 r., jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

3. Pomoc państwa na ratowanie w wysokości 37 mln EUR, która została w sposób niezgodny z prawem i z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu przyznana przez Estonię na rzecz AS Estonian Air w latach 2012–2014, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 3

1. Estonia odzyskuje od beneficjenta pomoc, o której mowa w art. 2.

2. Do kwot podlegających zwrotowi dolicza się odsetki za cały okres począwszy od dnia, w którym pomoc została przekazana do dyspozycji beneficjenta, do dnia jej faktycznego odzyskania.

3. Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 ([51]).

Artykuł 4

1. Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 2, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.

2. Estonia zapewnia wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 5

1. Pomoc państwa na restrukturyzację, którą Estonia planuje wdrożyć na rzecz AS Estonian Air, w kwocie 40,7 mln EUR, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

2. W związku z tym pomoc nie może zostać wdrożona.

([51]) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1).

Artykuł 6

1. W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Estonia przekazuje Komisji następujące informacje:

a) łączną kwotę (kwota główna i odsetki od zwracanej pomocy) do odzyskania od beneficjenta;

b) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji;

c) dokumenty potwierdzające, że beneficjentowi nakazano zwrot pomocy.

2. Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 2, Estonia na bieżąco informuje Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Estonia bezzwłocznie przedstawia informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Estonia dostarcza również szczegółowe informacje o kwocie pomocy oraz odsetkach już odzyskanych od beneficjenta.

Artykuł 7

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Estońskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 6 listopada 2015 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Członek Komisji