



Kā valsts uzraudzīja Covid-19 laikā veikto ieguldījumu airBaltic?

Rīga 2025



Latvijas Republikas
Valsts kontrole



Revīzijas starpziņojums

Datums skatāms dokumenta paraksta laika zīmogā un dokumenta numurs teksta failā.

“Kā valsts uzraudzīja Covid-19 laikā veikto ieguldījumu airBaltic?”

Finanšu revīzija “Par Satiksmes ministrijas 2024. gada pārskata sagatavošanas pareizību”

Pārbaudes par ieteikumu ieviešanu veica un starpziņojumu sagatavoja vecākā valsts revidente juriste Baiba Amoliņa, vecākā valsts revidente Alda Smoļenska, valsts revidente Inga Briede, atbildīgā sektora vadītāja Larisa Reine un departamenta direktors Mārtiņš Āboliņš, pamatojoties uz Valsts kontroles Pirmā revīzijas departamenta 04.11.2024. revīzijas grafiku Nr. 2.4.1-70/2024.

Revīzijas starpziņojums stājas spēkā Valsts kontroles padomes lēmuma par revidējamās vienības un personu motivēto sūdzību pieņemšanas dienā.

Revīzijas starpziņojumā ir iekļauti ar Valsts kontroles padomes lēmumu (28.05.2025. protokols Nr.32, 1.§) apstiprinātie precizējumi.

Revīzijas ziņojuma publiskajā versijā daļa informācijas ir aizklāta, pamatojoties uz AS “Air Baltic Corporation” pieprasījumu noteikt tai ierobežotas pieejamības statusu, lai aizsargātu komerciāli sensitīvu informāciju.

Vāka noformējumā izmantots attēls no *Microsoft Word Stock Images*.

Saturs

Kāpēc sagatavots šis starpziņojums?.....	4
Kopsavilkums	6
1. Vai valsts bija plānojusi atgūt Covid-19 krīzes seku mazināšanai veikto ieguldījumu airBaltic?	10
1.1. Kāds bija valsts sākotnējais nodoms, piešķirot atbalstu?.....	10
1.2. Kāds bija Eiropas Komisijas noteiktais pienākums attiecībā uz valsts atbalsta nosacījumiem un tā izpildes veidi?.....	12
2. Kā valsts īstenoja airBaltic uzraudzību pēc ieguldījuma veikšanas Covid-19 krīzes seku mazināšanai?.....	18
2.1. Kāds bija Eiropas Komisijas noteiktais uzraudzības mehānisms?	18
2.2. Kāds bija valsts izveidotais uzraudzības mehānisms, lai veicinātu ieguldījuma atgūšanu?	19
2.3. Vai airBaltic biznesa plāni paredzēja valsts ieguldījuma atgūšanu?.....	30
3. Vai valsts ir skaidri noteikusi valsts stratēģisko redzējumu un mērķi, kas airBaltic ir jānodrošina?	38
Ieteikumu ieviešanas pārbažu raksturojums.....	42
Termini un skaidrojumi	44
Atsauces.....	46

Kāpēc sagatavots šis starpziņojums?

Latvijas valsts kopējais ieguldījums AS “Air Baltic Corporation” (turpmāk – airBaltic) pamatkapitālā veido jau 545 milj. *euro*, no tā Covid-19 pandēmijas laikā valsts ieguldīja kopumā 340 milj. *euro*. 2024. gada beigās valsts līdzdalības apmērs airBaltic pamatkapitālā sasniedza 97,97 %.

Viens no lielākajiem valsts ieguldījumiem airBaltic tika veikts 2020. gadā, piešķirot 250 milj. *euro* lielu finansējumu Covid-19 krīzes seku mazināšanai. Valsts kontrole finanšu revīzijās par ministriju un centrālo iestāžu 2020. gada pārskatiem pārbaudīja Covid-19 līdzekļu pieprasījumu pamatotību un faktisko izlietojumu. Attiecīgi finanšu revīzijā¹ tika veiktas pārbaudes un 2021. gadā sagatavots starpziņojums par Satiksmes ministrijai piešķirto finansējumu pamatkapitāla palielināšanai aviācijas nozares kapitālsabiedrībā, tai skaitā par 250 milj. *euro* ieguldījumu airBaltic pamatkapitālā (turpmāk – 2021. gada revīzijas ziņojums).

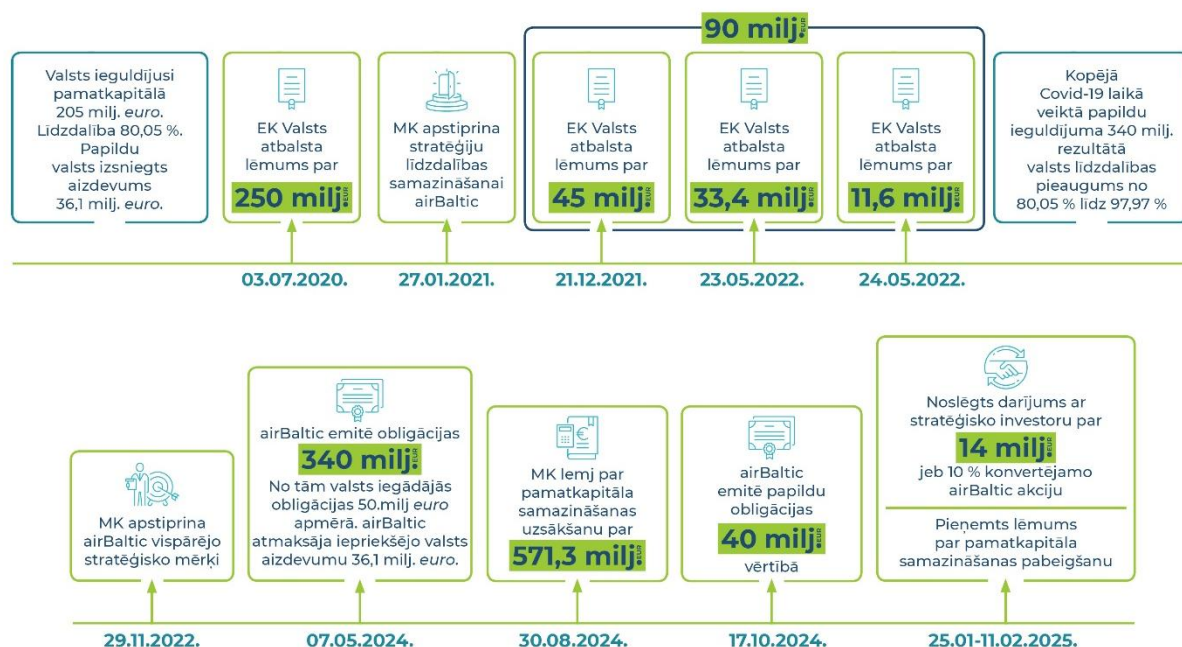
Valsts kontrole secināja, ka valsts, Satiksmes ministrijas personā, neīsteno efektīvu tai piederošo kapitāldaļu pārvaldību. Lai veicinātu valsts ieguldījuma atgūšanu ir būtiski novērst revīzijā konstatētās nepilnības. Līdz Covid-19 izraisītajai krīzei Satiksmes ministrija un Koordinācijas institūcija airBaltic biznesa plānus un sasniedzamos darbības rādītājus nevērtēja un nesaskaņoja to izstrādes stadijā – Koordinācijas institūcija nesniedza atzinumus, jo pretēji likumā² noteiktajam, airBaltic padome tai biznesa plānus neiesniedza. Savukārt Satiksmes ministrija puda viedokli, ka ministrijai minētie plāni un rādītāji nav jāvērtē un atzinums nav jāsniedz, jo airBaltic neveic valsts deleģēto uzdevumu izpildi. Tādējādi tika mazināta valsts kā akcionāra spēja īstenot savus stratēģiskos mērķus, kuru sasniegšanai ir veikti ieguldījumi kapitālsabiedrībā. Tika konstatēts, ka Satiksmes ministrija pilnvērtīgi nepedalās airBaltic sasniedzamo rezultātu noteikšanas procesā, palaujoties tikai uz airBaltic sniegto informāciju. Rezultātā secināts, ka Satiksmes ministrijas izveidotā airBaltic uzraudzības sistēma ir pilnveidojama.

Valsts kontroles 2021. gada revīzijas ziņojumā tika sniegts priekšlikums Ministru kabinetam un divi ieteikumi Satiksmes ministrijai. Viens Satiksmes ministrijai sniegtais ieteikums 2023. gadā tika atzīts par ieviestu³ – *Satiksmes ministrijai, veicot ieguldījumus kapitālsabiedrību pamatkapitālā, skaidri definēt valsts budžeta līdzekļu ieguldīšanas mērķus un noteikt izmērāmus sasniedzamos rezultātus, kā arī izstrādāt konkrētu pasākumu plānu pieņemto lēmumu, mērķu un rezultātu sasniegšanas uzraudzībai*. Valsts kontrole norādīja, ka ieteikuma ieviešanu atzīst pamatojoties uz Satiksmes ministrijas sniegto informāciju, neveicot atkārtotas pārbaudes, jo ieteikuma ieviešanas periodā nav iestājušies tādi apstākļi, kad būtu jāpiemēro šīs kārtības nosacījumi. Otrs ieteikums līdz 2024. gada novembrim nebija ieviests un tā ieviešanas termiņš bija vairākkārt pagarināts. Aktuālais ziņošanas termiņš tika noteikts līdz 2025. gada februārim. Līdz šim neieviestais ieteikums un priekšlikums:

- ✓ **Ieteikums Satiksmes ministrijai** – izveidot tādu kapitālsabiedrību, kurās valstij ir izšķiroša ietekme, pārvaldības sistēmu, kas atbilstoši tiesību aktos noteiktajam nodrošina iespēju valstij īstenot nozares stratēģiskos mērķus un pilnvērtīgi piedalīties gan mērķu un rezultātu noteikšanas, gan vērtēšanas procesā, lai veicinātu Satiksmes ministrijas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību efektīvu pārvaldību, racionālu un ekonomiski pamatotu resursu izmantošanu, kā arī lai nodrošinātu publiskas personas līdzdalības nosacījumu ievērošanu.
- ✓ **Priekšlikums Ministru kabinetam** – ņemot vērā valsts ieguldījuma airBaltic pamatkapitālā būtisko ietekmi uz valsts budžetu un tautsaimniecību, izvērtēt iespēju noteikt īpašu kārtību valsts ieguldījuma airBaltic atgūšanas riska pārvaldībai, izstrādājot un īstenojot pasākumu plānu, kas noteiktu pieņemto lēmumu, mērķu un rezultātu sasniegšanas uzraudzību, izpildes termiņus un atbildīgās personas papildus regulāriem kapitālsabiedrības pārvaldības procesiem, vienlaikus nemazinot airBaltic valdes un padomes atbildību.

2024. gada augustā valdība nolēma uzsākt procesu, lai samazinātu airBaltic pamatkapitālu par iepriekšējo gadu zaudējumiem, t. i., samazināt par 571 milj. *euro*, kas, airBaltic ieskatā, ir būtisks priekšnoteikums sākotnējā publiskā piedāvājuma (turpmāk – IPO) īstenošanai. Pēc šī valdības lēmuma satiksmes ministrs, airBaltic valdes

un padomes pārstāvji vairākos publiskos paziņojumos⁴, apgalvoja, ka Covid-19 laikā veiktā ieguldījuma atgūšana nekad nav bijusi plānota, vai arī uzsvēra, ka valsts atbalsts jau ir atmaksāts caur airBaltic nodokļu maksājumiem un pienesumu valsts iekšzemes kopproduktam.



1. attēls. Būtiskākie notikumi kopš valsts veiktā ieguldījuma Covid-19 krīzes seku mazināšanai

Ņemot vērā, ka visi 2021. gada revīzijas ziņojumā sniegtie ieteikumi nebija ieviesti, aktuālais ziņošanas termiņš tika noteikts līdz 2025. gada februārim, ieguldījumu valsts līdz šim nebija atguvusi, kā arī to, ka no publisko personu un kapitālsabiedrības pārstāvjiem paustajiem paziņojumiem izrietēja, ka to vairs nav plānots atgūt, Valsts kontrole nolēma veikt padziļinātas ieteikumu ieviešanas pārbaudes, sniedzot atbildes uz trīs jautājumiem:

- ✓ Vai un kādā veidā valsts bija plānojusi atgūt Covid-19 krīzes seku mazināšanai veikto ieguldījumu airBaltic?
- ✓ Kā valsts īstenoja airBaltic uzraudzību pēc valsts ieguldījuma veikšanas Covid-19 krīzes seku mazināšanai?
- ✓ Vai valsts ir skaidri noteikusi valsts stratēģisko redzējumu un mērķi, kas airBaltic ir jānodrošina?

Revīzijas starpziņojuma ievadam seko kopsavilkums, kurā apkopoti galvenie secinājumi un Valsts kontroles viedoklis par to, vai 2021. gada revīzijas ziņojumā sniegtais ieteikums un priekšlikums uzskatāmi par ieviestiem.

Revīzijas konstatējumu daļa strukturēta trīs nodaļās atbilstoši iepriekš minētajiem ieteikumu ieviešanas pārbažu jautājumiem.

Kopsavilkums

Lai mazinātu Covid-19 krīzes sekas, valsts no 2020. līdz 2022. gadam ieguldīja airBaltic kopumā 340 milj. *euro*, tādējādi palielinot valsts līdzdalību uzņēmumā no 80,05 % līdz 97,97 %. Valsts kontrole 2020. gada finanšu revīzijā pārbaudīja Covid-19 laikā piešķirtā finansējuma pieprasījuma pamatotību un faktisko izlietojumu par pirmo, tas ir 250 milj. *euro*, veikto ieguldījumu airBaltic. Revīzijā tika vērtēta arī Satiksmes ministrijas izveidotā kapitālsabiedrību pārvaldības sistēma, kurā tika konstatētas nepilnības. Valsts kontrole secināja, ka nav pietiekamu priekšnoteikumu airBaltic sniegtā valsts atbalsta nosacījumu izpildes uzraudzībai. Revīzijā tika sniegti ieteikumi, lai minēto pārvaldību dažādos līmeņos uzlabotu, tā veicinot arī veiktā ieguldījumu atgūšanu. Satiksmes ministrijas atsevišķais viedoklis par Valsts kontroles 2021. gadā sniegtajiem ieteikumiem ir pieejams 18. lp.

Valsts kontrole 2021. gadā sniedza ieteikumus, lai uzlabotu valsts īstenoto pārvaldību pār airBaltic, tā veicinot Covid-19 krīzes mazināšanai veiktā ieguldījumu 250 milj. *euro* atgūšanu. Ņemot vērā ieteikumu ieviešanas pārbaudēs konstatēto par laiku no 2021. gadam līdz 2024. gadam valsts īstenoto uzraudzību, kā arī šobrīd virzīto scenāriju, ka ieguldījumu vairs nav plānots atgūt atbilstoši sākotnējam nodomam, Valsts kontrole Satiksmes ministrijai sniegto ieteikumu un Ministru kabinetam sniegto priekšlikumu slēdz kā neieviestus. Vienlaikus Valsts kontrole aicinās Ministru kabinetu steidzami stiprināt valstij piederošo airBaltic kapitāldaļu pārvaldību, iespējams, tās uzraudzībā iesaistot vai to nododot citas ministrijas vai kompetentas institūcijas pārziņā, tādējādi mazinot riskus valsts budžetam.

Iepriekš minēto Valsts kontroles sniegto viedokli pamato turpmāk minētie secinājumi.

- ❖ Lai gan valstij sākotnēji bija nepārprotams nodoms ieguldījumu atgūt, tomēr skaidra plāna, kā tieši tas notiks un no kādiem priekšnosacījumiem tas ir atkarīgs, nebija. Lai gan atbalsts tika sniegts atbilstoši tajā laikā izveidotajam Eiropas Komisijas Pagaidu regulējumam, tas ir Latvijas valsts kā atbalsta sniedzējas lēmums, ko darīt ar savu ieguldījumu un kā to faktiski atgūt.

Valsts sākotnējais nodoms bija atgūt Covid-19 laikā veikto ieguldījumu 250 milj. *euro*, iespējams pat ar atdevi, un šāda apņemšanās bija ietverta gan dokumentos, gan publiski pausta līdz pat 2023. gada jūnijam.

Saskaņā ar Ministru kabineta 2021. gadā apstiprināto iziešanas stratēģiju⁵, valsts savu ieguldījumu bija plānojusi atgūt IPO procesā, kurā daļa valstij piederošās akcijas tiktu pārdotas, līdzdalību samazinot līdz 51 %, tādējādi arī izejot no valsts atbalsta. Tomēr šī stratēģija nesaturēja skaidru plānu un vīziju par to, kā IPO procesā valsts varētu atgūt ieguldīto, ņemot vērā dažādus apstākļus, kas varētu ietekmēt šī procesa veiksmīgu realizāciju, kā arī alternatīvas nelabvēlīgu tirgus apstākļu gadījumā. Minētā plāna trūkumu apliecina arī fakts, ka šī 2021. gadā apstiprinātā stratēģija nav ne reizi pārskatīta, lai gan pēc tam sekoja Covid-19 pandēmijas otrais vilnis, un valsts uzņēmumā ieguldīja vēl 90 milj. *euro*, airBaltic maršrutu tīklu skāra Krievijas uzsāktais karš Ukrainā, tā darbību ietekmēja lidmašīnu dzinēju problēmas, kā arī airBaltic vairākkārt mainīja biznesa plānus.

(Valsts kontroles padomes 28.05.2025. lēmuma (protokols Nr. 32, 1.§) redakcijā)

Atbalsta piešķiršanai tika saņemta Eiropas Komisijas atļauja, un atbalsts tika sniegts saskaņā ar Covid-19 laikā izveidotu speciālu Eiropas Komisijas Pagaidu regulējumu. Minētais regulējums nosaka valsts pienākumu samazināt valsts atbalsta laikā iegūto līdzdalību un saņemt atlīdzību par veikto ieguldījumu, kā arī definē veidus, kā uzņēmums var iziet no valsts atbalsta. Izejas no valsts atbalsta galvenais mērķis nav atgūt ieguldītos

līdzekļus, bet gan samazināt valsts līdzdalību uzņēmumā. Tas ir Latvijas kā atbalsta sniedzējas lēmums, ko darīt ar savu ieguldījumu un kā to faktiski atgūt.

Laika gaitā Pagaidu regulējumā tika ieviesti varianti, ka iziešana no valsts atbalsta un valsts līdzdalības samazinājums var notikt veidā, ka valsts ieguldījums faktiski netiek atgūts. Līdz šim Ministru kabinets šādu jaunu stratēģiju nav apstiprinājis, lai gan Satiksmes ministrija tam 2024. gada nogalē sniedza informāciju.

Ir konstatēti vairāki gadījumi⁶, kad citu valstu aviokompānijas valsts atbalstu faktiski atmaksāja, turklāt vēl pirms termiņa. Valsts kontrole neidentificēja nevienu līdz šim notikušu gadījumu, kad atbalstu saņēmusi aviokompānija izietu no valsts atbalsta līdzīgi airBaltic šobrīd iecerētajai iziešanas stratēģijai.

❖ **Saistībā ar Covid-19 laikā veikto ieguldījumu Valsts kontrole jau 2021. gadā aicināja uzlabot airBaltic uzraudzību, sniedzot gan priekšlikumu Ministru kabinetam, gan ieteikumus Satiksmes ministrijai. Lai gan tika veikti daži uzlabojumi, tie nebija pietiekami. Nevienā no uzraudzības līmeņiem – Ministru kabinets, Satiksmes ministrija, airBaltic padome – netika veiktas pietiekamas darbības, kas, iespējams, būtu veicinājušas valsts veiktā ieguldījuma atgūšanu.**

Tā kā atbalsts tika sniegts atbilstoši Eiropas Komisijas Pagaidu regulējumam, gan airBaltic kā atbalsta saņēmējam, gan Latvijai kā atbalsta sniedzējam bija jāievēro tajā noteiktie ierobežojumi, uzraudzības un ziņošanas mehānisms. Uz airBaltic ir attiecināms arī Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktais, kā arī Satiksmes ministrijas kā kapitāldaļu turētāja noteiktā uzraudzības kārtība.

Kopš 2015. gada **Ministru kabinets** ir noteicis, ka divas reizes gadā tam jāiesniedz informācija par airBaltic aktuālo situāciju. Tomēr līdz 2024. gada aprīlim nebija noteikts, kāda tieši informācija jāsniedz, arī nebija prasības iesniegt ziņojumus par airBaltic izvirzītajiem mērķiem un sasniegtajiem rezultātiem. Tas noveda pie situācijas, ka Ministru kabinetam iesniegtajos informatīvajos ziņojumos, ja vien tie nebija saistīti ar papildu ieguldījuma nepieciešamību, pārsvarā tika izcelti airBaltic darbības pozitīvie aspekti, neminot dažādus ar finansiālo situāciju saistītus riskus. Tas ir skaidrojams ar to, ka līdz pat 2024. gada decembrim šos informatīvos ziņojumus gatavoja pati airBaltic.

Papildus 2021. gadā Ministru kabinets, apstiprinot stratēģiju, kā valsts atbalsta lietas ietvaros tiks samazināta valsts līdzdalība un atgūts valsts ieguldījums, noteica, ka reizi pusgadā Ministru kabinets jāinformē par IPO procesa gaitu. Tomēr arī šis ieviestais mehānisms nenodrošināja savlaicīgu noviržu identificēšanu un korektīvu pasākumu veikšanu vai alternatīvu apsvēršanu, piemēram, laikā, kad tika lemts par valsts daļu obligāciju refinansēšanā. Ieguldījuma atgūšanas uzraudzība tika atstāta Satiksmes ministrijas, tās izvirzīto uzņēmuma padomes locekļu un valdes atbildībā.

Valsts kontrole vērš uzmanību, ka gandrīz visiem informatīvajiem ziņojumiem, kas skatīti Ministru kabinetā ir noteikts un ilgstoši tiek saglabāts ierobežotas pieejamības statuss, kas liedz sabiedrībai iegūt informāciju par airBaltic darbību, tādējādi mazinot sabiedrības uzticību valdības pieņemtajiem lēmumiem un to pamatojumam.

Satiksmes ministrija ir gan airBaltic kapitāldaļu turētāja, gan par aviācijas nozari atbildīgā ministrija, gan arī tika noteikta par Latvijas atbildīgo institūciju Eiropas Komisijas valsts atbalsta lietās.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs tika secināts, ka Satiksmes ministrija joprojām nav izveidojusi tādu kapitālsabiedrību pārvaldības sistēmu, kas nodrošinātu iespēju valstij īstenot nozares stratēģiskos mērķus, lai veicinātu racionālu un ekonomiski pamatotu resursu izmantošanu, kā arī lai nodrošinātu publiskas personas līdzdalības nosacījumu ievērošanu.

Satiksmes ministrija joprojām neiegūst no airBaltic informāciju plānotajā apjomā, piemēram, par darbinieku atalgojumu. Ministrija nav arī pārbaudījusi, vai ir ievēroti valsts atbalsta lietas ietvaros Eiropas Komisijas noteiktie ierobežojumi attiecībā uz valdes atalgojumu, jo uzraudzību ir deleģējusi airBaltic padomei.

Revidentu vērtējumā, kopumā Satiksmes ministrijas uzraudzība nebija pietiekama un proaktīva, jo īpaši attiecībā uz stratēģiski svarīgu lēmumu pieņemšanu. Tā pārsvarā paļaujas uz airBaltic padomes darbu. Pat tad, kad ministrija no padomes saņem būtisku informāciju par tās noslēgtajiem darījumiem, ministrija nevērtē, vai un kā no tiem izrietošās saistības ietekmē akcionāra plānus atgūt savu veikto ieguldījumu, kā arī vai šīs saistības rada potenciālus riskus papildus ieguldījumu nepieciešamībai no valsts budžeta līdzekļiem. Satiksmes ministrijas atsevišķais viedoklis par minēto secinājumu ir pieejams 22. lp.

Satiksmes ministrija joprojām pilnvērtīgi nepiedalās uzņēmuma finanšu un nefinanšu mērķu noteikšanā, tai skaitā, netiek vērtēts, kā tie saskan ar valsts atbalsta sniegšanas laikā noteiktajiem. Lai gan Satiksmes ministrija piedalās biznesa plānu saskaņošanā, tā neizrāda interesi par to īstenošanā pieņemtajiem gala lēmumiem vai izdarītajiem grozījumiem. Aktuālāko biznesa plānu versiju Satiksmes ministrija no airBaltic padomes pieprasīja tikai tad, kad tas bija jāiesniedz Valsts kontrolei.

Padomei ir jāpārstāv akcionāru intereses sapulcē starplaikā un jāuzrauga valdes darbība.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs tika secināts, ka lai gan airBaltic padome bija izveidojusi papildu uzraudzības mehānismu pār Covid-19 piešķirto līdzekļu izlietojumu, tomēr tās īstenotās darbības attiecībā uz valdes atalgojuma ierobežojumu uzraudzību nebija pietiekamas – ne tikai lai nepārkāptu Eiropas Komisijas ierobežojumus, bet arī lai rīkotos akcionāra labākajās interesēs un ņemot vērā uzņēmuma finansiālo situāciju. Rezultātā 2022. gada janvārī, dažus mēnešus pēc tam, kad airBaltic bija lūdzis valsts papildu ieguldījumu 90 milj. euro Covid-19 krīzes seku mazināšanai, uzņēmuma valdei tika izmaksātas prēmijas par 2019. gada darbības rezultātiem. Kā arī 2022. gada septembrī tika pārslēgti līgumi ar valdi, divu valdes locekļu līgumos saglabājot IP [...]. Valsts kontroles vērtējumā, šādas darbības nebija saderīgas ar airBaltic finansiālo stāvokli.

Savukārt attiecībā uz biznesa plānu izstrādi un saskaņošanu, lai gan Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktais process tika ievērots, tomēr vēl joprojām, Valsts kontroles vērtējumā, ir saskatāmas novirzes no šī regulējuma piemērošanas pēc tā jēgas. Piemēram, atbildīgās institūcijas izvērtēja un sniedza atzinumu par airBaltic biznesa plānu “IPO&BEYOND”, kas iekļāva divus attīstības scenārijus, bet airBaltic padome neiesniedza tām informāciju, kurš no scenārijiem ir izvēlēts un kāpēc.

❖ Jau no 2023. gada vidus airBaltic biznesa plāni vairs nav saistīti ar mērķi valstij atgūt savu veikto ieguldījumu, un valsts veiktās darbības ar pamatkapitāla samazināšanu, kā arī plānotā līdzdalības samazināšana, liecina, ka valstij šāda nodoma vairs arī nav. Lai gan šādi tiek pamatota nepieciešamība arī iziet no Eiropas Komisijas noteiktā valsts atbalsta regulējuma, Valsts kontrole vērš uzmanību, ka iziešana no valsts atbalsta nevar tikt uzskatīta par pašmērķi un tā var notikt dažādos veidos. Valsts ir atbildīga par lēmuma pieņemšanu, vai šajā procesā tā vēlas atgūt savu ieguldījumu.

Valsts 2020. gadā, veicot 250 milj. euro ieguldījumu, izvirzīja airBaltic konkrētus sasniedzamos darbības un finanšu rādītājus, kas tai bija jāsasniedz līdz 2025. gadam, lai veicinātu valsts ieguldījuma atgūšanu. Lai gan šie mērķi tika pārņemti airBaltic biznesa plānos, paši biznesa plāni ārējo apstākļu ietekmē bieži mainījās (ir bijuši četri biznesa plāni) un jau 2022. gadā sākās novirzes no 2020. gadā izvirzīto mērķvērtību sasniegšanas.

No 2023. gada jūlija, līdz ar jaunā biznesa plāna apstiprināšanu, airBaltic galvenais mērķis ir viens – īstenot IPO –, bet tā realizācija vairs nav nekādi saistīta ar valsts veiktā ieguldījuma atgūšanu, jo tajā plānotais piesaistāmais finansējums ir nepieciešams uzņēmuma paredzēto izaugsmes plānu realizācijai.

Lai gan Satiksmes ministrija un Koordinācijas institūcija ikgadēji vērtē airBaltic darbības rādītājus, tas notiek pret uzņēmuma izvēlētiem rādītājiem un noteiktām mērķvērtībām, tādējādi airBaltic 2022. un 2023. gadā saņemot labu novērtējumu. Tomēr saskaņā ar airBaltic gada pārskata datiem tā finansiālā situācija pēdējos gados nav stabilizējusies, kas ir arī viens no iemesliem, kādēļ valsts 2024. gadā nolēma atzīt zaudējumus un samazināt pamatkapitālu.

- ❖ Valsts nav skaidri definējusi valsts stratēģisko redzējumu un mērķi, kas airBaltic ir jānodrošina. Latvijas sasniedzamības veicināšana vairāk tiek izmantots kā “lozungs”, nevis valsts vai Satiksmes ministrijas kā kapitāldaļu turētāja skaidra vīzija ar ko un cik bieži mums jābūt sasniedzamiem un ar kādiem rentabilitātes nosacījumiem. Rezultātā airBaltic savos izaugsmes plānos pietiekami neņem vērā potenciālos riskus, kas var ietekmēt valsts ieguldījuma vērtības saglabāšanu un valsts to arī neprasa.

Valsts var dibināt vai iegūt līdzdalību kapitālsabiedrībā, ja tiek izpildīts viens no Valsts pārvaldes iekārtas likumā ietvertajiem nosacījumiem. Latvija ir definējusi, ka tai ir nepieciešama sava aviokompānija, jo tādējādi tiek radīti pakalpojumi, kas ir svarīgi valsts attīstībai.

Ministru kabinets 2022. gadā noteica airBaltic vispārējo stratēģisko mērķi. Tomēr dokumentu, kas detalizētu šo mērķi un sniegtu skaidrojumu par valsts iecerēm, ko tā noteiktā periodā vēlas īstenot ar minēto līdzdalību, – t. i., gaidu vēstuli, – Satiksmes ministrija līdz šim vēl nav izstrādājusi.

Lai gan viens no valsts definētajiem mērķiem airBaltic ir Latvijas starptautiskās sasniedzamības veicināšana, ieteikuma ieviešanas pārbaudēs netika identificēta skaidra valsts vīzija, kas ar to būtu saprotams. Valsts kontroles ieskatā, šāda nenoteiktība ļauj Latvijas sasniedzamības “lozungu” izmantot gadījumos, kad jāpamato jauna ieguldījuma nepieciešamība no valsts kā lielākā akcionāra. Tas norāda arī uz risku, ka tādējādi valsts nevar novērtēt, vai un kā airBaltic pieņemtie biznesa lēmumi saskan ar valsts mērķi, tai skaitā atgūt vai gūt labumu no valsts veiktā ieguldījuma.

Valsts vīzijas trūkumu apliecina arī uzņēmuma izstrādātais jaunākais biznesa plāns, lai varētu virzīties uz IPO īstenošanu, un šī mērķa vārdā paredzot būtisku uzņēmuma izaugsmi, dubultojot flotes lielumu. Šī biznesa plāna izstrādes pamatā nav valsts kā akcionāra definēta vajadzība vai interese, tai skaitā saistībā ar savu ieguldījuma atgūšanu, jo, pretēji valsts 2021. gadā apstiprinātajai stratēģijai, IPO rezultātā vairs nav plānota valstij piederošo akciju pārdošana, bet gan tikai jaunu akciju emisija, lai finansētu airBaltic izaugsmes plānus.

No iepriekš minētā var secināt, ka, lai gan pēc Covid-19 laikā veiktajiem 340 milj. *euro* ieguldījumiem airBaltic valstij piederēja 97,97 % akciju kapitāla, valsts līdz šim ir drīzāk darbojusies, kā “maks no kā pasmelties”, nevis pietiekami kvalificēts un prasīgs kapitālsabiedrības akciju īpašnieks.

1. Vai valsts bija plānojusi atgūt Covid-19 krīzes seku mazināšanai veikto ieguldījumu airBaltic?

1.1. Kāds bija valsts sākotnējais nodoms, piešķirot atbalstu?

Valsts atbalsta Covid-19 krīzes seku mazināšanai piešķiršana tika skatīta gan Ministru kabinetā, gan Eiropas Komisijā, jo bez pozitīva Eiropas Komisijas lēmuma valsts šādu ieguldījumu nedrīkst veikt.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs atklāts, ka, ar Eiropas Komisiju skanojot⁷ valsts atbalsta sniegšanu, valsts pauda skaidru nodomu šo ieguldījumu atgūt. To bija plānots īstenot caur IPO procesu, prognozējot ieguldījuma atgūšanu, iespējams, pat ar atdevi. Eiropas Komisijai iesniegtajos dokumentos norādīts, ka IPO plāna izstrāde un īstenošana ar mērķi samazināt valsts līdzdalību airBaltic pamatkapitālā un veicināt akcionāra ieguldījumu atmaksu⁸ ir viens no airBaltic padomes izvirzītajiem nefinanšu mērķiem.

Arī Ministru kabinetam iesniegtajos informatīvajos ziņojumos⁹ par Covid-19 pandēmijas ietekmi uz airBaltic darbību un Ministru kabineta rīkojumu anotācijā¹⁰, ar kuru tika lemts piešķirt 250 milj. euro atbalstu, ir atrodams norādes par to, ka valsts šo ieguldījumu plāno atgūt. Šo līdzekļu atgūšanas iespēja tiek norādīts kā viens no ieguvumiem tam, lai valsts uzņēmumā veiktu šo ieguldījumu. Eiropas Komisijai iesniegtajos dokumentos ir norādīts, ka viens no kapitāla palielināšanas mērķiem ir nosargāt Latvijas valsts pēdējo deviņu gadu laikā (t. i., 2011.–2020. gads) uzņēmumā veiktās investīcijas aptuveni 205 milj. euro apmērā¹¹.

Nodoms ieguldījumu atgūt ir ietverts arī Eiropas Komisijas 03.07.2020. pieņemtajā lēmumā¹², saskaņā ar kuru tika atļauts Latvijai sniegt iepriekš minēto atbalstu 250 milj. euro. Lēmumā tika ietverts, ka Latvija apņemas nodrošināt, ka gadījumā, ja airBaltic atpirks Covid-19 valsts kapitāla daļu vai ja valsts pārdos savu Covid-19 kapitāla daļu pircējiem, kas nav airBaltic, tiks ievēroti attiecīgie Pagaidu regulējuma noteikumi¹³. Lēmumā¹⁴ arī minēts, ka ar Covid-19 atbalstu iegūtās papildu akcijas valsts plāno pārdot IPO laikā.

Arī Satiksmes ministrijas un airBaltic 15.07.2020. noslēgtajā valsts atbalsta līgumā bija iestrādāts konkrēts mehānisms saskaņā ar Pagaidu regulējumu par to, kādos termiņos ieguldījums ir jāatgūst, un progresivitātes mehānisms, kas jāpiemēro, ja tas netiek izdarīts.

Šāda dokumentos paustā nostāja par nodomu valstij atgūt 250 milj. euro veikto ieguldījumu saskan arī ar tā laika atbildīgā ministra un airBaltic vadības publiski paustajiem paziņojumiem pēc atbalsta piešķiršanas.

Satiksmes ministrs 24.07.2020.: *Eiropas Komisijas lēmums, kas ļauj valstij ieguldīt Latvijas nacionālās aviokompānijas airBaltic pamatkapitālā 250 milj. euro, paredz Latvijai piecu līdz septiņu gadu laikā ieguldījumu atgūt. Nosacīti ir paredzētas arī soda sankcijas, ja šie līdzekļi netiek atgūti savlaikus. airBaltic ieguldītā summa ir jāatdod Valsts kasē. Tas nozīmē vai nu akciju pārdošanu kapitāla tirgos, vai to, ka airBaltic šīs akcijas atpērk pati.*¹⁵

airBaltic valdes priekšsēdētājs 07.09.2020.: *Pašlaik mūsu biznesa plāns paredz, ka mums ir jāsasniedz noteikti finanšu rezultāti, kas tālāk noved pie akciju kotācijas biržā. Tad valsts varēs pārdot daļu akciju, lai saņemtu vismaz 250 milj. euro. Valdībai būs jālemj, cik daudz akciju tā vēlas pārdot, bet no to pārdošanas varēs atgūt līdzekļus, kuri pašlaik ir ieguldīti. Ideālā gadījumā uzņēmums piesaistītu arī jaunus līdzekļus, kurus ieguldīt attīstībā. Otra iespēja ir, ka atrodas viens pircējs, kurš iegādājas valsts akcijas.*¹⁶

Līdzīgi publiski paziņojumi tika pausti arī 2021. gadā¹⁷ un 2023. gada jūnijā¹⁸.

Pagaidu regulējumā¹⁹ attiecībā uz atbalsta sniegšanu pašu kapitāla instrumentu veidā tika noteikts pienākums attiecināt stingrus nosacījumus par valsts līdzdalības izbeigšanu. Lai gan jau Eiropas Komisijas lēmumā²⁰ bija iekļauts, ka Latvijas stratēģija iziešanai no līdzdalības (turpmāk – iziešanas stratēģija) būs IPO laikā, bija noteikts, ka valstij šī iziešanas stratēģija vēl jāprecizē, jo īpaši attiecībā uz atmaksas grafiku un IPO organizēšanu²¹. Ņemot vērā Pagaidu regulējumā ietvertos, ir būtiski izšķirt šos divus terminus un to nozīmi:

- ❖ **Valsts līdzdalības izbeigšana jeb iziešanas stratēģija** – atbalsta saņēmējiem, kuri ir saņēmuši Covid-19 ieguldījumu vairāk nekā 25 % apmērā no pašu kapitāla, ir jāpierāda izejas stratēģija dalībvalsts līdzdalībai²². Iziešanas stratēģijas veidi ir definēti Pagaidu regulējumā un ne visi no tiem ir saistīti ar faktisku ieguldījuma atmaksāšanu valstij. Valsts pati izvēlas, kuru no pieejamajiem iziešanas veidiem no valsts atbalsta piemērot. Līdz brīdim, kad airBaltic būs izgājis no valsts atbalsta, tam ir spēkā Pagaidu regulējumā noteiktie ierobežojumi, piemēram, attiecībā uz valdes atalgojumu.
- ❖ **Atlīdzība par ieguldījumu jeb valsts ieguldījuma atgūšana** – Pagaidu regulējumā²³ noteiktie principi paredz, ka valsts saņem atbilstošu atlīdzību par ieguldījumu. Atlīdzībai par ieguldījumu jāatbilst tirgus cenai, lai veicinātu atmaksu un samazinātu konkurences izkropļojumus. To, vai valsts izvēlas tādu iziešanas stratēģiju, kas paredz arī faktisku ieguldījuma atgūšanu, ir pašas valsts izšķiršanās un atbildība, jo no Eiropas Komisijas puses primāri svarīga ir līdzdalības samazināšana līdz līmenim, kāds bija pirms Covid-19, lai mazinātu konkurences izkropļojuma risku.

Valsts ieguldījuma atgūšanas veids un iziešanas stratēģija tika precizēta septiņus mēnešus vēlāk pēc Eiropas Komisijas 03.07.2020. valsts atbalsta lēmuma un 11.02.2021. apstiprināta ar Ministru kabineta lēmumu²⁴ (skatīt 2. attēlu).

Iziešanas stratēģijā ietvertais risinājums paredzēja valstij ieguldījumu atgūt IPO laikā, pārdodot jau esošās valsts akcijas un tā atgūstot ieguldītos 250 milj. euro. Pieņemot šo iziešanas stratēģiju, Ministru kabinets atbalstīja, ka IPO laikā valsts līdzdalība airBaltic piecu gadu laikā no atbalsta piešķiršanas brīža tiek samazināta vismaz līdz 51 %. Vienlaikus iziešanas stratēģijā bija noteikts, ka pie esošajiem apstākļiem nav iespējams precīzi prognozēt, vai šāda iespēja var tikt īstenota, un līdz kādam līmenim valsts līdzdalību Sabiedrībā varētu samazināt. Tas būs atkarīgs gan no tā kā atveseļosies airBaltic, gan arī no potenciālo investoru intereses. Šādu lēmumu par vēlamo līdzdalības samazinājumu vislabāk varēs pieņemt, kad darbu jau būs uzsākusi izvēlēta investīciju banka, vadoties no situācijas airBaltic un aviācijas tirgū.

No stratēģijā iekļautās informācijas ir secināms, ka šādi gan tiktu iziets no valsts atbalsta, gan atgūts valsts ieguldījums.



2. attēls. Valsts atbalsta saskaņošana un iziešanas stratēģija

Revidenti secina: lai gan Ministru kabineta 2021. gadā apstiprinātajā iziešanas stratēģijā ir noteikts veids, kā valsts plāno atgūt savu ieguldījumu, tomēr tajā nav konkrētu plānu un vīziju attiecībā par to, kā tieši IPO procesā valsts to atgūs, ņemot vērā dažādus mainīgos ārējos tirgus apstākļus, uzņēmuma novērtējumu un investoru interesi, kas ietekmē šī procesa veiksmīgu realizāciju un tajā iegūstamās summas apmēru. Kā arī

nebija alternatīva scenārija, ja tirgus apstākļi būs nelabvēlīgi IPO īstenošanai paredzētajā termiņā. Līdz 18.02.2025. Ministru kabineta 2021. gadā apstiprinātā iziešanas stratēģija nav ne reizi grozīta vai mainīta, un tā joprojām ir spēkā. Tai skaitā tā netika mainīta pēc 2022. gadā otrā Covid-19 krīzes mazināšanai veiktā valsts rekapitalizācijas ieguldījuma 33,4 milj. *euro*, kā arī pēc tam, kad uzņēmuma darbību ietekmēja Krievijas uzsāktais karš Ukrainā, kā arī mainoties airBaltic biznesa plāniem.

Tomēr airBaltic revīzijas laikā sniedza viedokli²⁵, ka tās ieskatā iziešanas stratēģija tika juridiski korekti definēta jau 2021. gada sākumā, paredzot elastīgu un tirgus situācijai pielāgojamu pieeju, kas ir saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem. Līdzīgu viedokli apstrīdēšanas procesa laikā sniedza arī Satiksmes ministrija²⁶, norādot, ka 2021. gada valsts atbalsta iziešanas stratēģija atbilst Pagaidu regulējumam un nav nepieciešams jauns Ministru kabineta lēmums.

(rindkopa papildināta ar Valsts kontroles padomes 28.05.2025. lēmumu (protokols Nr. 32, 1.§))

Valsts sākotnējais nodoms bija atgūt Covid-19 laikā veikto 250 milj. *euro* ieguldījumu un šāda apņemšanās tika pausta gan dokumentos, gan publiskajos paziņojumos līdz 2023. gada jūnijam. Revidentu vērtējumā, Ministru kabineta 2021. gadā apstiprinātajā iziešanas stratēģijā nebija konkrēts plāns un vīzija par to, kā tieši IPO procesā valsts to atgūs, ņemot vērā dažādus mainīgos ārējos tirgus apstākļus, kā arī nebija alternatīvs scenārijs.

1.2. Kāds bija Eiropas Komisijas noteiktais pienākums attiecībā uz valsts atbalsta nosacījumiem un tā izpildes veidi?

Pamata valsts atbalsta nosacījumus un ar tiem saistītos ierobežojumus ES regulē Līgums par Eiropas Savienības darbību (turpmāk – LESD). Saistībā ar Covid-19 pandēmiju Eiropas Komisijas pieņēma Pagaidu regulējumu, kas atviegloja valsts atbalsta sniegšanas nosacījumus. Uz tā pamata Latvijai tika atļauts veikt ieguldījumu airBaltic. Pagaidu regulējums kopš pieņemšanas 2020. gada martā kopumā tika grozīts sešas reizes, un tas zaudēja spēku 30.06.2022.²⁷

Būtiskā atšķirība atbalstam, kas sniegts saskaņā ar Pagaidu regulējumu, un atbalstam, kas sniegts saskaņā ar LESD, ir tā, ka Covid-19 laikā saskaņā ar LESD atbalstu sniedza, lai atlīdzinātu ārkārtas apstākļu radītos zaudējumus (*damage compensation*). Tas tika sniegts bez ierobežojošiem nosacījumiem un neparedz valstij “iziešanas prasības” vai obligātu atbalsta atgūšanu. Turpretī Pagaidu regulējumā ir noteikti konkrēti veidi un izpildes mehānismi, kā valsts līdzdalība uzņēmumā pēc šī ieguldījuma jāmazina un tas jāatgūst – tas atkarīgs gan no atbalsta veida, gan no tā, vai valsts tajā brīdī ir vienīgais vai viens no akcionāriem, atbalsta summas un citiem regulējumā minētajiem apstākļiem. Covid-19 laikā airBaltic tika piešķirts valsts atbalsts, pamatojoties uz abiem šiem regulējumiem (skatīt 1. attēlu):

- ✓ saskaņā ar LESD kopumā 55,6 milj. *euro*²⁸ – zaudējumu kompensācijai;
 - ✓ saskaņā ar Pagaidu regulējumu kopumā 283,4 milj. *euro*²⁹ – rekapitalizācija.
- Šajās ieteikuma ieviešanas pārbaudēs tiek vērtēta uzraudzība pār pirmā 2020. gadā veiktā ieguldījuma 250 milj. *euro* atgūšanu. Otrs ieguldījums 33,4 milj. *euro* tika veikts 2022. gadā.

Lai gan piešķiršanas juridiskie pamatojumi bija dažādi, visi Covid-19 krīzes mazināšanai valsts veiktie ieguldījumi airBaltic – kopumā 340 milj. *euro* – tika ieguldīti uzņēmuma pamatkapitālā.

Valsts atbalsta atgūšana un valsts līdzdalības izbeigšanas veidi

Pagaidu regulējumā³⁰ noteiktie vispārīgie principi paredz, ka valsts saņem atbilstošu atlīdzību par ieguldījumu. Jo vairāk atlīdzība atbilst tirgus nosacījumiem, jo mazāks ir iespējamais konkurences izkropļojums, ko rada valsts iejaukšanās. Dalībvalstij ir jāievieš mehānisms, ar ko rada pakāpeniskus stimulus tā atmaksāšanai.

Valsts ieguldījuma 250 milj. *euro* piešķiršanas brīdī, ņemot vērā ieguldījuma un valsts līdzdalības apmēru, saskaņā ar tajā laikā spēkā esošo Pagaidu regulējumu pastāvēja divi bāzes scenāriji tā atgūšanai – uzņēmums pats atpērk³¹ vai valsts pārdod savas kapitāla daļas pircējam, kas nav uzņēmums (skatīt 3. attēlu). Šādi divi veidi pieminēti arī konkrētajā Eiropas Komisijas lēmumā³², ar kuru tika atļauts sniegt atbalstu.

Pēc tam ar Pagaidu regulējuma ceturtajiem grozījumiem no 13.10.2020. tika ieviests vēl viens risinājums, ko t. sk. var piemērot jau uz to laiku sniegtajiem valsts atbalstiem. Tas paredzēja, ka uzņēmums no valsts atbalsta attiecībā uz daļu, kas tam piederēja līdz atbalstam, var iziet arī ar pozitīvu novērtējumu, bet atbalsta laikā iegūtās papildu akcijas jāpārdod par tirgus cenu (skatīt 3. attēlu).

Pozitīvs novērtējums ir no atbalsta saņēmēja un valsts neatkarīgas struktūras veikts vērtējums, kas nosaka atbalsta saņēmēja pozitīvu tirgus vērtību³³. Ar šādu pozitīva novērtējuma mehānismu no valsts atbalsta 2024. gadā izgāja, piemēram, VAS “Starptautiskā lidosta “Rīga””, jo neatkarīgā novērtējumā tika secināts, ka divus gadus pēc valsts atbalsta instrumenta saņemšanas tās akciju (pašu kapitāla) tirgus vērtība ir pieaugusi, salīdzinot ar to vērtību valsts atbalsta saņemšanas brīdī. Uzņēmuma tirgus vērtība 31.12.2023. bija augstāka par tirgus vērtību pirms atbalsta saņemšanas³⁴. Atšķirībā no airBaltic, lidosta “Rīga” jau valsts atbalsta piešķiršanas brīdī 100 % piederēja valstij. Tas nozīmē, ka valsts atbalsta laikā netika iegūta papildu līdzdalība, kura būtu jāsamazina.



3. attēls. Iespējamās valsts atbalsta iziešanas stratēģijas³⁵

2023. gadā³⁶ pēc airBaltic iniciatīvas tika uzsāktas konsultācijas ar Eiropas Komisiju, lai skaidrotu izeju no valsts atbalsta, ņemot vērā saskaņā ar Pagaidu regulējumu veikto gan pirmo 2020. gada jūlija ieguldījumu 250 milj. *euro*, gan otro 2022. gada maija ieguldījumu 33,4 milj. *euro*. Konsultācijās tika skaidrota iziešana no valsts atbalsta, ņemot vērā pēc pirmā 250 milj. *euro* ieguldījuma veiktās izmaiņas Pagaidu regulējumā, kas paredz, ka iziešana no valsts atbalsta var notikt arī ar pozitīvu novērtējumu (attiecībā uz daļām, kas piederēja līdz atbalstam – 80,05 %), bet atlikušās daļas būtu jāpārdod vai “jāatšķaida”, kas nozīmē valsts dalības īpatsvara samazināšanās jaunu akciju emisijas rezultātā. Šīs izejas stratēģijas rezultātā, lai gan atbilstoši Eiropas Komisijas prasībām tiktu iziets no valsts atbalsta, faktiski valsts savu ieguldījumu neatgūst. Ministru kabinets līdz šim, lai gan ir informēts, tomēr šādu jaunu iziešanas stratēģiju nav apstiprinājis.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs konstatēts, ka pārrunas ar Eiropas Komisiju attiecībā uz jauno iziešanas stratēģiju ir vadījuši airBaltic un tā nolīgti konsultanti. Satiksmes ministrija tiek informēta par šo sarunu gaitu, taču faktiski uzdevumus konsultantam kā darbu pasūtītājs dod pati airBaltic, nevis Satiksmes ministrija. Satiksmes ministrija norādīja³⁷, ka valsts atbalsta jautājumos paļaujas uz Finanšu ministrijas atbalstu un ekspertīzi.

Atbilstoši valsts atbalsta lēmumos noteiktajam atbildība par atbalsta piešķiršanu un uzraudzību ir Satiksmes ministrijai³⁸. Tomēr ministrija komunikācijā ar Eiropas Komisiju ir bijusi vairāk kā novērotāja, nevis jautājumu virzītāja. Iepriekš minēto apliecina arī fakts, ka tieši airBaltic bija iniciatore 2022. gadā apstiprināt grozījumus starp ministriju un airBaltic noslēgtajā Valsts atbalsta līgumā³⁹. Grozījumi paredzēja, ka līguma puses vēlas saglabāt arī citas alternatīvas Covid-19 rekapitalizācijas izpirkšanai, kas ir pieejamas saskaņā ar Pagaidu regulējumu un tā turpmākajiem grozījumiem.

Revidentu vērtējumā, 2022. gadā noslēgtie Valsts atbalsta līguma grozījumi jau liecināja, ka tiek meklēti citi veidi, kā notiktu iziešana no valsts atbalsta, t. sk. izmantot vēlāk Pagaidu regulējumā ietvertu risinājumu par iziešanu ar “pozitīvu novērtējumu”, nevis faktiski atgūstot ieguldījumu. Attiecīgi Satiksmes ministrijai jau 2022. gadā pirms šādu grozījumu parakstīšanas bija jāvērtē Ministru kabinetā, lai informētu un iegūtu atļauju cita iziešanas veida piemērošanai airBaltic, kas faktiski nozīmētu to, ka valsts ieguldījumu iespējams vairs nebija plānots tiešā veidā atgūt. Tomēr tas netika darīts un Ministru kabinetam informācija par to sniegta tikai 2024. gada decembrī.

Saskaņā ar revīzijas laikā saņemtajiem skaidrojumiem no Satiksmes ministrijas⁴⁰ un Finanšu ministrijas⁴¹, lēmumu par iziešanu no valsts atbalsta pieņem valsts kā atbalsta sniedzējs. Eiropas Komisija skaidroja⁴², ka konkrēta Eiropas Komisijas lēmuma par izeju no valsts atbalsta nebūs. Atbalsta saņēmējs un valsts apņemas ievērot rekapitalizācijas atbalsta lēmuma nosacījumus. Valsts informē Eiropas Komisiju ar ziņojumu, kurā pamato, ka ir izpildīti rekapitalizācijas atbalsta lēmuma nosacījumi. Tomēr tas neizslēdz iespēju, ka tad, ja parādītos jauna informācija, par to, ka nosacījumi tomēr nav izpildīti, Eiropas Komisija to varētu vērtēt.

Iziešanas no valsts atbalsta galvenais mērķis nav atgūt ieguldītos līdzekļus, bet gan samazināt valsts līdzdalību uzņēmumā līdz pirms pandēmijas līmenim. Tas jau tālāk ir nacionālais jautājums, ko izlemj valsts attiecībā uz savu ieguldījumu un izeju, piemēram, valsts var pārdot savas akcijas ar peļņu tirgū, ja tāda iespēja ir⁴³.

Valsts atbalsta nosacījumu ievērošanas un izejas no valsts atbalsta galvenais mērķis nav atgūt ieguldītos līdzekļus, bet gan samazināt valsts līdzdalību uzņēmumā. Tas ir Latvijas valsts kā atbalsta sniedzējas lēmums, ko darīt ar savu ieguldījumu un kā to faktiski atgūt.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudē veikšanas brīdī (t. i., līdz 18.02.2025.) no revidentu rīcībā esošajiem dokumentiem⁴⁴ un saņemtajiem skaidrojumiem⁴⁵ konstatēts, ka airBaltic nav izgājis no valsts atbalsta. Ir uzsāktas konsultācijas ar Eiropas Komisiju par iziešanu, piemērojot Pagaidu regulējuma grozījumus paredzēto “pozitīvas vērtības” scenāriju, tomēr joprojām ir spēkā Ministru kabineta 2021. gadā apstiprinātā iziešanas stratēģija⁴⁶, kas šādu iziešanas veida piemērošanu neparedz, un nav pieņemti citi uz šo jautājumu attiecināmi Ministru kabineta lēmumi.

(Valsts kontroles padomes 28.05.2025. lēmuma (protokols Nr. 32, 1.§) redakcijā)

Satiksmes ministrija 10.05.2025. sūdzībā⁴⁷ sniedza viedokli, ka airBaltic jau ir veikusi daļēju izeju no valsts atbalsta – izeja par 80,05 % ir veikta atbilstoši 2024. gada februārī veiktajam airBaltic vērtības novērtējumam. Satiksmes ministrijas ieskatā šāda daļēja iziešana ir atbilstoša ar airBaltic noslēgtā Valsts atbalsta līguma

noteikumiem, Pagaidu regulējumam un Eiropas Komisijas lēmumiem un šī fakta apstiprināšanai nav nepieciešams Ministru kabineta lēmums.

(rindkopa iekļauta ar Valsts kontroles padomes 28.05.2025. lēmumu (protokols Nr. 32, 1.§))

Valsts kontroles vērtējumā nav pamatoti šo lēmumu pieņemšanā vai būtisku faktu apstiprināšanā mazināt Ministru kabineta lomu. Svarīgākie un nozīmīgākie valsts atbalsta un ieguldījumu atgūšanas jautājumi jāizlemj pašam Ministru kabinetam, ņemot vērā šo lēmumu ietekmi uz valsts budžetu, kā arī juridiskās, sociālās un ekonomiskās sekas. Konceptuālās izšķiršanās, kas attiecas uz valsts rīcībpolitiku un stratēģiskām izvēlēm, ietilpst Ministru kabineta kā Latvijas Republikas Satversmes 58. pantā nostiprinātas izpildvaras institūcijas politiskās atbildības un kompetences ietvarā un nav deleģējamas tikai atsevišķai ministrijai. Šāda pieeja atbilst demokrātiskas tiesiskas valsts pamatprincipiem, stiprina varas dalīšanas mehānismus, nodrošina pārvaldības tiesiskumu, atklātību, caurskatāmību un veido sabiedrības uzticību. Ministru kabinets 2021. gadā lēma par veidu, kā notiks iziešana no valsts atbalsta, paredzot, ka šī iziešanas procesa laikā valsts vienlaicīgi atgūs arī savu ieguldījumu. Ja Satiksmes ministrija un airBaltic virza iziešanu no valsts atbalsta, piemērojot Pagaidu regulējumu, kas paredz iziešanu ar pozitīvu novērtējumu, Valsts kontroles ieskatā Ministru kabinetam būtu jālemj par šāda iziešanas veida piemērošanu un daļēju iziešanas fakta konstatāciju. Šāda daļēja iziešana no valsts atbalsta var mazināt iespēju valstij savu ieguldījumu atgūt, jo valsts no savas puses papildus ierobežojumus vai nosacījumus ieguldījuma nodrošināšanai nebija noteikusi, un, izejot no vairāk kā 75 % atbalsta, atceļas noteikti ierobežojumi un stimuli tā atgūšanai, tostarp pirmais progresivitātes mehānisms un atalgojuma ierobežojumi. Turklāt jau 30.08.2024. Ministru kabinets⁴⁸, izskatot informāciju par būtiskām izmaiņām IPO procesa norisē un pamatkapitāla samazināšanu, uzdeva Satiksmes ministrijai sagatavot iziešanas plānu un iesniegt to apstiprināšanai Ministru kabinetā. Šis Ministru kabineta uzdevums līdz šim nav izpildīts. Satiksmes ministrija šo jautājumu bija iesniegusi izskatīšanai Ministru kabinetā 2024. gada decembrī⁴⁹, tomēr Ministru kabinets par to nelēma. Papildus jau iepriekš norādīts, ka Valsts atbalsta līguma 2022. gada grozījumus Satiksmes ministrija parakstīja nesakaņojot to ar Ministru kabinetu.

(rindkopa iekļauta ar Valsts kontroles padomes 28.05.2025. lēmumu (protokols Nr. 32, 1.§))

Valsts kontrole secina, ka Eiropas Komisijas noteiktais pienākums attiecībā uz ieguldījumu, kas veikts saskaņā ar Pagaidu regulējumu šobrīd paredz vairākus tā izpildes veidus jeb iziešanas stratēģijas. Savukārt valsts atbalsta 250 milj. euro piešķiršanas brīdī bija spēkā iziešanas stratēģijas veidi, kas paredzēja ieguldījuma faktiski atgūšanu. Lai gan šobrīd Pagaidu regulējumā ir ietverti vēl citi iziešanas mehānismi, t. sk., ieguldījumu faktiski neatgūstot, tomēr Ministru kabinets līdz šim nav apstiprinājis šādu iziešanas stratēģiju.

Progresivitātes mehānisms

Pagaidu regulējums, Eiropas Komisijas lēmums un starp Satiksmes ministriju un airBaltic noslēgtais valsts atbalsta līgums paredz arī noteiktu progresivitātes, jeb *step-up* mehānismu, ja valsts atbalsts netiek atgūts noteiktā apmērā līdz noteiktam laikam. Tas ir ieviests, lai stimulētu atbalsta saņēmēju atpirkt valsts kapitāla ieguldījumus⁵⁰. Tas, piemēram, paredz, ka airBaltic pirmais termiņš iestātos 2025. gada jūlijā, kad airBaltic būtu valstij jāizmaksā kompensācija papildu akciju veidā, ja valsts nebūtu izgājusi (pārdevusi savas kapitāla daļas) no valsts atbalsta par vismaz 40 % no Covid-19 laika ieguldījuma.

Satiksmes ministrija sniedza viedokli⁵¹, ka airBaltic jau ir veikusi izeju no 80,05 % valsts atbalsta atbilstoši 2024. gada februārī veiktajam airBaltic vērtības novērtējumam, tāpēc nav juridiska pamata progresivitātes mehānisma iedarbināšanai.

(rindkopa iekļauta ar Valsts kontroles padomes 28.05.2025. lēmumu (protokols Nr. 32, 1.§))

Revidentu vērtējumā, ir nepieciešams viest skaidrību par progresivitātes mehānisma piemērošanu, ņemot vērā iepriekš minēto par Ministru kabineta lēmuma neesamību par šī iziešanas veida piemērošanu.

(Valsts kontroles padomes 28.05.2025. lēmuma (protokols Nr. 32, 1.§) redakcijā)

Citu valstu prakse saistībā ar Covid-19 laikā veiktā ieguldījuma aviokompānijās atgūšanu

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs tika apzināta arī citu valstu prakse attiecībā uz Covid-19 laikā saskaņā ar Pagaidu regulējumu piešķirtā valsts atbalsta atgūšanu. Tika skatītas aviokompānijas, kurām atbalsts tika piešķirts tai skaitā izmantojot rekapitalizācijas pasākumus.

- **Finnair Plc (Somijai – 55,9 %⁵²)**. Somija piešķir valsts atbalstu dažādu instrumentu veidā – gan hibrīda aizdevumu, gan garantijas. 2021. gadā Finnair un Somija vienojās par hibrīda aizdevumu līdz 400 milj. *euro*⁵³. 2023. gadā Somija, izmantojot akciju pirkšanas tiesības, iegādājās daļu no jauna izlaistajām akcijām, nevis veicot par tām apmaksu, bet tādējādi dzēšot daļu no parāda, ko Finnair bija parādā valstij. Valsts konvertēja 318,6 milj. *euro* no aizdevuma, izmantojot saņemtās akcijas. Finnair atmaksāja atlikušo parādu 81,4 milj. *euro*, kā arī procentus 48,9 milj. *euro*.⁵⁴ Akciju emisijā piedalījās arī citi jau esošie investori. Saskaņā ar aizdevuma nosacījumiem Somijas valsts sniedza garantiju pensiju prēmiju aizdevumam. ES Komisijas konkurences iestāde 2022. gadā apstiprināja 540 milj. *euro* garantijas pagarinājumu, kas saistīts ar pensiju prēmiju aizdevumu. Pensiju prēmiju aizdevuma termiņš tika pagarināts līdz 2025. gadam, un atmaksāšanas grafiks tika mainīts, lai uzņēmums aizdevumu pilnībā apmaksātu līdz 15.05.2025.⁵⁵ Valsts atbalsta uzraudzībā bija iesaistīts arī ministru prezidenta birojs⁵⁶.
- **KLM (Nīderlande – 14 %⁵⁷)**. 2020. gadā KLM tika piešķirta Nīderlandes valsts atbalsta pakete 3,4 miljardu *euro*, no kuriem KLM izmantoja 942 milj. *euro*. Kopš pandēmijas sākuma KLM valde un padome pieņēma radikālus lēmumus par izmaksu samazināšanu. KLM 2022. gadā panāca spēcīgu finanšu atveseļošanu, kas ļāva KLM pilnībā atmaksāt Nīderlandes valstij tās sniegto atbalstu 277 milj. *euro* un komercbankām valsts garantēto atbalstu 665 milj. *euro*⁵⁸. Pēc Covid-19 ietekmes KLM kapitāls 2020. un 2021. gada beigās bija negatīvs, bet pēc spēcīgas atveseļošanās 2022. gadā KLM kapitāls atkal kļuva pozitīvs.⁵⁹
- **Lufthansa (Vācijai – 20 %⁶⁰)**. 2020. gadā Lufthansa saņēma 9 miljardu *euro* valsts atbalsta paketi, tostarp 306 milj. *euro* kā ieguldījumu pamatkapitālā. Minētā valsts atbalsta pakete ietvēra aizdevumus un stabilizācijas pasākumus ar finanšu atbalstu no Ekonomikas stabilizācijas fonda (ESF) Vācijā un citām valdībām Beļģijā, Austrijā un Šveicē. Liela daļa, 5,5 miljardi *euro*, tika nodrošināta kā klusā līdzdalība (“*silent participation*”). Tas nozīmē, ka ESF ieguldīja uzņēmumā kā kapitāla ieguldījumu, nepiedaloties tiešā uzņēmuma pārvaldībā. Klusā līdzdalība tika sadalīta divās daļās: 4,5 miljardi *euro* klasificēti kā pašu kapitāls un 1,0 miljards *euro* atzīts kā parāds. Lufthansa jau 2021. gada novembrī bija priekšlaicīgi atmaksājusi visus aizdevumus, ko saņēma no Vācijas valdības. Gadu pirms termiņa 2022. gadā Lufthansa stabilizāciju veiksmīgi pabeidza, pārdodot ESF atlikušās akcijas. Tādējādi Lufthansa pilnībā atgriezās privāto investoru rokās⁶¹.
- **Nordica (Igaunijai – 100 %⁶²)**. Igaunija piešķir aviokompānijai valsts atbalstu aizdevuma veidā 8 milj. *euro* un ieguldījumu pamatkapitālā 22 milj. *euro* veidā. Valsts atbalsts tika piešķirts ar nosacījumu, ka tā neizmantos komerciāli riskantus un nerentablus maršrūtus, kā arī neveiks agresīvu komerciālu paplašināšanos⁶³. Pēc valsts atbalsta piešķiršanas Nordica nevarēja paļauties uz turpmāku valsts kapitāla ieguldīšanu, tāpēc tika apsvērti privatizācijas plāni, jo valsts kā īpašnieks neplānoja papildu pamatkapitāla piešķiršanu Nordica⁶⁴. 28.01.2025. tika pasludināts Nordica bankrots⁶⁵.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs un sarunās ar airBaltic, Eiropas Komisijas un Satiksmes ministrijas pārstāvjiem, Valsts kontrole neidentificēja nevienu gadījumu, kad aviokompānija, kas saņēmusi atbalstu atbilstoši Pagaidu regulējumam, izietu no valsts atbalsta līdzīgi airBaltic jaunajai iecerētajai iziešanas stratēģijai.

Ir konstatēti vairāki gadījumi, ka aviokompānijas valsts atbalstu faktiski atmaksāja, turklāt vēl pirms termiņa. Valsts kontrole neidentificēja nevienu gadījumu, ka atbalstu saņēmusi aviokompānija izietu no valsts atbalsta līdzīgi airBaltic šobrīd iecerētajai iziešanas stratēģijai.

2. Kā valsts īstenoja airBaltic uzraudzību pēc ieguldījuma veikšanas Covid-19 krīzes seku mazināšanai?

2.1. Kāds bija Eiropas Komisijas noteiktais uzraudzības mehānisms?

Pagaidu regulējums⁶⁶ un Eiropas Komisijas lēmums⁶⁷ paredz vairākus ierobežojumus, kas airBaltic ir jāievēro valsts atbalsta laikā, kā arī uzraudzības un ziņošanas nosacījumus, t. sk., par ierobežojumu ievērošanu.

Būtiskākie ierobežojumi valsts atbalsta laikā:

- ✓ lai novērstu pārmērīgus konkurences izkropļojumus, airBaltic nedrīkst īstenot agresīvu komerciālas darbības izvēršanu, ko finansē ar valsts atbalstu, vai uzņemties pārmērīgus riskus;
- ✓ airBaltic nedrīkst veikt nedz dividenžu, nedz neobligātos kupona maksājumus, nedz arī atpirkt akcijas (izņemot no valsts);
- ✓ kamēr nav atlīdzināti vismaz 75 % no Covid-19 rekapitalizācijas pasākumiem:
 - airBaltic nedrīkst iegādāties vairāk par 10 % līdzdalības konkurentos vai citos uzņēmumos, kas darbojas tajā pašā darbības jomā, tostarp augšupējos un lejupējos tirgos;
 - nevienam airBaltic vadības loceklim atalgojums nedrīkst pārsniegt viņa atalgojuma nemainīgo daļu uz 31.12.2019; nekādā gadījumā neizmaksā prēmijas, atalgojuma mainīgo daļu vai tamlīdzīgus atalgojuma elementus.

Būtiskākie uzraudzības un ziņošanas nosacījumi:

- ✓ pienākums publicēt attiecīgu informāciju par airBaltic piešķirto rekapitalizāciju visaptverošajā valsts atbalsta tīmekļa vietnē vai Komisijas IT rīkā trīs mēnešu laikā no piešķiršanas brīža;
- ✓ airBaltic 12 mēnešu laikā no atbalsta piešķiršanas un pēc tam periodiski ik pēc 12 mēnešiem trīs gadu laikā publicēs informāciju par saņemtā atbalsta izlietojumu;
- ✓ Latvijai katru gadu jāziņo Eiropas Komisijai par atmaksas grafika īstenošanu un atbilstību Pagaidu regulējuma 3.11.6. iedaļā izklāstītajiem nosacījumiem.

Eiropas Komisijas lēmumā noteikto atbalsta saņemšanas, uzraudzības un ziņošanas nosacījumu izpilde ir noteikta kā Latvijas atbildība. Nacionālā līmenī par šo pienākumu izpildi atbildīgā institūcija ir Satiksmes ministrija.⁶⁸

Ņemot vērā, ka pārsvarā visi Eiropas Komisijas noteiktie uzraudzības un ziņošanas pasākumi jāveic 12 mēnešus pēc atbalsta piešķiršanas dienas, Valsts kontroles 2020. gada finanšu revīzijas laikā⁶⁹ par tiem, netika veiktas padziļinātas pārbaudes. Savukārt šajā ieteikuma ieviešanas pārbaudē tika apzināts, kāds bija valsts faktiski izveidotais uzraudzības mehānisms, lai uzraudzības un ziņošanas pasākumus ievērotu ([detalizētāk par ierobežojumu uzraudzību skatīt starpziņojuma 2.2. sadaļā](#)).

Valstis papildus Eiropas Komisijas nosacījumiem varēja noteikt arī stingrākus vai papildu nosacījumus, kas uzņēmumam ir jāievēro valsts atbalsta laikā. Piemēram, Nīderlande noteica⁷⁰, ka vadības atalgojums ir jāsamazina par 20 % salīdzinājumā ar 2019. gada līmeni, kā arī nozīmēja KLM valsts pārstāvi (aģentu), kurš bija atbildīgs par valsts piešķirto līdzekļu uzraudzību un KLM atbilstību dažādām saistībām.

Lai gan sabiedrībai⁷¹ un valdībai⁷² 2020. gadā tika sniegta informācija, ka arī airBaltic vadība pēc savas iniciatīvas Covid-19 krīzes sākumā piekrita samazināt savas algas par 20 %, tomēr ieteikuma ieviešanas pārbaudē noskaidrots, ka faktiski minētais algas apmērs uz dažiem mēnešiem bija tikai ieturēts un šis ieturējums 2022. gada janvārī valdei pēc tās iniciatīvas tika izmaksāts. Papildus saskaņā ar airBaltic izpilddirektora publisko paziņojumu⁷³ sākot no 2020. gada aprīļa līdz brīdim, kad tiks atsākti regulārie

lidojumi, viņš pilnībā atteicās no sava atalgojuma. airBaltic pārstāvji vērsa uzmanību, ka atteikšanās bija brīvprātīga un uz nenoteiktu laiku. Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs noskaidrots, ka alga netika aprēķināta un izmaksāta aptuveni pusotru mēnesi. Izmaksa atsākās 18.05.2020., kad ierobežotā apjomā atjaunojās regulārie lidojumi no Baltijas galvaspilsētām⁷⁴.

2.2. Kāds bija valsts izveidotais uzraudzības mehānisms, lai veicinātu ieguldījuma atgūšanu?

Papildus Eiropas Komisijas valsts atbalsta lietas ietvaros noteiktajam uzraudzības mehānismam, airBaltic kā publiskas personas kontrolētas kapitālsabiedrības darbībai ir piemērojamas Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma (turpmāk – Kapitālsabiedrību pārvaldības likums) normas. Kā arī Satiksmes ministrija kā kapitāldaļu turētāja ir izstrādājusi iekšējo normatīvo aktu⁷⁵, kas attiecināms uz kapitālsabiedrību uzraudzību.

Valsts kontroles 2021. gada ziņojumā tika aprakstītas revīzijā identificētās nepilnības valsts izveidotajā uzraudzības mehānismā un tika sniegti ieteikumi, kurus ieviešot tiktu veicināta arī ieguldījuma atgūšana.

Satiksmes ministrijas viedoklis: *Valsts kontroles 2021. gada ziņojuma divi ieteikumi (viens atzīts par ieviestu) bija adresēti Satiksmes ministrijai kapitālsabiedrību pārvaldības sistēmas uzlabošanai. Ieteikumi nesaturēja priekšlikumus, kas veicinātu airBaltic komercdarbību, konkurētspēju, pakalpojumu sniegšanas modeļa izmaiņas, vai idejas tā uzlabojumiem ar noteiktu peļņas gūšanas mērķi, lai veicinātu veiktā ieguldījumu atgūšanu*⁷⁶.

airBaltic uzraudzībā gan līdz Covid-19 laikam, gan papildus saistībā ar Covid-19 laikā valsts veikto ieguldījumu ir iesaistītas vairākas institūcijas un izveidoti uzraudzības līmeņi: 1) Ministru kabinets; 2) Satiksmes ministrija kā kapitāldaļu turētāja un par aviācijas nozares politiku atbildīgā ministrija; 3) Koordinācijas institūcija, kas pilda normatīvajos aktos noteiktos uzdevumus saistībā ar valsts kapitālsabiedrību un valsts kapitāla daļu pārvaldi; 4) Finanšu ministrija, kas sniedz Eiropas Komisijai valsts atbalsta atskaites; 5) Satiksmes ministrijas ieceltie airBaltic padomes locekļi (skatīt 4. attēlu).



4. attēls. airBaltic uzraudzībā iesaistītās institūcijas saistībā ar valsts veikto ieguldījumu

Šajā apakšnodaļā aplūkoti jautājumi par to, kāds bija izveidotais uzraudzības mehānisms un kā uzraudzību pār Covid-19 laikā veikto ieguldījumu airBaltic īstenoja Ministru kabinets, Satiksmes ministrija un tās ieceltie

airBaltic padomes locekļi. Ņemot vērā 2021. gada revīzijas ziņojumā atklātās nepilnības saistībā ar valsts kā akcionāra spēju īstenot savus stratēģiskos mērķus airBaltic biznesa plānu izstrādes procesā, papildus tiks skatīts arī tas, kā airBaltic attīstības plāni paredzēja valsts ieguldījuma atgūšanu.

Ministru kabineta iesaiste airBaltic ieguldījuma atgūšanas pārvaldībā

Ņemot vērā valsts ieguldījuma airBaltic pamatkapitālā būtisko ietekmi uz valsts budžetu un tautsaimniecību, Valsts kontrole 2021. gada revīzijas ziņojumā sniedza priekšlikumu, aicinot Ministru kabinetu izveidot īpašu kārtību valsts ieguldījuma atgūšanas riska pārvaldībai, izstrādājot un īstenojot pasākumu plānu, kas noteiktu pieņemto lēmumu, mērķu un rezultātu sasniegšanas uzraudzību, izpildes termiņus un atbildīgās personas papildus regulāriem kapitālsabiedrības pārvaldības procesiem.

2021. gada nogalē Valsts kontrolei tika sniegta informācija⁷⁷ par Ministru kabineta īstenotajām darbībām saistībā ar iepriekš minēto priekšlikumu. No vēstulē iekļautā izriet, ka Ministru kabinets neizveidoja īpašu kārtību valsts ieguldījuma atgūšanas riska pārvaldībai, bet turpināja īstenot uzraudzību pār airBaltic atbilstoši 2015. gadā noteiktajai kārtībai⁷⁸ – tā paredz, ka Satiksmes ministrijai ne retāk kā divas reizes gadā jāiesniedz Ministru kabinetā informāciju par faktisko situāciju airBaltic.

Tomēr minētajā 2015. gada protokollēmumā nav noteikts konkrēts saturs, par ko Ministru kabinetā būtu jāiesniedz informācija – tai skaitā par kādiem rādītājiem (plānotajiem un faktiskajiem) vai attīstības plāniem būtu jāveic atskaitīšanās, lai varētu izsekot to izpildei vai izmaiņām vismaz vidējā termiņā. Minēto apliecina arī revidentu apkopotā informācija, ka, lai gan Ministru kabinets no 2020. gada līdz 2025. gada janvārim izskatīja aptuveni 20 informatīvos ziņojumus saistībā ar airBaltic, tomēr tajos lielākoties nav ietverts konkrēts izvērtējums un rīcības plāns saistībā ar mērķu sasniegšanu un ieguldījumu atgūšanu.

Šādu konkrētu mērķu izpildes vērtēšanas prasību Ministru kabinets izvirzīja tikai 2024. gada aprīlī⁷⁹, kad tika nolemts 2015. gadā Satiksmes ministrijai noteikto ziņošanas mehānismu precizēt. Proti, tika noteikts, ka Ministru kabinetā divreiz gadā iesniegtajā ziņojumā jāiekļauj arī šāda informācija:

- ✓ kapitālsabiedrībai izvirzītos un vidēja termiņa darbības stratēģijā (biznesa plānā) apstiprinātos finanšu un nefinanšu mērķus konkrētam periodam un faktiski sasniegtos rezultātus;
- ✓ kapitālsabiedrības padomes izvirzītos konkrēti sasniedzamos mērķus valdes locekļiem atbilstoši viņu atbildības jomai, kā arī sasniegtos rezultātus un to novērtējumu.

Jau 2021. gada revīzijas ziņojumā⁸⁰ Valsts kontrole informēja par konstatēto, ka sabiedrībai netiek sniegta vispusīga un pilnīga informācija par airBaltic darbības rezultātiem un valsts ieguldītā kapitāla atdevi, aprobežojoties vien ar airBaltic darbības pozitīvo aspektu izcelšanu. Sabiedrībai nav sniegta informācija par valsts ieguldījuma atgūšanas risku vadību.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs tika konstatēts, ka arī daļā no Ministru kabinetā skatītajiem ziņojumiem, kas sniedz informāciju par uzņēmuma faktisko stāvokli, līdz 2024. gada decembrim pārsvarā tiek izcelti tās darbības pozitīvie aspekti, neminot dažādus ar tās finansiālo situāciju saistītus riskus, ko tajā pašā laikā ir konstatējusi pati Satiksmes ministrija, veicot kapitāldaļu turētāju uzraudzību. Piemēram, Ministru kabinetam iesniegtajos ziņojumos nav atklāta ministrijas finansista atzinumos norādītā informācija saistībā ar uzņēmuma likviditātes rādītājiem.

Intervijā Valsts kapitāla daļu pārvaldības departamenta pārstāvji skaidroja, ka līdz pat 2024. gada decembrim Ministru kabinetam iesniedzamos informatīvos ziņojumus par faktisko situāciju sagatavoja pati airBaltic. Uz Valsts kontroles jautājumu, kāpēc šajā airBaltic sagatavotajā ziņojumā netiek iekļauta būtiskākā informācija un riski no Satiksmes ministrijas finansista atzinumos konstatētā, tika saņemta atbilde, ka visi atzinumi tiek nodoti gan valsts sekretāram, gan ministrijas politiskajai vadībai un tas ir ministrijas vadības lēmums, ko iekļaut un neiekļaut Ministru kabinetā iesniedzamajā ziņojumā.

Papildus 2021. gada vēstulē⁸¹ par Valsts kontroles Ministru kabinetam sniegtā priekšlikuma ieviešanas virzību tika sniegta informācija, ka Ministru kabinetā 11.02.2021. skatot iziešanas stratēģiju ([detalizētāk skatīt starpziņojuma 1.2. sadaļā](#)), atbalstīja IPO kā metodi, kādā tiek izbeigta rekapitalizācijas rezultātā iegūtā valsts līdzdalība airBaltic, un uzdeva Satiksmes ministrijai reizi pusgadā informēt Ministru kabinetu par IPO procesa gaitu.

Jau iepriekš starpziņojumā minēts secinātais, ka, lai gan Ministru kabinets bija apstiprinājis ieguldījuma atgūšanu caur IPO, Ministru kabinetam nav bijis detalizēta plāna gan par to, kā tieši IPO laikā valsts to atgūs un kādi būtiski priekšnoteikumi un mehānismi IPO procesā pastāv, lai tas faktiski izdotos.

Kā viens no uzņēmumam izvirzītajiem mērķiem un priekšnoteikumiem bija tas, ka IPO procesu plānots realizēt līdz iestājas 2019. gadā izdoto obligāciju dzēšanas termiņš.

Revidentu vērtējumā, 2024. gada martā, kad Ministru kabinets tika informēts par faktisko situāciju un to, ka IPO notiks nevis pirms obligāciju dzēšanas termiņa, bet gan pēc, un Ministru kabinets lēma par valsts līdzdalību airBaltic obligāciju refinansēšanā, tam vajadzēja plašāk novērtēt šo 2020. gadā definēto plānu noviržu ietekmi uz valsts nodomu atgūt minēto ieguldījumu, tai skaitā izvērtēt nepieciešamību veikt grozījumus 2021. gadā apstiprinātajā iziešanas stratēģijā. Tāpat iziešanas stratēģijā vajadzēja ņemt vērā airBaltic jauno biznesa plānu, kas paredzēja salīdzinoši strauju uzņēmuma izaugsmi un paplašināšanos līdz 100 lidmašīnu flotei ([detalizētāk par biznesa plāniem skatīt starpziņojuma 2.3. sadaļā](#)).

Ministru kabineta īstenotā uzraudzība, lai arī notika ar zināmu regularitāti, tomēr balstījās uz aviokompānijas, pēc tās ieskatiem, iesniegtās informācijas izskatīšanu. Ministru kabineta uzraudzība nebija balstīta sistemātiskā strukturētas informācijas analīzē par to rādītāju un rezultātu izpildi, kas parādītu virzību uz sākotnēji plānoto ieguldījuma atgūšanu, tai skaitā, lai varētu savlaicīgi identificēt novirzes no plānotā un veikt attiecīgus korektīvus pasākumus.

Papildus Valsts kontrole vērš uzmanību, ka gandrīz visiem informatīvajiem ziņojumiem, kas skatīti Ministru kabinetā, ir noteikts ierobežotas pieejamības statuss, kas liedz sabiedrībai iegūt informāciju par valsts kapitālsabiedrības darbību. Pēdējos gados ir deklasificēts tikai viens informatīvais ziņojums⁸². Lai gan Valsts kontrole izprot uzņēmuma darbības specifiku un nepieciešamību aizsargāt tā komercnoslēpumu, tomēr pilnīga informācijas slepenība saistībā ar Ministru kabinetā skatītiem jautājumiem par airBaltic, mazina sabiedrības uzticību gan airBaltic vadībai, gan valdībai saistībā ar tās pieņemtiem lēmumiem un to pamatojumu. Turklāt bieži šī informācija dažādos publiskajos paziņojumos vēlāk tiek daļēji vai pilnībā izpausta. Plašāka informācijas pieejamība sabiedrībai vairotu uzticību gan valsts pārvaldei, gan airBaltic.

Satiksmes ministrijas īstenotā uzraudzība

2021. gada ziņojumā⁸³ aprakstīts revīzijā konstatētais, ka Satiksmes ministrijas izveidotā airBaltic darbības rezultātu noteikšanas un novērtēšanas uzraudzības sistēma ir pilnveidojama, nodrošinot spēkā esošo normatīvo aktu⁸⁴ ievērošanu. Revīzijā konstatētais liecināja, ka Satiksmes ministrija pilnvērtīgi nepiedalās sasniedzamo rezultātu noteikšanas procesā, bet tikai to vērtēšanā pēc fakta, paļaujoties uz airBaltic vadības sniegto informāciju. Tādējādi ir mazināta valsts kā akcionāra spēja īstenot savus stratēģiskos mērķus, kuru sasniegšanai ir veikti ieguldījumi kapitālsabiedrībā.

Valsts kontrole ieteikuma ieviešanas pārbaudēs vērtēja, vai un kā situācija Satiksmes ministrijas īstenotajā uzraudzībā ir mainījusies pēc 2021. gadā sniegtā ieteikuma, lai iepriekš minētās nepilnības novērstu.

Pirmkārt, par Satiksmes ministrijas izveidoto valsts kapitāldaļu pārvaldības kārtību.

Pēc Valsts kontroles 2021. gada revīzijā sniegtā ieteikuma Satiksmes ministrija veica papildinājumus iekšējā normatīvajā aktā⁸⁵. Proti, noteica, kuras no ministrijas iekšējos noteikumos definētajām prasībām ir piemērojamas arī privātām kapitālsabiedrībām, kas ir airBaltic Kapitālsabiedrību pārvaldības likuma izpratnē. Tika noteikts detalizēts iesniedzamās informācijas apjoms Satiksmes ministrijas finansista ceturkšņa atzinuma sagatavošanai, kā arī lai nodrošinātu informācijas atklātības nosacījumu ievērošanu. Ministrijas iekšējie noteikumi paredz⁸⁶, ka akcionāru sapulce uzdod kapitālsabiedrības valdei reizi ceturksnī iesniegt Satiksmes ministrijā noteiktas formas atskaites.

Jau 2023. gadā Valsts kontrole ziņoja⁸⁷ Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijai par ieteikumu ieviešanas gaitu, norādot: lai gan Satiksmes ministrija papildinājusi iekšējos normatīvos aktus, tai neizdodas iegūt informāciju plānotajā apjomā. Arī šajās padziļinātajās ieteikuma ieviešanas pārbaudēs secināts, ka situācija nav mainījusies. Turpmāk minēti piemēri, kas apstiprina secināto.

- airBaltic joprojām Satiksmes ministrijai neiesniedz būtisku iekšējos noteikumos⁸⁸ noteikto informāciju – “Kapitālieguldījumu atšifrējums pa projektiem”; “Darbinieku skaits un atalgojums” un “Pārskats par komandējumiem”.

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas finansista atzinumā norādīto informāciju: *airBaltic skatījumā šajos pārskatos pieprasīta komercinformācija, kuras izpaušana tikai vienam no akcionāriem var nonākt pretrunā ar OECD Vadlīnijām par korporatīvās pārvaldības principiem valsts uzņēmumos (tai skaitā uzņēmumos, kurā valsts ir lielākais akcionārs). OECD Vadlīnijās ir īpaši norādīts, ka mazākuma akcionāriem būtu jābūt piekļuvei visai nepieciešamajai informācijai, lai spētu pieņemt apzinātus lēmumus par savām investīcijām. Pie tam vairākuma akcionāriem nevajadzētu ļaunprātīgi izmantot informāciju, ko viņi varētu iegūt kā kontrolpaketes īpašnieki.*

Satiksmes ministrijas iepriekš minēto airBaltic rīcības pamatojumu ir pieņēmusi un nav sniegusi iebildumus vai uzstājusi uz šīs informācijas iesniegšanu. Intervijās⁸⁹ skaidrojot šo situāciju Satiksmes ministrijas pārstāvji norādīja, ka izprot airBaltic situāciju un neuzstāj uz informācijas sniegšanu. Turklāt ministrija uzskata, ka minētā informācija tai īsti nemaz nav nepieciešama. Atalgojuma uzraudzību ministrija ir deleģējusi uzraudzīt uzņēmuma padomei.

Satiksmes ministrija 28.02.2025. paziņoja⁹⁰, ka plāno samazināt no airBaltic pieprasītās informācijas apjomu, grozot savus iekšējos noteikumus un vairs nepieprasot informāciju, ko airBaltic līdz šim nav iesniedzis.

Satiksmes ministrija joprojām nesaņem būtisku informācijas apjomu, lai varētu pilnvērtīgi īstenot airBaltic uzraudzību. Valsts kontroles ieskatā, Latvijas valstij, kas ir airBaltic vairākuma akcionārs un 2020. gadā un turpmāk ir veikusi nozīmīgas investīcijas 340 milj. euro airBaltic pamatkapitālā, tāpat kā ikvienam akcionāram ir tiesības uz informācijas iegūšanu nepieciešamajā apjomā, lai spētu pieņemt apzinātus lēmumus par savām investīcijām.

- airBaltic joprojām nenodrošina pietiekamu informācijas atklātību atbilstoši Kapitālsabiedrību pārvaldības likuma⁹¹ prasībām.

Lai gan Satiksmes ministrija vairākkārt⁹² ir uzdevusi airBaltic nodrošināt likuma⁹³ izpildi, tomēr joprojām airBaltic tīmekļvietnē netiek publiskota visa likumā noteiktā informācija. Valsts kancelejas tīmekļvietnē ievietotā⁹⁴ informācija par publiskošanas prasību izpildi liecina, ka airBaltic nav publiskojusi informāciju par visām paziņotajām akcionāru sapulcēm, kā arī daļēji publiskojusi informāciju par finanšu mērķu un nefinanšu mērķu īstenošanas rezultātiem vismaz par pēdējiem

pieciem gadiem, atalgojuma politikas principiem un informāciju par katra valdes un padomes locekļa atalgojumu u. c.

airBaltic viedoklis⁹⁵: *airBaltic ir izveidojusi funkcionējošu informācijas atklāšanas sistēmu, kādu parasti īsteno biržās kotēti uzņēmumi. Speciāli izveidotajā investoru attiecību mājaslapā tiek publicēta būtiskākā informācija par uzņēmumu*⁹⁶. *Tāpat nozīmīgākā informācija atbilstoši izdoto obligāciju noteikumiem tiek publicēta arī Dublinas biržā (Euronext Direct), un kompānija organizē regulārus investoru zvanus, kuros sniedz informāciju par finanšu un operatīvās darbības rezultātiem, ar katru gadu paplašinot dialogu ar investoriem. Savukārt informācija, par kuras trūkumu norādīts Valsts kancelejas mājaslapā, tiek atklāta citos kanālos – tā ir pieejama publiskajos reģistros, citās tīmekļvietnēs (Nasdaq, Euronext u. c.), kā arī uzņēmuma gada finanšu un ilgtspējas pārskatos.*

Papildus Satiksmes ministrijas iekšējiem noteikumiem tās noslēgtajos pilnvarojuma līgumos ar airBaltic padomi padomei ir noteikts pienākums reizi ceturksnī iesniegt ministrijai rakstisku informāciju par iepriekšējā ceturksnī notikušajām padomes sēdēm un tajās pieņemtajiem lēmumiem.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs konstatētais liecina: lai gan airBaltic padome regulāri šādu informāciju Satiksmes ministrijai ir sniegusi, tomēr ministrija nav veikusi konkrētas uzraudzības darbības vai izvērtējumu⁹⁷ par padomes atskaitēs ietvertu informāciju. Attiecīgi, revidentu ieskatā, minētā uzraudzības prasība vērtējama vairāk kā formāla. Piemēram, Satiksmes ministrija kā valsts kapitāldaļu turētāja nav izrādījusi interesi arī gadījumos, kad padome ar ceturksņa atskaitēm⁹⁸ tai sniedza informāciju par būtiskiem airBaltic noslēgtajiem darījumiem. Piemēram, saistībā ar papildu 30 lidmašīnu iegādi, kas, iespējams, varētu ietekmēt arī valsts kā akcionāra plānus nākotnē atgūt savu ieguldījumu. Saskaņā ar airBaltic 2023. gada pārskatā⁹⁹ norādīto kopējā turpmākajos gados piegādājamo lidmašīnu cena saskaņā ar ražotāja cenrādi ir aptuveni 2,9 miljardi *euro*. Turklāt, lai gan informācija par šo darījumu Ministru kabinetam tika sniegta airBaltic rādītājā prezentācijā¹⁰⁰ 2024. gada martā, informāciju par no tā izrietošām saistībām Satiksmes ministrija iesniedza vēlāk attiecīgā gada decembrī¹⁰¹, jo uz to savā ziņojumā uzmanību vērša ārējais auditors (t. i., aptuveni gadu pēc tam, kad informācija par šo darījumu jau bija ministrijas rīcībā).

Satiksmes ministrijas viedoklis¹⁰²: *Normatīvais regulējums nosaka valdes, padomes un akcionāru kompetences sadalījumu. Akcionāram nav tiesības iejaukties airBaltic valdes operatīvajā vadībā un dot valdei saistošus norādījumus par darījumu slēgšanu. Padome reizi ceturksnī sniedz atskaites par padomes jau pieņemtajiem lēmumiem. Akcionārs nevar atsaukt noslēgtus darījumus vai jau noslēgtos līgumus bez finansiālām sekām. Ja tiek konstatēts, ka noslēgtie darījumi kapitālsabiedrībai radījuši zaudējumus, tam paredzēts cits likumā noteikts process. Svarīgi atzīmēt, ka Valsts kontrole šajā starpziņojumā nekonstatē, ka airBaltic uzņemtās saistības ir zaudējumus nesošas.*

Lai gan akcionāram nebūtu nepamatoti jāiejaucas uzņēmuma operatīvajā darbībā, tomēr valstij, šajā gadījumā Satiksmes ministrijai, būtu jārīkojas kā informētām un aktīvam īpašniekam. Tas nozīmē, ka būtisku darījumu un saistību uzņemšanās gadījumā Satiksmes ministrijai būtu jāizvērtē iesniegtā informācija kopsakarā ar airBaltic biznesa plānu, potenciāliem riskiem un valsts interesēm sava ieguldījuma atgūšanā, kā arī nepieciešamības gadījumā jāpieprasa alternatīvi scenāriji, lai mazinātu riskus valsts budžetam.

Vienlaikus par citiem jautājumiem starp Satiksmes ministriju un airBaltic notiek aktīva komunikācija. Piemēram, saskaņā ar Satiksmes ministrijas sniegto informāciju¹⁰³ 2024. gadā tā padomei veica vairāk nekā 50 pieprasījumus, lūdzot skaidrot dažādus lēmumus un procesus.

Valsts kontroles vērtējumā, Satiksmes ministrija nepietiekami reaģē uz nozīmīgu informāciju, kad tā uzraudzības ietvaros tomēr nonāk tās rīcībā. Piemēram, par padomes sniegto informāciju par airBaltic 2023. gadā noslēgtajiem darījumiem, kas paredzēja būtisku flotes palielināšanu.

Politikas plānošana aviācijas nozarē ir Satiksmes ministrijas Aviācijas departamenta kompetencē¹⁰⁴. Attiecībā uz airBaltic Aviācijas departaments vairāk tiek iesaistīts jautājumos, kas skar uzņēmuma stratēģisko mērķi un to sasaisti ar politikas plānošanas dokumentos noteikto, bet korporatīvo pārvaldību īsteno Satiksmes ministrijas Valsts kapitāla daļu pārvaldības departaments.

Otrkārt, par Satiksmes ministrijas iesaisti airBaltic biznesa plānu izvērtēšanā un finanšu un nefinanšu mērķu noteikšanā ([*detalizētāk par biznesa plāniem skatīt starpziņojuma 2.3. sadaļā*](#)).

Līdz pat 2024. gada beigām Satiksmes ministrija pilnvērtīgi nav piedalījusies uzņēmuma finanšu un nefinanšu mērķu noteikšanā, tai skaitā, nav vērtējusi, kā tie atbilst valsts atbalsta sniegšanas laikā noteiktajiem. Satiksmes ministrija piedalās biznesa plānu saskaņošanā, tomēr tā neizrāda aktīvu interesi par to īstenošanā pieņemtajiem gala lēmumiem vai izdarītajiem grozījumiem. Aktuālo 2024. gada augusta biznesa plāna versiju Satiksmes ministrija airBaltic pieprasīja tikai tad, kad to bija jāiesniedz Valsts kontrolei ieteikuma ieviešanas pārbaudē ietvaros.

Tā rezultātā, lai gan kapitāldaļu pārvaldībai noteiktās darbības attiecībā uz biznesa plānu izvērtēšanu un finanšu un nefinanšu mērķu noteikšanu tika veiktas, tomēr tās drīzāk ir vērtējamas kā formālas.

Treškārt, par Eiropas Komisijas lēmumā noteiktajiem pienākumiem un ierobežojumu uzraudzību.

Kā jau iepriekš norādīts ([*detalizētāk par ierobežojumiem un pienākumiem skatīt starpziņojuma 2.1. sadaļā*](#)), valsts atbalsta laikā no Eiropas Komisijas puses ir noteikti ierobežojumi, kā arī uzraudzības un ziņošanas mehānisms.

Eiropas Komisijas lēmumā¹⁰⁵ Satiksmes ministrija ir noteikta kā atbildīgā par valsts atbalsta administrēšanu. Atbilstoši iekšējam rīkojumam¹⁰⁶ uzdevums sekot līdzi lēmumā noteiktajiem pienākumiem, veicamajiem uzdevumiem un to termiņiem, pieprasot informāciju no airBaltic padomes, ir noteikts Valsts kapitāla daļu pārvaldības departamentam.

Tomēr faktiski šo lēmumu izpildes nodrošināšana ar konkrētiem veicamajiem uzdevumiem 2020. gadā pēc atbalsta piešķiršanas tika noteikta pašam airBaltic¹⁰⁷, lūdzot iesniegt precīzāku iziešanas stratēģiju, uzraudzīt Pagaidu regulējumā noteiktos ierobežojumus, iesniegt ikgadējās atskaites u. c. Atsevišķa vēstule ar pienākumu veikt uzraudzību tika nosūtīta arī padomei¹⁰⁸. Arī 2023. gadā¹⁰⁹, kad mainījās airBaltic padomes sastāvs, tika nosūtīta vēstule jaunajam padomes sastāvam un uzdots iepazīties ar Eiropas Komisijas lēmumos¹¹⁰ noteiktajiem veicamajiem uzdevumiem un to termiņiem, kas iesniedzami Satiksmes ministrijā, un nodrošināt lēmumos minēto nosacījumu izpildi, kā arī veicamo uzdevumu un to termiņu ievērošanu.

Lai gan atbilstoši Eiropas Komisijas lēmumam¹¹¹ un rīkojumam¹¹² tieši Satiksmes ministrijai ir noteikta atbildība par tā ievērošanu, tomēr no intervijās¹¹³ iegūtās informācijas Valsts kontrole guva apliecinājumu, ka tas pilnībā ir deleģēts airBaltic padomei, t. sk. gatavot ikgadējās atskaites Eiropas Komisijai par ierobežojumu ievērošanu.

Šīs airBaltic iesniegtās ikgadējās atskaites pēc tam tālāk Satiksmes ministrija iesniedz Finanšu ministrijai, lai savukārt Finanšu ministrija tās iesniegtu Eiropas Komisijai. Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs noskaidrots, ka nedz Satiksmes ministrija, nedz Finanšu ministrija neveic papildu pārbaudes par airBaltic iesniegtajās atskaitēs ietverto informāciju, jo:

- Satiksmes ministrijas rīcībā nemaz nav informācijas, lai pārliecinātos, ka Pagaidu regulējumā noteiktie ierobežojumi, piemēram, par valdes algu iesaldēšanu, ir ievēroti;
- Finanšu ministrija atbildē¹¹⁴ Valsts kontrolei norādīja, ka, ievērojot Komercedarbības atbalsta kontroles likumā¹¹⁵ un Valsts atbalsta lēmumos noteikto, Finanšu ministrija nav kompetentā institūcija uzraudzības pār Pagaidu regulējumā un Valsts atbalsta lēmumos noteikto ierobežojumu ievērošanu nodrošināšanā.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs noskaidrots, ka dažādu būtisku informāciju, t. sk., kas saistīta ar valsts atbalsta lietas ietvaros noteiktajiem ierobežojumiem, Satiksmes ministrija uzzina tikai tad, kad tā pēc kāda laika kļūst publiska. Piemēram, 29.03.2023. Satiksmes ministrija pieprasīja¹¹⁶ airBaltic padomei skaidrojumu par valdes 2022. gada janvārī izmaksāto prēmiju par 2019. gadu un 12.07.2022. pieprasīja¹¹⁷ skaidrojumu par valdes priekšsēdētāja saņemto atalgojuma 2021. gadā.

Ņemot vērā, ka arī iziešanas stratēģijas izstrāde tika uzticēta pašam airBaltic, revidenti neidentificēja tādas uzraudzības darbības ko faktiski un saturiski īsteno pati Satiksmes ministrijas kā Eiropas Komisijas valsts atbalsta lēmumos norādītā atbildīgā ministrija.

No iepriekš minētā Valsts kontrole secina, ka Satiksmes ministrija nebija ieviesusi pietiekamu iekšējās kontroles un uzraudzības mehānismu attiecībā uz tādu ierobežojumu ievērošanu, kas izriet no Pagaidu regulējuma un Eiropas Komisijas lēmuma. Satiksmes ministrija paļāvās tikai uz airBaltic padomes darbu, neveicot nekādas papildu pārbaudes.

Satiksmes ministrija joprojām nav izveidojusi kapitālsabiedrību pārvaldības sistēmu, kas nodrošinātu iespēju valstij īstenot nozares stratēģiskos mērķus, lai veicinātu racionālu un ekonomiski pamatotu resursu izmantošanu, kā arī lai nodrošinātu publiskas personas līdzdalības nosacījumu ievērošanu. Tā nebija ieviesusi pietiekamu iekšējo kontroles un uzraudzības mehānismu arī attiecībā uz ierobežojumu, kas izriet no Pagaidu regulējuma un Eiropas Komisijas lēmuma, ievērošanu.

Padomes īstenotā uzraudzība

Padome ir airBaltic pārraudzības institūcija, kas pārstāv akcionāru intereses akcionāru sapulču starplaiķā un uzrauga valdes darbību¹¹⁸. Satiksmes ministrija kā kapitāla daļu turētāja slēdz pilnvarojuma līgumus par airBaltic padomes locekļa pienākumu izpildi atbilstoši ārējiem normatīvajiem aktiem¹¹⁹, airBaltic statūtiem¹²⁰, akcionāru līgumu¹²¹ un akcionāru sapulces lēmumiem.

Padomes loceklim savi pienākumi jāpilda kā krietnam un rūpīgam saimniekam un padomes locekļi solidāri atbild par zaudējumiem, ko tie nodarījuši sabiedrībai¹²².

Saskaņā ar airBaltic statūtiem un akcionāru līgumu, kas bija spēkā 2024. gada beigās, airBaltic ir četri padomes locekļi, no kuriem trīs tiek nominēti no Latvijas kā akcionāra puses. Kopš Covid-19 laikā veiktā ieguldījuma 250 milj. euro līdz 2025. gada februārim airBaltic ir bijuši trīs padomes sastāvi¹²³:

- ✓ padome no 26.04.2020. līdz 07.05.2023.;
- ✓ pagaidu padome no 08.05.2023. līdz 25.06.2023.;
- ✓ padome no 26.06.2023. līdz 10.02.2025.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs attiecībā uz padomes darbu tika vērtēti šādi jautājumi: 1) uzraudzība pār valsts atbalsta lietas ietvaros piešķirtā finansējuma izlietojumu un Eiropas Komisijas noteikto ierobežojumu ievērošanu; 2) biznesa plāna (stratēģijas) izstrāde un saskaņošana atbilstoši likuma prasībām; 3) pārraudzība pār iekšējās kontroles un risku pārvaldības sistēmu.

Pirmkārt, par uzraudzību pār valsts atbalsta lietas ietvaros piešķirtā finansējuma izlietojumu un Eiropas Komisijas noteikto ierobežojumu ievērošanu.

Kā jau iepriekš norādīts, Satiksmes ministrija uzraudzību pār Covid-19 laikā veiktā ieguldījuma izlietojumu un attiecīgajā Eiropas Komisijas lēmumā un Pagaidu regulējumā noteikto nosacījumus izpildi bija deleģējusi padomei.

Pēc Valsts kontroles 2021. gada revīzijas ziņojuma publicēšanas padome informēja¹²⁴ Satiksmes ministriju, ka papildus jau esošajiem regulārajiem uzraudzības un kontroles mehānismiem airBaltic tiek ieviesta detalizēta un visaptveroša piešķirtā finansējuma izlietošanas uzraudzības kārtība. Tā tai skaitā paredzēja, ka ieviesta īpaša valsts piešķirto Covid-19 līdzekļu detalizēta izlietošanas uzraudzības kārtība, ietverot maksājuma plāna un *de facto* maksājumu izvērtēšanu padomē katru mēnesi.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs no iesniegtajiem dokumentiem revidenti guva apstiprinājumu, ka jautājums par šo līdzekļu uzraudzību un naudas izlietojumu regulāri tika skatīts padomes sēdēs līdz tās izlietošanai 2022. gada beigās, kā arī apkopojošā veidā informācija tika sniegta Satiksmes ministrijai.

Pārbaudot ieteikuma ieviešanu, netika veiktas padziļinātas pārbaudes par Covid-19 laikā sniegtā valsts atbalsta 340 milj. *euro* izlietojumu, bet tika iegūta informācija, ka tas tika izlietots šādām galvenajām izdevumu pozīcijām (skatīt 1. tabula).

1. tabula

Covid-19 sniegtā valsts atbalsta izlietojums¹²⁵

Izdevumu veids	Procentuālais izlietojums
Lidmašīnu līzings un priekšapmaksa par lidmašīnu iegādi	IP [...]
Lidmašīnu dzinēju iegāde	IP [...]
Lidmašīnu apkope un degviela	IP [...]
Darba alga, ar to saistītie nodokļi un pilotu noma	IP [...]
Lidostas un aeronavigācijas pakalpojumi	IP [...]
Norēķini ar citām aviokompānijām un IATA	IP [...]
Procentu maksājumi	IP [...]
Citi maksājumi	IP [...]

Papildus naudas izlietojuma uzraudzībai Satiksmes ministrija airBaltic padomei bija uzdevusi veikt uzraudzību pār Eiropas Komisijas valsts atbalsta laikā noteiktajiem ierobežojumiem. Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs tika vērtēts, kā padome uzraudzīja ierobežojumu par agresīvas komerciālās darbības neizvērsšanu un pārmērīgu risku neuzņemšanos¹²⁶, kā arī ierobežojumu, kas attiecas un valdes atalgojumu¹²⁷.

- **Par agresīvas komerciālās darbības neizvērsšanu un pārmērīgu risku neuzņemšanos** intervijās ar airBaltic padomes locekļiem noskaidrots, ka starp padomes locekļiem atšķīrās izpratne par šī ierobežojuma saturu un piemērošanu, kā arī nebija skaidras nostājas par to, kas šo ierobežojumu kontekstā airBaltic bija vai nebija atļauts. Arī Satiksmes ministrija nesniedza¹²⁸ konkrētu atbildi, kas tās izpratnē būtu saprotams ar agresīvu paplašināšanos un pārmērīgu risku uzņemšanos, bet norādīja, ka uzņēmums ir attīstījies saskaņā ar tā biznesa plānā noteikto. No regulējumā minētā nav arī skaidras norādes, vai tas attiecas uz sniegtā atbalsta izlietojumu vai arī vispārīgi visa valsts atbalsta laikā.

Valsts kontroles sarunā¹²⁹ ar Eiropas Komisijas pārstāvjiem noskaidrots, ka arī kopumā nav izveidoti papildu kritēriji un vadlīnijas šī ierobežojuma piemērošanā. Ņemot vērā, ka tiesu praksē līdz šim nav neviena precedenta saistībā ar šī ierobežojuma pārkāpšanu, Eiropas Komisija nav sniegusi šī ierobežojuma interpretāciju. Eiropas Komisijas pārstāvju ieskatā, šīs normas galvenais mērķis ir nepieļaut, ka valsts atbalsta saņēmējs ar atbalsta palīdzību negatīvi ietekmē konkurenci vai pat izspiež konkurentus no tirgus.

Igaunijas augstākā revīzijas iestāde, atbildot¹³⁰ uz Valsts kontroles informācijas pieprasījumu, sniedza informāciju, ka saskaņā ar viņu revīzijas¹³¹ laikā iegūto informāciju, Igaunijas nacionālajai aviokompānijai “Nordica”, valsts atbalsta laikā bija aizliegts veikt nerentablus

un komerciāli riskantus maršrūtus, pamatojoties uz iepriekš minēto agresīvās paplašināšanās ierobežojumu¹³². Regulāros reisus no Tallinas Nordica neveica jau no 2019. gada.¹³³

airBaltic sarunā¹³⁴ ar Valsts kontroli sniedza savu viedokli, paskaidrojot, ka saskaņā ar Eiropas Komisijas lēmumā¹³⁵ noteikto, kā arī Eiropas Savienības Tiesas sniegto argumentāciju¹³⁶ Ryanair ierosinātajā lietā saistībā ar airBaltic piešķirto valsts atbalstu aviosabiedrības mērķis pakāpeniski atgriezties pie saviem pirms Covid-19 projektiem, neliecina par to, ka tā būtu iesaistījies agresīvā komerciālā paplašināšanās, ko finansē ar valsts atbalstu vai tas būtu saistīts ar iespējamu pārmērīga riska uzņemšanos.

Šāda nostāja saskan arī ar informāciju Latvijas iesniegtajās ikgadējās atskaitēs Eiropas Komisijai, kurās tiek sniegta informācija arī par iepriekš minētā ierobežojuma ievērošanu, norādot, ka tas ir ievērots, jo uzņēmums ir veicis komerciālu paplašināšanos tikai saskaņā ar biznesa plānā ietverto stratēģiju.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs noskaidrots, ka pēc Covid-19 laikā piešķirtā valsts atbalsta airBaltic ir sācis arī jaunus iepriekš neplānotus projektus, piemēram, Starlink interneta ieviešana, kā arī saskaņā ar jaunāko 2023. gada jūlijā apstiprināto biznesa plānu “IPO&BEYOND” ir paredzēta flotes paplašināšana līdz 100 lidmašīnām (biznesa plānos, laikā, kad tika skaņots valsts atbalsts, paredzētais flotes lielums – 50 lidmašīnas). Tomēr, ņemot vērā iepriekš minēto kritēriju un tiesu prakses neesamību, netika identificēts, ka tas, iespējams, varētu būt iepriekš minētā ierobežojuma pārkāpums.

airBaltic padome (pilnvaru termiņš: 14.06.2023. – 11.02.2025.) sniedza viedokli¹³⁷: “Ņemot vērā tehnoloģisko attīstību, tas ir tikai laika jautājums, kad satelītinternets būs visu aviosabiedrību produkta sastāvdaļa. Daļa no Ministru kabineta definētā airBaltic stratēģiskā mērķa ir turpināti būt inovāciju līderim, un savlaicīga šāda produkta ieviešana visā flotē, padarīs kompāniju par pirmo Eiropā ar šādu projektu, tādējādi sniedzot būtisku konkurences priekšrocību.”

Tomēr, revidentu ieskatā, padome un Satiksmes ministrija kā kapitāldaļu turētāja netika pietiekami izvērtējušas, vai šādi attīstības plāni, kas saistīti arī ar būtiskiem kapitālieguldījumiem, nesamazina iespēju valstij atgūt savu Covid-19 laikā veikto ieguldījumu.

- **Valdes atalgojumam** ir noteikts aizliegums, ka valdes locekļu atalgojums nedrīkst pārsniegt attiecīgā valdes locekļa atalgojuma nemainīgo daļu uz 31.12.2019. un nekādā gadījumā nedrīkst izmaksāt prēmijas, atalgojuma mainīgo daļu vai tamlīdzīgus atalgojuma elementus¹³⁸.

Eiropas Komisijas pārstāvji sarunā¹³⁹ ar Valsts kontroli atzīmēja, ka atalgojuma ierobežojumi kopumā būtu jāskata plaši un jāņem vērā visas atalgojuma daļas, t. sk. piemaksas un kompensācijas. Mērķis ir nodrošināt, ka uzņēmums dara visu iespējamo, lai krīzes situācijā samazinātu izmaksas, novērstu finanšu līdzekļu aizplūdi, kas palīdzētu uzņēmumam izdzīvot.

Šāda nostāja saskan arī ar Eiropas Komisijas 05.07.2021. sniegto skaidrojumu¹⁴⁰ Eiropas Parlamentam attiecībā uz minētajiem ierobežojumiem valdes atalgojumam: “..Pagaidu regulējumā izmantotā pieeja balstās uz principu, ka valsts atbalsts jāierobežo līdz nepieciešamajam minimumam un ka no uzņēmuma nedrīkst aizplūst nauda.”

Intervijās ar airBaltic padomes locekļiem tika saņemts apstiprinājums, ka valdes atalgojums valsts atbalsta laikā netika palielināts un prēmijas netika maksātas. Padomes to nodrošināja, slēdzot līgumus ar valdes locekļiem, kas ir padomes atbildībā. Bet attiecībā uz regulāro uzraudzību, tai skaitā, veicot algu faktisko izmaksu, uzraudzību veica pats uzņēmums un nekādas atskaites vai papildu pārbaudes par šī ierobežojuma ievērošanu padomes locekļi neveica.

Ņemot vērā publisko informāciju no valdes amatpersonu deklarācijām par algas pieaugumu, informāciju no padomes ceturkšņa atskaitēm, intervijas ar padomes locekļiem, un apstākli, ka Satiksmes ministrija neveica uzraudzību pār šī ierobežojuma ievērošanu, ieteikuma ieviešanas pārbaudēs tika veikta padziļināta izpēte par minētā ierobežojuma ievērošanu, pieprasot papildu informāciju no airBaltic.

Tika konstatēts, ka valdes locekļu amatpersonu deklarācijās atalgojuma pieaugums ir saistīts ar 2022. gadā izmaksātajām prēmijām par 2019. gada darbības rezultātiem, pirms Covid-19 laika noslēgtajos līgumos paredzētajiem kompensācijas mehānismiem, kā arī divu no trim valdes locekļu līgumos iestrādātajiem IP [...], kas tika saglabāti un izmaksāti arī pēc ierobežojumu stāšanās spēkā. Gadu pirms iepriekšējo darba līgumu beigām, t. i., 2022. gadā, ar visiem valdes locekļiem tika noslēgti jauni līgumi ar termiņu līdz 31.12.2026.

- Attiecībā uz kompensācijām revidenti neidentificēja valdes locekļiem pēc valsts atbalsta (t. i., 03.07.2020.) saņemšanas ieviestus jaunus kompensācijas mehānismus, izņemot tādus, kuru faktiskā izmaksa vēl nav paredzēta vai visdrīzāk notiktu pēc iziešanas no valsts atbalsta, kad šāds ierobežojums vairs nebūtu spēkā.
- Par 2022. gadā izmaksātajām prēmijām tika noskaidrots, ka tās bija prēmijas par 2019. gada darbības rezultātiem, kad vēl nebija ieviesti valsts atbalsta ierobežojumi. Vienlaikus padomes 17.03.2020. lēmumā¹⁴¹, ar kuru tika apstiprinātas minētās prēmijas, bija norādes, ka padome patur tiesības to izmaksu arī atteikt atkarībā no sabiedrības ekonomiskā stāvokļa tajā laikā.

Prēmijas faktiski tika izmaksātas 2022. gada janvārī. Lai gan, šādi rīkojoties, netiek pārkāpti Eiropas Komisijas noteiktie ierobežojumi, tomēr, revidentu ieskatā, prēmiju izmaksas laiks neliecina, ka padome būtu pietiekami ņēmusi vērā airBaltic finansiālo stāvokli uz prēmiju faktisko izmaksu brīdi. Vien pāris mēnešus pirms prēmiju izmaksas airBaltic, ņemot vērā tā finansiālo situāciju, bija vērsies¹⁴² pie valsts ar lūgumu pēc papildu finansējuma Covid-19 krīzes pārvarēšanai un Ministru kabinetā 23.08.2021. tika pieņemts rīkojums¹⁴³ par papildu 90 milj. euro piešķiršanu. Prēmiju izmaksa tika veikta no iepriekš minētajiem 90 milj. euro, kurus valsts piešķīra ar mērķi¹⁴⁴ kompensēt zaudējumus, kas radušies saistībā ar Covid-19 izplatību un nodrošināt airBaltic likviditāti¹⁴⁵. Valsts kontroles ieskatā, airBaltic finansiālais stāvoklis konkrētajā laikā nebija savienojams ar prēmiju izmaksu. Šajā mēnesī, t. i., 2022. gada janvārī, valdei tika izmaksāts arī Covid-19 laikā ieturētais algas samazinājums ([detalizētāk skatīt starpziņojuma 2.1. nodaļā](#)).

Revīzijas ziņojuma projekta saskaņošanas laikā bijušie airBaltic padomes locekļi sniedza papildus skaidrojumus¹⁴⁶ prēmiju izmaksai, norādot: *Covid-19 laikā valdes locekļi strādāja smagāk, tāpēc atcelt nopelnītās prēmijas būtu nepareizi, jo tas apdraudētu galveno darbinieku noturēšanu un uzņēmuma atkopšanos. Nebija pamata turpināt aizturēt nopelnītās prēmijas. Prēmijas pienācās līgumiski, un valdes locekļi varēja tās piedzīt tiesas ceļā. Prēmiju izmaksa tika veikta laikā, kad aviācijas industrija jau paredzēja atveseļošanos.*

- Attiecībā uz IP [...] revidenti noskaidroja, ka šāds mehānisms attiecīgo divu valdes locekļu līgumos bija arī pirms valsts atbalsta piešķiršanas, t. i., tas nav ieviests pēc valsts atbalsta. Tomēr, revidentu ieskatā, padomei 2022. gadā, lemjot par valdes locekļu pilnvaru pagarināšanu un noslēdzot jaunus līgumus, vajadzēja pienācīgi¹⁴⁷ izvērtēt šāda mehānisma saderību ar iepriekš minēto valsts atbalsta ierobežojumu un tā iespējamu apturēšanu, tai skaitā, ņemot vērā uzņēmuma finansiālo situāciju. Par to, vai šāda mehānisma piemērošana ir saderīga ar Eiropas Komisijas noteikto ierobežojumu un tā mērķi, būtu jāskaidro Eiropas Komisijai, skatot konkrētu lietu. Tomēr, Valsts kontroles ieskatā, airBaltic finansiālais

stāvoklis konkrētajā laikā nebija savienojams ar IP [...] piemērošanu. Tādējādi netika ņemtas vērā valsts kā akcionāra intereses – pēc iespējas samazināt airBaltic izdevumus valsts atbalsta laikā.

Valsts kontroles vērtējumā, 2022. gadā attiecībā uz IP [...] saglabāšanu, pārjaunojot līgumus ar valdi, padome neveica pienācīgu izvērtējumu par šāda mehānisma saderību ar valsts atbalsta laikā spēkā esošo ierobežojumu¹⁴⁸. airBaltic finansiālais stāvoklis konkrētajā laikā nebija savienojams ar IP [...] piemērošanu, kā rezultātā netika ņemtas vērā valsts kā akcionāra intereses – pēc iespējas samazināt airBaltic izdevumus valsts atbalsta laikā.

2022. gadā veiktā prēmiju izmaksa, Valsts kontroles vērtējumā, nebija atbilstoša airBaltic finansiālajam stāvoklim, ko atīdza apliecina fakts, ka tā ir veikta no valsts atkārtotā ieguldījuma Covid-19 krīzes pārvarēšanai un airBaltic likviditātes nodrošināšanai.

Otrkārt, par biznesa plāna (stratēģijas) izstrādi un saskaņošanu atbilstoši likuma prasībām.

Valsts kontroles 2021. gada revīzijas ziņojumā tika aprakstīts revīzijā identificētais, ka airBaltic padome vēsturiski, līdz Covid-19 izraisītajai krīzes situācijai, apstiprināja biznesa plānu (stratēģiju), nesaņemot Koordinācijas institūcijas izvērtējumu un atzinumu, tā pārkāpjot likumā¹⁴⁹ noteikto prasību.

Pēc 2021. gada revīzijas, veicot ieteikuma ieviešanas uzraudzību, vēl 2023. gadā Valsts kontrole secināja, ka ieteikums joprojām nav atzīstams par ieviestu, jo airBaltic padomes iesaiste biznesa plāna “Above 2026” izstrādes, izvērtēšanas un apstiprināšanas procesā ir bijusi nepietiekama un ka procesā ir bijušas atkāpes no Kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktās kārtības.

Šajā ieteikuma ieviešanas pārbaudē tika noskaidrots: lai gan attiecībā uz jaunāko biznesa plānu “IPO&BEYOND” tika ievērota Kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktā procedūra, tomēr joprojām ir identificēamas problēmas ar šī regulējuma piemērošanu pēc būtības. Pārbaudēs tika konstatēts, ka saskaņošanas procedūrai ar Koordinācijas institūciju un Satiksmes ministriju tika iesniegts biznesa plāns ar diviem scenārijiem (paplašināšanās līdz 80 vai 100 lidmašīnām) un minētajām institūcijām netika iesniegta informācija, kuru no abiem scenārijiem airBaltic plāno īstenot. Abām minētajām institūcijām arī netika iesniegta pēc gada atjaunotā biznesa plāna versija.

Treškārt, par padomes īstenoto pārraudzību pār iekšējās kontroles un risku pārvaldības sistēmu, jo viens no padomes uzdevumiem ir pārraudzīt iekšējās kontroles un risku pārvaldības sistēmu darbību¹⁵⁰.

Lai gan atsevišķi risku pārvaldības elementi bija arī laikā no 2020. līdz 2022. gadam, saskaņā ar uzņēmuma novērtējumu¹⁵¹ un padomes locekļu intervijās¹⁵² sniegtajiem skaidrojumiem risku pārvaldības sistēma nebija pietiekamā līmenī un aktīvs darbs pie tās pilnveidošanas tika sākts tikai 2023. gada otrajā pusē. Tas bija saistīts ar prasībām, kas bija jāievieš, gatavojoties IPO, un padomes nomaiņu.

Attiecībā uz padomes darbu ir būtiski atzīmēt, ka padomes atbalsta (sekretariāta) funkcijas vēsturiski pilda airBaltic Juridiskā nodaļa, kā arī no intervijās sniegtajiem skaidrojumiem izriet, ka padome savā darbā pārsvarā paļaujas uz uzņēmuma piesaistītiem ekspertiem. Lai gan šāds modelis nav nekas neparasts, tas pastāv arī citās kapitālsabiedrībās un intervijās aptaujātos padomes locekļus tas konceptuāli apmierināja, tomēr, revidentu ieskatā, šāda modeļa gadījumā pastāv zināmi riski saistībā ar neatkarību un objektivitāti padomes lēmumu pieņemšanā, jo īpaši laikā, kad tika veikti būtiski valsts ieguldījumi Covid-19 krīzes seku mazināšanai.

Lai gan padome bija izveidojusi papildu uzraudzības mehānismu pār Covid-19 piešķirto līdzekļu izlietojumu, tomēr tās īstenotās darbības valdes atalgojuma ierobežojumu uzraudzībā, ne tikai, lai nepārkāptu Eiropas

Komisijas noteiktos ierobežojumus, bet lai rīkotos akcionāra labākajās interesēs un ņemot vērā uzņēmuma finansiālo situāciju, nebija pietiekamas. Bet attiecībā uz biznesa plānu izstrādi un saskaņošanu, lai gan Kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteiktais process tika ievērots, tomēr joprojām ir saskatāmas nepilnības.

2.3. Vai airBaltic biznesa plāni paredzēja valsts ieguldījuma atgūšanu?

Kapitālsabiedrību pārvaldības likums nosaka kārtību, kādā valsts nodrošina valsts kapitāldaļu pārvaldību, tostarp iesaistās tai piederošo vai kontrolēto kapitālsabiedrību vidēja termiņa stratēģijas izstrādē un izvērtēšanā¹⁵³, kā arī ikgadēji veic kapitālsabiedrības darbības rezultātu izvērtēšanu. Ieteikuma ieviešanas pārbaudē konstatēts: lai arī šajos valsts kapitāldaļu pārvaldības procesos pēc Valsts kontroles 2021. gada revīzijās ziņojumā¹⁵⁴ minētajiem secinājumiem ir vērojami atsevišķi uzlabojumi, joprojām ir trūkumi gan airBaltic stratēģijas izstrādes un izvērtēšanas, gan ikgadējās darbības izvērtēšanas procesos.

Pirmkārt, airBaltic biznesa plāni būtiski mainās. Tas saistīts gan ar ārējiem faktoriem, gan uzņēmuma plānoto IPO īstenošanu.

Kopš valsts atbalsta piešķiršanas (t. i., 2020. gada jūlija) ir nomainīti četri airBaltic biznesa plāni, turklāt trim no tiem ir bijušas vismaz divas versijas (skatīt [IP] 5. attēlu). Ir konstatēts, ka ikgadēji tiek veikta biznesa plānu aktualizācija, taču faktiskais viena biznesa plāna darbības periods nav sasniedzis pat divus gadus. No iepriekš minētā secināms, ka kopš 2020. gada airBaltic darbību nav noteicis vidēja termiņa darbības plānošanas dokuments, kurš atbilstoši tiesību aktam jāizstrādā vismaz trīs gadu periodam¹⁵⁵.

5. attēls. IP [...]

Visos airBaltic biznesa plānos pārskatīti un precizēti darbības scenāriji, mērķi, darbības rādītāji, finansiālie pieņēmumi, naudas plūsmas prognozes, peļņas un zaudējumu aprēķini un citi airBaltic darbības un finanšu rādītāji. Iepriekš minētās izmaiņas biznesa plānos, kā arī to nomaiņa tika pamatota gan ar Covid-19 pandēmijas ietekmi, kas bija lielāka, nekā prognozēts, gan arī Krievijas uzsāktā kara Ukrainā ietekmi. Biznesa plāni precizēti arī tamdēļ, ka airBaltic neizdevās īstenot visas biznesa plānos noteiktās darbības, piemēram, obligāciju refinansēšanu un jaunu obligāciju emisiju 2023. gadā un virzību uz IPO 2024. gadā.

Revidentu ieskatā, būtiskākās izmaiņas airBaltic biznesa plānos veiktas 20.07.2023., apstiprinot šobrīd spēkā esošo biznesa plānu “*IPO&BEYOND*” un plānojot flotes palielināšanu no 50 uz 80 vai 100 lidmašīnām. Ambiciozāka, uz flotes palielināšanu balstīta biznesa plāna izstrāde tiek pamatota gan ar nepieciešamību iziet no valsts atbalsta, gan primāri ar plānoto IPO, lai airBaltic turpinātu izaugsmi, investoriem varētu piedāvāt izaugsmes stāstu un piesaistītu nepieciešamo finansējumu **IP [...]** milj. *euro*¹⁵⁶ (t. sk., lai pārfinansētu 2024. gadā emitētās obligācijas), lai tādējādi nodrošinātu uzņēmuma finansiālo ilgtspēju. Savukārt, steiga jau faktiski veikt plānoto lidmašīnu iegādes darījumus ir pamatota ar to, cik ātri tās tirgū faktiski ir pieejamas, rindām uz tām, kā arī to prognozējamo cenu pieaugumu nākotnē. Vienlaikus, revidentu vērtējumā, uzņēmuma izaugsmes plāni par iespējamiem izaugsmes virzieniem un lidmašīnu faktisko izmantošanu nav precīzi noteikti un var mainīties laika gaitā, pielāgojoties ārējiem faktoriem un tirgus situācijai, kā arī tie balstās uz daudziem pieņēmumiem, tostarp par ekonomisko izaugsmi reģionā. airBaltic vadības vērtējumā, plānotā pamatdarbības naudas plūsma, ja netiktu palielināta flote, nespētu segt airBaltic darbībai nepieciešamos kapitālieguldījumus un finansēšanas izmaksas un nodrošināt ilgtspējīgu darbību. Minētajā biznesa plānā ir apstiprināti divi scenāriji flotes palielinājumam – līdz 80 un līdz 100 lidmašīnām.

Aptuveni pēc gada (t. i., 12.08.2024.) veikti biznesa plāna “*IPO&BEYOND*” grozījumi un tajos tiek plānots jau viens – 100 lidmašīnu – scenārijs un precizēti lidmašīnu piegāžu termiņi.

Gan 80, gan 100 lidmašīnu scenārijam biznesa plānā “*IPO&BEYOND*” plānots IPO laikā piesaistīt **IP [...]** milj. *euro* finansējumu. Savukārt biznesa plānos “*Destination 2025 CLEAN*” un “*Above 2026*” IPO laikā bija plānots piesaistīt **IP [...]** milj. *euro* finansējumu. Konstatējams, ka, plānojot flotes dubultošanu, ar IPO piesaistāmā finansējuma apmērs plānots vien par **IP [...]** % lielāks.

Revidenti secina, ka airBaltic jaunākais biznesa plāns “*IPO&BEYOND*” un tajā ietvertie uzņēmuma izaugsmes plāni ir izstrādāti ar mērķi sekmīgi īstenot IPO, jo uzņēmuma ieskatā tam ir jāturpina izaugsme, lai nodrošinātu tā finansiālo ilgtspēju un turpinātu darbību. Vienlaikus uzņēmuma izaugsmes plāni par iespējamiem izaugsmes virzieniem un lidmašīnu faktisko izmantošanu nav precīzi noteikti un var mainīties laika gaitā, pielāgojoties ārējiem faktoriem un tirgus situācijai, kā arī tie balstās uz daudziem pieņēmumiem, tostarp par ekonomisko izaugsmi reģionā.

Lai gan viens no pamatojumiem IPO īstenošanai tiek norādīts nepieciešamība iziet no valsts atbalsta regulējuma, IPO procesā tiek plānota tikai jaunu akciju emisija, lai piesaistītu uzņēmumam papildu kapitālu, un valsts šajā procesā savu ieguldījumu neplāno atgūt, pretēji 2021. gadā iecerētajai stratēģijai.

Otrkārt, ir nepietiekami nodrošināta saturiska valsts iesaiste airBaltic biznesa plānu izstrādē.

Atbilstoši Kapitālsabiedrību pārvaldības likumam¹⁵⁷ padomei pirms kapitālsabiedrības izstrādātās vidēja termiņa darbības stratēģijas apstiprināšanas ir jāsaņem nozares ministrijas un koordinācijas institūcijas atzinums. Satiksmes ministrijai kā nozares ministrijai jāsniedz atzinums par kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijā izvirzītajiem nefinanšu mērķiem un to atbilstību nozares politikas mērķiem, savukārt koordinācijas institūcija sniedz atzinumu par kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijā izvirzītajiem

finanšu mērķiem un darbības finanšu rādītājiem, kā arī to saskaņotību ar kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijā izvirzītajiem nefinanšu mērķiem.

Valsts kontroles 2021. gada ziņojumā¹⁵⁸ tika aprakstītas revīzijā konstatētās nepilnības airBaltic biznesa plāna jeb vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes un izvērtēšanas procesā, jo nebija nodrošināta tiesību aktiem atbilstoša biznesa plānu saskaņošana ar nozares ministriju un koordinācijas institūciju.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudē konstatēts: lai arī biznesa plānu saskaņošanas procesā ir vērojami uzlabojumi, tomēr joprojām, revidentu ieskatā, valsts saturiskā iesaiste biznesa plānu izstrādē netiek pilnvērtīgi nodrošināta.

Biznesa plāns “IPO&BEYOND” ir konceptuāli apstiprināts airBaltic padomē 20.07.2023. airBaltic sniedza informāciju¹⁵⁹, ka biznesa plāna izstrādes procesā tika organizētas darba sanāksmes, t. sk. ar Satiksmes ministriju un Koordinācijas institūciju, lai diskutētu par izstrādātā biznesa plāna projektu. Biznesa plāns izvērtēšanai un atzinuma sniegšanai nosūtīts 02.08.2023. Koordinācijas institūcijas gala atzinums par šo biznesa plānu airBaltic padomei nosūtīts 25.09.2023.¹⁶⁰, savukārt Satiksmes ministrijas atzinums – 18.10.2023. Precizējumi 20.07.2023. apstiprinātajā biznesa plānā pēc atzinumu saņemšanas nav veikti, kā arī airBaltic padome nav rakstveidā nosūtījusi Koordinācijas institūcijai un Satiksmes ministrijai argumentāciju, kā viņu iesniegtie viedokļi ir ņemti vērā un kāpēc netiek veiktas korekcijas biznesa plānā¹⁶¹.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudē noskaidrots, ka biznesa plāna apstiprināšanas procesā nedz Satiksmes ministrijai, nedz Koordinācijas institūcijai nebija skaidrs, kurš no biznesa plānā ietvertajiem scenārijiem – 80 vai 100 lidmašīnu scenārijs – tika apstiprināts un tiks īstenots kā prioritārs¹⁶². Tā kā tika apstiprināti faktiski abi scenāriji, airBaltic vadība varēja izvēlēties, kuru no tiem īstenot.

12.08.2024. airBaltic padomē apstiprinātos biznesa plāna grozījumus, kuros paredzēts tikai viens – 100 lidmašīnu – scenārijs, airBaltic padome nav sūtījusi izvērtēšanai (atzinuma sniegšanai) vai vismaz informācijai nedz Satiksmes ministrijai, nedz Koordinācijas institūcijai. Aktuālāko biznesa plāna versiju Satiksmes ministrija no airBaltic saņēma tikai tad, kad tas bija jāiesniedz Valsts kontrolei ieteikuma ieviešanas pārbaudē ietvaros.¹⁶³

Koordinācijas institūcija ir skaidrojusi¹⁶⁴, ka “..attiecībā uz valsts izšķirošā ietekmē esošu kapitālsabiedrību kā airBaltic likumā nav skaidri norādīts, vai būtu jāsaņem Koordinācijas institūcijas atzinums par grozījumiem. Likumā minēts tikai valsts kapitālsabiedrības pienākums saņemt atzinumu par darījumu, kas būtiski ietekmē (vismaz par 15 procentiem un nav paredzēts vidēja termiņa darbības stratēģijā) kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijā noteikto aktīvu apjomu¹⁶⁵”.

Revidentu ieskatā, par tādām biznesa plāna izmaiņām jeb izvēlēto biznesa plāna īstenošanas scenāriju, kas skar airBaltic plānoto kopējo flotes apmēru, airBaltic padomei bija jāinformē gan Satiksmes ministrija, gan Koordinācijas institūcija. Jo vairāk tamdēļ, ka 100 lidmašīnu scenārijs aktualizētajā biznesa plānā ir norādīts kā vienīgais iespējamais scenārijs, lai tiktu īstenots IPO un tiktu nodrošināta airBaltic ilgtermiņa darbība. Papildus ieteikuma ieviešanas pārbaudē ir konstatēts, ka airBaltic faktiski jau ir veicis darbības 100 lidmašīnu flotes nodrošināšanai laika posmā līdz 2029. gadam (t. i., veicot lidmašīnu pasūtījumus 2023. un 2024. gadā) un alternatīvu scenāriju izvēle šobrīd jau ir ierobežota.

Valsts saturiskā iesaiste biznesa plānu izstrādē joprojām netiek pilnvērtīgi nodrošināta. Saistībā ar aktuālo biznesa plānu atbildīgās institūcijas izvērtēja un sniedza atzinumu par plānu, kas paredz divus iespējamus flotes izmēra scenārijus. airBaltic padome tām nesniedza informāciju, kurš no šiem scenārijiem un kāpēc tika izvēlēts.

Treškārt, 2020. gadā apstiprinātais valsts ieguldījuma atgūšanas plāns nav mērķtiecīgi uzraudzīts.

Valsts ieguldījuma atgūšanai 2020. gadā bez biznesa plānā noteiktiem finanšu mērķiem tika izstrādāti arī nefinanšu mērķi jeb *KPI* (*key performance indicator* – galvenie darbības rādītāji) un tiem atbilstoši sasniedzamie rezultāti saistībā ar valsts kapitālieguldījumiem Covid-19 krīzes pārvarēšanai¹⁶⁶, tādējādi nosakot, ko valsts ar ieguldījumu airBaltic pamatkapitālā vēlas sasniegt (skatīt 5. attēlu). Laikam no 2020. līdz 2025. gadam noteiktie mērķi un to ietvaros sasniedzamie ikgadējie rezultāti ir saistīti **IP [...]** u. c.

Viens no 2020. gadā noteiktajiem būtiskākajiem mērķiem, kas tieši saistīts ar valsts ieguldījuma atgūšanu bija mērķis – **IP [...]**. Kā sasniedzamie rezultāti šim mērķim bija noteikti:

- ✓ **IP [...]**;
- ✓ **IP [...]**.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudē konstatēts, ka valsts ieguldījuma atgūšanai noteiktie galvenie darbības rādītāji jeb sasniedzami rezultāti ir noteikti airBaltic biznesa plānos, definējot finanšu un nefinanšu mērķus. Būtiskākā izmaiņa attiecībā uz nefinanšu mērķiem, revidentu ieskatā, ir iepriekš minētā biznesa plānā “*IPO&BEYOND*” paredzētā flotes palielināšana no 50 uz 80 vai 100 lidmašīnām, palielinājumu virs 50 lidmašīnām plānojot jau no 2025. gada. Kā jauns papildu rezultātīvais rādītājs pie nefinanšu mērķiem, kas saistīts ar airBaltic darbības un kvalitātes palielināšanu, ir ietverts – **IP [...]**.

Biznesa plānos, nemainot pamata mērķa formulējumu, ir saglabāts arī 2020. gadā noteiktais mērķis – **IP [...]** –, un IPO realizācija plānota pirms obligāciju atmaksas termiņa.

Plānotās EBITDAR mērķa vērtības, kas bija noteiktas 2020. gadā valsts ieguldījuma atgūšanai un bija tieši saistītas ar **IP [...]**, faktiski airBaltic sasniegt neizdevās.

- ✓ 2022. gadam noteiktā mērķa vērtība **IP [...]** milj. *euro* – faktiski 81 milj. *euro*. Izpilde **IP [...]** % no plānotā.
- ✓ 2023. gadam noteiktā mērķa vērtība **IP [...]** milj. *euro* – faktiski 158 milj. *euro*. Izpilde **IP [...]** % no plānotā¹⁶⁷.

Būtiski faktori, kas saskaņā ar airBaltic norādīto ietekmēja šo vērtību nesasniegšanu, ir gan Krievijas uzsāktais karš Ukrainā, kas ietekmēja airBaltic maršruta tīklu, gan arī ieilgušās lidmašīnas dzinēju problēmas, kuru dēļ pēdējos trīs gados vidēji sešas līdz deviņas lidmašīnas atrodas uz zemes un nevar lidot. Dzinēju problēmas izraisīja kapacitātes ierobežojumus un attiecīgi efektivitātes un ieņēmumu zaudējumus. Kā arī svārstīgo dzinēju apkopes remontu piegādes grafiku dēļ airBaltic ir spiests atcelt arī jau ielānotos lidojumus un maršrutus. Piemēram, 2025. gada janvārī tika izziņots, ka dzinēju apkopes kavēšanās dēļ vasaras sezonā tiks atcelti 4670 lidojumi.

airBaltic darbības rezultāti un noteikto mērķu sasniegšana katru gadu ir jāvērtē atbilstoši tiesību aktam¹⁶⁸. Nefinanšu mērķu sasniegšanu vērtē Satiksmes ministrija kā nozares ministrija, savukārt finanšu mērķu sasniegšanu vērtē Koordinācijas institūcija. Primāri kapitālsabiedrības gada darbības rezultāti (gan finanšu, gan nefinanšu mērķu sasniegšana pārskata periodā) jāvērtē saskaņā ar kapitālsabiedrības vidēja termiņa darbības stratēģijā noteikto¹⁶⁹. Tomēr ieteikuma ieviešanas pārbaudē konstatēts, ka airBaltic darbības rezultāti 2021.-2023. gados vērtēti pret airBaltic padomē ikgadēji apstiprinātiem finanšu un nefinanšu mērķiem un plānotajiem rezultātīvajiem rādītājiem, kuri izskatīti un pieņemti zināšanai akcionāru sapulcēs¹⁷⁰.

Faktiskā kārtība nodrošina, ka airBaltic darbību vērtē, salīdzinot ar aktualizētām rezultātu vērtībām. Tomēr ieteikuma ieviešanas pārbaudē konstatēts, ka plānotās darbības vērtības vienam gadam var mainīties līdz četrām reizēm, jo tiek precizēti galvenie rādītāji un mērķi katrā jaunajā biznesa plānā un ikgadējos finanšu un

nefinanšu mērķos. Konstatēts, ka nefinanšu rādītāju svārstības nav būtiskas, bet finanšu rādītāji, piemēram, EBITDAR, neto rezultāts un naudas atlikums, var ievērojami atšķirties no sākotnēji plānotā.

Satiksmes ministrija un Valsts kanceleja revidentiem ir skaidrojušas¹⁷¹, ka minētā kārtība nodrošina airBaltic darbības vērtēšanu pret precīzāk noteiktiem katrā gadā sasniedzamiem īstermiņa mērķiem. Tomēr, revidentu ieskatā, šāda darbības vērtēšanas prakse ietekmē iespēju pilnvērtīgi uzraudzīt kapitālsabiedrībai izvirzīto mērķu sasniegšanu vidējā termiņā.

Revidenti konstatēja, ka katru gadu mainās ne tikai rādītāju mērķu vērtības, bet arī paši rādītāji, kuri tiek noteikti kā ikgadējie finanšu mērķi, pēc kuriem tiek vērtēta airBaltic darbība¹⁷². Piemēram:

- ✓ 2021. gadā tika vērtēts: neto apgrozījums; peļņa vai zaudējumi; peļņa pirms procentu maksājumiem un nodokļiem (EBIT);
- ✓ 2023. un 2024. gadā tika vērtēti: kopējie ieņēmumi; EBITDAR; neto rezultāts; EBIT; naudas atlikums pārskata gada beigās.

airBaltic darbība 2022. un 2023. gadā, vērtējot finanšu¹⁷³ un nefinanšu¹⁷⁴ mērķu sasniegšanu, novērtēta ar labi – būtiskas novirzes no plāna nav konstatētas¹⁷⁵. Ar vērtējumu neapmierinoši tika novērtēta airBaltic finanšu mērķu izpilde 2021. gadā, jo to negatīvi ietekmēja Covid-19 pandēmijas ierobežojumi¹⁷⁶. 2024. gada darbības rezultātu vērtēšana starpziņojuma gatavošanas brīdī – 2025. gada martā, vēl nav veikta.

Revidenti konstatēja, ka, nosakot airBaltic mērķus 2024. gadam¹⁷⁷, finanšu mērķos vairs nav ietverts saistībā ar valsts ieguldījuma atgūšanu izvirzītais un biznesa plānā noteiktais mērķis: **IP [...]** – ar sasniedzamo rezultātu – **IP [...]**. Tā vietā 2024. gadam noteikts finanšu mērķis **IP [...]** ar sasniedzamo rezultātu – **IP [...]**.

Revidenti secina, ka airBaltic darbības mērķi tiek precizēti atbilstoši faktiskajai situācijai, mērķus izvirza airBaltic, savukārt Satiksmes ministrija nav nodrošinājusi valsts interesēs sākotnēji noteiktā mērķa saistībā ar akcionāru ieguldījuma atgūšanu noteikšanu arī 2024. gadā. Savukārt to, kā IPO faktiska neīstenošana 2024. gadā ietekmēs airBaltic darbības vērtējumu par 2024. gadu, ieteikumu ieviešanas laikā vēl nevarēja novērtēt.

Lai nodrošinātu precīzāku airBaltic darbības rezultātu izvērtējumu, Satiksmes ministrija 2024. gadā bija lūgusi airBaltic padomei noteikt papildu indikatorus nefinanšu mērķiem¹⁷⁸. Lai gan ministrija rosināja papildu 14 aviokompānijas operacionālo veikspējas rādītāju iekļaušanu (piemēram, ieņēmumi uz vienu pieejamo sēdvietu kilometru – RASK)¹⁷⁹, tomēr 2024. gadam apstiprinātajos airBaltic nefinanšu mērķos papildu rādītāji nav iekļauti. AirBaltic ir skaidrojis¹⁸⁰, ka sadarbībā ar Padomi gadam tiek noteikti pēc iespējas objektīvāki un sabalansētāki finanšu un nefinanšu mērķi. Tāpat airBaltic uzsver, ka jāņem vērā atsevišķu rādītāju jutība un to ietekme uz airBaltic konkurētspēju, ja visa detalizētā informācija nonāktu konkurentu rīcībā. Vienlaikus airBaltic ir sniedzis ministrijai informāciju par operacionālai darbībai nozīmīgu rādītāju par 2022. gadu un 2023. gadu izpildi.

Izskatot airBaltic ikgadējos darbības vērtējumus, konstatēts, ka Koordinācijas institūcija, pamatojoties uz tiesību aktos noteikto¹⁸¹, finanšu mērķu izpildes aprakstā pievieno vērtējumu arī par tādiem būtiskiem finansiālās darbības rādītājiem kā likviditāte, pašu kapitāls, investīciju plāna izpilde u. c. Tomēr šie rādītāji nav iekļauti airBaltic padomes izvirzītajos un akcionāru sapulces apstiprinātajos finanšu mērķos, līdz ar to neizpilde neietekmē ikgadējo airBaltic darbības un valdes darba vērtējumu.

Tāpat Koordinācijas institūcija ir norādījusi uz to, ka airBaltic valdes sniegtā informācija par finanšu mērķu izpildi ir neprecīza, nepilnīga un tā atsevišķos gadījumos atšķiras no airBaltic padomes sniegtās

informācijas¹⁸². Koordinācijas institūcijas vērtējumi par airBaltic darbības rezultātiem tiek adresēti gan Satiksmes ministrijai, gan airBaltic. Netika iegūti pierādījumi, ka pēc Koordinācijas institūcijas atzinuma saņemšanas sekotu Satiksmes ministrijas darbības norādīto trūkumu novēršanai.

Lai arī finanšu mērķu izpilde pēdējos gados salīdzinājumā ar airBaltic definētajiem rādītājiem ir novērtēta labi, tomēr saskaņā ar airBaltic gada pārskatu datiem uzņēmuma finanšu situācija pēdējos gados nav stabilizējusies, kā tas bija plānots biznesa plānos (skatīt 2. tabulu).

2. tabula

airBaltic finanšu pārskatu dati un to analīze¹⁸³

	2019.gads	2020.gads	2021.gads	2022.gads	2023.gads	2024.gads
Ieņēmumi (neto apgrozījums), tūkst. <i>euro</i>	503 281	140 152	201 756	439 832	664 289	743 733
Peļņa, tūkst. <i>euro</i>	-7 729	-278 267	-133 651	-53 007	33 852	-118 803
EBITDAR	124 698	-169 047	-347	80 873	158 198	182 765
Apgrozāmie līdzekļi kopā	177 489	197 927	123 539	102 838	114 030	138 434
Akciju kapitāls, tūkst. <i>euro</i>	256 473	506 473	506 473	596 473	596 473	596 473
Uzkrātie zaudējumi, tūkst. <i>euro</i>	-213 254	-220 983	-499 250	-632 901	-685 908	-652 056
Pašu kapitāls kopā, tūkst. <i>euro</i>	45 739	14 631	-118 659	-81 822	-47 889	-165 824
Ilgtermiņa kreditori, tūkst. <i>euro</i>	773 339	792 682	937 235	1 005 848	880 954	1 228 623
Īstermiņa kreditori, tūkst. <i>euro</i>	162 124	131 049	204 292	231 751	490 893	351 903
Bilances kopsumma, tūkst. <i>euro</i>	981 202	938 362	1 022 868	1 155 777	1 323 958	1 414 702
Finansiālās neatkarības rādītājs	0,05	0,02	-0,12	-0,07	-0,04	-0,12
Kopējās likviditātes rādītājs	1,09	1,51	0,60	0,44	0,23	0,39

Lai gan ir apgrozījuma pieaugums 2022., 2023. un 2024. gadā, airBaltic vadībai joprojām neizdodas uzlabot kapitālsabiedrības likviditātes un kapitāla struktūras rādītājus. Par to liecina no 2. tabulas izrietošais.

- ✓ 2024. gads noslēdzies ar zaudējumiem.
- ✓ Apgrozāmo līdzekļu apmērs 2024. gadā ir nedaudz pieaudzis, salīdzinot ar 2022. un 2023. gadu, bet joprojām nesasniedz 2019. gada līmeni. Tomēr ar katru gadu pieaug kopējais kredītsaistību apjoms;
- ✓ airBaltic pašu kapitāls 2021.–2024. gadā ir negatīvs. Negatīvs pašu kapitāls norāda uz iespējamām airBaltic finanšu grūtībām un nespēju segt savas saistības.
- ✓ airBaltic finansiālā neatkarība ir pasliktinājusies. Pašu kapitāla un bilances kopsummas attiecības rādītājs, kas parāda, cik liela uzņēmuma aktīvu jeb resursu daļa pieder uzņēmuma īpašniekiem (akcionāriem), kopš 2021. gada ir sasniedzis negatīvu līmeni (norma > 0,2). Jo lielāks pašu kapitāla īpatsvars, jo stabilāka ir uzņēmuma finanšu struktūra, attiecīgi kreditori labprātāk kreditē uzņēmumu un paveras iespējas piekļūt lētākiem finanšu resursiem. airBaltic pašu kapitāla un bilances kopsummas attiecība ir kritiski zema un neliecina par uzņēmuma pietiekamu pašu kapitāla apjomu.
- ✓ airBaltic kopējais likviditātes rādītājs ir kritiski zemā līmenī (norma > 2) un norāda uz papildu kapitāla piesaistes nepieciešamību.

Revidentu vērtējumā, atšķirība starp labo ikgadējo darbības rezultātu novērtējumu, ko airBaltic pēdējos gados sniegusi Satiksmes ministrija un Koordinācijas institūcija, un uzņēmuma faktiskā finansiālo nestabilitāti varētu

būt skaidrojama arī ar to, ka būtu skaidrāk jānodala rādītāji, kas raksturo airBaltic operacionālo efektivitāti, piemēram, EBITDAR, pieejamie sēdvietu kilometri (ASK), noslogojuma faktors vai kopējais pārvadāto pasažieru skaits, no rādītājiem, kas sniedz priekšstatu par uzņēmuma finansiālo ilgtspēju, piemēram, tā spēju ilgtermiņā nodrošināt pietiekamus ieņēmumus un naudas plūsmu, lai segtu izmaksas, apkalpotu parādsaistības un īstenotu ambiciozos izaugsmes plānus. Tieši padziļinātāks vērtējums par uzņēmuma finansiālo situāciju un vājo kapitāla struktūru raksturo valsts ieguldījuma vērtību un tā iespējamo atgūšanu.

Saistībā ar valsts ieguldījuma atgūšanu Valsts kontroles 2021. gada revīzijas ziņojumā¹⁸⁴ bija aprakstīts secinātais, ka valsts līdzekļi novirzīti tam, lai aviācijas nozares kapitālsabiedrības spētu turpināt savu darbību. Savukārt to, vai valsts ieguldījums ir devis rezultātu, varēs vērtēt tikai ilgtermiņā, ja kapitālsabiedrības turpinās noteikto uzdevumu izpildi, to naudas plūsma un likviditāte būs pietiekama darbības nodrošināšanai, būs pārvarēta Covid-19 krīze un stabilizējusies situācija nozarē, kā arī valsts spēs atgūt airBaltic ieguldītos līdzekļus 250 milj. *euro*.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudes ļauj secināt, ka ilgtermiņa mērķis – atgūt valsts ieguldītos līdzekļus airBaltic – nav sasniegts un valsts savu ieguldīto līdzekļu atgūšanu laikā pēc 2020. gada nav arī mērķtiecīgi vadījusi. Proti, airBaltic biznesa plānu un ikgadējās darbības vērtēšana nav īstenota tādā veidā, lai tiktu ņemti vērā un izpildīti 2020. gadā noteiktie mērķi valsts ieguldījuma atgūšanai. Tostarp airBaltic vadībai, lai gan 2023. gadā bija zināmi uzlabojumi, kopumā kopš 2020. gada nav izdevies uzlabot kopējo kapitālsabiedrības finansiālo situāciju, likviditātes un kapitāla struktūras rādītājus, kuri ir kritiski zemi.

Joprojām pastāv trūkumi gan airBaltic stratēģijas izstrādes un izvērtēšanas, gan ikgadējās darbības izvērtēšanas procesos. Satiksmes ministrija nav pilnvērtīgi piedalījies airBaltic biznesa plānu izstrādē un sasniedzamo rezultātu noteikšanas procesā, bet tikai to vērtēšanā pēc fakta. Tādējādi nav pilnvērtīgi izmantota valsts kā akcionāra iespēja veicināt valsts ieguldījuma atgūšanu.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudē konstatētais liecina, ka nav pietiekami mērķtiecīgi nodrošināta atbildīgo institūciju uzdevumu izpilde, lai valsts kā akcionārs sekotu līdzi airBaltic biznesa plāniem un finansiālajai situācijai, ar mērķi sekmēt valsts ieguldījuma atgūšanu. Lai gan airBaltic izaugsmes plāni tiek pamatoti ar mērķi īstenot IPO un tādējādi arī iziet no valsts atbalsta, tomēr IPO mērķis nav atgūt valsts ieguldījumu, bet gan nodrošināt finansējumu uzņēmuma izaugsmes plāniem. Valsts kā akcionāra stratēģiskās alternatīvas nav tikušas izvērtētas, atstājot pilnīgu rīcības brīvību uzņēmuma valdei. Ņemot vērā, ka airBaltic izaugsmes ambīcijas nav saskaņotas ar pieejamo finansējumu, šobrīd tiek vien plānoti risinājumi, lai piesaistītu papildu kapitālu, nodrošinātu airBaltic plānu īstenošanu

un uzņēmuma darbības nepārtrauktību, valsts sākotnējos ieguldījuma atgūšanas plānus atstājot vēsturei.

Pamatkapitāla samazināšana

Atbilstoši Ministru kabineta lēmumiem¹⁸⁵ 30.08.2024. tika uzsākta un 17.02.2025. pabeigta airBaltic pamatkapitāla samazināšana, to samazinot no 596 milj. *euro* līdz 25 milj. *euro*. Pamatkapitāla samazināšana tika pamatota gan ar nepieciešamību īstenot IPO, gan ar akciju kategoriju vienkāršošanu, gan arī ar līguma slēgšanu ar stratēģisko investoru.

Pamatkapitāla samazināšana ir faktiski līdz šim veikto ieguldījumu norakstīšana un zaudējumu atzīšana (arī atteikšanās tos atgūt nākotnē), kas ir pretēji ieguldīšanas uzņēmuma pamatkapitālā loģikai un mērķim – gūt peļņu jeb regulārus ienākumus no dividendēm un kapitāla pieauguma.

Ņemot vērā airBaltic finansiālo stāvokli, nepieciešamību vienkāršot akciju kategorijas un piesaistīt jaunus akcionārus, pamatkapitāla samazināšana, iespējams, bija vienīgais risinājums. Ir saprotami, ka potenciālie airBaltic akcionāri jeb kapitāla investori varētu nebūt ieinteresēti investēt uzņēmumā un to attīstīt, lai atpelnītu iepriekšējos periodos uzkrātos zaudējumus, kas saistāmi ar iepriekšējo akcionāru ieguldīšanas mērķiem un to uzraudzības rezultātu.

Jāpiekrīt, ka pamatkapitāla samazināšana pati par sevi neietekmē airBaltic pašreizējo uzņēmuma akciju kopuma vērtību. Tomēr valstij IPO īstenošanas laikā, iespējams, būs jāveic papildu ieguldījumi jaunemitēto akciju iegādē, lai saglabātu plānoto līdzdalības apjomu airBaltic vismaz 25 % + 1 balss apmērā. IPO procesā airBaltic plānots piesaistīt aptuveni 300 milj. *euro* un valsts papildus nepieciešamais ieguldījuma apjoms būs atkarīgs no investoru vērtējuma par uzņēmuma pirms IPO vērtību.

Īstenojoties airBaltic biznesa plānam un pieaugot uzņēmuma vērtībai, pie plānotās kapitāla struktūras, kur valsts līdzdalība pamatkapitālā būs 25 % + 1 balss, iespējas nākotnē atgūt līdz šim veiktos un norakstītos ieguldījumus būs mazākā apjomā nekā tad, ja valsts līdzdalība joprojām būtu 97,97 %.

Vienlaikus airBaltic uzkrātie zaudējumi 2024. gada beigās sasniedza -652,06 milj. *euro* un uzņēmuma pašu kapitāls bija negatīvs -165,8 milj. *euro*. Šī situācija būtiski ierobežo investīciju piesaistes iespējas uzņēmuma izaugsmes plāna īstenošanai. Valsts līdzdalības saglabāšana uzņēmumā un investīciju atgūšana ir tieši atkarīga no investoru gatavības ieguldīt airBaltic. Tā rezultātā valsts iespējas saglabāt pamatkapitālu esošajā vai lielākā apmērā bija ierobežotas un pat pamatkapitāla samazināšana negarantē IPO veiksmīgu īstenošanu.

3. Vai valsts ir skaidri noteikusi valsts stratēģisko redzējumu un mērķi, kas airBaltic ir jānodrošina?

Saskaņā ar likumu¹⁸⁶ valsts savu funkciju efektīvai izpildei var dibināt kapitālsabiedrību vai iegūt līdzdalību esošā kapitālsabiedrībā, ja īstenojas viens no trīs nosacījumiem: 1) tiek novērsta tirgus nepilnība; 2) kapitālsabiedrības darbības rezultātā tiek radītas preces vai pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts attīstībai vai valsts drošībai; 3) tiek pārvaldīti īpašumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts attīstībai vai drošībai.

No iepriekš minētā izriet konkrēti priekšnosacījumi, saskaņā ar kuriem valsts var definēt nepieciešamību arī pēc savas nacionālās aviokompānijas, lai veiktu lidojumus uz Latviju un no tās. Ņemot vērā, ka aviācijas nozare ir pakļauta būtiskiem finansiāliem un operacionāliem riskiem, kurus ietekmē daudzi ārējie faktori, tā prasa lielus kapitālieguldījumus, kā arī konkurence šajā nozarē ir sīva, valstij, tajā iesaistoties būtu jābūt skaidriem mērķiem un rīcības plānam. Skaidru mērķu esamība pamatotu arī iepriekš minēto risku uzņemšanos valstij kā aviokompānijas īpašniekam.

Periodā pēc Covid-19 krīzes mazināšanai veiktā ieguldījuma valsts pirmo reizi definēja, ko tā vēlas sasniegt ar līdzdalību airBaltic jeb valsts stratēģisko mērķi. Proti, Ministru kabinets 2022. gada novembrī pieņēma rīkojumu¹⁸⁷, kurā valsts līdzdalības saglabāšana pamatota ar to, ka airBaltic darbības rezultātā tiek radīti pakalpojumi, kas ir stratēģiski svarīgi valsts attīstībai un noteica kapitālsabiedrības vispārējo stratēģisko mērķi (skatīt 1. un 6. attēlu).

- Veicināt Latvijas starptautisko sasniedzamību, nodrošinot pasažieru un kravu aviopārvadājumus.
- Tiekties uz klimatneitralitāti.
- Attīstīt tirgus daļu Ziemeļeiropas un citu valstu lidostās, kā arī iesaistīties jaunos tirgus segmentos.
- Nodrošināt līderību inovācijās, tādējādi veicinot Rīgas kā nozīmīga Ziemeļeiropas gaisa satiksmes centra attīstību.

6. attēls. AS “Air Baltic Corporation” vispārējais stratēģiskais mērķis

Ministru kabineta rīkojums par līdzdalības saglabāšanu un vispārējā stratēģiskā mērķa noteikšanu reizē ietvēra nosacījumu, ka līdzdalība tiek saglabāta, ievērojot plānoto valsts līdzdalības samazināšanu un izmantojot IPO kā metodi, kādā tiek izbeigta Covid-19 laikā sniegtā valsts atbalsta rezultātā iegūtā valsts līdzdalība kapitālsabiedrībā.

Valsts noteiktajā stratēģiskajā mērķī un tā izstrādes dokumentos nav atrodamas tiešas norādes par valsts ieguldījuma atgūšanu. Lai gan vienā no sākotnējām tiesību akta projekta redakcijām tas tika ietverts, tomēr starp institūciju saskaņošanas laikā tika nolemts to dzēst, jo “..ieguldīto līdzekļu atgūšana (kapitāla saglabāšana) raksturo jebkura investora darbības mērķi”¹⁸⁸.

Valsts noteiktais airBaltic vispārējais stratēģiskais mērķis ir definēts plaši, tajā nav skaidra tvēruma un detalizācijas, piemēram, kas būtu saprotams ar Latvijas starptautisko sasniedzamību. Veids, kā detalizē šo vispārējo stratēģisko mērķi, ir gaidu vēstule, un tajā arī sniedz skaidrojumu par publiskas personas iecerēm, ko tā noteiktā periodā vēlas īstenot ar līdzdalību kapitālsabiedrībā¹⁸⁹. Gaidu vēstuli izstrādā kapitāldaļu turētājs, un tajā ietver informāciju par kapitālsabiedrības vispārējo stratēģisko mērķu tvērumu un robežām, kapitālsabiedrības augsta līmeņa finanšu un nefinanšu mērķiem sasaistē ar vispārējiem stratēģiskajiem

mērķiem u. c. Gaidu vēstules nepieciešamība un vadlīnijas¹⁹⁰ tās izstrādei bija spēkā jau no 2022. gada, bet kā obligāta prasība tā likumā¹⁹¹ tika ieviesta no 16.11.2024.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudē konstatēts, ka Satiksmes ministrijas joprojām nav izstrādājusi gaidu vēstuli airBaltic, lai gan par tās nepieciešamību bija norādījusi uzņēmuma padome (t. i., padome, kas darbojās laikā no 14.06.2023. līdz 11.02.2025.), iesniedzot ministrijai pat šādas gaidu vēstules projektu. Arī intervijās ar Valsts kontroli gan vairāki bijušās, gan uz to laiku esošās padomes locekļi pauda viedokli, ka gaidu vēstules neesamība ir uzskatāma par trūkumu, jo tā palīdzētu definēt uzņēmuma prioritātes.

Ņemot vērā, ka viens no airBaltic noteiktajiem mērķiem, kuru valsts vadošajās amatpersonas bieži min arī publiski, ir veicināt Latvijas starptautisko sasniedzamību, ieteikuma ieviešanas pārbaudē revidenti centās noskaidrot, kas tieši ar to ir saprotams un kā var izmērīt, vai Latvijas sasniedzamība ir sasniegusi pietiekamu līmeni. Sasniedzamība kā vispārīgi formulēts mērķis varētu raksturot jebkura pārvaldātāja darbības mērķi. Tikai konkretizējot šo sasniedzamības mērķi, iespējams, varētu arī izvairīties no situācijas, kurā valsts atbalsta laikā tiek īstenoti nerentabli maršruti, kas nav stratēģiski nozīmīgi, kā arī tas pamatotu nodokļu maksātāju finansēto valsts ieguldījumu ieguvumus sabiedrībai.

No attīstības plānošanas dokumentiem, dokumentu un normatīvo aktu anotācijām un intervijām gan ar Satiksmes ministriju, gan pašu uzņēmumu pārstāvjiem, revidenti secināja, ka, lai gan viedoklis par nepieciešamību šo sasniedzamības mērķi detalizēt atšķiras, tomēr līdz šim tas nav ticis darīts un valsts nav noteikusi konkrētu ietvaru, kas būtu saprotams ar Latvijas starptautisko sasniedzamību, tai skaitā, kā to mērīt un pie kāda galamērķu skaita, teritoriālā pārklājuma un intensitātes sasniedzamība būtu uzskatāma par pietiekamu.

Lai gan arī kopējos valsts ilgtermiņa un vidēja termiņa attīstības plānošanas dokumentos ir atrodami mērķi saistībā ar valsts sasniedzamības veicināšanu un nepārprotami, ka airBaltic var būt kā instruments šo mērķu sasniegšanā, tomēr minētajos plānošanas dokumentos valsts nav noteikusi airBaltic konkrētus uzdevumus un izmērāmus rezultāta rādītājus, lai novērtētu tā ietekmi uz mērķu sasniegšanu.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudē laikā dažādas aptaujātās puses pauda dažādu izpratni, kas tad ir sasniedzamība – minimālais galamērķu skaits, reģioni, maršrutu biežums, veidi un citi aptuveni rādītāji –, kas varētu raksturot, ar ko Latvijai ir jābūt sasniedzamai, kā to izmērīt un cik detalizēti valsts varētu to definēt.

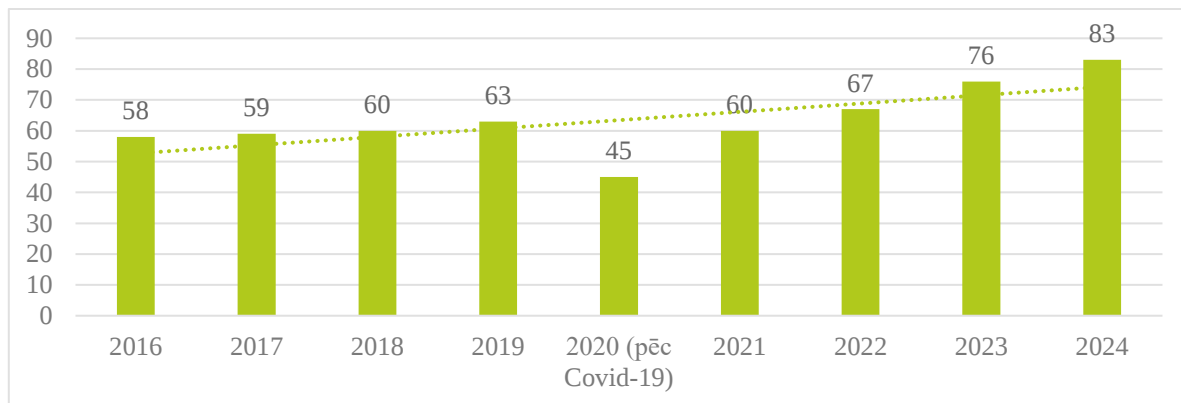
Satiksmes ministrijas Aviācijas departaments – *Savienojamību nosaka pati aviosabiedrība, kas ir saistīta ar dažādiem ārējiem tirgus faktoriem. Ja valsts noteiktu galamērķus, ar ko nodrošināt Latvijas sasniedzamību, to varētu uzskatīt par iejaukšanos tās saimnieciskajā darbībā. Valsts loma maršrutu precīzas noteikšanas procesā varētu būt saistīta ar nepieciešamā atbalsta nodrošināšanu un sabiedriskās nozīmes pasūtījumu organizēšanu, bet attiecībā uz airBaltic šāds mehānisms nav ticis iedarbināts. Sasniedzamībā nekad nav pietiekama.*

Padome (14.06.2023. – 11.02.2025.) – *Stratēģiskais mērķis dod motīvu pilnveidot savienojamību, bet akcionāram būtu jāsaprot, kas ir tas galamērķu skaits, lai nodrošinātu savienojamību, t. sk., būtu bijis labi, ja valsts būtu definējusi no kuras vietas, ar cik gaisa kuģiem operēt u.c. Padome galamērķu skaitu nosaka, izejot no biznesa plāna pieņēmumiem un biznesa mērķiem. Vēsturiski ir bijis valsts lēmums, kurā bija ierakstīti 20/30 galamērķi, kam obligāti kā minimumam jābūt. Šobrīd minimālā sasniedzamība no valsts puses nav definēta.*

Padomes loceklis (26.04.2020. – 08.05.2023.) – *Akcionāra gaidu vēstule noteikti palīdzētu, definējot prioritātes, bet tā nebija. Valsts varēja noteikt konkrētu galamērķu skaitu, skatoties, vai tas ir rentabli, bet nepamatotu ierobežojumu uzlikšana varētu radīt problēmas. airBaltic lielākā vērtība ir tā savienojumu skaits un uzstādījums ir, ka tas skaits nevar būt mazāks kā pirms valsts atbalsta saņemšanas. airBaltic ir jālido, ja tas ir rentabli.*

airBaltic – Savienojamība un galamērķus skaits nedrīkst būt mazāks par 2016.gada līmeni (Ministru kabineta lēmums). *airBaltic* analizē potenciālos galamērķus un pasažieru plūsmas, jo ir jābūt spējīgiem nosegt mainīgās izmaksas. Iejaukšanās operatīvajā darbībā nevar būt.

Satiksmes ministrija katru gadu *airBaltic* kā vienu no nefinanšu mērķiem apstiprina galamērķu skaitu, bet tas ir kopējais, ne tikai no Latvijas veicamais tiešo galamērķu skaits un, revidentu ieskatā, vairāk saistīts ar uzņēmuma kopējiem attīstības plāniem un pieejamo floti (skatīt 1. grafiku).



1. grafiks. *airBaltic* kopējais galamērķu skaits (mērķa vērtība)¹⁹²

Ieteikuma ieviešanas pārbaužu laikā intervijās tika saņemta informācija par pirms aptuveni 10 gadiem Ministru kabineta noteiktu minimālo galamērķu no Latvijas skaitu, kas uzņēmumam ir jānodrošina. Tomēr detalizētāku informāciju par šādu lēmumu revidenti neieguva, kā arī uz šādu Ministru kabineta lēmumu pēdējos gados nav atrodamas atsauces nedz uzņēmuma biznesa plānos, nedz valsts kā akcionāra izvirzītajos ikgadējos finanšu un nefinanšu mērķos, saskaņā ar kuriem katru gadu kā mērķvērtība tiek noteikta uzņēmuma kopējais galamērķu skaits pieaugums.

Aktuālākā aviācijas jomas ilgtermiņa politikas plānošanas dokumenta “Latvijas aviācijas nozares ilgtermiņa stratēģiskās prioritātes līdz 2050.gadam” (projekts – vēl nav apstiprināts)¹⁹³ izstrādes laikā Valsts kanceleja pauda bažas, ka *paplašināta Latvijas savienojamība*, kā mērķis, ir noteikts deklaratīvā līmenī, jo tajā nav noteikti konkrēti reģioni vai valstis, ar kurām būtu jāattīsta savienojamība, lai nodrošinātu ekonomiskos ieguvumus un veicinātu valsts attīstību. Tomēr Satiksmes ministrija, atbildot uz šo iebildumu, norādīja, ka precīzu aviomaršrutu noteikšana ir komerciālu lēmumu jautājums, un tas ir atkarīgs no katras aviokompānijas individuālajām stratēģijām un tirgus analīzēm. Valsts kanceleja norādīja arī uz nepieciešamību saskaņot aviācijas un tūrisma nozares politikas, savukārt Satiksmes ministrija norādīja, ka attiecībā uz tūrisma galamērķiem un mērķa reģioniem, šie aspekti jau tiek noteikti Latvijas Tūrisma un pasākumu nozares eksporta veicināšanas stratēģijā¹⁹⁴.

Revidenti ar *airBaltic* saistītajos dokumentos vai mērķos neidentificēja atsauces vai saistību ar minēto Latvijas Tūrisma un pasākumu nozares eksporta veicināšanas stratēģiju, tai skaitā kapitāldaļu turētāja dotu uzdevumu galamērķu noteikšanā ievērot tajā noteikto.

Lai gan no uzņēmumu pārstāvju un padomes locekļu intervijās sniegtajiem skaidrojumiem izriet, ka maršrutu plānošana *airBaltic* tiek veikta izsvērti un piesaistot augsti kvalificētus nozares profesionāļus, revidentu ieskatā, skaidras valsts kā galvenā akcionāra vīzijas un uzdevuma trūkums norāda uz riskiem, ka valsts nav noteikusi kapitālsabiedrībai skaidru mērķi/uzdevumu, kas būtu saprotams ar Latvijas starptautisko

sasniedzamību un arī nemēra vai un pie kāda galamērķu apjoma tas tiek sasniegts. Tas potenciāli var radīt risku, ka nevar novērtēt vai airBaltic pieņemtie biznesa lēmumi saskan ar valsts mērķi.

Piemēram, 2025. gada sākumā izskanēja neapmierinātība saistībā ar dzinēju trūkuma dēļ ieplānoto galamērķu atcelšanu un satiksmes ministrs publiski¹⁹⁵ pauda, ka tā iespējams tiek samazināta Latvijas savienojamība. Atcelti tika 10 maršruti no Rīgas vasaras sezonā.

Turklāt šāda nenoteiktība ļauj Latvijas sasniedzamības “lozungu” izmantot gadījumos, kad jāpamato jauna ieguldījuma nepieciešamība no valsts kā galvenā akcionāra.

Skaidrāka valsts nostāja, izvirzot konkrētus mērķus un sasniedzamos rezultātus un vērtējot to izpildi, iespējams, arī būtu daļēji novērsusi situāciju, kad ir jālemj par pamatkapitāla samazināšanu, kas nozīmē valsts līdz šim veiktā ieguldījuma norakstīšanu.

Ieteikuma ieviešanas pārbaudēs tika arī konstatēts, lai gan Valsts pārvaldes iekārtas likums¹⁹⁶ nosaka, ka līdzdalības izvērtējumā nepieciešams ietvert arī ekonomisko izvērtējumu, lai pamatotu, ka citādā veidā nav iespējams efektīvi sasniegt līdzdalībai kapitālsabiedrībā noteiktos mērķus, airBaltic vispārējā stratēģiskā mērķa anotācijā nav pieejams detalizēts ekonomiskais izvērtējums, ietverot arī dažādus ar šo nozari saistītos riskus un iespējamās alternatīvas. Revidenti neapšaubā daudzu starptautisko ekspertu norādīto airBaltic pienesamu Latvijas ekonomikai un tās attīstībai. Tomēr valsts kā akcionāra neskaidri definētie mērķi ļauj Latvijas starptautiskās savienojamības veicināšanas mērķi kapitālsabiedrībai izmantot, arvien vairāk paplašinot savu maršrutu tīklu un floti, un valstij kā tās galvenajam akcionāram tas ir saistīts arī ar jaunu risku uzņemšanos. No iepriekš minētā var secināt, ka, lai gan valsts kopējais ieguldījuma apjoms airBaltic līdz 2024. gada beigām sasniedza jau 545 milj. euro un tai piederēja 97,97 % no kopējā pamatkapitāla, valsts drīzāk darbojās kā “maks no kā pasmelties”, nevis pietiekami kvalificēts un prasīgs kapitālsabiedrības īpašnieks.

Minēto valsts vīzijas trūkumu apliecina arī uzņēmuma izstrādātais jaunākais biznesa plāns, kas izstrādāts, lai varētu virzīties uz IPO īstenošanu, un tas, ka šī mērķa vārdā paredzēta būtiska uzņēmuma izaugsme, dubultojot flotes lielumu. Šī biznesa plāna izstrādes pamatā nav valsts kā akcionāra definēta vajadzība vai interese, tai skaitā saistībā ar savu ieguldījuma atgūšanu. To apstiprina fakts, ka, pretēji valsts 2021. gadā apstiprinātajai stratēģijai, IPO rezultātā vairs nav plānota valsts akciju pārdošana, bet gan tikai jaunu akciju emisija, no kā finansēt airBaltic izaugsmes plānus. Valsts nav vērtējusi citas alternatīvas.

No iepriekš minētā Valsts kontrole secina, ka valsts nav skaidri definējusi valsts stratēģisko redzējumu un mērķi, kas airBaltic ir jānodrošina. Kā arī nav definējusi mērķi atgūt savu ieguldījumu vai audzēt valsts ieguldījuma vērtību. Rezultātā airBaltic savos izaugsmes plānos pietiekami neņem vērā potenciālos riskus, kas var ietekmēt valsts ieguldījuma vērtības saglabāšanu un valsts to arī neprasa.

Ieteikumu ieviešanas pārbaūžu raksturojums

Ieteikumu ieviešanas pārbaūžu mērķis

Ieteikumu ieviešanas pārbaūžu mērķis ir pārbaudīt, vai Valsts kontroles revīzijā Nr.2.4.1-36/2020 sagatavotajā starpziņojumā “Ieguldījumi Satiksmes ministrijas aviācijas nozares kapitālsabiedrībās Covid-19 krīzes seku mazināšana” sniegtie ieteikumi un priekšlikumi ir ieviesti. Tas tika noskaidrots:

- pārbaudot, vai darbības valsts veiktā ieguldījuma AS “Air Baltic Corporation” Covid-19 krīzes seku mazināšanai atgūšanas pārvaldīšanā ir bijušas pietiekamas, lai nodrošinātu tā atgūšanu atbilstoši sākotnēji noliktajiem valsts atbalsta piešķiršanas nosacījumiem;
- noskaidrojot, vai Ministru kabinets īstenoja uzraudzību pār valsts veiktā ieguldījuma atgūšanu un skaidri definēja valsts stratēģisko mērķi, kas AS “Air Baltic Corporation” ir jānodrošina.

Juridiskais pamatojums

Pārbaudes veiktas un starpziņojums sagatavots finanšu revīzijā “Par Satiksmes ministrijas 2024. gada pārskata sagatavošanas pareizību” (Valsts kontroles Pirmā revīzijas departamenta 04.11.2024. revīzijas grafiks Nr. 2.4.1-70/2024) un pamatojoties uz Valsts kontroles likuma 3. panta 2. punktu un 3. punkta a) apakšpunktu. Starpziņojums aptver periodu no 2020. gada līdz 2025. gada februārim.

Revidentu un revidējamās vienības atbildība

Satiksmes ministrija ir atbildīga par to, lai nodrošinātu, ka veiktās darbības Covid-19 krīzes seku mazināšanai veiktā ieguldījuma airBaltic uzraudzībā un atgūšanā ir pietiekamas. Satiksmes ministrija un AS “Air Baltic Corporation” ir atbildīgi par revidentiem iesniegtās informācijas patiesumu.

Valsts kontrole ir atbildīga par revīzijas vadību, pārraudzību, veikšanu, starpziņojuma sagatavošanu, kas pamatojas uz revīzijas laikā gūtiem atbilstošiem, pietiekamiem un ticamiem revīzijas pierādījumiem. Revīzija veikta saskaņā ar Latvijas Republikā atzītiem starptautiskajiem revīzijas standartiem. Saskaņā ar standartiem revīzijas grupa ievēro ētikas prasības un pārbaudi plāno un veic, lai iegūtu pietiekamu pārliecību, ka Satiksmes ministrijas un citu uzraudzībā iesaistīto institūciju veiktās darbības Covid-19 krīzes seku mazināšanai veiktā ieguldījuma AS “Air Baltic Corporation” uzraudzībā un atgūšanā ir bijušas pietiekamas.

Revīzijas pamatojums, apjoms un kritēriji

Veicot ieteikuma ieviešanas pārbaudes, tika noskaidrots Satiksmes ministrijas, AS “Air Baltic Corporation” vadības un padomes, Valsts kancelejas, Finanšu ministrijas un Eiropas Komisijas viedoklis par ieteikuma ieviešanas laikā veiktajām darbībām un analizēti ar tiem saistītie dokumenti.

Pārbaūžu laikā tika:

- ✓ veiktas intervijas un iegūti rakstiski paskaidrojumi no Satiksmes ministrijas, AS “Air Baltic Corporation” padomes locekļiem, kas savus pienākumus pildīja no 26.06.2023. līdz 10.02.2025., un padomes locekļiem, kas savus pienākumus pildīja no 26.04.2020. līdz 07.05.2023., Valsts kancelejas Pārresoru koordinācijas departamenta, Finanšu ministrijas un Eiropas Komisijas;
- ✓ analizēti Satiksmes ministrijas kapitālsabiedrības uzraudzību regulējošie iekšējie normatīvie akti un uzraudzības ietvaros sagatavotie dokumenti un atzinumi;
- ✓ apkopota un analizēta informācija par akcionāru sapulcē apstiprinātajiem finanšu un nefinanšu mērķiem;
- ✓ analizēti AS “Air Baltic Corporation” biznesa plāni un institūciju sniegtie atzinumi par tiem, kā arī publiski pieejamā finanšu informācija;
- ✓ veiktas darījumu pārbaudes par Pagaidu regulējumā ietverto atalgojuma ierobežojumu ievērošanu;
- ✓ analizēti politikas plānošanas dokumenti, kas skar transporta jomu un aviācijas nozari;

- ✓ analizēti Satiksmes ministrijas Ministru kabinetā iesniegtie informatīvie ziņojumi un to pielikumi;
- ✓ analizēti ar padomes darbu saistītie dokumenti – ceturkšņa atskaites, nolikums, pašvērtējumi, sēžu protokoli;
- ✓ apzināta citu valstu prakse saistībā ar Covid-19 laikā veiktajiem ieguldījumiem aviokompānijās un nosūtīti pieprasījumi četru valstu augstākajam revīzijas iestādēm.

Sektora vadītāja

Larisa Reine

Departamenta direktors

Mārtiņš Āboliņš

ŠIS DOKUMENTS IR ELEKTRONISKI
PARAKSTĪTS AR DROŠU ELEKTRONISKO
PARAKSTU UN SATUR LAIKA ZĪMOGU

Termini un skaidrojumi

Saīsinājums/termins	Skaidrojums
airBaltic	AS “Air Baltic Corporation”
Akciju emisija	Akciju izlaide apgrozībā
Akciju kapitāls	Pamatkapitāls
IP [...]	IP [...]
Atšķaidīšanās mehānisms	Valsts dalības īpatsvara samazināšanās jaunu akciju emisijas rezultātā
Dividendes	Peļņas daļa (pēc nodokļu atreķināšanas), ko saņem sabiedrības akcionārs
EBITDAR	Peļņa pirms procentiem, nodokļiem, amortizācijas, nolietojuma un nomas
EK	Eiropas Komisija
ES	Eiropas Savienība
Finansiālās neatkarības rādītājs	Pašu kapitāls/ bilances kopsumma
Finanšu mērķi	Kapitālsabiedrības mērķi, kas saistīti ar tās finanšu darbības stāvokli (tai skaitā rentabilitāte, kapitāla struktūra, apgrozījums, dividendes un peļņa)
Gaidu vēstule	Dokuments, kas detalizē kapitālsabiedrības attīstības virzienus, vispārējos stratēģiskos, finanšu un nefinanšu mērķus, kā arī sniedz skaidrojumu par publiskas personas iecerēm, ko tā noteiktā periodā vēlas īstenot ar līdzdalību kapitālsabiedrībā, apstiprina dalībnieku (akcionāru) sapulce.
Hibrīda aizdevums	Aizdevums, kas nav konvertējams uzņēmuma akcijās
IATA	Starptautiskā gaisa transporta asociācija
IKP	Iekšzemes kopprodukts
IPO	Akciju sākotnējais publiskais piedāvājums
Iziešanas stratēģija	Latvijas stratēģija līdzdalības samazināšanai AS “Air Baltic Corporation”, kas izstrādāta pamatojoties uz Eiropas Komisijas Pagaidu regulējumu valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā (2020/C 91 I/01)
Klimatneitralitāte	Stāvoklis, kurā cilvēka darbība rada "nulles" neto ietekmi uz klimata sistēmu. Šāda stāvokļa sasniegšanai nepieciešams līdzsvarot siltumnīcefekta gāzu emisijas ar oglekļa dioksīda piesaisti
Klusā līdzdalība	Ieguldījums uzņēmumā, nepiedaloties tiešā uzņēmuma pārvaldībā
Koordinācijas institūcija	Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā noteikta iestāde, kas pilda normatīvajos aktos noteiktos uzdevumus saistībā ar valsts kapitālsabiedrību un valsts kapitāla daļu pārvaldi. Funkciju izpildi veic Valsts kancelejas Pārresoru koordinācijas departaments.
Kopējās likviditātes rādītājs	Uzņēmuma spēja savlaicīgi un pilnībā izpildīt esošās maksājumu saistības, apgrozāmie līdzekļi/ īstermiņa saistības
Korporatīvā pārvaldība	Procesi, kas veicina uzņēmuma darbības efektivitāti un ilgtermiņa vērtības pieaugumu
KPI	Galvenie darbības rādītāji
Kupona maksājums	Procentu maksājums
LESD	Līgums par Eiropas Savienības darbību
Līdzdalība	Atbalsta veids, kas tieši nodrošina publiskas personas kapitālsabiedrības vai publiski privātās kapitālsabiedrības vispārējo stratēģisko mērķu un vidēja termiņa darbības stratēģijā noteikto mērķu sasniegšanu
Nefinanšu mērķi	Kapitālsabiedrības mērķi, kas izriet no kapitālsabiedrībai noteiktā vispārējā stratēģiskā mērķa, tiesību aktiem un politikas plānošanas dokumentiem un ir saistīti ar publiskai personai noteikto funkciju izpildes nodrošināšanu
Obligācija	Vērtspapīrs, kas tā īpašniekam dod ienākumu iepriekš noteikta procenta veidā
OECD	Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija
Pagaidu regulējums	Eiropas Komisijas Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā (2020/C 91 I/01)

Progresivitātes mehānisms	Pagaidu nostādnēs minētais <i>Step-up</i> mehānisms, ja valsts atbalsts netiek atmaksāts noteiktā apmērā līdz noteiktam laikam. Tas ir ieviests, lai motivētu atbalsta saņēmēju ātrāk atmaksāt valsts atbalstu
RASK	Apzīmē ieņēmumu (atskaitot ieņēmumus no lidmašīnu nomas) sadalījumu pa pieejamajiem sēdvietu kilometriem
Rekapitalizācija	Atkārtota kapitāla piesaistīšana
Rentabilitāte	Rādītājs, ko izmanto, lai fiksētu ekonomisko efektivitāti, ienesīgumu
Vispārējie stratēģiskie mērķi	Ministru kabineta noteikti kapitālsabiedrības mērķi, kurus publiska persona vēlas sasniegt ar līdzdalību kapitālsabiedrībā un kuri izriet no tiesību aktiem un politikas plānošanas dokumentiem

Atsauces

- ¹ Valsts kontroles revīzijā Nr. 2.4.1-36/2020 ietvaros starpziņojums “Ieguldījumi Satiksmes ministrijas aviācijas nozares kapitālsabiedrībās Covid-19 krīzes seku mazināšana”. Pieejams: https://www.lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile/29569-ZIYN4tzL94W87f9rsq-QZrt_Qira4Qw.pdf
- ² Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 26.panta otrā un trešā daļa.
- ³ Valsts kontroles 06.06.2023. vēstule Nr. 7-2.3.1e/490 “Par aktualizēto Satiksmes ministrijas ziņošanas par ieteikumu ieviešanu laika grafiku”.
- ⁴ Skatīt, piemēram: 1) [Vai valsts savus ieguldījumus “airBaltic” norakstījusi zaudējumos? Ministri beidzot sākuši skaidrot lēmuma būtību | tv3.lv](#); 2) LETA: “airBaltic” prezidents skaidroja, ka Covid-19 atbalstam, ko piešķir visā Eiropā, “airBaltic” gadījumā nosacījums ir tāds, ka valstij ir jāpierāda, ka uzņēmumam ir pozitīva vērtība. Vērtība, nevis skaidra nauda.” Pieejama: <https://www.leta.lv/archive/browse/?=1&s=gauss&t%5B0%5D=news&cs=0&rs=01.01.1995&re=16.02.2025&fl=&id=C8EE58A0-751E-4023-9417-6B54A8A10C48> (skatīts 06.02.2025.).
- ⁵ (IP) Informatīvais ziņojums “Par stratēģiju airBaltic rekapitalizācijas rezultātā iegūtās valsts līdzdalības izbeigšanai” TA-198-IP (izskatīts MK 11.02.2021.).
- ⁶ Skatīt starpziņojuma 1.2. nodaļā ietvertos piemērus par aviokompānijām – Finnair, KLM un Lufthansa.
- ⁷ Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmuma SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*) 1. punkts, (IP) Covington & Burling LLP 15.05.2020. Pre-notification Note: Case SA 56943 - Capital increase in airBaltic planned by the Latvian State in response to the COVID-19 outbreak 18. un 32. punkts.
- ⁸ Covington & Burling LLP 15.05.2020. Pre-notification Note: Case SA 56943 - Capital increase in airBaltic planned by the Latvian State in response to the COVID-19 outbreak 18. punkts.
- ⁹ (IP) Informatīvais ziņojums “Par airBaltic 2019. gada darbības rezultātiem un Covid-19 pandēmijas ietekmi uz airBaltic darbību” (tiesību aktu lietas Nr. TA-466, izskatīts MK 24.03.2020. sēdē).
- ¹⁰ Ministru kabineta rīkojumu projekta “Grozījumi Ministru kabineta 2020. gada 8. maija rīkojumā Nr. 256 “Par akciju sabiedrības “Air Baltic Corporation” pamatkapitāla palielināšanu” un “Par Ministru kabineta 2020. gada 31. marta rīkojuma Nr. 139 “Par akciju sabiedrības “Air Baltic Corporation” pamatkapitāla palielināšanu” atcelšanu” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija).
- ¹¹ (IP) Covington & Burling LLP 15.05.2020. Pre-notification Note: Case SA 56943 - Capital increase in airBaltic planned by the Latvian State in response to the COVID-19 outbreak 40. punkts.
- ¹² Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmums SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*). Publiskā versija pieejama: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/1/202041/286640_2194753_175_2.pdf
- ¹³ Komisijas paziņojuma “Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā” (2020/C 91 I/01) (turpmāk – Pagaidu regulējums) (spēkā līdz 30.06.2022.) 63. un 64. punkts.
- ¹⁴ Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmums SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*). 54. un 154. punkts.
- ¹⁵ LETA 24.07.2020. raksts. Linkaits: Valstij piecu līdz septiņu gadu laikā būs jāatgūst “airBaltic” ieguldītos 250 miljonus eiro. Pieejams: <https://www.leta.lv/archive/browse/?=1&s=airbaltic&id=BBCE34A2-E0A1-4FC7-8710-70BD7BADB449&rs=01.01.1970&re=03.01.2021>
- ¹⁶ LETA 07.09.2020. raksts. Pieejams: <https://www.leta.lv/archive/browse/?=1&s=airbaltic&id=B2B7B730-9E6C-4A96-B99E-2CA20B1E3540&rs=01.01.1970&re=03.01.2021> (skatīts 30.01.2025.)
- ¹⁷ Gauss: Valsts ieguldījumu «airBaltic» atdosim, piedāvājot akcijas biržā. Raksts pieejams: <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/gauss-valsts-ieguldijumu-airbaltic-atdosim-piedavajot-akcijas-birza.a398914/> (skatīts 10.02.2025.). Līdzīgs viedoklis pausts arī 08.09.2021. rakstā. Pieejams: <https://www.aerotime.aero/articles/28830-airbaltic-ceo-sees-ipo-2023> (skatīts 10.02.2025.).
- ¹⁸ “airBaltic” akciju kotēšana biržā varētu sākties ne ātrāk par 2024. gada vasaru. Pieejams: <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/16.06.2023-airbaltic-akciju-kotesana-birza-varetu-sakties-ne-atrak-par-2024-gada-vasaru.a513060/> (skatīts 20.02.2025.).
- ¹⁹ Pagaidu regulējuma (spēkā līdz 30.06.2022.) 45. punkts.
- ²⁰ Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmuma SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*) 3.3.5.nodaļa.
- ²¹ Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmuma SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*) 155. punkts.

- ²² Pagaidu regulējuma (spēkā līdz 30.06.2022.) 79. punkts un Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmuma SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*) 153. punkts.
- ²³ Pagaidu regulējuma (spēkā līdz 30.06.2022.) 55.–58. punkts.
- ²⁴ (IP) Informatīvais ziņojums “Par stratēģiju airBaltic rekapitalizācijas rezultātā iegūtās valsts līdzdalības izbeigšanai” TA-198-IP (izskatīts Ministru kabinetā 11.02.2021.).
- ²⁵ airBaltic 10.04.2025. un 14.04.2025. saskaņošanas sanāksmju laikā un 24.04.2025. elektroniski e-pastā sniegtais viedoklis.
- ²⁶ Satiksmes ministrijas 10.05.2025. vēstule Nr.02-03-IP/176 “Par 25.04.2025. Valsts kontroles lēmumu, ar kuru apstiprināts revīzijas starpziņojums “Kā valsts uzraudzīja Covid-19 laikā veikto ieguldījumu airBaltic?”.
- ²⁷ Informācija pieejama: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus/temporary-framework_en
- ²⁸ Eiropas Komisijas 21.12.2021. Valsts atbalsta lēmums SA.101032 (*Damage compensation to airBaltic*) un Eiropas Komisijas 24.05.2022. Valsts atbalsta lēmums SA.101755 (*Damage compensation to airBaltic*).
- ²⁹ Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmums SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*) un 23.05.2022. Valsts atbalsta lēmums SA.63604 (*Second Recapitalisation of airBaltic*).
- ³⁰ Pagaidu regulējuma (spēkā līdz 30.06.2022.) 55. un 56. punkts.
- ³¹ Komerclikuma 192.pantā ir noteikts, ka sabiedrība nedrīkst iegūt savas daļas, izņemot likumā definētos izņēmuma gadījumus.
- ³² Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmuma SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*) 42. punkts.
- ³³ Pagaidu regulējuma (spēkā līdz 30.06.2022.) 64. a b.) apakšpunkts.
- ³⁴ Informācija pieejama: <https://www.riga-airport.com/lv/jaunumi/rigas-lidosta-veiksmigi-izgajusi-no-pandemijas-valsts-atbalsta> (skatīts 10.02.2025.).
- ³⁵ Pagaidu regulējuma (spēkā līdz 30.06.2022.) 63., 64., 64. b. un 64. a punkts.
- ³⁶ EUROPEAN COMMISSION Competition DG, 16.07.2024. vēstulē “Exit of airBaltic from the COVID 19 recapitalisations under the Temporary Framework (SA.56943/MX and SA.63604/MX)” norādīts, ka konsultācijas tika uzsāktas 11.12.2023.
- ³⁷ Satiksmes ministrijas 06.01.2025. rakstiski e-pastā sniegtās atbildes uz Valsts kontroles jautājumiem.
- ³⁸ Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmuma SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*) 17. punkts. Eiropas Komisijas 23.05.2022. Valsts atbalsta lēmuma SA.63604 (*Second Recapitalisation of airBaltic*) 66. punkts. Eiropas Komisijas 21.12.2021. Valsts atbalsta lēmuma SA.101032 (*Damage compensation to airBaltic*) 32. punkts un Eiropas Komisijas 24.05.2022. Valsts atbalsta lēmuma SA.101755 (*Damage compensation to airBaltic*) 29. punkts.
- ³⁹ (IP) 02.06.2022. AMENDMENTS No. 2 to STATE AID AGREEMENT of 15 July 2020 1.4. punkts.
- ⁴⁰ Satiksmes ministrijas 06.01.2025. sniegtās atbildes uz Valsts kontroles 18.12.2024. informācijas pieprasījumu.
- ⁴¹ Finanšu ministrijas 11.02.2025. vēstule Nr. 1.2-8/15-2/436 “Par informācijas sniegšanu”. Adresēta Valsts kontrolei.
- ⁴² Valsts kontroles 05.02.2025. intervijas protokols ar Eiropas Komisijas Konkurences ģenerāldirektorāta (*Unit DG COMP F2Aids to the transport sector*) pārstāvjiem.
- ⁴³ Valsts kontroles 05.02.2025. intervijas protokols ar Eiropas Komisijas Konkurences ģenerāldirektorāta (*Unit DG COMP F2Aids to the transport sector*) pārstāvjiem.
- ⁴⁴ Satiksmes ministrijas 19.02.2025. vēstule Nr. 02-03-IP/73 “Par ziņojuma iesniegšanu Eiropas Komisijā”, kas adresēta Finanšu ministrijai. Vēstules pielikumā pievienots Ziņojums “On the fulfilment of the conditions resulting from the European Commission’s cases No SA.56943 and SA.63604 for year 2024”. Ministru kabinets 30.08.2024. sēdes protokollēmuma (prot. Nr. 34 3. §) 8. punktā noteica – Satiksmes ministrijai sagatavot iziešanas stratēģijas plānu no valsts atbalsta lietām SA.56943 un SA.63604 un iesniegt to apstiprināšanai Ministru kabinetā. Minētais Ministru kabineta uzdevums uz 22.05.2025. vēl nav izpildīts.
- ⁴⁵ Finanšu ministrijas 11.02.2025. vēstule Nr. 1.2-8/15-2/436 “Par informācijas sniegšanu”. Adresēta Valsts kontrolei. Satiksmes ministrijas 06.01.2025. sniegtās atbildes uz Valsts kontroles 18.12.2024. informācijas pieprasījumu. EUROPEAN COMMISSION Competition DG, 16.07.2024. vēstulē “Exit of airBaltic from the COVID 19 recapitalisations under the Temporary Framework (SA.56943/MX and SA.63604/MX)”.
- ⁴⁶ (IP) Informatīvais ziņojums “Par stratēģiju airBaltic rekapitalizācijas rezultātā iegūtās valsts līdzdalības izbeigšanai” TA-198-IP (izskatīts MK 11.02.2021.).
- ⁴⁷ Satiksmes ministrijas 10.05.2025. vēstule Nr.02-03-IP/176 “Par 25.04.2025. Valsts kontroles lēmumu, ar kuru apstiprināts revīzijas starpziņojums “Kā valsts uzraudzīja Covid-19 laikā veikto ieguldījumu airBaltic?”.
- ⁴⁸ (IP) Ministru kabineta 30.08.2024. protokollēmums 24-TA-1988 (protokola Nr.34, 3.§, 8. punkts).
- ⁴⁹ (IP) Ministru kabineta 18.12.2024. protokollēmums Nr. 54 par informatīvo ziņojumu “Par Ministru kabineta 2024. gada 30. augusta sēdes protokollēmuma (prot. Nr. 34 3. §) uzdevumu izpildi” (tiesību aktu lietas Nr. TA 24-TA-3196).
- ⁵⁰ Pagaidu regulējuma 61. punkts.
- ⁵¹ Satiksmes ministrijas 10.05.2025. vēstule Nr.02-03-IP/176 “Par 25.04.2025. Valsts kontroles lēmumu, ar kuru apstiprināts revīzijas starpziņojums “Kā valsts uzraudzīja Covid-19 laikā veikto ieguldījumu airBaltic?”.

- ⁵² Eiropas Komisijas 09.06.2020. Valsts atbalsta lēmums SA.57410 (2020/N) (COVID-19: *Recapitalisation for Finnair*), 8. punkts.
- ⁵³ Finnair 2021. gada pārskats.
- ⁵⁴ Finnair 2023. gada pārskats.
- ⁵⁵ Finnair 2023. gada pārskats.
- ⁵⁶ Eiropas Komisijas 09.06.2020. Valsts atbalsta lēmuma SA.57410 (2020/N) – *Finland COVID-19: Recapitalisation of Finnair* 11.punkts.
- ⁵⁷ Eiropas Komisijas 13.07.2020. Valsts atbalsta lēmums SA.57116 (2020/N) (COVID-19: *State loan guarantee and State loan for KLM*), 18. punkts.
- ⁵⁸ Informācija pieejama: <https://news.klm.com/klm-repays-remainder-of-loan-to-dutch-government/> (skatīts 11.02.2025.).
- ⁵⁹ KLM 2022. gada pārskats. Pieejams: [KLM-Annual-Report-2022.pdf](https://www.klm.com/annual-report-2022.pdf)
- ⁶⁰ Eiropas Komisijas 25.06.2020. Valsts atbalsta lēmums SA.57153 (2020/N) (COVID-19: *Aid to Lufthansa*), (108)
- ⁶¹ Informācija pieejama: <https://newsroom.lufthansagroup.com/en/stabilization-of-deutsche-lufthansa-ag-successfully-completed> (skatīts 08.02.2025.).
- ⁶² Eiropas Komisijas 11.08.2020. Valsts atbalsta lēmums SA.57586 (2020/N) (COVID-19: *Recapitalisation and subsidised interest loan for Nordica*), 15. punkts.
- ⁶³ Eiropas Komisijas 25.06.2020. Valsts atbalsta lēmums SA.57153 (2020/N) (COVID-19: *Aid to Lufthansa*), 108.punkts.
- ⁶⁴ Igaunijas augstākās revīzijas iestādes sniegtais skaidrojums Valsts kontrolei.
- ⁶⁵ Informācija pieejama: [Nordica | Zinas | Meklēt | LETA](https://www.nordica.lv/zinas/meklēt/LETA) (skatīts 03.02.2025.).
- ⁶⁶ Pagaidu regulējuma 3.11.6. un 4. nodaļa.
- ⁶⁷ Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmuma SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*) 61.-63.punkts.
- ⁶⁸ Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmuma SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*) 17.punkts.
- ⁶⁹ Valsts kontroles revīzijā Nr.2.4.1-36/2020 sagatavots starpziņojumā “Ieguldījumi Satiksmes ministrijas aviācijas nozares kapitālsabiedrībās Covid-19 krīzes seku mazināšana”. Pieejams: https://www.lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile/29569-ZIYN4tzL94W87f9rsq-QZrt_Qira4Qw.pdf
- ⁷⁰ Eiropas Komisijas 13.07.2020. Valsts atbalsta lēmuma SA.57116 (2020/N) “*The Netherlands COVID-19: State loan guarantee and State loan for KLM*” 48. un 49. punkts.
- ⁷¹ Informācija pieejama: <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/airbaltic-izpilddirektors-gauss-krizes-laika-atsakas-no-algas.a353235/> (skatīts 05.02.2025.).
- ⁷² Ministru kabineta 08.05.2020. rīkojuma Nr.256 “Par akciju sabiedrības “Air Baltic Corporation” pamatkapitāla palielināšanu” Informatīvais ziņojums par Covid-19 pandēmijas ietekmi uz airBaltic darbību, izskatīts Ministru kabineta 07.05.2020. sēdē.
- ⁷³ Informācija pieejama: <https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/airbaltic-izpilddirektors-gauss-krizes-laika-atsakas-no-algas.a353235/> (skatīts 05.02.2025.).
- ⁷⁴ 14.05.2020. airBaltic Board Resolution No EB 3349-30E/2020. airBaltic 01.04.2025. un 02.04.2025. elektroniski e-pastā sniegtie skaidrojumi Valsts kontrolei.
- ⁷⁵ Satiksmes ministrijas 27.09.2021 iekšējie noteikumi Nr.01-02/31. “Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība”.
- ⁷⁶ Satiksmes ministrijas 17.04.2025. vēstule Nr.02-03-IP/153 “Par starpziņojuma projektu “Valsts plāns, kā atgūt Covid-19 laikā veikto ieguldījumu airBaltic”.
- ⁷⁷ Satiksmes ministrijas 16.11.2021. vēstule Nr. 02-03-IP/246 “Par starpziņojuma “Ieguldījumi Satiksmes ministrijas aviācijas nozares kapitālsabiedrībās Covid-19 krīzes seku mazināšanai” priekšlikumu Ministru kabinetam”.
- ⁷⁸ (IP) Ministru kabineta 08.12.2015. sēdes protokola Nr. 66., 68. § 3. punkts.
- ⁷⁹ Ministru kabineta 30.04.2023. sēdes protokols Nr. 18, 3.§ 9. punkts, skatot informatīvo ziņojumu “Par Air Baltic Corporation AS obligāciju refinansēšanas gaitu” (tiesību aktu lietas Nr. 24-TA-1099 (IP)).
- ⁸⁰ Valsts kontroles revīzijā Nr.2.4.1-36/2020 sagatavots starpziņojums “Ieguldījumi Satiksmes ministrijas aviācijas nozares kapitālsabiedrībās Covid-19 krīzes seku mazināšana”. Pieejams: https://www.lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile/29569-ZIYN4tzL94W87f9rsq-QZrt_Qira4Qw.pdf
- ⁸¹ Satiksmes ministrijas 16.11.2021. vēstule Nr. 02-03-IP/246 “Par starpziņojuma “Ieguldījumi Satiksmes ministrijas aviācijas nozares kapitālsabiedrībās Covid-19 krīzes seku mazināšanai” priekšlikumu Ministru kabinetam”.
- ⁸² Informatīvais ziņojums par airBaltic 2019. gada darbības rezultātiem un Covid-19 pandēmijas ietekmi uz airBaltic darbību (deklasificēts) (tiesību aktu lietas Nr. TA-466). Izskatīts 24.03.2020. Ministru kabineta sēdē.
- ⁸³ Valsts kontroles revīzijā Nr.2.4.1-36/2020 sagatavots starpziņojums “Ieguldījumi Satiksmes ministrijas aviācijas nozares kapitālsabiedrībās Covid-19 krīzes seku mazināšana”. Pieejams: https://www.lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile/29569-ZIYN4tzL94W87f9rsq-QZrt_Qira4Qw.pdf
- ⁸⁴ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likums, Ministru kabineta 08.05.2012. noteikumi Nr.326 “Noteikumi par iekšējās kontroles sistēmu tiešās pārvaldes iestādēs”.

- ⁸⁵ Satiksmes ministrijas 27.09.2021. iekšējie noteikumi Nr. 01-02/31. "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība".
- ⁸⁶ Satiksmes ministrijas 27.09.2021. iekšējo noteikumu Nr.01-02/31. "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" 45. un 46. punkts un 6. pielikums.
- ⁸⁷ Valsts kontroles 06.06.2023. vēstule Saeimas Publisko izdevumu un revīzijas komisijai "Par Valsts kontroles revīzijas ieteikumu ieviešanu".
- ⁸⁸ Satiksmes ministrijas 27.09.2021. iekšējo noteikumu Nr.01-02/31. "Valsts kapitāla daļu pārvaldes kārtība" 45. un 46. punkts un 6. pielikums.
- ⁸⁹ Valsts kontroles nozares analīzes ietvaros 14.08.2024. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas Valsts kapitāla daļu pārvaldības departamentu un airBaltic padomes pārstāvi. Valsts kontroles 13.02.2025. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas Valsts kapitāla daļu pārvaldības departamentu.
- ⁹⁰ Satiksmes ministrijas 28.02.2025. vēstule "Par Valsts kontroles ieteikuma izpildi revīzijā Nr.2.4.1-36/2020 "Par Latvijas Republikas 2020.gada pārskatu par valsts budžeta izpildi un par pašvaldību budžetiem"". Adresēta Valsts kontrolei.
- ⁹¹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 58.pants.
- ⁹² Satiksmes ministrijas 10.06.2022. vēstule kapitālsabiedrībām (pēc saraksta) Nr. 03.2-01/1811 "Par informācijas publiskošanu"; Satiksmes ministrijas 24.05.2023. vēstule kapitālsabiedrībām (pēc saraksta) Nr. 03.2-01/1453 "Par informācijas publiskošanu"; Satiksmes ministrijas 10.01.2025. vēstule kapitālsabiedrībām (pēc saraksta) Nr.03.2-02 /93 "Par informācijas publiskošanu un citiem aktuāliem jautājumiem".
- ⁹³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 58. pants.
- ⁹⁴ Informācijas publiskošanas prasību izpilde valsts kapitāla daļu turētāju un valsts kapitālsabiedrību tīmekļvietnēs, pārbaudīts 2024.gadā. Pieejams: <https://www.valstskapitals.gov.lv/lv/datu-bazes-un-gada-parskati/gada-parskati/> (skatīts 03.02.2025.).
- ⁹⁵ airBaltic 23.04.2025. elektroniski e-pastā sniegtais viedoklis.
- ⁹⁶ Finanšu pārskati, informācija par obligāciju emisijām, ilgtspējas jautājumiem u.tml.
- ⁹⁷ Satiksmes ministrijas 22.01.2025. e-pastā sniegtā atbilde un Valsts kontroles 13.02.2025. intervijas protokols ar Satiksmes ministriju.
- ⁹⁸ airBaltic padomes 30.10.2023. vēstule Satiksmes ministrijai "PAPILDINĀJUMS AIRBALTIC PADOMES 3.CETURKŠŅA ZIŅOJUMAM". Vēstules pielikumam statuss – IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA.
- ⁹⁹ airBaltic ILGTSPĒJAS UN GADA PĀRSKATS 2023. 182. lp.
- ¹⁰⁰ (IP) Informatīvais ziņojums "Par Air Baltic Corporation AS 2023. gada rezultātiem, IPO procesa virzību un obligāciju refinansēšanu" (protokols Nr.11 46. §) (tiesību aktu lietas Nr. 24-TA-578). Izskatīts Ministru kabinetā 12.03.2024. Satiksmes ministrija 16.04.2025. elektroniski e-pastā Valsts kontrolei sniedza informāciju, ka Ministru kabineta attiecīgajā sēdē sniegta airBaltic prezentāciju, kurā ir minēta lidmašīnu flotes paplašināšanu līdz 100 lidmašīnām.
- ¹⁰¹ (IP) Informatīvais ziņojums "Par Ministru kabineta 2024. gada 30. augusta sēdes (protokols Nr.34 3. §) protokollēmuma uzdevumu izpildi" (tiesību aktu lietas Nr. 24-TA-3196). Izskatīts Ministru kabinetā 18.12.2024.
- ¹⁰² Satiksmes ministrijas 17.04.2025. vēstule Nr.02-03-IP/153 "Par starpziņojuma projektu "Valsts plāns, kā atgūt Covid-19 laikā veikto ieguldījumu airBaltic".
- ¹⁰³ Satiksmes ministrijas 08.04.2025. vēstule "Par Satiksmes ministrijas viedokli Valsts kontroles revīzijas "Par Satiksmes ministrijas 2024. gada pārskata sagatavošanas pareizību" sagatavotajam starpziņojuma projektam.
- ¹⁰⁴ Satiksmes ministrijas 13.01.2025. iekšējais normatīvais akts Nr.01-01/3 "Aviācijas departamenta reglaments".
- ¹⁰⁵ Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmums SA.56943 (Recapitalisation of airBaltic). 17. punkts.
- ¹⁰⁶ (IP) Satiksmes ministrijas 31.08.2021. rīkojums Nr.02-04-IP/2 "Par Eiropas Komisijas 2020. gada 3. jūlija lēmumu lietā Nr. SA.56943 (2020/N) "COVID-19: airBaltic rekapitalizācija".
- ¹⁰⁷ Satiksmes ministrijas 31.07.2020. vēstule Nr.02-03-IP/167 "Par Eiropas Komisijas lēmumu lietā Nr.SA.56943 (220/N)". Adresēta AS "Air Baltic Corporation".
- ¹⁰⁸ (IP) Satiksmes ministrijas 03.08.2020. vēstule Nr. 02-03-IP/169 "Par Eiropas Komisijas lēmumu lietā Nr. SA.56943 (2020/N)". Adresēta AS "Air Baltic Corporation" padomei.
- ¹⁰⁹ Satiksmes ministrijas 20.06.2023. vēstule Nr. 02-03-IP/113 "Par Eiropas Komisijas lēmumiem". Adresēta AS "Air Baltic Corporation" padomei.
- ¹¹⁰ Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmums SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*). Eiropas Komisijas 21.12.2021. Valsts atbalsta lēmums SA.101032 (*Damage compensation to airBaltic*) un Eiropas Komisijas 24.05.2022. Valsts atbalsta lēmums SA.101755 (*Damage compensation to airBaltic*). Eiropas Komisijas 23.05.2022. Valsts atbalsta lēmums SA.63604 (*Second Recapitalisation of airBaltic*).
- ¹¹¹ Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmums SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*). 17. punkts. (IP) Satiksmes ministrijas 31.08.2021. rīkojums Nr.02-04-IP/2 "Par Eiropas Komisijas 2020. gada 3. jūlija lēmumu lietā Nr. SA.56943 (2020/N) "COVID-19: airBaltic rekapitalizācija".

- ¹¹² (IP) Satiksmes ministrijas 31.08.2021. rīkojums Nr.02-04-IP/2 "Par Eiropas Komisijas 2020. gada 3. jūlija lēmumu lietā Nr. SA.56943 (2020/N) "COVID-19: airBaltic rekapitalizācija".
- ¹¹³ Valsts kontroles nozares analīzes ietvaros 14.08.2024. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas Valsts kapitāla daļu pārvaldības departamentu. Valsts kontroles 04.12.2024. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas valsts sekretāru un Valsts kapitāla daļu pārvaldības departamentu.
- ¹¹⁴ Finanšu ministrijas 11.02.2025. vēstule Nr. 1.2-8/15-2/436 "Par informācijas sniegšanu". Adresēta Valsts kontrolei.
- ¹¹⁵ Komerclikuma atbalsta kontroles likuma 9. panta trešā daļa.
- ¹¹⁶ Satiksmes ministrijas 29.03.2023. vēstule Nr.03.2-01/853. Adresēta airBaltic padomei ar lūgumu sniegt skaidrojumu par veikto elektromobiļu "Audi E-tron" līzings iepirkumu un valdei 2022. gadā izmaksāto bonusu par 2019. gadu.
- ¹¹⁷ Satiksmes ministrijas 12.07.2022. vēstule Nr.02-03-IP/119 "Par AS "Air Baltic Corporation" valdes atalgojumu. Adresēta airBaltic padomei.
- ¹¹⁸ Komerclikuma 291. panta redakcija, kas bija spēkā līdz 30.06.2023. Komerclikuma 291. panta redakcija, kas saskaņā ar Pārejas noteikumu 81.punktu ir spēkā no 01.07.2023., nosaka, ka Padome ir sabiedrības pārraudzības institūcija, kas pārstāv sabiedrības intereses un šajā likumā un statūtos noteiktajos ietvaros uzrauga valdes darbību un sabiedrības attīstību. Saskaņā ar 2023. gada 11. maija likuma "Grozījumi Komerclikumā" anotācijā (pieejama: <https://titania.saeima.lv/LIVS14/SaeimaLIVS14.nsf/0/A9B9A6F132539C4CC225894F0027EB8E?OpenDocument>) minēto, grozījumu mērķis nav bijis ierobežot akcionāru interešu pārstāvību, bet gan paplašināt pārstāvam interešu tvērumu. Minētais sabiedrības termiņš neizslēdz akcionāru interešu ievērošanu, jo sabiedrība primāri tiek radīta ar mērķi nest finansiālu labumu tās akcionāriem.
- ¹¹⁹ Komerclikums, Civillikums u.c.
- ¹²⁰ Statūtu redakcija, kas tika apstiprināta 22.09.2023. (līdzīga redakcija bija arī 15.07.2020., 29.12.2021. un 31.05.2022. apstiprinātajiem statūtiem).
- ¹²¹ 04.02.2016. *Shareholders agreement between the Republic of Latvia, AIRCRAFT LEASING I, and AS "AIR BALTIC CORPORATON"*.
- ¹²² Komerclikuma 169. panta pirmā un otrā daļa.
- ¹²³ Informācija saskaņā ar Uzņēmuma reģistra Komercreģistrā publicētajiem datiem. Dažu valdes locekļu faktisko pilnvaru termiņš var būt atšķirīgs.
- ¹²⁴ airBaltic padomes 16.09.2021. vēstule Nr. 600-09/2021 "Par AS "Air Baltic Corporation" darbības uzraudzību". Adresēta Satiksmes ministrijai.
- ¹²⁵ airBaltic iesniegtā informācija par Covid-10 krīzes mazināšanai no valsts piešķirto 340 milj., euro izlietojumu. No tiem ārējais novērtējums jeb audīts ir veikts tikai par *damage compensation* piešķirtajiem 56,6 milj. euro, lai gūtu apstiprinājumu par pārkompensācijas neesamību.
- ¹²⁶ Pagaidu regulējuma (spēkā līdz 30.06.2022.) 71. punkts.
- ¹²⁷ Pagaidu regulējuma (spēkā līdz 30.06.2022.) 78. punkts.
- ¹²⁸ Valsts kontroles 04.12.2024. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas valsts sekretāru un Valsts kapitāla daļu pārvaldības departamentu.
- ¹²⁹ Valsts kontroles 05.02.2025. intervijas protokols ar Eiropas Komisijas Konkurences ģenerāldirektorāta (*Unit DG COMP F2 Aids to the transport sector*) pārstāvjiem.
- ¹³⁰ Igaunijas augstākās revīzijas iestādes 11.12.2024. sniegtās atbildes uz Valsts kontroles jautājumiem.
- ¹³¹ Igaunijas augstākās revīzijas iestādes "Pārskats par nacionālās aviokompānijas Nordica darbību". Pieejams: <https://www.riigikontroll.ee/Suhtedavalikkusega/Pressiteated/tabid/168/ItemId/2409/amid/557/language/en-US/Default.aspx> (skatīts 04.12.2024.).
- ¹³² Pagaidu regulējuma (spēkā līdz 30.06.2022.) 71. punkts. Eiropas Komisijas 11.08.2020. Valsts atbalsta lēmuma SA.57586 (2020/N) *Estonia COVID-19: Recapitalization and subsidized interest loan for Nordica* 38. punkts.
- ¹³³ Igaunijas augstākās revīzijas iestādes *Riigikogu* "Pārskats par nacionālās aviokompānijas Nordica darbību". Pieejams: <https://www.riigikontroll.ee/Suhtedavalikkusega/Pressiteated/tabid/168/ItemId/2409/amid/557/language/en-US/Default.aspx> (skatīts 04.12.2024.).
- ¹³⁴ Valsts kontroles 06.02.2025. intervijas protokols ar airBaltic vadību, t. sk. tās laikā sniegtās prezentācijas.
- ¹³⁵ Eiropas Komisijas 03.07.2020. Valsts atbalsta lēmuma SA.56943 (*Recapitalisation of airBaltic*) 134. punkts.
- ¹³⁶ Eiropas Savienības Tiesas 18.10.2023. sprieduma lietā T- 238/20 *Ryanair v Commission* 173. punkts.
- ¹³⁷ Padomes (14.06.2023. – 11.02.2025.) pēc intervijas sniegtā rakstiskā atbilde.
- ¹³⁸ Pagaidu regulējuma (spēkā līdz 30.06.2022.) 78. punkts.
- ¹³⁹ Valsts kontroles 05.02.2025. intervijas protokols ar Eiropas Komisijas Konkurences ģenerāldirektorāta (*Unit DG COMP F2 Aids to the transport sector*) pārstāvjiem.
- ¹⁴⁰ 05.07.2021. *Answer given by Executive Vice-President Vestager on behalf of the European Commission*. Pieejama: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/P-9-2021-002522-ASW_EN.html#ref4 (skatīts 20.02.2025.).
- ¹⁴¹ 17.03.2020. Resolution of the Supervisory Board No SB 010-66/18.

- ¹⁴² airBaltic 19.06.2021. e-pasta vēstules pielikums “Ziņojums par COVID-19 krīzes radītajiem zaudējumiem airBaltic un krīzes pārvarēšanai papildus nepieciešamā valsts atbalsta pieprasījums”. Adresēta Satiksmes ministrijai.
- ¹⁴³ Ministru kabineta 23.08.2021. rīkojums Nr. 588 “Par akciju sabiedrības “Air Baltic Corporation” pamatkapitāla palielināšanu”. (IP) Ministru kabineta rīkojumu projekta “Par akciju sabiedrības “Air Baltic Corporation” pamatkapitāla palielināšanu” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija) (tiesību aktu lietas Nr. TA-1685-IP).
- ¹⁴⁴ Ministru kabineta 23.08.2021. rīkojuma Nr.588 “Par akciju sabiedrības “Air Baltic Corporation” pamatkapitāla palielināšanu” 1. punkts. AS “Air Baltic Corporation” 28.12.2021. pamatkapitāla palielināšanas noteikumu (apstiprināti 22.12.2021. Sabiedrības ārkārtas akcionāru sapulcē Nr.ESM2/2021) 1.1. un 1.2. apakšpunkts.
- ¹⁴⁵ airBaltic 28.02.2025. iesniegtā atbilde uz Valsts kontroles informācijas pieprasījumu.
- ¹⁴⁶ Norādītie padomes locekļu skaidrojumi revidentu veidotā saīsinātā un apkopojošā veidā sagatavoti no revīzijas starpziņojuma saskaņošanas laikā saņemtās Personas E 24.03.2025. vēstules, Personas A 24.03.2025. vēstules un Personas D 20.03.2025. vēstules.
- ¹⁴⁷ Revidentu vērtējumā pienācīgs izvērtējums ietvertu rakstiska skaidrojuma iegūšanu no Eiropas Komisijas, kā šī Pagaidu regulējuma un tajā iekļautā ierobežojuma autora, ja nepieciešams piesaistot arī atbalstu no Finanšu ministrijas kā Latvijā par valsts atbalsta jautājumiem kompetentās institūcijas. Šādas Pagaidu regulējuma piemērošanas skaidrojumus, kad tas bija nepieciešams, airBaltic ieguva par citiem jautājumiem, piemēram, izeju no valsts atbalsta un valsts dalību obligāciju refinansēšanā. airBaltic revidentiem iesniedza informāciju tikai par konsultantu firmas 14.04.2023. sniegtu viedokli par mehānisma saderību ar Pagaidu regulējumu, kā arī izvilkumus no elektroniskas e-pasts sarakstes, ka par šo jautājumu konsultācijas ir notikušas arī iepriekš.
- ¹⁴⁸ Pagaidu regulējuma (spēkā līdz 30.06.2022.) 78. punkts.
- ¹⁴⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 22. panta otrās daļas 2. apakšpunkts, 26. panta trešā un ceturrtā daļa.
- ¹⁵⁰ Komerclikuma 292. panta pirmās daļas 2.² punkts.
- ¹⁵¹ airBaltic Ilgtspējas un gada pārskats par 2023. gadu. Korporatīvās pārvaldības ziņojums. Pieejams: [Ilgtspējas-un-Gada-Pārskats-2023.pdf](#) (skatīts 27.02.2025.).
- ¹⁵² Valsts kontroles 23.01.2025. intervijas protokols ar airBaltic padomes locekļiem, kas savus pienākumus pildīja no 14.06.2023. līdz 11.02.2025.
- ¹⁵³ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 26. pants.
- ¹⁵⁴ Valsts kontroles revīzijā Nr.2.4.1-36/2020 sagatavots starpziņojums “Ieguldījumi Satiksmes ministrijas aviācijas nozares kapitālsabiedrībās Covid-19 krīzes seku mazināšana”. Pieejams: https://www.lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile/29569-ZIYN4tzL94W87f9rsq-QZrt_Qira4Qw.pdf.
- ¹⁵⁵ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1.panta pirmās daļas 19.punkts.
- ¹⁵⁶ Informācija par IPO procesā plānoto piesaistāmo investīciju apjomu iegūta no airBaltic Finanšu pārskata par 2024. gadu 179. lp.
- ¹⁵⁷ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 26.panta trešā, ceturrtā un piektā daļa.
- ¹⁵⁸ Valsts kontroles revīzijā Nr.2.4.1-36/2020 sagatavots starpziņojums “Ieguldījumi Satiksmes ministrijas aviācijas nozares kapitālsabiedrībās Covid-19 krīzes seku mazināšana”. Pieejams: https://www.lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile/29569-ZIYN4tzL94W87f9rsq-QZrt_Qira4Qw.pdf.
- ¹⁵⁹ Valsts kontroles 06.02.2025. intervijas protokols ar airBaltic pārstāvjiem; airBaltic 14.02.2025. elektroniskā pasta vēstule “Valsts kontroles informācijas pieprasījums”.
- ¹⁶⁰ Valsts kancelejas 2023. gads 25. septembra elektroniskā pasta vēstule airBaltic “Vidēja termiņa darbības stratēģija “IPO & Beyond”.
- ¹⁶¹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 26. panta astotā un devītā daļa.
- ¹⁶² Valsts kontroles 08.01.2025. intervijas protokols ar Valsts kancelejas pārstāvjiem; Valsts kontroles 13.02.2025. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas pārstāvjiem.
- ¹⁶³ Valsts kontroles 13.02.2025. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas pārstāvjiem.
- ¹⁶⁴ Valsts kancelejas 20.02.2025. elektroniskā pasta vēstule “Jautājumi saistībā ar airBaltic”.
- ¹⁶⁵ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 26. panta sestā daļa.
- ¹⁶⁶ Ministru kabineta 08.05.2020. rīkojuma Nr.256 “Par akciju sabiedrības “Air Baltic Corporation” pamatkapitāla palielināšanu” informatīvais ziņojums, izskatīts Ministru kabineta 07.05.2020. sēdē. airBaltic 14.01.2025. elektroniskā pasta vēstule “Par airBaltic valdei noteiktajiem finanšu un nefinanšu mērķiem laika posmā no 2020. līdz 2025.gadam”; airBaltic 17.12.2020. elektroniskā pasta vēstule “Par Air Baltic Corporation AS 2018.-2020. gada finanšu un nefinanšu mērķiem un to sasniegumiem”.
- ¹⁶⁷ airBaltic ilgtspējas un gada pārskats 2023. Dati pieejami vietnē <https://investors.airbaltic.com/lv/finansu-informacija>.
- ¹⁶⁸ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 27. pants.
- ¹⁶⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 27. panta trešā un ceturrtā daļa.

¹⁷⁰ airBaltic kārtējo akcionāru sapulču protokoli: 29.04.2021. protokols Nr. OSM1/2021; 28.04.2022. protokols Nr. OSM1/2022; 30.03.2023. protokols Nr. OSM1/2023.

¹⁷¹ Valsts kontroles 13.02.2025. intervijas protokols ar Satiksmes ministrijas pārstāvjiem; Valsts kancelejas 20.02.2025. elektroniskā pasta vēstule “Jautājumi saistībā ar airBaltic”.

¹⁷² Pārresoru koordinācijas centra 03.08.2022. vēstule Satiksmes ministrijai (informācijai airBaltic) Nr. 1.2-5.1/55 “Par AS “Air Baltic Corporation” 2021. gada darbības vērtējumu; Valsts kancelejas 17.08.2023. vēstule Satiksmes ministrijai (informācijai airBaltic) Nr. 7.8.5./2023-DOC-1321-2015 “Par AS “Air Baltic Corporation” 2022.gada darbības rezultātiem”; Valsts kancelejas 15.07.2024. vēstule Satiksmes ministrijai (informācijai airBaltic) Nr. 7.8.5./2024-DOC-1139-2065 “Par AS “Air Baltic Corporation” 2023.gada darbības rezultātiem”.

¹⁷³ Valsts kancelejas 17.08.2023. vēstule Satiksmes ministrijai (informācijai airBaltic) Nr. 7.8.5./2023-DOC-1321-2015 “Par AS “Air Baltic Corporation” 2022.gada darbības rezultātiem”; Valsts kancelejas 15.07.2024. vēstule Satiksmes ministrijai (informācijai airBaltic) Nr. 7.8.5./2024-DOC-1139-2065 “Par AS “Air Baltic Corporation” 2023.gada darbības rezultātiem”.

¹⁷⁴ Satiksmes ministrijas 13.06.2023. vēstule Valsts kancelejai Nr.03.2-01/1664 “Par AS “Air Baltic Corporation” 2022.gada darbības rezultātiem”; Satiksmes ministrijas 05.06.2024. vēstule Valsts kancelejai Nr.03.2-01/2101 “Par AS “Air Baltic Corporation” 2023.gada darbības rezultātiem”.

¹⁷⁵ Ministru kabineta 09.02.2016. noteikumu Nr.95 “Kārtība, kādā tiek vērtēti darbības rezultāti un finanšu rādītāji kapitālsabiedrībai, kurā valstij ir izšķirošā ietekme” 9.2. apakšpunkts – labi – ja kapitālsabiedrība nav sasniegusi atsevišķus plānotos finanšu mērķu un nefinanšu mērķu rezultatīvos rādītājus, bet novirzes to izpildē nav būtiskas vai tās ir būtiskas, bet nerada būtiskus riskus kapitālsabiedrības finanšu stabilitātei un ilgtspējīgai attīstībai un tās izriet no publiskas personas augstākās lēmējinstāncijas lēmumiem vai normatīvajiem aktiem, vai ārkārtējiem, iepriekš neparedzamiem, tai skaitā *force majeure*, apstākļiem.

¹⁷⁶ Pārresoru koordinācijas centra 03.08.2022. vēstule Satiksmes ministrijai (informācijai airBaltic) Nr. 1.2-5.1/55 “Par AS “Air Baltic Corporation” 2021.gada darbības vērtējumu.

¹⁷⁷ 27.03.2024. akcionāru sapulces protokols Nr. OSM1/2024.

¹⁷⁸ Satiksmes ministrijas 19.03.2024. vēstule airBaltic padomei Nr.03.2-01/1066 “Par airBaltic 2024.gada nefinanšu mērķiem”.

¹⁷⁹ Piemēram: Ieņēmumu pasažieru kilometri (RPK); Pieejamo sēdvietu kilometri (ASK); Ieņēmumi uz vienu pieejamo sēdvietu kilometru (RASK); Izdevumi uz vienu pieejamo sēdvietu kilometru (CASK); Pasažieru noslodzes faktors (PLF); Punktualitāte (OTP); Reisu atcelšanas rādītājs; Pasažieru ienesīgums; Degvielas efektivitāte; Flotes izmantošanas rādītājs (*Fleet Utilization Rate*) u.c.

¹⁸⁰ AS “Air Baltic Corporation” padomes 21.03.2024. vēstule “Par airBaltic 2022., 2023., 2024.gada rādītājiem”. Adresēta Satiksmes ministrijai.

¹⁸¹ Ministru kabineta 09.02.2016. noteikumu Nr.95 “Kārtība, kādā tiek vērtēti darbības rezultāti un finanšu rādītāji kapitālsabiedrībai, kurā valstij ir izšķirošā ietekme” 2.3. apakšpunkts.

¹⁸² Valsts kancelejas 17.08.2023. vēstule Satiksmes ministrijai (informācijai airBaltic) Nr. 7.8.5./2023-DOC-1321-2015 “Par AS “Air Baltic Corporation” 2022. gada darbības rezultātiem”; Valsts kancelejas 15.07.2024. vēstule Satiksmes ministrijai (informācijai airBaltic) Nr. 7.8.5./2024-DOC-1139-2065 “Par AS “Air Baltic Corporation” 2023. gada darbības rezultātiem”.

¹⁸³ Dati airBaltic finanšu rādītāju analīzei ņemti no gada pārskatu datiem, kas pieejami vietnē <https://investors.airbaltic.com/lv/finansu-informacija>

¹⁸⁴ Valsts kontroles revīzijā Nr.2.4.1-36/2020 sagatavots starpziņojums “Ieguldījumi Satiksmes ministrijas aviācijas nozares kapitālsabiedrībās Covid-19 krīzes seku mazināšana”. Pieejams: https://www.lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile/29569-ZIYN4tzL94W87f9rsq-QZrt_Qira4Qw.pdf.

¹⁸⁵ (IP) Ministru kabineta 30.08.2024. protokollēmums 24-TA-1988 (protokola Nr.34, 3.§, 4. punkts). (IP) Ministru kabineta 18.12.2024. protokollēmums 24-TA-396 (protokola Nr.54, 2. §, 4.2. apakšpunkts).

¹⁸⁶ Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. pants.

¹⁸⁷ Ministru kabineta 29.11.2022. rīkojums Nr. 849 “Par valsts līdzdalības saglabāšanu akciju sabiedrībā “Air Baltic Corporation” un vispārējo stratēģisko mērķi”.

¹⁸⁸ Iebildumus 06.12.2021. un argumentāciju tā svītrotšanai bija sniedzis Pārresoru koordinācijas centrs.

¹⁸⁹ Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 24.² pants.

¹⁹⁰ Valsts kapitālsabiedrību vidēja termiņa darbības stratēģijas izstrādes vadlīnijas. Pieejamas: https://www.valstskapitals.gov.lv/images/userfiles/1.2_23.2.1_vid-term_darb_strat_vadlinijas_170622%282%29.pdf (skatīts 01.02.2025.).

¹⁹¹ 14.11.2024. likums “Grozījumi Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likumā” (spēkā no 16.11.2024.).

¹⁹² Akcionāru sapulcē kapitālsabiedrībai apstiprinātie sasniedzami nefinanšu mērķi. Par periodu no 2016. līdz 2019. gadam tika izmantota airBaltic iesniegtā informācija.

¹⁹³ Konceptuālais ziņojums “Latvijas aviācijas nozares ilgtermiņa stratēģiskās prioritātes līdz 2050. gadam” (projekts).

¹⁹⁴ Ekonomikas ministrijas 19.03.2024. Informatīvais ziņojums “Par Latvijas Tūrisma un pasākumu nozares eksporta veicināšanas stratēģiju līdz 2027. gadam”, 23-TA-1916.

¹⁹⁵ Piemēram: LETA

publikācija https://www.leta.lv/archive/browse/?_id=2C2C811D-7AE8-4361-BA99-0A8B11E034CE (skatīts 02.02.2025.).

¹⁹⁶ Valsts pārvaldes iekārtas likuma 88. panta otrā daļa.