РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/494 НА КОМИСИЯТА

от 9 юли 2014 година

относно мерките SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP), приведени в действие от Словения в полза на Adria Airways d.d.

(нотифицирано под номер C(2014) 4543)

(само текстът на словенски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като взе предвид решението, с което Комисията реши да открие процедурата, посочена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на помощта SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) ([1]),

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с тези разпоредби и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) С уведомление SANI № 5628 от 11 март 2011 г., заведено като получено на същия ден, Словения уведоми Комисията относно отпускането на помощ за оздравяване на предприятието Adria Airways d.d. (наричано по-нататък „Adria“ или „дружеството“) под формата на държавна гаранция и на кредит при облекчени условия в размер на 6,2 млн. евро.

(2) Словения предостави допълнителна информация с писма от 31 март 2011 г. и 12 април 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация с писмо от 29 април 2011 г., на което не бе получен отговор от словенските органи. На 13 юли 2011 г. бе проведена среща със словенските органи и техните консултанти, на която бе обяснено на Комисията, че помощта за оздравяване, за която е изпратено уведомление, няма да бъде достатъчна с оглед на неблагоприятното финансово състояние на дружеството и че Словения планира да направи капиталова инжекция в размер на 50 млн. евро в полза на Adria. Словения оттегли уведомлението си за помощта за оздравяване на 1 август 2011 г.

(3) Вследствие на получена от Словения информация, че на 30 септември 2011 г. тя все пак е извършила капиталовата инжекция, посочена по-горе, Комисията реши да продължи предварителното си разследване *ex officio* и поиска допълнителна информация с писма от 12 септември 2011 г., 28 ноември 2011 г. и 17 април 2012 г., на които Словения отговори с писма от 11 октомври 2011 г., 27 декември 2011 г., 13 януари 2012 г. и 18 май 2012 г. Освен това Словения изпрати меморандум, изготвен от законните представители на Adria, по електронна поща на 7 ноември 2012 г.

(4) По искане на Словения на 12 юли 2012 г. бе проведена среща с участието на представители на Adria и държавния холдинг PDP ([2]), който е един от акционерите на Adria. На тази среща Словения и представителите на Adria и PDP представиха разяснения и аргументи по отношение на разглежданите мерки.

(5) С писмо от 20 ноември 2012 г. Комисията уведоми Словения, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), по отношение на помощта (наричано по-нататък „решението за откриване“). Словения представи мнение относно решението за откриване с писмо от 21 януари 2013 г. Комисията поиска допълнителна информация от Словения с писмо от 5 март 2013 г., на което Словения отговори на 19 април 2013 г. Словения предостави допълнителна информация на 16 септември 2013 г. Комисията поиска допълнителна информация от Словения с писмо от 6 ноември 2013 г., на което Словения отговори на 4 декември 2013 г., както и на 6 и 17 януари 2014 г. Срещи със словенските органи и техните законни представители се състояха на 25 март и 5 декември 2013 г. и на 8 януари 2014 г.

([1]) Държавна помощ — Словения — Държавна помощ SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) — Предполагаема помощ в полза на Adria Airways — Покана за представяне на мнения съгласно член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ C 69, 8.3.2013 г., стр. 53).

([2]) PDP е холдинг, създаден през май 2009 г. Той е изцяло притежаван от три фонда, които са 100 % държавна собственост: Kapitalska družba d.d. (наричан по-нататък „KAD“), Slovenska Odskodninska družba d.d. (наричан по-нататък „SOD“) и Družba za svetovanje in upravljanje d.o.o. (наричан по-нататък „DSU“).

(6) Решението на Комисията за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([3]) на 8 март 2013 г. Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения относно мерките.

(7) На 8 април 2013 г. в Комисията постъпи становището на една заинтересована страна, Ryanair. Тя го изпрати на Словения, на която бе предоставена възможност за отговор; нейното мнение беше получено с писмо от 13 май 2013 г.

2. ПАЗАРЪТ НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ НА СЛОВЕНИЯ

(8) Adria е националният въздушен превозвач на Словения и основната авиокомпания на летище Любляна. През 2011 г. дружеството е транспортирало 73,4 % от пътниците, които летят през летище Любляна, а впоследствие тази цифра е спаднала на 71,3 % през 2012 г. и на 69,8 % през 2013 г. ([4])

(9) Въпреки че присъствието на нискотарифни превозвачи в Словения е ограничено (easyJet обслужва само един маршрут от Любляна, а Wizz Air обслужва два), те са поели 12,6 % от пътниците на обществения транспорт през 2013 г. ([5]) Понастоящем има още пет други конкуренти, които извършват полети от Любляна до техните основни възлови летища, а именно Air France, Finnair, Turkish Airlines, Montenegro Airlines и Air Serbia.

3. ПОЛУЧАТЕЛ НА ПОМОЩТА

(10) Adria е голямо предприятие с приблизително 450 служители. През 2013 г. то има оборот от 142,3 млн. евро и загуби в размер на 3 млн. евро (по оценки). То има флот от 11 самолета, главно регионални реактивни самолети. Понастоящем дяловете на Adria са собственост *inter alia* на Република Словения — 69,9 %, на Bank Assets Management Company (BAMC) (на което бяха прехвърлени някои активи от Nova Ljubljanska Banka d.d. ([6]), наричано по-нататък „NLB“) — 19,6 %, на ABANKA d.d. — 4,7 %, и на PDP — 2,1 %.

(11) От 2008 г. нататък финансовото състояние на Adria постоянно се влошава, с намалени продажби, отрицателна EBT (печалба преди данъчно облагане) и отрицателен собствен капитал. За допълнителни данни относно финансовото състояние на Adria в периода между 2007 и 2011 г. вж. раздел 7.1 по-долу.

(12) На 1 август 2012 г. Словения, заедно с PDP, NLB, Abanka Vipa d.d., Hypo Alpe-Adria Bank d.d. и Unicredit Bank of Slovenia d.d., започна процеса на приватизация на Adria, като отправи покана за представяне на оферти за 74,87 % от дяловете на дружеството. На тази дата Агенцията за управление на капиталови активи на Република Словения (Capital Assets Management Agency of the Republic of Slovenia, AUKN) публикува публична покана към инвеститорите за изразяване на интерес с необвързващ характер в рамките на процеса на продажба на мажоритарен пакет акции на дружеството ([7]). Изглежда обаче тази процедура е била отменена и процедурата за приватизация на Adria ще бъде стартирана наново на по-късен етап.

4. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ И ПЛАНА ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

4.1. Мярка 1: увеличението на капитала от 2007 г.

(13) Считано от 31 декември 2006 г. капиталът на Adria има следната акционерна структура:

Таблица 1

Акционерна структура на Adria преди увеличението на капитала от 2007 г.

Име	%
KAD	55,0
SOD	20,0

([3]) Вж. бележка под линия 1.
([4]) Годишен отчет за дейността на Aerodrom Ljubljana d.d. за 2013 г., достъпен на http://www.lju-airport.si/pripone/1966/Letno%20porocilo%20AL%202013%20ang.pdf.
([5]) *Пак там*.
([6]) Вж. http://www.dutb.eu/en/about-us. От 31 декември 2010 г. Словения притежава (пряко или косвено) 48,8 % от NLB. След рекапитализация обаче за оздравяване на NLB, одобрена с Решение на Комисията от 7 март 2011 г. (SA.32261), Словения притежава (пряко или косвено) дял от NLB от приблизително 55,7 %.
([7]) Вж. http://www.sdh.si/sl-si/Novica/294.

Име	%
NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. (1)	9,7
NFD Holding d.d. (2)	7,2
Infond d.o.o. (3)	4,9
Други (включително акционери физически лица)	3,2

(1) NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. е дъщерно дружество, в което NFD Holding държи 48,5 % (вж. бележката под линия по-долу). Останалите собственици изглежда са предимно частни дружества — вж. годишните финансови отчети (само на словенски език) на http://www.nfd.si/dokumenti?lang=en.

(2) NFD Holding d.d. е публично търгувано акционерно дружество, чиято основна дейност е управление на финансови инвестиции. То изглежда е частна собственост — вж. годишните финансови отчети (само на словенски език) на http://www.nfdholding.si/dokumenti.php.

(3) Infond d.o.o. е словенско дружество за управление на инвестиционни фондове. 72 % от него са собственост на Nova KBM — банка, от която по това време Словения държи 42,3 %, KAD държи 4,8 % и SOD държи 4,8 %. Вж. http://www.nkbm.si/financial-reports-and-documents.

(14) На 19 февруари 2007 г. на събрание на акционерите на Adria бе решено да се увеличи капиталът на дружеството с 10,9 млн. евро. Фондът KAD, който е 100 % собственост на държавата, записа приблизително 99,6 % от увеличението, а останалите бяха записани от акционери физически лица. Всички акции бяха записани до 5 април 2007 г.

(15) Заплатената цена беше 27 EUR на акция. Според доклад за оценка от […] (*) г. стойността на акциите е определена на […] EUR за една акция към месец септември 2006 г.

(16) Вследствие на увеличението на капитала от 2007 г. собствеността на капитала на Adria е, както следва:

Таблица 2

Акционерна структура на Adria след увеличението на капитала от 2007 г.

Име	%
KAD	77,3
SOD (1)	10,0
NLB (2)	8,5
Infond d.o.o.	2,4
Други (включително акционери физически лица)	1,8

(1) Словенски държавен фонд.

(2) Въз основа на наличната информация се оказва, че в определен момент преди увеличението на капитала от 2007 г. NLB е придобила дяловете на NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. и NFD Holding d.d.

4.2. **Мярка 2: увеличението на капитала от 2009 г.**

(17) На 13 януари 2009 г. управителният съвет на Adria реши да увеличи капитала на дружеството чрез емитиране на нови акции. В резултат на това капиталът на Adria бе увеличен с 2,36 млн. евро. Фондът KAD записа приблизително 99,5 % от увеличението, а останалите бяха записани от акционери физически лица. Всички акции бяха записани до 20 юли 2009 г.

(18) Заплатената цена беше 22 EUR на акция. Според доклад за оценка от […] г. стойността на акциите е определена на […] EUR за една акция към месец септември 2008 г.

(*) Търговска тайна.

(19) Вследствие на увеличението на капитала от 2009 г. собствеността на капитала на Adria е, както следва:

Таблица 3

Акционерна структура на Adria след увеличението на капитала от 2009 г.

Име	%
KAD	78,6
SOD	8,8
NLB	7,5
Infond d.o.o.	2,2
Други (включително акционери физически лица)	2,9

4.3. **Мярка 3: увеличението на капитала от 2010 г.**

(20) На 2 септември 2010 г. на събрание на акционерите на Adria бе решено да се увеличи капиталът на дружеството с 2,5 млн. евро. Холдингът PDP (наследник на KAD и SOD) записа приблизително 80 % от увеличението. Две частни туристически агенции, Kompas d.d. и Palma d.o.o., записаха останалите 20 % (по 10 % всяка). Всички акции бяха записани до 1 октомври 2010 г.

(21) Заплатената цена беше 12 EUR на акция. Според доклад за оценка от […] г. стойността на акциите е определена на […] EUR за една акция към месец юни 2009 г.

(22) В следствие на увеличението на капитала от 2010 г. собствеността на капитала на Adria е, както следва:

Таблица 4

Акционерна структура на Adria след увеличението на капитала от 2010 г.

Име	%
PDP	86,0
NLB	6,1
Kompas d.d.	1,9
Palma d.o.o.	1,9
Infond d.o.o.	1,7
Други (включително акционери физически лица)	2,4

4.4. **Мярка 4: увеличението на капитала от 2011 г.**

(23) На 21 септември 2011 г. на събрание на акционерите на Adria бе решено да се увеличи капиталът на дружеството с 69,7 млн. евро. Република Словения записа 49,5 млн. евро, а PDP — 0,5 млн. евро, и двете суми в налични средства. Останалата част от увеличението на капитала (т.е. 19,7 млн. евро) бе осъществена под формата на замяна на дълг срещу дялов капитал от няколко банки: а) 13,83 млн. евро от NLB, б) 3,35 млн. евро от Abanka Vipa d.d., в) 1,24 млн. евро от Unicredit Bank of Slovenia d.d., и г) 1,28 млн. евро от Hypo Alpe-Adria Bank d.d. Увеличението на капитала бе осъществено на 30 септември 2011 г.

(24) Договорената цена е била 1 EUR за акция — позволеният от словенското законодателство минимум. Не е бил изготвен доклад за оценка.

(25) Вследствие на увеличението на капитала от 2011 г. собствеността на капитала на Adria е, както следва:

Таблица 5

Акционерна структура на Adria след увеличението на капитала от 2011 г.

Име	%
Република Словения	69,9
NLB	19,6
Hypo Alpe-Adria Bank d.d.	1,8
Abanka Vipa d.d.	4,7
Unicredit Bank of Slovenia d.d.	1,8
PDP	2,1
Други (включително акционери физически лица)	0,1

Планът за преструктуриране от септември 2011 г.

(26) Според Словения държавата, PDP и банките са взели решение за участие в увеличението на капитала от 2011 г. въз основа на план от септември 2011 г., озаглавен „*Програма за финансово преструктуриране и преструктуриране на стопанската дейност*“ (наричана по-нататък „планът за преструктуриране“). Този план включва необходимите мерки за финансово преструктуриране и преструктуриране на дейността на Adria, които ще позволят на дружеството да възстанови своята жизнеспособност. Видно е, че планът е написан с цел уведомяване относно помощ за преструктуриране, тъй като в него присъстват понятия като „собствен принос“ и „нарушаване на конкуренцията“, които обикновено не се срещат в бизнес план.

(27) Според първоначално представения план за преструктуриране Adria ще постигне жизнеспособност през 2013 г. (базов и оптимистичен сценарий) или 2014 г. (песимистичен сценарий). Също така, според първоначално представения план за преструктуриране затрудненията на Adria произтичат от: а) […].

(28) В първоначално представения план за преструктуриране са установени набор от мерки, насочени към преструктуриране на Adria и възстановяване на жизнеспособността на дружеството: а) […].

(29) Също така според първоначално представения план за преструктуриране увеличението на капитала от 2011 г. в размер на 69,7 млн. евро ще покрие отрицателната стойност на собствения капитал на Adria в размер на […] EUR, погасяването на задължения в размер на […] EUR ([…] EUR просрочени задължения към доставчици и […] EUR за предсрочно погасяване на банкови заеми) и финансирането на мерки за преструктуриране в размер на […] EUR.

(30) От друга страна, общите разходи за преструктуриране ще възлязат на […] EUR, които са частично финансирани от капиталовата инжекция в размер на 50 млн. евро, направена от словенската държава и PDP. Участието на Adria в разходите за неговото преструктуриране („собствен принос“) ще възлиза на […] EUR от замяната на банкови заеми срещу дялов капитал (19,7 млн. евро), […]. На последно място, в първоначално представения план за преструктуриране продажбата на AAT и отмяната на редовни маршрути се разглеждат като компенсаторни мерки.

(31) С оглед на съмненията, изразени от Комисията в решението за откриване, Словения представи редица актуализации на плана за преструктуриране. По-специално, планът за преструктуриране в момента предвижда преструктурирането да продължи до 2015 г. и включва няколко допълнителни мерки за преструктуриране, с цел да се гарантира по-устойчива жизнеспособност. Допълнителните мерки за преструктуриране, заедно с тяхното финансово отражение за 2014 и 2015 г., са следните: а) […].

4.5. **Мярка 5: придобиването на Adria Airways Tehnika d.d. през 2010 — 2011 г.**

(32) През 2010 г. е учредено AAT, дъщерно дружество 100 % собственост на Adria. Дотогава то е вътрешно подразделение за поддръжка на Adria, известно като SVL. AAT осъществява дейност в сектора на поддържане на въздухоплавателни средства за Adria и други клиенти.

(33) В периода от ноември 2010 г. до март 2011 г. PDP и Aerodrom Ljubljana — мажоритарен държавен управител на летище Любляна — придобиха от Adria съответно 52,3 % и 47,7 % в AAT на два етапа. На първия етап PDP купи дял в AAT в размер на 18,24 % под формата на 2 676 346 привилегировани акции без право на глас на стойност 1 EUR на акция. По същото време Aerodrom Ljubljana придоби дял от 31,16 % в AAT (4 570 881 акции) чрез преобразуване на дълг в привилегировани акции без право на глас за сума от приблизително 4,6 млн. евро. На втория етап, в началото на 2011 г., Adria продаде останалите свои акции в AAT както следва: PDP придоби 5 000 000 обикновени акции на стойност 1 EUR за акция и увеличи дела си в дружеството на 52,33 %, докато Aerodrom Ljubljana увеличи дела си в AAT на 47,67 %, като преобразува 2,2 млн. евро вземания от Adria.

(34) Следователно общата цена възлиза на 14,7 млн. евро, т.е. 1 EUR на акция. В доклад за оценка от април 2010 г. стойността на AAT като подразделение за поддръжка на Adria се определя между 14,4 млн. евро и 14,9 млн. евро към месец декември 2009 г.

5. **РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ**

(35) На 20 ноември 2012 г. Комисията реши да открие официалната процедура по разследване. Предварителното становище на Комисията в решението за откриване беше, че към момента на прилагане на установените мерки, или поне от 2008 г. нататък, Adria би могло да се счита за предприятие в затруднение. Комисията също така изрази съмнения по отношение на петте разглеждани мерки и достигна до предварителното заключение, че при всички тях е налице държавна помощ.

(36) По отношение на мерки 1 и 2 в решението за откриване Комисията изразява мнението, че словенската държава е упражнила видимо и пряко влияние върху KAD и достигна до предварителното заключение, че участието на KAD в увеличенията на капитала от 2007 г. и 2009 г. е осъществено с държавни ресурси и може да бъде приписано на Словения. Макар че действителната цена, платена за акциите от KAD, е под определената стойност в двата доклада за оценка, Комисията изрази съмнение дали докладите са отчели значителния период от време, изтекъл от момента, когато е направена оценката на акциите, до момента на осъществяването на капиталовата инжекция. Като има предвид, че по това време KAD е мажоритарен съдружник в Adria, Комисията счита, че увеличенията на капитала от 2007 г. и 2009 г. са били насочени към финансиране на съществуваща инвестиция на KAD в дружество, което би могло да се счита за предприятие в затруднение.

(37) При прегледа на мярка 3 Комисията отбеляза, че PDP е наследник на KAD и SOD, чиито действия според предварителната оценка на Комисията могат да бъдат приписани на държавата. Освен това Комисията подчерта факта, че словенската държава притежава непряко 100 % от PDP (чрез KAD, SOD и DSU (100 % държавно предприятие за управление на активи)), като елемент, даващ основание да се припише отговорност на държавата, и се позова на някои косвени доказателства за приписване на отговорност на държавата по смисъла на съдебната практика по делото *Stardust Marine* ([8]). Както при мерки 1 и 2, макар действителната цена, платена за акциите от PDP, да е под определената стойност в доклада за оценка, Комисията изрази съмнения дали докладът е отчел значителния период от време от 15 месеца, изтекъл от момента, когато е направена оценката на акциите, до момента на осъществяване на капиталовата инжекция. Комисията също така застъпи предварителното становище, че участието в капиталовата инжекция от 2010 г. на две частни туристически агенции (Kompas d.d. и Palma d.o.o.) заедно с PDP само по себе си не е достатъчно, за да разсее съмненията на Комисията за възможно предимство в полза на Adria ([9]).

(38) Във връзка с мярка 4 Комисията отбеляза, че за инвестицията на Словения явно са използвани държавни ресурси, и потвърди предварителното си заключение, че за действията на PDP носи отговорност държавата. Комисията също така изрази съмнения относно участието на NLB в мярка 4, което изглежда може да бъде приписано на държавата предвид факта, че а) по това време NLB е била мажоритарна собственост на държавата, б) държавата е имала мнозинството от гласовете в управителния съвет и надзорния съвет на банката, и в) публични органи могат да упражняват влияние върху поведението на банка, контролирана от държавата.

(39) При оценката на това дали мярка 4 води до неправомерно избирателно предимство в полза на Adria, Комисията отбелязва в решението за откриване, че фактът, че банките се съгласяват на замяна на дълг срещу дялов капитал само в случай че държавата направи капиталова инжекция в Adria, и по-специално различният характер на приноса на държавата и PDP в сравнение с приноса на банките (замяна на дълг срещу дялов капитал), е достатъчен, за да възникнат основателни съмнения дали увеличението на капитала от 2011 г. е било *pari passu*. Комисията отбелязва също така, че за разлика от предишните увеличения на капитала, капиталовото увеличение от 2011 г. е било извършено без доклад за оценка.

([8]) Решение на Съда от 16 май 2002 г. по дело C-482/99, *Френска република/Комисия на Европейските общности (Stardust Marine)* (2002 г.), Сборник, стр. I-4397.

([9]) Вж. Решение на Съда от 12 декември 1996 г. по дело T-358/94, *Compagnie nationale Air France/Комисия на Европейските общности* (1996 г.), Сборник, стр. II-2109, точки 148—149, и Решение на Съда от 12 декември 2000 г. по дело T-296/97, *Alitalia — Linee aeree italiane SpA/Комисия на Европейските общности* (2000 г.), Сборник, стр. II-3871, точка 81.

(40) По отношение на твърденията на словенските органи, че те са взели решение за участие в мярка 4 въз основа на плана за преструктуриране от месец септември 2011 г., Комисията отбеляза, че планът за преструктуриране по принцип не е бил достатъчен за удовлетворяване на критериите на частен инвеститор, тъй като някои от прогнозите на плана за преструктуриране изглежда са се основавали на несигурни или неясни допускания. Освен това Комисията подчерта, че частен инвеститор би взел предвид риска предходните увеличения на капитала да са съставлявали незаконна държавна помощ и би оценил отражението на риска от възможно нареждане за възстановяване от страна на Комисията върху рентабилността на инвестицията. На последно място, Комисията отбеляза, че банките може да са взели решение за участие в капиталовата инжекция поради интереса, показан към Adria от Словения, много преди датата, на която е взето решението за увеличение на капитала от 2011 г.

(41) Във връзка с мярка 5 Комисията потвърди своето предварително становище, че за действията на PDP носи отговорност държавата и че са използвани държавни ресурси. По отношение на Aerodrom Ljubljana Комисията достигна до същото предварително заключение с оглед на факта, че то вече е било мажоритарна държавна собственост към момента на придобиване на AAT. Комисията счита също, че е малко вероятно публичните органи да не са участвали във важните решения, вземани от Aerodrom Ljubljana — управителят на летище Ljubljana, поради стратегическото значение на летището за страната като основен входен терминал за международни полети.

(42) Предвид факта, че първият етап от придобиването на акции в AAT се е състоял непосредствено след увеличението на капитала от 2010 г., Комисията е на мнение, че двете мерки не трябва да се оценяват поотделно, а като част от по-голяма операция, насочена към подпомагане на Adria. При прегледа на доклада, в който е определена стойността на акциите на ATT, Комисията отбеляза, че в него AAT е оценено като част от подразделението за поддръжка на Adria (по това време това е SVL) и при оценяване на стойността на AAT са взети предвид полезните взаимодействия, произтичащи от това. Въпреки това Комисията счита, че докладът е трябвало да оцени стойността на SLV/AAT като самостоятелен субект, без да се отчитат полезните взаимодействия в рамките на групата, тъй като през 2010 г. AAT е отделено от Adria и продадено като отделно предприятие. Освен това Комисията изрази загриженост относно значителния период от време между момента на оценката и момента на продажба на акциите на AAT.

(43) Комисията също така изрази съмнения относно **съвместимостта с вътрешния пазар** на петте разглеждани мерки, по-специално поради факта, че Словения не е представила всички възможни основания за съвместимост.

(44) С оглед на естеството на разглежданите мерки и факта, че Adria би могло да се счита за предприятие в затруднение към момента на привеждане в действие на мерките, Комисията отбеляза, че съвместимостта на мерките може да се оценява само съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, и по-специално в контекста на Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение ([10]) (наричани по-нататък „Насоките за ОиП“). Комисията отбеляза първо, че условията за помощ за оздравяване, установени в раздел 3.1 от Насоките за ОиП, изглежда не са изпълнени. Във връзка с помощта за преструктуриране, определена в раздел 3.2 от Насоките за ОиП, Комисията подчерта, че установените мерки са предоставени преди Комисията да бъде уведомена и в отсъствието на надежден план за преструктуриране, който удовлетворява условията, установени в Насоките за ОиП — обстоятелство, което само по себе си ще бъде достатъчно, за да се изключи съвместимост на мерките с вътрешния пазар ([11]).

(45) Комисията също така изрази съмнения относно плана за преструктуриране, тъй като той не се оказва достатъчно обоснован, за да се възстанови жизнеспособността на Adria в дългосрочен план, защото някои от неговите прогнози се основават на количествено неопределени, несигурни или неясни допускания. Комисията също така не е убедена дали компенсаторните мерки, предвидени в плана за преструктуриране, може да се считат за подходящи и/или достатъчни, предвид това, че те се оказват необходими за възстановяване на жизнеспособността на Adria. Що се отнася до продажбата на AAT, тя се е състояла няколко месеца преди одобряването на плана за преструктуриране, в края на 2010 г. и началото на 2011 г. — момент, когато Adria очевидно наложително се нуждае от финансиране. Също така отмяната на редовни маршрути не се оказва приемлива като компенсаторна мярка, предвид това, че в плана за преструктуриране повечето от тези маршрути (27 от 31) са посочени като губещи и във всички случаи тяхното закриване ще бъде необходимо за осигуряване на жизнеспособността на дружеството. Комисията също така изрази съмнения относно това дали предложеният собствен принос от Adria в размер на […] EUR е изцяло приемлив, по-специално защото не е ясно дали сумите от продажбата на AAT и замяната на банкови заеми срещу дялов капитал може да се отчитат като собствен принос. Като се има предвид, че Adria изглежда е в затруднено положение към момента на привеждане в действие на мерките и че предприятията в затруднение могат да получат само помощ за оздравяване и/или преструктуриране, Комисията изрази съмнения и относно това дали принципът на еднократната помощ „един път — последен път“ ще бъде спазен, особено по отношение на увеличението на капитала от 2011 г.

([10]) ОВ C 244, 1.10.2004 г., стр. 2.

([11]) Вж. в този смисъл решението на Съда на ЕАСТ по съединени дела E-10/11 и E-11/11, *Hurtigruten ASA, Норвегия/Надзорен орган на ЕАСТ*, все още непубликувано, точки 228 и 234—240.

6. **МНЕНИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРА**

6.1. **Мнения от Словения**

(46) В своите мнения относно решението на Комисията за откриване на процедура Словения твърди, че мерки 1, 2 и 3 не включват държавна помощ, тъй като не може да се счита, че за решенията на KAD и PDP отговорност носи държавата. По-специално Словения отбелязва, че 100 % дялово участие на държавата не е достатъчно, за да се заключи, че мерките могат да бъдат приписани на държавата. Словения освен това отбелязва, че докладите за оценка, в които е определена стойността на акциите, са подходящи и че на тази основа е спазен принципът на инвеститор в условията на пазарна икономика, като по този начин се изключва предимство в полза на Adria. Що се отнася по-специално до мярка 3, Словения твърди, че записването *pari passu* на 20 % от акциите от две частни туристически агенции заедно с PDP е съществено и показва, че на пазара не са налице съмнения относно жизнеспособността на Adria, което ще изключи наличието на държавна помощ.

(47) Във връзка с мярка 5 Словения потвърждава, че отговорността за действията на PDP не може да бъде приписана на държавата. По отношение на действията на Aerodrom Ljubljana Словения счита, че влиянието на Словения върху решението на последното да купи AAT не може да бъде изведено от факта, че определени членове на надзорния съвет са били предложени от държавата, KAD и SOD. Освен това Словения счита, че докладът за оценка от месец април 2010 г., в който стойността на AAT като подразделение за поддръжка на Adria се определя между 14,4 млн. евро и 14,9 млн. евро, не може да се счита за остарял и че нищо не показва, че в доклада за оценка са взети предвид полезните взаимодействия с Adria. В допълнение Словения твърди, че от протоколите от заседанията на управителните съвети на PDP и Aerodrom Ljubljana става видно, че решението за придобиване на ATT е взето въз основа на рационални от икономическа гледна точка съображения. По тези причини наличието на държавна помощ в мярка 5 ще бъде изключено.

(48) Словения също така оспорва определянето на Adria като предприятие в затруднение и счита, че Adria следва да се счита за предприятие в затруднение едва от януари 2011 г., т.е. по времето на мярка 4.

(49) По отношение на мярка 4 Словения изключва наличието на помощ с аргумента, че замяната на дълг срещу дялов капитал на NLB не може да бъде приписана на държавата. Нещо повече, Словения е на мнение, че непогасените заеми, преобразувани в дялов капитал, са били напълно обезпечени със залози върху самолети и сгради, както и че с преобразуването им в дялов капитал банките са поели нов търговски риск. В този смисъл замяна на дълг срещу дялов капитал ще бъде еквивалентна на финансова инжекция. Словения също така отбелязва, че банките и държавата са упражнили взаимно влияние, за да се вземе решението за инвестиране, което — по мнение на Словения — се основава на надежден план за преструктуриране, и заключава, че инвестиционните решения са взети по едно и също време, като по този начин се изключва всякакво неправомерно предимство в полза на Adria.

(50) Тъй като Словения счита, че мерки 1, 2, 3 и 5 не включват държавни ресурси, тя не е представила основания за съвместимост на тези мерки. Тя обаче представи основания за съвместимост на мярка 4, в случай че Комисията заключи, че мярката съставлява държавна помощ. Тъй като според Словения Adria следва да се счита за предприятие в затруднение едва от януари 2011 г. (виж съображение 48), мярка 4 ще представлява съвместима помощ за преструктуриране съгласно раздел 3.2 от Насоките за ОиП въз основа на представения план за преструктуриране.

(51) Що се отнася до **възстановяването на жизнеспособността**, Словения счита, че планът за преструктуриране гарантира дългосрочната жизнеспособност на Adria и подчертава, че в съответствие с Насоките за ОиП планът за преструктуриране включва проучване на пазара и анализ на причините, които са довели до затрудненията на предприятието, и предвижда изоставяне на дейностите, които биха продължили да генерират загуби и след преструктурирането. Както е посочено в съображение 31, Словения е представила редица актуализации на плана за преструктуриране, който в момента предвижда преструктурирането да продължи до 2015 г. и включва няколко допълнителни мерки за преструктуриране, с цел да се гарантира по-устойчива жизнеспособност. Словения също така подчертава, че актуализираният план за преструктуриране гарантира дългосрочна жизнеспособност на предприятието до края на 2015 г. дори и при песимистичен сценарий, с възвръщаемост на собствения капитал (RoE) от […] % през 2014 г. и […] % през 2015 г., по-висока от нивата, приети от Комисията в решението относно Air Malta ([12]).

(52) Словения е на мнение, че намаляването на капацитета (под формата на отмяна на услуги по разписание) в размер на […] % и […] % съответно през зимния и през летния сезон, освобождаването на слотове на определени летища, включително координирани (претоварени) летища, и продажбата на AAT са подходящи и пропорционални

([12]) Решение 2012/661/ЕС на Комисията от 27 юни 2012 г. относно държавна помощ № SA.33015 (2012/C), която Малта възнамерява да приведе в действие в полза на Air Malta plc. (ОВ L 301, 30.10.2012 г., стр. 29).

компенсаторни мерки. Словения също така твърди, че отменените маршрути всъщност са били рентабилни въз основа на т.нар. „брутен марж“ (положителен принос C1), който Комисията е приела в делата за Air Malta и Czech Airlines ([13]).

(53) По отношение на помощта, ограничена до минимум (**собствен принос**), в съответствие с обясненията по-горе, Словения твърди, че продажбата на AAT не съдържа помощ и следователно постъпленията от нея в размер на 14,7 млн. евро следва да се приемат като собствен принос. Словения също така счита, че замените на дълг срещу дялов капитал, направени от банките, следва да се отчитат като собствен принос по отношение на цялата сума, т.е. 19,7 млн. евро. Освен това Словения предостави стойностите на самолетите, заложени по въпросните заеми, заедно със съответния доклад на AVAC ([14]), в който се посочват стойностите на тези самолети. Когато към това се прибави продажбата на редица активи […], размерът на собствения принос ще надхвърли [50—54] % въз основа на актуализирания план за преструктуриране.

(54) На последно място, що се отнася до **принципа на еднократната помощ („един път — последен път“)**, Словения е на мнение, че той е бил спазен, тъй като мерки 1, 2, 3 и 5 — които предшестват мярка 4 — не включват държавна помощ в полза на Adria.

6.2. **Мнения от заинтересовани страни**

(55) По време на официалната процедура по разследване в Комисията бяха получени мнения само от Ryanair, като дружеството подкрепя предварителните заключения на Комисията, че мерките предмет на оценка включват помощ и са несъвместими с вътрешния пазар.

(56) Същевременно обаче Ryanair твърди, че в решението за откриване оценката на Комисията въз основа на принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика не е пълна, тъй като Комисията е трябвало да прецени дали един частен инвеститор би избрал направо ликвидацията на Adria, вместо да му осигурява допълнителен капитал ([15]). Ryanair твърди, че Комисията е трябвало да прецени в решенията си за откриване дали ликвидацията на Adria е по-рентабилна за държавата от предоставянето на допълнителни средства. Макар да счита, че не е разполагало с достатъчно информация, за да даде мнение по плана за преструктуриране, Ryanair отбеляза съмненията си, че рентабилността на Adria ще бъде възстановена.

(57) Ryanair също така твърди, че всяка помощ в полза на Adria би засегнала позицията на пазара на Ryanair, тъй като тя би подронила усилията на Ryanair да развие своя пазар и би причинила загуба на приходи за Ryanair.

6.3. **Становище на Словения по мненията на трети заинтересовани страни**

(58) В становището си Словения разгледа подробно аргументите, изтъкнати от Ryanair. По-специално Словения отбеляза, че в капиталовите инжекции в полза на Adria е участвала не само държавата, но също и частни инвеститори, както и субекти, чиито действия според Словения не могат да бъдат вменени на държавата. Освен това Словения счита, че Ryanair тълкува погрешно съдебната практика, когато твърди, че държавата е трябвало да предпочете несъстоятелност пред преструктурирането и дългосрочната жизнеспособност на Adria. Според Словения тестът, представен от Ryanair, е погрешен, тъй като ще може да се приложи само към кредиторите, но не и към инвеститорите на Adria: Словения не може да поиска ликвидирането на Adria, тъй като няма несъбрани заеми от дружеството.

(59) Словения отбеляза, че Комисията е разгледала допускането, на което се основава планът за преструктуриране на Adria, и подчерта, че съмненията на Ryanair относно това дали жизнеспособността на Adria може да бъде възстановена са неоснователни. И накрая, Словения изтъкна, че твърдяната вреда за позицията на пазара на Ryanair не е обоснована.

7. **ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ**

(60) Настоящото решение разглежда като предварителна точка въпроса дали Adria е предприятие в затруднение по смисъла на Насоките за ОиП (раздел 7.1 по-долу). След това се анализира въпросът дали разглежданите мерки включват държавна помощ в полза на Adria по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС (раздел 7.2 по-долу) и след това дали помощта, ако такава е налице, е законосъобразна (раздел 7.4 по-долу) и съвместима с вътрешния пазар (раздел 7.5 по-долу).

([13]) Решение 2013/151/ЕС на Комисията от 19 септември 2012 г. относно държавната помощ SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) приведена в действие от Чешката република за České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — план за преструктуриране) (ОВ L 92, 3.4.2013 г., стр. 16).

([14]) Докладът на AVAC е доклад, издаван периодично от дружеството за анализ на стойността на самолетите (Aircraft Value Analysis Company), в който се определя стойността на самолети от всички марки и модели.

([15]) Ryanair се позовава на решението по дело C-405/11 P, *Котисия/Buczek Automotive*, все още непубликувано, точки 55—57.

7.1. **Затрудненията на Adria**

(61) От 2008 г. нататък финансовото състояние на Adria постоянно се влошава, с намалени продажби, отрицателна ЕВТ (печалба преди данъчно облагане) и отрицателен собствен капитал. Според информацията, предоставена от Словения, основните финансови параметри на Adria между 2007 г. и 2011 г. са следните:

Таблица 6

Основни финансови данни на Adria за периода 2007 г. — юни 2011 г. (в млн. евро)

	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Юни 2011 г.
Оборот	179,2	205,4	161,4	148,7	71,1
Нетен резултат	0,4	– 3,2	– 14,0	– 63,1	– 2,2
ЕВТ+DA	0,4 (*)	10,9	1,6	– 50,9	1,8
Регистриран капитал	6,8	6,8	7,7	9,4	9,4
Собствен капитал	41,8	32,5	29,3	– 35,4	– 35,9
Дълг/собствен капитал (коефициент)	2,8	3,7	4,0	– 3,9	– 3,6
Парични потоци от оперативна дейност	16,9	18,5	6,1	1,7	– 21,6 (**)

(*) ЕВТ (печалба преди данъчно облагане).
(**) Данни от месец декември 2011 г.

(62) Adria приключи финансовата 2011 година със загуби в размер на 12 млн. евро ([16]), докато през 2012 г. загубите достигнаха 10,8 млн. евро ([17]). Също така изглежда през 2013 г. Adria ограничава загубите до 3,1 млн. евро ([18]).

(63) В точка 10, буква а) от Насоките за ОиП се посочва, че дружество се счита за предприятие в затруднение, когато „*първоначално регистрираният му капитал е намалял с повече от половината и повече от една четвърт от този капитал е бил загубен през предходните 12 месеца*“. Тази разпоредба отразява допускането, че дадено предприятие, което понася тежки загуби в своя регистриран капитал, ще бъде неспособно да се справи със загубите, които почти сигурно го обричат да се оттегли от бизнеса в кратък или средносрочен период от време (съгласно точка 9 от Насоките за ОиП).

(64) Както е посочено в решението за откриване, между 2007 г. и юни 2011 г. не са налице загуби в регистрирания капитал, а той на практика е увеличен. Комисията обаче отбелязва, че собственият капитал на дружеството е станал отрицателен през 2010 г. и 2011 г. По същото време предприятието не е предприело подходящи мерки, за да се справи с намалението на собствения капитал. По предходни случаи ([19]) Комисията е заключавала, че ако едно дружество има отрицателен собствен капитал, тогава *a priori* се допуска, че са изпълнени критериите по точка 10, буква а) от Насоките за ОиП, какъвто е случаят с Adria поне от 2010 г. нататък. Общият съд в свое скорошно решение ([20]) също стигна до заключението, че едно дружество с отрицателен собствен капитал е предприятие в затруднение.

(65) Освен това изглежда до края на 2010 г. затрудненията на Adria достигат върхната си точка. Пресата по това време споменава възможността на Adria да бъде назначен синдик или дори да бъде предявен иск за обявяване в несъстоятелност ([21]). Това може да се разглежда като признак, че поне по това време Adria отговаря на критериите за прилагане на обща процедура по обявяване в несъстоятелност съгласно словенското законодателство по смисъла на точка 10, буква в) от Насоките за ОиП.

([16]) Вж. финансовия отчет на Adria за 2011 г., достъпен на http://www.adria.si/assets/Uploads/Annual-Report-2011-part-two-Financial-Report.pdf.
([17]) Вж. финансовия отчет на Adria за 2012 г., достъпен на https://www.adria.si/assets/Letna-porocila/SLO/AA-Letno-porocilo-2012-V1.pdf.
([18]) Вж. например http://atwonline.com/finance-amp-data/adria-airways-narrows-net-loss-2013.
([19]) Решение на Комисията относно държавна помощ C 38/07 (ex NN 45/07), предоставена от Франция в полза на *Arbel Fauvet Rail SA* (ОВ L 238, 5.9.2008 г., стр. 27).
([20]) Съединени дела Freistaat Sachsen (Германия) (T-102/07), *MB Immobilien Verwaltungs GmbH и MB System GmbH & Co. KG (T-120/07)/ Европейска комисия*, Сборник, 2010 г., стр. II-585, точки 95—106.
([21]) Вж. http://www.rtvslo.si/gospodarstvo/adria-airways-v-prostovoljno-poravnavo/246290 (на словенски) или http://www.bloomberg.com/news/2010-12-15/slovenia-s-adria-airways-may-file-for-bankruptcy-tvs-reports.html (на английски).

(66) Поради причините, изложени по-горе, в съответствие с решението за откриване, Комисията стига до заключението, че Adria е предприятие в затруднение по смисъла на точка 10, буква а) и/или в) от Насоките за ОиП през 2010 и 2011 г., т.е. по времето, когато са приведени в действие мерки 3, 4 и 5.

(67) Освен това таблица 6 в съображение 61 сочи, че през 2010 и 2011 г. Adria също може да се счита за предприятие в затруднение по смисъла на точка 11 от Насоките за ОиП, която гласи, че едно предприятие може да бъде считано за намиращо се в затруднение, „*когато са налице обичайните признаци […] като например — нарастващи загуби, намаляващ оборот, увеличаваща се нереализирана продукция, свръхпроизводство, намаляващ паричен поток, нарастващи дългове, нарастващи лихвени проценти и намаляващи или нулеви нетни стойности на активите*“.

(68) Комисията обаче е на мнение, че в периода между 2007 г. и 2009 г. Adria не показва обичайните признаци на предприятие в затруднение по смисъла на точка 11 от Насоките за ОиП. По отношение на 2008 г., Adria е претърпяло загуби в размер на 3,2 млн. евро за първи път през разглеждания период. Както Словения правилно изтъква, през 2008 г. приходите и паричните потоци на Adria се увеличават в сравнение с предходните години (съответно от 179,2 млн. евро на 205,4 млн. евро и от 16,9 млн. евро на 18,5 млн. евро). Освен това регистрираният капитал на дружеството се запазва на 6,8 млн. евро.

(69) Комисията също така отбелязва, че през 2008 г. и 2009 г. Adria има нетна ЕВТ в размер на 3,2 млн. евро и 14 млн. евро. През същите години, като се изключат амортизациите, икономическият резултат на предприятието е положителен и достига ЕВТ+DA (печалбата преди лихви, данъци и амортизации) съответно от 10,9 млн. евро и 1,6 млн. евро (виж таблица 6 в съображение (61)). От 2010 г. нататък стойността на ЕВТ+DA на Adria става отрицателна. Тъй като решението за мярка 2 е взето през януари 2009 г. и всички акции са записани през юли 2009 г., Комисията не може да заключи със сигурност, че към този момент е имало ясно забележима тенденция към отрицателни резултати, която позволява да се направи заключението, че Adria е било предприятие в затруднение по смисъла на Насоките за ОиП.

(70) Следователно Комисията е на мнение, че през 2007—2009 г., т.е. по времето на прилагане на мерки 1 и 2, Adria не отговаря на критериите за предприятие в затруднение.

7.2. **Наличие на държавна помощ**

(71) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар.

(72) С цел да определи дали е налице държавна помощ, Комисията трябва да оцени дали кумулативните критерии на член 107, параграф 1 от ДФЕС (т.е. прехвърляне на държавни ресурси, избирателно предимство, потенциално нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията в рамките на ЕС) са изпълнени за всяка от петте мерки предмет на оценка.

7.2.1. Мерки 1 и 2: увеличенията на капитала от 2007 и 2009 г.

(73) Комисията първо ще анализира дали мерки 1 и 2 са предоставили избирателно неправомерно предимство на Adria.

(74) В своето решение за откриване Комисията отбеляза в този контекст, че цената на акциите, платена от KAD, е под определената стойност в двата доклада за оценка. KAD е придобило новите акции на Adria през февруари 2007 г. на цена 27 EUR на акция, под стойността в размер на […] EUR на акция, определена в доклада за оценка към […] г. (виж съображение 15). През януари 2009 г. KAD е придобило акциите на цена 22 EUR на акция, под стойността в размер на […] EUR на акция, определена в доклада за оценка към […] г. (виж съображение 18). Комисията обаче изрази съмнения относно надеждността на тези доклади, *inter alia* поради значителния период от време между момента на увеличаване на капитала (съответно февруари 2007 г. и януари 2009 г.) и момента на оценяване на акциите на дружеството (съответно към […] г. и […] г.).

(75) Комисията оцени информацията и доказателствата, представени от Словения относно тези доклади след откриване на официалната процедура по разследване. По отношение на мярка 1 Словения обяснява, че данните, на които се основава докладът, са от 30 септември 2006 г. и са най-новите налични данни към момента, когато оценителят е изготвил доклада. По отношение на мярка 2 става ясно, че докладът за оценка е възложен по същото време, когато общото събрание на Adria е взело решение да се пристъпи към увеличаване на капитала. Освен това Комисията няма основание да счита, че оценителят (P&S Capital) не е напълно независим.

(76) В допълнение, макар да е вярно, че е изтекъл период от […] месеца от момента на оценяване на акциите на дружеството до момента, когато са извършени увеличенията на капитала, Комисията не е установила данни, които доказват, че този период действително е повлиял върху прогнозната стойност на акциите на Adria.

(77) Комисията отбелязва, че методът на оценяване, използван в докладите (нетна настояща стойност на очакваните свободни парични потоци ([22])), е общоприет в случаи на придобиване. Освен това от задълбочения анализ на докладите става видно, че формулите, използвани в тях, са адекватни за целите на оценката и са били приложени по подходящ начин, както и че допусканията и прогнозите за растежа на оборота и рентабилността изглеждат реалистични. По-специално, в доклада за оценка за капиталовата инжекция от 2007 г. (мярка 1) прогнозираните средни темпове на растеж на приходите и рентабилността са в диапазона от наблюдавани приходи и рентабилност за минали периоди. В доклада за оценка за капиталовата инжекция от 2009 г. (мярка 2) прогнозираните средни темпове на растеж на приходите и рентабилността са по-ниски от наблюдаваните такива за минали периоди, а) тъй като високият икономически растеж през 2008 г. е най-вече резултат от словенското председателство на ЕС; б) поради бавния ръст на икономиката в световен план; и в) поради обтегнатото положение на финансовите пазари. Останалите допускания, използвани в доклада, също изглеждат реалистични. Нещо повече, Комисията отбелязва, че KAD е било мажоритарен акционер в Adria още преди увеличенията на капитала ([23]) и че увеличенията на капитала са имали за цел финансиране на вече съществуваща (и рентабилна) инвестиция за KAD.

(78) Въз основа на изложеното по-горе Комисията отбелязва, че увеличенията на капитала от 2007 и 2009 г. може да се считат за съобразени с пазара и не водят до неправомерно предимство в полза на Adria.

(79) Поради това Комисията стига до заключението, че мерки 1 и 2 представляват инвестиции, които инвеститорът в условия на пазарна икономика би направил при сравними обстоятелства ([24]), и следователно изключва наличието на държавна помощ, без да е необходимо да оценява допълнително дали са изпълнени останалите кумулативни условия на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.2.2. Мярка 3: увеличението на капитала от 2010 г.

(80) Както е отбелязано в съображение 73, едно от необходимите условия за наличие на държавна помощ е това мярката да предоставя неправомерно избирателно предимство на бенефициера. По-долу Комисията ще оцени дали това условие е изпълнено по отношение на мярка 3.

(81) В своето решение за откриване Комисията отбеляза, че въпреки че цената от 12 EUR на акция, която PDP и частните туристически агенции са платили за акциите на Adria, е под цената от […] EUR на акция, определена в доклада за оценка. Както при мерки 1 и 2, Комисията изрази съмнения относно надеждността на този доклад, главно поради значителния период от […] месеца между момента на увеличаване на капитала (септември 2010 г.) и момента на оценяване на акциите в доклада ([…] г.).

(82) Информацията, предоставена от Словения, до известна степен разпръсна съмненията на Комисията в това отношение. Независимо от това обаче Комисията припомня, че въз основа на същата информация и оценка две частни туристически агенции (Kompas d.d. и Palma d.o.o.) са участвали в увеличението на капитала от 2010 г. с дял от 20 %, докато останалите 80 % от капитала са влени от PDP. Частните туристически агенции и PDP са участвали при едни и същи условия и са записали акциите на същата дата. Освен това и частното участие, и приносът на PDP са осъществени чрез вливане на парични средства. В решението си за откриване Комисията подчерта, че частно участие в размер на 20 % по принцип може да се разглежда като знак, че въпросната инвестиция е подкрепена от пазара, въпреки че операцията е следвало да се разглежда в по-широкия контекст на ситуацията на Adria по това време и на факта, че мярка 3 е третото увеличение на капитала за период от приблизително 3,5 години.

(83) На първо място Комисията отбелязва, че Словения е предоставила доказателства, които показват, че Kompas d.d. и Palma d.o.o. са изцяло частни дружества, в които държавата не упражнява някакъв вид контрол или влияние. В допълнение, както е посочено в съображение 79, мерки 1 и 2 не съставляват държавна помощ. Въз основа на това изглежда не може да се счита, че инвестиционните решения, които би взел частен инвеститор, оказват влияние върху решенията на частните туристически агенции да инвестират в Adria. Комисията също така отбелязва, че частните туристически агенции записват акциите на Adria на същата дата като PDP, платили са същата цена, тяхната инвестиция се извършва при същите срокове и условия, както и че увеличението на капитала от PDP и частните туристически агенции е направено в парични средства.

([22]) Очакваният свободен паричен поток са паричните средства, които остават след плащане на всички разходи на дружеството, т.е. паричните средства, които остават на разположение на акционерите на дружеството.

([23]) Преди капиталовите инжекции от 2007 и 2009 г. KAD притежава съответно 55 и 77,3 % от Adria (вж. таблици 1 и 2).

([24]) Решение на Първоинстанционния съд от 12 декември 2000 г. по дело T-296/97, *Alitalia — Linee aeree italiane SpA/Комисия на Европейските общности* (2000 г.), Сборник, стр. II-3871, точка 81.

(84) Във всеки случай, дори ако Комисията стигне до заключението, че за участието на PDP са използвани държавни ресурси и отговорност носи държавата (виж в този смисъл съображения 89 — 91), частно участие в размер на 20 % не може да се счита за незначително, съпоставено с публичната интервенция, по смисъла на установената съдебна практика ([25]). Нещо повече, с оглед на изложеното по-горе Комисията не може да заключи, че решението на частните туристически агенции да инвестират в Adria действително е повлияно от поведението на PDP. Фактът, че Adria се счита за предприятие в затруднение през 2010 г. (виж раздел 7.1), не променя това заключение.

(85) Освен това от представените от Словения доказателства не проличава частните туристически агенции да имат друга мотивация да инвестират в Adria, освен търсене на печалба. В това отношение Комисията посочва доклад, предоставен от Словения, относно стратегическите насоки на Adria за периода 2009 — 2014 г. (който очевидно е бил на разположение на инвеститорите по времето, когато са взели инвестиционното решение), според който Adria се очаква да реализира печалба между 2010 и 2014 г. въз основа на капиталова инжекция от около 2,5 млн. евро и прилагането от страна на Adria на някои мерки, включително по-висок среден доход от пътник и намаляване на разходите. Този доклад може да се разглежда като допълнителен знак, че частните туристически агенции наистина са били убедени относно рентабилността на инвестицията си.

(86) Поради това Комисията е на мнение, че решението на частните туристически агенции да инвестират в Adria е взето при равни условия (*pari passu*) с това на PDP и че тяхната инвестиция е значителна. Освен това Комисията няма основания да се съмнява, че частните туристически агенции са решили да инвестират в Adria поради мотиви за търсене на печалба. На тази основа Комисията стига до заключението, че мярка 3 не предполага неправомерно предимство в полза на Adria и следователно изключва наличието на държавна помощ, без да е необходимо да се преценява допълнително дали са изпълнени останалите кумулативни условия съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.2.3. Мярка 4: увеличението на капитала от 2011 г.

(87) На 30 септември 2011 г. Словения записа 70 % от увеличението на капитала на Adria от 2011 г. в парични средства (49,5 млн. евро). Словения инвестира парите чрез Словенската агенция за управление на капиталови активи (AUKN). Освен това PDP записа допълнителен 1 % в парични средства (0,5 млн. евро). Останалата част от увеличението на капитала (т.е. 19,7 млн. евро) е извършено под формата на замяна на дълг срещу дялов капитал от няколко банки: 20 % от NLB, 5 % от Abanka Vipa d.d., 2 % от Unicredit Bank of Slovenia d.d. и 2 % от Hypo Alpe-Adria Bank d.d.

(88) AUKN е създадена със Закона за корпоративното управление на капиталовите инвестиции на Република Словения ([26]), управителният съвет на агенцията се избира от Народното събрание, финансирана е пряко от бюджета на Република Словения и персоналът ѝ е съставен от служители на държавната администрация ([27]). Следователно е ясно, че за действията на AUKN отговорност носи държавата и са използвани държавни ресурси, което впрочем не се оспорва от Словения. Като допълнителен елемент Комисията изтъква прессъобщение на кабинета на министър-председателя на Словения от 23 юни 2011 г.: „*На днешното си заседание правителството […] реши, че [AUKN] ще влее 49,5 млн. евро в собствения капитал на Adria Airways d. d., а акционерното дружество [PDP] ще плати 500 000 EUR […]. С активното си участие в този процес Република Словения желае и в бъдеще да обезпечи своите интереси в областта на редовните въздухоплавателни услуги, предоставяни от въздушен превозвач със седалище в Словения*“ ([28]).

(89) Във връзка с PDP Комисията счита, че има редица признаци в контекста на съдебната практика по делото *Stardust Marine* ([29]), които ѝ позволяват да заключи, че PDP е създадено за целите на осъществяването на политиките, приети от словенските държавни органи, и че решението на PDP да инвестира в мярка 4 може да бъде приписано на държавата и включва държавни ресурси. На първо място Комисията отбелязва, че словенската държава е непряк собственик на 100 % от PDP (чрез KAD, SOD и DSU). В този смисъл Комисията припомня своето решение по делото *ELAN* ([30]), в което тя заключава, че действията на KAD и DSU, двама от собствениците на PDP, могат да бъдат приписани на държавата. Освен това държавата държи всички гласове в събранието на акционерите, което от своя страна назначава съвета на директорите на дружеството. В съответствие с член 19 от устава на PDP съветът на директорите трябва да разреши закупуването на ценни книжа, когато стойността на сделката надхвърля 500 000 EUR.

([25]) Решение на Първоинстанционния съд от 12 декември 1996 г. по дело T-358/94, *Compagnie nationale Air France/Комисия на Европейските общности* (1996 г.), Сборник, стр. II-2109, точки 148 — 149.
([26]) Оказва се, че AUKN вече не съществува и е била заменена от SOD.
([27]) Вж. годишния доклад на AUKN за 2011 г., достъпен на http://www.so-druzba.si/doc/ENG-News/Archive/Annual_report_2011.pdf.
([28]) Публикувано на http://www.nekdanji-pv.gov.si/2008-2012/nc/en/press_centre/news/article/252/5487/.
([29]) Вж. бележка под линия 8.
([30]) Решение 2014/273/ЕС на Комисията от 19 септември 2012 г. относно мерките в полза на ELAN d.o.o. SA.26379 (C 13/10) (ex NN 17/10), приложени от Словения (ОВ L 144, 15.5.2014 г., стр. 1).

(90) Комисията също така припомня, в съответствие със своето решение за откриване, изказването на бившия словенски министър на финансите в края на мандата му на 28 октомври 2011 г. (т.е. след прилагането на мярка 4): „*Със създаването на специалното преструктуриращо дружество (PDP) ние осигурихме на словенските фирми нови източници на финансиране, ноу-хау и експертен опит въз основа на случаи на добри практики при преструктурирането на дружества. Adria Airways и Unior определено са примери за забележителен успех.*“ ([31]). Това изказване може да се счита за косвено доказателство за приписване на отговорност на държавата в контекста на съдебната практика по делото *Stardust Marine*. Аргументите, представени от Словения, че това изказване следва да се разглежда в политическия контекст на края на мандата на министъра на финансите като „[изявление], достатъчно смело и разбираемо, за да бъде успешно разпространено чрез медиите“, не изглеждат убедителни. И накрая, Комисията добавя като допълнително косвено доказателство прессъобщението на кабинета на министър-председателя на Словения от 23 юни 2011 г. (виж съображение 88), което показва, че правителството на Словения е решило PDP да влее 500 000 EUR в увеличението на капитала от 2011 г.

(91) Предвид гореизложеното Комисията счита, че за участието на PDP в увеличението на капитала от 2010 г. са използвани държавни ресурси и че за действията на PDP отговорност носи държавата.

(92) По отношение на банките Комисията счита, в съответствие със своето решение за откриване, че Abanka Vipa d.d., Unicredit Bank of Slovenia d.d. и Hypo Alpe-Adria Bank d.d. са изцяло частни субекти. Във връзка с NLB, по времето, когато е приложена мярка 4, банката е мажоритарна собственост на държавата, пряко (45,62 % от акциите) или косвено чрез SOD (4,07 %) и KAD (4,03 %) ([32]), като единственият друг значителен акционер (с 25 %) е KBC Bank. Мажоритарното участие на държавата в NLB, което означава мнозинство на гласовете в съвета на директорите и надзорния съвет, е индикация, че мерките могат да бъдат приписани на държавата. Въпреки това от учредителния договор на NLB Комисията не може да заключи със сигурност, че нейното решение да инвестира в Adria може да бъде приписано на държавата. Освен това Комисията не е установила от структурата на управление на NLB каквато и да е намеса от страна на публичните органи. Комисията също така не откри никакви косвени доказателства в това отношение по смисъла на съдебната практика по делото *Stardust Marine*. Поради изложените по-горе причини Комисията счита, че решението на NLB да участва в мярка 4 не може да бъде приписано на Словения.

(93) След като бе изяснено, че действията на AUKN и PDP могат да бъдат приписани на държавата, Комисията трябва да прецени дали те водят до избирателно неправомерно предимство в полза на Adria.

(94) Словения на първо място твърди, че решението на банките да инвестират в Adria е взето едновременно с решението на държавата, което само по себе си изключва наличието на предимство.

(95) Комисията на първо място припомня своето заключение, че Adria е предприятие в затруднение през 2011 г., т.е. по времето, когато е приведена в действие мярка 4 (виж съображение 66).

(96) В допълнение Комисията отбелязва, че участието на банките в капиталовата инжекция от 2011 г. е под формата на замяна на 26 % от съществуващите вземания от Adria срещу собствен капитал. Държавата и PDP, от друга страна, вливат парични средства. Словения твърди, че от общата сума от 19,7 млн. евро, преобразувани в акции, [10 — 20] млн. евро са равнозначни на финансова инжекция, защото тази част от заемите е напълно обезпечена. Според Словения с преобразуването банките ще поемат нов риск, което би могло да се разглежда като равнозначно на вливане на свежи пари в размер на [10 — 20] млн. евро.

(97) Комисията направи оценка на информацията, предоставена от Словения, и заключава, че действително [10 — 20] млн. евро от общо 19,7 млн. евро, преобразувани в акции, са напълно и адекватно обезпечени със залози основно върху самолети, собственост на Adria. За да определи стойността на тези самолети, Adria се позовава на доклада „Aircraft Value Reference“, публикуван през април 2011 г. от независимото дружество за анализ на стойността на самолетите (AVAC). В доклада се посочват настоящите и бъдещите стойности и вноски за лизинг на множество видове самолети с посочени горни и долни граници на стойността. С цел да се направи оценка на самолетите, заложени като обезпечения, са използвани стойности значително под горните граници на посочената от AVAC стойност. Комисията е на мнение, че докладът представлява надеждна основа за определяне на стойността на самолетите, като се има предвид независимият характер на AVAC и неговото широко използване в сектора.

([31]) Вж. речта на бившия министър на финансите на Словения (д-р Franc Križanič) в края на неговия мандат на 28 октомври 2011 г., публикувана на интернет страницата на Министерството на финансите на Словения: http://www.mf.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/article/3/1054/8a67f745b4/ (на словенски).

([32]) Освен това 2,53 % от NLB са собственост на Zavarovalnica Triglav d.d., което от своя страна е 62,54 % собственост на държавата чрез KAD, SOD и SPIZ.

(98) Същевременно обаче дълг на стойност [0 — 10] млн. евро, преобразуван в акции, не е напълно обезпечен. По отношение на тази част Комисията не може да заключи, че тя е равнозначна на финансова инжекция и че банките са поели нов риск. Освен това условията на оставащия дълг са били подобрени и общото ниво на риск е намаляло значително с оглед на това, че непогасената (непреобразувана) част от дълговете запазва същото ниво на обезпечение както преди преобразуването. Този общ риск се намалява допълнително от факта, че като предварително условие за замяната на дълг срещу дялов капитал Adria трябва да […]. Освен това в някои случаи условията на неизплатения дълг (лихви, погасителен план и т.н.) […].

(99) От друга страна, Словения поема целия риск за най-малко 49,5 млн. евро, тъй като тя става акционер на Adria едва при инжектирането на капитал през 2011 г. Банките поемат нов риск, но не на същото ниво като Словения, предвид подобряването на тяхната позиция в резултат на преобразуването на дълга. Въз основа на това се оказва, че когато банките решават да инвестират в Adria, тяхната позиция не е сравнима с тази на държавата.

(100) Освен това не може да се изключи възможността решението на банките да инвестират в Adria да е било повлияно от действията на държавата. В годишния доклад за дейността на Adria се посочва, че *„[п]равителството […] на Словения ясно формулира своята позиция на 20 януари 2011 г. и подкрепи значението на Adria Airways като национален въздушен превозвач за словенската икономика, словенските граждани и чуждестранните гости. В решението си правителството изложи своя план Adria Airways да остане национален въздушен превозвач на Словения […]“*. Това решение, взето много преди приемането на плана за преструктуриране през септември 2011 г., може да е улеснило решението на банките да инвестират с оглед на това, че държавата вече е дала сигнали за сериозния си интерес за подпомагане на Adria ([33]).

(101) Въз основа на аргументите, изложени по-горе, Комисията отхвърля доводите на Словения, че държавата и банките са инвестирали при равни условия (*pari passu*).

(102) Комисията обаче трябва да анализира дали инвестициите на Словения в Adria са съобразени с пазара. Словения твърди, че е взела решение да участва в мярка 4 въз основа на плана за преструктуриране от септември 2011 г., който следва да се разглежда като съобразен с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика.

(103) Комисията отбелязва на предварителен етап, че за разлика от предходните увеличения на капитала, увеличението на капитала от 2011 г. е извършено без доклад за оценка. В допълнение, според съдебната практика частният инвеститор, който планира рекапитализация на предприятие със значителен дълг, ще изисква план за преструктуриране, който може да възстанови жизнеспособността на предприятието ([34]). В разглеждания случай словенските органи твърдят, че са взели решение да участват в увеличението на капитала от 2011 г. въз основа на плана за преструктуриране от месец септември 2011 г.

(104) Комисията обаче вече заключи, че Adria е била в затруднено положение през 2011 г. (виж съображение 66). Поради това възможността държавата да очаква от Adria нормална възвръщаемост на инвестирания капитал в разумен срок е малко вероятна. Освен това Комисията поддържа своето становище, изразено в решението за откриване, че планът за преструктуриране не може да се счита за достатъчно основание увеличението на капитала от 2011 г. да се разглежда като съобразено с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Първо, планът за преструктуриране (в първоначалния си вид от месец септември 2011 г.) предвижда жизнеспособност през 2013 г. с много нисък марж на печалбата (EBT) (реалистичният сценарий предвижда маржове на печалба от […] % през 2013 г., […] % през 2014 г. и […] % през 2015 г.). Недостатъчната възвръщаемост за акционерите се доказва и от факта, че планът прогнозира особено ниски нива на собствения капитал за същия период, в диапазона от […] EUR през 2011 г. до […] EUR през 2015 г. Това ще означава, че капиталът, влят през септември 2011 г. — 69,7 млн. евро, значително е намалял през периода на преструктуриране и следователно няма да донесе никаква реална възвръщаемост.

(105) Словения предостави редица междинни доклади, изготвени от Airconomy и Adria между април и септември 2011 г. (т.е. предхождащи плана за преструктуриране от месец септември 2011 г.), които би трябвало да съдържат количествените данни, липсващи в плана за преструктуриране, и които очевидно са били предоставени на всички акционери на Adria по това време, както и на държавата. Комисията обаче отбелязва, че междинните доклади се отнасят за периода 2011 — 2012 г., докато планът за преструктуриране включва прогнози до 2015 г., […]. Въз основа на това Комисията е на мнение, че междинните доклади не осигуряват необходимата липсваща информация, за да може планът за преструктуриране да изпълни теста за принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика.

([33]) Вж. Решение 2006/621/ЕО на Комисията от 2 август 2004 г. относно държавната помощ, приведена в действие от *France Télécom* (дело C13a/2003) (ОВ L 257, 20.9.2006 г., стр. 11), точка 227, и Заключение на генералния адвокат Geelhoed представено на 27 септември 2001 г., *Италианска република и SIM 2 Multimedia SpA/Комисия на Европейските общности (Seleco)*, Съединени дела C-328/99 и C-399/00 (2003 г.), Сборник, стр. I-4035, точка 53: *„… следователно може да се приеме, че тези частни инвеститори са готови да [предоставят капитал на бенефициера] едва след като правителството приеме нови мерки за подпомагане. Не е от значение до каква степен частните инвеститори са готови да участват — въпросът по-скоро е какво би направил един частен инвеститор, ако […] [публичните субекти] не са готови да инжектират нов капитал.“*

([34]) Решение на Първоинстанционния съд от 15 септември 1998 г. по съединени дела T-126/96 и C-127/96, *Breda Fucine Meridionali SpA (BFM) и Ente partecipazioni e finanziamento industria manifatturiera (EFIM)/Комисия на Европейските общности*, Сборник, стр. II-3437, точки 82 — 86.

(106) Въз основа на гореспоменатото Комисията стига до заключението, че увеличението на капитала от 2011 г. предоставя неправомерно предимство на Adria. Това предимство е избирателно по своя характер с оглед на това, че негов единствен бенефициер е Adria.

(107) И накрая, Комисията трябва да прецени дали мярка 4 би могла да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки, като осигури на Adria предимство спрямо другите конкуренти, които не получават публично подпомагане. Изглежда ясно, че мярка 4 е в състояние да повлияе на търговията и конкуренцията в рамките на ЕС, тъй като Adria се конкурира с други въздушни превозвачи от ЕС, по-специално след влизането в сила на третия етап на либерализирането на въздушния транспорт („трети пакет“) на 1 януари 1993 г. В допълнение, за пътувания на сравнително къси разстояния в рамките на ЕС пътуването със самолет е в конкуренция с автомобилния и железопътния транспорт и следователно може да бъдат засегнати и сухопътните и железопътните превозвачи.

(108) Мярка 4 е позволила на Adria да продължи да функционира, така че тя не е била принудена да се изправи пред последиците, които обичайно произтичат от лоши финансови резултати, за разлика от други конкуренти.

(109) Въз основа на аргументите, изложени по-горе, Комисията заключава, че мярка 4 включва държавна помощ в полза на Adria по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.2.4. Мярка 5: продажбата на AAT през 2010 — 2011 г.

(110) Поради причините, посочени в съображения 41 и 42, в решението си за откриване на процедурата Комисията стигна до предварителното заключение, че придобиването на акции на AAT от PDP и Aerodrom Ljubljana предоставя неправомерно предимство на Adria.

(111) Като се има предвид различният характер на приноса на PDP и Aerodrom Ljubljana (парични средства спрямо замяна на дълг срещу собствен капитал) и с оглед на мотивите във връзка с мярка 4 (виж съображения 94 — 101), Комисията заключава, че линията на обосновка на основание *pari passu* може да се изключи *mutatis mutandis* за мярка 5.

(112) Независимо от това Комисията трябва да прецени дали инвестиционните решения на PDP и Aerodrom Ljubljana са икономически рационални, т.е. дали при подобни обстоятелства един разумен оператор в условията на пазарна икономика би действал по същия начин. В това отношение Комисията на първо място отбелязва, че общата цена, платена от Aerodrom Ljubljana и PDP, т.е. 14,7 млн. евро, попада в диапазона на стойността, определен в доклада за оценка на AAT. Въпреки това Комисията изрази съмнение относно доклада за оценка, като посочи, че той е трябвало да оцени стойността на AAT (по това време това е подразделението за поддръжка на Adria, известно като SVL) като самостоятелен субект, без да се отчитат полезните взаимодействия в рамките на групата. Комисията също така отбеляза, че има значителен период от време между момента на оценяване на AAT/SVL ([…]) и продажбата на AAT (ноември 2010 г. — март 2011 г.).

(113) Комисията трябва първо да отбележи, че докладът за оценка е изготвен от независим експерт (KPMG) и няма основания да се счита, че експертът не е изпълнил задачите си напълно независимо. Що се отнася до разликата във времето между момента на оценка и момента на продажба на акциите, Словения обясни, че докладът за оценка се основава на финансовото състояние на Adria към 31 декември 2009 г., т.е. най-новите данни предмет на външен одит. Комисията отбелязва, че мярка 5 е приложена за пръв път през ноември 2010 г., т.е. по-малко от една година след датата на оценяване на AAT според експертната оценка. Освен това, въпреки че в доклада за оценка на AAT се отчитат отрицателните прогнози за Adria, в него подробно е оценен стопанският сегмент на услугите по поддръжка, текущ и основен ремонт, и е направено заключението, че отрицателната тенденция на предприятието не се отнася до AAT и че ATT представлява рентабилна стопанска единица. Освен това подробен анализ на доклада за оценка показва, че в него AAT/SVL е оценено като отделна стопанска единица, без на практика да се отчитат потенциалните полезни взаимодействия с Adria. В тази връзка се оказва, че докладът за оценка е изготвен по време, когато е било известно, че AAT ще започне да извършва услуги по поддръжка, текущ и основен ремонт за други външни клиенти, а именно Spanair, което в крайна сметка ще замени Adria като основен клиент на AAT. Въз основа на изложеното по-горе, предвид факта, че в доклада са включени най-новите налични одитирани финансови данни за AAT, че той е бил подготвен от независим експерт и че се основава убедително на всички съответни аспекти на стопанската дейност, неговото използване като отправна точка за въпросната мярка е приемливо. И накрая, макар да е вярно, че кризата все още не е преминала, се оказва, че 2009 г. е годината, в която словенската икономика е засегната най-тежко. През ноември 2010 г., когато PDP и Aerodrom Ljubljana решават да купят AAT, прогнозите за растеж на БВП за Словения за 2010, 2011 и 2012 г. се връщат към положителните стойности (съответно 1,1 %, 1,9 % и 2,6 %) ([35]). При тези обстоятелства частният инвеститор не би извършил непременно нова оценка, тъй като може да приеме, че докладът за оценка, основан на цифрите за 2009 г., дава точен поглед върху бизнеса.

([35]) Вж. „Европейска икономическа прогноза, есен 2010 г.“ за Словения на ГД „Икономически и финансови въпроси“, на разположение на http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2010_autumn/si_en.pdf,

(114) По-важното е, че Словения е предоставила доказателства, които показват, че AAT е рентабилно, няма просрочени дългове и може да обслужва задълженията си със собствена печалба по времето, когато се прилага мярка 5. Освен това Словения е предоставила прогнозите за AAT до 2014 г., които показват, че AAT ще реализира печалба след данъчно облагане в размер на […] EUR през 2010 г. и след това ще остане рентабилно, достигайки печалба от приблизително […] EUR през 2014 г. Изглежда тези прогнози са били на разположение на PDP и Aerodrom Ljubljana, когато са вземали своите инвестиционни решения.

(115) Словения също така е предоставила доказателства, че Aerodrom Ljubljana е взело своето решение да инвестира в AAT въз основа на икономически съображения. През август и септември 2010 г. управителният и надзорният съвет на Aerodrom Ljubljana оценяват възможността за придобиване на акции в AAT. Aerodrom Ljubljana оценява удобството редица неуредени вземания от Adria да бъдат уредени с оглед на условията на преобразуването, които включват фиксирана доходност на привилегированите акции на AAT от 8 %, […]. Въпреки че друга оценка предлага по-ниска цена за акциите, надзорният съвет на Aerodrom Ljubljana стига до извода, че условията на преобразуването ([…]) оправдават по-високата цена на акциите.

(116) Що се отнася до втория етап от продажбата на AAT, протоколите от заседанието на надзорния съвет на Aerodrom Ljubljana на 21 януари 2011 г. показват, че са били обсъдени предимствата и недостатъците на различните цени на акциите и прекратяването на пут опцията на Aerodrom Ljubljana. По-специално пут опцията е отменена към момента на придобиване на обикновените акции в началото на 2011 г., но надзорният съвет на Aerodrom Ljubljana все пак заключава, че тази стъпка е икономически обоснована, защото в замяна на отказа от пут опцията Aerodrom Ljubljana успява да получи равно участие в съвместното управление на AAT, въпреки че има по-малко акции от PDP. В допълнение надзорният съвет отбелязва, че купуването на AAT ще има положително въздействие за Aerodrom Ljubljana: ако Adria би прекратило дейността си, това би намалило очакваните приходи на летището през 2011 г. с […] %.

(117) Словения също така предостави доказателства, че ръководството на PDP е взело решение за закупуване на привилегировани и обикновени акции на AAT въз основа на икономически рационални основания. В действителност протоколите от заседанията на ръководството на PDP показват, че то е направило своя собствена оценка на AAT, в която се предлага цена между […] EUR и […] EUR, т.е. в диапазона на доклада за оценка, посочен в съображение 34. Въпреки че вътрешната норма на възвръщаемост на инвестициите на PDP би възлязла на […] %, PDP успява да получи по-добри условия от AAT, включително фиксиран дивидент от 8 %.

(118) Поради това Комисията заключава, че решенията на PDP и Aerodrom Ljubljana да участват в мярка 5 не водят до неправомерно предимство в полза на Adria, тъй като и двамата инвеститори са действали като разумни пазарни оператори и са взели своите инвестиционни решения по икономически обосновани причини. Ето защо не е необходимо да се преценява дали са изпълнени останалите кумулативни условия на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.3. **Заключение относно наличието на помощ**

(119) От една страна, поради причините, посочени по-горе, Комисията заключава, че мерки 1, 2, 3 и 5 не включват държавна помощ в полза на Adria.

(120) От друга страна, както е обяснено в раздел 7.2.3, Комисията счита, че мярка 4 включва държавна помощ и следователно ще оцени нейната законосъобразност и съвместимост с вътрешния пазар.

7.4. **Законосъобразност на помощта — мярка 4**

(121) В член 108, параграф 3 от ДФЕС се посочва, че държава членка не може да започне прилагането на мярка за помощ преди Комисията да е приела решение за разрешаване на мярката. Комисията отбелязва, че Словения е участвала в капиталовата инжекция от 2011 г. (мярка 4) без да уведоми предварително Комисията за нея с цел получаване на одобрение. Комисията изразява съжаление, че Словения не е спазила задължението за изчакване и по този начин е нарушила задължението си съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС.

7.5. **Съвместимост на помощта — мярка 4**

(122) Словения счита, че ако Комисията установи наличие на държавна помощ по мярка 4, то тя ще е съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, по-специално като помощ за преструктуриране съгласно Насоките за ОиП.

(123) В член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС е предвидено, че държавната помощ може да бъде разрешена, ако е предоставена с цел да улесни развитието на някои икономически сектори и доколкото тази помощ не засяга по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес. Както е посочено в решението за откриване, Комисията счита, че съвместимостта на мярка 4 може да се оценява само по силата на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, по-специално съгласно разпоредбите за предоставяне на помощ за преструктуриране, предвидени в Насоките за ОиП.

7.5.1. Допустимост

(124) Съгласно точка 33 от Насоките за ОиП право да получават помощ за преструктуриране имат само предприятия в затруднение по смисъла на точки 9 — 13 от тези насоки. В този смисъл Комисията вече стигна до заключението, че Adria е предприятие в затруднение през 2011 г., т.е. по времето, когато е предоставена мярка 4 (вж. съображение 66).

(125) В точка 12 от Насоките за ОиП се посочва, че едно новосъздадено предприятие не отговаря на условията за предоставяне на помощ за оздравяване или преструктуриране, дори и ако първоначалното му финансово положение е несигурно. По принцип едно предприятие се смята за новосъздадено през първите три години след започването на дейност в съответната област. Adria е учредено през 1961 г. и не може да се разглежда като новосъздадено предприятие. Adria също така не принадлежи към икономическа група по смисъла на точка 13 от Насоките за ОиП.

(126) Поради това Комисията заключава, че Adria отговаря на условията за предоставяне на помощ за преструктуриране.

7.5.2. Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност

(127) В съответствие с точка 34 от Насоките за ОиП предоставянето на помощ за преструктуриране трябва да става, при условие че съществува план за преструктуриране, който трябва да е одобрен от Комисията във всички случаи на конкретна помощ. В точка 35 е обяснено, че планът за преструктуриране, продължителността на който трябва да е възможно най-кратка, трябва да възстановява дългосрочната жизнеспособност на предприятието в рамките на един разумен срок и въз основа на разумни допускания за бъдещите условия за дейност.

(128) Съгласно точка 36 от Насоките за ОиП планът трябва да описва обстоятелствата, които са довели до затрудненията на дружеството, и да вземе предвид настоящото състояние и бъдещите перспективи на пазара, като включва оптимистичен, песимистичен и базов сценарий.

(129) Планът трябва да предвижда финансово оздравяване, което след края на преструктурирането да позволи на дружеството да покрие своите разходи, включително амортизационните разходи и финансовите задължения. Очакваната възвръщаемост на капитала трябва да е достатъчна, за да позволи на преструктурираното предприятие да се конкурира на пазара със свои собствени сили (точка 37 от Насоките за ОиП).

(130) Както е посочено в решението за откриване, Комисията изрази съмнения относно това дали планът за преструктуриране е достатъчно обоснован, за да се възстанови жизнеспособността на Adria в дългосрочен план, тъй като някои от неговите прогнози изглежда се основават на количествено неопределени, несигурни или неясни предположения. В допълнение Комисията изрази несигурност относно това дали дружеството ще достигне жизнеспособност до края на 2013 г., както е посочено в първоначалния план за преструктуриране.

(131) По време на официалната процедура по разследване Словения е представила редица промени на плана за преструктуриране. Според актуализирания план Adria ще възстанови своята жизнеспособност през 2014 или 2015 г. Така продължителността на преструктурирането ще бъде най-много пет години, в съответствие с досегашната практика в сектора на пътническия въздушен транспорт ([36]). Наред с това Комисията отбелязва, че в настоящата икономическа обстановка трябва да се постигне стабилизиране на ефективността на работата и на услугите, особено в сектора на въздушния транспорт, за да се гарантира дългосрочна жизнеспособност като стабилна основа за бъдещия растеж, а не само краткосрочно финансово оздравяване, което по своето естество отнема няколко години.

(132) В плана за преструктуриране се подчертава, че основната цел на процеса на преструктуриране на Adria е дългосрочната жизнеспособност, като основната задача е да се приеме ясна стратегия и пазарна ориентираност с няколко основни цели: увеличаване на финансовата стабилност и недопускане на загуби от 2013 г. нататък, намаляване на разходите поради сложност и постигане на ясно, конкурентоспособно и устойчиво уникално продуктово предлагане. Според плана, чрез постигането на тези цели дружеството […].

(133) Планът за преструктуриране описва и обстоятелствата, довели до затрудненията на Adria, които произтичат главно от глобалната финансова криза, малкия размер на първичния пазар на Adria (Словения и съседните страни), ниския капацитет на неговия флот (предимно самолети CRJ200), […].

([36]) Вж. решение по дело SA.30908 CSA — *Czech Airlines — План за преструктуриране*, съображение 107, и решение по дело SA.33015 — *Air Malta plc.*, съображение 93. Вж. също Решение 2010/137/ЕО на Комисията от 28 август 2009 г. държавна помощ C 6/09 (ex N 663/08) — Австрия Austrian Airlines — План за преструктуриране (ОВ L 59, 9.3.2010 г., стр. 1), точка 296, и Решение 2012/542/ЕС на Комисията от 21 март 2012 г. относно мярка SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N), която Обединеното кралство планира да приведе в действие за Royal Mail Group (ОВ L 279, 12.10.2012 г., стр. 40), точка 217.

(134) В допълнение планът за преструктуриране включва оптимистичен, песимистичен и базов сценарии, както и анализ на рисковете, които могат да окажат въздействие върху преструктурирането на Adria, като например промени в цените на горивата, риск, произтичащ от промените на валутния курс, или потенциални рискове по отношение на флотата. Във всички случаи се очаква Adria да възстанови своята жизнеспособност до края на периода на преструктуриране. Според базовия сценарий се очаква Adria да достигне марж на нетната печалба от […] % през 2014 г. и от […] % през 2015 г., съотношение дълг/собствен капитал от […] през 2014 г. и от […] през 2015 г.; и съотношение на възвръщаемост на собствения капитал от […] % през 2014 г. и от […] % през 2015 г. При песимистичния сценарий маржовете на нетната печалба ще намалеят до […] % през 2014 г. и до […] % през 2015 г., съотношението дълг/собствен капитал ще достигне […] през 2014 г. и […] през 2015 г., докато съотношението на възвръщаемост на собствения капитал ще достигне […] % през 2014 г. и […] % през 2015 г.

(135) Основната насоченост на плана е преструктуриране и стесняване на мрежата на Adria, която носи загуби поради свръхкапацитет на флотата, летателния персонал и другите служители. За да се направи това, планът за преструктуриране предвижда значително намаляване на маршрутите и честотите на извършване на полети, както и намален флот с по-ефективно разходване на гориво, състоящ се от […] самолета, до 2015 г. ([…]), главно […].

(136) Планът за преструктуриране предвижда закриването на […] маршрута и допълнително намаление на честотата на извършване на полети. Броят на редовните маршрути също ще намалее значително, за да достигне […] през 2015 г. Като цяло през периода на преструктуриране Adria ще намали капацитета си с [11 — 14] % по отношение на ASK ([37]).

(137) Мерките за преструктуриране, предвидени в плана по отношение на намаляването на разходите (например […] и т.н.) и увеличението на приходите (например […] и т.н.), са допълнителна стъпка в правилната посока, за да се постигне по-устойчива жизнеспособност. Освен това допълнителните мерки за преструктуриране (виж съображение 31) предвиждат увеличаване на приходите и намаляване на разходите с общ положителен ефект в размер на […] EUR през 2014 г. и […] EUR през 2015 г., като по този начин укрепват възстановяването на жизнеспособността на Adria. Ето защо Комисията е на мнение, че инициативите за намаляване на разходите и увеличаване на приходите може да създадат възможност Adria да постигне възстановяване на жизнеспособността в дългосрочен план до 2015 г.

(138) В допълнение, предоставените от Словения доказателства показват, че Adria в момента е на път да изпълни повечето от целите, определени в плана за преструктуриране, което е допълнителен показател за надеждността на плана.

(139) По отношение на възстановяване на жизнеспособността, въз основа на актуализациите на плана за преструктуриране, представен от Словения, Комисията стигна до заключението, че въздействието на различните мерки за преструктуриране е надлежно количествено определено и във всички сценарии се предвиждат разумни нива на жизнеспособност за целия период на преструктуриране до 2014 и 2015 г. Следователно, с оглед на предприетите значителни мерки за преструктуриране и постигнатия напредък, Комисията смята, че планът за преструктуриране ще позволи на Adria да възстанови дългосрочната си жизнеспособност в рамките на разумен срок.

7.5.3. Избягване на неоправдано нарушаване на конкуренцията (компенсаторни мерки)

(140) В съответствие с точка 38 от Насоките за ОиП трябва да се предприемат компенсаторни мерки, за да се гарантира намаляването на неблагоприятните въздействия върху условията на търговия във възможно най-голяма степен. Тези мерки могат да включват прехвърляне на активи, намаляване на капацитета или на пазарното присъствие и снижаване на бариерите за навлизане на съответните пазари (точка 39 от Насоките за ОиП).

(141) В това отношение закриването на дейности, носещи загуби, което при всички случаи би било необходимо за възстановяване на жизнеспособността, няма да се разглежда като намаляване на капацитета или на присъствието на пазара за целите на оценката на компенсаторните мерки (точка 40 от Насоките за ОиП).

(142) Словения предлага следните компенсаторни мерки за Adria: а) […] редовни маршрути, б) освобождаване на слотове на няколко летища, включително координирани летища, в) намаляване на големината на флота, и г) продажбата на AAT.

([37]) ASK означава предлагани места на километър (летателните места, умножени по броя прелетени километри). ASK е най-важният показател за капацитет на един въздушен превозвач, използван от сектора на въздушния транспорт, както и от Комисията в предишни дела за преструктуриране в сектора на въздушния транспорт.

(143) Словения е представила доказателства, които показват, че отменените маршрути съгласно плана за преструктуриране всъщност са били рентабилни, въз основа на маржа на приноса C1, в съответствие с практиката на Комисията по предходни дела ([38]). Приносът C1 отчита разходите за полета, пътниците и разпределението (т.е. променливите разходи) за всеки отделен маршрут. Следователно всички маршрути, които имат положителен принос C1, генерират достатъчно приходи, не само за да покрият променливите разходи на маршрута, но и за да допринесат за фиксираните разходи на дружеството. От гледна точка на Комисията маржът на приноса C1 изглежда е подходяща величина за оценяване на това дали определен маршрут допринася за рентабилността на въздушния превозвач.

(144) По отношение на капацитета планът за преструктуриране предвижда, че общият капацитет на дружеството е […] ASK през 2011 г., като в края на периода на преструктуриране през 2015 г. капацитетът на Adria се очаква да бъде около […] ASK, т.е. намалението е от порядъка на [11 — 14] %. Когато маршрутите с отрицателен принос C1 са изключени, тази цифра спада до [6 — 8] %.

(145) Комисията освен това отбелязва, че в резултат на измененията в мрежата от маршрути Adria е освободила слотове на няколко летища, някои от които са координирани летища ([39]), като например Дъблин и Копенхаген. Тези слотове позволяват конкурентни въздушни превозвачи да обслужват определени маршрути и да повишат своя капацитет.

(146) На последно място, що се отнася до намаляването на флота, Комисията отбелязва, че Adria е намалило своя флот от […] самолета през 2011 г. на […] самолета, които според плана за преструктуриране следва да се запазят без промяна до края на периода на преструктуриране през 2015 г. Във връзка с продажбата на AAT Комисията счита, че тази мярка е приемлива като компенсаторна мярка, по-специално като се има предвид заключението, направено в съображение 118, че тя не включва държавна помощ.

(147) Когато преценява дали компенсаторните мерки са подходящи, Комисията ще взема предвид структурата на пазара и условията на конкуренция, за да е сигурна, че каквато и да било подобна мярка не води до нарушаване на структурата на пазара (точка 39 от Насоките за ОиП). Компенсаторните мерки трябва да са пропорционални на нарушаващото въздействие на помощта, и по-специално на размера и относителното значение на предприятието на неговия(те) пазар(и). Степента на намаляване трябва да бъде установявана в рамките на конкретния случай (точка 40 от Насоките относно ОиП).

(148) На първо място Комисията отбелязва, че Adria има пазарен дял от производствения капацитет на целия авиационен сектор на Съюза и резултат (от гледна точка на пътниците) от само 0,15 % (1,17 милиона пътници през 2011 г.). За малък превозвач като Adria допълнителното намаляване на размера и капацитета на флота може да има отрицателен ефект върху жизнеспособността, без да предостави значими пазарни възможности за неговите конкуренти.

(149) По отношение на най-важната част от компенсаторните мерки — намаляването на капацитета — Комисията смята, че намаление на рентабилните маршрути с [6 — 8] % между 2011 и 2015 г. е достатъчно, особено в сравнение с други случаи на преструктуриране на въздушни превозвачи ([40]). Това намаление на капацитета на рентабилните маршрути надвишава намалението в случая на Air Malta. Освен това общото намаление на капацитета от [11 — 14] % е близко до намалението от 15 %, прието в случая на Austrian Airlines ([41]).

(150) На последно място, Комисията отбелязва, че Словения е подпомагана област за целите на регионалната инвестиционна помощ по силата на член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС ([42]). Съгласно точка 56 от Насоките за ОиП *„условията за разрешаване на помощ [в подпомаганите райони] може да бъдат по-малко строги по отношение на прилагането на компенсаторни мерки. Ако потребностите на регионалното развитие оправдават това, в случаи когато намаляването на капацитета или присъствието на пазара изглеждат като най-подходящи мерки за избягване нарушаването на конкуренцията, изискването намаляване за подпомаганите области ще бъде по-малко отколкото в онези, които не са подпомагани“*.

(151) В този контекст Комисията смята, че компенсаторните мерки, предложени от Словения, са достатъчни и пропорционални съгласно Насоките за ОиП, за да се гарантира, че неблагоприятните ефекти по отношение условията на търговия от предоставянето на помощ за преструктуриране в полза на Adria са минимизирани във възможно най-голяма степен.

([38]) Вж. бележка под линия 13.

([39]) Координираните летища са летищата, на които слотовете се разпределят от координатор съгласно Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

([40]) В случая на Air Malta намалението на капацитета на печелившите маршрути достига 5 %, докато в решението относно Czech Airlines Комисията приема намаление на капацитета от [10 — 11] %.

([41]) Решение по дело C 6/09 (ex N 663/08) — *Австрия Austrian Airlines*.

([42]) Вж. Решение на Комисията от 13 септември 2006 г. по дело N 434/2006 — *Словения — Карта на регионалната помощ за периода 2007—2013 г.*

7.5.4. Ограничена до минимум помощ (собствен принос)

(152) Съгласно точка 43 от Насоките за ОиП, за да се ограничи помощта до минимума необходими разходи за преструктуриране, е необходимо получателите на помощ да направят значителен принос към преструктурирането от техните собствени ресурси. Това може да включва продажбата на активи, които не са съществено важни за оцеляването на предприятието, или външно финансиране при пазарни условия.

(153) Собственият принос трябва да бъде действителен, т.е. наличен, без да включва очаквани бъдещи печалби като парични потоци (точка 43 от Насоките за ОиП). Собственият принос не трябва да включва в себе си каквато и да било допълнителна държавна помощ. За големите предприятия обикновено Комисията смята, че принос от най-малко 50 % от разходите за преструктуриране е подходящ. При изключителни обстоятелства обаче и в случаи на особено големи трудности Комисията може да приеме по-малък принос (точка 44 от Насоките за ОиП).

(154) Предвид общите разходи за преструктуриране в размер на […] EUR, предложеният собствен принос на Adria се състои от […] EUR, т.е. приблизително [50 — 54] % от общите разходи за преструктуриране. Собственият принос се разпределя, както следва в съответствие с плана за преструктуриране:

а) […].

б) Съвкупната сума от продажбата на AAT (т.е. 14,7 млн. евро).

в) Съвкупната сума от замяната на дълг срещу собствен капитал, извършена от страна на банките по мярка 4 (19,7 млн. евро).

(155) По отношение на съображение 154, буква а), Комисията счита, че тези мерки са приемливи и са обосновани като собствен принос. Повечето от активите са били действително продадени и поради това постъпленията в резултат на продажбата явно могат да се считат за собствен принос. Освен това Словения е представила доказателства, че в момента е в ход продажбата на оставащите активи и тяхната стойност е определена в съответствие с външни оценки, включително оценката AVAC за самолетите (виж съображение 97).

(156) Във връзка със съображение 154, буква б), тъй като Комисията заключава в съображение 118, че мярка 5 не представлява държавна помощ, изглежда оправдано да се счита, че приходите от продажбата на AAT следва да се разглеждат като елемент на собствен принос.

(157) На последно място, що се отнася до замяната на дълг срещу собствен капитал, посочена в съображение 154, буква в), Словения счита, че съвкупната сума от замяната на дълг срещу собствен капитал, извършена от страна на банките по мярка 4, трябва да се отчита като собствен принос. Във връзка с това Комисията е на мнение, че замяната на необезпечен дълг обикновено не показва доверието на пазара в предприятието, тъй като необезпечените кредитори не поемат нови рискове във връзка с изпълнението на плана за преструктуриране. Въпреки това, в случая на Adria Словения показа, че дългът, преобразуван в собствен капитал, е напълно обезпечен в значителна степен, т.е. [10 — 20] млн. евро от общо 19,7 млн. евро (виж съображение 97). По този начин, в случай на ликвидация на Adria, банките биха били в състояние да възстановят сумата на напълно обезпечения дълг. От това следва, че банките са се отказали от напълно обезпечено вземане, което биха могли да възстановят напълно, и са го заменили със собствен капитал на Adria на същата стойност. Следователно банките са поели нов риск чрез замяната на дълг срещу собствен капитал в размер на най-малко [10 — 20] млн. евро, тъй като те нямат сигурност, че инвестицията им в Adria ще бъде печеливша.

(158) Въз основа на това Комисията счита, че замяната на дълг срещу собствен капитал за напълно обезпечени заеми, т.е. [10 — 20] млн. евро, е приемлива като собствен принос.

(159) Предвид изложеното по-горе нивото на собствения принос на Adria ще достигне […] EUR или [46 — 48] % от разходите за преструктуриране. За голяма фирма като Adria нивото на собствения принос следва обичайно да бъде 50 %. В съответствие с точка 56 от Насоките за ОиП обаче Комисията може да бъде по-малко строга по отношение на размера на собствения принос в подпомагани райони, какъвто е случаят на Словения по времето, когато са предоставени мерките (виж съображение 150). При предишни случаи като Air Malta Комисията приема равнище на собствения принос от около 45 %.

(160) Следователно Комисията счита, че изискванията съгласно точка 43 от Насоките за ОиП са изпълнени.

7.5.5. Принцип на еднократната помощ („един път — последен път“)

(161) И накрая, в точка 72 от Насоките за ОиП се предвижда, че предприятие, което вече е получило помощ за оздравяване или преструктуриране през последните десет години, не може да бъде допуснато до помощ за оздравяване или преструктуриране (принципът „един път — последен път“).

(162) Тъй като мерки 1, 2, 3 и 5 не включват държавна помощ и тъй като се оказва, че Adria не се е възползвало от каквато и да е помощ за оздравяване или преструктуриране през последните 10 години, Комисията заключава, че принципът на еднократната помощ „един път — последен път“ е спазен по отношение на мярка 4.

7.6. **Заключение по отношение на мярка 4**

(163) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че през 2011 г. Словения неправомерно е приложила капиталова инжекция в полза на Adria в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Въпреки това Комисията счита, че мярката и планът за преструктуриране отговарят на условията, изисквани от Насоките за ОиП. Следователно Комисията счита, че помощта е съвместима с вътрешния пазар.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Увеличенията на капитала на Adria Airways d.d. през 2007, 2009 и 2010 г., които Република Словения е приложила в полза на Adria Airways d.d., не представляват помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функциониране на Европейския съюз.

Придобиването на Adria Airways Tehnika d.d. от PDP и Aerodrom Ljubljana d.d. през 2010 г. и 2011 г. не представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функциониране на Европейския съюз.

Член 2

Капиталовата инжекция в размер на 50 млн. евро в полза на Adria Airways d.d., която Република Словения прилага през 2011 г., представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функциониране на Европейския съюз.

Тази помощ е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функциониране на Европейския съюз.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Република Словения.

Съставено в Брюксел на 9 юли 2014 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател