ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2015/494

ze dne 9. července 2014

o opatřeních SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP), která provedlo Slovinsko ve prospěch podniku Adria Airways d.d.

(oznámeno pod číslem C(2014) 4543)

(Pouze slovinské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

s ohledem na rozhodnutí Komise zahájit v souvislosti s podporou SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) ([1]) řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Oznámením SANI č. 5628 ze dne 11. března 2011, které bylo zaevidováno téhož dne, oznámilo Slovinsko Komisi podporu na záchranu podniku Adria Airways d.d. (dále jen „Adria“ nebo „podnik“) ve formě státní záruky a zvýhodněné půjčky ve výši 6,2 milionu EUR.

(2) Dopisy ze dne 31. března 2011 a 12. dubna 2011 poskytly slovinské orgány doplňkové informace. Komise si další informace vyžádala dopisem ze dne 29. dubna 2011, na nějž slovinské orgány neodpověděly. Dne 13. července 2011 se uskutečnila schůzka se slovinskými orgány a jejich poradci, během níž bylo Komisi sděleno, že oznámená podpora na záchranu nebude vzhledem k nepříznivé finanční situaci podniku postačovat a že Slovinsko zamýšlí vložit do podniku Adria v hotovosti částku ve výši 50 milionů EUR. Dne 1. srpna 2011 Slovinsko své oznámení podpory na záchranu stáhlo.

(3) V návaznosti na informace, podle nichž Slovinsko dne 30. září 2011 provedlo výše uvedený vklad v hotovosti, se Komise rozhodla ve svém předběžném šetření z moci úřední pokračovat a vyžádala si další informace dopisy ze dne 12. září 2011, 28. listopadu 2011 a 17. dubna 2012, na něž slovinské orgány odpověděly dopisy ze dne 11. října 2011, 27. prosince 2011, 13. ledna 2012 a 18. května 2012. E-mailem ze dne 7. listopadu 2012 mimoto slovinské orgány poskytly memorandum vyhotovené právními zástupci podniku Adria.

(4) Na žádost slovinských orgánů se dne 12. července 2012 uskutečnila schůzka za účasti zástupců podniku Adria a holdingové společnosti PDP ve vlastnictví státu ([2]), která je jedním z akcionářů podniku Adria. Na této schůzce předložily slovinské orgány a zástupci podniku Adria a společnosti PDP vysvětlení a argumenty týkající se posuzovaných opatření.

(5) Dopisem ze dne 20. listopadu 2012 Komise Slovinsku sdělila, že se s ohledem na podporu rozhodla zahájit řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva“). Slovinsko své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení podalo dopisem ze dne 21. ledna 2013. Komise si od Slovinska vyžádala další informace dopisem ze dne 5. března 2013, na nějž Slovinsko odpovědělo dne 19. dubna 2013. Další informace poskytlo Slovinsko dne 16. září 2013. Komise si od Slovinska vyžádala doplňkové informace dopisem ze dne 6. listopadu 2013, na nějž Slovinsko odpovědělo dne 4. prosince 2013 a 6. a 17. ledna 2014. Dne 25. března a 5. prosince 2013 a 8. ledna 2014 se konaly schůzky se slovinskými orgány a jejich právními zástupci.

([1]) Státní podpora – Slovinsko – Státní podpora SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) – Údajná podpora podniku Adria Airways – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 69, 8.3.2013, s. 53).

([2]) PDP je holdingová společnost, která byla založena v květnu 2009. Zcela ji vlastní tři fondy, jež jsou ve 100 % státním vlastnictví: Kapitalska družba d.d. (dále jen „KAD“), Slovenska Odskodninska družba d.d. (dále jen „SOD“) a Družba za svetovanje in upravljanje d.o.o. (dále jen „DSU“).

(6) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo dne 8. března 2013 zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([3]). Komise zúčastněné strany vyzvala, aby se k opatřením vyjádřily.

(7) Dne 8. dubna 2013 obdržela Komise připomínky od jedné zúčastněné strany, a to společnosti Ryanair. Komise tyto připomínky předala Slovinsku, které mělo možnost se k nim vyjádřit; připomínky Slovinska byly obdrženy dopisem ze dne 13. května 2013.

2. **SLOVINSKÝ TRH LETECKÉ DOPRAVY**

(8) Podnik Adria je slovinský národní letecký dopravce a nejdůležitější leteckou společností na lublaňském letišti. V roce 2011 přepravil 73,4 % cestujících, kteří využili lublaňské letiště, poté se v roce 2012 toto číslo snížilo na 71,3 % a v roce 2013 na 69,8 % ([4]).

(9) Ačkoli je přítomnost nízkonákladových dopravců ve Slovinsku omezená (společnost easyJet provozuje z Lublaně pouze jednu linku a společnost Wizz Air dvě), v roce 2013 na ně připadalo 12,6 % cestujících ve veřejné dopravě ([5]). V současnosti létá z Lublaně na svá hlavní uzlová letiště pět dalších konkurentů, a to společnosti Air France, Finnair, Turkish Airlines, Montenegro Airlines a Air Serbia.

3. **PŘÍJEMCE**

(10) Adria je velký podnik s přibližně 450 zaměstnanci. V roce 2013 měl obrat ve výši 142,3 milionu EUR a vykázal ztráty ve výši 3 milionů EUR (odhadované údaje). Má jedenáct letadel, převážně regionálních. Vlastníky podniku Adria jsou v současnosti mimo jiné Republika Slovinsko s 69,9 % podílem, společnost Bank Assets Management Company (BAMC) (na niž byla převedena některá aktiva banky Nova Ljubljanska Banka d.d. ([6]) (dále jen „banka NLB“)) s 19,6 % podílem, ABANKA d.d. s 4,7 % podílem a holdingová společnost PDP s 2,1 % podílem.

(11) Finanční situace podniku Adria se od roku 2008 trvale zhoršovala a podnik zaznamenal nižší tržby, záporný zisk před zdaněním (EBT) a záporný vlastní kapitál. Další údaje o finanční situaci podniku Adria mezi roky 2007 a 2011 jsou uvedeny v oddíle 7.1.

(12) Dne 1. srpna 2012 zahájilo Slovinsko společně se společností PDP a bankami NLB, Abanka Vipa d.d., Hypo Alpe-Adria Bank d.d. a Unicredit Bank of Slovenia d.d. proces privatizace podniku Adria a vyžádaly si nabídky na odkup 74,87 % akcií podniku. V týž den zveřejnila slovinská agentura pro správu kapitálových aktiv (AUKN) veřejnou výzvu pro investory k vyjádření nezávazného zájmu o koupi většinového podílu akcií podniku ([7]). Zdá se však, že tento proces byl zrušen a privatizace podniku Adria začne později nanovo.

4. **POPIS OPATŘENÍ A PLÁNU RESTRUKTURALIZACE**

4.1. **Opatření č. 1: navýšení kapitálu v roce 2007**

(13) K 31. prosinci 2006 vlastnily kapitál podniku Adria tyto subjekty:

Tabulka 1

Vlastnická struktura podniku Adria před navýšením kapitálu v roce 2007

Název	%
KAD	55,0
SOD	20,0

([3]) Viz pozn. pod čarou 1.
([4]) Výroční zpráva společnosti Aerodrom Ljubljana d.d. za rok 2013, k dispozici na adrese http://www.lju-airport.si/pripone/1966/Letno%20porocilo%20AL%202013%20ang.pdf
([5]) Tamtéž.
([6]) Viz http://www.dutb.eu/en/about-us K 31. prosinci 2010 vlastnilo Slovinsko v bance NLB (přímo nebo nepřímo) 48,8 % podíl. Po rekapitalizaci na záchranu banky NLB, která byla schválena rozhodnutím Komise ze dne 7. března 2011 (SA.32261), však Slovinsko v bance NLB vlastnilo (přímo či nepřímo) přibližně 55,7 % podíl.
([7]) Viz http://www.sdh.si/sl-si/Novica/294

Název	%
NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. (1)	9,7
NFD Holding d.d. (2)	7,2
Infond d.o.o. (3)	4,9
Ostatní (včetně individuálních akcionářů)	3,2

(1) NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. je 48,5 % dceřinou společností společnosti NFD Holding (viz poznámka pod čarou níže). Zdá se, že ostatními vlastníky jsou především soukromé společnosti – viz roční účetní závěrky (pouze ve slovinštině) na adrese http://www.nfd.si/dokumenti?lang=en

(2) NFD Holding d.d. je veřejně obchodovaná akciová společnost, jejíž hlavní činností je správa finančních investic. Zdá se, že je v soukromém vlastnictví – viz roční účetní závěrky (pouze ve slovinštině) na adrese http://www.nfdholding.si/dokumenti.php

(3) Infond d.o.o. je slovinská správcovská společnost investičního fondu. Ze 72 % ji vlastní společnost Nova KBM, což je banka, jejímiž vlastníky v té době byly Slovinsko s 42,3 % podílem, fond KAD s 4,8 % podílem a fond SOD s 4,8 % podílem. Viz http://www.nkbm.si/financial-reports-and-documents

(14) Dne 19. února 2007 rozhodla valná hromada akcionářů podniku Adria o navýšení základního kapitálu o 10,9 milionu EUR. Fond KAD ve vlastnictví státu upsal přibližně 99,6 % vydaných akcií, zatímco zbytek upsali individuální akcionáři. Všechny akcie byly upsány do 5. dubna 2007.

(15) Splacený kurz činil 27 EUR za akcii. Ve zprávě o ocenění ze dne […] (*) byla hodnota akcií v září 2006 vyčíslena na […] EUR za akcii.

(16) Po navýšení kapitálu v roce 2007 vlastnily kapitál podniku Adria tyto subjekty:

Tabulka 2

Vlastnická struktura podniku Adria po navýšení kapitálu v roce 2007

Název	%
KAD	77,3
SOD (1)	10,0
NLB (2)	8,5
Infond d.o.o.	2,4
Ostatní (včetně individuálních akcionářů)	1,8

(1) Fond ve vlastnictví slovinského státu.

(2) Podle dostupných informací se zdá, že před navýšením kapitálu v roce 2007 získala banka NLB podíl ve společnostech NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. a NFD Holding d.d.

4.2. **Opatření č. 2: navýšení kapitálu v roce 2009**

(17) Dne 13. ledna 2009 se představenstvo podniku Adria rozhodlo navýšit základní kapitál vydáním nových akcií. V důsledku toho se kapitál podniku Adria zvýšil o 2,36 milionu EUR. Fond KAD upsal přibližně 99,5 % vydaných akcií a zbytek upsali individuální akcionáři. Všechny akcie byly upsány do 20. července 2009.

(18) Splacený kurz činil 22 EUR za akcii. Ve zprávě o ocenění ze dne […] byla hodnota akcií v září 2008 vyčíslena na […] EUR za akcii.

(*) Obchodní tajemství.

(19) Po navýšení kapitálu v roce 2009 vlastnily kapitál podniku Adria tyto subjekty:

Tabulka 3

Vlastnická struktura podniku Adria po navýšení kapitálu v roce 2009

Název	%
KAD	78,6
SOD	8,8
NLB	7,5
Infond d.o.o.	2,2
Ostatní (včetně individuálních akcionářů)	2,9

4.3. **Opatření č. 3: navýšení kapitálu v roce 2010**

(20) Dne 2. září 2010 rozhodla valná hromada akcionářů podniku Adria o navýšení základního kapitálu o 2,5 milionu EUR. Přibližně 80 % vydaných akcií upsala holdingová společnost PDP (nástupnická společnost fondů KAD a SOD). Zbývajících 20 % vydaných akcií upsaly dvě soukromé cestovní agentury: Kompas d.d. a Palma d.o.o. (každá 10 %). Všechny akcie byly upsány do 1. října 2010.

(21) Splacený kurz činil 12 EUR za akcii. Ve zprávě o ocenění ze dne […] byla hodnota akcií v červnu 2009 vyčíslena na […] EUR.

(22) Po navýšení kapitálu v roce 2010 vlastnily kapitál podniku Adria tyto subjekty:

Tabulka 4

Vlastnická struktura podniku Adria po navýšení kapitálu v roce 2010

Název	%
PDP	86,0
NLB	6,1
Kompas d.d.	1,9
Palma d.o.o.	1,9
Infond d.o.o.	1,7
Ostatní (včetně individuálních akcionářů)	2,4

4.4. **Opatření č. 4: navýšení kapitálu v roce 2011**

(23) Dne 21. září 2011 rozhodla valná hromada akcionářů podniku Adria o navýšení základního kapitálu o 69,7 milionu EUR. Republika Slovinsko upsala v hotovosti akcie v hodnotě 49,5 milionu EUR a společnost PDP upsala rovněž v hotovosti akcie v hodnotě 0,5 milionu EUR. Zbývající část navýšení kapitálu (tj. 19,7 milionu EUR) měla podobu kapitalizace pohledávek ze strany několika bank: a) 13,83 milionu EUR ze strany banky NLB, b) 3,35 milionu EUR ze strany banky Abanka Vipa d.d., c) 1,24 milionu EUR ze strany banky Unicredit Bank of Slovenia d.d. a d) 1,28 milionu EUR ze strany banky Hypo Alpe-Adria Bank d.d. K navýšení kapitálu došlo dne 30. září 2011.

(24) Schválený kurz činil 1 EUR za akcii, což je minimální hodnota, kterou připouštějí slovinské právní předpisy. Zpráva o ocenění vyhotovena nebyla.

(25) Po navýšení kapitálu v roce 2011 vlastnily kapitál podniku Adria tyto subjekty:

Tabulka 5

Vlastnická struktura podniku Adria po navýšení kapitálu v roce 2011

Název	%
Republika Slovinsko	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
Ostatní (včetně individuálních akcionářů)	0,1

Plán restrukturalizace ze září 2011

(26) Podle slovinských orgánů se stát, společnost PDP a banky rozhodly podílet na navýšení kapitálu v roce 2011 na základě plánu nazvaného „program finanční a obchodní restrukturalizace“ (dále jen „plán restrukturalizace“) ze září 2011. Tento plán obsahoval potřebná opatření pro finanční a obchodní restrukturalizaci podniku Adria, která umožní obnovení jeho životaschopnosti. Plán byl jednoznačně vyhotoven pro účely oznámení podpory na restrukturalizaci, jelikož odkazuje na pojmy jako „vlastní příspěvek“ a „narušení hospodářské soutěže“, které se obvykle v obchodních plánech nevyskytují.

(27) Podle plánu restrukturalizace, který byl předložen původně, by podnik Adria dosáhl životaschopnosti v roce 2013 (základní a optimistický scénář) nebo v roce 2014 (pesimistický scénář). Podle původně předloženého plánu restrukturalizace byly potíže podniku Adria způsobeny: a) […].

(28) Původně předložený plán restrukturalizace stanovil řadu opatření, jejichž cílem byla restrukturalizace podniku Adria a obnovení jeho životaschopnosti: a) […].

(29) Podle původně předloženého plánu restrukturalizace mělo navýšení kapitálu v roce 2011 o 69,7 milionu EUR pokrýt záporný vlastní kapitál podniku Adria ve výši […], splacení závazků ve výši […] EUR (neuhrazené závazky vůči dodavatelům ve výši […] EUR a včasné splacení bankovních úvěrů ve výši […] EUR) a financování restrukturalizačních opatření s částkou ve výši […] EUR.

(30) Celkové náklady restrukturalizace by na druhou stranu činily […] EUR, přičemž by byly částečně financovány z částky ve výši 50 milionů EUR, kterou v hotovosti vložily slovinský stát a společnost PDP. Příspěvek podniku Adria na restrukturalizační náklady („vlastní příspěvek“) by činil […] EUR a vyplýval by z kapitalizace pohledávek v souvislosti s bankovními úvěry (19,7 milionu EUR), […]. V původně předloženém plánu restrukturalizace se jako kompenzační opatření zvažoval prodej podniku AAT a zrušení pravidelných leteckých linek.

(31) Vzhledem k pochybnostem, které Komise uvedla v rozhodnutí o zahájení řízení, předložilo Slovinsko řadu aktualizací plánu restrukturalizace. Plán restrukturalizace v současnosti předpokládá dobu trvání restrukturalizace do roku 2015 a zahrnuje několik dodatečných restrukturalizačních opatření, aby byla zajištěna udržitelnější životaschopnost. K dodatečným restrukturalizačním opatřením (spolu s finančním dopadem v období 2014–2015) patří: a) […].

4.5. **Opatření č. 5: akvizice podniku Adria Airways Tehnika d.d. v letech 2010–2011**

(32) Podnik AAT, 100 % dceřiná společnost podniku Adria, byl založen v roce 2010. Do té doby se jednalo o technickou servisní divizi podniku Adria nazývanou SVL. Podnik AAT působí v oblasti údržby letadel a poskytuje služby podniku Adria i jiným zákazníkům.

(33) V období od listopadu 2010 do března 2011 získaly společnosti PDP a Aerodrom Ljubljana (správce lublaňského letiště, jehož většinovým vlastníkem je stát) od podniku Adria ve dvou fázích podíly v podniku AAT ve výši 52,3 %, resp. 47,7 %. V první fázi odkoupila společnost PDP v podniku AAT 18,24 % podíl ve formě 2 676 346 preferenčních akcií bez hlasovacích práv, a to za cenu 1 EUR za akcii. Společnost Aerodrom Ljubljana současně získala v podniku AAT podíl ve výši 31,16 % (4 570 881 akcií), a to konverzí dluhu ve výši přibližně 4,6 milionu EUR na preferenční akcie bez hlasovacích práv. Ve druhé fázi počátkem roku 2011 prodal podnik Adria své zbývající podíly v podniku AAT takto: společnost PDP získala 5 000 000 kmenových akcií za cenu 1 EUR za akcii a navýšila svůj podíl v podniku na 52,33 %, zatímco společnost Aerodrom Ljubljana navýšila svůj podíl v podniku AAT na 47,67 %, a to kapitalizací pohledávek vůči podniku Adria v hodnotě 2,2 milionu EUR.

(34) Celková uhrazená cena tudíž činila 14,7 milionu EUR, tj. 1 EUR za akcii. Ve zprávě o ocenění z dubna 2010 byla hodnota podniku AAT jakožto technické servisní divize podniku Adria k prosinci 2009 stanovena v rozmezí od 14,4 milionu EUR do 14,9 milionu EUR.

5. **ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ**

(35) Komise se dne 20. listopadu 2012 rozhodla zahájit formální vyšetřovací řízení. V rozhodnutí o zahájení řízení se Komise předběžně domnívala, že podnik Adria bylo možno v době, kdy byla uvedená opatření provedena, nebo nejpozději od roku 2008 považovat za podnik v obtížích. Komise vyslovila pochybnosti ohledně pěti posuzovaných opatření a dospěla k předběžnému závěru, že všechna tato opatření zahrnovala státní podporu.

(36) Co se týká opatření č. 1 a 2, Komise v rozhodnutí o zahájení řízení zastávala názor, že se fond KAD nacházel pod jednoznačným a přímým vlivem slovinského státu, a dospěla k předběžnému závaru, že účast fondu KAD na navýšení kapitálu v letech 2007 a 2009 zahrnovala státní prostředky a lze ji přičíst Slovinsku. Ačkoli byla cena akcií, kterou fond KAD skutečně zaplatil, nižší než hodnota stanovená ve dvou zprávách o ocenění, Komise vyslovila ohledně těchto zpráv pochybnosti, jelikož mezi oceněním akcií a navýšením kapitálu uběhla značná doba. Jelikož byl fond KAD v té době většinovým vlastníkem podniku Adria, Komise se domnívala, že cílem navýšení kapitálu v letech 2007 a 2009 bylo financování existující investice fondu KAD v podniku, který bylo možno považovat za podnik v obtížích.

(37) Při posuzování opatření č. 3 Komise uvedla, že společnost PDP je nástupnickou společností fondů KAD a SOD, jejichž jednání Komise předběžně považovala za přičitatelné státu. Komise mimoto jako prvek přičitatelnosti státu zdůraznila skutečnost, že slovinský stát vlastní ve společnosti PDP nepřímo 100 % podíl (prostřednictvím fondů KAD, SOD a DSU (společnost pro správu majetku, která je zcela ve vlastnictví státu)), a poukázala na některé nepřímé důkazy přičitatelnosti ve smyslu rozsudku ve věci Stardust Marine ([8]). Obdobně jako v případě opatření č. 1 a 2 byla sice cena akcií, kterou společnost PDP skutečně uhradila, nižší než hodnota stanovená ve zprávě o ocenění, Komise však vyslovila ohledně zprávy pochybnosti, jelikož mezi oceněním akcií a navýšením kapitálu uběhlo 15 měsíců. Komise se rovněž předběžně domnívala, že účast dvou soukromých cestovních agentur (Kompas d.d. a Palma d.o.o.) na navýšení kapitálu v roce 2010 společně se společností PDP sama o sobě nepostačuje k tomu, aby rozptýlila pochybnosti Komise v souvislosti s možným zvýhodněním podniku Adria ([9]).

(38) Ve vztahu k opatření č. 4 Komise uvedla, že investice Slovinska jednoznačně zahrnovala státní prostředky, a zopakovala svůj předběžný závěr, že jednání společnosti PDP lze přičíst státu. Komise vyslovila rovněž pochybnosti ohledně účasti banky NLB na opatření č. 4, kterou lze považovat za přičitatelnou státu vzhledem ke skutečnosti, že a) většinovým vlastníkem banky NLB byl v té době stát, b) stát měl většinu hlasů v představenstvu a dozorčí radě banky a c) jednání státem kontrolované banky mohlo být ovlivněno orgány veřejné moci.

(39) Při posuzování, zda opatření č. 4 zahrnovala nepatřičnou selektivní výhodu pro podnik Adria, Komise v rozhodnutí o zahájení řízení uvedla, že skutečnost, že banky souhlasily s kapitalizací pohledávek pouze v případě, že stát vloží do podniku Adria hotovost, a zejména rozdílná povaha příspěvků státu a společnosti PDP v porovnání s příspěvkem bank (hotovost a konverze dluhu), postačuje k tomu, aby zakládala nikoli nevýznamné pochybnosti ohledně rovnocennosti navýšení kapitálu v roce 2011. Komise rovněž uvedla, že na rozdíl od předchozích navýšení kapitálu došlo k navýšení kapitálu v roce 2011 bez zprávy o ocenění.

([8]) Věc Francie v. Komise (Stardust Marine), C-482/99, Recueil 2002, s. I-4397.
([9]) Viz věci Compagnie nationale Air France v. Komise, T-358/94, Recueil 1996, s. II-2109, body 148 a 149, a Alitalia – Linee aeree italiane SpA v. Komise, T-296/97, Recueil 2000, s. II-3871, bod 81.

(40) Co se týká tvrzení slovinských orgánů, že se rozhodly podílet na opatření č. 4 na základě plánu restrukturalizace ze září 2011, Komise poznamenala, že plán restrukturalizace v zásadě nepostačoval ke splnění kritérií soukromého investora, jelikož některé odhady v plánu restrukturalizace byly (jak se zdálo) založeny na nejistých nebo nejasných předpokladech. Komise mimoto zdůraznila, že by soukromý investor uvážil riziko toho, že předchozí navýšení kapitálu představovala protiprávní státní podporu, a posoudil by dopad rizika možného příkazu Komise k navrácení podpory na ziskovost investice. Komise rovněž uvedla, že se banky mohly rozhodnout k účasti na navýšení kapitálu kvůli zájmu, který Slovinsko projevilo o podnik Adria, a to mnohem dříve, než bylo rozhodnuto o navýšení kapitálu v roce 2011.

(41) S ohledem na opatření č. 5 Komise zopakovala svůj předběžný názor, že jednání společnosti PDP lze přičíst státu a že byly použity státní prostředky. Pokud jde o společnost Aerodrom Ljubljana, Komise dospěla k témuž předběžnému závěru, jelikož v době nabytí podniku AAT byl většinovým vlastníkem této společnosti stát. Komise rovněž pokládala za nepravděpodobné, že by se orgány veřejné moci nepodílely na důležitých rozhodnutích společnosti Aerodrom Ljubljana, správce lublaňského letiště, a to kvůli strategickému významu letiště pro zemi jakožto hlavní vstupní brány pro mezinárodní lety.

(42) Jelikož k první fázi získání akcií podniku AAT došlo bezprostředně po navýšení kapitálu v roce 2010, byla Komise názoru, že by se obě opatření neměla posoudit odděleně, nýbrž jako součást rozsáhlejší akce na podporu podniku Adria. Při posuzování zprávy, která stanovila hodnotu akcií podniku AAT, Komise uvedla, že podnik AAT byl oceněn jako součást technické servisní divize podniku Adria (v té době SVL) a při stanovení hodnoty podniku AAT se přihlíželo k souvisejícím synergiím. Komise se však domnívala, že ve zprávě měla být hodnota divize SLV/podniku AAT vyčíslena jako hodnota samostatného subjektu bez ohledu na vnitroskupinové synergie, jelikož podnik AAT vznikl v roce 2010 odštěpením od podniku Adria a byl prodán jako samostatný subjekt. Komise vyslovila rovněž obavy v souvislosti se značným časovým odstupem mezi oceněním a prodejem akcií podniku AAT.

(43) Komise vyslovila taktéž pochybnosti ohledně **slučitelnosti** pěti posuzovaných opatření **s vnitřním trhem,** zejména kvůli skutečnosti, že slovinské orgány neuvedly žádné možné důvody slučitelnosti.

(44) Vzhledem k povaze dotyčných opatření a skutečnosti, že podnik Adria bylo možno v době provedení těchto opatření považovat za podnik v obtížích, Komise uvedla, že slučitelnost opatření lze posoudit pouze podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, a zejména na základě pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích ([10]) (dále jen „pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci“). Komise za prvé uvedla, že patrně nejsou splněny podmínky podpory na záchranu stanovené v části 3.1 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. V souvislosti s podporou na restrukturalizaci, která je vymezena v části 3.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, Komise zdůraznila, že uvedená opatření byla provedena před jejich oznámením Komisi a bez existence věrohodného plánu restrukturalizace, který by splňoval podmínky stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, což je okolnost, která sama o sobě postačuje k tomu, aby byla vyloučena slučitelnost opatření s vnitřním trhem ([11]).

(45) Komise vyslovila rovněž pochybnosti ohledně plánu restrukturalizace, jelikož se zdálo, že není dostatečně důkladný, aby umožnil obnovení dlouhodobé životaschopnosti podniku Adria, poněvadž některé jeho odhady vycházely z nevyčíslených, nejistých nebo nejasných předpokladů. Komise měla také pochybnosti, zda lze kompenzační opatření, která se v plánu restrukturalizace předpokládala, považovat za vhodná a/nebo dostatečná, jelikož se zdálo, že jsou nezbytná k obnovení životaschopnosti podniku Adria. Pokud jde o prodej podniku AAT, k tomu došlo několik měsíců před schválením plánu restrukturalizace, a to v době (konec roku 2010, začátek roku 2011), kdy podnik Adria naléhavě nutně potřeboval financování. Rovněž zrušení pravidelných leteckých linek se nejevilo jako přijatelné kompenzační opatření, jelikož většina těchto tras (27 z celkem 31) byla v plánu restrukturalizace označena jako ztrátová a jejich zrušení by bylo každopádně nezbytné k zajištění životaschopnosti podniku. Komise měla rovněž pochybnosti, zda lze plně přijmout navrhovaný vlastní příspěvek podniku Adria ve výši […] EUR, zejména kvůli tomu, že nebylo jasné, zda lze jako vlastní příspěvek započítat částky vyplývající z prodeje podniku AAT a kapitalizace pohledávek v souvislosti s bankovními úvěry. Jelikož byl podnik Adria v době provedení těchto opatření patrně podnikem v obtížích a podnik v obtížích může obdržet pouze podporu na záchranu a/nebo restrukturalizaci, vyslovila Komise rovněž pochybnosti ohledně toho, zda byla dodržena zásada „jednou a dost“, zejména v souvislosti s navýšením kapitálu v roce 2011.

([10]) Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

([11]) V tomto smyslu viz rozsudek Soudního dvora ESVO ve spojených věcech Hurtigruten ASA, Norsko v. Kontrolní úřad ESVO, E-10/11 a E-11/11, dosud nezveřejněno, body 228 a 234–240.

6. **PŘIPOMÍNKY K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ**

6.1. **Připomínky Slovinska**

(46) Ve svých připomínkách k rozhodnutí Komise o zahájení řízení trvalo Slovinsko na tom, že opatření č. 1, 2 a 3 nezahrnovala státní podporu, jelikož rozhodnutí fondu KAD a společnosti PDP nelze přičíst státu. Slovinsko zejména uvedlo, že 100 % podíl státu nepostačuje k vyvození závěru, že opatření lze přičíst státu. Slovinsko mimoto poznamenalo, že zprávy o ocenění, v nichž byla vyčíslena hodnota akcií, byly adekvátní, byla tudíž dodržena zásada investora v tržním hospodářství, takže zvýhodnění podniku Adria je vyloučeno. Co se týká konkrétně opatření č. 3, Slovinsko tvrdilo, že upsání 20 % akcií dvěma soukromými cestovními agenturami za rovnocenných podmínek spolu se společností PDP bylo významné a prokazovalo, že trh o životaschopnosti podniku Adria nepochybuje, což vylučuje existenci státní podpory.

(47) V souvislosti s opatřením č. 5 Slovinsko zopakovalo, že jednání společnosti PDP nelze přičíst státu. Co se týká jednání společnosti Aerodrom Ljubljana, Slovinsko se domnívalo, že vliv státu na její rozhodnutí o nabytí podniku AAT nelze odvozovat od skutečnosti, že někteří členové dozorčí rady byli navrženi státem a fondy KAD a SOD. Slovinsko se rovněž domnívalo, že zprávu o ocenění z dubna 2010, která stanovila hodnotu podniku AAT jakožto technické servisní divize podniku Adria v rozmezí od 14,4 milionu EUR do 14,9 milionu EUR, nelze považovat za zastaralou a že neexistují žádné náznaky, že ve zprávě o ocenění byly zohledněny synergie s podnikem Adria. Slovinsko mimoto uvedlo, že zápisy ze zasedání představenstva společností PDP a Aerodrom Ljubljana prokazují, že rozhodnutí o nabytí podniku AAT bylo přijato na základě ekonomicky racionálních úvah. Z těchto důvodů je existence státní podpory v opatření č. 5 vyloučena.

(48) Slovinsko zpochybnilo rovněž hodnocení podniku Adria jakožto podniku v obtížích a domnívalo se, že podnik Adria byl v obtížích teprve od ledna 2011, tj. v době provedení opatření č. 4.

(49) Co se týká opatření č. 4, Slovinsko existenci podpory vyloučilo a tvrdilo, že kapitalizaci pohledávky ze strany banky NLB nelze přičíst státu. Slovinsko se rovněž domnívalo, že nesplácené úvěry přeměněné na vlastní kapitál byly plně zajištěny zástavními právy k letadlům a budovám a že jejich konverzí na kapitál převzaly banky nové obchodní riziko. V tomto smyslu odpovídá kapitalizace pohledávek vkladu v hotovosti. Slovinsko také uvedlo, že při rozhodování o investici se banky a stát ovlivnily vzájemně a že toto rozhodnutí bylo (podle názoru Slovinska) založeno na spolehlivém plánu restrukturalizace, a Slovinsko dospělo k závěru, že investiční rozhodnutí byla přijata souběžně, což vylučuje nepatřičnou výhodu pro podnik Adria.

(50) Jelikož se Slovinsko domnívalo, že opatření č. 1, 2, 3 a 5 nezahrnují státní prostředky, nepředložilo žádné důvody slučitelnosti těchto opatření. Slovinsko však uvedlo důvody slučitelnosti u opatření č. 4, pokud by Komise dospěla k závěru, že toto opatření představuje státní podporu. Jelikož podle Slovinska je podnik Adria v obtížích teprve od ledna 2011 (viz 48. bod odůvodnění), opatření č. 4 představuje na základě předloženého plánu restrukturalizace slučitelnou podporu na restrukturalizaci podle části 3.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(51) Pokud jde o **obnovení životaschopnosti**, Slovinsko se domnívalo, že plán restrukturalizace zajišťuje dlouhodobou životaschopnost podniku Adria, a zdůraznilo, že v souladu s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci obsahuje plán restrukturalizace průzkum trhu a analýzu příčin, které vedly k potížím podniku, a že předpokládá ukončení činností, které by ze strukturálního hlediska zůstaly i po restrukturalizaci ztrátové. Jak je uvedeno v 31. bodě odůvodnění, Slovinsko předložilo řadu aktualizací plánu restrukturalizace, který v současnosti předpokládá dobu trvání restrukturalizace do roku 2015 a obsahuje několik dodatečných restrukturalizačních opatření, aby byla zajištěna udržitelnější životaschopnost. Slovinsko také zdůraznilo, že aktualizovaný plán restrukturalizace zajišťuje i podle pesimistického scénáře dlouhodobou životaschopnost podniku do konce roku 2015 s návratností vlastního kapitálu (ROE) ve výši […] % v roce 2014 a ve výši […] % v roce 2015, což přesahuje úrovně, které Komise schválila v rozhodnutí týkajícím se společnosti Air Malta ([12]).

(52) Slovinsko zastává názor, že snížení kapacity (ve formě zrušení pravidelných leteckých linek) o […] % v zimní sezóně a […] % v letní sezóně, uvolnění letištních časů na určitých letištích, včetně koordinovaných (přetížených) letišť, a prodej podniku AAT představují vhodná a přiměřená **kompenzační opatření**. Slovinsko také uvedlo,

([12]) Rozhodnutí Komise 2012/661/EU ze dne 27. června 2012 o státní podpoře č. SA.33015 (2012/C), kterou Malta zamýšlí poskytnout podniku Air Malta plc (Úř. věst. L 301, 30.10.2012, s. 29).

že zrušené trasy byly ve skutečnosti ziskové, a to na základě tzv. „hrubého ziskového rozpětí“ (kladný příspěvek C1), což Komise v rozhodnutích týkajících se společností Air Malta a České aerolinie ([13]) akceptovala.

(53) S ohledem na omezení podpory na minimum (**vlastní příspěvek**) Slovinsko v souladu s tím, co bylo uvedeno výše, tvrdilo, že prodej podniku AAT nezahrnuje státní podporu, a proto by se výnosy z tohoto prodeje ve výši 14,7 milionu EUR měly považovat za vlastní příspěvek. Slovinsko se rovněž domnívalo, že by se za vlastní příspěvek měla v plné výši považovat kapitalizace pohledávek ze strany bank, tj. 19,7 milionu EUR. Slovinsko poskytlo údaje o hodnotě letadel, která byla zastavena v souvislosti s dotyčnými úvěry, spolu s příslušnou zprávou společnosti AVAC ([14]) prokazující hodnoty těchto letadel. Po připočtení prodeje řady aktiv […] přesáhne vlastní příspěvek podle aktualizovaného plánu restrukturalizace [50–54] %.

(54) Co se týká **zásady „jednou a dost“**, Slovinsko se domnívalo, že tato zásada byla dodržena, jelikož opatření č. 1, 2, 3 a 5, která předcházela opatření č. 4, nezahrnovala státní podporu podniku Adria.

6.2. **Připomínky zúčastněných stran**

(55) Během formálního vyšetřovacího řízení obdržela Komise připomínky pouze od společnosti Ryanair, která souhlasila s předběžným zjištěním Komise, že opatření, která jsou předmětem posouzení, zahrnovala podporu a nejsou slučitelná s vnitřním trhem.

(56) Společnost Ryanair však tvrdila, že v rozhodnutí o zahájení řízení nebylo posouzení Komise týkající se zásady investora v tržním hospodářství úplné, jelikož Komise měla uvážit, zda by se soukromý investor nerozhodl podnik Adria zlikvidovat místo toho, aby mu poskytl další kapitál ([15]). Společnost Ryanair rovněž uvedla, že Komise měla v rozhodnutí o zahájení řízení posoudit, zda nebyla likvidace podniku Adria pro stát výhodnější než poskytnutí dalších finančních prostředků. Ačkoli se společnost Ryanair domnívala, že nemá k dispozici dostatek informací, aby se mohla vyjádřit k plánu restrukturalizace, pochybovala o tom, že podnik Adria bude opět ziskový.

(57) Společnost Ryanair také tvrdila, že podpora poskytnutá podniku Adria poškozuje její postavení na trhu, jelikož maří snahy společnosti Ryanair o rozvoj trhu a způsobuje jí ztrátu příjmů.

6.3. **Vyjádření Slovinska k připomínkám zúčastněných třetích stran**

(58) Slovinsko se podrobně zabývalo tvrzeními, která ve svých připomínkách uvedla společnost Ryanair. Slovinsko zejména uvedlo, že se na kapitálových injekcích ve prospěch podniku Adria nepodílel jen stát, nýbrž i soukromí investoři a subjekty, jejichž jednání nelze podle Slovinska přičíst státu. Slovinsko se mimoto domnívalo, že si společnost Ryanair mylně vyložila judikaturu, když tvrdila, že by stát měl před restrukturalizací a dlouhodobou životaschopností podniku Adria upřednostnit jeho úpadek. Podle Slovinska je test, který uvedla společnost Ryanair, chybný, jelikož by byl použitelný pouze na věřitele podniku Adria, nikoli však na investory: jelikož Slovinsko nemělo vůči podniku žádné pohledávky, nemohlo požadovat jeho likvidaci.

(59) Slovinsko uvedlo, že se Komise zabývala předpoklady plánu restrukturalizace podniku Adria, a zdůraznilo, že pochybnosti společnosti Ryanair ohledně možného obnovení životaschopnosti podniku Adria jsou nepodložené. Slovinsko rovněž tvrdilo, že údajné poškození tržního postavení společnosti Ryanair nebylo doloženo.

7. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ**

(60) Toto rozhodnutí se zabývá nejprve otázkou, zda je podnik Adria podnikem v obtížích ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci (oddíl 7.1). Poté analyzuje, zda posuzovaná opatření zahrnují státní podporu pro podnik Adria ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy (oddíl 7.2) a zda je tato podpora zákonná (oddíl 7.4) a slučitelná s vnitřním trhem (oddíl 7.5).

([13]) Rozhodnutí Komise 2013/151/EU ze dne 19. září 2012 o státní podpoře SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), kterou Česká republika udělila ve prospěch podniku České aerolinie, a.s. (ČSA – České aerolinie – restrukturalizační plán) (Úř. věst. L 92, 3.4.2013, s. 16).

([14]) Zpráva AVAC je zpráva, kterou pravidelně vydává společnost Aircraft Value Analysis Company a která stanoví hodnoty letadel všech značek a modelů.

([15]) Společnost Ryanair odkázala na věc Buczek Automotive, C-405/11 P, dosud nezveřejněno, body 55–57.

7.1. **Potíže podniku Adria**

(61) Finanční situace podniku Adria se trvale zhoršovala od roku 2008, kdy podnik zaznamenal nižší tržby, záporný zisk před zdaněním (EBT) a záporný vlastní kapitál. Klíčové finanční parametry podniku Adria v období od roku 2007 do roku 2011 podle informací, které poskytly slovinské orgány, byly následující:

Tabulka 6

Klíčové finanční údaje podniku Adria od roku 2007 do června 2011 (v milionech EUR)

	2007	2008	2009	2010	červen 2011
Obrat	179,2	205,4	161,4	148,7	71,1
Čistý výsledek	0,4	– 3,2	– 14,0	– 63,1	– 2,2
EBTDA	0,4 (*)	10,9	1,6	– 50,9	1,8
Zapsaný kapitál	6,8	6,8	7,7	9,4	9,4
Vlastní kapitál	41,8	32,5	29,3	– 35,4	– 35,9
Poměr dluhu k vlastnímu kapitálu	2,8	3,7	4,0	– 3,9	– 3,6
Peněžní tok z provozních činností	16,9	18,5	6,1	1,7	– 21,6 (**)

(*) EBT
(**) Údaje z prosince 2011

(62) Podnik Adria uzavřel účetní rok 2011 se ztrátami ve výši 12 milionů EUR ([16]), zatímco v roce 2012 dosáhly ztráty 10,8 milionu EUR ([17]). Rovněž se zdá, že v roce 2013 snížil podnik Adria ztráty na 3,1 milionu EUR ([18]).

(63) V bodě 10 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je uvedeno, že podnik je považován za podnik v obtížích, pokud „došlo ke ztrátě více než poloviny zapsaného kapitálu a ke ztrátě více než jedné čtvrtiny tohoto kapitálu došlo za posledních 12 měsíců“. Toto ustanovení odráží předpoklad, že podnik, který zaznamenal významnou ztrátu zapsaného kapitálu, není schopen zamezit ztrátě, která by jej v krátkodobém nebo střednědobém výhledu téměř jistě odsoudila k ukončení podnikatelské činnosti (jak je stanoveno v bodě 9 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

(64) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, v období od roku 2007 do června 2011 nedošlo ke ztrátě zapsaného kapitálu, nýbrž ve skutečnosti se zapsaný kapitál zvýšil. Komise však podotýká, že vlastní kapitál podniku byl v letech 2010 a 2011 záporný. Podnik současně nepřijal vhodná opatření, aby snížení vlastního kapitálu řešil. V dřívějších případech ([19]) dospěla Komise k závěru, že pokud má podnik záporný vlastní kapitál, v zásadě se předpokládá, že kritéria uvedená v bodě 10 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci jsou splněna, přičemž v případě podniku Adria tomu tak bylo nejméně od roku 2010. Rovněž Tribunál dospěl v nedávném rozsudku ([20]) k závěru, že podnik se záporným vlastním kapitálem je podnikem v obtížích.

(65) Potíže podniku Adria patrně vyvrcholily koncem roku 2010. Tisk v té době zmiňoval možnost, že na podnik Adria bude uvalena nucená správa, nebo že vyhlásí úpadek ([21]). To lze považovat za signál, že nejpozději v té době splňoval podnik Adria kritéria pro to, aby byl předmětem kolektivního úpadkového řízení podle slovinských právních předpisů ve smyslu bodu 10 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

([16]) Viz finanční zpráva podniku Adria za rok 2011, k dispozici na adrese http://www.adria.si/assets/Uploads/Annual-Report-2011-part-two-Financial-Report.pdf
([17]) Viz finanční zpráva podniku Adria za rok 2012, k dispozici na adrese https://www.adria.si/assets/Letna-porocila/SLO/AA-Letno-porocilo-2012-V1.pdf
([18]) Viz například http://atwonline.com/finance-amp-data/adria-airways-narrows-net-loss-2013
([19]) Rozhodnutí Komise ve věci C 38/2007, Arbel Fauvet Rail (Úř. věst. L 238, 5.9.2008, s. 27).
([20]) Spojené věci Freistaat Sachsen v. Komise, T-102/07, a MB Immobilien a MB System v. Komise, T-120/07, Sb. rozh. 2010, s. II-585, body 95 až 106.
([21]) Viz http://www.rtvslo.si/gospodarstvo/adria-airways-v-prostovoljno-poravnavo/246290 (ve slovinštině) nebo http://www.bloomberg.com/news/2010-12-15/slovenia-s-adria-airways-may-file-for-bankruptcy-tvs-reports.html (v angličtině).

(66) Z výše uvedených důvodů Komise v souladu s rozhodnutím o zahájení řízení vyvozuje závěr, že v letech 2010 a 2011, tj. v době provedení opatření č. 3, 4 a 5, byl podnik Adria podnikem v obtížích ve smyslu bodu 10 písm. a) a/nebo písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(67) Z tabulky 6 v 61. bodě odůvodnění mimoto vyplývá, že v letech 2010 a 2011 bylo možno podnik Adria považovat za podnik v potížích rovněž ve smyslu bodu 11 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, v němž se uvádí, že podnik může být považován za podnik v obtížích, „kdy jsou patrné typické příznaky […], například narůstající ztráta, klesající obrat, rostoucí skladové zásoby, nadbytečná kapacita, slábnoucí peněžní tok, narůstající dluh, narůstající úroky a klesající nebo nulová hodnota čistých aktiv".

(68) Komise se však domnívá, že mezi roky 2007 a 2009 nevykazoval podnik Adria typické příznaky podniku v obtížích podle bodu 11 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Co se týká roku 2008, podnik Adria poprvé v posuzovaném období vykázal ztráty ve výši 3,2 milionu EUR. Jak Slovinsko správně podotklo, v roce 2008 se příjmy a peněžní tok podniku Adria v porovnání s předchozím rokem zvýšily (z 179,2 milionu EUR na 205,4 milionu EUR, resp. z 16,9 milionu EUR na 18,5 milionu EUR). Jeho zapsaný kapitál byl stálý a činil 6,8 milionu EUR.

(69) Komise rovněž uvádí, že v roce 2008 měl podnik Adria čistý zisk před zdaněním (EBT) ve výši 3,2 milionu EUR a v roce 2009 pak ve výši 14 milionů EUR. V těchto letech byl hospodářský výsledek podniku bez odpisů kladný a podnik dosáhl EBTDA ve výši 10,9 milionu EUR, resp. 1,6 milionu EUR (viz tabulka 6 v 61. bodě odůvodnění). Od roku 2010 byl EBTDA podniku Adria záporný. Jelikož o opatření č. 2 bylo rozhodnuto v lednu 2009 a akcie byly zcela upsány v červenci 2009, nemůže Komise dospět s jistotou k závěru, že v té době existovala jednoznačně zjistitelná tendence k záporným výsledkům, která by umožňovala vyvodit závěr, že podnik Adria byl podnikem v obtížích ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(70) Komise proto zastává názor, že v letech 2007–2009, tj. v době provedení opatření č. 1 a 2, nebyl podnik Adria podnikem v obtížích.

7.2. **Existence státní podpory**

(71) V čl. 107 odst. 1 Smlouvy je stanoveno, že podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem.

(72) Aby bylo možno vyvodit závěr ohledně existence státní podpory, musí Komise posoudit, zda jsou u každého z pěti posuzovaných opatření splněna kumulativní kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 Smlouvy (tj. převod státních prostředků, selektivní výhoda, možné narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu uvnitř EU).

7.2.1. Opatření č. 1 a 2: navýšení kapitálu v letech 2007 a 2009

(73) Komise nejprve analyzuje, zda opatření č. 1 a 2 poskytla podniku Adria nepatřičnou selektivní výhodu.

(74) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise v této souvislosti uvedla, že cena akcií, kterou uhradil fond KAD, byla nižší než hodnota stanovená ve dvou zprávách o ocenění. Fond KAD získal nové akcie podniku Adria v únoru 2007 za cenu ve výši 27 EUR za akcii, což je méně než hodnota stanovená ve zprávě o ocenění, která k […] činila […] EUR za akcii (viz 15. bod odůvodnění). V lednu 2009 získal fond KAD akcie za cenu ve výši 22 EUR za akcii, což je méně než hodnota stanovená ve zprávě o ocenění, která k […] činila […] EUR za akcii (viz 18. bod odůvodnění). Komise však vyslovila pochybnosti ohledně spolehlivosti těchto zpráv, mimo jiné kvůli značnému časovému odstupu mezi navýšením kapitálu (únor 2007, resp. leden 2009) a oceněním akcií podniku ([…], resp. […]).

(75) Komise posoudila údaje a důkazy, které v souvislosti s těmito zprávami Slovinsko předložilo po zahájení formálního vyšetřovacího řízení. Co se týká opatření č. 1, Slovinsko objasnilo, že údaje, z nichž zpráva vycházela, pocházejí ze dne 30. září 2006 a že v době vyhotovení zprávy odhadcem se jednalo o poslední dostupné údaje. Pokud jde o opatření č. 2, zpráva o ocenění akcií byla zadána ve stejné době, kdy valná hromada akcionářů podniku Adria rozhodla o navýšení kapitálu. Komise nemá důvod domnívat se, že odhadce (P&S Capital) nebyl zcela nezávislý.

(76) Ačkoli je pravdou, že mezi oceněním akcií podniku a navýšením kapitálu uběhlo […] měsíců, Komise nenašla žádné důkazy, které by prokazovaly, že tento časový odstup měl skutečně dopad na odhadovanou hodnotu akcií podniku Adria.

(77) Komise poznamenává, že metoda ocenění použitá ve zprávách (čistá současná hodnota očekávaných volných peněžních toků ([22])) je v případech akvizic obecně uznávaná. Z podrobné analýzy zpráv o ocenění mimoto vyplývá, že použité vzorce byly pro účely ocenění přiměřené a byly náležitě použity a že předpoklady a odhady týkající se růstu obratu a ziskovosti se jeví jako realistické. Ve zprávě o ocenění akcií pro kapitálovou injekci v roce 2007 (opatření č. 1) byly odhadovaný průměrný růst příjmů a ziskovost v rozmezí, které bylo zaznamenáno v minulosti. Ve zprávě o ocenění akcií pro kapitálovou injekci v roce 2009 (opatření č. 2) byly odhadovaný růst příjmů a ziskovost nižší než v minulosti, a to z těchto důvodů: a) vysoký hospodářský růst v roce 2008 způsobený především slovinským předsednictvím EU; b) pomalý světový hospodářský růst a c) napjatá situace na finančních trzích. Rovněž ostatní předpoklady použité ve zprávách se jevily jako realistické. Komise mimoto bere na vědomí, že fond KAD byl většinovým vlastníkem podniku Adria již před navýšeními kapitálu ([23]) a že cílem navýšení kapitálu bylo financování existující (ziskové) investice fondu KAD.

(78) Na základě výše uvedených skutečností Komise uvádí, že navýšení kapitálu v letech 2007 a 2009 byla v souladu s tržními podmínkami a neznamenala pro podnik Adria nepatřičnou výhodu.

(79) Komise proto vyvozuje závěr, že opatření č. 1 a 2 představovala investice, které by uskutečnil i investor v tržním hospodářství ve srovnatelné situaci ([24]), existence státní podpory je proto vyloučena, aniž by bylo nutné blíže posoudit splnění ostatních kumulativních podmínek stanovených v čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.2.2. Opatření č. 3: navýšení kapitálu v roce 2010

(80) Jak je uvedeno v 73. bodě odůvodnění, jednou z nezbytných podmínek existence státní podpory je to, že opatření poskytuje příjemci nepatřičnou selektivní výhodu. V následující části Komise posoudí, zda je v případě opatření č. 3 tato podmínka splněna.

(81) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že cena ve výši 12 EUR za akcii, kterou společnost PDP a soukromé cestovní agentury zaplatily za akcie podniku Adria, byla nižší než cena ve výši […] EUR za akcii, která byla stanovena ve zprávě o ocenění. Stejně jako v případě opatření č. 1 a 2 však Komise vyslovila ohledně spolehlivosti této zprávy pochybnosti, a to zejména kvůli skutečnosti, že mezi navýšením kapitálu (září 2010) a oceněním akcií ve zprávě ([…]) uběhlo […] měsíců.

(82) Informace, které poskytly slovinské orgány, pochybnosti Komise v této souvislosti do jisté míry zmírnily. Komise však připomíná, že na základě týchž informací a ocenění se dvě soukromé cestovní agentury (Kompas d.d. a Palma d.o.o.) na navýšení kapitálu v roce 2010 podílely 20 %, zatímco společnost PDP vložila zbývajících 80 % kapitálu. Soukromé cestovní agentury a společnost PDP se na opatření podílely za stejných podmínek a upsaly akcie k témuž dni. Soukromá účast i příspěvek společnosti PDP měly podobu vkladu v hotovosti. V rozhodnutí o zahájení řízení Komise zdůraznila, že soukromou účast ve výši 20 % lze v zásadě považovat za známku toho, že trh dotyčnou investici podpořil, ačkoli transakci je nutno posoudit v širším kontextu situace podniku Adria v té době a skutečnosti, že opatření č. 3 představovalo třetí navýšení kapitálu v rozmezí přibližně 3,5 roku.

(83) Komise za prvé uvádí, že Slovinsko předložilo důkazy prokazující, že agentury Kompas d.d. a Palma d.o.o. byly společnosti zcela v soukromém vlastnictví, v nichž stát neměl žádnou kontrolu ani vliv. Jak je uvedeno v 79. bodě odůvodnění, opatření č. 1 a 2 nepředstavovala státní podporu. Vzhledem k tomu nelze mít patrně za to, že rozhodnutí soukromých cestovních agentur investovat do podniku Adria ovlivnila investiční rozhodnutí, která by přijal i soukromý investor. Komise bere rovněž na vědomí, že soukromé cestovní agentury upsaly akcie podniku Adria k témuž dni jako společnost PDP, zaplatily stejnou cenu, jejich investice se uskutečnila za stejných podmínek a navýšení kapitálu ze strany společnosti PDP a soukromých cestovních agentur se uskutečnilo v hotovosti.

([22]) Očekávaný volný peněžní tok představuje hotovost, která zbývá po uhrazení všech výdajů podniku, tj. hotovost, kterou mají akcionáři společnosti k dispozici.
([23]) Před kapitálovými injekcemi v letech 2007 a 2009 vlastnil fond KAD v podniku Adria 55 %, resp. 77,3 % podíl (viz tabulky 1 a 2).
([24]) Věc Alitalia – Linee aeree italiane SpA v. Komise, T-296/97, Recueil 2000, s. II-3871, bod 81.

(84) I kdyby Komise dospěla k závěru, že účast společnosti PDP zahrnovala státní prostředky a že ji lze přičíst státu (viz v tomto smyslu 89. až 91. bod odůvodnění), ve smyslu ustálené judikatury ([25]) nelze 20 % soukromou účast považovat v porovnání s veřejným zásahem za zanedbatelnou. S ohledem na výše uvedené skutečnosti nemůže Komise dospět k závěru, že rozhodnutí soukromých cestovních agentur investovat do podniku Adria bylo skutečně ovlivněno jednáním společnosti PDP. Tento závěr nemění ani skutečnost, že se podnik Adria považoval v roce 2010 za podnik v obtížích (viz oddíl 7.1).

(85) Z důkazů předložených Slovinskem mimoto nevyplývá, že soukromé cestovní agentury měly při investování do podniku Adria jinou motivaci než dosažení zisku. Komise v této souvislosti odkazuje na zprávu předloženou Slovinskem, která se týkala strategických směrů podniku Adria na období 2009–2014 (a kterou měli investoři zjevně k dispozici v době přijetí investičního rozhodnutí), podle níž se očekávalo, že podnik Adria bude v období od roku 2010 do roku 2014 ziskový, a to na základě kapitálové injekce ve výši přibližně 2,5 milionu EUR a provedení určitých opatření ze strany podniku Adria, včetně zvýšení průměrného výnosu z cestujícího a snížení nákladů. Tuto zprávu lze pokládat za další náznak toho, že soukromé cestovní agentury byly skutečně přesvědčeny o ziskovosti své investice.

(86) Komise se proto domnívá, že rozhodnutí soukromých cestovních agentur investovat do podniku Adria je rovnocenné rozhodnutí společnosti PDP a že jejich investice byla významná. Komise nemá mimoto důvod pochybovat o tom, že se soukromé cestovní agentury rozhodly investovat do podniku Adria za účelem dosažení zisku. Komise proto vyvozuje závěr, že opatření č. 3 neznamenalo nepatřičnou výhodu pro podnik Adria, existence státní podpory je tudíž vyloučena, aniž by bylo nutné blíže posoudit, zda jsou splněny ostatní kumulativní podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.2.3. Opatření č. 4: navýšení kapitálu v roce 2011

(87) Dne 30. září 2011 upsalo Slovinsko v hotovosti 70 % akcií podniku Adria (49,5 milionu EUR), které byly vydány v rámci navýšení kapitálu v roce 2011. Slovinsko investovalo finanční prostředky prostřednictvím slovinské agentury pro správu kapitálových aktiv (AUKN). Společnost PDP upsala v hotovosti další 1 % akcií (0,5 milionu EUR). Zbývající část navýšení (tj. 19,7 milionu EUR) měla podobu kapitalizace pohledávek ze strany několika bank: 20 % ze strany banky NLB, 5 % ze strany banky Abanka Vipa d.d., 2 % ze strany banky Unicredit Bank of Slovenia d.d. a 2 % ze strany banky Hypo Alpe-Adria Bank d.d.

(88) Agentura AUKN byla založena zákonem o správě a řízení kapitálových investic Republiky Slovinsko ([26]), její správní radu jmenovalo Státní shromáždění, agentura byla přímým uživatelem rozpočtu Republiky Slovinsko a její zaměstnanci byli státními úředníky ([27]). Je tudíž zřejmé, že jednání agentury AUKN lze přičíst státu a že zahrnovalo státní prostředky, což Slovinsko nezpochybnilo. Komise dále vyzdvihuje tiskovou zprávu úřadu předsedy vlády Slovinska ze dne 23. června 2011: „Na dnešním zasedání vláda […] rozhodla, že agentura [AUKN] přispěje na vlastní kapitál podniku Adria Airways, d. d. částkou ve výši 49,5 milionu EUR a akciová společnost [PDP] zaplatí částku ve výši 500 000 EUR […]. Aktivní zapojení do tohoto procesu umožní Republice Slovinsko uspokojovat i v budoucnu její potřeby v oblasti služeb pravidelné letecké dopravy, které poskytuje dopravce se sídlem ve Slovinsku.“ ([28])

(89) S ohledem na společnost PDP se Komise domnívá, že existuje řada ukazatelů ve smyslu rozsudku ve věci Stardust Marine ([29]), které umožňují vyvodit závěr, že společnost PDP byla založena za účelem provádění politik, o nichž rozhodly slovinské orgány veřejné moci, a že její rozhodnutí investovat v rámci opatření č. 4 lze přičíst státu a zahrnuje státní prostředky. Komise především uvádí, že 100 % podíl ve společnosti PDP vlastní nepřímo slovinský stát (prostřednictvím fondů KAD, SOD a DSU). Komise v tomto smyslu připomíná své rozhodnutí ve věci ELAN ([30]), v němž dospěla k závěru, že opatření fondů KAD a DSU, dvou vlastníků společnosti PDP, lze přičíst státu. Stát má mimoto veškeré hlasy ve výboru akcionářů, který jmenuje představenstvo společnosti. Podle článku 19 stanov společnosti PDP musí představenstvo schválit nákup cenných papírů, jestliže hodnota transakce přesáhne 500 000 EUR.

([25]) Věc Air France v. Komise, T-358/94, Recueil 1996, s. II-2109, body 148 a 149.
([26]) Zdá se, že agentura AUKN již neexistuje a byla nahrazena fondem SOD.
([27]) Viz výroční zpráva agentury AUKN za rok 2011, k dispozici na adrese http://www.so-druzba.si/doc/ENG-News/Archive/Annual_report_2011.pdf
([28]) K dispozici na adrese http://www.nekdanji-pv.gov.si/2008-2012/nc/en/press_centre/news/article/252/5487/
([29]) Viz poznámka pod čarou 8.
([30]) Rozhodnutí Komise 2014/273/EU ze dne 19. září 2012 o opatřeních ve prospěch společnosti ELAN d.o.o., SA.26379 (C 13/10) (ex NN 17/10), které provedlo Slovinsko (Úř. věst. L 144, 15.5.2014, s. 1).

(90) Komise v souladu s rozhodnutím o zahájení řízení připomíná rovněž prohlášení bývalého slovinského ministra financí na konci jeho funkčního období dne 28. října 2011 (tj. po provedení opatření č. 4): „Založením zvláštní restrukturalizační společnosti (PDP) jsme slovinským podnikům poskytli nový zdroj financování, know-how a odborných znalostí založených na osvědčených postupech při restrukturalizaci podniků. Podniky Adria Airways a Unior představují nepochybně největší úspěch.“ ([31]) Toto tvrzení lze pokládat za nepřímý důkaz přičitatelnosti státu ve smyslu rozsudku ve věci Stardust Marine. Tvrzení Slovinska, že toto prohlášení je nutno posoudit v politickém kontextu konce funkčního období ministra financí a pokládat je za „odvážné a dostatečně jasné [prohlášení], aby je bylo možno úspěšně sdělit prostřednictvím médií“, se nejeví jako přesvědčivé. Jako další nepřímý důkaz uvádí Komise tiskovou zprávu úřadu předsedy vlády Slovinska ze dne 23. června 2011 (viz 88. bod odůvodnění), která prokazuje, že slovinská vláda rozhodla, že společnost PDP přispěje k navýšení kapitálu v roce 2011 částkou ve výši 0,5 milionu EUR.

(91) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že účast společnosti PDP na navýšení kapitálu v roce 2010 zahrnovala státní prostředky a že jednání této společnosti lze přičíst státu.

(92) Co se týká bank, Komise v souladu s rozhodnutím o zahájení řízení poznamenává, že banky Abanka Vipa d.d., Unicredit Bank of Slovenia d.d. a Hypo Alpe-Adria Bank d.d. jsou čistě soukromými subjekty. Pokud jde o banku NLB, v době provedení opatření č. 4 byl jejím většinovým vlastníkem stát, a to buď přímo (45,62 % akcií), nebo nepřímo prostřednictvím fondů SOD (4,07 %) a KAD (4,03 %) ([32]), zatímco jediným dalším významným akcionářem banka KBC Bank (25 %). Skutečnost, že stát je většinovým vlastníkem banky NLB, což se promítá ve většině hlasů ve správní a dozorčí radě, naznačuje přičitatelnost opatření státu. Ze stanov banky NLB však nemůže Komise s jistotou odvodit, že její rozhodnutí o investici do podniku Adria lze přičíst státu. Rovněž z řídicí struktury banky NLB neodvodila Komise zasahování ze strany orgánů veřejné moci. Komise nenašla v tomto ohledu ani žádné nepřímé důkazy ve smyslu rozsudku ve věci Stardust Marine. Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že rozhodnutí banky NLB o účasti na opatření č. 4 nelze přičíst Slovinsku.

(93) Po objasnění, že jednání agentury AUKN a společnosti PDP je přičitatelné státu, musí Komise posoudit, zda toto jednání znamenalo pro podnik Adria nepatřičnou selektivní výhodu.

(94) Slovinsko uvedlo, že rozhodnutí bank investovat do podniku Adria byla přijata souběžně s rozhodnutím státu, což samo o sobě existenci výhody vylučuje.

(95) Komise za prvé připomíná svůj závěr, že v roce 2011, v době provedení opatření č. 4, byl podnik Adria podnikem v obtížích (viz 66. bod odůvodnění).

(96) Komise mimoto uvádí, že účast bank na kapitálové injekci v roce 2011 měla podobu konverze 26 % jejich stávajících pohledávek vůči podniku Adria na kapitál. Stát a společnost PDP vložily na druhou stranu hotovost. Slovinsko tvrdilo, že z celkové částky ve výši 19,7 milionu EUR, která byla předmětem konverze, odpovídá částka ve výši [10–20] milionů EUR vkladu v hotovosti, jelikož tato část úvěrů byla plně zajištěna. Podle Slovinska převzaly banky při konverzi nové riziko, což lze považovat za rovnocenné vložení nových finančních prostředků ve výši [10–20] milionů EUR.

(97) Komise posoudila informace, které poskytlo Slovinsko, a dospěla k závěru, že částka ve výši [10–20] milionů EUR z celkové částky ve výši 19,7 milionu EUR, která byla předmětem konverze, byla skutečně plně a náležitě zajištěna, a to hlavně zástavními právy k letadlům ve vlastnictví podniku Adria. Ke stanovení hodnoty těchto letadel použil podnik Adria zprávu „Aircraft Value Reference“, kterou v dubnu 2011 zveřejnila nezávislá společnost Aircraft Value Analysis Company (dále jen „AVAC“). Tato zpráva uvádí současné a budoucí hodnoty a nájemné u mnoha typů letadel, a to vždy horní a dolní mez. Při ocenění letadel, která byla dána do zástavy jako jistota, byly použity hodnoty značně nižší než horní mez uvedená společností AVAC. Komise zastává názor, že vzhledem k nezávislosti společnosti AVAC a rozsáhlému využívání této zprávy v odvětví poskytuje zpráva spolehlivý základ pro určení hodnoty letadel.

([31]) Viz projev bývalého slovinského ministra financí (Dr. France Križaniče) na konci jeho funkčního období dne 28. října 2011, k dispozici na internetových stránkách slovinského ministerstva financí: http://www.mf.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/article/3/1054/8a67f745b4/ (ve slovinštině).

([32]) 2,53 % podíl v bance NLB držela společnost Zavarovalnica Triglav d.d., v níž vlastnil 62,54 % podíl stát, a to prostřednictvím KAD, SOD a SPIZ.

(98) Pohledávky ve výši [0–10] milionů EUR, které byly kapitalizovány, však nebyly plně zajištěny. U této části nemůže Komise vyvodit závěr, že je rovnocenná vkladu v hotovosti a že banky převzaly nové riziko. Podmínky zbývajícího dluhu se zlepšily a celková úroveň rizika se významně snížila, jelikož zbývající část dluhů (které se konverze netýkala) měla kolaterál ve stejné výši jako před konverzí. Toto celkové riziko se dále snížilo v důsledku skutečnosti, že jako podmínku kapitalizace pohledávek musel podnik Adria […]. V některých případech mimoto podmínky nesplaceného dluhu (úroková sazba, splátkový kalendář atd.) […].

(99) Slovinsko převzalo na druhou stranu plně riziko u částky ve výši nejméně 49,5 milionu EUR, jelikož po navýšení kapitálu v roce 2011 se stalo akcionářem podniku Adria. Banky převzaly nové riziko, nikoli však ve stejné výši jako Slovinsko, jelikož se jejich postavení v důsledku konverze dluhu na kapitál zlepšilo. Zdá se tudíž, že při rozhodování o investici do podniku Adria nebyly banky ve srovnatelné situaci jako stát.

(100) Nelze rovněž vyloučit, že rozhodnutí bank investovat do podniku Adria bylo ovlivněno jednáním státu. Ve výroční zprávě podniku Adria za rok 2011 se uvádí, že „vláda […] Slovinska dne 20. ledna 2011 jednoznačně zformulovala své stanovisko a uznala význam podniku Adria Airways jakožto národního leteckého dopravce pro slovinské hospodářství, slovinské občany a hosty ze zahraničí. Ve svém rozhodnutí objasnila vláda záměr zachovat podnik Adria Airways jakožto slovinského národního leteckého dopravce […]“. Toto rozhodnutí, které bylo vydáno před přijetím plánu restrukturalizace v září 2011, mohlo usnadnit rozhodování bank o investici, jelikož stát již naznačil záměr podpořit podnik Adria ([33]).

(101) Na základě výše uvedených tvrzení vylučuje Komise tvrzení Slovinska, že stát a banky investovaly za rovnocenných podmínek.

(102) Komise však musí analyzovat, zda je investice Slovinska do podniku Adria v souladu s tržními podmínkami. Slovinsko tvrdí, že se rozhodlo podílet na opatření č. 4 na základě plánu restrukturalizace ze září 2011, což by se mělo pokládat za dodržení zásady investora v tržním hospodářství.

(103) Komise na úvod podotýká, že na rozdíl od předchozích navýšení kapitálu došlo k navýšení kapitálu v roce 2011 bez zprávy o ocenění. Podle judikatury by soukromý investor zvažující rekapitalizaci podniku se značnými dluhy požadoval plán restrukturalizace, který je schopen zajistit jeho životaschopnost ([34]). V daném případě slovinské orgány uvedly, že se rozhodly podílet na navýšení kapitálu v roce 2011 na základě plánu restrukturalizace ze září 2011.

(104) Komise však již vyvodila závěr, že podnik Adria byl v roce 2011 podnikem v obtížích (viz 66. bod odůvodnění). To samo o sobě znamená nepravděpodobnost toho, že stát mohl očekávat, že podnik Adria dosáhne v přiměřené lhůtě obvyklé návratnosti investovaného kapitálu. Komise proto trvá na svém názoru uvedeném v rozhodnutí o zahájení řízení, že plán restrukturalizace nelze považovat za dostatečný, pokud jde o odůvodnění navýšení kapitálu v roce 2011 jako opatření, které je v souladu se zásadou investora v tržním hospodářství. Plán restrukturalizace (v původní verzi ze září 2011) za prvé předpokládal obnovení životaschopnosti v roce 2013 s velmi nízkým ziskovým rozpětím (zisk před zdaněním) (realistický scénář předpokládal v roce 2013 ziskové rozpětí ve výši […] %, v roce 2014 ve výši […] % a v roce 2015 ve výši […] %). Nedostatečnou ziskovost pro akcionáře prokazuje rovněž skutečnost, že plán předpokládal v témže období obzvláště nízké úrovně vlastního kapitálu, a to v rozmezí od […] EUR v roce 2011 do […] EUR v roce 2015. To znamená, že by se kapitál vložený v září 2011 (69,7 milionu EUR) během období restrukturalizace značně snížil, a nepřinášel by tudíž žádné skutečné výnosy.

(105) Slovinsko předložilo řadu průběžných zpráv vyhotovených podniky Airconomy a Adria v období od dubna do září 2011 (tj. před přijetím plánu restrukturalizace ze září 2011), které měly (jak se usuzovalo) obsahovat vyčíslení, jež chybělo v plánu restrukturalizace, a které byly v té době zjevně poskytnuty všem akcionářům podniku Adria a rovněž státu. Komise však podotýká, že se průběžné zprávy týkají období 2011–2012, zatímco plán restrukturalizace obsahoval výhledy do roku 2015, […]. Komise se proto domnívá, že průběžné zprávy neposkytují potřebné chybějící informace, aby plán restrukturalizace splňoval kritérium investora v tržním hospodářství.

([33]) Viz rozhodnutí Komise 2006/621/ES ze dne 2. srpna 2004 o státní podpoře, kterou Francie poskytla společnosti France Télécom (C13a/2003) (Úř. věst. L 257, 20.9.2006, s. 11, bod 227) a stanovisko generálního advokáta Geelhoeda ve spojených věcech Itálie v. Komise a SIM 2 Multimedia SpA v. Komise (Seleco), C-328/99 a C-399/00, Recueil 2003, s. I-4035, bod 53: „lze proto předpokládat, že tito soukromí investoři byli ochotni [poskytnout příjemci kapitál] až poté, co vláda přijala nová opatření podpory. Není důležité, nakolik byli soukromí investoři připraveni zasáhnout – otázkou spíše je, co by soukromý investor učinil, pokud by […] [veřejné subjekty] nebyly ochotny vložit nový kapitál“.

([34]) Spojené věci BFM a EFIM v. Komise, T-126/96 a C-127/96, Recueil s. II-3437, body 82–86.

(106) Na základě výše uvedených skutečností vyvozuje Komise závěr, že navýšení kapitálu v roce 2011 poskytlo podniku Adria nepatřičnou výhodu. Tato výhoda je selektivní, jelikož jediným příjemcem byl podnik Adria.

(107) Komise musí rovněž posoudit, zda mohlo opatření č. 4 narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy, jelikož podnik Adria zvýhodnilo v porovnání s jeho konkurenty, kteří veřejnou podporu neobdrželi. Je zřejmé, že opatření č. 4 mohlo ovlivnit obchod uvnitř EU a hospodářskou soutěž, jelikož podnik Adria soutěží s ostatními leteckými společnostmi v EU, zejména od vstupu třetí fáze liberalizace letecké dopravy („třetího balíčku") v platnost dne 1. ledna 1993. V případě cestování na relativně kratší vzdálenosti v EU mimoto letecká doprava soutěží se silniční a železniční dopravou, a proto mohli být dotčeni i silniční a železniční dopravci.

(108) Opatření č. 4 tudíž podniku Adria umožnilo pokračovat v činnosti, takže nemusel jako ostatní konkurenti čelit důsledkům, které obvykle vyplývají ze složité finanční situace.

(109) Na základě výše uvedených tvrzení vyvozuje Komise závěr, že opatření č. 4 zahrnovalo státní podporu ve prospěch podniku Adria ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.2.4. Opatření č. 5: prodej podniku AAT v letech 2010–2011

(110) V rozhodnutí o zahájení řízení dospěla Komise z důvodů uvedených v 41. a 42. bodě odůvodnění k předběžnému závěru, že získání akcií podniku AAT společnostmi PDP a Aerodrom Ljubljana poskytlo podniku Adria nepatřičnou výhodu.

(111) Vzhledem k rozdílné povaze příspěvků společností PDP a Aerodrom Ljubljana (hotovost v porovnání s kapitalizací pohledávek) a vzhledem k odůvodnění týkajícímu se opatření č. 4 (viz 94. až 101. bod odůvodnění) vyvozuje Komise závěr, že u opatření č. 5 lze přiměřeně vyloučit tvrzení ohledně rovnocennosti.

(112) Komise však musí posoudit, zda byla investiční rozhodnutí společností PDP a Aerodrom Ljubljana ekonomicky racionální v tom smyslu, že by obezřetný subjekt v tržním hospodářství ve srovnatelné situaci jednal stejně. Komise v této souvislosti nejprve podotýká, že celková cena, kterou uhradily společnosti Aerodrom Ljubljana a PDP, tj. 14,7 milionu EUR, byla v rozmezí, které bylo stanoveno ve zprávě o ocenění podniku AAT. Komise však ohledně zprávy o ocenění vyslovila pochybnosti a uvedla, že hodnota podniku AAT (v té době technické servisní divize podniku Adria nazývané SVL) měla být stanovena jako hodnota samostatného subjektu bez ohledu na vnitroskupinové synergie. Komise rovněž podotkla, že mezi oceněním podniku AAT/SVL ([…]) a jeho prodejem (listopad 2010 – březen 2011) uběhla značná doba.

(113) Komise musí za prvé uvést, že zprávu o ocenění vyhotovil nezávislý odborník (KPMG) a není důvod domnívat se, že odborník neprovedl tento úkol zcela nezávisle. Co se týká časového odstupu mezi oceněním a prodejem akcií, Slovinsko objasnilo, že zpráva o ocenění vycházela z finanční situace podniku Adria k 31. prosinci 2009, což byly poslední údaje, u nichž byl proveden externí audit. Komise konstatuje, že opatření č. 5 bylo provedeno v listopadu 2010, tj. méně než rok po dni ocenění podniku AAT podle zprávy o ocenění. Ačkoli zpráva o ocenění podniku AAT přihlíží k negativním výhledům podniku Adria, byl v ní podrobně posouzen obchodní segment služeb údržby, oprav a generálních oprav a vyvozen závěr, že se negativní tendence, která byla zaznamenána u podniku Adria, podniku AAT netýká a že podnik AAT je ziskový. Podrobnější posouzení zprávy o ocenění ukazuje, že podnik AAT/SVL byl oceněn jako samostatná obchodní jednotka, aniž byly uváženy možné synergie s podnikem Adria. V této souvislosti se zdá, že zpráva o ocenění byla vyhotovena v době, kdy bylo známo, že podnik AAT začne poskytovat služby v oblasti údržby, oprav a generálních oprav i dalším externím zákazníkům, zejména společnosti Spanair, která případně nahradí podnik Adria jako hlavního zákazníka podniku AAT. Na základě výše uvedených skutečností a vzhledem k tomu, že zpráva o ocenění obsahovala poslední dostupné auditované finanční údaje podniku AAT, byla vyhotovena nezávislým odborníkem a věrohodně vycházela ze všech příslušných obchodních aspektů, je její použití jako referenčního dokumentu u dotyčného opatření přijatelné. Ačkoliv je pravdou, že krize ještě nebyla u konce, rok 2009 byl rokem, kdy bylo slovinské hospodářství zasaženo nejvíce. V listopadu 2010, kdy se společnosti PDP a Aerodrom Ljubljana rozhodly koupit podnik AAT, uváděly odhady růstu HDP v letech 2010, 2011 a 2012 pro Slovinsko opět kladné údaje (1,1 %, 1,9 %, resp. 2,6 %) ([35]). Za této situace by soukromý investor neprovedl nutně nové ocenění, jelikož mohl předpokládat, že zpráva o ocenění vycházející z údajů za rok 2009 podává o podniku přesnou představu.

([35]) Viz Evropská hospodářská prognóza – podzim 2010, prognóza pro Slovinsko, GŘ pro hospodářské a finanční záležitosti, k dispozici na adrese http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2010_autumn/si_en.pdf

(114) Důležitější však je, že Slovinsko poskytlo důkazy prokazující, že v době provedení opatření č. 5 byl podnik AAT ziskový, neměl žádné dluhy po splatnosti a byl schopen splácet své dluhy ze zisku. Slovinsko předložilo výhledy podniku AAT do roku 2014, podle nichž by podnik AAT dosáhl v roce 2010 zisku po zdanění ve výši […] EUR, načež by byl i nadále ziskový a v roce 2014 by dosáhl zisku ve výši přibližně […] EUR. Zdá se, že při přijímání investičních rozhodnutí měly společnosti PDP a Aerodrom Ljubljana tyto výhledy k dispozici.

(115) Slovinsko předložilo rovněž důkazy, že společnost Aerodrom Ljubljana rozhodla o investici do podniku AAT na základě ekonomických aspektů. V srpnu a září 2010 posoudily představenstvo a dozorčí rada společnosti Aerodrom Ljubljana možnost získání akcií podniku AAT. Společnost Aerodrom Ljubljana posoudila výhodnost vyrovnání řady nesplacených pohledávek vůči podniku Adria na základě podmínek transakce, které zahrnovaly pevný výnos z preferenčních akcií podniku AAT ve výši 8 %, […]. Ačkoli z jiného ocenění vyplývala nižší cena akcií, dozorčí rada společnosti Aerodrom Ljubljana dospěla k závěru, že podmínky konverze ([…]) odůvodňují vyšší cenu akcií.

(116) Co se týká druhé fáze prodeje podniku AAT, zápis ze zasedání dozorčí rady společnosti Aerodrom Ljubljana ze dne 21. ledna 2011 naznačuje, že byly projednány výhody a nevýhody jednotlivých cen akcií a zrušení prodejní opce společnosti Aerodrom Ljubljana. Od prodejní opce bylo upuštěno v době nabytí kmenových akcií počátkem roku 2011, dozorčí rada společnosti Aerodrom Ljubljana však dospěla k závěru, že to bylo z ekonomického hlediska racionální, jelikož výměnou za upuštění od prodejní opce se společnosti Aerodrom Ljubljana podařilo docílit rovné účasti na řízení podniku AAT navzdory skutečnosti, že vlastnila menší podíl než společnost PDP. Dozorčí rada mimoto uvedla, že koupě podniku AAT bude mít pro společnost Aerodrom Ljubljana pozitivní dopad: pokud by podnik Adria ukončil činnost, snížily by se odhadované příjmy letiště v roce 2011 o […] %.

(117) Slovinsko předložilo také důkazy, že vedení společnosti PDP rozhodlo o získání preferenčních a kmenových akcií podniku AAT na základě ekonomicky racionálních důvodů. Zápis ze zasedání vedení společnosti PDP prokazuje, že vedení společnosti provedlo vlastní ocenění podniku AAT, podle něhož byla cena v rozmezí od […] EUR do […] EUR, což je rozpětí stanovené ve zprávě o ocenění zmíněné v 34. bodě odůvodnění. Ačkoli vnitřní návratnost investice společnosti PDP činila […] %, společnosti PDP se podařilo získat od podniku AAT lepší podmínky, včetně pevných dividend ve výši 8 %.

(118) Komise proto vyvozuje závěr, že rozhodnutí společností PDP a Aerodrom Ljubljana o účasti na opatření č. 5 neznamenala nepatřičnou výhodu pro podnik Adria, jelikož oba investoři jednali jako obezřetné subjekty v tržním hospodářství a jejich investiční rozhodnutí byla z ekonomického hlediska opodstatněná. Není proto nutné posoudit, zda jsou splněny ostatní kumulativní podmínky stanovené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy.

7.3. **Závěr ohledně existence podpory**

(119) Z výše uvedených důvodů vyvozuje Komise na straně jedné závěr, že opatření č. 1, 2, 3 a 5 nezahrnovala státní podporu pro podnik Adria.

(120) Jak je uvedeno v oddíle 7.2.3, Komise se na druhou stranu domnívá, že opatření č. 4 zahrnovalo státní podporu, a posoudí proto jeho zákonnost a slučitelnost s vnitřním trhem.

7.4. **Zákonnost podpory – opatření č. 4**

(121) V čl. 108 odst. 3 Smlouvy je stanoveno, že členský stát neprovede zamýšlená opatření podpory, dokud Komise nepřijme konečné rozhodnutí, kterým se toto opatření povoluje. Komise podotýká, že se Slovinsko podílelo na navýšení kapitálu v roce 2011 (opatření č. 4), aniž by je oznámilo Komisi za účelem schválení. Komise vyjadřuje politování nad tím, že Slovinsko nedodrželo povinnost zdržet se jednání, a porušilo tudíž svou povinnost podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy.

7.5. **Slučitelnost podpory – opatření č. 4**

(122) Slovinsko se domnívá, že pokud by Komise shledala v opatření č. 4 státní podporu, byla by tato podpora slučitelná s vnitřním trhem na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, konkrétně jako podpora na restrukturalizaci podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(123) Podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy lze povolit podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, Komise se domnívá, že slučitelnost opatření č. 4 lze posoudit pouze podle čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, zejména podle ustanovení pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, která se týkají podpory na restrukturalizaci.

7.5.1. Způsobilost

(124) Podle bodu 33 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci jsou pro podporu na restrukturalizaci způsobilé pouze podniky v obtížích ve smyslu bodů 9 až 13 těchto pokynů. Komise již vyvodila závěr, že podnik Adria byl v roce 2011, tj. v době provedení opatření č. 4, podnikem v obtížích v (viz 66. bod odůvodnění).

(125) V bodě 12 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je uvedeno, že nově vytvořený podnik není pro podporu na záchranu či restrukturalizaci způsobilý, i když je jeho počáteční finanční situace nejistá. Za nově vytvořený se podnik považuje v zásadě během prvních tří let po zahájení činnosti v příslušné oblasti. Podnik Adria byl založen v roce 1961 a nelze jej považovat za nově vytvořený podnik. Podnik Adria rovněž nepatří do obchodní skupiny ve smyslu bodu 13 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(126) Komise proto vyvozuje závěr, že podnik Adria je způsobilý pro podporu na restrukturalizaci.

7.5.2. Obnovení dlouhodobé životaschopnosti

(127) Podle bodu 34 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být poskytnutí podpory na restrukturalizaci podmíněno prováděním plánu restrukturalizace, který musí být ve všech případech jednotlivé podpory schválen Komisí. V bodě 35 je objasněno, že plán restrukturalizace, jehož doba trvání musí být co nejkratší, musí v přiměřené lhůtě a na základě realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování podniku obnovit jeho dlouhodobou životaschopnost.

(128) Podle bodu 36 musí plán popsat okolnosti, které způsobily obtíže podniku, a zohledňovat současnou situaci a budoucí vyhlídky týkající se trhu, a to podle scénáře v nejlepším případě, scénáře v nejhorším případě a základního scénáře.

(129) Plán musí počítat s přeměnou, která podniku po dokončení restrukturalizace umožní pokrýt všechny její náklady, včetně odpisových a finančních nákladů. Očekávaná kapitálová návratnost musí být dostatečná na to, aby restrukturalizovanému podniku umožnila konkurovat na trhu na základě jeho vlastních předností (bod 37 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

(130) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, Komise měla pochybnosti, zda je plán restrukturalizace dostatečně důkladný, aby umožnil obnovit dlouhodobou životaschopnost podniku Adria, jelikož se zdálo, že některé jeho odhady jsou založeny na nevyčíslených, nejistých nebo nejasných předpokladech. Komise si mimoto nebyla jistá, zda podnik skutečně dosáhne životaschopnosti do konce roku 2013, jak bylo stanoveno v původním plánu restrukturalizace.

(131) Během formálního vyšetřovacího řízení předložilo Slovinsko řadu aktualizací plánu restrukturalizace. Podle aktualizovaného plánu dojde k obnovení životaschopnosti podniku Adria v roce 2014 nebo 2015. Doba trvání restrukturalizace tudíž činí nejvýše pět let v souladu s předchozí rozhodovací praxí v odvětví letecké přepravy cestujících ([36]). Komise dále podotýká, že zejména v odvětví letecké dopravy je nutno v současné hospodářské situaci dosáhnout stabilizace provozní výkonnosti a výkonnosti služeb, aby byla zajištěna dlouhodobá životaschopnost jako pevný základ pro budoucí růst, a nikoli pouze krátkodobý obrat, což přirozeně trvá několik let.

(132) Plán restrukturalizace zdůrazňuje, že hlavním účelem procesu restrukturalizace podniku Adria je dlouhodobá životaschopnost a v prvé řadě přijetí jednoznačné strategie a tržní orientace s řadou klíčových cílů: lepší finanční situace a od roku 2013 žádné ztráty, snížení nákladů složitosti a dosažení jasné, konkurenceschopné a udržitelné jedinečné prodejní struktury. Podle plánu podnik dosažením těchto cílů […].

(133) Plán restrukturalizace popisuje rovněž okolnosti, které vedly k potížím podniku Adria a jež byly způsobeny především světovou hospodářskou krizí, malou velikosti primárního trhu podniku Adria (Slovinsko a sousední země), nízkou kapacitou jeho leteckého parku (především letouny CRJ200), […].

([36]) Viz rozhodnutí ve věci SA.30908 – ČSA – České aerolinie – plán restrukturalizace, bod 107, a rozhodnutí ve věci SA.33015 – Air Malta plc., bod 93. Viz rovněž rozhodnutí Komise 2010/137/ES ze dne 28. srpna 2009 o státní podpoře C 6/09 (ex N 663/08) – Rakousko – Austrian Airlines – plán restrukturalizace (Úř. věst. L 59, 9.3.2010, s. 1), bod 296, a rozhodnutí Komise 2012/542/EU ze dne 21. března 2012 o opatření SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N), které Spojené království hodlá provést ve prospěch podniku Royal Mail Group (Úř. věst. L 279, 12.10.2012, s. 40), bod 217.

(134) Plán restrukturalizace obsahuje scénář v nejlepším případě, scénář v nejhorším případě a základní scénář a analýzu rizik, která by mohla mít dopad na restrukturalizaci podniku Adria, jako jsou například změny cen paliva, riziko vyplývající z kolísání směnného kurzu nebo potenciální rizika týkající se leteckého parku. Ve všech případech se očekává, že do konce období restrukturalizace se podnik Adria stane opět životaschopným. Podle základního scénáře má podnik Adria dosáhnout v roce 2014 čistého ziskového rozpětí ve výši […] % a v roce 2015 ve výši […] %, poměru dluhu k vlastnímu kapitálu ve výši […] v roce 2014 a […] v roce 2015 a návratnosti vlastního kapitálu ve výši […] % v roce 2014 a […] % v roce 2015. Podle scénáře v nejhorším případě se čisté ziskové rozpětí v roce 2014 sníží na […] % a v roce 2015 na […] %, poměr dluhu k vlastnímu kapitálu vzroste na […] v roce 2014 a […] v roce 2015, zatímco návratnost vlastního kapitálu bude v roce 2014 činit […] % a v roce 2015 pak […] %.

(135) Těžištěm plánu je restrukturalizace a zmenšení sítě podniku Adria, která byla ztrátová kvůli nadměrné kapacitě leteckého parku, leteckého personálu a ostatních zaměstnanců. Za tímto účelem plán restrukturalizace předpokládá významné omezení počtu tras a četnosti letů a rovněž menší letecký park s vyšší palivovou efektivitou, který sestává z […] letounů v roce 2015 ([…]), většinou […].

(136) Plán restrukturalizace předpokládá uzavření […] tras a dodatečné omezení četnosti letů. Významně se sníží rovněž počet pravidelných leteckých linek a v roce 2015 dosáhne […]. Během období restrukturalizace sníží podnik Adria svou kapacitu o [11–14] % z hlediska ASK ([37]).

(137) Restrukturalizační opatření, která se plánu předpokládají s ohledem na snížení nákladů (např. […] atd.) a zvýšení příjmů (např. […] atd.), představují další krok správným směrem k dosažení udržitelnější životaschopnosti. Dodatečná restrukturalizační opatření (viz 31. bod odůvodnění) mimoto předpokládají vyšší příjmy a nižší náklady s celkovým pozitivním dopadem ve výši […] EUR v roce 2014 a […] EUR v roce 2015, posílí tudíž obnovení životaschopnosti podniku Adria. Komise se proto domnívá, že iniciativy týkající se snížení nákladů a zvýšení příjmů umožní podniku Adria stát se do roku 2015 opět životaschopným.

(138) Z důkazů, které Slovinsko předložilo, mimoto vyplývá, že podnik Adria v současnosti směřuje k dosažení většiny cílů stanovených v plánu restrukturalizace, což dále dokládá spolehlivost plánu.

(139) Pokud jde o obnovení životaschopnosti, na základě aktualizací plánu restrukturalizace, které předložilo Slovinsko, vyvozuje Komise závěr, že dopad jednotlivých restrukturalizačních opatření je náležitě vyčíslen a že se ve všech scénářích předpokládá v celém období restrukturalizace do roku 2014 a 2015 životaschopnost na odpovídajících úrovních. Vzhledem k významným restrukturalizačním opatřením, která byla přijata, a dosavadnímu pokroku se proto Komise domnívá, že plán restrukturalizace umožní podniku Adria v přiměřené lhůtě obnovit jeho dlouhodobou životaschopnost.

7.5.3. Zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže (kompenzační opatření)

(140) Podle bodu 38 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je třeba přijmout kompenzační opatření s cílem omezit nepříznivý dopad na podmínky obchodování na přijatelnou úroveň. Tato opatření mohou zahrnovat prodej aktiv, snížení kapacity nebo omezení přítomnosti na trhu a omezení vstupních překážek na dotčených trzích (bod 39 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

(141) V této souvislosti nebude ukončení ztrátových činností, které by bylo v každém případě nutné pro obnovení životaschopnosti podniku, za účelem posouzení kompenzačních opatření považováno za snížení kapacity nebo omezení působnosti na trhu (bod 40 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

(142) Slovinsko jako kompenzační opatření pro podnik Adria navrhuje: a) […] pravidelných leteckých linek, b) přenechání letištních časů na řadě letišť, včetně koordinovaných letišť, c) omezení leteckého parku a d) prodej podniku AAT.

([37]) ASK je zkratka pro dostupný sedadlokilometr (počet míst v letadle vynásobený počtem proletěných kilometrů). ASK je nejdůležitějším ukazatelem kapacity letecké společnosti, který odvětví letecké dopravy i samotná Komise použily v předchozích případech restrukturalizace v odvětví letecké dopravy.

(143) Slovinsko předložilo důkazy, které prokazují, že trasy zrušené podle plánu restrukturalizace byly v souladu s rozhodnutími Komise v předchozích případech ([38]) z hlediska rozpětí příspěvku C1 ziskové. Rozpětí příspěvku C1 bere v úvahu náklady na let, cestující a distribuci (tj. variabilní náklady), které lze přičíst každé jednotlivé trase. Všechny trasy s kladným příspěvkem C1 proto vytvářejí dostatečné příjmy nejen k pokrytí variabilních nákladů trasy, nýbrž přispívají rovněž k uhrazení fixních nákladů podniku. Z pohledu Komise je rozpětí příspěvku C1 vhodným ukazatelem pro posouzení, zda určitá trasa přispívá k ziskovosti letecké společnosti.

(144) Co se týká kapacity, plán restrukturalizace uvádí, že celková kapacita podniku v roce 2011 činila […] ASK, zatímco na konci období restrukturalizace v roce 2015 má kapacita podniku Adria podle očekávání činit přibližně […] ASK, to představuje snížení zhruba o [11–14] %. Po vyloučení tras se záporným příspěvkem C1 se tento údaj sníží na [6–8] %.

(145) Komise mimoto podotýká, že v důsledku změn sítě tras uvolnil podnik Adria řadu letištních časů, některé z nich na koordinovaných ([39]) letištích, jako je například Dublin a Kodaň. Tyto letištní časy umožní konkurenčním leteckým společnostem provozovat určité trasy a zvýšit kapacitu.

(146) Pokud jde o omezení leteckého parku, Komise bere na vědomí, že podnik Adria zmenšil svůj letecký park z […] letadel v roce 2011 na […] letadel a tento počet by se podle plánu restrukturalizace neměl do konce období restrukturalizace v roce 2015 změnit. Co se týká prodeje podniku AAT, Komise se domnívá, že toto opatření je jako kompenzační opatření přijatelné, zejména s přihlédnutím k závěru vyvozenému v 118. bodě odůvodnění, že nezahrnuje státní podporu.

(147) Při posuzování vhodnosti kompenzačních opatření vezme Komise v úvahu strukturu trhu a podmínky hospodářské soutěže, aby bylo možné zajistit, že žádné takové opatření nepovede ke zhoršení struktury trhu (bod 39 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci). Kompenzační opatření musí být úměrná rušivým účinkům podpory a zejména velikosti a relativnímu významu daného podniku na trhu nebo trzích, na nichž působí. Míru snížení kapacity či omezení působnosti na trhu je třeba stanovit případ od případu (bod 40 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

(148) Komise za prvé podotýká, že podnik Adria má z hlediska produktivní kapacity celého odvětví letecké dopravy v Unii a výstupu (z hlediska počtu cestujících) podíl na trhu pouze ve výši 0,15 % (1,17 milionu cestujících v roce 2011). U malého dopravce, jakým je podnik Adria, by další snížení počtu letadel a kapacity mohlo mít negativní dopad na jeho životaschopnost, aniž by poskytlo přiměřené tržní příležitosti jeho konkurentům.

(149) Co se týká nejdůležitější části kompenzačních opatření, snížení kapacity, Komise považuje omezení ziskových tras přibližně o [6–8] % mezi rokem 2011 a 2015 za dostatečné, zejména v porovnání s jinými případy restrukturalizace leteckých společností ([40]). Toto snížení kapacity na ziskových trasách je vyšší než v případě společnosti Air Malta. Celkové snížení kapacity o [11–14] % je mimoto podobné 15 % snížení, které bylo schváleno v případě společnosti Austrian Airlines ([41]).

(150) Komise rovněž podotýká, že Slovinsko je podporovanou oblastí, která je způsobilá pro regionální investiční podporu pro účely čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy ([42]). V bodě 56 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je stanoveno, že „[v podporovaných oblastech] mohou platit méně přísné podmínky, co se týče provádění kompenzačních opatření a výše příspěvku ze strany příjemce podpory. V případě, že je to v zájmu regionálního rozvoje a pokud je snížení kapacity nebo omezení účasti na trhu považováno za nejvhodnější opatření pro zamezení přílišnému narušení hospodářské soutěže, může být požadované snížení v podporovaných oblastech nižší než v těch, které podporovány nejsou."

(151) V tomto kontextu považuje Komise kompenzační opatření, která navrhlo Slovinsko, podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci za dostatečná a přiměřená, aby bylo zajištěno, že nepříznivý dopad na podmínky obchodování vyplývající z poskytnutí podpory na restrukturalizaci podniku Adria je omezen na přijatelnou úroveň.

([38]) Viz poznámka pod čarou 13.
([39]) Koordinovaná letiště jsou letiště, na nichž jsou letištní časy přidělovány koordinátorem podle nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).
([40]) V případě společnosti Air Malta činilo snížení kapacity na ziskových trasách 5 %, zatímco v rozhodnutí týkajícím se společnosti České aerolinie schválila Komise snížení kapacity o [10–11] %.
([41]) Rozhodnutí ve věci C-6/09 – Austrian Airlines.
([42]) Viz rozhodnutí Komise ze dne 13. září 2006 o státní podpoře N 434/2006 – Slovinsko – národní mapa regionální podpory na období 2007–2013.

7.5.4. Podpora omezená na minimum (vlastní příspěvek)

(152) Podle bodu 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je k omezení výše podpory na úplné minimum nezbytný významný příspěvek na restrukturalizační náklady poskytnutý z vlastních zdrojů příjemce. To může zahrnovat prodej aktiv, která nejsou nezbytně nutná pro přežití podniku, nebo financování z vnějších zdrojů za tržních podmínek.

(153) Takové přispění musí být skutečné, tj. opravdové, bez všech očekávaných budoucích výnosů, jako je peněžní tok (bod 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci). Vlastní příspěvek nesmí přirozeně obsahovat žádnou další státní podporu. U velkých podniků považuje Komise obvykle za přiměřený příspěvek ve výši alespoň 50 % restrukturalizačních nákladů. Za výjimečných okolností a v případě zvlášť závažných problémů se však Komise může spokojit i s nižším příspěvkem (bod 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

(154) Vzhledem k celkovým restrukturalizačním nákladům ve výši […] EUR činí navrhovaný vlastní příspěvek podniku Adria […] EUR, tj. přibližně [50–54] % celkových restrukturalizačních nákladů. Podle plánu restrukturalizace je vlastní příspěvek rozdělen následovně:

a) […];

b) veškeré výnosy z prodeje podniku AAT (tj. 14,7 milionu EUR);

c) celá kapitalizace pohledávek, kterou provedly banky v rámci opatření č. 4 (19,7 milionu EUR).

(155) Co se týká podbodu i) 154. bodu odůvodnění, Komise se domnívá, že tato opatření jsou přijatelná jako vlastní příspěvek a jsou odůvodněná. Většina aktiv již byla skutečně prodána, a výnosy z jejich prodeje lze proto jednoznačně započítat jako vlastní příspěvek. Slovinsko mimoto předložilo důkazy, že zbývající aktiva jsou v současnosti předmětem prodeje a jejich hodnota byla stanovena v souladu s externím oceněním, včetně ocenění společností AVAC v případě letadel (viz 97. bod odůvodnění).

(156) Co se týká podbodu ii) 154. bodu odůvodnění, Komise v 118. bodě odůvodnění dospěla k závěru, že opatření č. 5 nezahrnuje státní podporu, výnosy z prodeje podniku AAT by se proto měly považovat za součást vlastního příspěvku.

(157) Pokud jde o kapitalizaci pohledávek v podbodu iii) 154. bodu odůvodnění, Slovinsko se domnívá, že by se jako vlastní příspěvek měla započítat celá kapitalizace pohledávek, kterou banky provedly v rámci opatření č. 4. Komise v této souvislosti zastává názor, že konverze nezajištěného dluhu obvykle neprokazuje důvěru trhu ve společnost, jelikož nezajištění věřitelé nepřebírají nová rizika související s prováděním plánu restrukturalizace. V případě podniku Adria však Slovinsko prokázalo, že kapitalizované pohledávky byly do značné míry plně zajištěny, tj. [10–20] milionů EUR z celkové částky ve výši 19,7 milionu EUR (viz 97. bod odůvodnění). Pokud by byl podnik Adria zlikvidován, mohly banky plně zajištěnou částku získat zpět. Z toho vyplývá, že se banky vzdaly plně zajištěné pohledávky, kterou byly schopny získat zpět v plné výši, a nahradily ji vlastním kapitálem podniku Adria ve stejné hodnotě. Konverzí dluhu na kapitál proto banky převzaly nové riziko nejméně s ohledem na částku ve výši [10–20] milionů EUR, jelikož neměly jistotu, zda bude jejich investice do podniku Adria zisková.

(158) Komise se proto domnívá, že kapitalizace pohledávek souvisejících s plně zajištěnými úvěry, tj. částka ve výši [10–20] milionů EUR, je přijatelná jako vlastní příspěvek.

(159) S přihlédnutím k výše uvedeným skutečnostem dosáhne výše vlastního příspěvku podniku Adria […] EUR, tj. [46–48] % restrukturalizačních nákladů. U velkých podniků, jako je Adria, by výše vlastního příspěvku měla obvykle činit 50 %. Podle bodu 56 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci však může být Komise méně přísná, pokud jde o výši vlastního příspěvku v podporovaných oblastech, jak tomu bylo v případě Slovinska v době provedení opatření (viz 150. bod odůvodnění). V předchozích případech, například ve věci Air Malta, schválila Komise úroveň vlastního příspěvku ve výši přibližně 45 %.

(160) Komise se proto domnívá, že požadavky stanovené v bodě 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci byly splněny.

7.5.5. Zásada „jednou a dost“

(161) Podpora musí dodržet rovněž bod 72 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, který stanoví, že podnik, který obdržel podporu na záchranu a restrukturalizaci v posledních deseti letech, není pro takovouto podporu způsobilý (zásada „jednou a dost“).

(162) Jelikož opatření č. 1, 2, 3 a 5 nezahrnují státní podporu a jelikož se zdá, že podnik Adria neobdržel v minulých deseti letech žádnou podporu na záchranu ani restrukturalizaci, vyvozuje Komise závěr, že s ohledem na opatření č. 4 je zásada „jednou a dost“ dodržena.

7.6. **Závěr ohledně opatření č. 4**

(163) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem Komise konstatuje, že Slovinsko provedlo v roce 2011 protiprávně kapitálovou injekci ve prospěch podniku Adria v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie. Komise se však domnívá, že opatření a plán restrukturalizace splňují podmínky stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Komise proto považuje tuto podporu za slučitelnou s vnitřním trhem,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Navýšení kapitálu podniku Adria Airways d.d. v letech 2007, 2009 a 2010, která Republika Slovinsko provedla ve prospěch podniku Adria Airways d.d., nepředstavují podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Nabytí podniku Adria Airways Tehnika d.d. společnostmi PDP a Aerodrom Ljubljana d.d. v letech 2010 a 2011 nepředstavuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 2

Kapitálová injekce ve výši 50 milionů EUR ve prospěch podniku Adria Airways d.d., kterou Republika Slovinsko provedla v roce 2011, představuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Tato podpora je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Republice Slovinsko.

V Bruselu dne 9. července 2014.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda