BESCHLUSS (EU) 2015/494 DER KOMMISSION

vom 9. Juli 2014

über die von Slowenien durchgeführten Maßnahmen SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) zugunsten von Adria Airways d.d.

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2014) 4543)

(Nur der slowenische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

gestützt auf den Beschluss der Kommission, im Hinblick auf die Beihilfe SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu eröffnen [1],

nach Aufforderung aller Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den vorstehenden Bestimmungen und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit SANI-Anmeldung Nr. 5628 vom 11. März 2011, registriert am gleichen Tag, meldete Slowenien eine Rettungsbeihilfe für Adria Airways d.d. (im Folgenden „Adria“ oder das „Unternehmen“) in Form einer staatlichen Garantie und eines zinsvergünstigten Darlehens in Höhe von 6,2 Mio. EUR bei der Kommission an.

(2) Mit Schreiben vom 31. März 2011 und vom 12. April 2011 übermittelten die slowenischen Behörden zusätzliche Informationen. Die Kommission bat mit Schreiben vom 29. April 2011, auf das die slowenischen Behörden nicht reagierten, um zusätzliche Auskünfte. Bei einem Treffen mit den slowenischen Behörden und deren Beratern am 13. Juli 2011 wurde der Kommission mitgeteilt, dass die angemeldete Rettungsbeihilfe in Anbetracht der schlechten finanziellen Situation des Unternehmens nicht ausreiche und Slowenien vorhabe, Adria Kapital in Höhe von 50 Mio. EUR zuzuführen. Am 1. August 2011 zog Slowenien die Anmeldung der Rettungsbeihilfe wieder zurück.

(3) Aufgrund von Informationen, denen zufolge Slowenien die Zuführung von Barkapital am 30. September 2011 dennoch vorgenommen hatte, beschloss die Kommission, ihre vorläufige Prüfung von Amts wegen fortzusetzen, und ersuchte mit Schreiben vom 12. September 2011, 28. November 2011 und 17. April 2012, die von den slowenischen Behörden mit Schreiben vom 11. Oktober 2011, 27. Dezember 2011, 13. Januar 2012 und 18. Mai 2012 beantwortet wurden, um weitere Auskünfte. Außerdem übermittelten die slowenischen Behörden mit E-Mail vom 7. November 2012 einen Vermerk, der von den gesetzlichen Vertretern von Adria abgefasst worden war.

(4) Auf Ersuchen der slowenischen Behörden fand am 12. Juli 2012 ein Treffen mit Vertretern der Fluggesellschaft Adria und der staatlichen Holdinggesellschaft PDP [2], einem der Anteilseigner von Adria, statt. Bei diesem Treffen nahmen die slowenischen Behörden und die Vertreter von Adria und PDP Erläuterungen vor und nannten ihre Argumente im Zusammenhang mit den zu prüfenden Maßnahmen.

(5) Mit Schreiben vom 20. November 2012 setzte die Kommission Slowenien von ihrem Beschluss in Kenntnis, wegen der Beihilfe das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) zu eröffnen (im Folgenden „der Eröffnungsbeschluss“). Slowenien übermittelte mit Schreiben vom 21. Januar 2013 eine Stellungnahme zum Eröffnungsbeschluss. Die Kommission erbat mit Schreiben vom 5. März 2013, das von Slowenien am 19. April 2013 beantwortet wurde, zusätzliche Angaben von Slowenien. Am 16. September 2013 übersandte Slowenien weitere Informationen. Die Kommission ersuchte mit Schreiben vom 6. November 2013, das von Slowenien am 4. Dezember 2013 und am 6. und 17. Januar 2014 beantwortet wurde, um erneute Auskünfte Sloweniens. Am 25. März und am 5. Dezember 2013 sowie am 8. Januar 2014 fanden Treffen mit den slowenischen Behörden und deren Rechtsvertretern statt.

---

[1] Staatliche Beihilfe — Slowenien — Staatliche Beihilfe SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) — Mutmaßliche Beihilfe für Adria Airways — Aufforderung zur Stellungnahme nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 69 vom 8.3.2013, S. 53).

[2] Bei der PDP handelt es sich um eine im Mai 2009 errichtete Holdinggesellschaft. Ihre alleinigen Eigentümer sind drei zu 100 % in Staatseigentum befindliche Fonds: Kapitalska družba d.d. (im Folgenden „KAD“), Slovenska Odskodninska družba d.d. (im Folgenden „SOD“) und Družba za svetovanje in upravljanje d.o.o. (im Folgenden „DSU“).

(6) Der Beschluss der Kommission zur Eröffnung des Verfahrens wurde am 8. März 2013 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([3]) veröffentlicht. Die Kommission forderte Betroffene auf, sich zu den Maßnahmen zu äußern.

(7) Am 8. April 2013 ging bei der Kommission die Stellungnahme eines Betroffenen ein: Ryanair. Die Kommission leitete die Stellungnahme an Slowenien weiter und gab ihm Gelegenheit, darauf zu reagieren; die Stellungnahme Sloweniens ging mit Schreiben vom 13. Mai 2013 ein.

2. **DER SLOWENISCHE LUFTVERKEHRSMARKT**

(8) Als nationale Fluggesellschaft Sloweniens ist Adria die Hauptfluggesellschaft am Flughafen Ljubljana. Im Jahr 2011 wurden von ihr 73,4 % der Fluggäste befördert, deren Flug über den Flughafen Ljubljana führte; seither ist diese Zahl auf 71,3 % im Jahr 2012 und 69,8 % im Jahr 2013 gesunken ([4]).

(9) Obwohl es in Slowenien nur eine begrenzte Zahl von Billigfluggesellschaften gibt (easyJet bedient von Ljubljana aus lediglich eine und Wizz Air zwei Strecken), entfiel auf sie 2013 ein Anteil von 12,6 % der im öffentlichen Verkehr beförderten Fluggäste ([5]). Gegenwärtig befliegen fünf weitere Wettbewerber die Strecke zwischen Ljubljana und ihren Luftdrehkreuzen: Air France, Finnair, Turkish Airlines, Montenegro Airlines und Air Serbia.

3. **DER BEGÜNSTIGTE**

(10) Adria ist ein Großunternehmen mit ungefähr 450 Beschäftigten. 2013 erwirtschaftete es einen Umsatz von 142,3 Mio. EUR und fuhr Verluste in Höhe von 3 Mio. EUR ein (geschätzte Daten). Es verfügt über eine Flotte von 11 Flugzeugen, bei denen es sich hauptsächlich um Regionalflugzeuge handelt. Eigentümer von Adria sind derzeit unter anderem die Republik Slowenien (69,9 %), die Bank Assets Management Company (BAMC, 19,6 %), auf die bestimmte Vermögenswerte der Nova Ljubljanska Banka d.d. ([6]). (im Folgenden „NLB“) übertragen wurden, die ABANKA d.d. (4,7 %) und die PDP (2,1 %).

(11) Die finanzielle Lage von Adria verschlechterte sich ab 2008 ständig; der Umsatz ging zurück, und es waren ein negatives Ergebnis vor Steuern und ein negativer Eigenkapitalwert zu verzeichnen. Weitere Einzelheiten zur Finanzlage von Adria im Zeitraum 2007-2011 können Abschnitt 7.1 entnommen werden.

(12) Am 1. August 2012 leitete Slowenien zusammen mit der PDP, der NLB, der Abanka Vipa d.d., der Hypo Alpe-Adria Bank d.d. und der Unicredit Bank of Slovenia d.d. den Privatisierungsprozess von Adria ein und schrieb 74,87 % der Geschäftsanteile aus. An diesem Tag veröffentlichte die Agentur zur Verwaltung des Staatseigentums der Republik Slowenien (AUKN) in Form einer öffentlichen Ausschreibung für Investoren eine Aufforderung zur unverbindlichen Interessensbekundung im Rahmen des Verkaufs der Aktienmehrheit des Unternehmens ([7]). Offenbar wurde dieser Prozess aber gestoppt, und der Privatisierungsprozess von Adria wird zu einem späteren Zeitpunkt erneut eingeleitet werden.

4. **BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN UND DES UMSTRUKTURIERUNGSPLANS**

4.1. **Maßnahme 1: Kapitalerhöhung von 2007**

(13) Am 31. Dezember 2006 wies Adria die folgende Beteiligungsstruktur auf:

Tabelle 1

Beteiligungsstruktur von Adria vor der Kapitalerhöhung von 2007

Name	%
KAD	55,0
SOD	20,0

([3]) Vgl. Fußnote 1.
([4]) Der Jahresbericht von Aerodrom Ljubljana d.d. für 2013 ist einzusehen unter http://www.lju-airport.si/pripone/1966/Letno%20porocilo%20AL%202013%20ang.pdf.
([5]) Ebenda.
([6]) Siehe http://www.dutb.eu/en/about-us. Per 31. Dezember 2010 belief sich die Beteiligung Sloweniens (direkt oder indirekt) an der NLB auf 48,8 %. Nach einer Rekapitalisierung der NLB im Rahmen der Bankenrettung, genehmigt durch Beschluss der Kommission vom 7. März 2011 (SA.32261), befanden sich (direkt oder indirekt) rund 55,7 % der NLB im Besitz Sloweniens.
([7]) Siehe http://www.sdh.si/sl-si/Novica/294.

Name	%
NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. (1)	9,7
NFD Holding d.d. (2)	7,2
Infond d.o.o. (3)	4,9
Andere (einschl. privater Aktionäre)	3,2

(1) NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. ist zu 48,5 % eine Tochtergesellschaft der NFD Holding (siehe nachstehende Fußnote). Bei den übrigen Eigentümern scheint es sich hauptsächlich um Privatunternehmen zu handeln — siehe die Jahresabschlüsse (nur auf Slowenisch) auf http://www.nfd.si/dokumenti?lang=en.

(2) NFD Holding d.d. ist eine börsennotierte Aktiengesellschaft, deren Haupttätigkeit im Management von Finanzanlagen besteht. Offenbar steht sie in privatem Eigentum — siehe die Jahresabschlüsse (nur auf Slowenisch) auf http://www.nfdholding.si/dokumenti.php.

(3) Infond d.o.o. ist eine slowenische Investmentfonds-Managementgesellschaft. Ihr Eigentümer ist (zu 72 %) die Nova KBM, eine Bank, die zum damaligen Zeitpunkt zu 42,3 % dem slowenischen Staat, zu 4,8 % dem Fonds KAD und zu 4,8 % dem Fonds SOD gehörte. Siehe http://www.nkbm.si/financial-reports-and-documents.

(14) Am 19. Februar 2007 beschloss die Aktionärsversammlung von Adria, das Kapital der Gesellschaft um 10,9 Mio. EUR zu erhöhen. Rund 99,6 % der Kapitalerhöhung wurden von dem in Staatseigentum stehenden Fonds KAD gezeichnet, der Rest von privaten Aktionären. Am 5. April 2007 waren alle Aktien gezeichnet.

(15) Als Preis wurden 27 EUR pro Aktie gezahlt. In einem Bewertungsbericht vom […] (*) war der Wert der Aktien im September 2006 auf […] EUR pro Aktie angesetzt worden.

(16) Nach der Kapitalerhöhung von 2007 bestand bei Adria folgende Beteiligungsstruktur:

Tabelle 2

Beteiligungsstruktur von Adria nach der Kapitalerhöhung von 2007

Name	%
KAD	77,3
SOD (1)	10,0
NLB (2)	8,5
Infond d.o.o.	2,4
Andere (einschl. privater Aktionäre)	1,8

(1) Im Eigentum des slowenischen Staates stehender Fonds.

(2) Die vorliegenden Informationen deuten darauf hin, dass NLB zu einem bestimmten Zeitpunkt vor der Kapitalerhöhung von 2007 die Kapitalbeteiligung von NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. und NFD Holding d.d. erwarb.

4.2. **Maßnahme 2: Kapitalerhöhung von 2009**

(17) Am 13. Januar 2009 beschloss der Vorstand von Adria, das Kapital der Gesellschaft durch Ausgabe neuer Aktien aufzustocken. Auf diese Weise wurde das Kapital von Adria um 2,36 Mio. EUR erhöht. Rund 99,5 % der Kapitalerhöhung wurden von KAD gezeichnet, der Rest von privaten Aktionären. Bis zum 20. Juli 2009 waren alle Aktien gezeichnet.

(18) Als Preis wurden 22 EUR pro Aktie gezahlt. In einem Bewertungsbericht vom […] war der Wert der Aktien im September 2008 auf […] EUR pro Aktie angesetzt worden.

(*) Geschäftsgeheimnis.

(19) Nach der Kapitalerhöhung von 2009 bestand bei Adria folgende Beteiligungsstruktur:

Tabelle 3

Beteiligungsstruktur von Adria nach der Kapitalerhöhung von 2009

Name	%
KAD	78,6
SOD	8,8
NLB	7,5
Infond d.o.o.	2,2
Andere (einschl. privater Aktionäre)	2,9

4.3. **Maßnahme 3: Kapitalerhöhung von 2010**

(20) Am 2. September 2010 beschloss die Aktionärsversammlung von Adria, das Kapital der Gesellschaft um 2,5 Mio. EUR zu erhöhen. Rund 80 % der Erhöhung wurden von der Holdinggesellschaft PDP (der Nachfolgerin von KAD und SOD) gezeichnet. Zwei private Touristikunternehmen — Kompas d.d. und Palma d.o.o. — zeichneten die verbleibenden 20 % (jeweils 10 %). Bis zum 1. Oktober 2010 waren alle Aktien gezeichnet.

(21) Als Preis wurden 12 EUR pro Aktie gezahlt. In einem Bewertungsbericht vom […] war der Wert der Aktien im Juni 2009 auf […] EUR pro Aktie angesetzt worden.

(22) Nach der Kapitalerhöhung von 2010 bestand bei Adria folgende Beteiligungsstruktur:

Tabelle 4

Beteiligungsstruktur von Adria nach der Kapitalerhöhung von 2010

Name	%
PDP	86,0
NLB	6,1
Kompas d.d.	1,9
Palma d.o.o.	1,9
Infond d.o.o.	1,7
Andere (einschl. privater Aktionäre)	2,4

4.4. **Maßnahme 4: Kapitalerhöhung von 2011**

(23) Am 21. September 2011 beschloss der Vorstand von Adria, das Kapital der Gesellschaft um 69,7 Mio. EUR aufzustocken. Die Republik Slowenien zeichnete 49,5 Mio. EUR und PDP 0,5 Mio. EUR; beide Zeichnungen erfolgten in bar. Der verbleibende Teil der Kapitalerhöhung (d. h. 19,7 Mio. EUR) in Form von Schulden-Swaps entfiel auf mehrere Banken: a) NLB (13,83 Mio. EUR), b) Abanka Vipa d.d. (3,35 Mio. EUR), c) Unicredit Bank of Slovenia d.d. (1,24 Mio. EUR) und d) Hypo Alpe-Adria Bank d.d. (1,28 Mio. EUR). Die Kapitalerhöhung erfolgte am 30. September 2011.

(24) Der vereinbarte Preis pro Aktie entsprach dem in Slowenien gesetzlich vorgeschriebenen Minimum von 1 EUR. Ein Bewertungsbericht wurde nicht vorgelegt.

(25) Nach der Kapitalerhöhung von 2011 bestand bei Adria folgende Beteiligungsstruktur:

Tabelle 5

Beteiligungsstruktur von Adria nach der Kapitalerhöhung von 2011

Name	%
Republik Slowenien	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
Andere (einschl. privater Aktionäre))	0,1

Der Umstrukturierungsplan von September 2011

(26) Nach Angaben der slowenischen Behörden beschlossen der Staat, die PDP und die Banken auf der Grundlage des als „Finanz- und Unternehmens-Umstrukturierungsprogramm" bezeichneten Plans („Umstrukturierungsplan") vom September 2011, sich an der Kapitalerhöhung von 2011 zu beteiligen. Dieser Plan umfasste die erforderlichen Maßnahmen zur Finanz- und Unternehmensumstrukturierung von Adria und sollte der Gesellschaft die Möglichkeit bieten, wieder rentabel zu wirtschaften. Der Plan war offenkundig abgefasst worden, um eine Umstrukturierungsbeihilfe anzumelden, da darin Begrifflichkeiten wie „Eigenbeitrag" und „Verzerrung des Wettbewerbs" vorkommen, die gemeinhin in einem Geschäftsplan nicht anzutreffen sind.

(27) Dem ursprünglich übermittelten Umstrukturierungsplan zufolge sollte Adria 2013 (Basisszenario und optimistisches Szenario) oder 2014 (pessimistisches Szenario) rentabel werden. Dem Umstrukturierungsplan in der ursprünglich zugesandten Form zufolge waren die Schwierigkeiten von Adria verursacht worden durch: a) […].

(28) Der Umstrukturierungsplan in der ursprünglich übermittelten Form enthielt eine Reihe von Maßnahmen mit dem Ziel, Adria zu sanieren und wieder rentabel zu machen: a) […].

(29) Ebenso laut dem ursprünglich übermittelten Umstrukturierungsplan sollte die Kapitalerhöhung von 2011 in Höhe von 69,7 Mio. EUR den negativen Eigenkapitalwert von Adria in Höhe von […] EUR, die Rückzahlung der Verbindlichkeiten in Höhe von […] EUR ([…] EUR offene Forderungen von Lieferanten und […] EUR zur vorzeitigen Tilgung von Bankdarlehen) und die Finanzierung von Umstrukturierungsmaßnahmen in Höhe von […] EUR abdecken.

(30) Andererseits sollten sich die Gesamtkosten der Umstrukturierung auf […] EUR belaufen, die teilweise durch die vom slowenischen Staat und der PDP vorgenommene Kapitalzuführung in Höhe von 50 Mio. EUR finanziert wurden. Der Beitrag von Adria zu den Sanierungskosten („Eigenbeitrag") sollte sich auf […] EUR aus einem Schulden-Swap (Umwandlung von Bankdarlehen in Eigenkapital, 19,7 Mio. EUR) belaufen […]. Schließlich waren im Umstrukturierungsplan in seiner ursprünglich übermittelten Form noch der Verkauf von AAT und die Einstellung des Linienverkehrs auf mehreren Flugstrecken als Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

(31) In Anbetracht der Zweifel, die die Kommission im Eröffnungsbeschluss geäußert hatte, reichte Slowenien mehrere aktualisierte Fassungen des Umstrukturierungsplans ein. Insbesondere sieht der Umstrukturierungsplan derzeit einen Umstrukturierungszeitraum bis 2015 vor und umfasst eine Reihe zusätzlicher Umstrukturierungsmaßnahmen, mit denen eine nachhaltigere Rentabilität sichergestellt werden soll. Dabei handelt es sich um die folgenden Maßnahmen mit folgenden finanziellen Auswirkungen im Zeitraum 2014-2015: a) […].

4.5. **Maßnahme 5: Erwerb von Adria Airways Tehnika d.d. 2010/2011**

(32) AAT, eine 100 %ige Tochtergesellschaft von Adria, wurde 2010 gegründet. Bis dahin firmierte die betriebsinterne Wartungsgesellschaft von Adria als SVL. AAT ist im Flugzeugwartungssektor für Adria und weitere Kunden tätig.

(33) Im Zeitraum von November 2010 bis März 2011 erwarben PDP und Aerodrom Ljubljana, die mehrheitlich staatseigene Betreibergesellschaft des Flughafens Ljubljana, von Adria in zwei Schritten Beteiligungen an AAT in Höhe von 52,3 % bzw. 47,7 %. In einem ersten Schritt kaufte PDP eine Beteiligung von 18,24 % an AAT in Form von 2 676 346 Vorzugsaktien ohne Stimmrecht zum Preis von 1 EUR pro Aktie. Gleichzeitig erwarb Aerodrom Ljubljana für ca. 4,6 Mio. EUR eine Beteiligung von 31,16 % an AAT (4 570 881 Aktien) mittels Umwandlung von Verbindlichkeiten in Vorzugsaktien ohne Stimmrecht. In einem zweiten Schritt verkaufte Adria Anfang 2011 seine restlichen Anteile an AAT wie folgt: PDP erwarb 5 000 000 Stammaktien zum Preis von 1 EUR pro Aktie und erhöhte seine Beteiligung auf 52,33 %, während Aerodrom Ljubljana seine Beteiligung an AAT durch einen Forderungsausgleich mit Adria in Höhe von 2,2 Mio. EUR auf 47,67 % aufstockte.

(34) Insgesamt wurde somit ein Preis von 14,7 Mio. EUR gezahlt, d. h. 1 EUR pro Aktie. In einem Bewertungsbericht vom April 2010 wurde der Wert von AAT als Wartungsgesellschaft von Adria für Dezember 2009 auf 14,4 Mio. EUR bis 14,9 Mio. EUR festgesetzt.

5. **DER ERÖFFNUNGSBESCHLUSS**

(35) Am 20. November 2012 fasste die Kommission den Beschluss, das förmliche Prüfverfahren zu eröffnen. In ihrem Eröffnungsbeschluss vertrat sie die vorläufige Auffassung, dass Adria zum Zeitpunkt der Durchführung der genannten Maßnahmen, zumindest aber seit 2008, als Unternehmen in Schwierigkeiten angesehen werden konnte. Die Kommission äußerte auch Zweifel im Hinblick auf die fünf fraglichen Maßnahmen und gelangte zu dem vorläufigen Schluss, dass alle Maßnahmen mit staatlichen Beihilfen verbunden waren.

(36) Zu den Maßnahmen 1 und 2 äußerte die Kommission in ihrem Eröffnungsbeschluss die Auffassung, dass KAD unter der eindeutigen und direkten Kontrolle Sloweniens stand, und zog den vorläufigen Schluss, dass der Beitrag, den KAD zu den Kapitalerhöhungen von 2007 und 2009 leistete, aus staatlichen Mitteln bestand und Slowenien zuzurechnen war. Obwohl der Preis der Aktien, der von KAD bezahlt wurde, unter dem Wert lag, der in den beiden Bewertungsberichten angesetzt worden war, äußerte die Kommission in Anbetracht des erheblichen Zeitraums zwischen dem Zeitpunkt der Bewertung der Aktien und dem Zeitpunkt der Kapitalerhöhungen Zweifel an den Berichten. Angesichts der Tatsache, dass KAD damals Mehrheitsaktionär von Adria war, gelangte die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Kapitalerhöhungen von 2007 und 2009 darauf abgezielt hatten, für KAD die bestehende Beteiligung an einem Unternehmen zu finanzieren, das als Unternehmen in Schwierigkeiten angesehen werden konnte.

(37) Bei ihrer Bewertung von Maßnahme 3 stellte die Kommission fest, dass die PDP Nachfolger der Fonds KAD und SOD ist, zu deren Maßnahmen die Kommission zuvor erklärt hatte, dass sie dem slowenischen Staat zuzurechnen waren. Als Zeichen der Zurechenbarkeit an den Staat verwies die Kommission außerdem auf die Tatsache, dass PDP zu 100 % indirekt im Eigentum des Staates stehe (über KAD, SOD und DSU (zu 100 % in Staatseigentum befindliche Anlagenverwaltungsgesellschaft)), und erwähnte zudem mehrere indirekte Anhaltspunkte für diese Zurechenbarkeit im Sinne der Rechtsprechung in der Rechtssache *Stardust Marine* ([8]). Ähnlich wie bei den Maßnahmen 1 und 2 äußerte die Kommission in Anbetracht des erheblichen Zeitraums von 15 Monaten zwischen dem Zeitpunkt der Bewertung der Aktien und dem Zeitpunkt der Kapitalerhöhung Zweifel an dem Bericht, obwohl der von der PDP tatsächlich gezahlte Aktienpreis unter dem im Bewertungsbericht angesetzten Wert lag. Zudem kam die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass die Beteiligung der beiden privaten Touristikunternehmen (Kompas d.d. und Palma d.o.o.) an der Kapitalerhöhung von 2010 zusätzlich zu der Beteiligung von PDP allein nicht geeignet sei, die Bedenken der Kommission hinsichtlich eines möglichen Vorteils für Adria auszuräumen ([9]).

(38) Im Hinblick auf Maßnahme 4 stellte die Kommission fest, dass die Beteiligung Sloweniens eindeutig öffentliche Mittel einschloss, und wiederholte noch einmal ihre bereits zuvor geäußerte Auffassung, dass die Maßnahmen von PDP dem Staat zuzurechnen seien. Zudem meldete sie Zweifel im Zusammenhang mit der Beteiligung der NLB an Maßnahme 4 an, die in Anbetracht der Tatsache, dass a) der Staat zum damaligen Zeitpunkt Mehrheitseigentümer der NLB war, b) der Staat im Vorstand und auch im Aufsichtsrat der Bank über die Stimmenmehrheit verfügte und c) die staatlichen Behörden Einfluss auf die Vorgehensweise einer vom Staat kontrollierten Bank ausüben konnten, als dem Staat zurechenbar angesehen werden könnte.

(39) In ihrer Einschätzung, ob Maßnahme 4 Adria einen ungerechtfertigten selektiven Vorteil verschaffte, stellte die Kommission im Eröffnungsbeschluss fest, dass die Tatsache, dass die Banken dem Schulden-Swap nur unter der Voraussetzung einer Kapitalzuführung durch den Staat zugestimmt hätten, und insbesondere der unterschiedliche Charakter der Beteiligung von Staat und PDP und der Banken (Kapitalzuführung bzw. Schulden-Swap) ausreichten, um Zweifel daran zu begründen, dass die Kapitalerhöhung von 2011 pari passu durchgeführt wurde. Die Kommission machte ferner darauf aufmerksam, dass die Kapitalerhöhung von 2011 anders als die zuvor vorgenommenen Kapitalerhöhungen ohne Bewertungsbericht erfolgt sei.

([8]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Französische Republik/Kommission (Stardust Marine), C-482/99, Slg. 2002, I-4397.
([9]) Siehe Urteil des Gerichts erster Instanz vom 12. Dezember 1996, Compagnie nationale Air France/Kommission, T-358/94, Slg. 1996, II-2109, Randnrn. 148-149, und Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 2000, Alitalia — Linee aeree italiane SpA/Kommission, T-296/97, Slg. 2000, II-3871, Randnr. 81.

(40) Zu der Behauptung der slowenischen Behörden, sie hätten sich auf der Grundlage des Umstrukturierungsplans vom September 2011 zur Teilnahme an Maßnahme 4 entschlossen, hatte die Kommission angemerkt, der Umstrukturierungsplan sei grundsätzlich nicht ausreichend, um das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers zu erfüllen, da sich einige Voraussagen im Umstrukturierungsplan offenbar auf unsichere oder unklare Annahmen stützten. Zudem hätte ein privater Investor die Gefahr in Betracht gezogen, dass die vorangegangenen Kapitalerhöhungen eine rechtswidrige staatliche Beihilfe darstellten, und die Auswirkungen, die die Gefahr einer möglichen Rückforderungsanordnung der Kommission auf die Rentabilität der Beteiligung haben würde, bedacht. Überdies hätten sich die Banken aufgrund des Interesses, das Slowenien an Adria bekundet hatte, möglicherweise schon viel früher zur Beteiligung an der Kapitalzufuhr entschlossen als zu dem Zeitpunkt, als über die Kapitalerhöhung von 2011 entschieden wurde.

(41) In Bezug auf Maßnahme 5 wiederholte die Kommission ihre bereits geäußerte Auffassung, dass die Maßnahmen von PDP dem Staat zuzurechnen und öffentliche Gelder beteiligt gewesen seien. Im Hinblick auf Aerodrom Ljubljana gelangte die Kommission zu dem gleichen vorläufigen Schluss, da sich das Unternehmen bereits zum Zeitpunkt des Erwerbs von AAT mehrheitlich im Eigentum des Staates befunden hat. Aufgrund der strategischen Bedeutung, die der Flughafen für die Anbindung des Landes an den internationalen Flugverkehr hat, bezeichnete es die Kommission zudem als unwahrscheinlich, dass die Behörden nicht in wichtige Entscheidungen von Aerodrom Ljubljana, der Betreibergesellschaft des Flughafens Ljubljana, einbezogen gewesen seien.

(42) Da die erste Stufe des Ankaufs von AAT-Aktien unmittelbar nach der Kapitalerhöhung von 2010 stattfand, vertrat die Kommission die Auffassung, dass beide Maßnahmen nicht getrennt voneinander, sondern als Teil einer umfangreicheren Initiative mit dem Ziel der Unterstützung von Adria gewertet werden sollten. Bei ihrer Prüfung des Berichts, in dem der Wert der AAT-Anteile festgelegt war, stellte die Kommission fest, dass AAT darin als Teil der Wartungsgesellschaft von Adria (damals SVL) bewertet worden war und dass bei der Bestimmung des Werts von AAT die Synergien berücksichtigt wurden, die sich aus diesem Umstand ergaben. Die Kommission vertrat demgegenüber die Auffassung, dass der Wert von SLV/AAT unter Vernachlässigung der konzerninternen Synergien als gesonderte Einheit hätte bewertet werden müssen, da AAT im Jahr 2010 aus Adria ausgegliedert und als eigenständige Einheit veräußert worden sei. Darüber hinaus äußerte die Kommission Bedenken angesichts der beträchtlichen Zeitspanne, die zwischen dem Zeitpunkt der Bewertung und dem des Verkaufs der AAT-Anteile verstrichen sei.

(43) Zweifel äußerte die Kommission auch bezüglich der **Vereinbarkeit** der fünf geprüften Maßnahmen **mit dem Binnenmarkt**, zumal Slowenien keine dafür sprechenden Argumente vorgetragen hatte.

(44) In Anbetracht des Charakters der fraglichen Maßnahmen und der Tatsache, dass Adria zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahmen als Unternehmen in Schwierigkeiten angesehen werden konnte, stellte die Kommission fest, dass die Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Binnenmarkt lediglich nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV und insbesondere im Lichte der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten ([10]) („Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien") bewertet werden könne. Die Kommission wies zunächst darauf hin, dass die in Abschnitt 3.1 der Leitlinien festgelegten Voraussetzungen für Rettungsbeihilfen nicht erfüllt zu sein schienen. Zu den Umstrukturierungsbeihilfen im Sinne des Abschnitts 3.2 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien betonte sie, dass die fraglichen Maßnahmen vor ihrer Anmeldung bei der Kommission gewährt wurden und ohne dass ein glaubhafter Umstrukturierungsplan vorlag, der die in den Leitlinien festgelegten Voraussetzungen erfüllt hätte — ein Umstand, der allein schon ausreichen würde, um eine Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Binnenmarkt auszuschließen ([11]).

(45) Zudem äußerte die Kommission Bedenken im Zusammenhang mit dem Umstrukturierungsplan, der nicht hinreichend solide sei, um die langfristige Rentabilität von Adria wiederherzustellen, da einige seiner Vorhersagen sich auf nicht quantifizierte, unsichere oder unklare Annahmen stützten. Außerdem bezweifelte sie, dass die im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen als angemessen und/oder ausreichend angesehen werden könnten, da sie den Eindruck erweckten, zur Wiederherstellung der Rentabilität von Adria notwendig zu sein. Was den Verkauf von AAT angehe, so habe dieser mehrere Monate vor der Genehmigung des Umstrukturierungsplans zu einem Zeitpunkt — Ende 2010, Anfang 2011 — stattgefunden, als bei Adria dringender Finanzbedarf bestand. Auch die Streichung von Linienflugstrecken erscheine als Ausgleichsmaßnahme nicht annehmbar, da die meisten dieser Strecken (27 von 31) im Umstrukturierungsplan als verlustbringend bezeichnet wurden und auf jeden Fall hätten aufgegeben werden müssen, um das Überleben des Unternehmens sicherzustellen. Die Kommission meldete auch Zweifel an, ob der Vorschlag für den Eigenbeitrag von Adria in Höhe von […] EUR uneingeschränkt akzeptiert werden könne, da insbesondere unklar sei, ob die Erlöse aus dem Verkauf von AAT und die Umwandlung von Bankdarlehen in Eigenkapital als Eigenbeitrag gewertet werden könnten. In Anbetracht der Tatsache, dass sich Adria zum Zeitpunkt der Maßnahmengewährung offenbar in Schwierigkeiten befand und dass Unternehmen in Schwierigkeiten lediglich Rettungs- und/oder Umstrukturierungsbeihilfen erhalten können, bezweifelte die Kommission auch, dass der Grundsatz der einmaligen Beihilfegewährung eingehalten werden würde, vor allem im Hinblick auf die Kapitalerhöhung von 2011.

([10]) ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

([11]) Siehe in diesem Sinne das Urteil des EFTA-Gerichtshofs vom 8.4.2013 in den verbundenen Rechtssachen E-10/11 und E-11/11 Hurtigruten ASA, Norwegen/EFTA-Überwachungsbehörde, noch nicht veröffentlicht, Randnr. 228 und Randnrn. 234-240.

6. STELLUNGNAHMEN ZUM ERÖFFNUNGSBESCHLUSS

6.1. Stellungnahme Sloweniens

(46) In seiner Stellungnahme zu dem Eröffnungsbeschluss der Kommission macht Slowenien geltend, dass die Maßnahmen 1, 2 und 3 keine staatlichen Beihilfen beinhalteten, da die Entscheidungen von KAD und PDP nicht dem Staat zugerechnet werden könnten. Insbesondere rechtfertige eine 100 %ige Beteiligung des Staates nicht ausreichend die Schlussfolgerung, dass die Maßnahmen dem Staat zuzurechnen seien. Außerdem seien die Bewertungsberichte, in denen der Wert der Anteile bestimmt wurde, angemessen gewesen und somit sei der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers befolgt worden, womit ein Vorteil für Adria ausgeschlossen gewesen sei. Insbesondere macht Slowenien zu Maßnahme 3 geltend, die Pari-Passu-Zeichnung von 20 % der Aktien durch zwei private Touristikunternehmen zusätzlich zu der Zeichnung durch PDP habe eine wesentliche Rolle gespielt und gezeigt, dass auf dem Markt keine Zweifel bezüglich der Rentabilität von Adria bestanden hätten, was das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe ausschließe.

(47) Zu Maßnahme 5 wiederholt Slowenien, dass die Maßnahmen von PDP nicht dem Staat zugerechnet werden könnten. Zu den Maßnahmen von Aerodrom Ljubljana vertritt Slowenien die Auffassung, dass der Einfluss des Staates auf dessen Entscheidung zum Kauf von AAT sich nicht aus der Tatsache ableiten lasse, dass bestimmte Mitglieder des Aufsichtsrates vom Staat sowie von KAD und SOD vorgeschlagen worden waren. Der Bewertungsbericht vom April 2010, in dem der Wert von AAT als Wartungsgesellschaft von Adria auf 14,4 Mio. EUR bis 14,9 Mio. EUR festgesetzt worden war, könne nicht als überholt bezeichnet werden, und es spreche nichts dafür, dass die Synergien mit Adria im Bewertungsbericht berücksichtigt worden seien. Außerdem machten die Vorstandsprotokolle sowohl von PDP als auch von Aerodrom Ljubljana deutlich, dass die Entscheidung zum Erwerb von AAT unter Zugrundelegung wirtschaftlich begründeter Erwägungen getroffen worden sei. Aus diesem Grunde könne vom Vorliegen einer staatlichen Beihilfe in Maßnahme 5 keine Rede sein.

(48) Slowenien bestreitet auch die Einstufung von Adria als Unternehmen in Schwierigkeiten und vertritt die Auffassung, dass Adria erst ab Januar 2011, d. h. dem Zeitpunkt, an dem Maßnahme 4 getroffen wurde, in Schwierigkeiten gewesen sei.

(49) Bei Maßnahme 4 schließt Slowenien das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe mit dem Argument aus, dass der Schulden-Swap der NLB nicht dem Staat zurechenbar sei. Zudem vertritt es die Auffassung, dass die in Eigenkapital umgewandelten Darlehen umfassend mit Pfandrechten an Flugzeugen und Gebäuden besichert gewesen seien und die Banken mit der Umwandlung ein bisher nicht bestehendes Geschäftsrisiko eingegangen seien. In diesem Sinne sei der Schulden-Swap einer Kapitalzuführung vergleichbar. Slowenien merkt außerdem an, dass die Banken und der Staat sich bei der Beteiligungsentscheidung gegenseitig beeinflusst hätten, die — nach Auffassung Sloweniens — auf einem glaubwürdigen Umstrukturierungsplan beruht habe, und kommt zu dem Ergebnis, dass die Entscheidungen zeitgleich getroffen worden seien, sodass jeder ungerechtfertigte Vorteil für Adria ausgeschlossen sei.

(50) Da Slowenien der Auffassung ist, dass bei den Maßnahmen 1, 2, 3 und 5 keine staatlichen Mittel im Spiel waren, führte es bei diesen Maßnahmen auch keine Gründe für die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt an. Bei Maßnahme 4 nannte es jedoch für den Fall, dass die Kommission der Auffassung sein sollte, es handele sich dabei um eine staatliche Beihilfe, Vereinbarkeitsgründe. Da Slowenien zufolge Adria erst ab Januar 2011 in Schwierigkeiten gewesen sei (siehe Erwägungsgrund 48), stelle Maßnahme 4 auf der Grundlage des eingereichten Umstrukturierungsplans eine zulässige Umstrukturierungsbeihilfe im Sinne von Abschnitt 3.2 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien dar.

(51) In Bezug auf die **Wiederherstellung der Rentabilität** macht Slowenien geltend, dass der Umstrukturierungsplan die langfristige Rentabilität von Adria sicherstelle, und hebt hervor, dass dieser Umstrukturierungsplan den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien entsprechend eine Marktstudie und eine Analyse der Ursachen, die das Unternehmen in Schwierigkeiten gebracht hätten, einschließe und die Einstellung der Tätigkeiten vorsehe, die nach der Umstrukturierung weiterhin verlustbringend wären. Wie in Erwägungsgrund 31 festgestellt wurde, hat Slowenien mehrere aktualisierte Fassungen des Umstrukturierungsplans übermittelt, der derzeit einen Umstrukturierungszeitraum bis 2015 vorsieht und mehrere zusätzliche Umstrukturierungsmaßnahmen umfasst, die eine nachhaltigere Rentabilität sicherstellen sollen. Slowenien führt außerdem aus, dass der aktualisierte Umstrukturierungsplan selbst im schlimmsten Fall mit einer Eigenkapitalrentabilität von […] % 2014 und von […] % 2015 die langfristige Rentabilität des Unternehmens bis Ende 2015 sicherstelle, was mehr sei als das Niveau, das die Kommission in ihrem Beschluss zu Air Malta akzeptiert habe ([12]).

(52) Slowenien vertritt die Auffassung, dass der Kapazitätsabbau (durch Einstellung von Flugverbindungen im Linienverkehr) von […] % in der Wintersaison bzw. […] % in der Sommersaison, die Freigabe von Slots an bestimmten Flughäfen, einschließlich koordinierter (ausgelasteter) Flughäfen, und der Verkauf von AAT geeignete

([12]) Beschluss 2012/661/EU der Kommission vom 27. Juni 2012 in der Sache SA.33015 (2012/C) über die staatliche Beihilfe Maltas zugunsten von Air Malta plc. (ABl. L 301 vom 30.10.2012, S. 29).

und angemessene **Ausgleichsmaßnahmen** seien. Die eingestellten Verbindungen auf der Grundlage der sogenannten „Bruttomarge“ (positiver Deckungsbeitrag C1), die von der Kommission in den Beihilfesachen Air Malta und Czech Airlines ([13]) akzeptiert worden sei, seien gewinnbringend betrieben worden.

(53) Im Zusammenhang mit der Begrenzung der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß (**Eigenbeitrag**) behauptet Slowenien, wie bereits erläutert, der Verkauf von AAT sei nicht mit Beihilfen verbunden gewesen, weshalb der dabei erzielte Erlös in Höhe von 14,7 Mio. EUR als Eigenbeitrag akzeptiert werden sollte. Zudem sollten die Schulden-Swaps der Banken in voller Höhe, d. h. 19,7 Mio. EUR, als Eigenbeitrag angerechnet werden. Darüber hinaus habe Slowenien den Wert der Flugzeuge, die für die fraglichen Darlehen mit Pfandrechten besichert wurden, und auch den einschlägigen AVAC-Bericht ([14]), aus dem der Wert der betreffenden Flugzeuge hervorgehe, übermittelt. Rechne man hierzu noch den Verkauf einer Reihe von Vermögensgegenständen […] hinzu, so übersteige der Wert des Eigenbeitrags unter Zugrundelegung des aktualisierten Umstrukturierungsplans [50-54] %.

(54) In Bezug auf den **Grundsatz der einmaligen Beihilfe** schließlich ist Slowenien der Auffassung, dass dieser gewahrt sei, da die Maßnahmen 1, 2, 3 und 5 (die Maßnahme 4 vorausgingen) keine staatlichen Beihilfen an Adria eingeschlossen hätten.

6.2. **Stellungnahme der Beteiligten**

(55) Während des förmlichen Prüfverfahrens ging bei der Kommission lediglich die Stellungnahme von Ryanair ein, das sich der vorläufigen Feststellung der Kommission anschloss, wonach die in Rede stehenden Maßnahmen Beihilfen einschließen und mit dem Binnenmarkt nicht vereinbar seien.

(56) Allerdings trug Ryanair vor, dass der Eröffnungsbeschluss der Kommission keine umfassende Würdigung der MEIP-Konformität enthalten habe, da die Kommission hätte abwägen müssen, ob ein privater Kapitalgeber die sofortige Liquidation von Adria einer Kapitalzuführung vorgezogen hätte ([15]). Überdies hätte die Kommission in ihrem Eröffnungsbeschluss prüfen müssen, ob die Liquidation von Adria für den Staat nicht wirtschaftlich sinnvoller gewesen wäre als die Bereitstellung weiterer Mittel. Ryanair verfüge zwar nicht über ausreichende Informationen, um sich zum Umstrukturierungsplan äußern zu können, bezweifele jedoch die Rückkehr des Unternehmens in die Rentabilität.

(57) Ryanair erklärte außerdem, dass jede Beihilfe für Adria die Marktposition von Ryanair schwäche, da sie die Bemühungen von Ryanair zur Entwicklung seines Marktes zunichte mache und Ryanair Einnahmenverluste verursache.

6.3. **Anmerkungen Sloweniens zu den Stellungnahmen Beteiligter**

(58) Slowenien ging im Einzelnen auf die Argumente ein, die Ryanair in seiner Stellungnahme vorgebracht hatte und stellte insbesondere fest, dass nicht nur der Staat an den Kapitalzuführungen zugunsten von Adria beteiligt gewesen sei, sondern auch private Kapitalgeber und andere Stellen, deren Handlungen nicht dem Staat zugerechnet werden könnten. Außerdem lege Ryanair die Rechtsprechung falsch aus, wenn es behaupte, der Staat hätte der Liquidation von Adria den Vorzug vor seiner Umstrukturierung und der Erlangung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens geben sollen. Slowenien bezeichnet den von Ryanair befürworteten Test als fehlerhaft, da er sich nur auf die Gläubiger von Adria, nicht aber auf dessen Kapitalgeber anwenden lasse: Da keine Ansprüche Sloweniens gegenüber dem Unternehmen bestanden, habe es auch nicht dessen Liquidation fordern können.

(59) Slowenien stellte fest, dass sich die Kommission mit der dem Umstrukturierungsplan von Adria zugrunde liegenden Annahme befasst habe, und bezeichnete die Zweifel von Ryanair, ob die Rentabilität von Adria wiederherstellt werden könnte, als unbegründet. Die behauptete Beeinträchtigung der Marktposition von Ryanair entbehre jeglicher Grundlage.

7. **WÜRDIGUNG DER MASSNAHMEN**

(60) In diesem Beschluss ist zunächst die Frage zu beantworten, ob es sich bei Adria um ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien handelt (Abschnitt 7.1). Anschließend wird untersucht, ob die zu prüfenden Maßnahmen staatliche Beihilfen für Adria im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind (Abschnitt 7.2) und ob es sich gegebenenfalls um eine rechtmäßige Beihilfe handelt (Abschnitt 7.4), die mit dem Binnenmarkt vereinbar ist (Abschnitt 7.5).

([13]) Beschluss 2013/151/EU der Kommission vom 19. September 2012 über die staatliche Beihilfe SA.30908 (2011/C) (ex N 176/2010) — CSA — Czech Airlines — Umstrukturierungsplan (ABl. L 92 vom 3.4.2013, S. 16).

([14]) Der AVAC-Bericht ist ein in regelmäßigen Abständen von der Aircraft Value Analysis Company veröffentlichter Bericht, in dem der Wert von Flugzeugen aller Marken und Modelle verzeichnet ist.

([15]) Ryanair verwies auf die Rechtssache C-405/11 P, Buczek Automotive, noch nicht in der Sammlung veröffentlicht, Randnrn. 55-57.

7.1. **Die Schwierigkeiten von Adria**

(61) Die finanzielle Situation von Adria verschlechterte sich ab 2008 kontinuierlich, da die Umsätze zurückgingen, und ein negatives Ergebnis vor Steuern und ein negativer Eigenkapitalwert verzeichnet wurden. Nach den von Slowenien übermittelten Informationen gestalteten sich die wichtigsten Finanzparameter von Adria im Zeitraum 2007-2011 wie folgt:

Tabelle 6

Finanzielle Eckdaten von Adria 2007 — Juni 2011 (Mio. EUR)

	2007	2008	2009	2010	Juni 2011
Umsatz	179,2	205,4	161,4	148,7	71,1
Nettoergebnis	0,4	– 3,2	– 14,0	– 63,1	– 2,2
Ergebnis vor Steuern (EBT) + Abschreibungen (DA)	0,4 (*)	10,9	1,6	– 50,9	1,8
Gezeichnetes Kapital	6,8	6,8	7,7	9,4	9,4
Eigenkapital	41,8	32,5	29,3	– 35,4	– 35,9
Eigenkapitalquote	2,8	3,7	4,0	– 3,9	– 3,6
Cashflow aus dem operativen Geschäft	16,9	18,5	6,1	1,7	– 21,6 (**)

(*) Ergebnis vor Steuern.
(**) Stand: Dezember 2011.

(62) Adria schloss das Geschäftsjahr 2011 mit Verlusten in Höhe von 12 Mio. EUR ([16]) ab, 2012 betrugen sie 10,8 Mio. EUR ([17]). 2013 hatte Adria die Verluste offenbar auf 3,1 Mio. EUR gesenkt ([18]).

(63) In Randnummer 10 Buchstabe a der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ist festgelegt, dass sich ein Unternehmen in Schwierigkeiten befindet, wenn *„mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden und mehr als ein Viertel dieses Kapitals während der letzten zwölf Monate verloren gegangen ist“*. Diese Bestimmung basiert auf der Annahme, dass ein Unternehmen mit einem massiven Verlust an gezeichnetem Kapital nicht in der Lage sein wird, Verluste aufzufangen, die es auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben werden (wie es in Randnummer 9 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien heißt).

(64) Wie im Eröffnungsbeschluss festgestellt, war das gezeichnete Kapital im Zeitraum zwischen 2007 und Juni 2011 nicht verloren gegangen, sondern hatte zugenommen. Die Kommission stellt jedoch fest, dass das Eigenkapital des Unternehmens in den Jahren 2010 und 2011 ein negatives Vorzeichen aufwies. Gleichzeitig hat das Unternehmen keine angemessenen Maßnahmen getroffen, um dem Rückgang seines Eigenkapitals zu begegnen. In früheren Fällen ([19]) kam die Kommission zu dem Schluss, dass bei negativem Eigenkapital eines Unternehmens von vornherein davon auszugehen war, dass die Kriterien unter Randnummer 10 Buchstabe a der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfüllt sind, was im Falle von Adria mindestens seit 2010 zuträfe. Auch das Gericht stellte in einem Urteil ([20]) fest, dass ein Unternehmen mit negativem Eigenkapital ein Unternehmen in Schwierigkeiten sei.

(65) Zudem hatten die Schwierigkeiten von Adria Ende 2010 offenbar ihren Höhepunkt erreicht. In der Presse wurde damals spekuliert, dass Adria möglicherweise unter Zwangsverwaltung gestellt werden oder sogar in Konkurs gehen würde ([21]). Das könnte als Anzeichen dafür gewertet werden, dass Adria zumindest zum damaligen Zeitpunkt die Kriterien für die Eröffnung eines Kollektivverfahrens wegen Insolvenz nach slowenischem Recht im Sinne von Randnummer 10 Buchstabe c der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfüllte.

([16]) Siehe Geschäftsbericht von Adria für 2011, abrufbar unter http://www.adria.si/assets/Uploads/Annual-Report-2011-part-two-Financial-Report.pdf.
([17]) Siehe Geschäftsbericht von Adria für 2012, abrufbar unter https://www.adria.si/assets/Letna-porocila/SLO/AA-Letno-porocilo-2012-V1.pdf.
([18]) Siehe beispielsweise http://atwonline.com/finance-amp-data/adria-airways-narrows-net-loss-2013.
([19]) Entscheidung der Kommission vom 2. April 2008 über die von Frankreich gewährte Beihilfe C 38/07 (vormals NN 45/08) zugunsten von Arbel Fauvet Rail SA (ABl. L 238 vom 5.9.2008, S. 27).
([20]) Urteil des Gerichts in den verbundenen Rechtssachen vom 3. März 2010, Freistaat Sachsen/Kommission und MB Immobilien Verwaltungs GmbH und MB System/Kommission, T-102/07 und T-120/07, Slg. 2010, II-585, Randnrn. 95 bis 106.
([21]) Siehe http://www.rtvslo.si/gospodarstvo/adria-airways-v-prostovoljno-poravnavo/246290 (auf Slowenisch) oder http://www.bloomberg.com/news/2010-12-15/slovenia-s-adria-airways-may-file-for-bankruptcy-tvs-reports.html (auf Englisch).

(66) Aus den vorstehend genannten Gründen gelangt die Kommission wie bereits im Eröffnungsbeschluss zu dem Schluss, dass Adria in den Jahren 2010 und 2011, d. h. zu dem Zeitpunkt, als die Maßnahmen 3, 4 und 5 gewährt wurden, ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Randnummer 10 Buchstabe a bzw. Randnummer 10 Buchstabe c der Leitlinien war.

(67) Aus Tabelle 6 in Erwägungsgrund 61 geht hervor, dass Adria 2010 und 2011 auch im Sinne von Randnummer 11 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien als Unternehmen in Schwierigkeiten gelten könnte, derzufolge ein Unternehmen als in Schwierigkeiten befindlich angesehen werden kann, *„wenn die […] typischen Symptome auftreten, wie steigende Verluste, sinkende Umsätze, wachsende Lagerbestände, Überkapazitäten, verminderter Cashflow, zunehmende Verschuldung und Zinsbelastung sowie Abnahme oder Verlust des Reinvermögenswerts“*.

(68) Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass im Zeitraum 2007-2009 bei Adria nicht die typischen Symptome von Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Randnummer 11 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vorlagen. 2008 verzeichnete Adria in dem betrachteten Zeitraum zum ersten Mal Verluste in Höhe von 3,2 Mio. EUR. Wie Slowenien richtig feststellt, war bei Adria 2008 gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg der Einnahmen und des Cashflows zu verzeichnen (von 179,2 Mio. EUR auf 205,4 Mio. EUR bzw. von 16,9 Mio. EUR auf 18,5 Mio. EUR). Außerdem verblieb das gezeichnete Kapital stabil auf dem Stand von 6, 8 Mio. EUR.

(69) Die Kommission stellt zudem fest, dass Adria 2008 ein Nettoergebnis vor Steuern (EBT) in Höhe von 3,2 Mio. EUR und 2009 von 14 Mio. EUR verzeichnete. Im selben Zeitraum war das Geschäftsergebnis des Unternehmens vor Abschreibungen positiv, belief sich die Kennzahl EBT+DA doch auf 10,9 Mio. EUR bzw. 1,6 Mio. EUR (siehe Tabelle 6 in Erwägungsgrund 61). Ab 2010 kehrte sich die Kennzahl EBT+DA ins Negative. Da Maßnahme 2 im Januar 2009 beschlossen wurde und die Aktien im Juli 2009 vollständig gezeichnet waren, kann die Kommission nicht mit Sicherheit feststellen, ob zum damaligen Zeitpunkt eine deutlich feststellbare Tendenz zu negativen Ergebnissen vorlag, die die Schlussfolgerung gestatten würde, dass Adria ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien war.

(70) Daher kann Adria nach Meinung der Kommission im Zeitraum 2007-2009, d. h. als die Maßnahmen 1 und 2 gewährt wurden, nicht als Unternehmen in Schwierigkeiten angesehen werden.

7.2. **Vorliegen einer staatlichen Beihilfe**

(71) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

(72) Um das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe feststellen zu können, muss die Kommission beurteilen, ob bei den fünf zu prüfenden Maßnahmen alle Kriterien von Artikel 107 Absatz 1 AEUV (d. h. Übertragung staatlicher Mittel, selektiver Vorteil, potenzielle Wettbewerbsverfälschung und Auswirkungen auf den innergemeinschaftlichen Handel) erfüllt sind.

7.2.1. Maßnahmen 1 und 2: Kapitalerhöhungen von 2007 und 2009

(73) Die Kommission wird zunächst prüfen, ob die Maßnahmen 1 und 2 Adria einen ungerechtfertigten selektiven Vorteil verschafft haben.

(74) In ihrem Eröffnungsbeschluss hat die Kommission hierzu festgestellt, dass der Preis, der von KAD für die Aktien gezahlt wurde, unter dem Wert lag, der in den beiden Bewertungsberichten angesetzt worden war. KAD erwarb die neuen Aktien von Adria im Februar 2007 zu einem Preis von 27 EUR pro Aktie, also weniger als dem im Bewertungsbericht vom […] (siehe Erwägungsgrund 15) angesetzten Wert von […] EUR pro Aktie. Im Januar 2009 erwarb KAD die Aktien zu einem Preis von 22 EUR pro Aktie, also weniger als dem in dem Bewertungsbericht vom […] (siehe Erwägungsgrund 18) angesetzten Wert von […] EUR pro Aktie. Die Kommission äußerte jedoch Zweifel an der Zuverlässigkeit dieser Berichte, unter anderem weil zwischen dem Zeitpunkt der Kapitalerhöhungen (Februar 2007 bzw. Januar 2009) und dem Zeitpunkt der Bewertung der Aktien der Gesellschaft ([…] bzw. […]) ein erheblicher Zeitraum verstrichen war.

(75) Die Kommission hat die von Slowenien übermittelten Daten und Unterlagen im Zusammenhang mit diesen Berichten nach Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens bewertet. Zu Maßnahme 1 hatte Slowenien erklärt, dass die Daten, auf die sich der Bericht stützt, vom 30. September 2006 datierten und zu dem Zeitpunkt, an dem der Gutachter den Bericht erstellt hat, die aktuellsten verfügbaren Daten gewesen seien. Zu Maßnahme 2 wurde mitgeteilt, dass der Bewertungsbericht zur gleichen Zeit in Auftrag gegeben worden sei, zu der die Generalversammlung von Adria eine Kapitalerhöhung beschloss. *Für die Kommission* besteht im Übrigen keine Veranlassung zu der Annahme, dass der Gutachter (P&S Capital) nicht absolut unabhängig gewesen wäre.

(76) Trotz der Tatsache, dass zwischen dem Zeitpunkt, zu dem die Aktien des Unternehmens bewertet wurden, und dem Zeitpunkt, zu dem die Kapitalerhöhungen stattfanden, eine Zeitspanne von […] Monaten verstrich, hat die Kommission doch keine Anhaltspunkte dafür gefunden, dass dieser zeitliche Abstand tatsächlich Auswirkungen auf den geschätzten Wert der Aktien von Adria hatte.

(77) Die Kommission stellt fest, dass die in den Berichten verwendete Bewertungsmethode (Nettogegenwartswert des erwarteten freien Cashflows ([22])) in Fällen von Unternehmensübernahmen allgemein anerkannt sei. Zudem hat eine ausführliche Analyse der Berichte ergeben, dass die darin benutzten Formeln den Bewertungszwecken angemessen waren und ordnungsgemäß verwendet worden sind und die Annahmen und Prognosen bezüglich des Wachstums von Umsatz und Rentabilität einen realistischen Eindruck erweckt haben. Insbesondere hatten sich in dem Bewertungsbericht für die Kapitalerhöhung von 2007 (Maßnahme 1) die Prognosen zu den durchschnittlichen Wachstumsraten von Erlös und Rentabilität im Rahmen der in der Vergangenheit verzeichneten Raten bewegt. Im Bewertungsbericht zur Kapitalerhöhung von 2009 (Maßnahme 2) fallen die Prognosen zu den Wachstumsraten von Erlös und Rentabilität niedriger aus als die in der Vergangenheit verzeichneten Werte, da a) das hohe Wirtschaftswachstum von 2008 hauptsächlich auf den Ratsvorsitz Sloweniens zurückzuführen war, b) die Weltwirtschaft ein langsames Wachstum verzeichnete und c) auf den Finanzmärkten eine angespannte Lage herrschte. Die übrigen Annahmen, die in den Berichten verwendet werden, erwecken ebenfalls einen realistischen Eindruck. Außerdem stellt die Kommission fest, dass KAD bereits vor den Kapitalerhöhungen Mehrheitsaktionär von Adria war ([23]) und dass der Zweck der Kapitalerhöhungen darin bestand, für KAD eine bestehende (und gewinnträchtige) Beteiligung zu finanzieren.

(78) Aus den dargelegten Gründen gelangt die Kommission zu der Auffassung, dass die Kapitalerhöhungen von 2007 und 2009 als marktkonform angesehen werden können und dass sie Adria keinen ungerechtfertigten Vorteil verschafften.

(79) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen 1 und 2 Investitionen darstellten, die ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber unter vergleichbaren Umständen ([24]) tätigen würde, und schließt daher das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe aus, ohne dass weiter geprüft zu werden braucht, ob die restlichen kumulativen Voraussetzungen von Artikel 107 Absatz 1 AEUV erfüllt wären.

7.2.2. Maßnahme 3: Kapitalerhöhung von 2010

(80) Wie in Erwägungsgrund 73 festgestellt, besteht eine der notwendigen Voraussetzungen für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe darin, dass die Maßnahme dem Begünstigten einen ungerechtfertigten selektiven Vorteil verschafft. Im Folgenden wird die Kommission prüfen, ob diese Voraussetzung im Zusammenhang mit Maßnahme 3 erfüllt ist.

(81) In ihrem Eröffnungsbeschluss hat die Kommission festgestellt, dass zwar der Preis von 12 EUR pro Aktie, den PDP und die privaten Touristikunternehmen für die Aktien von Adria gezahlt hatten, unter dem Preis von […] EUR pro Aktie lag, der im Bewertungsbericht angesetzt worden war. Wie bei den Maßnahmen 1 und 2 meldete die Kommission Zweifel an der Zuverlässigkeit dieses Berichts an, vor allem weil zwischen dem Zeitpunkt der Kapitalerhöhung (September 2010) und dem Zeitpunkt der Bewertung der Aktien ([…]) ein erheblicher Zeitraum von […] Monaten lag.

(82) Die von den slowenischen Behörden übermittelten Informationen haben die Zweifel der Kommission etwas zerstreut. Davon unabhängig erinnert die Kommission jedoch daran, dass derselben Information und Bewertung zufolge die beiden privaten Touristikagenturen (Kompas d.d. end Palma d.o.o.) an der Kapitalerhöhung von 2010 mit 20 % beteiligt waren, während die PDP die verbleibenden 80 % des Kapitals aufbrachte. Die privaten Touristikagenturen und PDP nahmen zu den gleichen Bedingungen teil und zeichneten die Aktien am selben Tag. Außerdem erfolgten die private Beteiligung und die von PDP über Barmittelzuführungen. In ihrem Eröffnungsbeschluss hatte die Kommission betont, dass die private Beteiligung in Höhe von 20 % grundsätzlich als Anzeichen dafür gewertet werden könne, dass die fragliche Investition durch den Markt unterstützt wurde, obwohl die Transaktion im allgemeinen Zusammenhang der Lage von Adria zum damaligen Zeitpunkt und der Tatsache zu sehen ist, dass Maßnahme 3 die dritte Kapitalerhöhung innerhalb eines Zeitraums von ungefähr 3,5 Jahren war.

(83) Die Kommission stellt zunächst fest, dass Slowenien den Nachweise erbracht hat, dass es sich bei Kompas d.d. und Palma d.o.o. um zu 100 % in privatem Eigentum befindliche Unternehmen handelt, in denen der Staat keinerlei Kontrolle oder Einfluss ausübte. Zudem handelte es sich bei den Maßnahmen 1 und 2, wie in Erwägungsgrund 79 bereits festgestellt, um keine staatliche Beihilfe. Daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Anlageentscheidungen, die ein privater Kapitalgeber getroffen hätte, die Entscheidung der privaten Touristikagenturen, sich an Adria zu beteiligen, beeinflusst hätte. Die Kommission stellt außerdem fest, dass die privaten Touristikagenturen ihre Adria-Aktien am selben Tag wie PDP gezeichnet, den gleichen Preis gezahlt und ihre Investition zu denselben Bedingungen und Konditionen getätigt haben und die Kapitalzuführung sowohl der PDP als auch der privaten Touristikagenturen durch Barmittel erfolgte.

([22]) Beim erwarteten freien Cashflow handelt es sich um die nach Begleichung aller Kosten des Unternehmens verbleibenden Gelder, d. h. Geld, das den Aktionären der Gesellschaft tatsächlich zur Verfügung steht.

([23]) Vor den Kapitalerhöhungen von 2007 und 2009 betrug die Beteiligung von KAD an Adria 55 % bzw. 77,3 % (siehe Tabellen 1 und 2).

([24]) Urteil des Gerichts erster Instanz (Dritte erweiterte Kammer) vom 12. Dezember 2000, Alitalia — Linee aeree italiane SpA/Kommission, Rechtssache T-296/97, Slg. 2000, II-3871, Randnr. 81.

(84) Auf jeden Fall könnte im Sinne der ständigen Rechtsprechung ([25]) eine private Beteiligung in Höhe von 20 % selbst dann, wenn die Kommission zu dem Ergebnis käme, dass die PDP-Beteiligung öffentliche Mittel beinhalte und dem Staat zuzuschreiben sei (siehe in diesem Sinne die Erwägungsgründe 89 bis 91), nicht als im Vergleich zu der öffentlichen Intervention unerheblich angesehen werden. Außerdem kann die Kommission in Anbetracht der vorstehenden Ausführungen nicht zu dem Schluss gelangen, dass die Entscheidung der privaten Touristikagenturen, sich an Adria zu beteiligen, durch das Verhalten von PDP beeinflusst wurde. An diesem Ergebnis ändert auch die Tatsache nichts, dass Adria 2010 als Unternehmen in Schwierigkeiten angesehen worden ist (siehe Abschnitt 7.1).

(85) Zudem lassen die von Slowenien übermittelten Unterlagen nicht darauf schließen, dass die privaten Touristikagenturen bei ihrer Entscheidung, sich an Adria zu beteiligen, von anderen Beweggründen geleitet wurden als Gewinnstreben. Hierzu verweist die Kommission auf den von Slowenien eingereichten Bericht über die strategischen Orientierungen von Adria für den Zeitraum 2009-2014, der den Kapitalgebern zum Zeitpunkt ihrer Beteiligungsentscheidung offenbar vorgelegen hat. Dem Bericht zufolge wurde erwartet, dass Adria zwischen 2010 und 2014 aufgrund einer Kapitalzuführung in Höhe von ca. 2,5 Mio. EUR und der Umsetzung bestimmter Maßnahmen (u. a. der Durchsetzung von höheren Durchschnittseinnahmen je Fluggast und Kostensenkungen) Gewinne erwirtschaften würde. Der Bericht könnte als zusätzlicher Anhaltspunkt dafür angesehen werden, dass die privaten Touristikagenturen von der Rentabilität ihrer Anlage tatsächlich überzeugt waren.

(86) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Entscheidung der privaten Touristikagenturen zur Beteiligung an Adria pari passu mit der der PDP erfolgte und es sich um eine erhebliche Beteiligung handelt. Auch besteht für die Kommission kein Grund, daran zu zweifeln, dass der Entscheidung der privaten Touristikagenturen andere Beweggründe zugrunde gelegen haben als Gewinnstreben. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Maßnahme 3 Adria keinen ungerechtfertigten Vorteil verschafft hat, und schließt daher das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe aus, wobei nicht weiter geprüft werden muss, ob die übrigen Bedingungen von Artikel 107 Absatz 1 AEUV erfüllt wären.

7.2.3. Maßnahme 4: Kapitalerhöhung von 2011

(87) Am 30. September 2011 zeichnete Slowenien 70 % (49,5 Mio. EUR) der 2011 erfolgten Erhöhung des Kapitals von Adria in bar. Die Zuführung dieses Betrags erfolgte über die Agentur zur Verwaltung des Staatseigentums Sloweniens (AUKN). Außerdem wurde von der PDP in bar zusätzlich 1 % (0,5 Mio. EUR) gezeichnet. Der verbleibende Teil der Kapitalerhöhung (d. h. 19,7 Mio. EUR) in Form eines Schulden-Swaps entfiel auf mehrere Banken: 20 % auf die NLB, 5 % auf die Abanka Vipa d.d., 2 % auf die Unicredit Bank of Slovenia d.d. und 2 % auf die Hypo Alpe-Adria Bank d.d.

(88) Die AUKN wurde gemäß dem Gesetz der Republik Slowenien über die Corporate Governance von Kapitalanlagen ([26]) errichtet und ihr Vorstand von der Nationalversammlung bestellt, sie konnte unmittelbar auf Haushaltsmittel der Republik Slowenien zugreifen und ihr Personal bestand aus öffentlich Bediensteten ([27]). Damit ist klar, dass die Maßnahmen der AUKN dem Staat zuzurechnen waren und sie öffentliche Mittel beinhalteten, was von Slowenien auch nicht in Abrede gestellt wird. Als zusätzlichen Anhaltspunkt verweist die Kommission auf eine Presseerklärung des Amts des Premierministers Sloweniens vom 23. Juni 2011: *„Auf ihrer heutigen Sitzung hat die Regierung […] beschlossen, dass sich [die AUKN] mit 49,5 Mio. EUR an Adria Airways d. d. beteiligt und dass die Aktiengesellschaft [PDP] 500 000 EUR einzahlt […]. Mit ihrem aktiven Engagement in diesem Prozess möchte die Republik Slowenien auch in Zukunft ihre Interessen auf dem Gebiet der von einer Fluggesellschaft mit Sitz in Slowenien erbrachten Linienflugverkehrsleistungen wahren.“* ([28]).

(89) In Bezug auf die PDP ist die Kommission der Auffassung, dass mehrere Anhaltspunkte im Sinne der Rechtsprechung in der Rechtssache *Stardust Marine* ([29]) vorliegen, die den Schluss nahelegen, dass die PDP zum Zweck der Umsetzung von Initiativen der slowenischen Behörden errichtet wurde und ihre Entscheidung, sich an Maßnahme 4 zu beteiligen, dem Staat zurechenbar ist und staatliche Mittel beinhaltet. Zunächst stellt die Kommission fest, dass sich die PDP (über KAD, SOD und DSU) zu 100 % im Eigentum des slowenischen Staates befindet. In diesem Sinne erinnert die Kommission an ihre Entscheidung in der Beihilfesache ELAN ([30]), in der sie zu dem Ergebnis kam, dass die Maßnahmen von KAD und DSU, zwei der Eigentümer von PDP, dem Staat zuzurechnen seien. Darüber hinaus verfügt der Staat über sämtliche Stimmen im Gesellschafterausschuss, der wiederum die Unternehmensleitung bestellt. Gemäß Artikel 19 der Satzung von PDP muss die Unternehmensleitung den Erwerb von Anteilsrechten genehmigen, wenn der Wert der betreffenden Transaktion 500 000 EUR übersteigt.

([25]) Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1996 in der Rechtssache T-358/94, Air France/Kommission, Slg. 1996, II-2109, Randnrn. 148-149.
([26]) Offenbar existiert die AUKN nicht mehr; an ihre Stelle trat SOD.
([27]) Siehe Jahresbericht 2011 der AUKN, abrufbar unter http://www.so-druzba.si/doc/ENG-News/Archive/Annual_report_2011.pdf.
([28]) Abrufbar unter http://www.nekdanji-pv.gov.si/2008-2012/nc/en/press_centre/news/article/252/5487/.
([29]) Siehe Fußnote 8.
([30]) Beschluss 2014/273/EU der Kommission vom 19. September 2012 über die Maßnahmen zugunsten von ELAN d.o.o., SA.26379 (C13/10) (ex NN 17/10), die Slowenien durchgeführt hat (ABl. L 144 vom 15.5.2014, S. 1).

(90) Die Kommission erinnert ihrem Eröffnungsbeschluss entsprechend auch an die Erklärung, die der frühere slowenische Finanzminister am 28. Oktober 2011, also am Ende seiner Amtszeit (d. h. nach Abschluss von Maßnahme 4), abgegeben hatte: „*Mit Errichtung der besonderen Umstrukturierungsgesellschaft (PDP) gaben wir den slowenischen Unternehmen neue Finanzierungsquellen, Knowhow und Sachverstand auf der Grundlage empfehlenswerter Praktiken zur Firmenumstrukturierung an die Hand. Adria Airways und Unior sind definitiv die durchschlagendsten Erfolge.*“ ([31]). Diese Erklärung kann als indirekter Beleg für die Zurechenbarkeit an den Staat im Sinne der Rechtsprechung in der Rechtssache *Stardust Marine* gewertet werden. Die von Slowenien vorgebrachten Argumente, wonach diese Erklärung im politischen Kontext der auslaufenden Amtszeit des Finanzministers als „mutig und hinreichend einfach, um erfolgreich über die Medien kommuniziert zu werden [die Erklärung]“, angesehen werden sollte, überzeugen nicht. Und schließlich führt die Kommission als zusätzlichen indirekten Beleg noch die Presseerklärung des Amtes des Premierministers Sloweniens vom 23. Juni 2011 an (siehe Erwägungsgrund 88), wonach die slowenische Regierung beschlossen habe, dass PDP zu der Kapitalerhöhung von 2011 0,5 Mio. EUR beisteuern würde.

(91) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Beteiligung von PDP an der Kapitalerhöhung von 2010 öffentliche Mittel beinhaltete und die Maßnahmen von PDP dem Staat zuzurechnen sind.

(92) In Bezug auf die Banken stellt die Kommission ihrem Eröffnungsbeschluss entsprechend fest, dass die Abanka Vipa d.d., die Unicredit Bank of Slovenia d.d. und die Hypo Alpe-Adria Bank d.d. uneingeschränkt private Einrichtungen sind. Die NLB befand sich zum Zeitpunkt der Umsetzung von Maßnahme 4 mehrheitlich in Staatseigentum, und zwar entweder unmittelbar (45,62 % der Aktien) oder mittelbar über SOD (4,07 %) und KAD (4,03 %) ([32]), wobei die KBC Bank der einzige andere Anteilseigner von Belang (25 %) war. Die Mehrheitsbeteiligung des Staates an der NLB, die die Stimmenmehrheit in Vorstand und Aufsichtsrat nach sich zieht, ist ein Anhaltspunkt dafür, dass die Maßnahmen dem Staat zuzurechnen sind. Aus den Bestimmungen der NLB-Satzung kann die Kommission jedoch nicht mit Sicherheit schließen, dass ihre Entscheidung, sich an Adria zu beteiligen, dem Staat zuzurechnen war. Auch konnte die Kommission aus der Leitungsstruktur der NLB kein Eingreifen vonseiten der öffentlichen Behörden ableiten. Die Kommission fand hierzu auch keine indirekten Anhaltspunkte im Sinne der Rechtsprechung in der Rechtssache *Stardust Marine*. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Entscheidung der NLB, sich an Maßnahme 4 zu beteiligen, Slowenien nicht zuzurechnen ist.

(93) Nachdem klargestellt ist, dass die Maßnahmen von AUKN und PDP dem Staat zurechenbar sind, hat die Kommission zu prüfen, ob sie Adria einen ungerechtfertigten selektiven Vorteil verschafft haben.

(94) Slowenien behauptet zunächst, der Entschluss der Banken, sich an Adria zu beteiligen, sei gleichzeitig mit der Entscheidung des Staates erfolgt, was per se das Vorliegen eines Vorteils ausschließe.

(95) Die Kommission erinnert an ihre Schlussfolgerung, dass Adria im Jahr 2011, also zu der Zeit, da Maßnahme 4 gewährt wurde (siehe Erwägungsgrund 66), ein Unternehmen in Schwierigkeiten war.

(96) Außerdem stellt die Kommission fest, dass die Beteiligung der Banken an der Kapitalzuführung von 2011 in Form einer Umwandlung von 26 % ihrer gegenüber Adria bestehenden Forderungen in Beteiligungskapital erfolgte. Der Staat und die PDP nahmen dagegen Barmittelzuführungen vor. Slowenien führt als Argument an, dass von den insgesamt 19,7 Mio. EUR, die in Eigenkapital umgewandelt wurden, [10-20] Mio. EUR einer Barmittelzuführung entsprochen hätten, da dieser Teil der Forderungen voll besichert gewesen sei. Die Banken seien mit der Umwandlung ein neues Risiko eingegangen, was einer Zuführung frischen Kapitals in Höhe von [10-20] Mio. EUR entspreche.

(97) Nach Prüfung der von Slowenien übermittelten Informationen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass tatsächlich [10-20] Mio. EUR der in Eigenkapital umgewandelten 19,7 Mio. EUR vollständig und angemessen besichert waren, hauptsächlich mit Pfandrechten an Flugzeugen, die sich im Besitz von Adria befanden. Um den Wert dieser Flugzeuge zu ermitteln, berief sich Adria auf den „Aircraft Value Reference Report“, der im April 2011 von der unabhängigen Aircraft Value Analysis Company („AVAC“) veröffentlicht wurde. Diesem Bericht können der aktuelle und der künftige Wert wie auch die Leasingerlöse zahlreicher Flugzeugtypen (mit Ober- und Untergrenzen) entnommen werden. Bei der Bewertung der als Sicherheit begebenen Flugzeuge wurden Werte angesetzt, die erheblich unter den AVAC-Höchstwerten lagen. Die Kommission ist der Auffassung, dass der Bericht in Anbetracht des unabhängigen Charakters von AVAC und der Tatsache, dass der Bericht im Sektor umfassende Verwendung findet, eine zuverlässige Grundlage für die Bestimmung des Werts der Flugzeuge liefert.

([31]) Siehe Abschiedsrede des ehemaligen Finanzministers Sloweniens (Dr. Franc Križanič) vom 28. Oktober 2011, abrufbar auf der Internetseite des slowenischen Finanzministeriums: http://www.mf.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/article/3/1054/8a67f745b4/ (auf Slowenisch).

([32]) Darüber hinaus befanden sich 2,53 % der NLB in den Händen der Zavarovalnica Triglav d.d., die ihrerseits über KAD, SOD und SPIZ zu 62,54 % im Eigentum des Staates stand.

(98) [0-10] Mio. EUR der Verbindlichkeiten, die in Eigenkapital umgewandelt wurden, waren jedoch nicht vollständig besichert. Für diesen Teil kann die Kommission nicht schlussfolgern, dass er gleichbedeutend mit einer Kapitalzuführung war und dass die Banken ein neues Risiko eingingen. Da der ausstehende (nicht umgewandelte) Teil der Verbindlichkeiten weiterhin das gleiche Besicherungsniveau aufwies wie vor der Umwandlung, verbesserten sich zudem die Konditionen der Restverbindlichkeiten, und das Gesamtrisiko ging stark zurück. Dieses verringerte sich noch weiter durch den Umstand, dass Adria als Voraussetzung für den Schulden-Swap […] musste. Darüber hinaus wurden in einigen Fällen die Bedingungen für die Restschuld (Zinssatz, Tilgungsplan usw.) […].

(99) Auf der anderen Seite ging Slowenien für mindestens 49,5 Mio. EUR ein volles Risiko ein, da es erst mit der Kapitalzuführung von 2011 Aktionär von Adria wurde. Die Banken gingen zwar ein neues Risiko ein, jedoch nicht in gleichem Maße wie der slowenische Staat, befanden sie sich doch nach dem Schulden-Swap in einer besseren Position als zuvor. Mithin scheint die Position der Banken bei ihrer Entscheidung, sich an Adria zu beteiligen, nicht mit der des Staates vergleichbar zu sein.

(100) Auch lässt sich nicht ausschließen, dass die Entscheidung der Banken, sich an Adria zu beteiligen, durch das Vorgehen des Staates beeinflusst wurde. Im Jahresbericht 2011 von Adria heißt es, dass *„die Regierung von […] Slowenien am 20. Januar 2011 unmissverständlich ihren Standpunkt formulierte und die Bedeutung von Adria Airways als nationale Fluggesellschaft für die slowenische Wirtschaft, die Bürger Sloweniens und Gäste aus dem Ausland anerkannte. In ihrer Entscheidung erläuterte die Regierung ihren Plan, wonach Adria Airways eine nationale slowenische Fluggesellschaft bleiben sollte […]“*. Da der Staat bereits sein großes Interesse an der Unterstützung von Adria bekundet hatte, könnte diese Entscheidung, die eine ganze Weile vor der Annahme des Umstrukturierungsplans im September 2011 getroffen wurde, den Banken ihre Investitionsentscheidung erleichtert haben ([33]).

(101) Unter Berufung auf die vorstehenden Ausführungen weist die Kommission die Argumente Sloweniens zurück, die Bedingungen, zu denen der Staat und die Banken investiert hätten, seien pari passu gewesen.

(102) Die Kommission hat jedoch zu untersuchen, ob die Beteiligung Sloweniens an Adria marktkonform war. Slowenien behauptet, es habe seine Entscheidung zur Teilnahme an Maßnahme 4 auf der Grundlage des Umstrukturierungsplans vom September 2011 getroffen, sodass Konformität mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers bestanden habe.

(103) Die Kommission stellt zunächst fest, dass — anders als bei den vorangegangenen Kapitalerhöhungen — die Kapitalerhöhung von 2011 vorgenommen wurde, ohne dass ein Bewertungsbericht vorgelegen hätte. Außerdem hätte ein privater Kapitalgeber, der die Rekapitalisierung eines hochverschuldeten Unternehmens in Betracht zieht, nach geltender Rechtsprechung einen Umstrukturierungsplan gefordert, der das Unternehmen rentabel machen könnte ([34]). Im vorliegenden Fall behaupten die slowenischen Behörden, sie hätten sich auf der Grundlage des Umstrukturierungsplans von September 2011 zur Teilnahme an der Kapitalerhöhung von 2011 entschlossen.

(104) Die Kommission ist jedoch bereits zu dem Ergebnis gekommen, dass Adria 2011 ein Unternehmen in Schwierigkeiten war (siehe Erwägungsgrund 66). Allein dieser Umstand macht es unwahrscheinlich, dass der Staat von Adria innerhalb angemessener Zeit eine normale Rentabilität des eingebrachten Kapitals erwarten konnte. Zudem hält die Kommission an ihrer bereits im Eröffnungsbeschluss vertretenen Auffassung fest, dass der Umstrukturierungsplan nicht als ausreichend angesehen werden kann, um die Kapitalerhöhung von 2011 mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vereinbar zu machen. Zum einen hatte der Umstrukturierungsplan (in seiner ursprünglichen Fassung vom September 2011) für 2013 eine Existenzfähigkeit mit sehr niedrigen Gewinnspannen (EBT) vorausgesagt (im realistischen Szenario war mit Gewinnspannen von […] % 2013, […] % 2014 bzw. […] % 2015) gerechnet worden. Für eine unzureichende Rendite der Aktionäre spricht auch die Tatsache, dass in dem Plan für den genannten Zeitraum ein ausgesprochen niedriger Stand des Eigenkapitals prognostiziert wurde, und zwar zwischen […] EUR 2011 und […] EUR 2015. Das hätte bedeutet, dass das im September 2011 zugeführte Kapital in Höhe von 69,7 Mio. EUR während des Umstrukturierungszeitraums drastisch abgenommen und damit de facto überhaupt keine Rendite erbracht hätte.

(105) Slowenien übermittelte mehrere von April bis September 2011 datierte Zwischenberichte, die von Airconomy und Adria verfasst worden (und damit dem Umstrukturierungsplan vom September 2011 vorausgegangen) waren, die die im Umstrukturierungsplan fehlenden Zahlenangaben enthalten sollten und die offenbar zum damaligen Zeitpunkt allen Adria-Aktionären und auch dem Staat vorgelegt wurden. Die Kommission stellt jedoch fest, dass die Zwischenberichte sich auf den Zeitraum 2011-2012 beziehen, der Umstrukturierungsplan dagegen Prognosen bis zum Jahr 2015 enthält […]. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Zwischenberichte die fehlenden Informationen, die erforderlich gewesen wären, damit der Umstrukturierungsplan den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfüllt, nicht enthielten.

([33]) Siehe Entscheidung 2006/621/EG der Kommission vom 2. August 2004, France Télécom (Rechtssache C13a/2003) (ABl. L 257 vom 20.9.2006, S. 11), Erwägungsgrund 227, und Schlussanträge des Generalanwalts L. A. Geelhoed, Italienische Republik/Kommission und SIM 2 Multimedia SpA/Kommission (Seleco), Verbundene Rechtssachen C-328/99 und C-399/00, Slg. 2003, I-4035, Randnr. 53: „Insbesondere ist anzunehmen, dass diese privaten Kapitalgeber … erst bereit waren [dem Unternehmen Kapital zuzuführen], nachdem die öffentliche Hand neue Beihilfemaßnahmen beschlossen hatte. Dass dann zugleich private Kapitalgeber bereit sind, sich zu beteiligen, ist nicht mehr von Bedeutung. Die Frage ist vielmehr, was ein privater Kapitalgeber getan hätte, wenn […] [die öffentlichen Stellen] nicht zu neuen Kapitalspritzen bereit gewesen wären.“

([34]) Urteil des Gerichts erster Instanz (Dritte erweiterte Kammer) vom 15. September 1998, BFM und EFIM/Kommission, Verbundene Rechtssachen T-126/96 und C-127/96, Slg. 1998, II-3437, Randnrn. 82-86.

(106) Die Kommission kommt deshalb zu dem Ergebnis, dass die Kapitalerhöhung von 2011 Adria einen ungerechtfertigten Vorteil verschaffte. Dieser Vorteil war selektiver Natur, da Adria sein einziger Begünstigter war.

(107) Die Kommission muss außerdem prüfen, ob Maßnahme 4 geeignet war, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen, indem sie Adria einen Vorteil gegenüber Wettbewerbern einräumte, die keine öffentliche Unterstützung erhielten. Es ist offensichtlich, dass Maßnahme 4 den Handel und Wettbewerb in der EU beeinträchtigen konnte, da Adria mit anderen Fluggesellschaften aus der EU in Wettbewerb steht, was insbesondere seit Inkrafttreten der dritten Stufe der Liberalisierung des Luftverkehrs („drittes Liberalisierungspaket") am 1. Januar 1993 gilt. Außerdem konkurriert der Luftverkehr bei relativ kurzen Entfernungen innerhalb der EU mit dem Straßen- und Schienenverkehr, so dass auch Straßen- und Schienenverkehrsunternehmen betroffen sein könnten.

(108) Maßnahme 4 versetzte Adria somit in die Lage, seinen Geschäftsbetrieb fortzusetzen, ohne, wie andere Wettbewerber, die Konsequenzen tragen zu müssen, die sich normalerweise aus seiner schwierigen Finanzlage ergeben hätten.

(109) Auf der Grundlage der vorstehenden Darlegungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass Maßnahme 4 eine staatliche Beihilfe zugunsten von Adria im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhaltete.

7.2.4. Maßnahme 5: Verkauf von AAT im Zeitraum 2010/2011

(110) In ihrem Eröffnungsbeschluss gelangte die Kommission aus den in den Erwägungsgründen 41 und 42 genannten Gründen zu der vorläufigen Schlussfolgerung, dass der Erwerb von AAT-Anteilen durch PDP und Aerodrom Ljubljana Adria einen ungerechtfertigten Vorteil verschaffte.

(111) In Anbetracht des unterschiedlichen Charakters der Beteiligung von PDP und Aerodrom Ljubljana (Kapitalzuführung bzw. Schulden-Swap) und unter Verweis auf die Darlegungen zu Maßnahme 4 (siehe Erwägungsgründe 94 bis 101) kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Pari-passu-Argumentation für Maßnahme 5 ausgeschlossen werden kann.

(112) Die Kommission muss trotzdem prüfen, ob die Beteiligungsentscheidungen von PDP und Aerodrom Ljubljana wirtschaftlich vernünftig waren, indem ein umsichtig handelnder Marktteilnehmer unter vergleichbaren Bedingungen ebenso gehandelt hätte. Hierzu stellt die Kommission zunächst fest, dass sich der von Aerodrom Ljubljana und PDP gezahlte Gesamtpreis, d. h. 14,7 Mio. EUR, in der Spanne bewegte, die im Bewertungsbericht von AAT angesetzt worden war. Die Kommission meldete jedoch Zweifel an dem Bewertungsbericht an und machte geltend, dass der Wert von AAT (seinerzeit als Wartungsgesellschaft von Adria unter der Bezeichnung SVL tätig) unter Ausschluss gruppeninterner Synergien als gesonderte Einheit hätte bewertet werden müssen. Zudem machte die Kommission geltend, dass zwischen der Bewertung von AAT/SVL ([…]) und dem Verkauf von AAT (November 2010-März 2011) ein beträchtlicher Zeitraum lag.

(113) Die Kommission stellt zunächst fest, dass der Bewertungsbericht von einem unabhängigen Sachverständigen (KPMG) erstellt wurde und kein Anlass zu der Annahme besteht, der Sachverständige sei seiner Aufgabe nicht absolut unabhängig nachgekommen. Zu der Zeitspanne zwischen dem Zeitpunkt der Bewertung und dem des Verkaufs der Aktien erläuterte Slowenien, dass sich der Bewertungsbericht auf die finanzielle Lage von Adria per 31. Dezember 2009 gestützt habe, d. h. den letzten Zeitpunkt, zu dem Daten eines externen Prüfers vorlagen. Die Kommission stellt fest, dass mit der Umsetzung von Maßnahme 5 im November 2010 begonnen wurde, d. h. weniger als ein Jahr nach dem Zeitpunkt der Bewertung von AAT gemäß Bewertungsbericht. Im AAT-Bewertungsbericht wird den negativen Prognosen für Adria Rechnung getragen, doch gelangt der Bewerter nach einer eingehenden Prüfung des Geschäftssegments Wartung, Instandhaltung und Wiederinstandsetzung zu dem Schluss, dass der für das Unternehmen zu konstatierende negative Trend für AAT nicht gelte und AAT eine rentabel wirtschaftende Einheit sei. Eine eingehende Prüfung des Bewertungsberichts macht zudem deutlich, dass AAT/SVL als gesonderte Geschäftseinheit bewertet wurde, ohne die potenziellen Synergien mit Adria zu berücksichtigen. Dementsprechend entsteht der Eindruck, dass der Bewertungsbericht zu einer Zeit erstellt wurde, als bereits bekannt war, dass AAT zur Ausführung von Wartungs-, Instandhaltungs- und Wiederinstandsetzungsleistungen für externe Kunden übergehen würde, insbesondere für Spanair, die Adria letztlich als Hauptkunden von AAT ersetzen würde. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sowie der Tatsache, dass der Bericht die aktuellsten geprüften Finanzdaten von AAT enthielt, er von einem unabhängigen Sachverständigen erstellt wurde und ihm alle relevanten Geschäftsaspekte nachvollziehbar zugrunde gelegt worden waren, kann seine Verwendung als Referenzdokument für die betreffende Maßnahme akzeptiert werden. Zwar war die Krise noch nicht vorüber, doch war 2009 das Jahr, in dem die slowenische Wirtschaft am stärksten betroffen war. Im November 2010, als PDP und Aerodrom Ljubljana sich zum Kauf von AAT entschlossen, wurden in den Prognosen des BIP-Wachstums Sloweniens für die Jahre 2010, 2011 und 2012 wieder positive Zahlen ausgewiesen (1,1 %, 1,9 % bzw. 2,6 %) ([35]). Unter diesen Umständen hätte ein privater Kapitalgeber nicht unbedingt eine neue Bewertung vornehmen lassen, da er davon ausgehen konnte, dass der Bewertungsbericht auf der Grundlage des Zahlenmaterials von 2009 ein zutreffendes Bild des Unternehmens vermittelte.

([35]) Siehe European Economic Forecast — Autumn 2010 für Slowenien, erstellt von der GD Wirtschaft und Finanzen, abrufbar unter http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2010_autumn/si_en.pdf.

(114) Vor allem aber hat Slowenien den Nachweis erbracht, dass AAT zu der Zeit, als Maßnahme 5 umgesetzt wurde, rentabel wirtschaftete, dass es keine Zahlungsrückstände hatte und Verbindlichkeiten vom Gewinn gedeckt waren. Außerdem übermittelte Slowenien Prognosen für AAT bis 2014, aus denen hervorging, dass AAT im Jahr 2010 einen Gewinn nach Steuern in Höhe von […] EUR erwirtschaftet, sich die Rentabilität des Unternehmens in der Folgezeit fortsetzt und das Unternehmen 2014 einen Gewinn von ca. […] EUR erzielt. Offenbar lagen diese Prognosen PDP und Aerodrom Ljubljana vor, als sie ihre Beteiligungsentscheidungen trafen.

(115) Slowenien hat zudem den Nachweis erbracht, dass Aerodrom Ljubljana seine Entscheidung über die Beteiligung an AAT aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus traf. Im August und September 2010 prüften Vorstand und Aufsichtsrat von Aerodrom Ljubljana die Möglichkeit des Erwerbs von AAT-Aktien. Aerodrom Ljubljana prüfte die Vorteile, die die Begleichung mehrerer offenstehender Forderungen gegenüber Adria in Anbetracht der Konditionen des Geschäfts, das eine fixe Rendite von 8 % auf die AAT-Vorzugsaktien einschloss, bringen würde […]. Obwohl in einer anderen Bewertung ein niedrigerer Preis für die Aktien angesetzt wurde, kam der Aufsichtsrat von Aerodrom Ljubljana zu dem Schluss, dass die Umwandlungskonditionen ([…]) einen höheren Aktienpreis rechtfertigten.

(116) Zur zweiten Phase des AAT-Verkaufs geht aus dem Sitzungsprotokoll des Aufsichtsrates von Aerodrom Ljubljana vom 21. Januar 2011 hervor, dass auf dieser Sitzung die Vor- und Nachteile der verschiedenen Aktienpreise und die Kündigung der Verkaufsoption von Aerodrom Ljubljana zur Diskussion standen. Insbesondere wurde Anfang 2011, dem Zeitpunkt des Erwerbs der Stammaktien, auf die Verkaufsoption verzichtet, was der Aufsichtsrat von Aerodrom Ljubljana dennoch als wirtschaftlich vernünftig ansah, weil Aerodrom Ljubljana im Gegenzug für den Verzicht auf die Verkaufsoption seine gleichberechtigte Mitbestimmung bei AAT durchsetzen konnte, obwohl der Aktienanteil des Unternehmens geringer war als der von PDP. Außerdem stellte der Aufsichtsrat fest, dass der Kauf von AAT positive Auswirkungen auf Aerodrom Ljubljana haben würde. Hätte nämlich Adria den Betrieb eingestellt, so wären dadurch die geschätzten Einnahmen des Flughafens 2011 um […] % gesunken.

(117) Slowenien hat darüber hinaus den Nachweis erbracht, dass der Entscheidung der Unternehmensleitung von PDP zum Erwerb von AAT-Vorzugs- und -Stammaktien wirtschaftlich vernünftige Beweggründe zugrunde lagen. So geht aus den Sitzungsprotokollen der PDP-Unternehmensleitung hervor, dass PDP selbst eine Bewertung von AAT vorgenommen hatte, in der von einem Preis zwischen […] EUR und […] EUR ausgegangen wurde, der sich mithin im Rahmen des in dem in Erwägungsgrund 34 genannten Preises bewegte. Obwohl der interne Zinsfuß der PDP-Investition sich auf […] % belaufen sollte, handelte PDP bei AAT bessere Konditionen aus, zu denen auch eine feste Dividende von 8 % gehörte.

(118) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Entscheidungen von PDP und Aerodrom Ljubljana, sich an Maßnahme 5 zu beteiligen, Adria keinen ungerechtfertigten Vorteil verschaffte, da beide Anleger sich wie marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber verhielten und ihren Entscheidungen wirtschaftlich solide Beweggründe zugrunde lagen. Daher braucht nicht weiter geprüft zu werden, ob die übrigen Bedingungen von Artikel 107 Absatz 1 AEUV erfüllt wären.

7.3. **Schlussfolgerung in Bezug auf das Vorliegen einer Beihilfe**

(119) Einerseits kommt die Kommission aus den vorstehend genannten Gründen zu dem Ergebnis, dass bei den Maßnahmen 1, 2, 3 und 5 keine staatliche Beihilfe für Adria vorlag.

(120) Andererseits ist die Kommission, wie in Abschnitt 7.2.3 erläutert, der Auffassung, dass Maßnahme 4 eine staatliche Beihilfe beinhaltete, und wird daher deren Rechtmäßigkeit und Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt prüfen.

7.4. **Rechtmäßigkeit der Beihilfe — Maßnahme 4**

(121) In Artikel 108 Absatz 3 AEUV ist festgelegt, dass ein Mitgliedstaat eine Beihilfemaßnahme erst durchführen darf, nachdem die Kommission einen Beschluss über die Genehmigung dieser Maßnahme getroffen hat. Die Kommission stellt fest, dass sich Slowenien an der Kapitalerhöhung von 2011 (Maßnahme 4) beteiligte, ohne dies zuvor von der Kommission genehmigen zu lassen. Die Kommission bedauert, dass Slowenien die Stillhalteverpflichtung nicht eingehalten hat und somit gegen seine Verpflichtung gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV verstoßen hat.

7.5. **Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt — Maßnahme 4**

(122) Slowenien ist der Auffassung, dass selbst dann, wenn die Kommission in Maßnahme 4 eine staatliche Beihilfe feststellt, diese Beihilfe auf Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt und insbesondere als Umstrukturierungsbeihilfe im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vereinbar wäre.

(123) Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV sieht vor, dass Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete zulässig sind, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Wie dem Eröffnungsbeschluss zu entnehmen ist, kann die Vereinbarkeit von Maßnahme 4 mit dem Binnenmarkt nach Auffassung der Kommission lediglich nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV und insbesondere im Sinne der Bestimmungen über Umstrukturierungsbeihilfen in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien geprüft werden.

7.5.1. Förderfähigkeit

(124) Gemäß Randnummer 33 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien können Unternehmen nur dann eine Umstrukturierungsbeihilfe erhalten, wenn sie im Sinne der Randnummern 9 bis 13 dieser Leitlinien als in Schwierigkeiten betrachtet werden können. Die Kommission ist bereits zu dem Ergebnis gelangt, dass Adria 2011, also zu dem Zeitpunkt, als Maßnahme 4 gewährt wurde, ein Unternehmen in Schwierigkeiten war (siehe Erwägungsgrund 66).

(125) In Randnummer 12 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien heißt es, dass für neu gegründete Unternehmen keine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe gewährt werden kann, und zwar auch dann nicht, wenn ihre anfängliche Finanzsituation prekär ist. Ein Unternehmen gilt grundsätzlich in den ersten drei Jahren nach Aufnahme seiner Geschäftstätigkeit als neu gegründet. Adria wurde 1961 gegründet und kann nicht als neu gegründetes Unternehmen angesehen werden. Auch gehört Adria nicht zu einer Unternehmensgruppe im Sinne von Randnummer 13 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

(126) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Adria für eine Umstrukturierungsbeihilfe in Frage kommt.

7.5.2. Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

(127) Gemäß Randnummer 34 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien kann eine Umstrukturierungsbeihilfe nur gewährt werden, wenn sie von der Durchführung eines Umstrukturierungsplans abhängig gemacht wird, der im Falle von Einzelbeihilfen zuvor von der Kommission gebilligt werden muss. In Randnummer 35 heißt es, dass der Umstrukturierungsplan, dessen Laufzeit so kurz wie möglich zu bemessen ist, die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich seiner künftigen Betriebsbedingungen erlauben muss.

(128) Laut Randnummer 36 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien muss der Umstrukturierungsplan die Umstände beschreiben, die zu den Schwierigkeiten des Unternehmens geführt haben, und die jetzige Situation sowie voraussichtliche Marktaussichten mit verschiedenen Szenarien berücksichtigen, die einer optimistischen, einer pessimistischen und einer mittleren Hypothese (Bestfall-, Schlimmstfall- und Grundfall-Annahmen) entsprechen.

(129) Der Plan muss eine Umstellung des Unternehmens in der Weise vorsehen, dass es nach Abschluss der Umstrukturierung alle seine Kosten einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten decken kann. Die erwartete Kapitalrendite des umstrukturierten Unternehmens sollte ausreichen, um aus eigener Kraft im Wettbewerb bestehen zu können (Randnummer 37 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien).

(130) Wie im Eröffnungsbeschluss festgestellt, hat die Kommission Zweifel, ob der Umstrukturierungsplan solide genug war, um die langfristige Rentabilität von Adria wiederherzustellen, da einige der Prognosen offenbar auf nicht quantifizierten, unsicheren oder unklaren Annahmen beruhten. Zudem war die Kommission nicht sicher, ob das Unternehmen bis Ende 2013 wieder rentabel sein würde, wie im ursprünglichen Umstrukturierungsplan angegeben.

(131) Im Laufe des förmlichen Prüfverfahrens übermittelte Slowenien mehrere aktualisierte Fassungen des Umstrukturierungsplans. Dem aktualisierten Plan zufolge soll die Rentabilität von Adria 2014 oder 2015 wiederhergestellt sein. Der Umstrukturierungszeitraum beträgt somit höchstens fünf Jahre, was der bisherigen Entscheidungspraxis im Passagierflugverkehr entspricht ([36]). Die Kommission stellt außerdem fest, dass in der derzeitigen wirtschaftlichen Lage insbesondere im Luftverkehr eine Stabilisierung des Betriebs und der Dienstleistungen angestrebt werden muss, damit nicht nur eine kurzfristige Trendwende, sondern eine langfristige Rentabilität erreicht werden kann, die eine solide Grundlage für künftiges Wachstum bildet, was naturgemäß mehrere Jahre in Anspruch nimmt.

(132) Im Umstrukturierungsplan wird langfristige Rentabilität als wichtigstes Ziel des Umstrukturierungsprozesses bei Adria bezeichnet, wobei ein vorrangiges Anliegen in der Annahme einer klaren Strategie und in der Ausrichtung am Markt mit mehreren Hauptzielen besteht: Erhöhung der Finanzkraft und Verlustvermeidung ab 2013, Senkung der Komplexitätskosten und Erreichen eines klaren, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Alleinstellungsmerkmals. Dem Plan zufolge wird das Unternehmen durch das Erreichen dieser Ziele […].

(133) Im Umstrukturierungsplan werden auch die Umstände beschrieben, auf die die Schwierigkeiten von Adria zurückzuführen sind; sie wurden vor allem durch die internationale Finanzkrise, die geringe Größe des Primärmarkts von Adria (Slowenien und Nachbarländer) und die niedrige Kapazität seiner Flotte (hauptsächlich Flugzeuge vom Typ CRJ200) verursacht […].

([36]) Siehe Beschluss in der Sache SA.30908 — CSA — Czech Airlines — Umstrukturierungsplan, Erwägungsgrund 107, und Beschluss der Kommission in der Sache SA.33015 — Air Malta plc., Erwägungsgrund 93. Siehe auch Entscheidung 2010/137/EG der Kommission vom 28. August 2009 betreffend die staatliche Beihilfe C-6/09 — Österreich Austrian Airlines (C 6/09) (ABl. L 59 vom 9.3.2010, S. 1), Erwägungsgrund 296, und Beschluss 2012/542/EU der Kommission vom 21. März 2012 über die Maßnahme SA.31479 — Vereinigtes Königreich, Royal Mail Group (ABl. L 279 vom 12.10.2012, S. 40), Erwägungsgrund 217.

(134) Außerdem enthält der Umstrukturierungsplan Szenarien, die einer optimistischen, einer pessimistischen und einer mittleren Hypothese entsprechen, und auch eine Analyse der Risiken, die Auswirkungen auf die Umstrukturierung von Adria haben könnten, wie beispielsweise Veränderungen beim Treibstoffpreis, Risiken aufgrund veränderter Wechselkurse oder potenzielle Risiken in Bezug auf die Flugzeugflotte. In allen Fällen wird davon ausgegangen, dass Adria seine Rentabilität bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums wiederherstellt. Unter Zugrundelegung des mittleren Szenarios wird damit gerechnet, dass Adria eine Nettogewinnspanne von […] % im Jahr 2014 sowie von […] % im Jahr 2015, einen Verschuldungsgrad von […] 2014 bzw. von […] 2015 sowie eine Eigenkapitalrendite von […] % 2014 bzw. von […] % 2015 erreicht. Bei Zugrundelegung des pessimistischen Szenarios ginge die Nettogewinnspanne auf […] % 2014 bzw. […] % 2015 zurück, der Verschuldungsgrad würde auf […] 2014 bzw. […] 2015 ansteigen, und die Eigenkapitalrendite betrüge […] % 2014 bzw. […] % 2015.

(135) Das Hauptaugenmerk des Plans liegt auf der Umstrukturierung und der Verkleinerung des Netzes von Adria, das aufgrund von Überkapazitäten bei der Flotte wie auch beim Flug- und sonstigen Personal Verluste einfuhr. Um dies zu erreichen, sind im Umstrukturierungsplan eine deutliche Verringerung der Flugstrecken und Flugfrequenzen und eine verkleinerte und treibstoffeffizientere Flotte aus […] Flugzeugen bis zum Jahr 2015 vorgesehen ([…]), hauptsächlich […].

(136) Im Umstrukturierungsplan wird die Schließung von […] Flugstrecken und eine zusätzliche Ausdünnung der Frequenzen ins Auge gefasst. Die Anzahl der Linienflüge soll ebenfalls drastisch verringert werden und 2015 […] erreichen. Alles in allem soll Adria während des Umstrukturierungszeitraums seine ASK-Kapazitäten um [11-14] % abbauen ([37]).

(137) Die in dem Plan vorgesehenen Umstrukturierungsmaßnahmen in den Bereichen Kostensenkung (z. B. […] usw.) und Umsatzsteigerung (z. B. […] usw.) sind ein weiterer Schritt in die richtige Richtung — hin zu einer nachhaltigeren Rentabilität. Auch werden für 2014 und 2015 im Rahmen der zusätzlichen Umstrukturierungsmaßnahmen (siehe Erwägungsgrund 31) Einnahmenerhöhungen und Kostensenkungen mit einem positiven Gesamteffekt von […] EUR bzw. […] EUR angestrebt, womit die Rückkehr von Adria zu Rentabilität Auftrieb erhält. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Initiativen zur Kostensenkung und Einnahmenerhöhung Adria in die Lage versetzen können, bis 2015 die Rückkehr zu langfristiger Rentabilität zu vollziehen.

(138) Darüber hinaus machen die von Slowenien übermittelten Unterlagen deutlich, dass Adria derzeit auf bestem Wege ist, den Großteil der Zielsetzungen des Umstrukturierungsplans zu erreichen, was zusätzlich auf die Zuverlässigkeit des Plans schließen lässt.

(139) In Bezug auf die Wiederherstellung der Rentabilität gelangt die Kommission auf der Grundlage der von Slowenien übermittelten aktualisierten Fassungen des Umstrukturierungsplans zu dem Schluss, dass die Auswirkungen der verschiedenen Umstrukturierungsmaßnahmen ordnungsgemäß quantifiziert wurden und für den gesamten Umstrukturierungszeitraum bis 2014 und 2015 bei allen denkbaren Szenarien ein angemessenes Rentabilitätsniveau angesteuert wird. In Anbetracht des bedeutenden Umfangs der Umstrukturierungsmaßnahmen, die eingeleitet wurden, und der bislang erzielten Fortschritte hält die Kommission daher den Umstrukturierungsplan für geeignet, Adria die Wiederherstellung seiner langfristigen Rentabilität innerhalb einer angemessenen Frist zu ermöglichen.

7.5.3. Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen (Ausgleichsmaßnahmen)

(140) Nach Randnummer 38 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien müssen Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden, die sicherstellen, dass nachteilige Auswirkungen der Beihilfe auf die Handelsbedingungen so weit wie möglich abgeschwächt werden. In Betracht kommen unter anderem die Veräußerung von Vermögenswerten, der Abbau von Kapazität, die Beschränkung der Marktpräsenz und die Absenkung der Zutrittsschranken auf den betreffenden Märkten (Randnummer 39 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien).

(141) In diesem Zusammenhang bleibt die Schließung defizitärer Geschäftsbereiche, die ohnehin zur Wiederherstellung der Rentabilität notwendig wäre, bei der Beurteilung der Ausgleichsmaßnahmen in Form einer Reduzierung der Kapazitäten oder der Marktpräsenz unberücksichtigt (Randnummer 40 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien).

(142) Slowenien schlägt für Adria die folgenden Ausgleichsmaßnahmen vor: a) […] Strecken im Linienflugverkehr, b) Abgabe von Slots auf mehreren Flughäfen, koordinierte Flughäfen eingeschlossen, c) Verkleinerung der Flotte und d) Verkauf von AAT.

([37]) ASK steht für „Available Seat Kilometres“ — Zahl der angebotenen Sitzplatzkilometer (Zahl der verfügbaren Sitze multipliziert mit der Zahl der geflogenen Kilometer). Der ASK, auf den im Zusammenhang mit Umstrukturierungsbeihilfen in der Luftfahrt auch die Kommission bereits zurückgegriffen hat, ist für die Luftfahrtbranche die wichtigste Kennzahl für die Kapazität einer Fluggesellschaft.

(143) Slowenien hat den Nachweis erbracht, dass die im Rahmen des Umstrukturierungsplans aufgegebenen Strecken unter Zugrundelegung des Deckungsbeitrags C1 ausgehend von der Kommissionspraxis in vergangenen Fällen profitabel waren ([38]). Der Deckungsbeitrag C1 berücksichtigt die Flug-, Fluggast- und Vertriebskosten (d. h. die variablen Kosten) jeder einzelnen Strecke. Daher werden bei allen Strecken mit positivem Deckungsbeitrag C1 ausreichende Erträge erzielt, die nicht nur die variablen Kosten einer Strecke decken, sondern auch zur Deckung der Fixkosten des Unternehmens beitragen. Aus Sicht der Kommission ist der Deckungsbeitrag C1 eine geeignete Größe, mit der festgestellt werden kann, ob eine bestimmte Strecke zur Rentabilität einer Fluggesellschaft beiträgt.

(144) Im Hinblick auf die Kapazität wird im Umstrukturierungsplan festgestellt, dass die Gesamtkapazität des Unternehmens im Jahr 2011 […] ASK entsprach, wogegen zum Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2015 für Adria mit einer Kapazität von ungefähr […] ASK gerechnet wird, was einem Rückgang um rund [11-14] % entspricht. Werden die Strecken mit einem negativen Deckungsbeitrag C1 stillgelegt, so sinkt diese Zahl auf [6-8] %.

(145) Die Kommission stellt außerdem fest, dass Adria im Zusammenhang mit den Änderungen am Streckennetz mehrere Slots in Flughäfen aufgegeben hat, von denen es sich bei einigen um koordinierte Flughäfen ([39]) wie zum Beispiel Dublin und Kopenhagen handelte. Diese Slots ermöglichen es Wettbewerbern, bestimmte Strecken zu bedienen und die eigene Kapazität auszubauen.

(146) Und schließlich merkt die Kommission zur Verkleinerung der Flotte an, dass Adria seine Flugzeugflotte von […] Flugzeugen im Jahr 2011 auf […] Flugzeuge reduziert hat, woran sich gemäß dem Umstrukturierungsplan bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2015 nichts ändern soll. Im Zusammenhang mit dem Verkauf von AAT ist die Kommission der Auffassung, dass diese Maßnahme als Ausgleichsmaßnahme akzeptiert werden kann, insbesondere in Anbetracht der in Erwägungsgrund 118 getroffenen Schlussfolgerung, dass dabei keine staatliche Beihilfe im Spiel war.

(147) Wenn die Kommission prüft, ob die Ausgleichsmaßnahmen geeignet sind, berücksichtigt sie die Marktstruktur und das Wettbewerbsumfeld, um sicherzustellen, dass diese Maßnahmen keine Verschlechterung der Marktstruktur bewirken (Randnummer 39 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien). Die Ausgleichsmaßnahmen müssen im Verhältnis zu den durch die Beihilfe verursachten Verzerrungseffekten und insbesondere zur Größe und Stellung des Unternehmens auf seinem Markt oder seinen Märkten stehen. Der Umfang des Kapazitätsabbaus hängt von den Umständen des Einzelfalls ab (Randnummer 40 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien).

(148) Die Kommission stellt zunächst fest, dass der Anteil von Adria an der Produktionskapazität und dem Passagieraufkommen der Luftfahrtbranche der Union lediglich 0,15 % (1,17 Mio. Fluggäste 2011) beträgt. Für eine kleine Fluggesellschaft wie Adria hätte eine weitere Verkleinerung ihrer Flotte und Kapazität negative Auswirkungen auf die Rentabilität, ohne dass hierdurch bedeutende Marktchancen für Wettbewerber entstehen würden.

(149) Im Hinblick auf den wichtigsten Teil der Ausgleichsmaßnahmen, den Kapazitätsabbau, hält die Kommission eine Reduzierung der rentablen Strecken um ungefähr [6-8] % im Zeitraum 2011-2015 für ausreichend, insbesondere im Vergleich zu anderen Fällen von Umstrukturierungen von Fluggesellschaften ([40]). Der Kapazitätsabbau auf profitablen Strecken ist größer als im Fall von Air Malta. Zudem bestehen Ähnlichkeiten zwischen dem Kapazitätsgesamtabbau von [11-14] % und dem Abbau von 15 %, der in der Beihilfesache *Österreich Austrian Airlines* akzeptiert wurde ([41]).

(150) Abschließend stellt die Kommission fest, dass es sich bei Slowenien um ein Gebiet handelt, das für regionale Investitionsbeihilfen gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV infrage kommt ([42]). Gemäß Randnummer 56 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien „*kann die Kommission in diesen Gebieten … weniger strenge Anforderungen an die Ausgleichsmaßnahmen und den Umfang der Eigenleistung des begünstigten Unternehmens stellen. Soweit regionale Entwicklungserfordernisse dies rechtfertigen, und in Fällen, in denen ein Kapazitätsabbau in dem begünstigten Unternehmen oder die Begrenzung seiner Marktpräsenz als die bestgeeignete Maßnahme erscheint, um übermäßige* Wettbewerbsverzerrungen *zu vermeiden, ist demnach in Fördergebieten eine geringere Reduzierung der Kapazitäten oder der Marktpräsenz statthaft als in anderen Gebieten.*“

(151) Vor diesem Hintergrund hält die Kommission die von Slowenien vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien für ausreichend und angemessen, um nachteilige Auswirkungen der Adria gewährten Umstrukturierungsbeihilfe auf die Handelsbedingungen auf ein vertretbares Niveau zu verringern.

([38]) Siehe Fußnote 13.

([39]) Koordinierte Flughäfen sind Flughäfen, auf denen die Slots nach der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1) von einem Koordinator zugewiesen werden.

([40]) In der Beihilfesache Air Malta belief sich der Kapazitätsabbau bei profitablen Strecken auf 5 %, während die Kommission in ihrem Beschluss zu Czech Airlines einen Kapazitätsabbau von [10-11] % akzeptierte.

([41]) Entscheidung in der Sache C-6/09 — Austrian Airlines.

([42]) Siehe Entscheidung der Kommission vom 13. September 2006 in der Beihilfesache N 434/2006 — Slowenien — Fördergebietskarte 2007-2013.

7.5.4. Begrenzung der Beihilfe auf das erforderliche Mindestmaß (Eigenbeitrag)

(152) Gemäß Randnummer 43 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien muss der Beihilfeempfänger aus eigenen Mitteln einen erheblichen Beitrag zu den Umstrukturierungskosten leisten, um die Höhe der Beihilfe auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Dies kann durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind, oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen geschehen.

(153) Beim Eigenbeitrag muss es sich um einen konkreten, d. h. tatsächlichen Beitrag handeln ohne für die Zukunft erwartete Gewinne wie den Cashflow (Randnummer 43 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien). Der Eigenbeitrag darf keine weitere staatliche Beihilfe enthalten. Bei großen Unternehmen betrachtet die Kommission in der Regel einen Beitrag von mindestens 50 % der Umstrukturierungskosten als angemessen. In außergewöhnlichen Umständen und in Härtefällen kann die Kommission einen geringeren Beitrag akzeptieren (Randnummer 44 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien).

(154) In Anbetracht der Gesamtkosten der Umstrukturierung in Höhe von […] EUR beläuft sich der vorgeschlagene Eigenbeitrag von Adria auf […] EUR, d. h. ungefähr [50-54] % der gesamten Umstrukturierungskosten. Laut Umstrukturierungsplan setzt sich der Eigenbeitrag wie folgt zusammen:

a) […];

b) dem Gesamterlös aus dem Verkauf von AAT (d. h. 14,7 Mio. EUR);

c) dem Gesamtbetrag des Schulden-Swaps, der von den Banken im Rahmen von Maßnahme 4 vorgenommen wurde (19,7 Mio. EUR).

(155) In Bezug auf Buchstabe a des Erwägungsgrunds 154 ist die Kommission der Auffassung, dass diese Maßnahmen akzeptiert werden können und als Eigenbeitrag gerechtfertigt sind. Da die meisten Vermögenswerte bereits veräußert worden sind, können die Veräußerungserlöse zweifelsfrei als Eigenbeitrag gewertet werden. Außerdem hat Slowenien den Nachweis erbracht, dass der Verkauf der restlichen Vermögenswerte derzeit im Gange ist und ihr Wert unter Zugrundelegung externer Wertansätze bestimmt wurde, einschließlich der AVAC-Bewertung der Flugzeuge (siehe Erwägungsgrund 97).

(156) Zu Buchstabe b des Erwägungsgrunds 154 ist festzustellen, dass die Erlöse aus dem Verkauf von AAT als Teil des Eigenbeitrags angesehen werden sollten, da die Kommission in Erwägungsgrund 118 zu dem Schluss gelangt war, dass Maßnahme 5 keine staatliche Beihilfe beinhaltet.

(157) Und schließlich vertritt Slowenien in Bezug auf den in Buchstabe c von Erwägungsgrund 154 genannten Schulden-Swap die Meinung, dass der Gesamtbetrag der von den Banken im Rahmen der Maßnahme 4 vorgenommenen Umwandlung von Verbindlichkeiten in Eigenkapital als Eigenbeitrag angerechnet werden sollte. Hierzu ist die Kommission der Auffassung, dass die Umwandlung unbesicherter Forderungen im Normalfall kein Beweis für das Vertrauen des Marktes in das Unternehmen wäre, da ungesicherte Gläubiger bei der Umsetzung des Umstrukturierungsplans keine neuen Risiken eingehen. Im Falle von Adria hat Slowenien jedoch den Nachweis erbracht, dass ein großer Teil der in Eigenkapital umgewandelten Forderungen, d. h. [10-20] Mio. EUR der insgesamt 19,7 Mio. EUR, in vollem Umfang besichert war (siehe Erwägungsgrund 97). Wäre es zur Liquidation von Adria gekommen, hätten die Banken den vollständig besicherten Betrag daher wiedererlangen können. Daraus folgt, dass die Banken auf in vollem Umfang besicherte Forderungen verzichteten, die sie hätten vollständig wiedererlangen können, und diese durch Kapital gleichen Wertes, mit dem sie sich an Adria beteiligten, ersetzten. Daher gingen die Banken mit der Umwandlung von Forderungen in Höhe von mindestens [10-20] Mio. EUR in Beteiligungskapital ein neues Risiko ein, da sie keine Sicherheit haben, dass sich die Beteiligung an Adria als rentabel erweisen wird.

(158) Dementsprechend ist die Kommission der Auffassung, dass die Umwandlung der in vollem Umfang besicherten Forderungen, d. h. [10-20] Mio. EUR, in Eigenkapital als Eigenbeitrag akzeptiert werden kann.

(159) Unter Zugrundelegung des vorstehenden Betrages würde die Höhe des Eigenbeitrags von Adria […] EUR bzw. [46-48] % der Umstrukturierungskosten entsprechen. Bei einem großen Unternehmen wie Adria sollte der Eigenbeitrag normalerweise 50 % betragen. Gemäß Randnummer 56 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien jedoch kann die Kommission in Fördergebieten weniger strenge Anforderungen an den Umfang des Eigenbeitrags stellen, und zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahmen war Slowenien ein solches Fördergebiet (siehe Erwägungsgrund 150). In der Vergangenheit hat die Kommission in Beihilfesachen wie Air Malta einen Eigenbeitrag von rund 45 % akzeptiert.

(160) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Anforderungen von Randnummer 43 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfüllt sind.

7.5.5. Grundsatz der „einmaligen" Beihilfe

(161) Letztlich ist Randnummer 72 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien einzuhalten, wonach ein Unternehmen, das in den vorangegangenen zehn Jahren Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe erhalten hat, nicht für eine weitere Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe in Betracht kommt (Grundsatz der „einmaligen" Beihilfe).

(162) Da die Maßnahmen 1, 2, 3 und 5 keine staatlichen Beihilfen enthalten und Adria in den zurückliegenden zehn Jahren offenbar keine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe erhalten hat, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der Grundsatz der „einmaligen" Beihilfe bei Maßnahme 4 eingehalten wurde.

7.6. **Schlussfolgerung in Bezug auf Maßnahme 4**

(163) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen stellt die Kommission fest, dass Slowenien 2011 rechtswidrig und unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union eine Kapitalzuführung zugunsten von Adria vorgenommen hat. Allerdings betrachtet die Kommission bei der Maßnahme und beim Umstrukturierungsplan die in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien enthaltenen Voraussetzungen als erfüllt, weshalb sie die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt für gegeben hält —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Kapitalerhöhungen von Adria Airways d.d. in den Jahren 2007, 2009 und 2010, die die Republik Slowenien für Adria Airways d.d. durchgeführt hat, stellen keine Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Der Erwerb von Adria Airways Tehnika d.d. durch PDP und Aerodrom Ljubljana d.d. in den Jahren 2010 und 2011 stellt keine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Artikel 2

Die Kapitalzuführung in Höhe von 50 Mio. EUR zugunsten von Adria Airways d.d., die von der Republik Slowenien 2011 durchgeführt wurde, stellt eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Diese Beihilfe ist im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Republik Slowenien gerichtet.

Brüssel, den 9. Juli 2014

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident