ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ (ΕΕ) 2015/494

της 9ης Ιουλίου 2014

σχετικά με τα μέτρα SA.32715 (2012/C) (πρώην 2012/NN) (πρώην 2011/CP) που έθεσε σε εφαρμογή η Σλοβενία υπέρ της Adria Airways d.d.

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 4543]

(Το κείμενο στη σλοβενική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Έχοντας υπόψη την απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ενίσχυση SA.32715 (2012/C) (πρώην 2012/NN) (πρώην 2011/CP), ([1])

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις, και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με την κοινοποίηση αριθ. 5628 της 11ης Μαρτίου 2011 μέσω του διαδραστικού συστήματος κοινοποίησης κρατικών ενισχύσεων (State Aid Notification Interactive — SANI), η οποία καταχωρίστηκε την ίδια ημερομηνία, η Σλοβενία κοινοποίησε στην Επιτροπή ενίσχυση διάσωσης προς την Adria Airways d.d. (εφεξής «Adria» ή «η εταιρεία») με τη μορφή κρατικής εγγύησης και δανείου υπό ευνοϊκούς όρους ύψους 6,2 εκατ. ευρώ.

(2) Οι σλοβενικές αρχές υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολές της 31ης Μαρτίου 2011 και της 12ης Απριλίου 2011. Η Επιτροπή ζήτησε την παροχή επιπρόσθετων στοιχείων με επιστολή της 29ης Απριλίου 2011, στην οποία οι σλοβενικές αρχές δεν απάντησαν. Στις 13 Ιουλίου 2011 πραγματοποιήθηκε συνεδρίαση με τις σλοβενικές αρχές και τους συμβούλους τους, κατά τη διάρκεια της οποίας διευκρινίστηκε στην Επιτροπή ότι η κοινοποιηθείσα ενίσχυση διάσωσης δεν θα ήταν επαρκής δεδομένης της δυσμενούς οικονομικής κατάστασης της εταιρείας και ότι η Σλοβενία σκόπευε να πραγματοποιήσει εισφορά κεφαλαίου σε μετρητά ύψους 50 εκατ. ευρώ στην Adria. Η Σλοβενία απέσυρε την κοινοποίησή της σχετικά με την ενίσχυση διάσωσης την 1η Αυγούστου 2011.

(3) Ύστερα από πληροφορίες ότι η Σλοβενία προέβη μολαταύτα στην προαναφερόμενη εισφορά κεφαλαίου σε μετρητά στις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Επιτροπή αποφάσισε να συνεχίσει την προκαταρκτική έρευνα αυτεπαγγέλτως και ζήτησε την παροχή περαιτέρω στοιχείων με επιστολές της 12ης Σεπτεμβρίου 2011, της 28ης Νοεμβρίου 2011 και της 17ης Απριλίου 2012, στις οποίες οι σλοβενικές αρχές απάντησαν με επιστολές της 11ης Οκτωβρίου 2011, της 27ης Δεκεμβρίου 2011, της 13ης Ιανουαρίου 2012 και της 18ης Μαΐου 2012 αντιστοίχως. Επιπλέον, οι σλοβενικές αρχές υπέβαλαν μέσω μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της 7ης Νοεμβρίου 2012 υπόμνημα το οποίο συντάχθηκε από τους νόμιμους εκπροσώπους της Adria.

(4) Κατόπιν αιτήματος των σλοβενικών αρχών, πραγματοποιήθηκε στις 12 Ιουλίου 2012 συνεδρίαση με τη συμμετοχή εκπροσώπων της Adria και της κρατικής εταιρείας χαρτοφυλακίου PDP, ([2]) ενός από τους μετόχους της Adria. Κατά την εν λόγω συνεδρίαση, οι σλοβενικές αρχές και οι εκπρόσωποι της Adria και της PDP παρείχαν διευκρινίσεις και διατύπωσαν τους ισχυρισμούς τους σχετικά με τα υπό εξέταση μέτρα.

(5) Με επιστολή της 20ής Νοεμβρίου 2012, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Σλοβενία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ») όσον αφορά την ενίσχυση (εφεξής «η απόφαση κίνησης της διαδικασίας»). Η Σλοβενία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας με επιστολή της 21ης Ιανουαρίου 2013. Η Επιτροπή ζήτησε από τη Σλοβενία να υποβάλει συμπληρωματικές πληροφορίες με επιστολή της 5ης Μαρτίου 2013, στην οποία η Σλοβενία απάντησε στις 19 Απριλίου 2013. Η Σλοβενία υπέβαλε περαιτέρω πληροφορίες στις 16 Σεπτεμβρίου 2013. Με επιστολή της 6ης Νοεμβρίου 2013 η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Σλοβενία, η οποία ανταποκρίθηκε στο αίτημα αυτό με επιστολές της 4ης Δεκεμβρίου 2013 και της 6ης και 17ης Ιανουαρίου 2014. Στις 25 Μαρτίου 2013, στις 5 Δεκεμβρίου 2013 και στις 8 Ιανουαρίου 2014 πραγματοποιήθηκαν συνεδριάσεις με τις σλοβενικές αρχές και τους νόμιμους εκπροσώπους τους.

([1]) Κρατική ενίσχυση — Σλοβενία — Κρατική ενίσχυση SA.32715 (2012/C) (πρώην 2012/NN) — Εικαζόμενη ενίσχυση προς την Adria Airways — Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 69 της 8.3.2013, σ. 53).

([2]) Η PDP είναι εταιρεία χαρτοφυλακίου η οποία ιδρύθηκε τον Μάιο του 2009. Ανήκει στην πλήρη κυριότητα τριών, εξ ολοκλήρου κρατικής ιδιοκτησίας, ταμείων, τα οποία είναι τα εξής: Kapitalska družba d.d. (εφεξής «KAD»), Slovenska Odskodninska družba d.d. (εφεξής «SOD») και Družba za svetovanje in upravljanje d.o.o. (εφεξής «DSU»).

(6) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας που εξέδωσε η Επιτροπή δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([3]) στις 8 Μαρτίου 2013. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα μέτρα.

(7) Στις 8 Απριλίου 2013 η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από ένα ενδιαφερόμενο μέρος, και συγκεκριμένα από τη Ryanair. Στη συνέχεια τις διαβίβασε στη Σλοβενία, στην οποία δόθηκε η δυνατότητα να απαντήσει. Τα σχόλια της Σλοβενίας παρελήφθησαν με επιστολή της 13ης Μαΐου 2013.

2. **Η ΣΛΟΒΕΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

(8) Η Adria είναι ο εθνικός αερομεταφορέας της Σλοβενίας και η κύρια αεροπορική εταιρεία στον αερολιμένα της Λιουμπλιάνα. Το 2011 εξυπηρέτησε το 73,4 % των επιβατών που διακινήθηκαν αεροπορικώς μέσω του αερολιμένα της Λιουμπλιάνας και έκτοτε το ποσοστό αυτό μειώθηκε σε 71,3 % το 2012 και σε 69,8 % το 2013 ([4]).

(9) Παρότι η παρουσία αερομεταφορέων χαμηλού κόστους στη Σλοβενία είναι περιορισμένη (η easyJet εξυπηρετεί μόνο ένα δρομολόγιο από τη Λιουμπλιάνα, ενώ η Wizz Air εξυπηρετεί δύο δρομολόγια), το 2013 αντιπροσώπευαν το 12,6 % των επιβατών των μέσων μαζικής μεταφοράς. ([5]) Επί του παρόντος, άλλοι πέντε ανταγωνιστές, και συγκεκριμένα η Air France, η Finnair, η Turkish Airlines, η Montenegro Airlines και η Air Serbia, εξυπηρετούν δρομολόγια από τη Λιουμπλιάνα με προορισμό τους κεντρικούς αερολιμένες τους.

3. **Ο ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ**

(10) Η Adria είναι μια μεγάλη εταιρεία, η οποία απασχολεί περίπου 450 εργαζομένους. Το 2013 παρουσίασε κύκλο εργασιών ύψους 142,3 εκατ. ευρώ και κατέγραψε ζημίες της τάξης των 3 εκατ. ευρώ (κατ' εκτίμηση στοιχεία). Ο στόλος της απαρτίζεται από 11 αεροσκάφη, τα οποία είναι κατά κύριο λόγο περιφερειακά αεριωθούμενα αεροσκάφη. Σήμερα ανήκει, μεταξύ άλλων, κατά 69,9 % στη Δημοκρατία της Σλοβενίας, κατά 19,6 % στην εταιρεία Bank Assets Management Company (BAMC) (στην οποία μεταβιβάστηκαν ορισμένα στοιχεία ενεργητικού της Nova Ljubljanska Banka d.d. ([6]) (εφεξής «NLB»)), κατά 4,7 % στην ABANKA d.d. και κατά 2,1 % στην PDP.

(11) Από το 2008 και μετά, η οικονομική κατάσταση της Adria παρουσίαζε συνεχή επιδείνωση, με μείωση των πωλήσεων, αρνητικά κέρδη προ φόρων (EBT) και αρνητική καθαρή θέση. Για περαιτέρω στοιχεία σχετικά με την οικονομική κατάσταση της Adria κατά την περίοδο 2007-2011, βλέπε τμήμα 7.1 κατωτέρω.

(12) Την 1η Αυγούστου 2012 η Σλοβενία κίνησε, από κοινού με την PDP, την NLB, την Abanka Vipa d.d., την Hypo Alpe-Adria Bank d.d. και την Unicredit Bank of Slovenia d.d., τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Adria, με την αναζήτηση προσφορών για το 74,87 % των μετοχών της εταιρείας. Την ίδια ημερομηνία, ο οργανισμός διαχείρισης πάγιων στοιχείων ενεργητικού της Δημοκρατίας της Σλοβενίας (AUKN) δημοσίευσε δημόσια πρόσκληση προς επενδυτές για μη δεσμευτική εκδήλωση ενδιαφέροντος συμμετοχής στη διαδικασία πώλησης μιας πλειοψηφικής δέσμης μετοχών της εταιρείας. ([7]) Φαίνεται, ωστόσο, ότι η εν λόγω διαδικασία ακυρώθηκε και ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Adria θα κινηθεί εκ νέου σε μεταγενέστερο χρόνο.

4. **ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ**

4.1. **Μέτρο 1: η αύξηση κεφαλαίου του 2007**

(13) Σύμφωνα με στοιχεία της 31ης Δεκεμβρίου 2006, το κεφάλαιο της Adria παρουσίαζε την ακόλουθη μετοχική δομή:

Πίνακας 1

Μετοχική δομή της Adria πριν από την αύξηση κεφαλαίου του 2007

Ονομασία	%
KAD	55,0
SOD	20,0

([3]) Πρβλ. υποσημείωση 1.
([4]) Ετήσια έκθεση της εταιρείας Aerodrom Ljubljana για το 2013, η οποία είναι διαθέσιμη στον δικτυακό τόπο http://www.lju-airport.si/pripone/1966/Letno%20porocilo%20AL%202013%20ang.pdf.
([5]) Ό.π.
([6]) Βλέπε δικτυακό τόπο http://www.dutb.eu/en/about-us. Σύμφωνα με στοιχεία της 31ης Δεκεμβρίου 2010, η Σλοβενία κατείχε (άμεσα ή έμμεσα) το 48,8 % της NLB. Ωστόσο, κατόπιν ανακεφαλαιοποίησης διάσωσης της NLB, η οποία εγκρίθηκε με την απόφαση της Επιτροπής της 7ης Μαρτίου 2011 (SA.32261), η Σλοβενία κατείχε (άμεσα ή έμμεσα) στην NLB μερίδιο της τάξης περίπου του 55,7 %.
([7]) Βλέπε δικτυακό τόπο http://www.sdh.si/sl-si/Novica/294.

Ονομασία	%
NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. (1)	9,7
NFD Holding d.d. (2)	7,2
Infond d.o.o. (3)	4,9
Λοιποί (συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτών μετόχων)	3,2

(1) Η NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. είναι κατά 48,5 % θυγατρική της εταιρείας NFD Holding (βλέπε υποσημείωση κατωτέρω). Οι υπόλοιποι ιδιοκτήτες φαίνεται να είναι κατά κύριο λόγο ιδιωτικές εταιρείες — βλέπε ετήσιους λογαριασμούς (διαθέσιμοι μόνο στη σλοβενική γλώσσα) στον δικτυακό τόπο http://www.nfd.si/dokumenti?lang=en.

(2) Η NFD Holding d.d. είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο ανώνυμη εταιρεία, με κύρια δραστηριότητα τη διαχείριση επενδύσεων χρηματοοικονομικού χαρακτήρα. Πρόκειται κατά πάσα πιθανότητα για ιδιωτική εταιρεία — βλέπε ετήσιους λογαριασμούς (διαθέσιμοι μόνο στη σλοβενική γλώσσα) στον δικτυακό τόπο http://www.nfdholding.si/dokumenti.php.

(3) Η Infond d.o.o. είναι σλοβενική εταιρεία διαχείρισης επενδύσεων χαρτοφυλακίου. Ανήκει κατά 72 % στη Nova KBM, ένα τραπεζικό ίδρυμα, του οποίου το 42,3 % ανήκε εκείνη την περίοδο στη Σλοβενία, το 4,8 % στο KAD και το 4,8 % στο SOD. Βλέπε δικτυακό τόπο http://www.nkbm.si/financial-reports-and-documents.

(14) Στις 19 Φεβρουαρίου 2007 η συνέλευση των μετόχων της Adria αποφάσισε να αυξήσει το κεφάλαιο της εταιρείας κατά 10,9 εκατ. ευρώ. Περίπου 99,6 % της αύξησης προενεγράφη από το κρατικής ιδιοκτησίας ταμείο KAD, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό προενεγράφη από ιδιώτες μετόχους. Έως τις 5 Απριλίου 2007 είχαν προεγγραφεί όλες οι μετοχές.

(15) Η τιμή που καταβλήθηκε ήταν 27 ευρώ ανά μετοχή. Βάσει έκθεσης αποτίμησης της […], (*) η αξία των μετοχών είχε προσδιοριστεί στην τιμή των […] ευρώ ανά μετοχή τον Σεπτέμβριο του 2006.

(16) Μετά την αύξηση κεφαλαίου του 2007, η κατανομή κεφαλαίου της Adria διαμορφώθηκε ως εξής:

Πίνακας 2

Μετοχική δομή της Adria μετά την αύξηση κεφαλαίου του 2007

Ονομασία	%
KAD	77,3
SOD (1)	10,0
NLB (2)	8,5
Infond d.o.o.	2,4
Λοιποί (συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτών μετόχων)	1,8

(1) Ταμείο που ανήκει στο σλοβενικό κράτος.

(2) Από τα διαθέσιμα στοιχεία προκύπτει ότι, σε μια δεδομένη χρονική στιγμή πριν από την αύξηση κεφαλαίου του 2007, η NLB εξαγόρασε τη συμμετοχή της NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. και της NFD Holding d.d.

4.2. **Μέτρο 2: η αύξηση κεφαλαίου του 2009**

(17) Στις 13 Ιανουαρίου 2009 το διοικητικό συμβούλιο της Adria αποφάσισε να αυξήσει το κεφάλαιο της Adria με την έκδοση νέων μετοχών. Ως αποτέλεσμα, το κεφάλαιο της Adria αυξήθηκε κατά 2,36 εκατ. ευρώ. Το 99,5 % περίπου της αύξησης προενεγράφη από το KAD, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό προενεγράφη από ιδιώτες επενδυτές. Έως τις 20 Ιουλίου 2009 είχαν προεγγραφεί όλες οι μετοχές.

(18) Η τιμή που καταβλήθηκε ήταν 22 ευρώ ανά μετοχή. Βάσει έκθεσης αποτίμησης της […], η αξία των μετοχών είχε προσδιοριστεί στην τιμή των […] ευρώ ανά μετοχή τον Σεπτέμβριο του 2008.

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

(19) Μετά την αύξηση κεφαλαίου του 2009, η κατανομή κεφαλαίου της Adria διαμορφώθηκε ως εξής:

Πίνακας 3

Μετοχική δομή της Adria μετά την αύξηση κεφαλαίου του 2009

Ονομασία	%
KAD	78,6
SOD	8,8
NLB	7,5
Infond d.o.o.	2,2
Λοιποί (συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτών μετόχων)	2,9

4.3. **Μέτρο 3: η αύξηση κεφαλαίου του 2010**

(20) Στις 2 Σεπτεμβρίου 2010 η συνέλευση των μετόχων της Adria αποφάσισε να αυξήσει το κεφάλαιο της εταιρείας κατά 2,5 εκατ. ευρώ. Περίπου το 80 % της αύξησης προενεγράφη από την εταιρεία χαρτοφυλακίου PDP (διάδοχο του KAD και του SOD). Το υπόλοιπο 20 % προενεγράφη από δύο ιδιωτικά τουριστικά πρακτορεία, το Kompas d.d. και το Palma d.o.o. (10 % έκαστο). Έως την 1η Οκτωβρίου 2010 είχαν προεγγραφεί όλες οι μετοχές.

(21) Η τιμή που καταβλήθηκε ήταν 12 ευρώ ανά μετοχή. Βάσει έκθεσης αποτίμησης της […], η αξία των μετοχών είχε προσδιοριστεί στην τιμή των […] ευρώ ανά μετοχή τον Ιούνιο του 2009.

(22) Μετά την αύξηση κεφαλαίου του 2010, η κατανομή κεφαλαίου της Adria διαμορφώθηκε ως εξής:

Πίνακας 4

Μετοχική δομή της Adria μετά την αύξηση κεφαλαίου του 2010

Ονομασία	%
PDP	86,0
NLB	6,1
Kompas d.d.	1,9
Palma d.o.o.	1,9
Infond d.o.o.	1,7
Λοιποί (συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτών μετόχων)	2,4

4.4. **Μέτρο 4: η αύξηση κεφαλαίου του 2011**

(23) Στις 21 Σεπτεμβρίου 2011 η συνέλευση των μετόχων της Adria αποφάσισε να αυξήσει το κεφάλαιο της εταιρείας κατά 69,7 εκατ. ευρώ. Η συνεισφορά της Δημοκρατίας της Σλοβενίας ήταν 49,5 εκατ. ευρώ και η συνεισφορά της PDP ήταν 0,5 εκατ. ευρώ, και οι δύο σε μετρητά. Το υπόλοιπο της αύξησης κεφαλαίου (ήτοι το ποσό των 19,7 εκατ. ευρώ) έλαβε τη μορφή μετοχοποίησης χρεών από διάφορες τράπεζες: α) 13,83 εκατ. ευρώ από την NLB, β) 3,35 εκατ. ευρώ από την Abanka Vipa d.d., γ) 1,24 εκατ. ευρώ από την Unicredit Bank of Slovenia και δ) 1,28 εκατ. ευρώ από την Hypo Alpe-Adria Bank d.d. Η αύξηση κεφαλαίου πραγματοποιήθηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 2011.

(24) Η συμφωνηθείσα τιμή ήταν 1 ευρώ ανά μετοχή, η ελάχιστη επιτρεπόμενη από τη νομοθεσία της Σλοβενίας. Δεν υπήρξε έκθεση αποτίμησης.

(25) Μετά την αύξηση κεφαλαίου του 2011, η κατανομή κεφαλαίου της Adria διαμορφώθηκε ως εξής:

Πίνακας 5

Μετοχική δομή της Adria μετά την αύξηση κεφαλαίου του 2011

Ονομασία	%
Δημοκρατία της Σλοβενίας	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
Λοιποί (συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτών μετόχων)	0,1

Το σχέδιο αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου 2011

(26) Σύμφωνα με τις σλοβενικές αρχές, το κράτος, η PDP και οι τράπεζες αποφάσισαν να συμμετάσχουν στην αύξηση κεφαλαίου του 2011 βάσει ενός σχεδίου με τίτλο «*Πρόγραμμα χρηματοοικονομικής και επιχειρηματικής αναδιάρθρωσης*» («το σχέδιο αναδιάρθρωσης»), το οποίο χρονολογούνταν από τον Σεπτέμβριο του 2011. Το σχέδιο περιελάμβανε τα απαραίτητα μέτρα για τη χρηματοοικονομική και επιχειρηματική αναδιάρθρωση της Adria, η οποία θα παρείχε στην εταιρεία τη δυνατότητα αποκατάστασης της βιωσιμότητας. Ήταν σαφές ότι το εν λόγω σχέδιο καταρτίστηκε με σκοπό την κοινοποίηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, δεδομένου ότι αναφέρεται σε έννοιες όπως «ίδια συνεισφορά» και «στρεβλώσεις του ανταγωνισμού», οι οποίες δεν χρησιμοποιούνται κατά κανόνα σε επιχειρηματικά σχέδια.

(27) Σύμφωνα με το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε, προβλεπόταν ότι η Adria θα επέστρεφε στη βιωσιμότητα το 2013 (βασική και αισιόδοξη εκδοχή) ή το 2014 (απαισιόδοξη εκδοχή). Επίσης, βάσει του σχεδίου αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε αρχικά, οι δυσχέρειες της Adria οφείλονταν στα ακόλουθα αίτια: α) […].

(28) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε αρχικά καθορίζονταν διάφορα μέτρα, τα οποία αποσκοπούσαν στην αναδιάρθρωση της Adria και στην αποκατάσταση της βιωσιμότητάς της: α) […].

(29) Σύμφωνα επίσης με το σχέδιο αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε αρχικά, η αύξηση κεφαλαίου του 2011 ύψους 69,7 εκατ. ευρώ αναμενόταν να καλύψει την αρνητική καθαρή θέση της Adria της τάξης των […] ευρώ, την αποπληρωμή υποχρεώσεων ύψους […] ευρώ (ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις έναντι προμηθευτών ύψους […] ευρώ και το ποσό των […] ευρώ για την πρόωρη εξόφληση τραπεζικών δανείων), καθώς και τη χρηματοδότηση μέτρων αναδιάρθρωσης ύψους […] ευρώ.

(30) Από την άλλη πλευρά, οι συνολικές δαπάνες της αναδιάρθρωσης αναμενόταν να ανέλθουν σε […] ευρώ, οι οποίες χρηματοδοτούνταν εν μέρει από την εισφορά κεφαλαίου σε μετρητά, ύψους 50 εκατ. ευρώ, από το σλοβενικό κράτος και την PDP. Η συμμετοχή της Adria στις δαπάνες αναδιάρθρωσής της («ίδια συνεισφορά») θα ανερχόταν στο ποσό των […] ευρώ, το οποίο επρόκειτο να εξασφαλιστεί με τη μετοχοποίηση των τραπεζικών δανείων (19,7 εκατ. ευρώ), […]. Τέλος, στο σχέδιο αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε αρχικά προβλέπονταν ως αντισταθμιστικά μέτρα η πώληση της AAT (Adria Airways Tehnika d.d.) και η ακύρωση προγραμματισμένων δρομολογίων.

(31) Κατόπιν των αμφιβολιών που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Σλοβενία υπέβαλε διάφορες επικαιροποιημένες εκδοχές του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Ειδικότερα, στο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπεται επί του παρόντος ότι η αναδιάρθρωση θα διαρκέσει έως το 2015 και περιλαμβάνεται δέσμη συμπληρωματικών μέτρων αναδιάρθρωσης για την εξασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας. Τα συμπληρωματικά μέτρα αναδιάρθρωσης, καθώς και τα οικονομικά τους αποτελέσματα για την περίοδο 2014-2015, είναι τα εξής: α) […].

4.5. **Μέτρο 5: η εξαγορά της Adria Airways Tehnika d.d. κατά την περίοδο 2010-2011**

(32) Η AAT, κατά 100 % θυγατρική εταιρεία της Adria, ιδρύθηκε το 2010. Έως τότε αποτελούσε εσωτερική μονάδα συντήρησης της Adria, γνωστή ως SVL. Η AAT δραστηριοποιείται στον τομέα συντήρησης αεροσκαφών για την Adria και άλλους πελάτες.

(33) Μεταξύ Νοεμβρίου του 2010 και Μαρτίου του 2011, η PDP και η Aerodrom Ljubljana (η εταιρεία διαχείρισης του αερολιμένα της Λιουμπλιάνας, η οποία ανήκει κατά πλειοψηφία στο κράτος), αγόρασαν αντιστοίχως από την Adria το 52,3 % και το 47,7 % της AAT σε δύο στάδια. Σε πρώτο στάδιο, η PDP αγόρασε στην AAT μερίδιο της τάξης του 18,24 %, υπό τη μορφή 2 676 346 προνομιούχων μετοχών χωρίς δικαιώματα ψήφου έναντι 1 ευρώ ανά μετοχή. Συγχρόνως, η Aerodrom Ljubljana αγόρασε στην AAT μερίδιο της τάξης του 31,16 % (4 570 881 μετοχές) μέσω της μετατροπής χρέους σε προνομιούχες μετοχές χωρίς δικαιώματα ψήφου έναντι συνολικού ποσού περίπου 4,6 εκατ. ευρώ. Σε δεύτερο στάδιο, στις αρχές του 2011, η Adria προέβη σε πώληση των υπόλοιπων μετοχών που κατείχε στην AAT μέσω των ακόλουθων πράξεων: Η PDP αγόρασε 5 000 000 κοινές μετοχές έναντι 1 ευρώ ανά μετοχή και αύξησε το μερίδιο που κατείχε στην εταιρεία σε 52,33 %, ενώ η Aerodrom Ljubljana αύξησε το μερίδιο που κατείχε στην AAT σε 47,67 % με τη μετατροπή εισπρακτέων οφειλών από την Adria ύψους 2,2 εκατ. ευρώ.

(34) Κατά συνέπεια, το συνολικό τίμημα που καταβλήθηκε ήταν 14,7 εκατ. ευρώ, ήτοι 1 ευρώ ανά μετοχή. Μια έκθεση αποτίμησης του Απριλίου 2010 είχε προσδιορίσει την αξία της AAT ως μονάδας συντήρησης της Adria στο φάσμα μεταξύ 14,4 εκατ. ευρώ και 14,9 εκατ. ευρώ τον Δεκέμβριο του 2009.

5. Η ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(35) Στις 20 Νοεμβρίου 2012 η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή καταλήγει στην προκαταρκτική διαπίστωση ότι η Adria μπορούσε να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση κατά τον χρόνο λήψης των προσδιορισθέντων μέτρων ή, τουλάχιστον, από το 2008 και μετά. Η Επιτροπή εκφράζει επίσης αμφιβολίες σχετικά με τα πέντε υπό αξιολόγηση μέτρα και συνάγει το προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι όλα τα εν λόγω μέτρα εμπεριέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

(36) Όσον αφορά τα μέτρα 1 και 2, η Επιτροπή διατυπώνει στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας την άποψη ότι το σλοβενικό κράτος άσκησε σαφή και άμεση επιρροή στο KAD και καταλήγει στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η συμμετοχή του KAD στις αυξήσεις κεφαλαίου του 2007 και του 2009 συνιστά χορήγηση κρατικών πόρων και πρέπει να καταλογιστεί στη Σλοβενία. Παρότι το τίμημα που κατέβαλε πράγματι το KAD για τις μετοχές ήταν χαμηλότερο από την αξία που είχε προσδιοριστεί στις δύο εκθέσεις αποτίμησης, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες σχετικά με τις εν λόγω εκθέσεις, λαμβανομένου υπόψη του σημαντικού χρονικού διαστήματος που μεσολάβησε από τον χρόνο αποτίμησης των μετοχών έως τη χρονική στιγμή που πραγματοποιήθηκαν οι εισφορές κεφαλαίου. Έχοντας υπόψη ότι το KAD ήταν πλειοψηφών μέτοχος της Adria εκείνη την περίοδο, η Επιτροπή έκρινε ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου του 2007 και του 2009 αποσκοπούσαν στη χρηματοδότηση υφιστάμενης επένδυσης του KAD σε μια εταιρεία που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί προβληματική.

(37) Κατά την αξιολόγηση του μέτρου 3, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η PDP είναι ο διάδοχος του KAD και του SOD, των οποίων οι ενέργειες έπρεπε, σύμφωνα με την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής, να καταλογιστούν στο κράτος. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ως στοιχεία της δυνατότητας καταλογισμού στο κράτος το γεγονός ότι το σλοβενικό κράτος κατείχε εμμέσως το 100 % της PDP μέσω του KAD, του SOD και της DSU (100 % κρατικής ιδιοκτησίας εταιρεία διαχείρισης στοιχείων ενεργητικού) και παραπέμπει σε ορισμένα έμμεσα αποδεικτικά στοιχεία υπέρ της δυνατότητας καταλογισμού στο κράτος κατά την έννοια της νομολογίας *Stardust Marine* ([8]). Ομοίως με τα μέτρα 1 και 2, παρότι το τίμημα που κατέβαλε πράγματι η PDP για τις μετοχές ήταν χαμηλότερο από την αξία που είχε προσδιοριστεί σε έκθεση αποτίμησης, η Επιτροπή εκφράζει αμφιβολίες σχετικά με την εν λόγω έκθεση, λαμβανομένου υπόψη του σημαντικού χρονικού διαστήματος των 15 μηνών που μεσολάβησαν από τον χρόνο αποτίμησης των μετοχών έως τη χρονική στιγμή που πραγματοποιήθηκε η εισφορά κεφαλαίου. Η Επιτροπή καταλήγει επίσης στην προκαταρκτική εκτίμηση ότι η συμμετοχή δύο ιδιωτικών τουριστικών πρακτορείων (Kompas d.d. και Palma d.o.o.) στην εισφορά κεφαλαίου του 2010, από κοινού με την PDP, δεν είναι επαρκής για να άρει αφ' εαυτής τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με πιθανό πλεονέκτημα υπέρ της Adria ([9]).

(38) Σε ό,τι αφορά το μέτρο 4, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η επένδυση εκ μέρους της Σλοβενίας συνεπάγεται καταφανώς τη χορήγηση κρατικών πόρων και επαναλαμβάνει το προκαταρκτικό της συμπέρασμα ότι οι ενέργειες της PDP πρέπει να καταλογιστούν στο κράτος. Η Επιτροπή εκφράζει επίσης αμφιβολίες ως προς τη συμμετοχή της NLB στο μέτρο 4, η οποία μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος, εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι α) εκείνη την περίοδο η NLB ανήκε κατά πλειοψηφία στο κράτος, β) το κράτος κατείχε την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου στο διοικητικό και στο εποπτικό συμβούλιο της τράπεζας και γ) η συμπεριφορά μιας τράπεζας που υπάγεται σε κρατικό έλεγχο μπορεί να επηρεαστεί από τις δημόσιες αρχές.

(39) Κατά τη διερεύνηση του ζητήματος σχετικά με το κατά πόσον το μέτρο 4 συνεπαγόταν αδικαιολόγητο επιλεκτικό πλεονέκτημα υπέρ της Adria, η Επιτροπή επισημαίνει στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι το γεγονός ότι οι τράπεζες συμφώνησαν στη μετοχοποίηση χρέους μόνον υπό την προϋπόθεση ότι το κράτος θα προέβαινε σε εισφορά κεφαλαίου στην Adria σε μετρητά, και ιδίως η διαφορετική φύση των συνεισφορών του κράτους και της PDP σε σύγκριση με αυτή των τραπεζών (μετρητά έναντι μετατροπής χρέους), μπορούσε κάλλιστα να δημιουργήσει εύλογες αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον η αύξηση κεφαλαίου του 2011 πραγματοποιήθηκε υπό τους ίδιους όρους (pari passu). Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σε αντίθεση με τις προηγούμενες αυξήσεις κεφαλαίου, η αύξηση κεφαλαίου του 2011 πραγματοποιήθηκε χωρίς την κατάρτιση έκθεσης αποτίμησης.

([8]) Υπόθεση C-482/99, *Γαλλία κατά Επιτροπής (Stardust Marine)*, Συλλογή 2002, σ. I-4397.

([9]) Βλέπε υπόθεση T-358/94, *Compagnie nationale Air France κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1996, σ. II-2109, σκέψεις 148 και 149, και υπόθεση T-296/97, *Alitalia — Linee aeree italiane SpA κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2000, σ. II-3871, σκέψη 81.

(40) Όσον αφορά τον ισχυρισμό των σλοβενικών αρχών ότι αποφάσισαν να συμμετάσχουν στο μέτρο 4 βάσει του σχεδίου αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου του 2011, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν ήταν καταρχήν επαρκές ώστε να πληρούνται τα κριτήρια του ιδιώτη επενδυτή, δεδομένου ότι ορισμένες από τις προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης βασίζονταν πιθανότατα σε αβέβαιες ή ασαφείς παραδοχές. Η Επιτροπή επισημαίνει επιπλέον ότι ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε εξετάσει τον ενδεχόμενο κίνδυνο οι προηγούμενες αυξήσεις κεφαλαίου να συνιστούν παράνομη κρατική ενίσχυση και θα είχε διενεργήσει εκτίμηση των επιπτώσεων που θα είχε ο κίνδυνος έκδοσης εντολής ανάκτησης από την Επιτροπή στην αποδοτικότητα της επένδυσης. Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι τράπεζες μπορεί να αποφάσισαν να συμμετάσχουν στην εισφορά κεφαλαίου λόγω του ενδιαφέροντος που είχε εκδηλώσει το σλοβενικό κράτος για την Adria πολύ πριν από την ημερομηνία λήψης της απόφασης σχετικά με την αύξηση κεφαλαίου του 2011.

(41) Σχετικά με το μέτρο 5, η Επιτροπή επαναλαμβάνει την προκαταρκτική της άποψη ότι οι ενέργειες της PDP έπρεπε να καταλογιστούν στο κράτος και ότι συνεπάγονταν τη χορήγηση κρατικών πόρων. Όσον αφορά την Aerodrom Ljubljana, η Επιτροπή συνάγει το ίδιο προκαταρκτικό συμπέρασμα λόγω του γεγονότος ότι επρόκειτο για εταιρεία που ανήκε κατά πλειοψηφία στο κράτος κατά τον χρόνο της εξαγοράς της ΑΑΤ. Η Επιτροπή εκτιμά επίσης ότι ήταν μάλλον απίθανο οι δημόσιες αρχές να μην συμμετείχαν στη λήψη σημαντικών αποφάσεων από την Aerodrom Ljubljana, την εταιρεία διαχείρισης του αερολιμένα της Λιουμπλιάνας, λόγω της στρατηγικής σημασίας που έχει για τη χώρα ο συγκεκριμένος αερολιμένας ως κόμβος εξυπηρέτησης διεθνών πτήσεων.

(42) Δεδομένου ότι το πρώτο στάδιο της εξαγοράς των μετοχών της ΑΑΤ πραγματοποιήθηκε αμέσως μετά την αύξηση κεφαλαίου του 2010, η Επιτροπή διατυπώνει την άποψη ότι κανένα από τα δύο μέτρα δεν πρέπει να αξιολογηθεί μεμονωμένα, αλλά στο πλαίσιο μιας ευρύτερης πράξης που αποσκοπούσε στην παροχή στήριξης στην Adria. Κατά την εξέταση της έκθεσης αποτίμησης της αξίας των μετοχών της ΑΑΤ, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ΑΑΤ αποτιμήθηκε ως μέρος της μονάδας συντήρησης της Adria (εκείνη την περίοδο ονομαζόταν SVL) και ότι κατά την αποτίμηση της αξίας της ΑΑΤ ελήφθησαν υπόψη οι συνέργειες που προέκυπταν από το γεγονός αυτό. Ωστόσο, η Επιτροπή εκτιμά ότι στην έκθεση έπρεπε να αποτιμηθεί η αξία της SLV/ΑΑΤ ως αυτοτελούς οντότητας, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι συνέργειες εντός του ομίλου, διότι η ΑΑΤ αποσχίστηκε από την Adria το 2010 και πωλήθηκε ως χωριστή οντότητα. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή εκφράζει επίσης ανησυχίες σχετικά με το σημαντικό χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της εν λόγω αποτίμησης και της χρονικής στιγμής της πώλησης των μετοχών της ΑΑΤ.

(43) Η Επιτροπή διατηρεί επίσης αμφιβολίες σχετικά με το **συμβιβάσιμο** των πέντε υπό αξιολόγηση μέτρων **με την εσωτερική αγορά**, λαμβανομένου ιδίως υπόψη του γεγονότος ότι οι σλοβενικές αρχές δεν παρείχαν καμία αιτιολόγηση όσον αφορά τον συμβιβάσιμο χαρακτήρα των μέτρων.

(44) Δεδομένης της φύσης των επίμαχων μέτρων και λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η Adria μπορούσε να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση κατά τον χρόνο λήψης των μέτρων, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το συμβιβάσιμο των μέτρων μπορεί να διερευνηθεί μόνο δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, και ιδίως υπό το πρίσμα των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ([10]) («κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α»). Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι φαίνεται να μην πληρούνται οι προϋποθέσεις για τις ενισχύσεις διάσωσης που καθορίζονται στο τμήμα 3.1 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Όσον αφορά τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης όπως ορίζονται στο τμήμα 3.2 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα προσδιορισθέντα μέτρα είχαν ληφθεί πριν από τη σχετική κοινοποίηση στην Επιτροπή και χωρίς αξιόπιστο σχέδιο αναδιάρθρωσης που να πληροί τις προϋποθέσεις των κατευθυντηρίων γραμμών Δ&Α, γεγονός που αρκεί για να αποκλειστεί το συμβιβάσιμο των μέτρων με την εσωτερική αγορά ([11]).

(45) Η Επιτροπή εκφράζει επίσης αμφιβολίες σχετικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, δεδομένου ότι δεν φαινόταν να είναι αρκετά εμπεριστατωμένο ώστε να εξασφαλίζει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της Adria, δεδομένου ότι ορισμένες από τις προβλέψεις του βασίζονταν σε μη προσδιορισμένες ποσοτικά, αβέβαιες ή ασαφείς παραδοχές. Η Επιτροπή εκφράζει επίσης αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον τα αντισταθμιστικά μέτρα που προβλέπονταν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ενδεδειγμένα και/ή επαρκή, δεδομένου ότι ήταν μάλλον απαραίτητα για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της Adria. Όσον αφορά την πώληση της ΑΑΤ, πραγματοποιήθηκε αρκετούς μήνες πριν από την έγκριση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, σε μια χρονική περίοδο –τέλη του 2010, αρχές του 2011– κατά την οποία η Adria χρειαζόταν επειγόντως χρηματοδότηση. Επίσης, η ακύρωση προγραμματισμένων δρομολογίων δεν φαίνεται να είναι αποδεκτή ως αντισταθμιστικό μέτρο, διότι στο σχέδιο αναδιάρθρωσης τα περισσότερα από τα εν λόγω δρομολόγια (τα 27 από τα 31) χαρακτηρίζονται ως ζημιογόνα και η κατάργησή τους θα ήταν σε κάθε περίπτωση αναγκαία για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας της εταιρείας. Η Επιτροπή διατυπώνει επίσης αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον η προτεινόμενη ίδια συνεισφορά της Adria ύψους […] ευρώ θα μπορούσε να γίνει πλήρως αποδεκτή, ιδίως εφόσον δεν είναι σαφές εάν τα ποσά από την πώληση της ΑΑΤ και τη μετοχοποίηση του χρέους των τραπεζικών δανείων θα μπορούσαν να εκληφθούν ως ίδια συνεισφορά. Δεδομένου ότι η Adria αποτελούσε πιθανότατα προβληματική επιχείρηση κατά τον χρόνο λήψης των μέτρων και ότι οι προβληματικές επιχειρήσεις μπορούν να λάβουν μόνον ενίσχυση διάσωσης και/ή αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή εκφράζει εξίσου αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον τηρήθηκε η αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης», ιδίως όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου του 2011.

([10]) ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

([11]) Βλέπε σχετικά την απόφαση του Δικαστηρίου ΕΖΕΣ στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις E-10/11 και E-11/11, *Hurtigruten ASA και Βασίλειο της Νορβηγίας κατά της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ*, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή, σκέψεις 228 και 234 έως 240.

6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

6.1. **Οι παρατηρήσεις της Σλοβενίας**

(46) Στις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας που εξέδωσε η Επιτροπή, η Σλοβενία υποστηρίζει ότι τα μέτρα 1, 2 και 3 δεν εμπεριείχαν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, διότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι οι αποφάσεις του KAD και της PDP μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος. Ειδικότερα, η Σλοβενία επισημαίνει ότι η κατά 100 % συμμετοχή του κράτους δεν αποτελεί επαρκές στοιχείο για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τα μέτρα πρέπει να καταλογιστούν στο κράτος. Η Σλοβενία επισημαίνει περαιτέρω ότι οι εκθέσεις αποτίμησης στις οποίες προσδιορίζεται η αξία των μετοχών ήταν οι ενδεδειγμένες και ότι βάσει αυτού του σκεπτικού τηρήθηκε και η αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς (ΑΙΕΟΑ), στοιχείο που αποκλείει συνεπώς την παροχή πλεονεκτήματος υπέρ της Adria. Όσον αφορά συγκεκριμένα το μέτρο 3, η Σλοβενία ισχυρίζεται ότι η υπό τους ίδιους όρους (pari passu) προεγγραφή του 20 % των μετοχών από δύο ιδιωτικά τουριστικά πρακτορεία, παράλληλα με την PDP, ήταν σημαντική και κατέδειξε ότι η αγορά δεν διατηρούσε αμφιβολίες για τη βιωσιμότητα της Adria, στοιχείο που αποκλείει την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης.

(47) Σχετικά με το μέτρο 5, η Σλοβενία επαναλαμβάνει ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι οι ενέργειες της PDP πρέπει να καταλογιστούν στο κράτος. Όσον αφορά τις ενέργειες της Aerodrom Ljubljana, η Σλοβενία φρονεί ότι δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπήρξε κρατική επιρροή στην απόφαση εξαγοράς της AAT από το γεγονός ότι ορισμένα μέλη του εποπτικού συμβουλίου προτάθηκαν από το κράτος, το KAD και το SOD. Η Σλοβενία θεωρεί περαιτέρω ότι η έκθεση αποτίμησης του Απριλίου του 2010, η οποία είχε προσδιορίσει την αξία της AAT ως μονάδας συντήρησης της Adria στο φάσμα μεταξύ 14,4 εκατ. ευρώ και 14,9 εκατ. ευρώ, δεν μπορεί να θεωρηθεί παρωχημένη, καθώς και ότι δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι στην εν λόγω έκθεση αποτίμησης ελήφθησαν υπόψη οι συνέργειες με την Adria. Επιπλέον, η Σλοβενία υποστηρίζει ότι τα πρακτικά των διοικητικών συμβουλίων τόσο της PDP όσο και της Aerodrom Ljubljana καταδεικνύουν ότι η απόφαση εξαγοράς της AAT ελήφθη βάσει ορθολογικών από οικονομική άποψη εκτιμήσεων. Για τους λόγους αυτούς, πρέπει να αποκλειστεί η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης στο μέτρο 5.

(48) Η Σλοβενία αμφισβητεί επίσης τον χαρακτηρισμό της Adria ως προβληματικής επιχείρησης και φρονεί ότι η Adria θα μπορούσε ενδεχομένως να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση μόνον από τον Ιανουάριο του 2011, δηλαδή κατά τον χρόνο λήψης του μέτρου 4.

(49) Όσον αφορά το μέτρο 4, η Σλοβενία αποκλείει την ύπαρξη ενίσχυσης προβάλλοντας το επιχείρημα ότι η μετοχοποίηση χρεών της NLB δεν μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος. Επιπροσθέτως, η Σλοβενία είναι της άποψης ότι τα οφειλόμενα ποσά των δανείων που μετατράπηκαν σε ίδια κεφάλαια ήταν πλήρως εξασφαλισμένα με εμπράγματες ασφάλειες επί αεροσκαφών και κτιρίων και ότι, με τη μετατροπή τους σε ίδια κεφάλαια, οι τράπεζες ανέλαβαν νέο επιχειρηματικό κίνδυνο. Υπό την έννοια αυτή, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η μετοχοποίηση χρεών ισοδυναμούσε με εισφορά κεφαλαίου σε μετρητά. Η Σλοβενία επισημαίνει ακόμη ότι οι τράπεζες και το κράτος αλληλοεπηρεάστηκαν όσον αφορά τη λήψη της επενδυτικής απόφασης, η οποία βασίστηκε, κατά την άποψη της Σλοβενίας, σε αξιόπιστο σχέδιο αναδιάρθρωσης, και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι επενδυτικές αποφάσεις ελήφθησαν παράλληλα και ότι, ως εκ τούτου, αποκλείεται το ενδεχόμενο παροχής αδικαιολόγητου πλεονεκτήματος υπέρ της Adria.

(50) Εφόσον η Σλοβενία θεωρεί ότι τα μέτρα 1, 2, 3 και 5 δεν συνεπάγονταν τη χορήγηση κρατικών πόρων, δεν παρείχε καμία αιτιολόγηση όσον αφορά τον συμβιβάσιμο χαρακτήρα των εν λόγω μέτρων. Παρέσχε, ωστόσο, σχετική αιτιολόγηση όσον αφορά το μέτρο 4, σε περίπτωση που η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι συνιστά κρατική ενίσχυση. Δεδομένου ότι η Adria θα μπορούσε, σύμφωνα με τη Σλοβενία, να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση μόνον από τον Ιανουάριο του 2011 (βλέπε αιτιολογική σκέψη (48)), το μέτρο 4 θα συνιστούσε συμβιβάσιμη ενίσχυση αναδιάρθρωσης, κατά την έννοια του τμήματος 3.2 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, βάσει του σχεδίου αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε.

(51) Όσον αφορά την **αποκατάσταση της βιωσιμότητας**, η Σλοβενία εκτιμά ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης εξασφαλίζει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της Adria και επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α, το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει μελέτη αγοράς και ανάλυση των αιτιών που είχαν ως συνέπεια τις δυσχέρειες της εταιρείας, και ότι προβλέπει την εγκατάλειψη δραστηριοτήτων που θα εξακολουθούσαν να είναι διαρθρωτικά ζημιογόνες μετά την αναδιάρθρωση. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (31), η Σλοβενία υπέβαλε διάφορες επικαιροποιημένες εκδοχές του σχεδίου αναδιάρθρωσης, στο οποίο προβλέπεται επί του παρόντος ότι η αναδιάρθρωση θα διαρκέσει έως το 2015 και περιλαμβάνεται δέσμη συμπληρωματικών μέτρων αναδιάρθρωσης για την εξασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας. Η Σλοβενία επισημαίνει επίσης ότι το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης εξασφαλίζει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της εταιρείας έως το τέλος του 2015, ακόμη και στο πλαίσιο της απαισιόδοξης εκδοχής, με απόδοση μετοχικού κεφαλαίου (ΑΜΚ) […] % το 2014 και […] % το 2015, ήτοι υψηλότερη από τα επίπεδα που έκρινε αποδεκτά η Επιτροπή στην απόφασή της σχετικά με την Air Malta ([12]).

(52) Η Σλοβενία είναι της άποψης ότι η μείωση της ικανότητας (υπό τη μορφή ακύρωσης προγραμματισμένων υπηρεσιών) της τάξης του […] % και του […] % κατά τη χειμερινή και τη θερινή περίοδο, η αποδέσμευση διαθέσιμων χρόνων χρήσης σε ορισμένους αερολιμένες, συμπεριλαμβανομένων των συντονισμένων (κορεσμένων) αερολιμένων, και η πώληση

([12]) Απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Ιουνίου 2012, σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. SA.33015 (2012/C) την οποία η Μάλτα σχεδιάζει να εφαρμόσει για την Air Malta plc. (ΕΕ L 301 της 30.10.2012, σ. 29).

της ΑΑΤ αποτελούν κατάλληλα και αναλογικά **αντισταθμιστικά μέτρα**. Η Σλοβενία ισχυρίζεται επίσης ότι τα δρομολόγια που ακυρώθηκαν ήταν πράγματι επικερδή βάσει του λεγόμενου «ακαθάριστου περιθωρίου» (θετική συνεισφορά C1), το οποίο η Επιτροπή είχε αποδεχθεί στις περιπτώσεις των αερογραμμών Air Malta και Czech Airlines ([13]).

(53) Σχετικά με τον περιορισμό των ενισχύσεων στο ελάχιστο (**ίδια συνεισφορά**), σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, η Σλοβενία ισχυρίζεται ότι η πώληση της ΑΑΤ δεν εμπεριέχει στοιχεία ενίσχυσης και, ως εκ τούτου, τα έσοδα της εν λόγω πώλησης, τα οποία ανέρχονται σε 14,7 εκατ. ευρώ, πρέπει να γίνουν αποδεκτά ως ίδια συνεισφορά. Η Σλοβενία εκτιμά επίσης ότι οι μετοχοποιήσεις χρεών από τράπεζες πρέπει να εκληφθούν ως ίδια συνεισφορά για ολόκληρο το ποσό, ήτοι 19,7 εκατ. ευρώ. Η Σλοβενία υπέβαλε επίσης τα στοιχεία σχετικά με την αξία των αεροσκαφών που αποτέλεσαν τις εμπράγματες ασφάλειες για την εξασφάλιση των εν λόγω δανείων, καθώς και τη σχετική έκθεση AVAC ([14]), στην οποία παρουσιάζεται αναλυτικά η αξία των συγκεκριμένων αεροσκαφών. Εάν προστεθεί στο ποσό αυτό και η πώληση διαφόρων στοιχείων ενεργητικού […], το ύψος της ιδίας συνεισφοράς υπερβαίνει το ποσοστό του [50-54] % βάσει του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(54) Τέλος, όσον αφορά την **αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης»**, η Σλοβενία είναι της άποψης ότι τηρήθηκε, διότι τα μέτρα 1, 2, 3 και 5, τα οποία χρονολογούνται πριν από το μέτρο 4, δεν εμπεριέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης υπέρ της Adria.

6.2. **Οι παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών**

(55) Κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις μόνο από τη Ryanair, η οποία υποστηρίζει τις προκαταρκτικές διαπιστώσεις της Επιτροπής ότι τα υπό αξιολόγηση μέτρα εμπεριείχαν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης και δεν ήταν συμβιβάσιμα με την εσωτερική αγορά.

(56) Η Ryanair ισχυρίζεται, ωστόσο, ότι η αξιολόγηση που διενήργησε η Επιτροπή σχετικά με την AIEOA στο πλαίσιο της απόφασης κίνησης της διαδικασίας δεν ήταν ολοκληρωμένη, διότι η Επιτροπή έπρεπε να είχε εξετάσει εάν ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε επιλέξει εξαρχής την υπαγωγή της Adria σε καθεστώς εκκαθάρισης και όχι τη συμπληρωματική εισφορά κεφαλαίου εκ μέρους του. ([15]) Η Ryanair προβάλλει επίσης το επιχείρημα ότι η Επιτροπή έπρεπε να είχε διερευνήσει στο πλαίσιο της απόφασης κίνησης της διαδικασίας εάν η εκκαθάριση της Adria ήταν αποδοτικότερη για το κράτος από ό,τι η χορήγηση συμπληρωματικών χρηματοδοτικών πόρων. Παρότι η Ryanair φρονεί ότι δεν είχε στη διάθεσή της επαρκή στοιχεία για να διατυπώσει παρατηρήσεις σχετικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, επισημαίνει ότι διατηρεί επιφυλάξεις ως προς την αποκατάσταση της κερδοφορίας της Adria.

(57) Η Ryanair ισχυρίζεται επίσης ότι η χορήγηση ενίσχυσης στην Adria θα έβλαπτε τη θέση της Ryanair στην αγορά, διότι ανατρέπει τις προσπάθειες της Ryanair να αναπτύξει την αγορά της και επισωρεύει διαφυγόντα κέρδη για τη Ryanair.

6.3. **Τα σχόλια της Σλοβενίας επί των παρατηρήσεων των ενδιαφερόμενων τρίτων μερών**

(58) Η Σλοβενία αντέκρουσε αναλυτικά τους ισχυρισμούς που διατύπωσε η Ryanair στις παρατηρήσεις της. Ειδικότερα, η Σλοβενία επισημαίνει ότι στις εισφορές κεφαλαίου υπέρ της Adria δεν συμμετείχε μόνο το κράτος, αλλά συμμετείχαν επίσης ιδιώτες επενδυτές, καθώς και οντότητες των οποίων οι ενέργειες δεν μπορούν, σύμφωνα με Σλοβενία, να καταλογιστούν στο κράτος. Επιπλέον, η Σλοβενία θεωρεί ότι η Ryanair παρερμηνεύει τη νομολογία όταν ισχυρίζεται ότι το κράτος έπρεπε να είχε ευνοήσει την υπαγωγή της Adria σε καθεστώς πτώχευσης έναντι της αναδιάρθρωσης και της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Adria. Κατά την άποψη της Σλοβενίας, το κριτήριο στο οποίο αναφέρεται η Ryanair είναι εσφαλμένο, διότι θα ίσχυε μόνο για τους πιστωτές της Adria και όχι για τους επενδυτές. Πράγματι, εφόσον η Σλοβενία δεν είχε χορηγήσει πιστώσεις στην εταιρεία, δεν μπορούσε να ζητήσει την υπαγωγή της σε καθεστώς εκκαθάρισης.

(59) Η Σλοβενία επισημαίνει ότι η Επιτροπή είχε εξετάσει την παραδοχή του σχεδίου αναδιάρθρωσης της Adria και υπογραμμίζει ότι οι επιφυλάξεις της Ryanair σχετικά με τη δυνατότητα αποκατάστασης της βιωσιμότητας της Adria είναι αβάσιμες. Τέλος, η Σλοβενία υποστηρίζει ότι ο ισχυρισμός περί δυσμενών επιπτώσεων για τη θέση της Ryanair στην αγορά δεν τεκμηριώνεται.

7. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

(60) Η παρούσα απόφαση διαλαμβάνει, καταρχάς, το ζήτημα σχετικά με το κατά πόσον η Adria μπορεί να χαρακτηριστεί προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α (τμήμα 7.1 κατωτέρω). Στη συνέχεια εξετάζεται αναλυτικά αν τα υπό αξιολόγηση μέτρα συνεπάγονται κρατική ενίσχυση υπέρ της Adria κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (τμήμα 7.2 κατωτέρω) και κατόπιν αν η εν λόγω ενίσχυση, εφόσον υφίσταται, είναι νόμιμη (τμήμα 7.4 κατωτέρω) και συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά (τμήμα 7.5 κατωτέρω).

([13]) Απόφαση της Επιτροπής, της 19ης Σεπτεμβρίου 2012, σχετικα με την κρατικη ενισχυση SA.30908 (11/C) (πρώην N 176/10) που χορήγησε η Τσεχική Δημοκρατία στην České aerolinie, a.s. (ČSA — Czech Airlines — Σχέδιο αναδιάρθρωσης) (ΕΕ L 92 της 3.4.2013, σ. 16).

([14]) Η έκθεση AVAC είναι η έκθεση που εκδίδει περιοδικά η Aircraft Value Analysis Company (Εταιρεία Ανάλυσης της Αξίας των Αεροσκαφών), η οποία προσδιορίζει την αξία των αεροσκαφών όλων των εμπορικών σημάτων και μοντέλων.

([15]) Η Ryanair παραπέμπει στην υπόθεση C-405/11 P, *Buczek Automotive*, δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στη Συλλογή, σκέψεις 55 έως 57.

7.1. **Οι δυσχέρειες της Adria**

(61) Από το 2008 και μετά, η οικονομική κατάσταση της Adria παρουσίαζε συνεχή επιδείνωση, με μείωση των πωλήσεων, αρνητικά κέρδη προ φόρων (ΕΒΤ) και αρνητική καθαρή θέση. Σύμφωνα με τα στοιχεία που διαβίβασαν οι σλοβενικές αρχές, οι βασικές χρηματοοικονομικές παράμετροι της Adria κατά την περίοδο 2007-2011 είχαν ως εξής:

Πίνακας 6

Βασικά χρηματοοικονομικά στοιχεία της Adria κατά την περίοδο 2007-Ιούνιος 2011 (σε εκατ. ευρώ)

	2007	2008	2009	2010	Ιούνιος 2011
Κύκλος εργασιών	179,2	205,4	161,4	148,7	71,1
Καθαρό αποτέλεσμα	0,4	– 3,2	– 14,0	– 63,1	– 2,2
Κέρδη προ φόρων και διαχωριζόμενες πιστώσεις (ΕΒΤ+ΔιΠ)	0,4 (*)	10,9	1,6	– 50,9	1,8
Εγγεγραμμένο κεφάλαιο	6,8	6,8	7,7	9,4	9,4
Καθαρή θέση	41,8	32,5	29,3	– 35,4	– 35,9
Δείκτης χρεών/ίδια κεφάλαια	2,8	3,7	4,0	– 3,9	– 3,6
Ταμειακές ροές από δραστηριότητες λειτουργίας	16,9	18,5	6,1	1,7	– 21,6 (**)

(*) Κέρδη προ φόρων (ΕΒΤ)
(**) Στοιχεία Δεκεμβρίου του 2011

(62) Η Adria έκλεισε το οικονομικό έτος 2011 με ζημίες ύψους 12 εκατ. ευρώ ([16]), ενώ το 2012 οι ζημίες ανήλθαν στο ποσό των 10,8 εκατ. ευρώ. ([17]) Από τα στοιχεία προκύπτει επίσης ότι το 2013 η Adria περιόρισε τις ζημίες στα 3,1 εκατ. ευρώ ([18]).

(63) Το σημείο 10 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α ορίζει ότι μια επιχείρηση θεωρείται προβληματική «*εφόσον έχει απολεσθεί πάνω από το μισό του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου και άνω του ενός τετάρτου του κεφαλαίου αυτού έχει απολεσθεί κατά τη διάρκεια των 12 τελευταίων μηνών*». Η εν λόγω διάταξη αντικατοπτρίζει την παραδοχή ότι μια επιχείρηση που παρουσιάζει μαζική απώλεια του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της δεν θα είναι ικανή να ανακόψει τη ζημιογόνο πορεία της, η οποία θα την οδηγήσει προς μια σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα (όπως προβλέπεται στο σημείο 9 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

(64) Όπως αναφέρεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, κατά την περίοδο μεταξύ του 2007 και του Ιουνίου του 2011 το εγγεγραμμένο κεφάλαιο δεν σημείωσε απώλειες αλλά, αντιθέτως, αυξήθηκε. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η καθαρή θέση της εταιρείας απέκτησε αρνητικό πρόσημο το 2010 και το 2011. Ταυτόχρονα, η εταιρεία δεν έλαβε τα κατάλληλα μέτρα για την αναχαίτιση της μείωσης των ιδίων κεφαλαίων της. Σε προηγούμενες υποθέσεις ([19]), η Επιτροπή αποφάνθηκε ότι, εφόσον μια επιχείρηση παρουσιάζει αρνητική καθαρή θέση, τεκμαίρεται εκ προοιμίου ότι πληρούνται τα κριτήρια του σημείου 10 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, το οποίο ισχύει και στην περίπτωση της Adria, τουλάχιστον από το 2010 και μετά. Το Γενικό Δικαστήριο έκρινε επίσης σε πρόσφατη απόφασή του ([20]) ότι μια εταιρεία με αρνητικά ίδια κεφάλαια συνιστά προβληματική επιχείρηση.

(65) Επιπλέον, από τα στοιχεία προκύπτει ότι οι δυσχέρειες της Adria κορυφώθηκαν στα τέλη του 2010. Στα δημοσιεύματα του Τύπου εκείνη την περίοδο γινόταν αναφορά στην πιθανότητα υπαγωγής της Adria σε καθεστώς αναγκαστικής διαχείρισης ή πτώχευσης ([21]). Το στοιχείο αυτό θα μπορούσε να εκληφθεί ως ένδειξη του γεγονότος ότι, τουλάχιστον εκείνη τη δεδομένη στιγμή, η Adria πληρούσε τα κριτήρια ώστε να αποτελέσει αντικείμενο συλλογικής πτωχευτικής διαδικασίας σύμφωνα με τις διατάξεις του σλοβενικού δικαίου κατά την έννοια του σημείου 10 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

([16]) Βλέπε οικονομική έκθεση της Adria για το έτος 2011, η οποία είναι διαθέσιμη στον δικτυακό τόπο http://www.adria.si/assets/Uploads/Annual-Report-2011-part-two-Financial-Report.pdf.
([17]) Βλέπε οικονομική έκθεση της Adria για το έτος 2012, η οποία είναι διαθέσιμη στον δικτυακό τόπο https://www.adria.si/assets/Letna-porocila/SLO/AA-Letno-porocilo-2012-V1.pdf.
([18]) Βλέπε, για παράδειγμα, τον δικτυακό τόπο http://atwonline.com/finance-amp-data/adria-airways-narrows-net-loss-2013.
([19]) Απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση C 38/2007, *Arbel Fauvet Rail* (ΕΕ L 238 της 5.9.2008, σ. 27).
([20]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-102/07, *Freistaat Sachsen κατά Επιτροπής*, και T-120/07, *MB Immobilien και MB System κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2010, σ. II-585, σκέψεις 95 έως 106.
([21]) Βλέπε δικτυακό τόπο http://www.rtvslo.si/gospodarstvo/adria-airways-v-prostovoljno-poravnavo/246290 (στη σλοβενική γλώσσα) ή δικτυακό τόπο http://www.bloomberg.com/news/2010-12-15/slovenia-s-adria-airways-may-file-for-bankruptcy-tvs-reports.html (στην αγγλική γλώσσα).

(66) Για τους προαναφερόμενους λόγους, και βάσει της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι η Adria αποτελούσε προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια του σημείου 10 στοιχείο α) και/ή του σημείου 10 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α το 2010 και το 2011, δηλαδή κατά τον χρόνο λήψης των μέτρων 3, 4 και 5.

(67) Επιπλέον, από τον πίνακα 6 που παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη (61) προκύπτει ότι, το 2010 και το 2011, η Adria μπορούσε επίσης να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια του σημείου 11 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, το οποίο ορίζει ότι μια εταιρεία μπορεί να θεωρείται προβληματική «*όταν υπάρχουν οι συνήθεις ενδείξεις […] όπως αύξηση των ζημιών, μείωση του κύκλου εργασιών, διόγκωση των αποθεμάτων, πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, φθίνουσα ταμειακή ροή, αυξανόμενη δανειοληψία, αύξηση των οικονομικών επιβαρύνσεων καθώς και εξασθένιση ή εξαφάνιση της αξίας του καθαρού ενεργητικού*».

(68) Ωστόσο, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η Adria δεν παρουσίαζε κατά την περίοδο 2007-2009 τις συνήθεις ενδείξεις των προβληματικών επιχειρήσεων υπό την έννοια του σημείου 11 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Όσον αφορά το έτος 2008, η Adria παρουσίασε, για πρώτη φορά κατά την υπό εξέταση περίοδο, ζημίες που ανέρχονταν στο ποσό των 3,2 εκατ. ευρώ. Όπως ορθά επισημαίνει η Σλοβενία, τα έσοδα και η ταμειακή ροή της Adria αυξήθηκαν κατά το έτος 2008 σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος (από 179,2 εκατ. ευρώ σε 205,4 εκατ. ευρώ και από 16,9 εκατ. ευρώ σε 18,5 εκατ. ευρώ αντιστοίχως). Επιπλέον, το εγγεγραμμένο κεφάλαιο παρέμεινε σταθερό στο ποσό των 6,8 εκατ. ευρώ.

(69) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι, το 2008 και το 2009, η Adria παρουσίασε καθαρά έσοδα προ φόρων (ΕΒΤ) ύψους 3,2 εκατ. ευρώ και 14 εκατ. ευρώ αντιστοίχως. Κατά τα ίδια έτη, και μη λαμβανομένων υπόψη των αποσβέσεων, το οικονομικό αποτέλεσμα της εταιρείας ήταν θετικό, με κέρδη προ φόρων και διαχωριζόμενες πιστώσεις (ΕΒΤ+ΔιΠ) της τάξης περίπου των 10,9 εκατ. ευρώ και 1,6 εκατ. ευρώ αντιστοίχως (βλέπε πίνακα 6 στην αιτιολογική σκέψη 61). Από το 2010 και μετά, τα κέρδη προ φόρων και οι διαχωριζόμενες πιστώσεις της Adria απέκτησαν αρνητικό πρόσημο. Δεδομένου ότι η απόφαση σχετικά με το μέτρο 2 ελήφθη τον Ιανουάριο του 2009 και οι μετοχές είχαν προεγγραφεί πλήρως τον Ιούλιο του 2009, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να αποφανθεί με βεβαιότητα ότι υπήρχε εκείνη την περίοδο σαφώς αναγνωρίσιμη τάση αρνητικών αποτελεσμάτων που να καθιστά δυνατό να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η Adria αποτελούσε προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

(70) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η Adria δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί προβληματική επιχείρηση κατά την περίοδο 2007-2009, δηλαδή κατά τον χρόνο λήψης των μέτρων 1 και 2.

7.2. **Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης**

(71) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

(72) Προκειμένου να συναχθεί συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ή μη κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή πρέπει να διερευνήσει κατά πόσον πληρούνται τα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (δηλαδή η μεταφορά κρατικών πόρων, το επιλεκτικό πλεονέκτημα, η δυνητική στρέβλωση του ανταγωνισμού και οι επιπτώσεις στις ενδοενωσιακές συναλλαγές) για καθένα από τα πέντε μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας αξιολόγησης.

7.2.1. Μέτρα 1 και 2: οι αυξήσεις κεφαλαίου του 2007 και του 2009

(73) Η Επιτροπή θα εξετάσει καταρχάς διεξοδικά κατά πόσον τα μέτρα 1 και 2 παρείχαν στην Adria επιλεκτικό αδικαιολόγητο πλεονέκτημα.

(74) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας που εξέδωσε, η Επιτροπή επισημαίνει εν προκειμένω ότι το τίμημα που κατέβαλε το ΚΑΔ για τις μετοχές ήταν χαμηλότερο από την αξία που προσδιορίστηκε στις δύο εκθέσεις αποτίμησης. Τον Φεβρουάριο του 2007 το ΚΑΔ αγόρασε τις νέες μετοχές της Adria έναντι 27 ευρώ ανά μετοχή, ήτοι σε χαμηλότερη τιμή από την αξία των […] ευρώ ανά μετοχή που είχε προσδιοριστεί σε έκθεση αποτίμησης της […] (βλέπε αιτιολογική σκέψη (15)). Τον Ιανουάριο του 2009 το ΚΑΔ αγόρασε τις μετοχές έναντι 22 ευρώ ανά μετοχή, ήτοι σε χαμηλότερη τιμή από την αξία των […] ευρώ ανά μετοχή που είχε προσδιοριστεί σε έκθεση αποτίμησης της […] (βλέπε αιτιολογική σκέψη (18)). Ωστόσο, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την αξιοπιστία των εν λόγω εκθέσεων, μεταξύ άλλων λόγω του σημαντικού χρονικού διαστήματος που μεσολάβησε μεταξύ του χρόνου κατά τον οποίο πραγματοποιήθηκαν οι αυξήσεις κεφαλαίου (Φεβρουάριος του 2007 και Ιανουάριος του 2009) και των ημερομηνιών αποτίμησης των μετοχών της εταιρείας ([…] και […] αντιστοίχως).

(75) Η Επιτροπή προέβη σε αξιολόγηση των δεδομένων και των στοιχείων που διαβίβασε η Σλοβενία σχετικά με τις εν λόγω εκθέσεις μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας. Όσον αφορά το μέτρο 1, η Σλοβενία διευκρίνισε ότι τα δεδομένα στα οποία βασίστηκε η έκθεση χρονολογούνται από τις 30 Σεπτεμβρίου 2006 και αποτελούσαν τα πλέον πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία κατά τον χρόνο κατάρτισης της έκθεσης από τον εκτιμητή. Όσον αφορά το μέτρο 2, συνάγεται ότι η κατάρτιση της έκθεσης αποτίμησης ανατέθηκε την ίδια χρονική στιγμή κατά την οποία η γενική συνέλευση των μετόχων της Adria έλαβε την απόφαση να προβεί σε αύξηση κεφαλαίου. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή δεν έχει κανένα λόγο να πιστεύει ότι ο εκτιμητής (P&S Capital) δεν ήταν απολύτως ανεξάρτητος.

(76) Επιπλέον, μολονότι αληθεύει ότι μεταξύ του χρόνου αποτίμησης των μετοχών της εταιρείας και του χρόνου πραγματοποίησης των αυξήσεων κεφαλαίου μεσολάβησε χρονικό διάστημα […] μηνών, η Επιτροπή δεν εντόπισε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εν λόγω χρονική απόκλιση είχε επίπτωση στην αποτιμηθείσα αξία των μετοχών της Adria.

(77) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η μέθοδος αποτίμησης που χρησιμοποιήθηκε στις εκθέσεις (καθαρή παρούσα αξία των αναμενόμενων διαθέσιμων ταμειακών ροών ([22])) είναι ευρέως αποδεκτή σε περιπτώσεις εξαγορών. Εξάλλου, από τη διεξοδική εξέταση των εκθέσεων προκύπτει, αφενός, ότι οι τύποι που χρησιμοποιήθηκαν στις εν λόγω εκθέσεις ήταν κατάλληλοι για τους σκοπούς της αποτίμησης και εφαρμόστηκαν επαρκώς και, αφετέρου, ότι οι παραδοχές και οι προβλέψεις όσον αφορά την αύξηση του κύκλου εργασιών και την κερδοφορία φαίνονταν να είναι ρεαλιστικές. Ειδικότερα, στην έκθεση αποτίμησης για την εισφορά κεφαλαίου του 2007 (μέτρο 1), οι προβλεπόμενοι μέσοι συντελεστές αύξησης των εσόδων και της κερδοφορίας βρίσκονται εντός του εύρους τιμών των αντίστοιχων μεγεθών που είχαν διαπιστωθεί κατά τα προηγούμενα έτη. Στην έκθεση αποτίμησης για την εισφορά κεφαλαίου του 2009 (μέτρο 2), οι προβλεπόμενοι συντελεστές αύξησης των εσόδων και της κερδοφορίας είναι χαμηλότεροι από τα αντίστοιχα μεγέθη που είχαν διαπιστωθεί κατά τα προηγούμενα έτη, και τούτο λόγω α) του γεγονότος ότι ο υψηλός ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης που παρατηρήθηκε το 2008 ήταν κυρίως αποτέλεσμα της σλοβενικής προεδρίας της ΕΕ· β) της βραδείας παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης· και γ) της τεταμένης κατάστασης στις χρηματοπιστωτικές αγορές. Εξίσου ρεαλιστικές φαίνονται να είναι και οι υπόλοιπες παραδοχές που χρησιμοποιήθηκαν στις εκθέσεις. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το KAD ήταν πλειοψηφών μέτοχος της Adria ήδη πριν από τις αυξήσεις κεφαλαίου ([23]) και ότι οι εν λόγω αυξήσεις κεφαλαίου αποσκοπούσαν στη χρηματοδότηση υφιστάμενης (και αποδοτικής) επένδυσης του KAD.

(78) Βάσει των προαναφερομένων, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου του 2007 και του 2009 μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την αγορά και δεν συνεπάγονταν αδικαιολόγητο πλεονέκτημα υπέρ της Adria.

(79) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα 1 και 2 συνιστούσαν επενδύσεις τις οποίες θα πραγματοποιούσε υπό παρόμοιους όρους ([24]) ένας ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς και αποκλείεται, συνεπώς, η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, χωρίς να κρίνεται αναγκαίο να διερευνηθεί περαιτέρω κατά πόσον πληρούνται τα υπόλοιπα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2.2. Μέτρο 3: η αύξηση κεφαλαίου του 2010

(80) Όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη (73), μία από τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης είναι ότι το μέτρο πρέπει να παρέχει στον δικαιούχο αδικαιολόγητο επιλεκτικό πλεονέκτημα. Στη συνέχεια, η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσον η προϋπόθεση αυτή πληρούται στο πλαίσιο του μέτρου 3.

(81) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας που εξέδωσε, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το τίμημα των 12 ευρώ ανά μετοχή που κατέβαλαν η PDP και τα ιδιωτικά τουριστικά πρακτορεία για τις μετοχές της Adria ήταν χαμηλότερο από την τιμή των […] ευρώ ανά μετοχή που είχε προσδιοριστεί σε έκθεση αποτίμησης. Ομοίως με τα μέτρα 1 και 2, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την αξιοπιστία της εν λόγω έκθεσης, κυρίως λόγω του σημαντικού χρονικού διαστήματος των […] μηνών που μεσολάβησε μεταξύ του χρόνου της αύξησης κεφαλαίου (Σεπτέμβριος 2010) και της ημερομηνίας αποτίμησης των μετοχών στο πλαίσιο της έκθεσης ([…]).

(82) Οι πληροφορίες που διαβίβασαν οι σλοβενικές αρχές μετρίασαν σε έναν ορισμένο βαθμό τις αμφιβολίες της Επιτροπής εν προκειμένω. Ωστόσω, ανεξαρτήτως του στοιχείου αυτού, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, με βάση τις ίδιες πληροφορίες και την ίδια αποτίμηση, στην αύξηση κεφαλαίου του 2010 συμμετείχαν δύο ιδιωτικά τουριστικά πρακτορεία (Kompas d.d. και Palma d.o.o.) κατά ποσοστό 20 %, ενώ η PDP συνεισέφερε το υπόλοιπο 80 % του κεφαλαίου. Τα δύο ιδιωτικά τουριστικά πρακτορεία και η PDP συμμετείχαν υπό τους ίδιους όρους και προέβησαν σε προεγγραφή των μετοχών την ίδια ημερομηνία. Επιπλέον, η ιδιωτική συμμετοχή και η συνεισφορά της PDP πραγματοποιήθηκαν και οι δύο υπό τη μορφή εισφοράς μετρητών. Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας που εξέδωσε, η Επιτροπή επισημαίνει ότι μια ιδιωτική συμμετοχή της τάξης του 20 % θα μπορούσε καταρχήν να θεωρηθεί ενδεικτική του γεγονότος ότι η αγορά στήριζε τη συγκεκριμένη επένδυση, παρότι η πράξη έπρεπε να εξεταστεί στο ευρύτερο πλαίσιο της κατάστασης της Adria εκείνη την περίοδο και παρά το γεγονός ότι το μέτρο 3 αποτελούσε την τρίτη αύξηση κεφαλαίου εντός χρονικού διαστήματος περίπου 3,5 ετών.

(83) Η Επιτροπή παρατηρεί καταρχάς ότι η Σλοβενία υπέβαλε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η Kompas d.d. και η Palma d.o.o. είναι εταιρείες εξ ολοκλήρου ιδιωτικού δικαίου, επί των οποίων το κράτος δεν μπορούσε να ασκήσει κανενός είδους έλεγχο ή επιρροή. Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (79), τα μέτρα 1 και 2 δεν συνεπάγονταν τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης. Έπεται, συνεπώς, ότι δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι οι επενδυτικές αποφάσεις που θα είχε λάβει ένας ιδιώτης επενδυτής θα επηρέαζαν τις αποφάσεις των ιδιωτικών τουριστικών πρακτορείων να επενδύσουν στην Adria. Η Επιτροπή επισημαίνει ακόμη ότι τα ιδιωτικά τουριστικά πρακτορεία προενεγράφησαν για τις μετοχές της Adria την ίδια ημερομηνία με την PDP, κατέβαλαν το ίδιο τίμημα, η επένδυσή τους υλοποιήθηκε υπό τους ίδιους όρους και τις ίδιες προϋποθέσεις και η εισφορά κεφαλαίου εκ μέρους της PDP και των ιδιωτικών τουριστικών πρακτορείων πραγματοποιήθηκε σε μετρητά.

([22]) Ως αναμενόμενες διαθέσιμες ταμειακές ροές νοούνται τα ταμειακά διαθέσιμα που απομένουν μετά την καταβολή όλων των δαπανών, δηλαδή τα μετρητά που παραμένουν στη διάθεση των μετόχων της εταιρείας.

([23]) Πριν από τις εισφορές κεφαλαίου του 2007 και του 2009, η KAD κατείχε αντιστοίχως το 55 % και το 77,3 % των μετοχών της Adria (βλέπε πίνακες 1 και 2).

([24]) Υπόθεση T-296/97, *Alitalia — Linee aeree italiane SpA κατά Επιτροπής*, Συλλογή 2000, σ. II-3871, σκέψη 81.

(84) Σε κάθε περίπτωση, ακόμη και αν η Επιτροπή συνήγε το συμπέρασμα ότι η συμμετοχή της PDP θα συνεπαγόταν τη χορήγηση κρατικών πόρων και θα έπρεπε να καταλογιστεί στο κράτος (βλέπε εν προκειμένω τις αιτιολογικές σκέψεις (89) έως (91)), μια ιδιωτική συμμετοχή της τάξης του 20 % δεν μπορεί να θεωρηθεί αμελητέα σε σύγκριση με την κρατική παρέμβαση βάσει της πάγιας νομολογίας. ([25]) Επιπλέον, λαμβανομένων υπόψη των προαναφερομένων, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να συναγάγει ότι η απόφαση των ιδιωτικών τουριστικών πρακτορείων να επενδύσουν στην Adria είχε επηρεαστεί ουσιαστικά από τη συμπεριφορά της PDP. Το γεγονός ότι η Adria είχε χαρακτηριστεί ως προβληματική επιχείρηση το 2010 (βλέπε τμήμα 7.1) δεν μεταβάλλει το συμπέρασμα αυτό.

(85) Επιπροσθέτως, από τα αποδεικτικά στοιχεία που υπέβαλε η Σλοβενία δεν προκύπτει ότι τα ιδιωτικά τουριστικά πρακτορεία είχαν άλλα κίνητρα να επενδύσουν στην Adria πέραν της επιδίωξης κέρδους. Ως προς το σημείο αυτό, η Επιτροπή εφιστά την προσοχή σε μια έκθεση που προσκόμισε η Σλοβενία σχετικά με τους στρατηγικούς προσανατολισμούς της Adria για την περίοδο 2009-2014 — η οποία ήταν προφανώς διαθέσιμη στους επενδυτές τη χρονική στιγμή κατά την οποία έλαβαν την επενδυτική τους απόφαση–, σύμφωνα με την οποία αναμενόταν η Adria να παρουσιάσει κέρδη μεταξύ του 2010 και του 2014, βάσει εισφοράς κεφαλαίου ύψους περίπου 2,5 εκατ. ευρώ και της εφαρμογής εκ μέρους της Adria ορισμένων μέτρων, συμπεριλαμβανομένων της αύξησης των μέσων εσόδων ανά επιβάτη και των περικοπών δαπανών. Η εν λόγω έκθεση θα μπορούσε να εκληφθεί ως συμπληρωματική ένδειξη του γεγονότος ότι τα ιδιωτικά τουριστικά πρακτορεία ήταν πράγματι πεπεισμένα για την αποδοτικότητα της επένδυσής τους.

(86) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η απόφαση των ιδιωτικών τουριστικών πρακτορείων να επενδύσουν στην Adria ελήφθη υπό τους ίδιους όρους (pari passu) με την απόφαση της PDP και ότι η επένδυσή τους ήταν σημαντική. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν έχει λόγους να αμφιβάλλει ότι το κίνητρο της απόφασης των ιδιωτικών τουριστικών πρακτορείων να επενδύσουν στην Adria ήταν η επιδίωξη κέρδους. Βάσει αυτού του σκεπτικού, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο 3 δεν συνεπαγόταν αδικαιολόγητο πλεονέκτημα για την Adria και, ως εκ τούτου, αποκλείεται η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, χωρίς να κρίνεται αναγκαίο να διερευνηθεί περαιτέρω κατά πόσον πληρούνται τα υπόλοιπα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2.3. Μέτρο 4: η αύξηση κεφαλαίου του 2011

(87) Στις 30 Σεπτεμβρίου 2011 προενεγράφη από τη Σλοβενία σε μετρητά το 70 % (49,5 εκατ. ευρώ) της αύξησης κεφαλαίου του 2011 στην Adria. Η Σλοβενία επένδυσε τα χρήματα αυτά μέσω του οργανισμού διαχείρισης πάγιων στοιχείων ενεργητικού της Δημοκρατίας της Σλοβενίας (AUKN). Επιπλέον, προενεγράφη από την PDP σε μετρητά άλλο 1 % (0,5 εκατ. ευρώ). Το υπόλοιπο της αύξησης κεφαλαίου (ήτοι το ποσό των 19,7 εκατ. ευρώ) έλαβε τη μορφή μετοχοποίησης χρεών από διάφορες τράπεζες: 20 % από την NLB, 5 % από την Abanka Vipa d.d., 2 % από την Unicredit Bank of Slovenia d.d. και 2 % από την Hypo Alpe-Adria Bank d.d.

(88) Ο οργανισμός AUKN ιδρύθηκε δυνάμει του νόμου περί εταιρικής διακυβέρνησης των επενδύσεων κεφαλαίου της Δημοκρατίας της Σλοβενίας ([26]), το διοικητικό του συμβούλιο είχε οριστεί από την Εθνοσυνέλευση της Δημοκρατίας της Σλοβενίας, χρηματοδοτούνταν άμεσα από τον προϋπολογισμό της Δημοκρατίας της Σλοβενίας και το προσωπικό του απαρτιζόταν από δημόσιους υπαλλήλους ([27]). Καθίσταται επομένως σαφές ότι οι ενέργειες του AUKN καταλογίζονταν στο κράτος και ότι συνεπάγονταν τη χορήγηση κρατικών πόρων, στοιχείο που δεν αμφισβητείται άλλωστε από τη Σλοβενία. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή παραπέμπει σε ένα δελτίο Τύπου το οποίο δημοσιεύθηκε από το γραφείο του πρωθυπουργού της Σλοβενίας στις 23 Ιουνίου 2011 και στο οποίο αναφέρονται τα εξής: *Στη σημερινή της συνεδρίαση, η κυβέρνηση […] αποφάσισε ότι [ο οργανισμός AUKN] θα συνεισφέρει 49,5 εκατ. ευρώ στο μετοχικό κεφάλαιο της Adria Airways, d. d. και η ανώνυμη εταιρεία [PDP] θα καταβάλει το ποσό των 500 000 ευρώ […]. Συμμετέχοντας ενεργά στην εν λόγω διαδικασία, η Δημοκρατία της Σλοβενίας θα επιθυμούσε επίσης στο μέλλον να εξυπηρετεί τα συμφέροντά της στον τομέα των τακτικών αεροπορικών υπηρεσιών που παρέχονται από έναν αερομεταφορέα με έδρα στη Σλοβενία* ([28]).

(89) Σχετικά με την PDP, η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχουν ορισμένοι δείκτες κατά την έννοια της νομολογίας *Stardust Marine* ([29]) που της επιτρέπουν να συναγάγει το συμπέρασμα ότι η PDP ιδρύθηκε με σκοπό την άσκηση των πολιτικών που αποφασίζουν οι σλοβενικές δημόσιες αρχές και ότι η απόφασή της να επενδύσει στο μέτρο 4 πρέπει να καταλογιστεί στο κράτος και συνεπάγεται τη χορήγηση κρατικών πόρων. Καταρχάς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η PDP ανήκει εμμέσως κατά 100 % στο σλοβενικό κράτος (μέσω του KAD, του SOD και της DSU). Υπό την έννοια αυτή, η Επιτροπή υπενθυμίζει την απόφασή της στην υπόθεση *ELAN* ([30]), στην οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ενέργειες του KAD και της DSU, δύο εκ των ιδιοκτητών της PDP, έπρεπε να καταλογιστούν στο κράτος. Επιπροσθέτως, το κράτος διατηρούσε το σύνολο των ψήφων στην επιτροπή μετόχων, η οποία ορίζει με τη σειρά της τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας. Σύμφωνα με το άρθρο 19 του καταστατικού της PDP, το διοικητικό συμβούλιο πρέπει να εγκρίνει την αγορά τίτλων όταν η αξία της συναλλαγής υπερβαίνει το ποσό των 500 000 ευρώ.

([25]) Υπόθεση T-358/94, *Air France κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1996, σ. II-2109, σκέψεις 148-149.
([26]) Κατά τα φαινόμενα, ο οργανισμός AUKN δεν υφίσταται πλέον σήμερα και έχει αντικατασταθεί από τη SOD.
([27]) Βλέπε ετήσια έκθεση του AUKN για το 2011, η οποία είναι διαθέσιμη στον δικτυακό τόπο http://www.so-druzba.si/doc/ENG-News/Archive/Annual_report_2011.pdf.
([28]) Διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο http://www.nekdanji-pv.gov.si/2008-2012/nc/en/press_centre/news/article/252/5487/.
([29]) Βλέπε υποσημείωση 8.
([30]) Απόφαση της Επιτροπής, της 19ης Σεπτεμβρίου 2012, σχετικά με μέτρα ενίσχυσης υπέρ της ELAN d.o.o. SA.26379 (C 13/10) (πρώην NN 17/10) που τέθηκαν σε εφαρμογή από τη Σλοβενία (ΕΕ L 144 της 15.5.2014, σ. 1).

(90) Η Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης, βάσει του σκεπτικού της απόφασης κίνησης της διαδικασίας που εξέδωσε, τη δήλωση του πρώην υπουργού Οικονομικών της Σλοβενίας κατά τη λήξη της θητείας του στις 28 Οκτωβρίου 2011 (δηλαδή μετά την υλοποίηση του μέτρου 4), σύμφωνα με την οποία: *Με τη σύσταση της ειδικής εταιρείας αναδιάρθρωσης (PDP), παρείχαμε στις σλοβενικές επιχειρήσεις νέες πηγές χρηματοδότησης, τεχνογνωσία και εμπειρογνωμοσύνη βάσει περιπτώσεων ορθής πρακτικής για την αναδιάρθρωση επιχειρήσεων. Η Adria Airways και η Unior αποτελούν αδιαμφισβήτητα τα πλέον αντιπροσωπευτικά επιτυχή παραδείγματα* ([31]). Η δήλωση αυτή μπορεί να θεωρηθεί έμμεσο αποδεικτικό στοιχείο της δυνατότητας καταλογισμού στο κράτος κατά την έννοια της νομολογίας *Stardust Marine*. Τα επιχειρήματα της Σλοβενίας σύμφωνα με τα οποία η εν λόγω δήλωση θα έπρεπε να εκληφθεί εντός του πολιτικού πλαισίου της λήξης της θητείας του υπουργού Οικονομικών ως μια «τολμηρή και αρκετά απλή [δήλωση] ώστε να μπορεί να μεταδοθεί επιτυχώς από τα μέσα ενημέρωσης» δεν φαίνεται να είναι πειστικά. Τέλος, η Επιτροπή προσθέτει ως συμπληρωματικό έμμεσο αποδεικτικό στοιχείο το δελτίου Τύπου που δημοσίευσε το γραφείο του πρωθυπουργού της Σλοβενίας στις 23 Ιουνίου 2011 (βλέπε αιτιολογική σκέψη (88)), το οποίο καταδεικνύει ότι η σλοβενική κυβέρνηση είχε αποφασίσει ότι η PDP θα προέβαινε σε συνεισφορά ύψους 0,5 εκατ. ευρώ στην αύξηση κεφαλαίου του 2011.

(91) Υπό το πρίσμα των προαναφερομένων, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η συμμετοχή της PDP στην αύξηση κεφαλαίου του 2010 συνεπαγόταν τη χορήγηση κρατικών πόρων και ότι οι ενέργειες της PDP πρέπει να καταλογιστούν στο κράτος.

(92) Σχετικά με τις τράπεζες, η Επιτροπή επισημαίνει, στο πνεύμα της απόφασης κίνησης της διαδικασίας που εξέδωσε, ότι η Abanka Vipa d.d., η Unicredit Bank of Slovenia d.d. και η Hypo Alpe-Adria Bank d.d. αποτελούν οντότητες αμιγώς ιδιωτικού δικαίου. Όσον αφορά την NLB, κατά τη χρονική στιγμή που τέθηκε σε εφαρμογή το μέτρο 4, ανήκε κατά πλειοψηφία στο κράτος, είτε άμεσα (45,62 % των μετοχών) είτε έμμεσα μέσω του SOD (4,07 %) και του KAD (4,03 %) ([32]), ενώ ο μοναδικός άλλος σημαντικός μέτοχος ήταν η KBC Bank (25 %). Η κατά πλειοψηφία κρατική ιδιοκτησία της NLB, η οποία συνεπάγεται και πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου στο διοικητικό συμβούλιο και στο εποπτικό συμβούλιο, συνιστά ένδειξη της δυνατότητας καταλογισμού των μέτρων στο κράτος. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να συναγάγει από το καταστατικό της NLB με βεβαιότητα το συμπέρασμα ότι η απόφασή της να επενδύσει στην Adria μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος. Επίσης, η Επιτροπή δεν διαπίστωσε από τη δομή της διαχείρισης της NLB πιθανή παρέμβαση εκ μέρους των δημόσιων αρχών, ούτε εντόπισε συναφή έμμεσα αποδεικτικά στοιχεία κατά την έννοια της νομολογίας *Stardust Marine*. Για τους προαναφερόμενους λόγους, η Επιτροπή εκτιμά ότι η απόφαση της NLB να συμμετάσχει στο μέτρο 4 δεν πρέπει να καταλογιστεί στο σλοβενικό κράτος.

(93) Αφού αποσαφηνιστεί το ζήτημα του καταλογισμού των ενεργειών του AUKN και της PDP στο κράτος, η Επιτροπή πρέπει να διερευνήσει κατά πόσον οι ενέργειες αυτές συνεπάγονταν επιλεκτικό αδικαιολόγητο πλεονέκτημα υπέρ της Adria.

(94) Η Σλοβενία ισχυρίζεται καταρχάς ότι η απόφαση των τραπεζών να επενδύσουν στην Adria ελήφθη παράλληλα με την απόφαση του κράτους, στοιχείο που αποκλείει αυτομάτως την ύπαρξη πλεονεκτήματος.

(95) Η Επιτροπή υπενθυμίζει πρωτίστως το συμπέρασμά της ότι η Adria αποτελούσε προβληματική επιχείρηση το 2011, δηλαδή τη χρονική περίοδο κατά την οποία ελήφθη το μέτρο 4 (βλέπε αιτιολογική σκέψη (66)).

(96) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συμμετοχή των τραπεζών στην εισφορά κεφαλαίου του 2011 έλαβε τη μορφή μετατροπής σε ίδια κεφάλαια του 26 % των υφιστάμενων απαιτήσεών τους έναντι της Adria. Από την άλλη πλευρά, η εισφορά κεφαλαίου από το κράτος και την PDP πραγματοποιήθηκε σε μετρητά. Η Σλοβενία υποστηρίζει ότι από το συνολικό ποσό των 19,7 εκατ. ευρώ που μετατράπηκαν σε ίδια κεφάλαια, [10-20] εκατ. ευρώ θα ισοδυναμούσαν με εισφορά κεφαλαίου σε μετρητά, διότι μέρος των δανείων ήταν πλήρως εξασφαλισμένο. Κατά την άποψη της Σλοβενίας, οι τράπεζες θα αναλάμβαναν νέο κίνδυνο με τη μετατροπή, η οποία θα μπορούσε να θεωρηθεί ισοδύναμη με εισφορά νέων χρηματικών πόρων της τάξης των [10-20] εκατ. ευρώ.

(97) Κατόπιν εξέτασης των στοιχείων που υπέβαλε η Σλοβενία, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι [10-20] εκατ. ευρώ από το συνολικό ποσό των 19,7 εκατ. ευρώ που μετατράπηκαν σε ίδια κεφάλαια ήταν πράγματι πλήρως και επαρκώς εξασφαλισμένο με εμπράγματες ασφάλειες κυρίως επί των αεροσκαφών που ανήκαν στην Adria. Για τον προσδιορισμό της αξίας των εν λόγω αεροσκαφών, η Adria βασίστηκε στην έκθεση με τίτλο «Aircraft Value Reference» (Οδηγός αναφοράς της αξίας των αεροσκαφών), η οποία δημοσιεύθηκε τον Απρίλιο του 2011 από την ανεξάρτητη εταιρεία Aircraft Value Analysis Company («AVAC»). Στην εν λόγω έκθεση παρέχονται οι τρέχουσες και μελλοντικές αξίες καθώς και τα χρηματοδοτικά μισθώματα πολλών τύπων αεροσκαφών, με ανώτατες και κατώτατες οριακές τιμές. Για την εκτίμηση των αεροσκαφών που αποτέλεσαν αντικείμενο εμπράγματων ασφαλειών χρησιμοποιήθηκαν αισθητά χαμηλότερες αξίες από την υψηλή αξία της AVAC. Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η συγκεκριμένη έκθεση αποτελεί αξιόπιστη βάση για τον προσδιορισμό της αξίας των αεροσκαφών, δεδομένου του ανεξάρτητου χαρακτήρα της AVAC και της ευρύτατα διαδεδομένης χρήσης της στον τομέα.

([31]) Βλέπε ομιλία του πρώην υπουργού Οικονομικών της Σλοβενίας (δρα Franc Križanič) κατά τη λήξη της θητείας του στις 28 Οκτωβρίου 2011, η οποία αναρτήθηκε στον δικτυακό τόπο του Υπουργείου Οικονομικών της Σλοβενίας: http://www.mf.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/article/3/1054/8a67f745b4/ (στη σλοβενική γλώσσα).

([32]) Επιπλέον, μερίδιο 2,53 % της NLB ανήκε στην Zavarovalnica Triglav d.d., η οποία υπαγόταν με τη σειρά της κατά 62,54 % στην ιδιοκτησία του κράτους μέσω των KAD, SOD και SPIZ.

(98) Πλην όμως, ένα μέρος της τάξης των [0-10] εκατ. ευρώ από τα χρέη που μετατράπηκαν σε ίδια κεφάλαια δεν ήταν πλήρως εξασφαλισμένο. Για το ποσό αυτό, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να συναγάγει το συμπέρασμα ότι ισοδυναμούσε με εισφορά κεφαλαίου σε μετρητά και ότι οι τράπεζες ανέλαβαν νέο κίνδυνο. Επιπλέον, οι όροι του υπολειπόμενου χρέους βελτιώθηκαν και το συνολικό επίπεδο κινδύνου μειώθηκε σημαντικά, δεδομένου ότι το μέρος των χρεών που εκκρεμούσε (που δεν αποτέλεσε αντικείμενο μετατροπής) εξακολουθούσε να είναι εξασφαλισμένο στο ίδιο επίπεδο με εκείνο που ίσχυε πριν από τη μετατροπή. Ο συνολικός κίνδυνος μειώνεται περαιτέρω λόγω του γεγονότος ότι, ως προϋπόθεση για τη μετοχοποίηση των χρεών, η Adria όφειλε να […]. Επιπροσθέτως, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι όροι που διέπουν το οφειλόμενο χρέος (επιτόκιο, χρονοδιάγραμμα αποπληρωμής κ.λπ.) […].

(99) Από την άλλη πλευρά, η Σλοβενία ανέλαβε εξ ολοκλήρου τον κίνδυνο για ποσό τουλάχιστον 49,5 εκατ. ευρώ, δεδομένου ότι απέκτησε μετοχές στην Adria για πρώτη φορά με την εισφορά κεφαλαίου του 2011. Οι τράπεζες ανέλαβαν μεν νέο κίνδυνο, αλλά όχι στο ίδιο επίπεδο με τη Σλοβενία, διότι η δική τους θέση βελτιώθηκε χάρη στη μετοχοποίηση των χρεών. Με βάση αυτό το σκεπτικό προκύπτει ότι, όταν οι τράπεζες αποφάσισαν να επενδύσουν στην Adria, δεν βρίσκονταν σε παρόμοια θέση με το κράτος.

(100) Επίσης, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο η απόφαση των τραπεζών να επενδύσουν στην Adria να επηρεάστηκε από τη συμπεριφορά του κράτους. Στην ετήσια έκθεση της Adria για το 2011 επισημαίνεται ότι *η κυβέρνηση […] της Σλοβενίας διατύπωσε με σαφήνεια την άποψή της στις 20 Ιανουαρίου 2011 και έλαβε θέση όσον αφορά τη σημασία της Adria Airways ως εθνικού αερομεταφορέα για τη σλοβενική οικονομία, τους σλοβένους πολίτες και τους επισκέπτες από το εξωτερικό. Στην απόφασή της, η κυβέρνηση εξαγγέλλει τα σχέδιά της για τη διατήρηση της Adria Airways ως εθνικού αερομεταφορέα της Σλοβενίας […].* Η εν λόγω απόφαση, η οποία ελήφθη πολύ πριν από την έγκριση του σχεδίου αναδιάρθρωσης τον Σεπτέμβριο του 2011, θα μπορούσε να διευκολύνει την απόφαση των τραπεζών να επενδύσουν στην εταιρεία, δεδομένου ότι το κράτος είχε ήδη εκδηλώσει το έντονο ενδιαφέρον του να στηρίξει την Adria ([33]).

(101) Βάσει των προαναφερόμενων επιχειρημάτων, η Επιτροπή απορρίπτει τους ισχυρισμούς της Σλοβενίας ότι το κράτος και οι τράπεζες επένδυσαν υπό ίδιους όρους (pari passu).

(102) Μολαταύτα, η Επιτροπή υποχρεούται να εξετάσει διεξοδικά κατά πόσον η επένδυση της Σλοβενίας στην Adria θα ήταν συμβιβάσιμη με την αγορά. Η Σλοβενία ισχυρίζεται ότι αποφάσισε να συμμετάσχει στο μέτρο 4 βάσει του σχεδίου αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου του 2011, το οποίο πρέπει να θεωρηθεί ότι τηρεί την ΑΙΕΟΑ.

(103) Η Επιτροπή διατυπώνει την προκαταρκτική εκτίμηση ότι, σε αντίθεση με τις προηγούμενες αυξήσεις κεφαλαίου, η αύξηση κεφαλαίου του 2011 πραγματοποιήθηκε χωρίς την κατάρτιση έκθεσης αποτίμησης. Επιπλέον, κατά την πάγια νομολογία, ένας ιδιώτης επενδυτής, σχεδιάζοντας αναδιάρθρωση του κεφαλαίου μιας επιχείρησης με σημαντικά χρέη, θα απαιτούσε πρόγραμμα αναδιαρθρώσεως ικανό να καταστήσει την επιχείρηση αποδοτική ([34]). Στην παρούσα υπόθεση, οι σλοβενικές αρχές ισχυρίζονται ότι αποφάσισαν να συμμετάσχουν στην αύξηση κεφαλαίου του 2011 βάσει του σχεδίου αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου του 2011.

(104) Ωστόσο, η Επιτροπή έχει ήδη αποφανθεί ότι η Adria αποτελούσε προβληματική επιχείρηση το 2011 (βλέπε αιτιολογική σκέψη (66)). Αυτό και μόνο το στοιχείο αποκλείει σχεδόν το ενδεχόμενο το κράτος να αναμένει από την Adria να αποφέρει ικανοποιητική απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου σε εύλογο χρονικό διάστημα. Εξάλλου, η Επιτροπή εμμένει στις απόψεις που διατύπωσε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας σύμφωνα με τις οποίες το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκές για την τεκμηρίωση του ισχυρισμού ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2011 τηρεί την ΑΙΕΟΑ. Καταρχάς, το σχέδιο αναδιάρθρωσης (στην αρχική του έκδοση του Σεπτεμβρίου του 2011) προέβλεπε βιωσιμότητα το 2013 με πολύ χαμηλά περιθώρια κέρδους (ΕΒΤ) (στο ρεαλιστικό σενάριο προβλεπόταν περιθώρια κέρδους της τάξης του […] % το 2013, […] % το 2014 και […] % το 2015). Το ανεπαρκές ποσοστό απόδοσης για τους μετόχους καταδεικνύεται επίσης από το γεγονός ότι στο σχέδιο προβλέπονταν εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα ιδίων κεφαλαίων για την ίδια περίοδο, της τάξης των […] ευρώ το 2011 και των […] ευρώ το 2015. Αυτό θα σήμαινε ότι το κεφάλαιο που χορηγήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2011 (ήτοι 69,7 εκατ. ευρώ) είχε μειωθεί αισθητά κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης και, επομένως, δεν αναμενόταν να αποφέρει ουσιαστική απόδοση.

(105) Η Σλοβενία υπέβαλε διάφορες ενδιάμεσες εκθέσεις που εκπόνησαν η Airconomy και η Adria κατά την περίοδο Απριλίου-Σεπτεμβρίου του 2011 (δηλαδή πριν από την ημερομηνία του σχεδίου αναδιάρθρωσης του Σεπτεμβρίου του 2011), στις οποίες υποτίθεται ότι περιλαμβάνονταν τα στοιχεία ποσοτικού προσδιορισμού που είχαν παραλειφθεί στο σχέδιο αναδιάρθρωσης και οι οποίες, κατά τα φαινόμενα, διαβιβάστηκαν εκείνη την εποχή σε όλους τους μετόχους της Adria, καθώς και στο κράτος. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εν λόγω ενδιάμεσες εκθέσεις αναφέρονται στην περίοδο 2011-2012, ενώ το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιελάμβανε προβλέψεις έως το 2015, […]. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή διατυπώνει την άποψη ότι οι ενδιάμεσες εκθέσεις δεν παρείχαν τις απαιτούμενες πληροφορίες που έλειπαν ώστε το σχέδιο αναδιάρθρωσης να πληροί το κριτήριο της ΑΙΕΟΑ.

([33]) Βλέπε Απόφαση της Επιτροπής, της 2ας Αυγούστου 2004, σχετικά με την κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Γαλλία στην France Télécom (ΕΕ L 257 της 20.9.2006, σ. 11) σκέψη 227 και προτάσεις του Γενικού Εισαγγελέα Geelhoed στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-328/99 και C-399/00, *Ιταλία κατά Επιτροπής* και *SIM 2 Multimedia SpA κατά Επιτροπής (Seleco)*, Συλλογή 2003, σ. I-4035, σκέψη 53: «*Μπορεί έτσι να θεωρηθεί ότι αυτοί οι ιδιώτες επενδυτές θα ήταν διατεθειμένοι να [επενδύσουν κεφάλαιο στον δικαιούχο] μόνο μετά την απόφαση των αρχών να χορηγήσουν νέες ενισχύσεις. Το γεγονός ότι αυτοί οι ιδιώτες επενδυτές είναι στην περίπτωση αυτή διατεθειμένοι να παρέμβουν συγχρόνως δεν έχει πλέον σημασία. Αντιθέτως, το ζήτημα είναι τι θα είχε πράξει ένας ιδιώτης επενδυτής αν […] [οι δημόσιες οντότητες] δεν ήταν διατεθειμένες να προβούν σε νέες χρηματοοικονομικές ενέσεις.*».

([34]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-126/96 και C-127/96, *BFM και EFIM κατά Επιτροπής*, Συλλογή 1998, σ. II-3437,σκέψεις 82-86.

(106) Βάσει των προαναφερομένων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2011 παρείχε στην Adria αδικαιολόγητο πλεονέκτημα. Το εν λόγω πλεονέκτημα ήταν επιλεκτικού χαρακτήρα δεδομένου ότι μοναδικός δικαιούχος του μέτρου ήταν η Adria.

(107) Τέλος, η Επιτροπή πρέπει επίσης να εξετάσει κατά πόσον το μέτρο 4 ήταν πιθανόν να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών, με την παροχή πλεονεκτήματος στην Adria έναντι των ανταγωνιστών της που δεν έλαβαν δημόσια στήριξη. Είναι μάλλον σαφές ότι το μέτρο 4 μπορούσε να επηρεάσει τις ενδοενωσιακές συναλλαγές και τον ανταγωνισμό, δεδομένου ότι η Adria βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλες αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ, ιδίως μετά την έναρξη ισχύος του τρίτου σταδίου της ελευθέρωσης των αερομεταφορών («τρίτη δέσμη μέτρων») την 1η Ιανουαρίου 1993. Επιπλέον, δεδομένου του ανταγωνισμού μεταξύ των εναέριων μεταφορών και των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών όσον αφορά τα δρομολόγια σχετικά μικρότερων αποστάσεων εντός της ΕΕ, είναι πιθανόν να επηρεάζονται επίσης οι οδικοί μεταφορείς και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

(108) Επομένως, το μέτρο 4 παρέσχε στην Adria τη δυνατότητα να συνεχίσει τη δραστηριότητά της κατά τρόπο ώστε να μην βρεθεί αντιμέτωπη, σε αντίθεση με τους άλλους ανταγωνιστές του κλάδου, με τις συνέπειες που θα επέσυραν υπό κανονικές συνθήκες τα δυσμενή της οικονομικά αποτελέσματα.

(109) Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερόμενων επιχειρημάτων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο 4 συνεπαγόταν τη χορήγηση υπέρ της Adria κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2.4. Μέτρο 5: η πώληση της AAT κατά την περίοδο 2010-2011

(110) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας που εξέδωσε, για τους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (41) και (42), η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η εξαγορά μετοχών της εταιρείας AAT από την PDP και την Aerodrom Ljubljana παρέσχε στην Adria αδικαιολόγητο πλεονέκτημα.

(111) Δεδομένης της διαφορετικής φύσης των συνεισφορών εκ μέρους της PDP και της Aerodrom Ljubljana (μετρητά έναντι μετοχοποίησης χρεών), και βάσει του σκεπτικού που αναπτύχθηκε όσον αφορά το μέτρο 4 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις (94) έως (101)), η Επιτροπή συνάγει ότι η επιχειρηματολογία περί εφαρμογής των ίδιων όρων (pari passu) μπορεί να απορριφθεί, τηρουμένων των αναλογιών, και για το μέτρο 5.

(112) Ωστόσο, η Επιτροπή πρέπει να διερευνήσει αν οι επενδυτικές αποφάσεις της PDP και της Aerodrom Ljubljana ήταν οικονομικά ορθολογικές, δηλαδή κατά πόσον ένας συνετός ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς θα ενεργούσε κατά τον ίδιο τρόπο υπό παρόμοιους όρους. Ως προς το σημείο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι το συνολικό τίμημα που κατέβαλαν η Aerodrom Ljubljana και η PDP, ήτοι το ποσό των 14,7 εκατ. ευρώ, βρισκόταν εντός του εύρους τιμών που είχε προσδιοριστεί στην έκθεση αποτίμησης της AAT. Ωστόσο, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την έκθεση αποτίμησης, ισχυριζόμενη ότι έπρεπε να αποτιμήσει την αξία της AAT (η οποία αποτελούσε εκείνη την εποχή μονάδα συντήρησης της Adria γνωστή ως SVL) ως αυτοτελούς οντότητας, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι συνέργειες εντός του ομίλου. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι μεταξύ του χρόνου αποτίμησης της AAT/SVL ([…]) και της πώλησης της AAT (Νοέμβριος 2010-Μάρτιος 2011) είχε μεσολαβήσει σημαντικό χρονικό διάστημα.

(113) Η Επιτροπή οφείλει αρχικά να σημειώσει ότι η έκθεση αποτίμησης είχε εκπονηθεί από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα (KPMG) και ότι δεν συντρέχουν λόγοι να πιστεύει ότι ο εμπειρογνώμονας δεν επιτέλεσε το καθήκον του υπό όρους απόλυτης ανεξαρτησίας. Όσον αφορά το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ του χρόνου της αποτίμησης και της πώλησης των μετοχών, η Σλοβενία διευκρίνισε ότι η έκθεση αποτίμησης είχε καταρτιστεί με βάση την οικονομική κατάσταση της Adria την 31η Δεκεμβρίου 2009, δηλαδή με βάση τα τελευταία στοιχεία που αποτέλεσαν αντικείμενο εξωτερικού λογιστικού ελέγχου. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το μέτρο 5 είχε τεθεί αρχικά σε εφαρμογή τον Νοέμβριο του 2010, ήτοι εντός χρονικού διαστήματος μικρότερου του ενός έτους από την ημερομηνία αποτίμησης της AAT σύμφωνα με την έκθεση αποτίμησης. Επιπλέον, μολονότι στην έκθεση αποτίμησης λαμβάνονται υπόψη οι αρνητικές προβλέψεις για την Adria, εξετάστηκε διεξοδικά το σκέλος της εμπορικής δραστηριότητας που περιελάμβανε τις υπηρεσίες συντήρησης, επισκευής και επιθεώρησης και συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι η αρνητική τάση που παρουσίαζε η εταιρεία δεν ίσχυε για την AAT και ότι η AAT συνιστούσε αποδοτική μονάδα. Επίσης, εμπεριστατωμένη ανάλυση της έκθεσης αποτίμησης καταδεικνύει ότι η AAT/SVL εξετάστηκε ως χωριστή επιχειρηματική μονάδα, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη στην πραγματικότητα οι δυνητικές συνέργειες με την Adria. Εν προκειμένω, η έκθεση αποτίμησης είχε εκπονηθεί κατά πάσα πιθανότητα σε μια συγκυρία κατά την οποία ήταν γνωστό ότι η AAT επρόκειτο να ξεκινήσει να παρέχει υπηρεσίες συντήρησης, επισκευής και επιθεώρησης σε άλλους εξωτερικούς πελάτες, ιδίως στη Spanair, η οποία και θα αποτελούσε τελικά τον σημαντικότερο πελάτη της AAT, αντικαθιστώντας την Adria. Βάσει των προαναφερομένων, δεδομένου ότι η έκθεση περιελάμβανε τα τελευταία διαθέσιμα χρηματοοικονομικά στοιχεία της AAT που είχαν αποτελέσει αντικείμενο λογιστικού ελέγχου, ότι εκπονήθηκε από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα και ότι βασίστηκε σε αξιόπιστα στοιχεία σχετικά με όλες τις συναφείς επιχειρηματικές πτυχές, η χρήση της ως πηγής αναφοράς για το συγκεκριμένο μέτρο γίνεται αποδεκτή. Τέλος, παρότι αληθεύει ότι η κρίση δεν είχε ξεπεραστεί ακόμη, φαίνεται ότι το 2009 ήταν το έτος κατά το οποίο η σλοβενική οικονομία υπέστη το βαρύτερο πλήγμα. Πράγματι, τον Νοέμβριο του 2010, όταν η PDP και η Aerodrom Ljubljana αποφάσισαν να εξαγοράσουν την AAT, οι προβλέψεις σχετικά με την αύξηση του ΑΕγχΠ της Σλοβενίας για τα έτη 2010, 2011 και 2012 επανήλθαν σε θετικά αριθμητικά στοιχεία (1,1 %, 1,9 % και 2,6 % αντιστοίχως) ([35]). Υπό αυτές τις συνθήκες, ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα προέβαινε κατ' ανάγκη σε νέα αποτίμηση, διότι μπορούσε να συμπεράνει ότι η έκθεση αποτίμησης με βάση τα στοιχεία του 2009 παρείχε ακριβή εικόνα της επιχείρησης.

([35]) Βλέπε τις ευρωπαϊκές οικονομικές προβλέψεις — φθινόπωρο 2010 («European Economic Forecast — Autumn 2010») για τη Σλοβενία, τις οποίες εξέδωσε η ΓΔ Οικονομικών και Χρηματοδοτικών Υποθέσεων και είναι διαθέσιμες στη διεύθυνση http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2010_autumn/si_en.pdf.

(114) Ακόμη σημαντικότερο, ωστόσο, είναι το γεγονός ότι η Σλοβενία διαβίβασε στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι η AAT ήταν κερδοφόρος, δεν είχε ληξιπρόθεσμα χρέη και το χρέος της μπορούσε να εξυπηρετηθεί από τα κέρδη που παρουσίαζε τη χρονική περίοδο κατά την οποία τέθηκε σε εφαρμογή το μέτρο 5. Επιπροσθέτως, η Σλοβενία διαβίβασε τις προβλέψεις για την AAT έως το 2014, σύμφωνα με τις οποίες η AAT θα παρουσίαζε κέρδη μετά τους φόρους ύψους […] ευρώ το 2010 και θα παρέμενε έκτοτε κερδοφόρος, σημειώνοντας κέρδη που θα ανέρχονταν το 2014 περίπου σε […] ευρώ. Κατά τα φαινόμενα, η PDP και η Aerodrom Ljubljana είχαν στη διάθεσή τους τις εν λόγω προβλέψεις κατά τον χρόνο λήψης των επενδυτικών τους αποφάσεων.

(115) Η Σλοβενία υπέβαλε επίσης αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία η Aerodrom Ljubljana έλαβε την απόφασή της να επενδύσει στην AAT βάσει οικονομικών εκτιμήσεων. Τον Αύγουστο και τον Σεπτέμβριο του 2010 το διοικητικό και το εποπτικό συμβούλιο της Aerodrom Ljubljana εξέτασε το ενδεχόμενο αγοράς μετοχών στην AAT. Η Aerodrom Ljubljana προέβη σε εκτίμηση της σκοπιμότητας διακανονισμού διαφόρων απαιτήσεών της έναντι της Adria που εκκρεμούσαν στο πλαίσιο της εν λόγω πράξης, η οποία περιελάμβανε ποσοστό σταθερής απόδοσης της τάξης του 8 % επί των προνομιούχων μετοχών της AAT, […]. Παρότι σε άλλη αποτίμηση η τιμή των μετοχών που προσδιορίστηκε ήταν χαμηλότερη, το εποπτικό συμβούλιο της Aerodrom Ljubljana αποφάνθηκε ότι οι όροι της μετατροπής ([…]) δικαιολογούσαν την υψηλότερη τιμή των μετοχών.

(116) Όσον αφορά το δεύτερο στάδιο της πώλησης της AAT, από τα πρακτικά της συνεδρίασης του εποπτικού συμβουλίου της Aerodrom Ljubljana της 21ης Ιανουαρίου 2011 προκύπτει ότι συζητήθηκαν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των διαφορετικών τιμών των μετοχών και η λήξη ισχύος του δικαιώματος πώλησης της Aerodrom Ljubljana. Ειδικότερα, μολονότι η Aerodrom Ljubljana παραιτήθηκε από το δικαίωμα πώλησης κατά τον χρόνο εξαγοράς των κοινών μετοχών στις αρχές του 2011, το εποπτικό συμβούλιο της Aerodrom Ljubljana έκρινε ότι η απόφαση αυτή ήταν οικονομικά ορθολογική, διότι, σε αντάλλαγμα της παραίτησής της από το δικαίωμα πώλησης, η Aerodrom Ljubljana κατόρθωσε να αναλάβει τη συνδιαχείριση της AAT επί ίσοις όροις, παρά το γεγονός ότι κατείχε μικρότερο αριθμό μετοχών από ό,τι η PDP. Επιπλέον, το εποπτικό συμβούλιο επισήμανε ότι η εξαγορά της AAT θα είχε θετικό αντίκτυπο για την Aerodrom Ljubljana, και τούτο διότι, σε περίπτωση που η Adria προέβαινε σε παύση των δραστηριοτήτων της, τα εκτιμώμενα έσοδα του αερολιμένα για το 2011 θα μειώνονταν κατά […] %.

(117) Η Σλοβενία υπέβαλε επίσης στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι η απόφαση της διοίκησης της PDP να αγοράσει τις προνομιούχες και τις κοινές μετοχές της AAT στηρίχθηκε σε οικονομικά βάσιμους λόγους. Πράγματι, από τα πρακτικά των συνεδριάσεων της διοίκησης της PDP προκύπτει ότι η PDP προέβη σε δική της αποτίμηση της AAT, βάσει της οποίας προσδιορίστηκε τιμή μεταξύ των […] ευρώ και των […] ευρώ, εντός του εύρους τιμών της έκθεσης αποτίμησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (34). Παρότι ο συντελεστής εσωτερικής απόδοσης της επένδυσης της PDP αναμενόταν να ανέρχεται σε […] %, η PDP κατόρθωσε να εξασφαλίσει ευνοϊκότερους όρους από την AAT, συμπεριλαμβανομένου σταθερού μερίσματος της τάξης του 8 %.

(118) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αποφάσεις της PDP και της Aerodrom Ljubljana να συμμετάσχουν στο μέτρο 5 δεν συνεπάγονταν αδικαιολόγητο πλεονέκτημα υπέρ της Adria, δεδομένου ότι και οι δύο επενδυτές συμπεριφέρθηκαν ως συνετοί ιδιώτες επενδυτές στην οικονομία της αγοράς και έλαβαν τις επενδυτικές αποφάσεις τους στηριζόμενοι σε οικονομικά βάσιμους λόγους. Κατά συνέπεια, δεν κρίνεται αναγκαίο να διερευνηθεί κατά πόσον πληρούνται τα υπόλοιπα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.3. **Συμπέρασμα όσον αφορά την ύπαρξη ενίσχυσης**

(119) Από τη μία πλευρά, για τους λόγους που παρατίθενται ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα 1, 2, 3 και 5 δεν εμπεριείχαν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης υπέρ της Adria.

(120) Από την άλλη πλευρά, όπως διευκρινίζεται στο τμήμα 7.2.3, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο 4 συνεπαγόταν τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης και, ως εκ τούτου, θα εξετάσει κατά πόσον η ενίσχυση αυτή είναι νόμιμη και συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

7.4. **Η νομιμότητα της ενίσχυσης — μέτρο 4**

(121) Το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ ορίζει ότι το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν δύναται να εφαρμόσει τα σχεδιαζόμενα μέτρα ενίσχυσης πριν η Επιτροπή καταλήξει σε τελική απόφαση όσον αφορά την έγκριση των εν λόγω μέτρων. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Σλοβενία συμμετείχε στην εισφορά κεφαλαίου του 2011 (μέτρο 4), χωρίς να κοινοποιήσει προηγουμένως το εν λόγω μέτρο στην Επιτροπή προς έγκριση. Η Επιτροπή εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η Σλοβενία δεν τήρησε την υποχρέωση διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης και παραβίασε, συνεπώς, την υποχρέωση που υπέχει δυνάμει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

7.5. **Το συμβιβάσιμο της ενίσχυσης — μέτρο 4**

(122) Η Σλοβενία εκτιμά ότι, σε περίπτωση που η Επιτροπή κρίνει ότι το μέτρο 4 εμπεριείχε στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, και ιδίως υπό τη μορφή ενίσχυσης αναδιάρθρωσης κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

(123) Το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ ορίζει ότι είναι δυνατή η χορήγηση κρατικών ενισχύσεων για την προώθηση της αναπτύξεως ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Όπως αναφέρεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι το συμβιβάσιμο του μέτρου 4 μπορεί να εξεταστεί μόνο στο πλαίσιο του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, και ιδίως βάσει των διατάξεων σχετικά με τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

7.5.1. Επιλεξιμότητα

(124) Σύμφωνα με το σημείο 33 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, επιλέξιμες για τη χορήγηση ενισχύσεων αναδιάρθρωσης είναι μόνον οι προβληματικές επιχειρήσεις κατά την έννοια των σημείων 9 έως 13 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή κατέληξε ήδη στο συμπέρασμα ότι η Adria αποτελούσε προβληματική επιχείρηση το 2011, δηλαδή τη χρονική περίοδο κατά την οποία ελήφθη το μέτρο 4 (βλέπε αιτιολογική σκέψη (66)).

(125) Στο σημείο 12 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α ορίζεται ότι μία νεοσύστατη επιχείρηση δεν είναι επιλέξιμη για ενισχύσεις διάσωσης ή αναδιάρθρωσης, ακόμη και αν η αρχική της χρηματοοικονομική θέση είναι επισφαλής. Μια επιχείρηση καταρχήν θεωρείται νεοσύστατη για τα πρώτα τρία έτη μετά την έναρξη λειτουργίας στον σχετικό τομέα δραστηριοτήτων. Η Adria ιδρύθηκε το 1961 και δεν μπορεί να θεωρηθεί νεοσύστατη επιχείρηση. Επίσης, η Adria δεν ανήκει σε επιχειρηματικό όμιλο κατά την έννοια του σημείου 13 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

(126) Η Επιτροπή συνάγει επομένως το συμπέρασμα ότι η Adria είναι επιλέξιμη για ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

7.5.2. Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

(127) Σύμφωνα με το σημείο 34 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, η χορήγηση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης πρέπει να εξαρτάται από την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης το οποίο πρέπει να εγκριθεί από την Επιτροπή για όλες τις περιπτώσεις επιμέρους ενισχύσεων. Στο σημείο 35 διευκρινίζεται ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης, του οποίου η διάρκεια πρέπει να είναι όσο το δυνατόν βραχύτερη, πρέπει να επιτρέπει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και να βασίζεται σε ρεαλιστικές υποθέσεις όσον αφορά τις μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας.

(128) Σύμφωνα με το σημείο 36 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, στο σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να περιγράφονται οι περιστάσεις που προκάλεσαν τις δυσχέρειες της επιχείρησης και να λαμβάνονται υπόψη η παρούσα κατάσταση καθώς και οι μελλοντικές προοπτικές στην αγορά με προβλέψεις που αντικατοπτρίζουν την αισιόδοξη, απαισιόδοξη και ενδιάμεση εκδοχή.

(129) Το σχέδιο πρέπει να προβλέπει μία μεταστροφή της επιχείρησης η οποία να της παρέχει τη δυνατότητα να καλύπτει, μετά την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης, όλα της τα έξοδα, περιλαμβανομένων των αποσβέσεων και των χρηματοοικονομικών δαπανών. Η προσδοκώμενη απόδοση των κεφαλαίων πρέπει να είναι τέτοια ώστε η αναδιαρθρωμένη επιχείρηση να μπορεί να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις (σημείο 37 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

(130) Όπως αναφέρεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διατηρούσε αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον το σχέδιο αναδιάρθρωσης ήταν αρκετά εμπεριστατωμένο ώστε να εξασφαλίσει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της Adria, δεδομένου ότι ορισμένες από τις προβλέψεις του βασίζονταν, κατά τα φαινόμενα, σε μη προσδιορισμένες ποσοτικά, αβέβαιες ή ασαφείς παραδοχές. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν ήταν βέβαιη αν η βιωσιμότητα της εταιρείας θα μπορούσε να αποκατασταθεί έως το τέλος του 2013, όπως προβλεπόταν στο αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης.

(131) Κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Σλοβενία υπέβαλε διάφορες επικαιροποιημένες εκδοχές του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Σύμφωνα με το επικαιροποιημένο σχέδιο, η βιωσιμότητα της Adria θα αποκαθίστατο το 2014 ή το 2015. Η διάρκεια της αναδιάρθρωσης ορίζεται, επομένως, σε μέγιστο χρονικό διάστημα 5 ετών, σύμφωνα με την πρακτική που εφαρμόστηκε και σε προηγούμενες περιπτώσεις στον τομέα των εναέριων επιβατικών μεταφορών ([36]). Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι ειδικά στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, υπό την παρούσα οικονομική συγκυρία, πρέπει να επιτευχθεί σταθεροποίηση των επιδόσεων σε επιχειρησιακό επίπεδο και σε επίπεδο υπηρεσιών, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα ως σταθερή βάση για τη μελλοντική οικονομική ανάπτυξη, και όχι μόνο βραχυπρόθεσμη ανάκαμψη. Για αυτό απαιτούνται εκ φύσεως πολλά χρόνια.

(132) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης επισημαίνεται ότι ο βασικός στόχος της διαδικασίας αναδιάρθρωσης της Adria είναι η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα, με πρωταρχικό σκοπό τη χάραξη σαφούς στρατηγικής και προσανατολισμού στην αγορά με διάφορους βασικούς επιμέρους στόχους: ενίσχυση της χρηματοοικονομικής ευρωστίας και απουσία ζημιών από το 2013 και μετά, μείωση του κόστους πολυπλοκότητας και διαμόρφωση σαφούς, ανταγωνιστικής και βιώσιμης ενιαίας πρότασης πώλησης. Σύμφωνα με το σχέδιο, με την υλοποίηση των στόχων αυτών, η εταιρεία […].

(133) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης περιγράφονται επίσης οι περιστάσεις που προκάλεσαν τις δυσχέρειες της Adria, οι οποίες οφείλονται κυρίως στην παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση, στο μικρό μέγεθος της πρωτογενούς αγοράς της Adria (Σλοβενία και γειτονικές χώρες), στη χαμηλή μεταφορική ικανότητα του στόλου της (κυρίως αεροσκάφη τύπου CRJ200), […].

([36]) Βλέπε απόφαση στην υπόθεση SA.30908 — *CSA — Czech Airlines — Σχέδιο αναδιάρθρωσης*, και ιδίως αιτιολογική σκέψη 107, και Απόφαση στην υπόθεση SA.33015 — *Air Malta plc*., αιτιολογική σκέψη 93. Βλέπε επίσης Απόφαση της Επιτροπής, της 28ης Αυγούστου 2009, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 6/09 (πρώην N 663/08) — Αυστρία Austrian Airlines — Σχέδιο αναδιάρθρωσης (ΕΕ L 59 της 9.3.2010, σ. 1). αιτιολογική σκέψη 296 και Απόφαση της Επιτροπής, της 21ης Μαρτίου 2012, σχετικά με το μέτρο SA.31479 (2011/C) (πρώην 2011/N) που προτίθεται να εφαρμόσει το Ηνωμένο Βασίλειο υπέρ της Royal Mail Group (ΕΕ L 279 της 12.10.2012, σ. 40) αιτιολογική σκέψη 217.

(134) Επιπλέον, το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει προβλέψεις που αντικατοπτρίζουν την αισιόδοξη, απαισιόδοξη και ενδιάμεση εκδοχή, καθώς και ανάλυση των κινδύνων που θα μπορούσαν να έχουν ενδεχομένως επιπτώσεις στην αναδιάρθρωση της Adria, όπως, για παράδειγμα, μεταβολές στην τιμή των καυσίμων, κίνδυνοι που προκύπτουν από μεταβολές της συναλλαγματικής ισοτιμίας ή δυνητικοί κίνδυνοι όσον αφορά τον στόλο. Σε όλες τις περιπτώσεις προβλέπεται η αποκατάσταση της βιωσιμότητας της Adria έως τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης. Σύμφωνα με τις προβλέψεις της αισιόδοξης εκδοχής, η Adria αναμένεται να παρουσιάσει περιθώριο καθαρού κέρδους της τάξης του […] % το 2014 και […] % το 2015, δείκτη χρεών/ίδια κεφάλαια […] το 2014 και […] το 2015, καθώς και δείκτη απόδοσης ιδίων κεφαλαίων […] % το 2014 και […] % το 2015. Στην περίπτωση της απαισιόδοξης εκδοχής, τα περιθώρια καθαρού κέρδους αναμένεται να μειωθούν σε […] % το 2014 και […] % το 2015, ο δείκτης χρεών/ίδια κεφάλαια να αυξηθεί έως […] το 2014 και […] το 2015, ενώ ο δείκτης απόδοσης ιδίων κεφαλαίων αναμένεται να ανέλθει σε […] % το 2014 και […] % το 2015.

(135) Το σχέδιο επικεντρώνεται κυρίως στην αναδιάρθρωση και τη μείωση του δικτύου της Adria, το οποίο ήταν ζημιογόνο λόγω της πλεονάζουσας ικανότητας όσον αφορά τον στόλο, το πλήρωμα αεροσκαφών και το λοιπό προσωπικό. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, στο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπεται σημαντική μείωση των δρομολογίων και της συχνότητας των πτήσεων, καθώς και μείωση του μεγέθους του στόλου, με χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμων, ο οποίος θα απαρτίζεται έως το 2015 ([…]) από […] αεροσκάφη, εκ των οποίων τα περισσότερα τύπου […].

(136) Στο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπεται η κατάργηση […] δρομολογίων και επιπλέον μείωση της συχνότητας των πτήσεων. Αναμένεται επίσης να μειωθεί αισθητά και ο αριθμός των τακτικών δρομολογίων, τα οποία θα ανέρχονται το 2015 σε […] δρομολόγια. Συνολικά, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης προβλέπεται ότι η Adria θα μειώσει τη μεταφορική της ικανότητα κατά [11-14] % υπό όρους ΔΘΧ ([37]).

(137) Τα μέτρα αναδιάρθρωσης που προβλέπονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης όσον αφορά τις περικοπές δαπανών (π.χ. […] κ. λπ.) και τις αυξήσεις εσόδων (π.χ. […] κ.λπ.) αποτελούν ένα ακόμη βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση για την εξασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας. Επιπλέον, στο πλαίσιο των συμπληρωματικών μέτρων αναδιάρθρωσης (βλέπε αιτιολογική σκέψη (31)) προβλέπεται αύξηση των εσόδων και περιστολή των δαπανών με συνολικό θετικό αντίκτυπο της τάξης των […] ευρώ το 2014 και των […] ευρώ το 2015, με αποτέλεσμα την ενίσχυση της αποκατάστασης της βιωσιμότητας της Adria. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι οι πρωτοβουλίες σχετικά με τις περικοπές των δαπανών και την αύξηση των εσόδων μπορούν να παράσχουν στην Adria τη δυνατότητα να εξασφαλίσει την αποκατάσταση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας έως το 2015.

(138) Επιπροσθέτως, τα στοιχεία που υπέβαλε η Σλοβενία αποδεικνύουν ότι η Adria βρίσκεται επί του παρόντος σε πορεία επίτευξης της πλειονότητας των στόχων που καθορίζονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, εξέλιξη που αποτελεί επιπλέον ένδειξη της αξιοπιστίας του σχεδίου.

(139) Όσον αφορά την αποκατάσταση της βιωσιμότητας, από τις επικαιροποιημένες εκδοχές του σχεδίου αναδιάρθρωσης που υπέβαλε η Σλοβενία, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι οι επιπτώσεις των διαφόρων μέτρων αναδιάρθρωσης αποτέλεσαν αντικείμενο δέοντος ποσοτικού προσδιορισμού και ότι προβλέπονται ικανοποιητικά επίπεδα βιωσιμότητας σε όλες τις εκδοχές των προβλέψεων για όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης έως το 2014 και το 2015. Κατά συνέπεια, λαμβανομένων υπόψη των σημαντικών μέτρων αναδιάρθρωσης που έχουν ληφθεί και της προόδου που έχει σημειωθεί μέχρι στιγμής, η Επιτροπή θεωρεί ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα επιτρέψει στην Adria να αποκαταστήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της σε εύλογο χρονικό διάστημα.

7.5.3. Αποτροπή αθέμιτων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού (αντισταθμιστικά μέτρα)

(140) Σύμφωνα με το σημείο 38 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, πρέπει να ληφθούν αντισταθμιστικά μέτρα για να διασφαλισθεί ότι θα ελαχιστοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότερο τα αποτελέσματα της ενίσχυσης που αλλοιώνουν τις συναλλαγές. Μεταξύ των πιθανών μέτρων περιλαμβάνονται η πώληση στοιχείων του ενεργητικού, η μείωση της παραγωγικής ικανότητας ή της παρουσίας στην αγορά και η μείωση των εμποδίων εισόδου στις συγκεκριμένες αγορές (σημείο 39 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

(141) Από την άποψη αυτή, το κλείσιμο ζημιογόνων δραστηριοτήτων που είναι οπωσδήποτε απαραίτητες για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας δεν θεωρούνται ως μείωση της παραγωγικής ικανότητας ή της παρουσίας στην αγορά για τους σκοπούς της αξιολόγησης των αντισταθμιστικών μέτρων (σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

(142) Η Σλοβενία προτείνει για την Adria τα ακόλουθα αντισταθμιστικά μέτρα: α) […] τακτικά δρομολόγια, β) παραίτηση από διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε διάφορους αερολιμένες, συμπεριλαμβανομένων των συντονισμένων αερολιμένων, γ) μείωση του μεγέθους του στόλου και δ) την πώληση της AAT.

([37]) Ως ΔΘΧ νοούνται οι διαθέσιμες θέσεις ανά χιλιόμετρο (το γινόμενο των θέσεων πτήσης επί τον αριθμό των διανυόμενων χιλιομέτρων). Η παράμετρος ΔΘΧ αποτελεί τον σημαντικότερο δείκτη μεταφορικής ικανότητας ενός αερομεταφορέα, όπως έχει χρησιμοποιηθεί από τον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών και από την ίδια την Επιτροπή σε προηγούμενες περιπτώσεις αναδιάρθρωσης στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

(143) Η Σλοβενία υπέβαλε στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι τα δρομολόγια που ακυρώθηκαν στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης ήταν επικερδή βάσει του περιθωρίου συνεισφοράς C1, σύμφωνα με την πρακτική που έχει ακολουθήσει η Επιτροπή σε προηγούμενες περιπτώσεις ([38]). Πράγματι, το περιθώριο συνεισφοράς C1 λαμβάνει υπόψη το κόστος πτήσεων, επιβατών και διανομής (δηλαδή τα μεταβλητά στοιχεία του κόστους) που συνδέονται με το κάθε επιμέρους αεροπορικό δρομολόγιο. Συνεπώς, όλα τα δρομολόγια τα οποία έχουν θετική συνεισφορά C1 παράγουν επαρκή έσοδα όχι μόνο για να καλυφθούν τα μεταβλητά στοιχεία του κόστους ενός δρομολογίου, αλλά και για να συμβάλουν στην κάλυψη πάγιων εξόδων της εταιρείας. Κατά την άποψη της Επιτροπής, το περιθώριο συνεισφοράς C1 φαίνεται να είναι το κατάλληλο μέγεθος για να διερευνηθεί κατά πόσον ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο συμβάλλει στην κερδοφορία της αεροπορικής εταιρείας.

(144) Όσον αφορά την ικανότητα, στο σχέδιο αναδιάρθρωσης αναφέρεται σχετικά ότι η συνολική μεταφορική ικανότητα της εταιρείας ανερχόταν σε […] ΔΘΧ το 2011, ενώ κατά τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2015, η μεταφορική ικανότητα της Adria αναμένεται να ανέρχεται σε […] ΔΘΧ, δηλαδή θα παρουσιάζει μείωση της τάξης του [11-14] %. Όταν δεν συνυπολογίζονται τα δρομολόγια με αρνητική συνεισφορά C1, το εν λόγω μέγεθος μειώνεται σε [6-8] %.

(145) Η Επιτροπή παρατηρεί επιπλέον ότι, λόγω των τροποποιήσεων του δικτύου δρομολογίων, η Adria αποδέσμευσε διαθέσιμους χρόνους χρήσης σε διάφορους αερολιμένες, ορισμένοι από τους οποίους είναι συντονισμένοι ([39]) αερολιμένες, όπως για παράδειγμα οι αερολιμένες του Δουβλίνου και της Κοπεγχάγης. Οι εν λόγω διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης παρέχουν σε ανταγωνιστικές αερογραμμές τη δυνατότητα εξυπηρέτησης ορισμένων δρομολογίων και αύξησης της μεταφορικής τους ικανότητας.

(146) Τέλος, όσον αφορά τη μείωση του μεγέθους του στόλου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Adria μείωσε τον στόλο της από […] αεροσκάφη το 2011 σε […] αεροσκάφη, αριθμός που, σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, προβλέπεται να παραμείνει αμετάβλητος έως τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2015. Σχετικά με την πώληση της AAT, η Επιτροπή εκτιμά ότι το εν λόγω μέτρο είναι αποδεκτό ως αντισταθμιστικό μέτρο, ιδίως εάν ληφθεί υπόψη το συμπέρασμα που συνάγεται στην αιτιολογική σκέψη (118) ότι δεν εμπεριέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

(147) Όταν η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον τα αντισταθμιστικά μέτρα είναι κατάλληλα, θα λαμβάνει υπόψη τη διάρθρωση της αγοράς και τις συνθήκες ανταγωνισμού κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ότι κανένα από τα εν λόγω μέτρα δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την επιδείνωση της διάρθρωσης της αγοράς (σημείο 39 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α). Τα αντισταθμιστικά μέτρα πρέπει να είναι ανάλογα με τις στρεβλωτικές επιπτώσεις που έχει η ενίσχυση και ιδίως με το μέγεθος και το σχετικό βάρος της επιχείρησης στην αγορά ή τις αγορές της. Ο βαθμός μείωσης πρέπει να αποφασίζεται για κάθε περίπτωση χωριστά (σημείο 40 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

(148) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι το μερίδιο αγοράς της Adria στο σύνολο της παραγωγικής ικανότητας και του παραγωγικού αποτελέσματος του ενωσιακού κλάδου αερομεταφορών (σε όρους αριθμού επιβατών) ανέρχεται μόλις σε 0,15 % (1,17 εκατ. επιβάτες το 2011). Για έναν σχετικά μικρό αερομεταφορέα όπως η Adria, περαιτέρω μειώσεις του στόλου και της παραγωγικής ικανότητας θα μπορούσαν να έχουν αρνητική επίπτωση στη βιωσιμότητά του, χωρίς να προσφέρουν στους ανταγωνιστές του πραγματικές ευκαιρίες στην αγορά.

(149) Όσον αφορά το σημαντικότερο σκέλος των αντισταθμιστικών μέτρων, δηλαδή τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας, η Επιτροπή θεωρεί επαρκή τη μείωση της τάξης του [6-8] % περίπου σε επικερδή δρομολόγια κατά την περίοδο 2011-2015, ιδίως σε σύγκριση με άλλες περιπτώσεις αναδιάρθρωσης αεροπορικών εταιρειών ([40]). Η εν λόγω μείωση της ικανότητας σε επικερδή δρομολόγια είναι υψηλότερη από ό,τι στην περίπτωση της Air Malta. Επιπλέον, η συνολική μείωση της ικανότητας κατά [11-14] % είναι παρόμοιου μεγέθους με τη μείωση της τάξης του 15 % που έγινε δεκτή στην περίπτωση της Austrian Airlines ([41]).

(150) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Σλοβενία αποτελεί ενισχυόμενη περιοχή για τους σκοπούς των επενδυτικών ενισχύσεων περιφερειακού χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ ([42]). Σύμφωνα με το σημείο 56 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, «*οι προϋποθέσεις για την έγκριση ενίσχυσης [στις ενισχυόμενες περιοχές] μπορεί να είναι λιγότερο αυστηρές όσον αφορά την εφαρμογή αντισταθμιστικών μέτρων και το μέγεθος της συμβολής του δικαιούχου. Εφόσον δικαιολογείται από ανάγκες περιφερειακής ανάπτυξης, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η μείωση της παραγωγικής ικανότητας ή της παρουσίας στην αγορά εμφανίζεται να είναι το πλέον ενδεδειγμένο μέτρο για να αποφευχθούν αθέμιτες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, η απαιτούμενη μείωση θα είναι μικρότερη στις ενισχυόμενες περιοχές από ό,τι στις μη ενισχυόμενες*».

(151) Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερομένων, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα αντισταθμιστικά μέτρα που προτείνει η Σλοβενία είναι επαρκή και αναλογικά, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι θα ελαχιστοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότερο τα αποτελέσματα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης υπέρ της Adria που αλλοιώνουν τις συναλλαγές.

([38]) Βλέπε υποσημείωση 13.

([39]) Ως συντονισμένοι αερολιμένες λογίζονται οι αερολιμένες στους οποίους οι διαθέσιμοι χρόνοι χρήσης κατανέμονται από συντονιστή σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1).

([40]) Στην περίπτωση της Air Malta, η μείωση της ικανότητας σε επικερδή δρομολόγια ανήλθε στο 5 %, ενώ στην απόφαση σχετικά με την Czech Airlines, η Επιτροπή έκανε δεκτή μείωση της ικανότητας της τάξης του [10-11] %.

([41]) Απόφαση στην υπόθεση C-6/09 — *Austrian Airlines* (C-6/09)

([42]) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής, της 13ης Σεπτεμβρίου 2006, στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης N 434/2006, *Σλοβενία — Χάρτης περιφερειακών ενισχύσεων 2007-2013*.

7.5.4. Ενίσχυση περιοριζόμενη στο ελάχιστο (ίδια συνεισφορά)

(152) Σύμφωνα με το σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, για να περιορίζεται το ποσό της ενίσχυσης στο απολύτως ελάχιστο των εξόδων αναδιάρθρωσης που απαιτούνται, οι δικαιούχοι πρέπει να συμβάλλουν σημαντικά στην αναδιάρθρωση με δικούς τους πόρους. Η συνεισφορά αυτή δύναται να περιλαμβάνει την πώληση στοιχείων του ενεργητικού που δεν είναι απαραίτητα για την επιβίωση της επιχείρησης, ή εξωτερική χρηματοδότηση υπό όρους της αγοράς.

(153) Η ίδια συνεισφορά πρέπει να είναι πραγματική, δηλαδή ουσιαστική, αποκλείοντας όλα τα μελλοντικά κέρδη όπως οι ταμειακές εισροές (σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α). Εγγενώς, η ίδια συνεισφορά δεν πρέπει να περιέχει κανένα πρόσθετο στοιχείο κρατικής ενίσχυσης. Για τις μεγάλες επιχειρήσεις, η Επιτροπή συνήθως θεωρεί ικανοποιητική τη συνεισφορά τουλάχιστον κατά 50 % στα έξοδα αναδιάρθρωσης. Ωστόσο, σε εξαιρετικές περιστάσεις και σε περιπτώσεις ιδιαίτερης δυσκολίας, η Επιτροπή μπορεί να δέχεται χαμηλότερη συμμετοχή (σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α).

(154) Λαμβανομένων υπόψη των συνολικών δαπανών αναδιάρθρωσης ύψους […] ευρώ, η προτεινόμενη ίδια συνεισφορά της Adria ανέρχεται σε […] ευρώ, ήτοι περίπου στο [50-54] % του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης. Σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, η ίδια συνεισφορά αναλύεται ως εξής:

α) […].

β) Το συνολικό ποσό από την πώληση της AAT (ήτοι 14,7 εκατ. ευρώ).

γ) Το συνολικό ποσό της μετοχοποίησης χρεών που πραγματοποίησαν οι τράπεζες στο πλαίσιο του μέτρου 4 (19,7 εκατ. ευρώ).

(155) Όσον αφορά το στοιχείο α) της αιτιολογικής σκέψης (154), η Επιτροπή εκτιμά ότι τα εν λόγω μέτρα είναι αποδεκτά και φαίνεται να μπορούν να δικαιολογηθούν ως ίδια συνεισφορά. Στην πραγματικότητα, τα περισσότερα στοιχεία του ενεργητικού έχουν πωληθεί και, ως εκ τούτου, τα έσοδα από την εν λόγω πώληση μπορούν καταφανώς να υπολογιστούν ως ίδια συνεισφορά. Επιπλέον, η Σλοβενία υπέβαλε αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τα οποία τα υπόλοιπα στοιχεία του ενεργητικού βρίσκονται επί του παρόντος σε διαδικασία πώλησης και η αξία τους έχει προσδιοριστεί με βάση εξωτερικές αποτιμήσεις, συμπεριλαμβανομένης της αποτίμησης AVAC στην περίπτωση των αεροσκαφών (βλέπε αιτιολογική σκέψη (97)).

(156) Όσον αφορά το στοιχείο β) της αιτιολογικής σκέψης (154), δεδομένου ότι η Επιτροπή συνήγαγε στην αιτιολογική σκέψη (118) το συμπέρασμα ότι το μέτρο 5 δεν εμπεριέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, είναι μάλλον εύλογο να θεωρηθεί ότι τα έσοδα από την πώληση της AAT πρέπει να εκληφθούν ως στοιχείο ιδίας συνεισφοράς.

(157) Τέλος, σχετικά με τη μετοχοποίηση χρεών που αναφέρεται στο στοιχείο γ) της αιτιολογικής σκέψης (154), η Σλοβενία εκτιμά ότι το συνολικό ποσό της μετατροπής αυτής που πραγματοποιήθηκε από τις τράπεζες στο πλαίσιο του μέτρου 4 πρέπει να εκληφθεί ως ίδια συνεισφορά. Εν προκειμένω, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η μετατροπή μη εξασφαλισμένων χρεών δεν αποτελεί υπό κανονικές συνθήκες ένδειξη της εμπιστοσύνης της αγοράς στην εταιρεία, διότι οι μη εξασφαλισμένοι πιστωτές δεν αναλαμβάνουν νέους κινδύνους που συνδέονται με την υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Στην περίπτωση, ωστόσο, της Adria, η Σλοβενία κατέδειξε ότι τα χρέη που μετατράπηκαν σε ίδια κεφάλαια ήταν πλήρως εξασφαλισμένα σε σημαντικό βαθμό, δηλαδή [10-20] εκατ. ευρώ από το συνολικό ποσό των 19,7 εκατ. ευρώ (βλέπε αιτιολογική σκέψη (97)). Επομένως, σε περίπτωση εκκαθάρισης της Adria, οι τράπεζες θα ήταν σε θέση να ανακτήσουν το ποσό των πλήρως εξασφαλισμένων χρεών. Έπεται ότι οι τράπεζες παραιτήθηκαν από μια πλήρως εξασφαλισμένη απαίτηση, την οποία θα ήταν σε θέση να ανακτήσουν πλήρως, και την αντικατέστησαν με ίδια κεφάλαια της Adria ίσης αξίας. Κατά συνέπεια, οι τράπεζες ανέλαβαν νέο κίνδυνο με τη μετοχοποίηση χρέους τουλάχιστον [10-20] εκατ. ευρώ, δεδομένου ότι δεν έχουν καμία βεβαιότητα ότι η επένδυσή τους στην Adria θα είναι επικερδής.

(158) Βάσει του σκεπτικού αυτού, η Επιτροπή εκτιμά ότι η μετοχοποίηση των πλήρως εξασφαλισμένων δανείων, ήτοι [10-20] εκατ. ευρώ, είναι αποδεκτή ως ίδια συνεισφορά.

(159) Λαμβανομένων υπόψη των προαναφερομένων, το επίπεδο της ιδίας συνεισφοράς της Adria ανέρχεται σχεδόν στο ποσό των […] ευρώ, ήτοι στο [46-48] % των δαπανών αναδιάρθρωσης. Κατά κανόνα, για μια μεγάλη επιχείρηση όπως η Adria, το ποσοστό ιδίας συνεισφοράς πρέπει να ανέρχεται στο 50 %. Ωστόσο, σύμφωνα με το σημείο 56 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, η Επιτροπή μπορεί να είναι λιγότερο αυστηρή όσον αφορά το μέγεθος της ιδίας συνεισφοράς στις ενισχυόμενες περιοχές, όπως στην περίπτωση της Σλοβενίας κατά τον χρόνο λήψης των μέτρων (βλέπε αιτιολογική σκέψη (150)). Σε προηγούμενες περιπτώσεις, όπως στην υπόθεση της Air Malta, η Επιτροπή αποδέχθηκε ποσοστό ιδίας συνεισφοράς της τάξης περίπου του 45 %.

(160) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του σημείου 43 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α.

7.5.5. Η αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης»

(161) Τέλος, η ενίσχυση πρέπει να συνάδει με τις διατάξεις του σημείου 72 των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, στο οποίο προβλέπεται ότι επιχείρηση που έχει λάβει ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης κατά τα τελευταία δέκα έτη δεν είναι επιλέξιμη για ενισχύσεις διάσωσης ή αναδιάρθρωσης (αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης»).

(162) Δεδομένου ότι τα μέτρα 1, 2, 3 και 5 δεν εμπεριέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης και εφόσον προκύπτει ότι η Adria δεν έχει λάβει ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης κατά την τελευταία δεκαετία, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης» τηρείται στο πλαίσιο του μέτρου 4.

7.6. **Συμπέρασμα όσον αφορά το μέτρο 4**

(163) Βάσει των προαναφερομένων, η Επιτροπή αποφαίνεται ότι η Σλοβενία προέβη παρανόμως το 2011 σε εισφορά κεφαλαίου υπέρ της Adria, ενεργώντας κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο, η Επιτροπή εκτιμά ότι το εν λόγω μέτρο και το σχέδιο αναδιάρθρωσης πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις δυνάμει των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα μέτρα τα οποία έθεσε σε εφαρμογή η Δημοκρατία της Σλοβενίας το 2007, το 2009 και το 2010 υπό τη μορφή εισφορών κεφαλαίου υπέρ της Adria Airways d.d. δεν συνιστούν ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η εξαγορά της Adria Airways Tehnika d.d. από την PDP και την Aerodrom Ljubljana d.d. το 2010 και το 2011 δεν συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 2

Το μέτρο το οποίο έθεσε σε εφαρμογή η Δημοκρατία της Σλοβενίας το 2011 υπό τη μορφή εισφοράς κεφαλαίου ύψους 50 εκατ. ευρώ υπέρ της Adria Airways d.d. συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Δημοκρατία της Σλοβενίας.

Βρυξέλλες, 9 Ιουλίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος