KOMISJONI OTSUS (EL) 2015/494,

9. juuli 2014,

meetmete SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) kohta, mida Sloveenia on rakendanud ettevõtja Adria Airways d.d. kasuks

(teatavaks tehtud numbri C(2014) 4543 all)

(Ainult sloveenikeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

võttes arvesse otsust, millega komisjon otsustas algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse riigiabijuhtumi SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) suhtes ([1]),

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ja võttes nende märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 11. märtsil 2011. aasta SANI teatega nr 5628, mis registreeriti samal päeval, teavitas Sloveenia komisjoni ettevõtjale Adria Airways d.d. (edaspidi „Adria" või „ettevõtja") riigi tagatisena ja 6,2 miljoni euro suuruse sooduslaenuna antavast päästmisabist.

(2) Sloveenia ametiasutused esitasid täiendavat teavet 31. märtsi 2011. aasta ja 12. aprilli 2011. aasta kirjas. Komisjon nõudis täiendavat teavet 29. aprilli 2011. aasta kirjas, millele Sloveenia ametiasutused ei vastanud. 13. juulil 2011. aastal toimunud kohtumisel Sloveenia ametiasutuste ja nende nõustajatega selgitati komisjonile, et arvestades ettevõtja ebasoodsat finantsolukorda, ei ole teatatud päästmisabi piisav ning et Sloveenia kavatseb Adriat toetada 50 miljoni eurose rahasüstiga. Sloveenia võttis oma päästmisabist teatamise kirja tagasi 1. augustil 2011.

(3) Olles saanud teada, et Sloveenia toetas Adriat 30. septembril 2011 siiski eespool mainitud rahasüstiga, otsustas komisjon esialgset uurimist jätkata *ex officio* ning palus täiendavat teavet 12. septembri 2011. aasta, 28. novembri 2011. aasta ja 17. aprilli 2012. aasta kirjas, millele Sloveenia ametiasutused vastasid 11. oktoobri 2011. aasta, 27. detsembri 2011. aasta, 13. jaanuari 2012. aasta ja 18. mai 2012. aasta kirjaga. Lisaks esitasid Sloveenia ametiasutused 7. novembril 2012. aastal e-postiga Adria esindajate koostatud märgukirja.

(4) Sloveenia ametiasutuste taotlusel toimus 12. juulil 2012. aastal kohtumine, millel osalesid Adria ja Adria ühe aktsionäri, riigiettevõtte PDP ([2]) esindajad. Sellel kohtumisel esitasid Sloveenia ametiasutused ning Adria ja PDP esindajad uurimisel olevate meetmete kohta selgitusi ja argumente.

(5) 20. novembri 2012. aasta kirjas teatas komisjon Sloveeniale, et on otsustanud kõnealuse abi suhtes algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse (edaspidi „menetluse algatamise otsus"). Sloveenia esitas oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta 21. jaanuari 2013. aasta kirjas. Komisjon palus Sloveenialt täiendavat teavet 5. märtsi 2013. aasta kirjas, millel Sloveenia vastas 19. aprilli 2013. aasta kirjaga. Sloveenia esitas täiendavat teavet 16. septembril 2013. Komisjon palus Sloveenialt täiendavat teavet 6. novembri 2013. aasta kirjas, millele Sloveenia vastas 4. detsembri 2013. aasta ning 6. ja 17. jaanuari 2014. aasta kirjaga. 25. märtsil ja 5. detsembril 2013 ning 8. jaanuaril 2014 toimusid kohtumised Sloveenia ametiasutuste ja nende esindajatega.

([1]) Riigiabi – Sloveenia – Riigiabi SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) – Väidetav abi ettevõtjale Adria Airways – Kutse märkuste esitamiseks vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikele 2 (ELT C 69, 8.3.2013, lk 53).

([2]) PDP on 2009. aasta mais asutatud valdusettevõtja. See kuulub täielikult kolmele 100 % riigi omanduses olevale fondile: Kapitalska družba d.d. (edaspidi „KAD"), Slovenska Odskodninska družba d.d. (edaspidi „SOD") ja Družba za svetovanje in upravljanje d.o.o. (edaspidi „DSU").

(6) Komisjoni menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ([3]) 8. märtsil 2013. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama meetmete kohta oma märkusi.

(7) Komisjon sai 8. aprillil 2013 märkused ühelt huvitatud isikult, nimelt Ryanairilt. Komisjon edastas märkused Sloveeniale, kellele anti võimalus märkustele vastata. Sloveenia kommentaarid saadi 13. mai 2013. aasta kirjas.

2. **SLOVEENIA LENNUNDUSTURG**

(8) Adria on Sloveenia riiklik lennuettevõtja ja Ljubljana lennujaama peamine lennuettevõtja. 2011. aastal teenindas Adria 73,4 %, 2012. aastal 71,3 % ja 2013. aastal 69,8 % Ljubljana lennujaama läbivatest reisijatest ([4]).

(9) Ehkki odavlennuettevõtjate tegevus Sloveenias on piiratud (EasyJet teenindab ainult ühte ja Wizz Air kahte Ljubljanast väljuvat lennuliini), kasutas nende teenuseid 2013. aastal 12,6 % reisijatest ([5]). Praegu lendab Ljubljanast oma peamisse sõlmlennujaama veel viis konkurenti, nimelt Air France, Finnair, Turkish Airlines, Montenegro Airlines ja Air Serbia.

3. **ABISAAJA**

(10) Adria on ligikaudu 450 töötajaga suurettevõtja. 2013. aastal oli Adria käive 142,3 miljonit eurot ja kahjum 3 miljonit eurot (hinnangulised andmed). Ettevõtjal on 11 õhusõidukit, peamiselt lähimaa reaktiivlennukid. Praegu kuuluvad Adria omanike ringi Sloveenia Vabariik (69,9 %), Bank Assets Management Company (edaspidi „BAMC", 19,6 %), kellele anti teatavad Nova Ljubljanska Banka d.d. ([6]) (edaspidi „NLB") varad, ABANKA d.d. (4,7 %) ja PDP (2,1 %).

(11) Adria finantsseisund on 2008. aastast alates pidevalt halvenenud, kuna müük on vähenenud ja nii maksueelne kasum kui ka omakapital on negatiivsed. Täiendavat teavet Adria finantsseisundi kohta ajavahemikul 2007–2011 vt punkt 7.1.

(12) 1. augustil 2012 alustas Sloveenia koos ettevõtjatega PDP, NLB, Abanka Vipa d.d., Hypo Alpe-Adria Bank d.d. ja Unicredit Bank of Slovenia d.d. Adria erastamisprotsessi, pannes müüki 74,87 % ettevõtja aktsiatest. Sellel kuupäeval avaldas Sloveenia Vabariigi põhivara haldamise amet (AUKN) teate, milles kutsuti investoreid üles avaldama mittesiduvat huvi ettevõtja enamusaktsiate müügiprotsessi vastu ([7]). On siiski ilmnenud, et see protsess on tühistatud ning Adria erastamine edasi lükatud.

4. **MEETMETE JA RESTRUKTUREERIMISKAVA KIRJELDUS**

4.1. **1. meede: kapitali suurendamine 2007. aastal**

(13) 31. detsembril 2006 jagunes Adria kapital aktsionäride vahel järgmiselt:

Tabel 1

Adria aktsiate jagunemine enne kapitali suurendamist 2007. aastal

Nimi	%
KAD	55,0
SOD	20,0

([3]) Vt joonealune märkus 1.
([4]) Aerodrom Ljubljana d.d. 2013. aasta aruanne, vt http://www.lju-airport.si/pripone/1966/Letno%20porocilo%20AL%202013%20ang.pdf.
([5]) *Ibid.*
([6]) Vt http://www.dutb.eu/en/about-us. 31. detsembri 2010. aasta seisuga omas Sloveenia (otseselt või kaudselt) 48,8 % NLBst. Pärast NLB päästmiseks tehtud rekapitaliseerimist, mis kiideti heaks komisjoni 7. märtsi 2011. aasta otsusega (SA.32261), kuulus Sloveeniale (otseselt või kaudselt) ligikaudu 55,7 % NLBst.
([7]) Vt http://www.sdh.si/sl-si/Novica/294.

Nimi	%
NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. (1)	9,7
NFD Holding d.d. (2)	7,2
Infond d.o.o. (3)	4,9
Muud (sh eraisikust aktsionärid)	3,2

(1) NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. on NFD Holdingu tütarettevõtja, millest NFD Holding omab 48,5 % (vt joonealune märkus allpool). Ülejäänud omanikud on peamiselt eraettevõtjad – vt aastaaruanne (ainult sloveeni keeles) aadressil http://www.nfd.si/dokumenti?lang=en.
(2) NFD Holding d.d. on börsiettevõte, mille peamine tegevusala on finantsinvesteeringute haldamine. See näib olevat eraomandis – vt aastaaruanne (ainult sloveeni keeles) aadressil http://www.nfdholding.si/dokumenti.php.
(3) Infond d.o.o. on Sloveenia ettevõtja, mis haldab investeerimisfonde. Sellest 72 % kuulub Nova KMB-le, pangale, millest Sloveenia omas kõnealusel ajal 42,3 %, 4,8 % KADile ja 4,8 % SODile. Vt http://www.nkbm.si/financial-reports-and-documents.

(14) 19. veebruaril 2007 otsustas Adria aktsionäride koosolek suurendada kapitali 10,9 miljoni euro võrra. Ligikaudu 99,6 % kapitali suurendamiseks emiteeritud aktsiatest märkis riigile kuuluv fond KAD; ülejäänud aktsiad märkisid eraisikust aktsionärid. 5. aprilliks 2007 olid kõik aktsiad märgitud.

(15) Aktsia eest maksti 27 eurot. [Kuupäeva] hindamisaruande (*) kohaselt oli aktsiate väärtus 2006. aasta septembris […] eurot aktsia kohta.

(16) Pärast kapitali suurendamist 2007. aastal jagunes Adria kapital aktsionäride vahel järgmiselt:

Tabel 2

Adria aktsionäride struktuur pärast kapitali suurendamist 2007. aastal

Nimi	%
KAD	77,3
SOD (1)	10,0
NLB (2)	8,5
Infond d.o.o.	2,4
Muud (sh eraisikust aktsionärid)	1,8

(1) Sloveenia riigi omanduses olev fond.
(2) Teadaoleva põhjal saab järeldada, et mingil ajahetkel enne kapitali suurendamist 2007. aastal omandas NLB NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. ja NFD Holding d.d. osaluse.

4.2. **2. meede: kapitali suurendamine 2009. aastal**

(17) 13. jaanuaril 2009 otsustas Adria nõukogu suurendada kapitali uute aktsiate emiteerimisega. Selle tulemusel suurendati kapitali 2,36 miljoni euro võrra. Ligikaudu 99,5 % kapitali suurendamiseks emiteeritud aktsiatest märkis KAD; ülejäänud aktsiad märkisid eraisikust aktsionärid. 20. juuliks 2009 olid kõik aktsiad märgitud.

(18) Aktsia eest maksti 22 eurot. [Kuupäeva] hindamisaruande kohaselt oli aktsiate väärtus 2008. aasta septembris […] eurot aktsia kohta.

(*) Ärisaladus.

(19) Pärast kapitali suurendamist 2009. aastal jagunes Adria kapital aktsionäride vahel järgmiselt:

Tabel 3

Adria aktsionäride struktuur pärast kapitali suurendamist 2009. aastal

Nimi	%
KAD	78,6
SOD	8,8
NLB	7,5
Infond d.o.o.	2,2
Muud (sh eraisikust aktsionärid)	2,9

4.3. **3. meede: kapitali suurendamine 2010. aastal**

(20) 2. septembril 2010 otsustas Adria aktsionäride koosolek suurendada kapitali 2,5 miljoni euro võrra. Valdusettevõtja PDP (KADi ja SODi järglane) märkis ligikaudu 80 % kapitali suurendamiseks emiteeritud aktsiatest. Kaks eraomanduses olevat turismiettevõtjat, Kompas d.d. ja Palma d.o.o. märkisid ülejäänud 20 % (kumbki 10 %). 1. oktoobriks 2010 olid kõik aktsiad märgitud.

(21) Aktsia eest maksti 12 eurot. [Kuupäeva] hindamisaruande kohaselt oli aktsiate väärtus 2009. aasta juunis […] eurot aktsia kohta.

(22) Pärast kapitali suurendamist 2010. aastal jagunes Adria kapital aktsionäride vahel järgmiselt:

Tabel 4

Adria aktsiate jagunemine pärast kapitali suurendamist 2010. aastal

Nimi	%
PDP	86,0
NLB	6,1
Kompas d.d.	1,9
Palma d.o.o.	1,9
Infond d.o.o.	1,7
Muud (sh eraisikust aktsionärid)	2,4

4.4. **4. meede: kapitali suurendamine 2011. aastal**

(23) 21. septembril 2011 otsustas Adria aktsionäride koosolek suurendada kapitali 69,7 miljoni euro võrra. Sloveenia Vabariik märkis 49,5 miljonit eurot rahas ja PDP märkis 0,5 miljonit eurot rahas. Ülejäänud osas (st 19,7 miljonit eurot) toimus kapitali suurendamine võla vahetamisega omakapitali vastu: mitme panga poolt a) NLB 13,83 miljonit eurot, b) Abanka Vipa d.d. 3,35 miljonit eurot, c) Unicredit Bank of Slovenia d.d. 1,24 miljonit eurot ja d) Hypo Alpe-Adria Bank d.d. 1,28 miljonit eurot. Kapitali suurendamine leidis aset 30. septembril 2011.

(24) Kokkulepitud hind oli 1 euro aktsia kohta, mis on Sloveenia seadustega lubatud miinimum. Hindamisaruannet ei koostatud.

(25) Pärast kapitali suurendamist 2011. aastal jagunes Adria kapital aktsionäride vahel järgmiselt:

Tabel 5

Adria aktsiate jagunemine pärast kapitali suurendamist 2011. aastal

Nimi	%
Sloveenia Vabariik	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
Muud (sh eraisikust aktsionärid)	0,1

2011. aasta septembri restruktureerimiskava

(26) Sloveenia ametiasutustelt saadud teabe kohaselt otsustasid riik, PDP ja pangad osaleda 2011. aasta kapitalisuurendamises 2011. aasta septembris koostatud finants- ja äritegevusalase restruktureerimiskava (edaspidi „restruktureerimiskava") alusel. Kava hõlmas Adria finants- ja äritegevuse restruktureerimiseks vajalikke meetmeid, mis aitaksid ettevõtjal elujõulisust taastada. On selge, et kava koostati restruktureerimisabist teatamiseks, sest selles osutatakse sellistele mõistetele nagu „omaosalus" ja „konkurentsi moonutamine", millest äriplaanis tavaliselt ei räägita.

(27) Algselt esitatud restruktureerimiskava kohaselt saavutaks Adria elujõulisuse 2013. aastal (baas- ja optimistliku stsenaariumi järgi) või 2014. aastal (pessimistliku stsenaariumi järgi). Algselt esitatud restruktureerimiskava kohaselt põhjustas Adria probleeme: a) […].

(28) Algselt esitatud restruktureerimiskavas esitati mitu Adria restruktureerimise meedet, mille eesmärk oli taastada ettevõtja elujõulisus: a) […].

(29) Algselt esitatud restruktureerimiskava kohaselt kataks 2011. aasta kapitali suurendamine 69,7 miljoni euro võrra Adria negatiivse omakapitali summas […] eurot, kohustuste tagasimaksmise summas […] eurot ([…] eurot tähtaja ületanud kohustuste täitmiseks tarnijate ees ja […] eurot pangalaenude ennetähtaegseks tagasimaksmiseks) ning restruktureerimismeetmete rahastamise summas […] eurot.

(30) Restruktureerimise kogukulud ulatuks […] euroni, mida osaliselt kaeti riigi ja PDP 50 miljoni euro suurusest rahasüstist. Adria osaleks restruktureerimiskulude katmises (omaosalus) […] euroga, mis tuleks pangalaenude vahetamisest omakapitali vastu (19,7 miljonit eurot), […]. Algselt esitatud restruktureerimiskavas kaaluti kompensatsioonimeetmetena AAT müüki ja regulaarliinide sulgemist.

(31) Komisjoni poolt menetluse algatamise otsuses väljendatud kahtluste kummutamiseks esitas Sloveenia restruktureerimiskavale mitu täiendust. Praegusel kujul näeb restruktureerimiskava ette, et restruktureerimine kestab 2015. aastani, samuti hõlmab see mitut täiendavat restruktureerimismeedet, et tagada püsivam elujõulisus. Täiendavad restruktureerimismeetmed ning nende finantsmõju 2014.–2015. aastal on järgmised: a) […].

4.5. **5. meede: Adria Airways Tehnika d.d. (AAT) võõrandamine aastatel 2010–2011**

(32) Täielikult Adriale kuuluv tütarettevõtja AAT asutati 2010. aastal. Kuni selle ajani oli see olnud Adria ettevõttesisene tehnilise hoolduse üksus SVL. AAT hooldab nii Adria kui ka teiste klientide õhusõidukeid.

(33) Ajavahemikul 2010. aasta novembrist 2011. aasta märtsini omandasid PDP ja Aerodrom Ljubljana (Ljubljana lennujaama käitaja, milles riigil on enamusosalus) Adrialt kahes etapis 52,3 % ja 47,7 % AATst. Esimese etapina ostis PDP 18,24 % osaluse AATs 2 676 346 hääleõiguseta eelisaktsia kujul hinnaga 1 euro aktsia kohta. Samal ajal omandas Aerodrom Ljubljana 31,16 % osaluse AATs (4 570 881 aktsiat) võla muutmisega hääleõiguseta eelisaktsiateks ligikaudu 4,6 miljoni euro ulatuses. Teises etapis 2011. aasta alguses müüs Adria oma ülejäänud AAT aktsiad järgmiselt: PDP omandas 5 000 000 lihtaktsiat hinnaga 1 euro aktsia kohta ja suurendas oma osalust ettevõtjas 52,33 %ni; Aerodrom Ljubljana suurendas oma osalust 47,67 %ni, konverteerides 2,2 miljoni euro väärtuses nõudeid Adria vastu.

(34) Osaluse eest maksti kokku seega 14,7 miljonit eurot, mis teeb 1 euro aktsia kohta. 2010. aasta aprillis koostatud hindamisaruandes leiti, et 2009. aasta detsembris jäi Adria hooldusüksuse AAT väärtus 14,4 ja 14,9 miljoni euro vahemikku.

5. **MENETLUSE ALGATAMISE OTSUS**

(35) 20. novembril 2012 otsustas komisjon algatada ametliku uurimismenetluse. Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon oma esialgset seisukohta, et ajal, mil meetmeid rakendati, või vähemalt alates 2008. aastast võis Adriat pidada raskustes olevaks ettevõtjaks. Komisjon väljendas ka kahtlusi seoses hindamisel oleva viie meetmega ning jõudis esialgsele järeldusele, et kõik viis meedet sisaldasid riigiabi.

(36) Seoses 1. ja 2. meetmega leidis komisjon menetluse algatamise otsuses, et Sloveenia riigil oli KADile selge ja otsene mõju, ning jõudis esialgsele järeldusele, et KADi osalemisel 2007. ja 2009. aasta kapitalisuurendamistes kasutati riigi vahendeid ning see oli seostatav Sloveenia riigiga. Hind, mida KADi aktsiate eest tegelikult maksis, jäi küll allapoole kahes hindamisaruandes kehtestatud väärtust, kuid komisjon väljendas nende hindamisaruannete suhtes kahtlusi, mis tulenesid suurest ajavahemikust aktsiate hindamise ja kapitalisüstide tegemise vahel. Võttes arvesse, et sel ajal oli KAD Adria enamusaktsionär, leidis komisjon, et 2007. ja 2009. aasta kapitalisuurendamiste eesmärk oli rahastada KADi olemasolevat investeeringut ettevõtjas, mida võis pidada raskustes olevaks.

(37) 3. meedet hinnates märkis komisjon, et PDP on KADi ja SODi õigusjärglane; nii KADi kui ka SODi tegevuse suhtes oli komisjon jõudnud esialgsele järeldusele, et see on seostatav riigiga. Lisaks rõhutas komisjon riigiga seostatavuse põhjendamisel asjaolu, et Sloveenia omab kaudselt (KADi, SODi ja täielikult riigile kuuluva varahaldusettevõtja DSU kaudu) 100 % PDPst, ning osutas mõnedele kaudsetele seostatavuse tõenditele Stardust Marine'i kohtuasja tähenduses ([8]). Nagu ka 1. ja 2. meetme puhul, jäi hind, mida PDP aktsiate eest tegelikult maksis, küll allapoole hindamisaruandes kehtestatud väärtust, kuid komisjon väljendas selle hindamisaruande suhtes kahtlusi, mis tulenesid suurest, 15kuulisest ajavahemikust aktsiate hindamise ja kapitalisüsti tegemise vahel. Komisjon jõudis ka esialgsele järeldusele, et kahe eraomandis oleva turismiettevõtja (Kompas d.d. ja Palma d.o.o.) osalemisest koos PDPga 2010. aasta kapitalisüstis ei piisa selleks, et kõrvaldada komisjoni kahtlusi Adriale antud võimaliku eelise kohta ([9]).

(38) Seoses 4. meetmega märkis komisjon, et Sloveenia investeering hõlmas vaieldamatult riigi vara, ning kordas oma esialgset järeldust, et PDP tegevus on seostatav riigiga. Komisjon väljendas ka kahtlusi seoses NLB 4. meetmes osalemisega, mida saab riigiga seostada, võttes arvesse asjaolu, et a) kõnealusel ajal kuuulus NLB enamusosalus riigile, b) riigil oli panga juhatuses ja nõukogus häälteenamus ja c) riigiasutused võisid riigi kontrollitava panga käitumist mõjutada.

(39) Hinnates, kas 4. meede andis Adriale põhjendamatu valikulise eelise, märkis komisjon menetluse algatamise otsuses, et asjaolu, et pangad nõustusid võla vahetamisega omakapitali vastu üksnes tingimusel, et riik toetab Adriat rahasüstiga, ja eelkõige riigi ja PDP toetuse erinev laad võrreldes pankade toetusega (raha *vs.* võla konverteerimine) oli piisav selleks, et tekitada põhjendatud kahtlusi 2011. aasta kapitalisuurendamise tingimuste samaväärsuses. Komisjon märkis veel, et erinevalt varasematest kapitalisuurendamistest toimus 2011. aasta kapitalisuurendamine ilma hindamisaruandeta.

([8]) Kohtuasi C-482/99: Prantsusmaa *vs.* komisjon (Stardust Marine), EKL 2002, lk I-4397.

([9]) Vt kohtuasjad T-358/94: Compagnie nationale Air France *vs.* komisjon, EKL 1996, lk II-2109, punktid 148–149, ja T-296/97: Alitalia – Linee aeree italiane SpA *vs.* komisjon, EKL 2000, lk II-3871, punkt 81.

(40) Sloveenia väite kohta, et riik otsustas 4. meetmes osaleda 2011. aasta septembri restruktureerimiskava alusel, märkis komisjon, et restruktureerimiskava ei olnud põhimõtteliselt piisav selleks, et rahuldada erainvestori kriteeriume, kuna mõned selles esitatud prognoosid põhinesid ebakindlatel või ebaselgetel eeldustel. Komisjon rõhutas ka asjaolu, et erainvestor oleks kaalunud riski, et varasemad kapitalisuurendamised kujutasid endast ebaseaduslikku riigiabi, ning oleks hinnanud komisjonipoolse sissenõudekorralduse riski mõju investeeringu kasumlikkusele. Lõpuks märkis komisjon, et pangad võisid otsustada kapitalisüstis osaleda huvi tõttu, mida Sloveenia oli Adria vastu üles näidanud ammu enne kuupäeva, mil võeti vastu otsus 2011. aasta kapitalisuurendamise kohta.

(41) Seoses 5. meetmega kordas komisjon oma esialgset seisukohta, et PDP tegevus oli riigiga seostatav ning meede hõlmas riigi vara. Aerodrom Ljubljana suhtes jõudis komisjon samale esialgsele järeldusele, pidades silmas asjaolu, et ettevõtja enamusosalus kuulus juba AAT omandamise ajal riigile. Komisjon pidas ebatõenäoliseks, et riik ei osalenud Ljubljana lennujaama haldaja Aerodrom Ljubljana tähtsates otsustes, võttes arvesse Aerodrom Ljubljana kui riigi peamise rahvusvahelise lennujaama strateegilist tähtsust.

(42) Kuna AAT aktsiate omandamise esimene etapp leidis aset kohe pärast 2010. aasta kapitalisuurendamist, oli komisjon seisukohal, et neid meetmeid ei tuleks hinnata eraldi, vaid need moodustavad osa suuremast Adria toetusoperatsioonist. Uurides aruannet, milles määrati kindlaks ATT aktsiate väärtus, märkis komisjon, et AATd (sel ajal oli see SVL) hinnati Adria hooldusüksuse osana ning AAT väärtuse hindamisel võeti arvesse sellest tulenevat sünergiat. Komisjon leidis siiski, et aruandes oleks tulnud hinnata SLV/AAT kui eraldiseisva üksuse väärtust, jättes kõrvale kontsernisisese sünergia, kuna 2010. aastaks oli AAT Adriast eraldunud ning see müüdi eraldi üksusena. Lisaks tegi komisjonile muret suur ajavahemik hindamise ja AAT aktsiate müügi vahel.

(43) Komisjon väljendas kahtlusi ka viie hinnatava meetme **siseturuga kokkusobivuse** suhtes, eriti seetõttu, et Sloveenia ametiasutused ei esitanud kokkusobivuse ühtki võimalikku põhjendust.

(44) Võttes arvesse asjaomaste meetmete laadi ja asjaolu, et meetmete rakendamise ajal võis Adriat pidada raskustes olevaks ettevõtjaks, märkis komisjon, et meetmete kokkusobivust saab hinnata üksnes ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel ning lähtudes eelkõige ühenduse suunistest raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta ([10]) (edaspidi „päästmise ja restruktureerimise suunised"). Esiteks märkis komisjon, et päästmise ja restruktureerimise suuniste punktis 3.1 sätestatud päästmisabi tingimused ei tundunud olevat täidetud. Seoses suuniste punktis 3.2 määratletud restruktureerimisabiga toonitas komisjon, et meetmeid rakendati enne komisjoni teavitamist ning et puudus suunistega ette nähtud tingimustele vastav usaldusväärne restruktureerimiskava – juba ainuüksi sellest asjaolust piisaks, et välistada meetmete kokkusobivus siseturuga ([11]).

(45) Komisjon avaldas kahtlusi ka restruktureerimiskava kohta, mis ei tundunud piisavalt usaldusväärne Adria püsiva elujõulisuse taastamiseks, kuna mõned prognoosid põhinesid kvantifitseerimata, ebakindlatel või ebaselgetel eeldustel. Komisjon kahtles ka selles, kas restruktureerimiskavaga ette nähtud kompensatsioonimeetmeid saab pidada asjakohasteks ja/või piisavateks, võttes arvesse, et need tundusid olevat Adria elujõulisuse taastamiseks vajalikud. AAT müük leidis aset mitu kuud enne restruktureerimiskava heakskiitmist, 2010. aasta lõpus ja 2011. aasta alguses – ajal, mil Adria ilmselt vajas hädasti rahastamist. Regulaarliinide sulgemist ei saanud pidada aktsepteeritavaks kompensatsioonimeetmeks, kuna enamik regulaarliine (31st 27) olid restruktureerimiskavas esitatud andmete kohaselt kahjumlikud ning nende sulgemist oleks ettevõtja elujõulisuse tagamiseks nii või teisiti nõutud. Komisjon kahtles ka selles, kas Adria enda pakutud omaosalust […] eurot saab täielikult aktsepteerida, kuna ei olnud selge, kas AAT müügist ja pangalaenude omakapitali vastu muutmisest saadavaid summasid võib omaosaluse hulka lugeda. Arvestades, et Adria tundus olevat meetmete rakendamise ajal raskustes ja raskustes olevad ettevõtjad saavad vastu võtta ainult päästmis- ja/või restruktureerimisabi, tõstatas komisjon ka küsimuse, kas järgitakse ühekordse abi põhimõtet, eriti seoses 2011. aasta kapitalisuurendamisega.

([10]) ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.

([11]) Vt sellega seoses EFTA kohtuotsus liidetud kohtuasjades E-10/11 ja E-11/11: Hurtigruten ASA, Norra *vs.* EFTA järelevalveamet, avaldamata, punktid 228 ja 234–240.

6. **MÄRKUSED MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE KOHTA**

6.1. **Sloveenia märkused**

(46) Oma märkustes komisjoni menetluse algatamise otsuse kohta väidab Sloveenia, et 1., 2. ja 3. meede ei hõlmanud riigiabi, kuna KADi ja PDP otsuseid ei saa riigiga seostada. Eelkõige märkis Sloveenia, et riigi 100 % osalusest ei piisa järeldamaks, et meetmeid saab seostada riigiga. Lisaks märgib Sloveenia, et hindamisaruanded, milles määrati kindlaks aktsiate väärtus, olid korrektsed, ning sellest lähtuvalt järgiti turumajandusliku investeerimise põhimõtet, mis välistab Adriale eelise andmise. Eelkõige seoses 3. meetmega väidab Sloveenia, et asjaolu, et lisaks PDP-le märkisid 20 % aktsiatest samaväärsetel tingimustel kaks eraomandis olevat turismiettevõtjat, on oluline ning näitab, et turg ei kahelnud Adria elujõulisuses, mis välistab riigiabi olemasolu.

(47) Seoses 5. meetmega kordab Sloveenia, et PDP tegevust ei saa riigiga seostada. Seoses Aerodrom Ljubljana tegevusega leiab Sloveenia, et asjaolust, et teatavad nõukogu liikmed nimetasid ametisse riik, KAD ja SOD, ei saa järeldada, et riik mõjutas AAT ostmise otsust. Peale selle leiab Sloveenia, et 2010. aasta aprilli hindamisaruannet, milles määrati AAT kui Adria hooldusüksuse väärtuseks 14,4 miljonit kuni 14,9 miljonit eurot, ei saa pidada aegunuks ning et miski ei näita seda, et hindamisaruandes võeti arvesse Adria-sisest sünergiat. Lisaks väidab Sloveenia, et nii PDP kui ka Aerodrom Ljubljana nõukogu koosolekuprotokollid näitavad, et ATT omandamise otsuse tegemisel lähtuti majanduslikest kaalutlustest. Eespool kirjeldatud põhjustel tuleks 5. meetme puhul riigiabi olemasolu välistada.

(48) Sloveenia vaidlustab ka Adria liigitamise raskustes olevaks ettevõtjaks ja leiab, et Adriat saab pidada raskustes olevaks alates 2011. aasta jaanuarist, st 4. meetme rakendamise ajal.

(49) Seoses 4. meetmega välistab Sloveenia riigiabi olemasolu väitega, et võla vahetamist omakapitali vastu NLB poolt ei saa seostada riigiga. Peale selle on Sloveenia arvamusel, et omakapitaliks konverteeritud laenud olid täielikult tagatud õhusõidukitele ja hoonetele seatud pantidega ning laene omakapitali vastu vahetades võtsid pangad seega uue äririski. Selles mõttes oleks võla vahetamine omakapitali vastu võrdväärne rahasüstiga. Sloveenia märgib veel, et pangad ja riik mõjutasid üksteist investeerimisotsuse tegemisel ning et Sloveenia arvates põhines otsus usaldusväärsel restruktureerimiskaval, ja järeldab, et investeerimisotsused tehti samaaegselt, mis välistab põhjendamatu eelise andmise Adriale.

(50) Kuna Sloveenia leiab, et 1., 2., 3. ja 5. meede ei hõlmanud riigi vahendeid, ei esitanud ta nende meetmete kohta kokkusobivuse põhjendusi. Sloveenia esitas kokkusobivuse põhjendused siiski 4. meetme kohta juhuks, kui komisjon jõuab järeldusele, et see kujutab endast riigiabi. Kuna Sloveenia väitel oli Adria raskustes alles alates 2011. aasta jaanuarist (vt põhjendus 48), kujutab 4. meede endast päästmise ja restruktureerimise suuniste punktis 3.2 sätestatud, siseturuga kokkusobivat restruktureerimisabi, mida antakse esitatud restruktureerimiskava alusel.

(51) Seoses **elujõulisuse taastamisega** leiab Sloveenia, et restruktureerimiskava tagab Adria pikaajalise elujõulisuse, ning toonitab, et kooskõlas päästmise ja restruktureerimise suunistega sisaldab restruktureerimiskava turuuuringut ja äriühingu raskuste tekkimise põhjuste analüüsi, ning et sellega nähakse ette selliste tegevuste lõpetamine, mis jääksid ka pärast restruktureerimist kahjumlikuks. Nagu näidatud põhjenduses 31, tegi Sloveenia restruktureerimiskavas mitu täiendust. Praegusel kujul näeb kava ette, et restruktureerimine kestab 2015. aastani, samuti hõlmab see mitut täiendavat restruktureerimismeedet, et tagada püsivam elujõulisus. Sloveenia rõhutab veel, et täiendatud restruktureerimiskava tagab 2015. aasta lõpuks isegi kõige negatiivsema stsenaariumi korral püsiva elujõulisuse – 2014. aastal on omakapitali investeeringute tulusus […] % ja 2015. aastal […] %, mis on kõrgem kui määr, mida komisjon aktsepteeris otsuses Air Malta kohta ([12]).

(52) Sloveenia on arvamusel, et tegevusmahu vähendamine (regulaarlendude sulgemise teel) […] % võrra talvehooajal ja […] % suvehooajal, teenindusaegade vabastamine teatavates lennujaamades, sh koordineeritud (tiheda

([12]) Komisjoni otsus 2012/661/EL, 27. juuni 2012, riigiabi nr SA.33015 (2012/C) kohta, mida Malta kavatseb anda äriühingule Air Malta plc (ELT L 301, 30.10.2012, lk 29).

liiklusega) lennujaamades, ja AAT müük on asjakohased ja proportsionaalsed **kompensatsioonimeetmed**. Sloveenia väidab ka, et suletud liinid olid tegelikult kasumlikud nn brutomarginaali (marginaali C1-osa positiivne) alusel, mida komisjon on aktsepteerinud Air Malta ja Czech Airlinesi ([13]) juhtumite puhul.

(53) Seoses abi minimaalsuse põhimõttega (**omaosalus**) väidab Sloveenia eespool kirjeldatust tulenevalt, et AAT müük ei hõlma riigiabi ning seetõttu tuleks 14,7 miljoni euroni ulatuvat müügitulu omaosalusena aktsepteerida. Sloveenia leiab veel, et pankade poolt omakapitali vastu vahetatud võlg tuleks lugeda kogu summa, st 19,7 miljonit eurot, ulatuses omaosaluse hulka. Sloveenia on esitanud ka kõnealuste laenude tagatiseks olnud õhusõidukite väärtuse koos asjaomase AVACi aruandega, ([14]) kus on näidatud nende õhusõidukite väärtused. Kui lisada sellele veel mitme vara […] müük, ületaks omaosalus täiendatud restruktureerimiskava kohaselt [50–54] %.

(54) Seoses **ühekordse abi põhimõttega** on Sloveenia seisukohal, et sellest põhimõttest on kinni peetud, kuna 1., 2., 3. ja 5. meetmega, mis eelnesid 4. meetmele, ei antud Adriale riigiabi.

6.2. **Huvitatud isikute märkused**

(55) Ametliku uurimismenetluse jooksul sai komisjon märkusi ainult Ryanairilt, kes toetab komisjoni esialgseid järeldusi, et hindamisel olevad meetmed hõlmasid riigiabi ja ei ole kokkusobivad siseturuga.

(56) Ryanair väitis siiski, et komisjon ei arvestanud menetluse algatamise otsuses turumajandusliku investeerimise põhimõttele antud hinnangus kõiki tegureid: komisjon oleks pidanud arvesse võtma ka seda, kas erainvestor võinuks ettevõttesse lisakapitali paigutamise asemel valida Adria likvideerimise ([15]). Ryanair väidab, et komisjon oleks menetluse algatamise otsustes pidanud hindama, kas Adria likvideerimine oleks olnud riigi jaoks tulusam kui lisavahendite andmine. Ehkki Ryanair leidis, et tal ei ole piisavalt teavet restruktureerimiskava kommenteerimiseks, väljendas ta siiski kahtlusi selles suhtes, kas Adria jõuab uuesti kasumisse.

(57) Ryanair väitis veel, et mis tahes abi Adriale kahjustaks Ryanairi turuseisundit, kuna see õõnestab Ryanairi tegevust turu väljakujundamisel ning tähendab Ryanairi jaoks tulu kaotust.

6.3. **Sloveenia märkused huvitatud kolmandate isikute märkuste kohta**

(58) Sloveenia käsitles üksikasjalikult Ryanairi väiteid. Eelkõige märkis Sloveenia, et Adriale antud kapitalisüstides osales mitte ainult riik, vaid ka erainvestorid ning üksused, kelle tegevust Sloveenia sõnul ei saa riigiga seostada. Lisaks leiab Sloveenia, et väites, et riik oleks pidanud Adria restruktureerimisele ja pikaajalisele elujõulisusele eelistama pankrotti, on Ryanair tõlgendanud vääralt kohtupraktikat. Sloveenia sõnul on Ryanairi soovitatud testi eeldused valed, kuna seda saaks kohaldada üksnes Adria võlausaldajate, kuid mitte investorite suhtes: kuna Sloveenia ei ole Adria võlausaldaja, ei saaks ta nõuda selle likvideerimist.

(59) Sloveenia märkis, et komisjon oli uurinud Adria restruktureerimiskava eeldusi, ning rõhutas, et Ryanairi kahtlused selles suhtes, kas Adria suudab elujõulisuse taastada, ei ole põhjendatud. Sloveenia väitis veel, et ka väidetav kahju Ryanairi turuseisundile ei ole põhjendatud.

7. **HINNANG MEETMETELE**

(60) Esmalt tehakse käesolevas otsuses kindlaks, kas Adria on raskustes olev ettevõtja päästmise ja restruktureerimise suuniste tähenduses (punkt 7.1). Seejärel analüüsitakse, kas vaatluse all olevad meetmed hõlmavad riigiabi Adriale ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (punkt 7.2), ning kas selline abi, kui selle olemasolu kinnitust leiab, on seaduslik (punkt 7.4) ja siseturuga kokkusobiv (punkt 7.5).

([13]) Komisjoni otsus 2013/151/EL, 19. september 2012, riigiabi SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) kohta, mida Tšehhi Vabariik andis ettevõtjale České aerolinie, a.s. (ČSA – Czech Airlines – ümberkorralduskava) (ELT L 92, 3.4.2013, lk 16).

([14]) AVACi aruande avaldab korrapäraselt Aircraft Value Analysis Company ning selles esitatakse kõigi õhusõidukimarkide ja -mudelite väärtused.

([15]) Ryanair osutas veel avaldamata kohtuasjale C-405/11 P: Buczek Automotive, punktid 55–57.

7.1. **Adria raskused**

(61) Adria finantsseisund on 2008. aastast alates pidevalt halvenenud, kuna müük on vähenenud ja nii maksueelne kasum kui ka omakapital on negatiivsed. Ajavahemikul 2007–2011 olid Adria peamised finantsnäitajad Sloveenia ametiasutustelt pärit andmete kohaselt järgmised.

Tabel 6

Adria peamised finantsnäitajad ajavahemikul 2007 – juuni 2011 (miljonites eurodes)

	2007	2008	2009	2010	juuni 2011
Käive	179,2	205,4	161,4	148,7	71,1
Puhaskasum/-kahjum	0,4	– 3,2	– 14,0	– 63,1	– 2,2
EBT+DA	0,4 (*)	10,9	1,6	– 50,9	1,8
Registreeritud kapital	6,8	6,8	7,7	9,4	9,4
Omakapital	41,8	32,5	29,3	– 35,4	– 35,9
Võla ja omakapitali suhe	2,8	3,7	4,0	– 3,9	– 3,6
Äritegevuse netorahakäive	16,9	18,5	6,1	1,7	– 21,6 (**)

(*) EBT
(**) 2011. aasta detsembri andmed

(62) 2011. finantsaasta lõpus oli Adria kahjum 12 miljonit eurot ([16]) ja 2012. aastal 10,8 miljonit eurot ([17]). 2013. aastal vähendas Adria kahjumit 3,1 miljoni euroni ([18]).

(63) Päästmise ja restruktureerimise suuniste punkti 10 alapunktis a on sätestatud, et ettevõtja on raskustes, kui ta on kaotanud üle poole oma osa- või aktsiakapitalist ning üle veerandi sellest kapitalist viimase 12 kuu jooksul. See säte põhineb eeldusel, et osa- või aktsiakapitalist suure osa kaotanud ettevõtja ei suuda peatada kahjumit, mis viiks lühema või keskmise ajavahemiku jooksul peaaegu kindlasti äriühingu tegevuse lõpetamiseni (nagu on kirjas päästmise ja restruktureerimise suuniste punktis 9).

(64) Menetluse algatamise otsuses on näidatud, et ajavahemikul 2007 – juuni 2011 aktsiakapital ei vähenenud, vaid hoopis suurenes. Komisjon märgib siiski, et 2010. ja 2011. aastal muutus ettevõtja omakapital negatiivseks. Samas ei võtnud ettevõtja asjakohaseid meetmeid omakapitali vähenemise peatamiseks. Varasemate juhtumite puhul ([19]) on komisjon jõudnud järeldusele, et kui ettevõtja omakapital on negatiivne, saab *a priori* eeldada, et päästmise ja restruktureerimise suuniste punkti 10 alapunktis a esitatud kriteeriumid on täidetud – Adria puhul oleks see nii vähemalt 2010. aastast saadik. Ka Üldkohus jõudis hiljutises otsuses ([20]) järeldusele, et negatiivse omakapitaliga ettevõtja on raskustes.

(65) Lisaks tundub, et 2010. aasta lõpuks jõudsid Adria raskused haripunkti. Sel ajal räägiti ajakirjanduses võimalusest, et Adria suhtes kohaldatakse pankrotivara haldamise menetlust või et Adria esitab pankrotiavalduse ([21]). Seda võib võtta tõendina, et vähemalt sel ajal vastas Adria Sloveenia õigusaktide kohaselt kõiki võlakohustusi hõlmava maksejõuetusmenetluse kohaldamise kriteeriumidele päästmise ja restruktureerimise suuniste punkti 10 alapunkti c tähenduses.

([16]) Vt Adria 2011. aasta finantsaruanne aadressil http://www.adria.si/assets/Uploads/Annual-Report-2011-part-two-Financial-Report.pdf.
([17]) Vt Adria 2012. aasta finantsaruanne aadressil https://www.adria.si/assets/Letna-porocila/SLO/AA-Letno-porocilo-2012-V1.pdf.
([18]) Vt näiteks http://atwonline.com/finance-amp-data/adria-airways-narrows-net-loss-2013.
([19]) Komisjoni otsus juhtumi C 38/2007 *Arbel Fauvet Rail* kohta (ELT L 238, 5.9.2008, lk 27).
([20]) Liidetud kohtuasjad T-102/07: Freistaat Sachsen *vs.* komisjon ja T-120/07: MB Immobilien ja MB System *vs.* komisjon, EKL 2010, lk II-585, punktid 95–106.
([21]) Vt http://www.rtvslo.si/gospodarstvo/adria-airways-v-prostovoljno-poravnavo/246290 (sloveeni keeles) või http://www.bloomberg.com/news/2010-12-15/slovenia-s-adria-airways-may-file-for-bankruptcy-tvs-reports.html (inglise keeles).

(66) Eespool kirjeldatud põhjustel leiab komisjon kooskõlas menetluse algatamise otsusega, et Adria oli 2010. ja 2011. aastal, st ajal, mil rakendati 3., 4. ja 5. meede, raskustes olev ettevõtja päästmise ja restruktureerimise suuniste punkti 10 alapunkti a ja/või c tähenduses.

(67) Lisaks nähtub põhjenduses 61 olevast tabelist 6, et 2010. ja 2011. aastal sai Adriat pidada raskustes olevaks ka päästmise ja restruktureerimise suuniste punkti 11 alusel, mille kohaselt saab ettevõtjat pidada raskustes olevaks, kui eksisteerivad tavapärased raskustes oleva äriühingu tunnused, nagu kahjumi suurenemine, käibe vähenemine, kasvav laovaru, ülevõimsus, kahanev rahakäive, kasvav võlg, suurenevad intressinõuded ning varade puhasväärtuse vähenemine või kadumine.

(68) Komisjon on siiski seisukohal, et aastatel 2007–2009 ei ilmnenud Adria puhul märke, mis osutaksid raskustes olevale ettevõtjale päästmise ja restruktureerimise suuniste punkti 11 tähenduses. 2008. aastal jäi Adria vaatlusalusel ajavahemikul esimest korda kahjumisse, mis ulatus 3,2 miljoni euroni. Sloveenia märgib õigesti, et Adria tulud ja rahavoog suurenesid 2008. aastal eelmise aastaga võrreldes (vastavalt 179,2 miljonilt eurolt 205,4 miljoni euroni ja 16,9 miljonilt eurolt 18,5 miljoni euroni). Ka aktsiakapital püsis stabiilselt 6,8 miljoni euro tasemel.

(69) Komisjon märgib ka, et 2008. ja 2009. aastal oli Adria maksueelne puhaskasum – 3,2 miljonit eurot ja – 14 miljonit eurot. Kulumit kõrvale jättes (EBT+DA) oli ettevõtja majandustulemus positiivne, ulatudes vastavalt 10,9 miljoni euroni ja 1,6 miljoni euroni (vt tabel 6 põhjenduses 61). 2010. aastal ja järgmistel aastatel oli Adria EBT+DA negatiivne. Kuna 2. meetme suhtes võeti vastu otsus 2009. aasta jaanuaris ja aktsiad märgiti täielikult 2009. aasta juulis, ei saanud komisjon täie kindlusega järeldada, et äriühingu majandustulemused olid sel ajal selgelt negatiivsed, mis võimaldaks väita, et Adria oli raskustes olev ettevõtja päästmise ja restruktureerimise suuniste tähenduses.

(70) Seepärast on komisjon seisukohal, et ajavahemikul 2007–2009, st ajal, kui rakendati 1. ja 2. meede, ei olnud Adria raskustes olev ettevõtja.

7.2. **Riigiabi olemasolu**

(71) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

(72) Et otsustada, kas riigiabi on antud, peab komisjon hindama, kas iga meetme puhul vaatluse all olevast viiest meetmest on täidetud kõik ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid (st riigi vahendite üleandmine, valikuline eelis, võimalik konkurentsimoonutus ja liikmesriikidevahelise kaubanduse kahjustamine).

7.2.1. 1. ja 2. meede: 2007. ja 2009. aasta kapitalisuurendamine

(73) Esmalt analüüsib komisjon, kas 1. ja 2. meede andsid Adriale valikulise eelise.

(74) Menetluse algatamise otsuses märkis komisjon sellega seoses, et hind, mida KAD aktsiate eest maksis, jäi alla kahes hindamisaruandes kindlaks määratud väärtust. KAD omandas 2007. aasta veebruaris Adria uued aktsiad hinnaga 27 eurot aktsia kohta, mis jääb alla hindamisaruandes kindlaks määratud väärtust […] eurot aktsia kohta […] seisuga (vt põhjendus 15). 2009. aasta jaanuaris omandas KAD aktsiad hinnaga 22 eurot aktsia kohta, mis jääb alla hindamisaruandes kindlaks määratud väärtust […] eurot aktsia kohta […] seisuga (vt põhjendus 18). Siiski seadis komisjon kahtluse alla nende aruannete usaldusväärsuse, muu hulgas seetõttu, et (2007. aasta veebruaris ja 2009. aasta jaanuaris toimunud) kapitalisuurendamiste ja ettevõtja aktsiate hindamise vahele (vastavalt […] ja […]) jäi märkimisväärne ajavahemik.

(75) Komisjon hindas andmeid ja tõendusmaterjali, mida Sloveenia nende aruannete kohta pärast ametliku uurimise algatamist esitas. Seoses 1. meetmega selgitas Sloveenia, et aruande aluseks olevad andmed pärinevad 30. septembrist 2006 ning olid hindamisaruande koostamise ajal kõige uuemad andmed. 2. meetme suhtes selgus, et hindamisaruanne telliti samal ajal, kui Adria üldkoosolek otsustas kapitali suurendada. Peale selle ei ole komisjonil põhjust uskuda, et hindaja (P&S Capital) ei olnud täiesti sõltumatu.

(76) Ehkki on tõsi, et ettevõtja aktsiate hindamise ja kapitalisuurendamise vahele jäi […] kuud, ei ole komisjon leidnud tõendeid, mis osutaksid sellele, et see ajavahemik mõjutas tegelikult Adria aktsiate hinnangulist väärtust.

(77) Komisjon märgib, et aruannetes kasutatud hindamismeetod (mis põhines eeldatavate vabade rahavoogude nüüdispuhasväärtusel) ([22]) on omandamiste puhul laialdaselt kasutust leidnud. Aruannete üksikasjalikust analüüsist nähtub, et nendes kasutatud valemid olid hindamiseks asjakohased ja neid oli kohaldatud nõuetekohaselt ning käibe kasvu ja kasumlikkuse eeldused ja prognoosid tundusid realistlikud. Eelkõige 2007. aasta kapitalisüstiks (1. meede) tehtud hindamisaruandes jäävad tulu kasvu ja kasumlikkuse prognoositud keskmised määrad varem täheldatutega samasse vahemikku. 2009. aasta kapitalisüstiks (2. meede) tehtud hindamisaruandes on tulu kasvu ja kasumlikkuse prognoositud määrad varem täheldatutest madalamad, kuna a) 2008. aasta suur majanduskasv tulenes peamiselt Sloveenia ELi eesistumisest; b) maailmamajandus kasvas aeglaselt ja c) finantsturgudel valitses pingeline olukord. Aruannete ülejäänud eeldused näivad samuti realistlikud. Lisaks märgib komisjon, et KAD oli Adria enamusaktsionär juba enne kapitalisuurendamisi ([23]) ning et kapitalisuurendamiste eesmärk oli rahastada KADi olemasolevat (ja kasumlikku) investeeringut.

(78) Eespool toodu põhjal märgib komisjon, et 2007. ja 2009. aasta kapitalisuurendamisi saab pidada turutingimustele vastavaks ning nendega ei antud Adriale põhjendamatut eelist.

(79) Seepärast järeldab komisjon, et 1. ja 2. meede kujutasid endast investeeringuid, mille oleks teinud sarnases olukorras ([24]) ka turumajanduse tingimustes tegutsev investor ning seega on riigiabi olemasolu välistatud ja puudub vajadus hinnata, kas muud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud tingimused on täidetud.

7.2.2. 3. meede: 2010. aasta kapitalisuurendamine

(80) Nagu põhjenduses 73 märgitud, on üks riigiabi olemasolu eeldus, et meetmega antakse abisaajale põhjendamatu valikuline eelis. Järgnevalt hindab komisjon, kas see tingimus on 3. meetme puhul täidetud.

(81) Menetluse algatamise otsuses märkis komisjon, et hind, mida PDP ja eraomandis olevad turismiettevõtjad Adria aktsiate eest maksid (12 eurot aktsia kohta), jäi hindamisaruandes kindlaks määratud hinnast ([…] eurot aktsia kohta) madalamaks. Sarnaselt 1. ja 2. meetmega kahtles komisjon hindamisaruande usaldusväärsuses, peamiselt seetõttu, et kapitalisuurendamise (2010. aasta septembris) ja aktsiate hindamise vahele ([…]) jäi märkimisväärne […] kuu pikkune ajavahemik.

(82) Sloveenia ametiasutuste esitatud teave on komisjoni kahtlusi selles suhtes teataval määral leevendanud. Sellest olenemata märgib komisjon, et sama teabe ja hindamise alusel osalesid 2010. aasta kapitalisuurendamises 20 % ulatuses kaks eraomandis olevat turismiettevõtjat (Kompas d.d. ja Palma d.o.o.); ülejäänud 80 % kapitalist tuli PDP-lt. Eraettevõtjad ja PDP osalesid samadel tingimustel ja märkisid aktsiad samal kuupäeval. Nii eraettevõtjad kui ka PDP osalesid kapitalisuurendamises rahasüstiga. Menetluse algatamise otsuses rõhutas komisjon, et erasektori osalemist 20 % ulatuses võib põhimõtteliselt võtta märgina sellest, et turg toetas kõnealust investeeringut, ehkki toimingut tuleb vaadelda Adria tollase olukorra laiemas kontekstis ning võtta arvesse asjaolu, et 3. meede oli kolmas kapitalisuurendamine ligikaudu 3,5 aasta jooksul.

(83) Esiteks märgib komisjon, et Sloveenia on esitanud tõendid, millest nähtub, et Kompas d.d. ja Palma d.o.o. on täielikult eraomandis olevad ettevõtjad, mida riik mingil moel ei kontrolli ega mõjuta. Lisaks ei kujutanud 1. ja 2. meede endast riigiabi, nagu näidatud põhjenduses 79. Sellest lähtuvalt tundub, et investeerimisotsused, mida oleks teinud erainvestor, ei ole mõjutanud eraomandisse kuuluvate turismiettevõtjate otsuseid Adriasse investeerida. Komisjon juhib tähelepanu ka sellele, et eraomandis olevad turismiettevõtjad märkisid Adria aktsiad samal kuupäeval kui PDP, nad maksid sama hinda, nende investeering tehti samadel tingimustel ja sissemaksed kapitali tehti rahas.

([22]) „Eeldatavad vabad rahavood" on raha, mis jääb alles pärast seda, kui kõik ettevõtja kulud on tasutud, st raha, mis jääb aktsionäride käsutusse.
([23]) Enne 2007. ja 2009. aasta kapitalisüste omas KAD Adriast vastavalt 55 % ja 77,3 % (vt tabelid 1 ja 2).
([24]) Kohtuasi T-296/97: Alitalia – Linee aeree italiane SpA *vs.* komisjon, EKL 2000, lk II-3871, punkt 81.

(84) Isegi kui komisjon jõuaks järeldusele, et PDP osalemine hõlmas riigi vara ja on riigiga seostatav (vt põhjendused 89–91), ei saa erasektori 20 % osalemist väljakujunenud kohtupraktika kohaselt pidada riikliku sekkumisega võrreldes tähtsusetuks ([25]). Pealegi ei saa komisjon eespool toodut silmas pidades järeldada, et PDP tegevus mõjutas eraomandis olevate turismiettevõtjate otsust Adriasse investeerida. Seda järeldust ei muuda asjaolu, et Adriat peeti 2010. aastal raskustes olevaks (vt punkt 7.1).

(85) Sloveenia esitatud tõenditest ei nähtu, et turismiettevõtjatel oleks olnud Adriasse investeerimisel mõni muu eesmärk peale kasumitaotluse. Seoses sellega osutab komisjon Sloveenia aruandele Adria 2009.–2014. aasta strateegiliste suundade kohta, mis oli investeerimisotsuse tegemise ajal nähtavasti investoritele kättesaadav ja milles prognoositi Adriale ajavahemikul 2010–2014 kasumit, tuginedes ligikaudu 2,5 miljoni euro suurusele kapitalisüstile ja teatavate meetmete (sh suurem tulu reisija kohta ja kulude vähendamine) rakendamisele Adria poolt. Kõnealust aruannet võib käsitada veel ühe märgina sellest, et turismiettevõtjad olid tõepoolest veendunud oma investeeringu tulususes.

(86) Seetõttu on komisjon arvamusel, et eraomandis olevate turismiettevõtjate otsus Adriasse investeerida tehti *pari passu* PDP investeerimisotsusega ning et turismiettevõtjate investeering oli oluline. Komisjonil ei ole põhjust kahelda ka selles, et turismiettevõtjad otsustasid Adriasse investeerida kasumitaotluse eesmärgil. Seepärast järeldab komisjon, et 3. meetmega ei antud Adriale põhjendamatut eelist ning seega on riigiabi olemasolu välistatud ja puudub vajadus hinnata, kas muud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud tingimused on täidetud.

7.2.3. 4. meede: 2011. aasta kapitalisuurendamine

(87) 30. septembril 2011 märkis Sloveenia Adria 2011. aasta kapitalisuurendamisel 70 % aktsiatest 49,5 miljoni euro suuruse rahalise sissemaksega. Sloveenia investeeris raha AUKNi (Sloveenia Põhivara Haldamise Amet) kaudu. Lisaks märkis PDP veel 1 % aktsiatest 0,5 miljoni eurose sissemaksega. Ülejäänud osas (st 19,7 miljonit eurot) toimus kapitali suurendamine mitme panga võla vahetamisega omakapitali vastu: NLB 20 %, Abanka Vipa d.d. 5 %, Unicredit Bank of Slovenia d.d. 2 % ja Hypo Alpe-Adria Bank d.d. 2 %.

(88) AUKN asutati Sloveenia Vabariigi kapitaliinvesteeringute üldjuhtimise seadusega; ([26]) selle juhatuse liikmed nimetas ametisse Sloveenia Riigikogu. AUKN kasutas Sloveenia riigieelarve vahendeid ning selle töötajad olid riigiametnikud ([27]). Seega on selge, et AUKNi tegevust saab seostada riigiga ning see hõlmas riigi vahendeid; seda ei vaidlusta ka Sloveenia. Täiendava elemendina juhib komisjon tähelepanu Sloveenia riigikantselei 23. juuni 2011. aasta pressiteatele: „Tänasel istungil otsustas valitsus, et [AUKN] teeb ettevõtja Adria Airways d.d. omakapitali 49,5 miljoni euro suuruse sissemakse ja äriühing [PDP] maksab 500 000 eurot […]. Sloveenia osaleb selles protsessis aktiivselt, kuna tema huvides on, et Sloveenias asuv lennuettevõtja pakuks ka tulevikus regulaarlende." ([28]).

(89) Seoses PDPga leiab komisjon, et Stardust Marine'i kohtuasja ([29]) silmas pidades leidub mitu tõendit, mis lubavad järeldada, et PDP asutati Sloveenia riigiasutuste poliitiliste otsuste elluviimiseks ning et PDP otsust investeerida 4. meetmesse saab seostada riigiga ning see hõlmab riigi vahendeid. Esiteks märgib komisjon, et Sloveenia riik omab kaudselt (KADi, SODi ja DSU kaudu) 100 % PDPst. Seoses sellega juhib komisjon tähelepanu oma otsusele ELANi juhtumi kohta, ([30]) milles komisjon jõudis järeldusele, et PDP kahe omaniku, KADi ja DSU tegevust saab seostada riigiga. Lisaks kontrollib riik kõiki hääli ettevõtja nõukogus, kes omakorda määrab ametisse juhatuse. PDP põhikirja artikli 19 kohaselt peab juhatus väärtpaberite ostu heaks kiitma, kui tehingu väärtus ületab 500 000 eurot.

([25]) Otsus kohtuasjas T-358/94: Air France *vs.* komisjon. EKL 1996, lk II-2109, punktid 148–149.
([26]) AUKN on nüüdseks asendatud SODiga.
([27]) Vt AUKNi 2011. aasta aruanne aadressil http://www.so-druzba.si/doc/ENG-News/Archive/Annual_report_2011.pdf.
([28]) Aadressil http://www.nekdanji-pv.gov.si/2008-2012/nc/en/press_centre/news/article/252/5487/.
([29]) Vt joonealune märkus 8.
([30]) Komisjoni otsus 2014/273/EL, 19. september 2012, ELAN d.o.o. kasuks võetud meetmete kohta, SA.26379 (C13/10) (ex NN 17/10), mille on rakendanud Sloveenia (ELT L 144, 15.5.2014, lk 1).

(90) Komisjon tuletab kooskõlas menetluse algatamise otsusega meelde ka Sloveenia endise rahandusministri avaldust tema ametiaja lõppedes 28. oktoobril 2011 (st pärast 4. meetme rakendamist): „Restruktureerimisettevõtja PDP asutamisega võimaldasime Sloveenia ettevõtjatele juurdepääsu uutele rahastamisallikatele, uuele oskusteabele ja asjatundlikkusele, mis põhineb ettevõtjate restruktureerimise headel tavadel. Kõige suuremad edulood on kahtlemata Adria Airways ja Unior" ([31]). Seda avaldust saab pidada kaudseks tõendiks, mis näitab, et ettevõtja tegevust saab seostada riigiga Stardust Marine'i kohtuasja tähenduses. Sloveenia väide, et seda avaldust tuleks vaadelda rahandusministri ametiaja lõppemise poliitilises kontekstis „ulja ja lihtsa [avaldusena], mis pääseks meedias mõjule", ei ole veenev. Veel üheks kaudseks tõendiks peab komisjon ka Sloveenia riigikantselei 23. juuni 2011. aasta pressiteadet (vt põhjendus 88), millest nähtub, et Sloveenia valitsus otsustas, et PDP teeb 2011. aasta kapitalisuurendamisel 0,5 miljoni euro suuruse sissemakse.

(91) Eespool toodut arvesse võttes leiab komisjon, et PDP osalemine 2010. aasta kapitalisuurendamises hõlmas riigi vahendeid ning et PDP tegevust saab seostada riigiga.

(92) Pankade kohta märgib komisjon kooskõlas menetluse algatamise otsusega, et Abanka Vipa d.d., Unicredit Bank of Slovenia d.d. ja Hypo Alpe-Adria Bank d.d. on täielikult eraomandis olevad ettevõtjad. NLB oli 4. meetme rakendamise ajal riigi enamusomandis; riik omas ettevõtja aktsiatest otse 45,62 % ja kaudselt SODi kaudu 4,07 % ja KADi kaudu 4,03 % aktsiatest ([32]). Ainus oluline aktsionär riigi kõrval oli KBC Bank (25 %). Riigi enamusosalus, millest tulenes häälteenamus juhatuses ja nõukogus, näitab, et meetmeid saab seostada riigiga. NLB põhikirjast ei saa komisjon siiski kindlalt järeldada, kas otsust Adriasse investeerida saab riigiga seostada. Samuti ei ole komisjon NLB juhtimisstruktuuris kindlaks teinud riigiasutuste sekkumist. Komisjon ei ole leidnud selle kohta ka kaudseid tõendeid Stardust Marine'i kohtuasja tähenduses. Eespool kirjeldatud põhjustel leiab komisjon, et NLB otsust 4. meetmes osaleda ei saa Sloveenia riigiga seostada.

(93) Olles kindlaks teinud, et AUKNi ja PDP tegevust saab riigiga seostada, peab komisjon hindama, kas sellise tegevusega anti Adriale põhjendamatu valikuline eelis.

(94) Esiteks väidab Sloveenia, et pankade otsus Adriasse investeerida tehti riigi otsusega samal ajal, mis välistab eelise andmise.

(95) Komisjon juhib esiteks tähelepanu oma järeldusele, et 2011. aastal, 4. meetme rakendamise ajal, oli Adria raskustes olev ettevõtja (vt põhjendus 66).

(96) Lisaks märgib komisjon, et pankade osalemine 2011. aasta kapitalisüstis toimus võla (26 % nende olemasolevatest nõuetest Adria vastu) vahetamisena omakapitali vastu. Riik ja PDP tegid aga rahasüste. Sloveenia väidab, et omakapitali vastu vahetatud kogusummast, mis oli 19,7 miljonit eurot, võrduks [10–20] miljonit eurot rahasüstiga, kuna see osa laenudest oli täielikult tagatud. Sloveenia väitel oleksid pangad võla vahetamisega omakapitali vastu võtnud uue riski, mida saaks käsitada samaväärsena [10–20] miljoni euro suuruse rahasüstiga.

(97) Komisjon on hinnanud Sloveenia esitatud teavet ning jõudnud järeldusele, et omakapitali vastu vahetatud 19,7 miljonist eurost oli tõepoolest [10–20] miljonit eurot täielikult ja piisavalt tagatud, peamiselt Adria õhusõidukite pantidega. Nende õhusõidukite väärtuse kindlakstegemisel tugines Adria sõltumatu ettevõtja AVAC (Aircraft Value Analysis Company) 2011. aasta aprillis avaldatud aruandele „Aircraft Value Reference". Aruandes esitatakse mitmesugust tüüpi õhusõidukite praegune ja tulevane väärtus, rendimaksumus ja väärtuse ülem- ja alampiir. Tagatiseks panditud õhusõidukite hindamisel kasutatud väärtus jäi oluliselt alla AVACi ülempiiri. Komisjon leiab, et aruanne on usaldusväärne alus õhusõidukite väärtuse kindlaksmääramiseks, arvestades AVACi sõltumatust ja AVACi andmete üldlevinud kasutamist lennundussektoris.

([31]) Vt Sloveenia endise rahandusministri (Dr. Franc Križanič) ametiaja lõpus 28. oktoobril 2011 peetud kõne Sloveenia rahandusministeeriumi veebilehel: http://www.mf.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/article/3/1054/8a67f745b4/ (sloveeni keeles).

([32]) Lisaks kuulus 2,53 % NLBst ettevõtjale Zavarovalnica Triglav d.d., mis kuulus omakorda KADi, SODi ja SPIZi kaudu 62,54 % ulatuses riigile.

(98) [0–10] miljonit eurot omakapitali vastu vahetatud võlast ei olnud siiski täielikult tagatud. Selles osas ei saa komisjon järeldada, et see oli samaväärne rahasüstiga ning et pangad võtsid uue riski. Pealegi paranesid allesjäänud võla tingimused ning üldine riskitase vähenes oluliselt, pidades silmas, et võla (omakapitaliks muutmata) jäägi tagatis jäi samale tasemele kui enne konverteerimist. Üldist riskitaset vähendab veelgi asjaolu, et võla omakapitali vastu vahetamise eeltingimusena tuli Adrial […]. Lisaks olid mõnel juhul võlajäägi tingimused (intressimäär, tagasimaksegraafik jne) […].

(99) Sloveenia seevastu võttis täieliku riski vähemalt 49,5 miljoni euro ulatuses, kuna Sloveeniast sai Adria aktsionär alles 2011. aasta kapitalisüsti järel. Pangad võtsid uue riski, kuid mitte samal määral Sloveeniaga, arvestades, et nende positsioon võla konverteerimise tulemusena paranes. Sellest lähtudes tundub, et kui pangad otsustasid Adriasse investeerida, ei olnud nad riigiga võrreldaval positsioonil.

(100) Samuti ei saa välistada, et pankade otsust Adriasse investeerida mõjutas riigi käitumine. Adria 2011. aasta aruandes märgitakse, et „Sloveenia […] valitsus sõnastas 20. jaanuaril 2011 selgelt oma arvamuse ja võttis seisukoha Adria Airwaysi kui riikliku lennuettevõtja tähtsuse kohta Sloveenia majanduse, Sloveenia kodanike ja väliskülaliste jaoks. Oma otsuses visandas valitsus kava, mis võimaldab Adria Airwaysil jääda Sloveenia riiklikuks lennuettevõtjaks […]". Kõnealune otsus, mis võeti vastu palju varem kui 2011. aasta septembri restruktureerimiskava, võis innustada panku investeerima, arvestades et riik oli juba üles näidanud suurt huvi Adria toetamise vastu ([33]).

(101) Eespool toodud väidete põhjal välistab komisjon Sloveenia väited, et riik ja pangad investeerisid *pari passu* tingimustel.

(102) Komisjon peab siiski analüüsima, kas Sloveenia investeering Adriasse vastas turutingimustele. Sloveenia väidab, et riik otsustas 4. meetmes osaleda 2011. aasta restruktureerimiskava alusel, seega lähtudes turumajandusliku investori põhimõttest.

(103) Komisjon märgib, et erinevalt varasematest kapitalisuurendamistest toimus 2011. aasta kapitalisuurendamine ilma hindamisaruandeta. Lisaks oleks suurte võlgadega ettevõtja rekapitaliseerimist kaaluv erainvestor nõudnud restruktureerimiskava, mis suudaks taastada ettevõtja elujõulisuse ([34]). Vaatlusalusel juhul väidavad Sloveenia ametiasutused, et nad otsustasid 2011. aasta kapitalisuurendamises osaleda septembris 2011 koostatud restruktureerimiskava alusel.

(104) Komisjon oli siiski juba jõudnud järeldusele, et Adria oli 2011. aastal raskustes (vt põhjendus 66). Seega on ebatõenäoline, et riik võis oodata Adriasse investeeritud kapitalilt mõistliku ajaga tavapärast tasuvust. Pealegi jääb komisjon menetluse algatamise otsuses väljendatud seisukoha juurde, et turumajandusliku investeerimise põhimõttest lähtudes ei saa restruktureerimiskava pidada 2011. kapitalisuurendamise õigustamiseks piisavaks. Esiteks prognoositi restruktureerimiskavas (selle 2011. aasta septembris valminud esialgses versioonis) 2013. aastaks elujõulisust väga väikese (maksueelse) kasumimarginaaliga (realistlikus stsenaariumis prognoositi 2013. aasta kasumimarginaaliks […] %, 2014. aastal […] % ja 2015. aastal […] %). Ebapiisavat tulu aktsionäridele näitab ka asjaolu, et samaks ajavahemikuks prognoositi kavas eriti madalat omakapitali taset, mis ulatus […] eurost 2011. aastal […] euroni 2015. aastal. See tähendaks, et 2011. aasta septembris investeeritud kapital, 69,7 miljonit eurot, väheneks restruktureerimisperioodil märkimisväärselt ja ei tooks seega tegelikult mingit kasu.

(105) Sloveenia esitas mitu Airconomy ja Adria koostatud vahearuannet, mis olid valminud ajavahemikul aprillist septembrini 2011 (st enne 2011. aasta septembri restruktureerimiskava), milles pidid sisalduma restruktureerimiskavast puuduvad arvandmed ning mis esitati kõnealusel ajal nähtavasti nii kõigile Adria aktsionäridele kui ka riigile. Komisjon märgib siiski, et vahearuannetes käsitletakse ajavahemikku 2011–2012, samas kui restruktureerimiskavas sisaldus prognoose kuni 2015. aastani […]. Sellest lähtudes on komisjon arvamusel, et vahearuannetes ei esitatud puuduvat teavet, mis oli vajalik selleks, et restruktureerimiskava vastaks turumajandusliku investeerimise kriteeriumile.

([33]) Vt komisjoni otsus 2006/621/EÜ, 2. august 2004, seoses riigiabiga, mis Prantsusmaa andis France Télécomile (juhtum C13a/2003) (ELT L 257, 20.9.2006, lk 11, punkt 227), ja kohtujurist Geelhoedi ettepanek liidetud kohtuasjades C-328/99 ja C-399/00: Itaalia *vs.* komisjon ja SIM 2 Multimedia SpA *vs.* komisjon (Seleco), EKL 2003, lk I-4035, punkt 53: „seepärast võib eeldada, et need erainvestorid olid valmis [abisaajale kapitali andma] alles pärast seda, kui valitsus oli võtnud vastu uued toetusmeetmed. Seejuures ei ole oluline, mil määral erainvestorid olid nõus osalema – oluline on pigem see, mida erainvestor oleks teinud, kui […] [riigiasutused] ei oleks soovinud kapitalisuurendamises osaleda".

([34]) Otsus liidetud kohtuasjades T-126/96 ja C-127/96: BFM ja EFIM *vs.* komisjon, EKL, lk II-3437, punktid 82–86.

(106) Seepärast järeldab komisjon, et 2011. aasta kapitalisuurendamisega anti Adriale põhjendamatu eelis. Eelis oli valikuline, kuna Adria oli ainus abisaaja.

(107) Komisjon peab kaaluma ka seda, kas 4. meetmega moonutati tõenäoliselt konkurentsi ja mõjutati liikmesriikidevahelist kaubandust, andes Adriale eelise konkurentide ees, kes riigilt toetust ei saanud. Tundub olevat selge, et 4. meede võis mõjutada ELi-sisest kaubandust ja konkurentsi, kuna Adria konkureerib teiste ELi lennuettevõtjatega, seda eriti alates lennutranspordi liberaliseerimise kolmanda etapi (nn kolmanda paketi) jõustumisest 1. jaanuaril 1993. Lisaks konkureerib lennutransport suhteliselt lühikestel ELi-sisestel vahemaadel ka maantee- ja raudteetranspordiga ja seepärast võib meede mõjutada ka maantee- ja raudteeveo ettevõtjaid.

(108) Seega võimaldas 4. meede Adrial tegevust jätkata, pidamata erinevalt konkurentidest tundma muret raske finantsolukorra tavapäraste tagajärgede pärast.

(109) Eespool toodud väidete alusel leiab komisjon, et 4. meede hõlmas Adria kasuks antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.2.4. 5. meede: AAT müük aastatel 2010–2011

(110) Menetluse algatamise otsuses jõudis komisjon põhjendustes 41 ja 42 kirjeldatud põhjustel esialgsele järeldusele, et AAT aktsiate omandamisega PDP ja Aerodrom Ljubljana poolt anti Adriale põhjendamatu eelis.

(111) Võttes arvesse PDP ja Aerodrom Ljubljana osalemise erinevat laadi (raha *vs.* võla vahetamine omakapitali vastu) ning 4. meetmega seotud arutluskäiku (vt põhjendused 94–101), leiab komisjon, et *pari passu* võib 5. meetme puhul *mutatis mutandis* välistada.

(112) Sellest hoolimata peab komisjon hindama, kas PDP ja Aerodrom Ljubljana investeerimisotsused olid majanduslikult ratsionaalsed – kas turumajanduse tingimustes arukalt tegutsev ettevõtja oleks sarnastel tingimustel toiminud samal viisil. Seoses sellega märgib komisjon kõigepealt, et koguhind, mis Aerodrom Ljubljana ja PDP maksid, st 14,7 miljonit eurot, jäi AAT hindamisaruandes kindlaks määratud väärtusvahemikku. Komisjonil oli hindamisaruande suhtes siiski kahtlusi, kuna komisjon leidis, et AAT (kõnealusel ajal Adria hooldusüksus SVL) väärtuse hindamisel oleks tulnud lähtuda ettevõtjast kui eraldiseisvast üksusest, jättes kõrvale kontsernisisese sünergia. Komisjon märkis veel. et AAT/SVL hindamise ([…]) ja AAT müügi (november 2010 – märts 2011) vahele jäi märkimisväärne ajavahemik.

(113) Esiteks peab komisjon märkima, et hindamisaruande koostas sõltumatu ekspert (KPMG) ning ei ole põhjust arvata, et ekspert ei täitnud oma ülesannet täiesti sõltumatult. Hindamishetke ja aktsiate müügi vahele jääva ajavahemiku kohta on Sloveenia selgitanud, et hindamisaruanne põhines Adria finantsolukorral 31. detsembri 2009. aasta seisuga, st kõige hilisematel välisaudiitori poolt auditeeritud andmetel. Komisjon märgib, et 5. meedet rakendati esimest korda 2010. aasta novembris, st vähem kui aasta pärast kuupäeva, mil AATd hindamisaruande kohaselt hinnati. Ehkki AAT hindamisaruandes võetakse arvesse Adria negatiivset prognoosi, hinnati selles üksikasjalikult hooldus-, remondi- ja ülevaatusteenuste sektorit ning jõuti järeldusele, et ettevõtja negatiivne suundumus AAT kohta ei kehti ning AAT on kasumlik üksus. Hindamisaruande põhjalikust analüüsist nähtub, et selles hinnati AATd/SVLi eraldi äriüksusena, võtmata tegelikult arvesse potentsiaalset sünergiat Adriaga. Tundub, et hindamisaruanne koostati ajal, kui oli teada, et AAT hakkab pakkuma hooldus-, remondi- ja ülevaatusteenuseid ka teistele välisklientidele, eelkõige Spanairile, kellest saab lõpuks Adria asemel AAT põhiklient. Lähtudes eeltoodust ning pidades silmas, et aruanne hõlmas AAT uusimaid kättesaadavaid auditeeritud finantsandmeid, et selle koostas sõltumatu ekspert ning et see hõlmas kõiki olulisi äritegevuse aspekte, on kõnealuse meetme sellel põhinemine vastuvõetav. Ehkki on tõsi, et kriis ei olnud veel möödas, tundub, et Sloveenia majandus oli kõige hullemas seisus aastal 2009. 2010. aasta novembris, kui PDP ja Aerodrom Ljubljana otsustasid AAT osta, olid Sloveenia SKP kasvu prognoosid aastateks 2010, 2011 ja 2012 jälle positiivsed (vastavalt 1,1 %, 1,9 % ja 2,6 %) ([35]). Sellistes oludes ei oleks erainvestor tingimata uut hindamist teinud, kuna ta võis eeldada, et 2009. aasta andmetel põhinev hindamisaruanne andis sektorist täpse ettekujutuse.

([35]) Vt majandus- ja rahandusküsimuste peadirektoraadi 2010. aasta sügise Euroopa majandusprognoos Sloveenia kohta aadressil http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2010_autumn/si_en.pdf.

(114) Veel olulisem on see, et Sloveenia on esitanud tõendid, mis näitavad, et 5. meetme rakendamise ajal oli AAT kasumlik, tal ei olnud tähtajaks tasumata võlga ja võlga oli võimalik kasumi arvelt teenindada. Lisaks on Sloveenia esitanud AAT prognoosid kuni 2014. aastani, mis näitavad, et AAT jääb 2010. aastal pärast maksude maksmist kasumisse […] euroga ning püsib ka pärast seda kasumlik, teenides 2014. aastal kasumit ligikaudu […] eurot. Tundub, et need prognoosid olid PDP-le ja Aerodrom Ljubljanale investeerimisotsuste tegemise ajal kättesaadavad.

(115) Sloveenia on esitanud tõendid ka selle kohta, et Aerodrom Ljubljana tegi otsuse AATsse investeerida, lähtudes majanduslikest kaalutlustest. 2010. aasta augustis ja septembris hindasid Aerodrom Ljubljana juhatus ja nõukogu AATs aktsiate omandamise võimalust. Aerodrom Ljubljana hindas, kas oleks otstarbekas rahuldada mitu nõuet Adria vastu, võttes arvesse tehingu tingimusi, mis hõlmasid 8 % fikseeritud tulumäära AAT eelisaktsiatelt, […]. Ehkki ühe teise hindamise tulemusena soovitati madalamat aktsiahinda, otsustas Aerodrom Ljubljana nõukogu, et konverteerimise tingimusi ([…]) arvesse võttes on kõrgem aktsiahind põhjendatud.

(116) AAT müügi teise etapi kohta näitab Aerodrom Ljubljana nõukogu 21. jaanuaril 2011 toimunud koosoleku protokoll, et arutati eri aktsiahindade ja Aerodrom Ljubljana müügioptsiooni lõpetamise eeliseid ja puudusi. Lihtaktsiate omandamise ajal 2011. aasta alguses müügioptsioonist loobuti, kuid Aerodrom Ljubljana nõukogu leidis siiski, et selline teguviis oli majanduslikult põhjendatud, kuna vastutasuks müügioptsioonist loobumise eest sai Aerodrom Ljubljana õiguse osaleda AAT juhtimises PDPga võrdsetel tingimustel, ehkki PDP-l oli rohkem aktsiaid. Lisaks märkis nõukogu, et AAT ostmine avaldaks Aerodrom Ljubljanale positiivset mõju: kui Adria peaks tegevuse lõpetama, oleks see vähendanud lennujaama 2011. aastaks prognoositud tulu […] % võrra.

(117) Sloveenia on esitanud tõendid ka selle kohta, et PDP juhatuse otsus omandada AAT eelis- ja lihtaktsiaid oli majanduslikult põhjendatud. PDP juhatuse koosolekute protokollid näitavad, et PDP tegi ise AAT hindamise, mille põhjal määrati hinnaks […]–[…] eurot, mis jäi põhjenduses 34 osutatud hindamisaruandes osutatud väärtuspiiridesse. Ehkki PDP investeeringu sisemine tulumäär oleks […] %, sai PDP AAT aktsiaid omandada parematel tingimustel, mis hõlmasid 8 % fikseeritud dividendi.

(118) Seepärast järeldab komisjon, et PDP ja Aerodrom Ljubljana otsus osaleda 5. meetmes ei andnud Adriale põhjendamatut eelist, kuna mõlemad investorid toimisid arukate turumajanduslikult mõtlevate ettevõtjatena, kelle investeerimisotsused olid majanduslikult põhjendatud. Seepärast puudub vajadus hinnata, kas muud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud tingimused on täidetud.

7.3. **Järeldus riigiabi olemasolu kohta**

(119) Eespool kirjeldatud põhjustel järeldab komisjon, et 1., 2., 3. ja 5. meede ei hõlmanud Adriale riigiabi andmist.

(120) Punktis 7.2.3 selgitatud põhjustel leiab komisjon, et 4. meede hõlmas riigiabi, ning hindab seepärast selle meetme õiguspärasust ja kokkusobivust siseturuga.

7.4. **Abi õiguspärasus – 4. meede**

(121) ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 on sätestatud, et liikmesriik ei tohi rakendada abimeedet enne, kui komisjon on võtnud vastu seda meedet lubava otsuse. Komisjon märgib, et Sloveenia osales 2011. aasta kapitalisüstis (4. meede), taotlemata sellele eelnevalt komisjoni heakskiitu. Komisjon leiab, et Sloveenia ei järginud rakendamiskeeldu ning on seetõttu rikkunud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohast kohustust.

7.5. **Abi kokkusobivus siseturuga – 4. meede**

(122) Sloveenia leiab, et kui komisjon jõuab järeldusele, et 4. meede sisaldab riigiabi, on see siseturuga kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel ning eelkõige päästmise ja restruktureerimise suuniste kohase restruktureerimisabina.

(123) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c järgi võib lubada abi teatava majandussektori arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Kooskõlas menetluse algatamise otsusega leiab komisjon, et 4. meetme kokkusobivust saab hinnata üksnes ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel ning eelkõige päästmise ja restruktureerimise suuniste nende sätete alusel, milles käsitletakse restruktureerimisabi.

7.5.1. Abikõlblikkus

(124) Päästmise ja restruktureerimise suuniste punkti 33 kohaselt võivad restruktureerimisabi saada üksnes raskustes olevad ettevõtjad suuniste punktide 9–13 tähenduses. Komisjon on juba jõudnud järeldusele, et 2011. aastal, 4. meetme rakendamise ajal, oli Adria raskustes olev ettevõtja (vt põhjendus 66).

(125) Suuniste punktis 12 on sätestatud, et vastasutatud äriühing ei või päästmis- või restruktureerimisabi saada, isegi kui selle finantsseisund on esialgu ebakindel. Põhimõtteliselt loetakse vastasutatuks äriühingut tema asjaomases valdkonnas tegutsemise kolme esimese aasta jooksul. Adria asutati aastal 1961 ning teda ei saa käsitada vastasutatud äriühinguna. Samuti ei kuulu Adria ettevõtjate gruppi suuniste punkti 13 tähenduses.

(126) Seepärast leiab komisjon, et Adrial on õigus saada restruktureerimisabi.

7.5.2. Pikaajalise elujõulisuse taastamine

(127) Päästmise ja restruktureerimise suuniste punkti 34 kohaselt on restruktureerimisabi andmise tingimuseks restruktureerimiskava elluviimine, kusjuures igal üksikul juhul kinnitab selle kava komisjon. Punktis 35 on selgitatud, et restruktureerimiskava, mis peab kestma võimalikult lühikest aega, peab taastama äriühingu pikaajalise elujõulisuse mõistliku aja jooksul ning lähtuvalt realistlikest oletustest tulevaste tegevustingimuste kohta.

(128) Päästmise ja restruktureerimise suuniste punkti 36 kohaselt tuleb selles kavas kirjeldada asjaolusid, mis äriühingu raskusteni viisid, ning võtta arvesse praegust olukorda ja tuleviku turuväljavaateid vastavalt optimistlikule, pessimistlikule ja baasstsenaariumile.

(129) Kavaga tuleb ette näha finantsseisundi muutus, mis võimaldaks ettevõtjal pärast restruktureerimise lõppemist ise katta kõik kulud, kaasa arvatud amortisatsiooni- ja finantskulud. Restruktureeritud äriühingu eeldatav kapitalitasuvus peab olema küllaldaselt suur võimaldamaks tal turul omal jõul konkureerida (päästmise ja restruktureerimise suuniste punkt 37).

(130) Nagu on märgitud menetluse algatamise otsuses, kahtles komisjon selles, kas restruktureerimiskava oli piisavalt usaldusväärne Adria püsiva elujõulisuse taastamiseks, kuna mõned kavas esitatud prognoosid tundusid põhinevat kvantifitseerimata, ebakindlatel või ebaselgetel eeldustel. Lisaks ei olnud komisjon kindel, kas ettevõtja elujõulisus taastub 2013. aasta lõpuks, nagu oli ette nähtud esialgses restruktureerimiskavas.

(131) Ametliku uurimismenetluse käigus täiendas Sloveenia esialgset kava mitmel juhul. Ajakohastatud kava järgi taastub Adria elujõulisus 2014. või 2015. aastal. Restruktureerimine kestaks seega maksimaalselt viis aastat, mis on kooskõlas varasemate tavadega reisijate lennuveo sektoris ([36]). Komisjon märgib veel, et eelkõige lennuveo-sektoris tuleb praegustes majandustingimustes saavutada äritegevuse ja teenuste osutamise tulemuslikkuse stabiliseerimine, et tagada mitte üksnes lühiajaline pööre, vaid pikaajaline elujõulisus kui tugev alus edasiseks kasvuks, milleks kulub mitu aastat.

(132) Restruktureerimiskavas rõhutatakse, et Adria restruktureerimisprotsessi põhieesmärk on pikaajaline elujõulisus, mille saavutamiseks on vaja selget strateegiat ja orienteeritust turule. Püstitatakse järgmised sihid: parandada finantsseisundit, vältida kahjumit alates 2013. aastast, vähendada keerukusest tulenevaid kulusid ning luua selge, konkurentsivõimeline, jätkusuutlik ja eristuv müügikontseptsioon. Kava kohaselt suudab ettevõtja neid eesmärke saavutades […].

(133) Restruktureerimiskavas kirjeldatakse ka asjaolusid, mille tagajärjel Adria raskustesse sattus: peamisteks põhjusteks oli üleilmne finantskriis, Adria esmase turu väiksus (Sloveenia ja naaberriigid), lennukipargi (mis koosneb peamiselt CRJ200-tüüpi õhusõidukitest) vähene jõudlus, […].

([36]) Vt otsus juhtumi SA.30908 kohta – ČSA – *Czech Airlines – ümberkorralduskava*, põhjendus 107, ja otsus juhtumi SA.33015 kohta – *Air Malta plc*, põhjendus 93. Vt ka komisjon otsus 2010/137/EÜ, 28. august 2009, riigiabi C 6/09 (ex N 663/08) kohta – Austria Austrian Airlines – ümberkorralduskava (ELT L 59, 9.3.2010, lk 1), punkt 296, ja komisjoni otsus 2012/542/EL, 21. märts 2012, meetme SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N) kohta, mida Ühendkuningriik kavatseb rakendada kontserni Royal Mail Group suhtes (ELT L 279, 12.10.2012, lk 40), punkt 217.

(134) Restruktureerimiskava sisaldab ka optimistlikku, pessimistlikku ja baasstsenaariumi ning selles analüüsitakse Adria restruktureerimist mõjutada võivaid riske, nagu kütusehinna muutus, valuutavahetuskursi muutus või võimalikud lennukipargiga seotud riskid. Kõikide stsenaariumide puhul prognoositakse Adria elujõulisuse taastumist restruktureerimisperioodi lõpuks. Baasstsenaariumi kohaselt peaks Adria kasumimarginaal olema 2014. aastal […] % ja 2015. aastal […] %, võla ja omakapitali suhe 2014. aastal […] ja 2015. aastal […] ja omakapitali tulusus 2014. aastal […] % ja 2015. aastal […] %. Pessimistliku stsenaariumi korral väheneks kasumimarginaal 2014. aastal […] %ni ja 2015. aastal […] %ni, võla ja omakapitali suhe suureneks 2014. aastal […] %ni ja 2015. aastal […] %ni ning omakapitali tulusus oleks 2014. aastal […] % ja 2015. aastal […] %.

(135) Restruktureerimiskava põhirõhk on Adria võrgustiku optimeerimisel, kuna liiga suure lennukipargi ning lennu- ja muu personali tõttu tootis see kahjumit. Seetõttu nähakse restruktureerimiskavaga ette lennuliinide ja -sageduse olulist vähendamist ning samuti lennukipargi väiksemaks ja kütusesäästlikumaks muutmist; 2015. aastaks ([…]) peaks see koosnema […] õhusõidukist, mis on peamiselt […].

(136) Restruktureerimiskavaga nähakse ette […] liini sulgemine ja lennusageduse täiendav vähendamine. Ka regulaarlennuliinide arv väheneks märkimisväärselt, […]ni 2015. aastal. Kokku vähendaks Adria restruktureerimisperioodil oma tegevusmahtu [11–14] % arvestatuna pakutavates istekohtkilomeetrites ([37]).

(137) Püsivama elujõulisuse tagamiseks on kavaga ette nähtud ka restruktureerimismeetmed seoses kulude kärpimise (nt […] jne) ja tulude suurendamisega (nt […] jne). Täiendavate restruktureerimismeetmetega (vt põhjendus 31) loodetakse tulude suurendamise ja kulude vähendamisega saavutada positiivne mõju kokku […] euro väärtuses 2014. aastal ja […] euro väärtuses 2015. aastal, aidates seega kaasa Adria elujõulisuse taastumisele. Komisjon on seega seisukohal, et kulude kärpimise ja tulude suurendamise algatuste abil suudab Adria 2015. aastaks taastada püsiva elujõulisuse.

(138) Lisaks näitavad Sloveenia esitatud tõendid, et Adria liigub praegu enamiku restruktureerimiskavas seatud eesmärkide saavutamise suunas, mis samuti näitab restruktureerimiskava usaldusväärsust.

(139) Sloveenia esitatud ajakohastatud restruktureerimiskava alusel järeldab komisjon, et kõigi stsenaariumide puhul on erinevate restruktureerimismeetmete mõju nõuetekohaselt kvantifitseeritud ja elujõulisust prognoositud piisaval tasemel kogu restruktureerimisperioodi jooksul kuni 2014. ja 2015. aastani. Arvestades märkimisväärseid rakendatud restruktureerimismeetmeid ja praeguseks juba tehtud edusamme, on komisjon seisukohal, et muudetud restruktureerimiskava võimaldab Adrial taastada püsiva elujõulisuse mõistliku aja jooksul.

7.5.3. Põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimine (kompensatsioonimeetmed)

(140) Päästmise ja restruktureerimise suuniste punkti 38 kohaselt tuleb võtta kompensatsioonimeetmeid, et vähendada nii palju kui võimalik negatiivset mõju kaubandustingimustele. Meetmed võivad sisaldada vara loovutamist, tootmisvõimsuse või turuosa piiramist ning turutõkete vähendamist asjaomastel turgudel (päästmise ja restruktureerimise suuniste punkt 39).

(141) Kahjumit tekitavast tegevusest loobumist, mis on elujõulisuse taastamiseks igal juhul tarvilik, ei loeta kompensatsioonimeetmete hindamisel tootmisvõimsuse või turuosa piiramiseks (päästmise ja restruktureerimise suuniste punkt 40).

(142) Sloveenia pakub Adria puhul välja järgmised kompensatsioonimeetmed: a) […] regulaarliini, b) teenindusaegade vabastamine teatavates lennujaamades, sh koordineeritud (tiheda liiklusega) lennujaamades, c) lennukipargi vähendamine ja d) AAT müük.

([37]) Pakutav istekohtkilomeeter (*available seat kilometre* – ASK) on mõõtühik, mis kajastab istekohtade arvu, mida korrutatakse lennatud kilomeetrite arvuga. ASK on kõige olulisem lennutranspordisektoris kasutatav lennuettevõtja tegevusmahu näitaja ning ka komisjon on seda varasemate restruktureerimisjuhtumite puhul kasutanud.

(143) Sloveenia on esitanud tõendid selle kohta, et restruktureerimiskava kohaselt suletud liinid olid marginaali C1-osa arvesse võttes kasumlikud, järgides seega komisjoni praktikat varasemate juhtumite puhul ([38]). C1-osas võetakse arvesse iga konkreetse liini lennu-, reisija- ja müügikulusid (s.o muutuvkulusid). Seepärast teenivad kõik liinid, millel on positiivne marginaali C1-osa, piisavalt tulusid mitte üksnes liini muutuvkulude katmiseks, vaid annavad oma panuse ka äriühingu püsikulude katmiseks. Komisjoni arvates on marginaali C1-osa asjakohane näitaja, mille abil hinnata, kas teatav lennuliin aitab lennuettevõtjal kasumit toota.

(144) Kui 2011. aastal oli ettevõtja tegevusmaht restruktureerimiskava järgi […] pakutavat istekohtkilomeetrit, siis restruktureerimisperioodi lõpuks 2015. aastal prognoositakse tegevusmahuks umbes […] pakutavat istekohtkilomeetrit, st tegevusmahu ligikaudu [11–14] % vähenemist. Jättes kõrvale need lennuliinid, mille marginaali C1-osa on negatiivne, väheneb see näitaja [6–8] %ni.

(145) Komisjon märgib ka, et lennumarsruutide võrgu muutmise tulemusena on Adria vabastanud teenindusaegu mitmes lennujaamas, sh koordineeritud ([39]) lennujaamades, nagu Dublin ja Kopenhaagen. Vabanenud teenindusajad võimaldavad konkureerivatel lennuettevõtjatel teenindada teatavaid marsruute ning suurendada oma tegevusmahtu.

(146) Lennukipargi vähendamise kohta märgib komisjon, et Adria on vähendanud õhusõidukite arvu […]-lt 2011. aastal […]ni; restruktureerimiskava kohaselt peaks see arv püsima muutumatuna kuni restruktureerimisperioodi lõpuni 2015. aastal. Seoses AAT müügiga leiab komisjon, et see on vastuvõetav kompensatsioonimeede, pidades eelkõige silmas, et põhjenduses 118 jõuti järeldusele, et see meede ei hõlma riigiabi.

(147) Kompensatsioonimeetmete kohasuse hindamisel võtab komisjon arvesse turustruktuuri ja konkurentsitingimusi kindlustamaks, et ükski meede ei vii turustruktuuri halvenemisele (päästmise ja restruktureerimise suuniste punkt 39). Kompensatsioonimeetmed peavad olema võrdelised abi moonutava mõjuga ja eriti äriühingu suuruse ning suhtelise tähtsusega turul või turgudel. Vähendamise astet kaalutakse iga üksikjuhtumi puhul eraldi (päästmise ja restruktureerimise suuniste punkt 40).

(148) Komisjon märgib esmalt, et Adria turuosa kogu liidu lennundussektori tegevusmahust ja -väljundist (reisijate arvu poolest) on üksnes 0,15 % (2011. aastal 1,17 miljonit reisijat). Sellise väikese lennuettevõtja puhul nagu Adria võib lennukipargi ja tegevusmahu täiendav vähendamine mõjuda negatiivselt tema elujõulisusele, pakkumata seejuures mingeid olulisi turuvõimalusi tema konkurentidele.

(149) Mis puutub kompensatsioonimeetmete kõige olulisemasse osasse, tegevusmahu vähendamisse, siis komisjon peab [6–8] %-list vähendamist ajavahemikul 2011–2015 piisavaks, eriti võrreldes teiste lennuettevõtjate restruktureerimise juhtumitega ([40]). Kasumlike liinide tegevusmahtu vähendatakse rohkem kui Air Malta juhtumi puhul. Tegevusmahu vähendamine kokku, [11–14] %, on sarnane 15 % vähendamisega, mida peeti vastuvõetavaks Austrian Airlinesi juhtumi puhul ([41]).

(150) Lõpuks märgib komisjon, et Sloveenia on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti a kohaselt piirkond, mis saab investeeringuteks ettenähtud regionaalabi ([42]). Päästmise ja restruktureerimise suuniste punktis 56 on sätestatud: „[Abistatavates piirkondades] võivad abi andmise tingimused kompensatsioonimeetmete rakendamise ja abisaaja panuse osas olla leebemad. Kui regionaalarengu vajadused seda õigustavad ning juhul kui tootmisvõimsuse või turuosa vähendamine näib olevat kõige sobivam meede konkurentsimoonutuste vältimiseks, nõutakse abistatavates piirkondades väiksemat tootmisvõimsuse vähendamist kui muudes piirkondades".

(151) Seda tausta arvesse võttes peab komisjon Sloveenia pakutud kompensatsioonimeetmeid päästmise ja restruktureerimise suuniste kohaselt piisavaks ja proportsionaalseks, et tagada Adriale antava restruktureerimisabi poolt kaubandustingimustele avaldatava negatiivse mõju võimalikult suur vähendamine.

([38]) Vt joonealune märkus 13.
([39]) Koordineeritud lennujaamad on lennujaamad, kus teenindusaegu jaotab koordinaator kooskõlas nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrusega (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiseeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1).
([40]) Air Malta puhul vähendati kasumlike liinide tegevusmahtu 5 %, Czech Airlinesi käsitlevas otsuses pidas komisjon vastuvõetavaks tegevusmahu vähendamist [10–11] %.
([41]) Otsus juhtumi C-6/09 kohta – *Austrian Airlines*.
([42]) Vt komisjoni 13. septembri 2006. aasta otsus riigiabijuhtumi N 434/2006 kohta – *Sloveenia – regionaalabi kaart 2007–2013*.

7.5.4. Miinimumiga piirduv abi (omapanus)

(152) Päästmise ja restruktureerimise suuniste punkti 43 kohaselt peab abisaaja vajaliku abi suuruse rangelt minimaalsel tasemel hoidmiseks toetama restruktureerimist olulisel määral omavahenditest. See võib tähendada äriühingu säilimise seisukohast ebaoluliste varade müüki või turutingimustel toimuvat välisfinantseerimist.

(153) Omapanus peab olema tegelik, välistades kogu tulevase oodatava kasumi, nagu näiteks rahavoog (päästmise ja restruktureerimise suuniste punkt 43). Mõistagi ei tohi omapanus sisaldada täiendavat riigiabi. Suurettevõtjate puhul peab komisjon tavaliselt asjakohaseks panust, mis moodustab vähemalt 50 % restruktureerimiskuludest. Erakorraliste asjaolude ja eriliste raskuste korral võib komisjon siiski nõustuda väiksema panusega (päästmise ja restruktureerimise suuniste punkt 44).

(154) Adria kavandatav omapanus on […] eurot, st ligikaudu [50–54] % restruktureerimise kogukuludest, mida on kokku […] eurot. Omapanus jaguneb restruktureerimiskava kohaselt järgmiselt:

a) […].

b) Kogu AAT müügist saadav tulu [14,7 miljonit eurot].

c) Kogu tulu, mis saadakse võla vahetamisest omakapitali vastu pankade poolt 4. meetme raames (19,7 miljonit eurot).

(155) Põhjenduse 154 punkti a kohta arvab komisjon, et kõnealused meetmed on vastuvõetavad ning sobivad omapanuseks. Suurem osa varast on ka tegelikult müüdud ning müügitulu sobib seega omapanuseks. Lisaks on Sloveenia esitanud tõendid, mis näitavad, et ülejäänud osa varast on praegu müümisel ning selle väärtus on kindlaks määratud välishindamiste alusel, sh AVACi hindamine õhusõidukite puhul (vt põhjendus 97).

(156) Põhjenduse 154 punkti b suhtes võib põhjendatult arvata, et AAT müügist saadud tulu võib lugeda omapanuse hulka, võttes arvesse komisjoni järeldust põhjenduses 118, et 5. meede ei hõlma riigiabi.

(157) Põhjenduse 154 punktis c osutatud võla omakapitali vastu vahetamise kohta arvab Sloveenia, et omapanuse hulka tuleks arvata kogu tulu, mis saadakse võla vahetamisest omakapitali vastu, mida pangad tegid 4. meetme raames. Komisjon on seisukohal, et tagamata võla konverteerimine ei näitaks tavajuhul turu usaldust ettevõtja vastu, kuna tagatiseta võlausaldajad ei võta uusi riske, mis sõltuvad restruktureerimiskava eluviimisest. Adria puhul on Sloveenia aga näidanud, et omakapitali vastu vahetatud võlg oli suurel määral – 19,7 miljonist euro suurusest koguvõlast [10–20] miljonit eurot – täielikult tagatud (vt põhjendus 97). Kui Adria oleks likvideeritud, oleks pangad seega täielikult tagatud summa tagasi saanud. Siit järeldub, et pangad loobusid täielikult tagatisega kaetud nõudest ning asendasid selle samas väärtuses Adria omakapitaliga. Seega võtsid pangad võlga omakapitali vastu vahetades uue riski vähemalt [10–20] miljoni euro väärtuses, kuna nad ei saanud olla kindlad, et nende investeering Adriasse toob tulu.

(158) Sellest lähtudes järeldab komisjon, et täielikult tagatud laenude (st [10–20] miljonit eurot) puhul on võla vahetamine omakapitali vastu omapanusena aktsepteeritav.

(159) Eespool toodut arvesse võttes oleks Adria omapanus […] eurot ehk restruktureerimiskuludest [46–48] %. Adria-taolise suurettevõtja puhul peaks omapanus olema üldjuhul 50 %. Päästmise ja restruktureerimise suuniste punkti 56 kohaselt võib komisjoni siiski suhtuda omapanuse määra leebemalt, kui tegemist on abi saava piirkonnaga, mida Sloveenia meetmete rakendamise ajal oli (vt põhjendus 150). Varasemate juhtumite puhul (nt Air Malta) on komisjon pidanud vastuvõetavaks ligikaudu 45 % omapanuse määra.

(160) Seega leiab komisjon, et suuniste punktis 43 sätestatud nõuded on täidetud.

7.5.5. Ühekordse abi põhimõte

(161) Päästmise ja restruktureerimise suuniste punktis 72 on sätestatud, et ettevõtja, mis on viimase kümne aasta jooksul saanud päästmis- ja restruktureerimisabi, ei ole uue abi saamiseks rahastamiskõlblik (ühekordse abi põhimõte).

(162) Kuna 1., 2., 3. ja 5. meede ei hõlma riigiabi ja kuna näib, et Adria ei ole saanud viimase 10 aasta jooksul päästmis- ega restruktureerimisabi, järeldab komisjon, et 4. meetme puhul on ühekordse abi põhimõtet järgitud.

7.6. **Järeldus 4. meetme kohta**

(163) Eespool toodut arvesse võttes leiab komisjon, et Sloveenia toetas 2011. aastal Adriat ebaseaduslikult kapitalisüstiga, rikkudes seega Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Komisjon leiab siiski, et kõnealune meede ja restruktureerimiskava vastavad päästmise ja restruktureerimise suunistega ette nähtud tingimustele. Komisjon leiab seega, et abi on kokkusobiv siseturuga,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Ettevõtja Adria Airways d.d. kapitali suurendamise meetmed aastatel 2007, 2009 ja 2010, mida Sloveenia Vabariik Adria Airways d.d. kasuks rakendas, ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Ettevõtja Adria Airways Tehnika d.d. omandamine ettevõtjate PDP ja Aerodrom Ljubljana d.d. poolt aastatel 2010 ja 2011 ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

Ettevõtja Adria Airways d.d. kapitali suurendamine 50 miljoni euro võrra, mida Sloveenia Vabariik tegi 2011. aastal, kujutab endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Kõnealune riigiabi on siseturuga kokkusobiv Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Sloveenia Vabariigile.

Brüssel, 9. juuli 2014

Komisjoni nimel
asepresident
Joaquín ALMUNIA