ODLUKA KOMISIJE (EU) 2015/494

od 9. srpnja 2014.

o mjerama SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) koje je provela Slovenija za trgovačko društvo Adria Airways d.d.

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2014) 4543)

(Vjerodostojan je samo tekst na slovenskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

uzimajući u obzir Odluku kojom je Komisija odlučila pokrenuti postupak iz članka 108. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u pogledu potpore SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) ([1]),

nakon što je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe u skladu s tim odredbama i uzimajući u obzir njihove primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Obaviješću SANI br. 5628 od 11. ožujka 2011., koja je registrirana isti dan, Slovenija je obavijestila Komisiju o potpori za sanaciju pruženoj društvu Adria Airways d.d. (dalje u tekstu „društvo Adria" ili „društvo"), u obliku državnog jamstva i povlaštenog kredita u iznosu od 6,2 milijuna EUR.

(2) Slovenska nadležna tijela dostavila su dodatne informacije dopisima od 31. ožujka 2011. i 12. travnja 2011. Komisija je zatražila dodatne informacije dopisom od 29. travnja 2011. na koji slovenska nadležna tijela nisu odgovorila. Sastanak sa slovenskim nadležnim tijelima i njihovim savjetnicima održan je 13. srpnja 2011. i na tom je sastanku Komisiji objašnjeno da prijavljena potpora za sanaciju neće biti dovoljna zbog nepovoljne financijske situacije društva i da Slovenija planira uložiti 50 milijuna EUR gotovine u društvo Adria. Slovenija je povukla svoju obavijest o potpori za sanaciju 1. kolovoza 2011.

(3) Nakon što je obaviještena da je Slovenija svejedno izvršila ulaganje gotovine 30. rujna 2011., Komisija je odlučila nastaviti svoju preliminarnu istragu po službenoj dužnosti i zatražila je dodatne informacije dopisima od 12. rujna 2011., 28. studenoga 2011. i 17. travnja 2012., na koja su slovenska nadležna tijela odgovorila dopisima od 11. listopada 2011., 27. prosinca 2011., 13. siječnja 2012. i 18. svibnja 2012. Osim toga, slovenska su nadležna tijela e-poštom od 7. studenoga 2012. dostavila memorandum koji su sastavili zakonski zastupnici društva Adria.

(4) Na zahtjev slovenskih nadležnih tijela, 12. srpnja 2012. održan je sastanak na kojem su sudjelovali predstavnici društva Adria i holding društva u državnom vlasništvu, PDP ([2]), koje je jedan od dioničara društva Adria. Na tom su sastanku slovenska nadležna tijela i predstavnici društva Adria i PDP-a predstavili svoja pojašnjenja i argumente u pogledu predmetnih mjera.

(5) Dopisom od 20. studenoga 2012. Komisija je obavijestila Sloveniju da je odlučila pokrenuti postupak iz članka 108. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („UFEU") u vezi s tom potporom (dalje u tekstu „odluka o pokretanju postupka"). Slovenija je u dopisu od 21. siječnja 2013. dostavila primjedbe na odluku o pokretanju postupka. Komisija je od Slovenije zatražila dodatne informacije dopisom od 5. ožujka 2013., na koji je Slovenija odgovorila 19. travnja 2013. Slovenija je dostavila dodatne informacije 16. rujna 2013. Komisija je od Slovenije zatražila dodatne informacije dopisom od 6. studenoga 2013., na koji je Slovenija odgovorila 4. prosinca 2013., 6. i 17. siječnja 2014. Sastanci sa slovenskim nadležnim tijelima i njihovim zakonskim zastupnicima održani su 25. ožujka i 5. prosinca 2013. te 8. siječnja 2014.

([1]) Državna potpora – Slovenija – državna potpora SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) – Navodna potpora trgovačkom društvu Adria Airways – Poziv na podnošenje primjedbi u skladu s člankom 108. stavkom 2. Ugovora u funkcioniranju Europske unije (SL C 69, 8.3.2013., str. 53.).

([2]) PDP je holding društvo osnovano u svibnju 2009. U potpunom je vlasništvu tri fonda koji su u 100 %-tnom vlasništvu države: Kapitalska družba d.d. (dalje u tekstu „KAD"), Slovenska odškodninska družba d.d. (dalje u tekstu „SOD") i Družba za svetovanje in upravljanje d.o.o. (dalje u tekstu „DSU").

(6) Odluka Komisije o pokretanju postupka objavljena je u *Službenom listu Europske unije* ([3]) 8. ožujka 2013. Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe na mjere.

(7) Komisija je 8. travnja 2013. zaprimila opažanja jedne zainteresirane strane, društva Ryanair. Komisija je ta opažanja proslijedila Sloveniji i dala joj priliku za odgovor. Primjedbe Slovenije zaprimljene su u dopisu od 13. svibnja 2013.

2. **SLOVENSKO TRŽIŠTE ZRAČNOG PROMETA**

(8) Društvo Adria je slovenski nacionalni zračni prijevoznik i glavni zračni prijevoznik u zračnoj luci Ljubljana. Ono je 2011. prevezlo 73,4 % putnika koji su letjeli preko zračne luke Ljubljana, a taj se broj otad smanjio na 71,3 % u 2012. i na 69,8 % u 2013 ([4]).

(9) Iako je nazočnost niskobudžetnih prijevoznika u Sloveniji ograničena (easyJet leti samo na jednoj liniji iz Ljubljane, a Wizz Air na dvije), oni su u 2013. prevezli 12,6 % putnika u javnom prijevozu ([5]). Trenutačno iz Ljubljane u njihova glavna središta leti još pet drugih konkurentnih prijevoznika, a to su Air France, Finnair, Turkish Airlines, Montenegro Airlines i Air Serbia.

3. **KORISNIK**

(10) Adria je veliko društvo s oko 450 zaposlenika. Godine 2013. ostvarilo je promet od 142,3 milijuna EUR i gubitke od 3 milijuna EUR (procijenjeni podaci). Ima flotu od 11 zrakoplova, uglavnom regionalnih mlaznih zrakoplova. Vlasnici društva Adria trenutačno su, među ostalim, Republika Slovenija sa 69,9 %, društvo Bank Assets Management Company (BAMC) (na koje je prenesena određena imovina Nove Ljubljanske banke d.d. ([6]) (dalje u tekstu „NLB") sa 19,6 %, društvo ABANKA sa 4,7 % i PDP sa 2,1 % udjela.

(11) Financijska situacija društva Adria stalno se pogoršavala od 2008. zbog pada prodaje, negativnog EBT-a (zarada prije poreza) i negativnog vlasničkog kapitala. Više pojedinosti o financijskoj situaciji društva Adria od 2007. do 2011. navedeno je u odjeljku 7.1. u nastavku.

(12) Slovenija je 1. kolovoza 2012., zajedno s društvima PDP, NLB, Abanka Vipa d.d., Hypo Alpe-Adria Bank d.d. i Unicredit Bank of Slovenia d.d., započela privatizaciju društva Adria traženjem ponuda za 74,87 % dionica društva. Tog je dana Agencija za upravljanje kapitalnim ulaganjima Republike Slovenije (AUKN) objavila javni poziv ulagačima na podnošenje neobavezujućeg iskaza interesa u postupku prodaje većinskog bloka dionica društva ([7]). Međutim, čini se da je taj postupak prekinut i da će privatizacija društva Adria ponovo započeti kasnije.

4. **OPIS MJERA I PLAN RESTRUKTURIRANJA**

4.1. **Prva mjera: povećanje kapitala u 2007.**

(13) Na dan 31. prosinca 2006. kapital društva Adria imao je sljedeću dioničarsku strukturu:

Tablica 1.

Dioničarska struktura društva Adria prije povećanja kapitala u 2007.

Naziv	%
KAD	55,0
SOD	20,0

([3]) Vidjeti bilješku 1.
([4]) Godišnje izvješće društva Aerodrom Ljubljana d.d. za 2013. dostupno na http://www.lju-airport.si/pripone/1966/Letno%20porocilo%20AL%202013%20ang.pdf.
([5]) Vidjeti prethodnu bilješku.
([6]) Vidjeti http://www.dutb.eu/en/about-us. Od 31. prosinca 2010. Slovenija je posjedovala (izravno ili neizravno) 48,8 % NLB-a. Međutim, nakon dokapitalizacije NLB-a u okviru sanacije koja je odobrena Odlukom Komisije od 7. ožujka 2011. (SA. 32261), Slovenija je posjedovala (izravno ili neizravno) udio od 55,7 % u NLB-u.
([7]) Vidjeti http://www.sdh.si/sl-si/Novica/294.

Naziv	%
NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. (1)	9,7
NFD Holding d.d. (2)	7,2
Infond d.o.o. (3)	4,9
Ostali (uključujući pojedinačne dioničare)	3,2

(1) NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. je društvo kći NFD Holdinga sa 48,5 % (vidjeti bilješku u nastavku). Ostali su vlasnici čini se većinom privatna trgovačka društva – vidjeti godišnja izvješća (samo na slovenskom) na http://www.nfd.si/dokumenti?lang=en.
(2) NFD Holding d.d. dioničko je društvo uvršteno na burzu čija je glavna djelatnost upravljanje financijskim ulaganjima. Čini se da je u privatnom vlasništvu – vidjeti godišnja izvješća (samo na slovenskom) na http://www.nfdholding.si/dokumenti.php.
(3) Infond d.o.o. slovensko je društvo za upravljanje ulagačkim fondovima. U njemu 72 % dionica ima Nova KBM, banka koja je u to vrijeme bila u vlasništvu Slovenije sa 42,3 %, KAD-a sa 4,8 % i SOD-a sa 4,8 %. Vidjeti http://www.nkbm.si/financial-reports-and-documents.

(14) Na sastanku dioničara društva Adria održanom 19. veljače 2007. donesena je odluka o povećanju kapitala društva za 10,9 milijuna EUR. Fond u državnom vlasništvu KAD upisao je oko 99,6 % povećanja, a ostatak su upisali pojedinačni dioničari. Sve su dionice upisane do 5. travnja 2007.

(15) Plaćena cijena iznosila je 27 EUR po dionici. U izvješću o vrednovanju od […] (*) vrijednost dionica utvrđena je na […] EUR po dionici u rujnu 2006.

(16) Nakon povećanja kapitala u 2007., vlasnička struktura društva Adria bila je sljedeća:

Tablica 2.

Dioničarska struktura društva Adria nakon povećanja kapitala u 2007.

Naziv	%
KAD	77,3
SOD (1)	10,0
NLB (2)	8,5
Infond d.o.o.	2,4
Ostali (uključujući pojedinačne dioničare)	1,8

(1) Slovenski fond u državnom vlasništvu.
(2) Na temelju dostupnih informacija čini se da je u nekom trenutku prije povećanja kapitala u 2007. NLB stekao vlasništvo nad dionicama društva NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. i NFD Holding d.d.

4.2. **Druga mjera: povećanje kapitala u 2009.**

(17) Upravni odbor društva Adria odlučio je 13. siječnja 2009. povećati kapital društva Adria izdavanjem novih dionica. Uslijed toga, kapital društva Adria povećan je za 2,36 milijuna EUR. KAD je upisao oko 99,5 % povećanja, a ostatak su upisali pojedinačni dioničari. Sve su dionice upisane do 20. srpnja 2009.

(18) Plaćena cijena iznosila je 22 EUR po dionici. U izvješću o vrednovanju od […] vrijednost dionica utvrđena je na […] EUR po dionici u rujnu 2008.

(*) Poslovna tajna.

(19) Nakon povećanja kapitala u 2009., vlasnička struktura društva Adria bila je sljedeća:

Tablica 3.

Dioničarska struktura društva Adria nakon povećanja kapitala u 2009.

Naziv	%
KAD	78,6
SOD	8,8
NLB	7,5
Infond d.o.o.	2,2
Ostali (uključujući pojedinačne dioničare)	2,9

4.3. **Treća mjera: povećanje kapitala u 2010.**

(20) Na sastanku dioničara društva Adria održanom 2. rujna 2010. donesena je odluka o povećanju kapitala društva za 2,5 milijuna EUR. Holding društvo PDP (sljednik KAD-a i SOD-a) upisalo je oko 80 % povećanja. Dvije privatne turističke agencije: Kompas d.d. i Palma d.o.o. upisale su preostalih 20 % (10 % svaka). Sve su dionice upisane do 1. listopada 2010.

(21) Plaćena cijena iznosila je 12 EUR po dionici. U izvješću o vrednovanju od […] vrijednost dionica utvrđena je na […] EUR po dionici u lipnju 2009.

(22) Nakon povećanja kapitala u 2010., vlasnička struktura društva Adria bila je sljedeća:

Tablica 4.

Dioničarska struktura društva Adria nakon povećanja kapitala u 2010.

Naziv	%
PDP	86,0
NLB	6,1
Kompas d.d.	1,9
Palma d.o.o.	1,9
Infond d.o.o.	1,7
Ostali (uključujući pojedinačne dioničare)	2,4

4.4. **Četvrta mjera: povećanje kapitala u 2011.**

(23) Na sastanku dioničara društva Adria održanom 21. rujna 2011. donesena je odluka o povećanju kapitala društva za 69,7 milijuna EUR. Republika Slovenija upisala je 49,5 milijuna EUR u gotovini, a PDP je upisao 0,5 milijuna EUR, također u gotovini. Ostatak povećanja kapitala (tj. 19,7 milijuna EUR) sastojao se od zamjene duga za vlasnički udio što je izvršio niz banaka: (a) 13,83 milijuna NLB; (b) 3,35 milijuna Abanka Vipa d.d.; (c) 1,24 milijuna EUR Unicredit Bank of Slovenia d.d.; i (d) 1,28 milijuna EUR Hypo Alpe-Adria Bank d.d. Povećanje kapitala izvršeno je 30. rujna 2011.

(24) Dogovorena cijena iznosila je 1 EUR po dionici, što je minimalni iznos dopušten slovenskim zakonom. Nije bilo izvješća o vrednovanju.

(25) Nakon povećanja kapitala u 2011., vlasnička struktura društva Adria bila je sljedeća:

Tablica 5.

Dioničarska struktura društva Adria nakon povećanja kapitala u 2011.

Naziv	%
Republika Slovenija	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
Ostali (uključujući pojedinačne dioničare)	0,1

Plan restrukturiranja iz rujna 2011.

(26) Prema slovenskim nadležnim tijelima, država, PDP i banke odlučili su sudjelovati u povećanju kapitala u 2011. na temelju plana pod nazivom „*Plan financijskog i poslovnog restrukturiranja*" („plan restrukturiranja") iz rujna 2011. Tim su planom bile obuhvaćene mjere za financijsko i poslovno restrukturiranje društva Adria kojim bi se obnovila njegova održivost. Očito je da je plan napisan u svrhe prijave potpore za restrukturiranje jer se u njemu spominju pojmovi kao što je „vlastiti doprinos" i „narušavanje tržišnog natjecanja" koji se obično ne javljaju u poslovnim planovima.

(27) Prema izvorno podnesenom planu restrukturiranja društvo Adria ostvarilo bi održivost u 2013. (osnovni i optimistični scenariji) ili u 2014. (pesimistični scenarij). Nadalje, prema izvorno podnesenom planu restrukturiranja, teškoće društva Adria uzrokovane su sljedećim: (a) […].

(28) U izvorno podnesenom planu restrukturiranja bio je utvrđen niz mjera usmjeren na restrukturiranje društva Adria i ponovnu uspostavu održivosti: (a) […].

(29) Nadalje, prema izvorno podnesenom planu restrukturiranja, povećanjem kapitala u 2011. u iznosu od 69,7 milijuna EUR bio bi pokriven negativni kapital društva Adria u iznosu od […] EUR, obveze otplate dugovanja u iznosu od […] EUR (ukupno […] EUR neplaćenih obveza prema dobavljačima i […] EUR za prijevremenu otplatu bankovnih kredita) i financiranje mjera restrukturiranja u iznosu od […] EUR.

(30) S druge strane, ukupni troškovi restrukturiranja iznosili bi […] EUR, što je djelomično financirano ulaganjem gotovine slovenske države i PDP-a u iznosu od 50 milijuna EUR. Doprinos društva Adria svojim troškovima restrukturiranja („vlastiti doprinos") iznosio bi […] EUR od pretvaranja bankovnih kredita u vlasnički udio (19,7 milijuna EUR) […]. Naposljetku, u izvorno podnesenom planu restrukturiranja prodaja AAT-a i ukidanje redovnih linija smatrali su se kompenzacijskim mjerama.

(31) S obzirom na sumnje koje je Komisija izrazila u odluci o pokretanju postupka, Slovenija je dostavila niz izmjena plana restrukturiranja. Posebice, u planu restrukturiranja trenutačno je predviđeno trajanje restrukturiranja do 2015. i uključeno je nekoliko dodatnih mjera restrukturiranja u cilju osiguranja trajnije održivosti. Dodatne mjere restrukturiranja, zajedno s njihovim financijskim učinkom za razdoblje 2014.–2015., sljedeće su: (a) […].

4.5. **Peta mjera: stjecanje društva Adria Airways Tehnika d.d. u 2010.–2011.**

(32) Društvo AAT, društvo kći u 100 %-tnom vlasništvu društva Adria, osnovano je 2010. Do tada je bilo unutarnji odjel za održavanje društva Adria pod nazivom SVL. AAT se bavi djelatnošću održavanja zrakoplova za društvo Adria i ostale klijente.

(33) U razdoblju od studenoga 2010. do ožujka 2011., PDP je stekao 52,3 %, a društvo Aerodrom Ljubljana (državno poduzeće koje upravlja zračnom lukom Ljubljana) 47,7 % udjela u AAT-u od društva Adria u dvije faze. U prvoj je fazi PDP kupio udio u AAT-u od 18,24 % u obliku 2 676 346 povlaštenih dionica bez prava glasa za 1 EUR po dionici. Istodobno je društvo Aerodrom Ljubljana steklo udio u AAT-u od 31,16 % (4 570 881 dionica) pretvaranjem duga u povlaštene dionice bez prava glasa za iznos od otprilike 4,6 milijuna EUR. U drugoj fazi početkom 2011. društvo Adria prodalo je svoje preostale dionice u AAT-u kako slijedi: PDP je stekao 5 000 000 redovnih dionica u iznosu od 1 EUR po dionici i povećao svoj udio u društvu na 52,33 %, dok je društvo Aerodrom Ljubljana povećalo svoj udio u AAT-u na 47,67 % pretvaranjem 2,2 milijuna EUR potraživanja od društva Adria.

(34) Ukupna cijena iznosila je stoga 14,7 milijuna EUR, odnosno 1 EUR po dionici. U izvješću o vrednovanju iz travnja 2010. utvrđena je vrijednost AAT-a kao odjela za održavanje društva Adria u rasponu od 14,4 milijuna EUR do 14,9 milijuna EUR u prosincu 2009.

5. ODLUKA O POKRETANJU POSTUPKA

(35) Komisija je 20. studenoga 2012. odlučila pokrenuti službeni istražni postupak. U svojoj odluci o pokretanju postupka, Komisija je zauzela preliminarno stajalište da bi se društvo Adria moglo smatrati poduzećem u teškoćama u trenutku kada su pružene utvrđene mjere ili barem od 2008. Komisija je također izrazila sumnje u pogledu pet mjera koje su predmet procjene i došla je do preliminarnog zaključka da sve od njih predstavljaju državnu potporu.

(36) U pogledu 1. i 2. mjere, Komisija je u svojoj odluci o pokretanju postupka izrazila mišljenje da je slovenska država imala jasan i izravan utjecaj na KAD i donijela je preliminarni zaključak da se sudjelovanje KAD-a u povećanju kapitala u 2007. i 2009. sastojalo od državnih sredstava koja se mogu pripisati Sloveniji. Iako je cijena koju je KAD stvarno platio za dionice bila ispod vrijednosti utvrđene u dvama izvješćima o vrednovanju, Komisija je izrazila sumnju u pogledu izvješća zbog velikog vremenskog razmaka od trenutka kada je određena vrijednost dionica do trenutka ulaganja gotovine. S obzirom na to da je KAD u tom trenutku bio većinski dioničar društva Adria, Komisija je smatrala da je cilj povećanja kapitala u 2007. i 2009. bio financiranje postojećeg ulaganja KAD-a u društvo za koje se može smatrati da je u teškoćama.

(37) Procjenjujući 3. mjeru, Komisija je primijetila da je PDP sljednik KAD-a i SOD-a, za čija je postupanja Komisija preliminarno smatrala da se mogu pripisati državi. Osim toga, Komisija je kao elemente pripisivanja državi istaknula činjenicu da je slovenska država izravni vlasnik 100 % udjela u PDP-u (preko KAD-a, SOD-a i DSU-a (društva za upravljanje imovinom u 100 %-tnom vlasništvu države) i uputila je na neke neizravne dokaze o pripisivanju u smislu sudske prakse *Stardust Marine* ([8]). Kao i u slučaju 1. i 2. mjere, iako je cijena koju je PDP stvarno platio za dionice bila ispod vrijednosti utvrđene u izvješću o vrednovanju, Komisija je izrazila sumnju u pogledu izvješća zbog velikog vremenskog razmaka od 15 mjeseci od trenutka kada je određena vrijednost dionica do trenutka ulaganja kapitala. Komisija je također donijela preliminarno mišljenje da sudjelovanje dvaju turističkih agencija (Kompas d.d. i Palma d.o.o.) u ulaganju kapitala u 2010. ne može samo po sebi uvjeriti Komisiju da ne postoji moguća prednost za društvo Adria ([9]).

(38) U odnosu na 4. mjeru Komisija je napomenula da ulaganje Slovenije jasno podrazumijeva državne resurse i ponovila je preliminarni zaključak da se postupci PDP-a mogu pripisati državi. Komisija je također izrazila sumnje u vezi sa sudjelovanjem NLB-a u 4. mjeri, za koju bi se moglo smatrati da se može pripisati državi s obzirom na činjenicu da je (a) NLB u tom trenutku bio u većinskom vlasništvu države; (b) država imala većinu glasova u upravnom odboru i nadzornom odboru banke; i (c) su na postupanje banke pod državnom kontrolom mogla utjecati javna tijela.

(39) Pri procjenjivanju podrazumijeva li 4. mjera neopravdanu selektivnu prednost za društvo Adria, Komisija je napomenula u odluci o pokretanju postupka da je činjenica da su banke pristale na pretvaranje duga u vlasnički udio samo ako država uloži gotovinu u društvo Adria, a posebno različita narav doprinosa države i PDP-a u usporedbi s doprinosom banaka (gotovina u odnosu na pretvaranje duga), dovoljan razlog za sumnju je li povećanje kapitala u 2011. bilo *pari passu*. Komisija je također primijetila da je, za razliku od prethodnih povećanja kapitala, povećanje kapitala u 2011. provedeno bez izvješća o vrednovanju.

([8]) Predmet C-482/99 *Francuska protiv Komisije (Stardust Marine)* [2002] ECR I-4397.

([9]) Vidjeti predmete T-358/94 *Compagnie nationale Air France protiv Komisije* [1996] ECR II-2109, stavci 148. – 149. i T-296/97 *Alitalia – Linee aeree italiane SpA protiv Komisije* [2000] ECR II-3871, stavak 81.

(40) U pogledu tvrdnji slovenskih nadležnih tijela da su odlučila sudjelovati u 4. mjeri na temelju plana restrukturiranja iz rujna 2011., Komisija je primijetila da plan restrukturiranja u načelu nije bio dovoljan za ispunjenje kriterija privatnog ulagača jer se čini da su neka od predviđanja iz plana restrukturiranja utemeljena na nesigurnim ili nejasnim pretpostavkama. Komisija je također istaknula da bi privatni ulagač uzeo u obzir rizik da prethodna povećanja kapitala predstavljaju nezakonitu državnu potporu i ocijenio bi učinak rizika mogućeg naloga za povrat sredstava koji bi izdala Komisija na profitabilnost ulaganja. Naposljetku, Komisija je primijetila da su banke možda odlučile sudjelovati u ulaganju kapitala zbog zanimanja koje je Slovenija pokazala za društvo Adria puno prije datuma kada je donesena odluka o povećanju kapitala u 2011.

(41) U odnosu na 5. mjeru, Komisija je ponovila svoje preliminarno stajalište da se postupanja PDP-a mogu pripisati državi i da je riječ o državnim sredstvima. U pogledu društva Aerodrom Ljubljana, Komisija je došla do istog preliminarnog zaključka s obzirom na činjenicu da je ono bilo u većinskom vlasništvu države već u trenutku stjecanja AAT-a. Komisija također nije smatrala vjerojatnim da javna tijela nisu bila uključena u važne odluke koje je donosilo društvo Aerodrom Ljubljana, upravitelj zračne luke Ljubljana, zbog strateške važnosti te zračne luke za državu kao glavnih ulaznih vrata za međunarodne letove.

(42) Budući da je prva faza stjecanja dionica AAT-a provedena neposredno nakon povećanja kapitala u 2010., Komisija je smatrala da obje mjere ne treba procjenjivati zasebno već kao dio veće operacije čiji je cilj pružanje potpore društvu Adria. Pregledavajući izvješće u kojem je utvrđena vrijednost dionica AAT-a, Komisija je primijetila da se u njemu AAT vrednuje kao dio odjela za održavanje društva Adria (u to vrijeme to je bio SVL) i da su kod procjene vrijednosti AAT-a uzete u obzir sinergije koje iz toga proizlaze. Međutim, Komisija je smatrala da je u izvješću trebala biti procijenjena vrijednost SLV/AAT-a kao zasebnog tijela bez sinergija unutar skupine jer se AAT odvojio od društva Adria u 2010. i prodan je kao zasebna pravna osoba. Osim toga, Komisija je također izrazila zabrinutost zbog velikog vremenskog jaza između vrednovanja i trenutka prodaje dionica AAT-a.

(43) Komisija je također izrazila sumnje u **spojivost** pet mjera koje se procjenjuju **s unutarnjim tržištem**, posebno zato što slovenska nadležna tijela nisu predvidjela moguće osnove za spojivost.

(44) S obzirom na prirodu predmetnih mjera i činjenicu da bi se društvo Adria moglo smatrati poduzećem u teškoćama u trenutku odobravanja mjera, Komisija je primijetila da se spojivost mjera može procjenjivati samo u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a, a posebno u svjetlu Smjernica Zajednice o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje poduzeća u teškoćama ([10]) („Smjernice za sanaciju i restrukturiranje"). Komisija je prvo primijetila da se čini da nisu ispunjeni uvjeti za potporu za sanaciju propisani u odjeljku 3.1 Smjernica za sanaciju i restrukturiranje. U odnosu na potporu za restrukturiranje definiranu u odjeljku 3.2 Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, Komisija je istaknula da su utvrđene mjere odobrene prije nego što je obaviještena Komisija i bez vjerodostojnog plana restrukturiranja koji ispunjuje uvjete iz Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, a okolnost bi sama po sebi bila dovoljna da se zaključi da mjere nisu spojive s unutarnjim tržištem ([11]).

(45) Komisija je također izrazila sumnju u plan restrukturiranja jer se činilo da nije dovoljno čvrst za ponovnu uspostavu dugoročne održivosti društva Adria jer su se neka njegova predviđanja temeljila na nekvantificiranim, nesigurnim ili nejasnim pretpostavkama. Komisija je također izrazila sumnju mogu li se kompenzacijske mjere predviđene u planu restrukturiranja smatrati primjerenima i/ili dovoljnima s obzirom na to da se čine nužnima za ponovnu uspostavu održivosti društva Adria. U pogledu prodaje AAT-a, ona je održana nekoliko mjeseci prije nego što je odobren plan restrukturiranja, u trenutku kada je društvu Adria očajnički trebao izvor financiranja, odnosno krajem 2010. i početkom 2011. Osim toga, činilo se da ukidanje redovnih linija nije prihvatljiva kompenzacijska mjera jer je za većinu tih linija (27 od 31) u planu restrukturiranja navedeno da stvaraju gubitke i njihovo bi ukidanje u svakom slučaju bilo potrebno za osiguranje održivosti trgovačkog društva. Komisija je također izrazila sumnje može li se predloženi vlastiti doprinos društva Adria u iznosu od […] u potpunosti prihvatiti, posebno zašto što nije jasno mogu li se iznosi od prodaje AAT-a i pretvaranja bankovnih kredita u vlasnički udio smatrati vlastitim doprinosom. Budući da se činilo da je društvo Adria u teškoćama u trenutku kada su odobrene mjere, a poduzeća u teškoćama mogu dobiti samo potporu za sanaciju i restrukturiranje, Komisija je također izrazila sumnju treba li poštovati načelo jednokratne dodjele, posebno u odnosu na povećanje kapitala u 2011.

([10]) SL C 244, 1.10.2004., str. 2.

([11]) Vidjeti u tom smislu presudu Suda EFTA-e u spojenim predmetima E-10/11 i E-11/11 *Hurtigruten ASA, Norveška protiv Nadzornog tijela EFTA-e*, još nije objavljena, stavci 228. i 234 – 240.

6. **PRIMJEDBE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA**

6.1. **Primjedbe Slovenije**

(46) U svojim primjedbama na odluku Komisije o pokretanju postupka, Slovenija tvrdi da 1., 2. i 3. mjera ne predstavljaju državnu potporu jer se ne može smatrati da se odluke KAD-a i PDP-a mogu pripisati državi. Posebice, Slovenija je primijetila da vlasnički udio države u iznosu od 100 % nije dovoljna osnova za donošenje zaključka da se mjere mogu pripisati državi. Slovenija, nadalje, primjećuje da su izvješća o vrednovanju u kojima je utvrđena vrijednost dionica bila primjerena i da je na taj način zadovoljeno načelo ulagača u tržišnom gospodarstvu („MEIP"), čime se isključuje mogućnost pogodovanja društvu Adria. Posebno u vezi 3. mjere, Slovenija tvrdi da je *pari passu* upis 20 % dionica koji su izvršile dvije privatne turističke agencije zajedno s PDP-om znatan i da upućuje na to da tržište nije sumnjalo u održivost društva Adria, na temelju čega bi se moglo isključiti postojanje državne potpore.

(47) U pogledu 5. mjere, Slovenija ponavlja da se ne može smatrati da se postupci PDP-a mogu pripisati državi. U pogledu postupanja društva Aerodrom Ljubljana, Slovenija smatra da se na temelju činjenice da su država, KAD i SOD predložili određene članove nadzornog odbora ne može zaključiti da je država utjecala na njegovu odluku o kupnji AAT-a. Slovenija zatim smatra da se ne može smatrati da je izvješće o vrednovanju iz travnja 2010., u kojem je utvrđena vrijednost AAT-a kao odjela za održavanje društva Adria u rasponu od 14,4 milijuna EUR i 14,9 milijuna EUR, zastarjelo te da nema naznaka da su u izvješću o vrednovanju uzete u obzir sinergije s društvom Adria. Osim toga, Slovenija tvrdi da se iz zapisnika sa sastanaka odbora PDP-a i društva Aerodrom Ljubljana može zaključiti da je odluka o stjecanju AAT-a donesena na temelju ekonomski razumnih čimbenika. Iz tog bi se razloga moglo isključiti postojanje državne potpore u 5. mjeri.

(48) Slovenija također osporava opis društva Adria kao poduzeća u teškoćama i smatra da se može smatrati da je društvo Adria u teškoćama tek od siječnja 2011., odnosno od trenutka primjene 4. mjere.

(49) U pogledu 4. mjere Slovenija isključuje mogućnost postojanja državne potpore tvrdeći da se zamjena duga za vlasnički udio koju je izvršio NLB ne može pripisati državi. Osim toga, Slovenija smatra da su neplaćeni krediti pretvoreni u vlasnički udio u potpunosti osigurani hipotekama na zrakoplovima i zgradama i da njihovim pretvaranjem u vlasničke udjele banke preuzimaju novi poslovni rizik. U tom bi smislu pretvaranje duga u vlasnički udio bilo istovjetno ulaganju gotovog novca. Slovenija također primjećuje međusobni utjecaj banaka i države na donošenje odluke o ulaganju koja je, prema mišljenju Slovenije, utemeljena na pouzdanom planu restrukturiranja i zaključuje da su odluke o ulaganju bile istovremene, čime se isključuje mogućnost davanja neopravdane prednosti društvu Adria.

(50) Budući da Slovenija smatra da 1., 2., 3. i 5. mjera nisu uključivale državna sredstva, ona nije dostavila osnove za spojivost tih mjera. Međutim, dostavila je osnove za spojivost 4. mjere u slučaju da Komisija zaključi da ona predstavlja državnu potporu. Budući da je, prema Sloveniji, društvo Adria u teškoćama tek od siječnja 2011. (vidjeti uvodnu izjavu 48.), 4. mjera predstavlja usporedivu potporu za restrukturiranje u skladu s odjeljkom 3.2. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje na temelju podnesenog plana restrukturiranja.

(51) U pogledu **ponovne uspostave održivosti**, Slovenija smatra da se planom restrukturiranja osigurava dugoročna održivost društva Adria i ističe da, u skladu sa Smjernicama za sanaciju i restrukturiranje, plan restrukturiranja uključuje analizu tržišta i analizu uzroka koji su doveli do teškoća poduzeća i da je u njemu predviđeno napuštanje aktivnosti koje bi nakon restrukturiranja i dalje ostvarivale gubitke. Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 31., Slovenija je dostavila niz izmjena plana restrukturiranja u kojem je trenutačno predviđeno trajanje restrukturiranja do 2015. i uključeno je nekoliko dodatnih mjera restrukturiranja u cilju osiguranja trajnije održivosti. Slovenija također ističe da se ažuriranim planom restrukturiranja osigurava dugoročna održivost društva do kraja 2015. čak i u slučaju najgoreg scenarija uz povrat na kapital u iznosu od […] % u 2014. i […] % u 2015., što je više od razina koje je Komisija prihvatila u Odluci o društvu Air Malta ([12]).

(52) Slovenija smatra da su smanjenje kapaciteta (u obliku ukidanja redovnih usluga) od […] % i […] % u zimskoj i ljetnoj sezoni, oslobađanje slotova u određenim zračnim lukama, uključujući koordinirane (zagušene) zračne luke, i prodaja AAT-a primjerene i razmjerne **kompenzacijske mjere**. Slovenija također tvrdi da su ukinute linije

([12]) Odluka Komisije 2012/661/EU od 27. lipnja 2012. u predmetu SA.33015 (2012/C) – Air Malta plc. (SL L 301, 30.10.2012., str. 29.).

zapravo bile profitabilne na temelju takozvane „bruto marže” (pozitivan doprinos C1) koji je Komisija prihvatila u slučajevima društava Air Malta i Czech Airlines ([13]).

(53) U pogledu potpore koja je ograničena na najmanju razinu (**vlastiti doprinos**), u skladu s prethodno navedenim, Slovenija tvrdi da u postupku prodaje AAT-a nije bilo potpore i stoga bi se prihod od prodaje u iznosu od 14,7 milijuna EUR trebao prihvatiti kao vlastiti doprinos. Slovenija također smatra da bi se zamjena duga za vlasnički udio u slučaju banaka trebala smatrati vlastitim doprinosom u cijelom iznosu, odnosno 19,7 milijuna EUR. Slovenija je također dostavila vrijednosti zrakoplova koji su založeni za predmetne kredite, zajedno s povezanim izvješćem AVAC-a ([14]) u kojem su navedene vrijednosti tih zrakoplova. Ako se tome doda prodaja određene imovine […], iznos vlastitog doprinosa prelazio bi [50–54] % na temelju ažuriranog plana restrukturiranja.

(54) Naposljetku, u pogledu **načela jednokratne dodjele**, Slovenija smatra da je to načelo poštovano jer 1., 2., 3. i 5. mjera, koje su prethodile 4. mjeri, nisu predstavljale državnu potporu društvu Adria.

6.2. **Primjedbe zainteresiranih strana**

(55) Za vrijeme službenog istražnog postupka, Komisija je zaprimila samo primjedbe društva Ryanair, koji se slaže s preliminarnim nalazima Komisije da predmetne mjere predstavljaju potporu i da nisu spojive s unutarnjim tržištem.

(56) Međutim, Ryanair tvrdi da Komisijina procjena MEIP-a nije bila potpuna u odluci o pokretanju postupka jer je Komisija trebala razmotriti bi li se privatni ulagač odmah odlučio za likvidaciju društva Adria umjesto ulaganja dodatnog kapitala ([15]). Ryanair također tvrdi da je Komisija trebala u svojim odlukama o pokretanju postupka procijeniti je li likvidacija društva Adria bila profitabilnija za državu od ulaganja dodatnih sredstava. Iako Ryanair smatra da nije imao dovoljno informacija da bi mogao dati primjedbe na plan restrukturiranja, izrazio je svoje sumnje da će društvo Adria ponovno postati profitabilno.

(57) Ryanair je također tvrdio da bi se bilo kakvom potporom društvu Adria mogao ugroziti tržišni položaj društva Ryanair jer se njome ugrožavaju napori društva Ryanair da razvije svoje tržište i uzrokuje mu gubitak prihoda.

6.3. **Opažanja Slovenije u vezi s primjedbama zainteresiranih trećih strana**

(58) Slovenija je detaljno razmotrila argumente koje je društvo Ryanair navelo u svojim opažanjima. Slovenija je također napomenula da kapital u društvo Adria nije ulagala samo država već i privatni ulagači i tijela čiji se postupci, prema Sloveniji, ne mogu pripisati državi. Osim toga, Slovenija smatra da je Ryanair krivo protumačio sudsku praksu kada tvrdi da je država trebala izabrati stečaj umjesto restrukturiranja i dugoročne održivosti društva Adria. Prema Sloveniji, ispitivanje koje je proveo Ryanair bilo je manjkavo jer bi se moglo primijeniti samo na vjerovnike društva Adria, ali ne na ulagače: budući da Slovenija nije imala kredita prema tome društvu, nije mogla tražiti njegov stečaj.

(59) Slovenija je također napomenula da je Komisija razmatrala pretpostavku o planu restrukturiranja društva Adria i istaknula je da su sumnje društva Ryanair u ponovnu održivost društva Adria neutemeljene. Slovenija je tvrdila da navodna šteta tržišnom položaju društva Ryanair nije potkrijepljena dokazima.

7. **PROCJENA MJERA**

(60) Ovom se odlukom u prvom redu nastoji odgovoriti na pitanje je li društvo Adria poduzeće u teškoćama u smislu Smjernica za sanaciju i restrukturiranje (odjeljak 7.1. u nastavku). Zatim se analizira čine li predmetne mjere državnu potporu društvu Adria u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a (odjeljak 7.2. u nastavku) te je li takva potpora, ako postoji, zakonita (odjeljak 7.4. u nastavku) i spojiva s unutarnjim tržištem (odjeljak 7.5. u nastavku).

([13]) Odluka Komisije 2013/151/EU od 19. rujna 2012. u predmetu SA.30908 (2011/C)(ex N 176/2010) – CSA – Czech Airlines – Plan restrukturiranja (SL L 92, 3.4.2013., str. 16.).

([14]) Izvješće AVAC-a izvješće je koje povremeno izdaje društvo Aircraft Value Analysis Company u kojem je utvrđena vrijednost zrakoplova za sve marke i modele.

([15]) Ryanair je uputio na predmet C-405/11 P, *Buczek Automotive*, koji još nije objavljen, u stavcima 55–57.

7.1. **Teškoće društva Adria**

(61) Financijska situacija društva Adria stalno se pogoršavala od 2008. zbog pada prodaje, negativnog EBT-a (zarada prije poreza) i negativnog vlasničkog kapitala. Prema informacijama koje su dostavila slovenska nadležna tijela, ključni financijski parametri društva Adria od 2007. do 2011. bili su sljedeći:

Tablica 6.

Ključni financijski podaci društva Adria za razdoblje od 2007. do lipnja 2011. (milijuni EUR)

	2007.	2008.	2009.	2010.	lipanj 2011.
Promet	179,2	205,4	161,4	148,7	71,1
Neto rezultat	0,4	– 3,2	– 14,0	– 63,1	– 2,2
EBT+DA	0,4 (*)	10,9	1,6	– 50,9	1,8
Registrirani kapital	6,8	6,8	7,7	9,4	9,4
Vlasnički kapital	41,8	32,5	29,3	– 35,4	– 35,9
Dug/Vlasnički kapital (omjer)	2,8	3,7	4,0	– 3,9	– 3,6
Protok kapitala od operativnih aktivnosti	16,9	18,5	6,1	1,7	– 21,6 (**)

(*) EBT
(**) Podaci iz studenoga 2011.

(62) Društvo Adria završilo je financijsku godinu 2011. s gubicima od 12 milijuna EUR ([16]) dok su 2012. gubici dostigli 10,8 milijuna EUR ([17]). Čini se također da je društvo Adria 2013. gubitke smanjilo na 3,1 milijuna EUR ([18]).

(63) U točki 10. podtočki (a) Smjernica za sanaciju i restrukturiranje propisano je da se smatra da je poduzeće u teškoćama ako je „*više od polovice temeljnog kapitala nestalo, a više od četvrtine tog kapitala izgubljeno je u prethodnih dvanaest mjeseci*." U ovoj se odredbi odražava pretpostavka da poduzeće koje je izgubilo veliku količinu temeljnog kapitala neće moći spriječiti gubitke koji će gotovo sigurno kratkoročno ili srednjoročno ugroziti njegov opstanak (kako je navedeno u točki 9. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje).

(64) Kako je navedeno u odluci o pokretanju postupka, od 2007. do lipnja 2011. temeljni kapital nije izgubljen, već se zapravo povećao. Međutim, Komisija napominje da je temeljni kapital društva bio negativan u 2010. i 2011. Društvo istodobno nije donijelo odgovarajuće mjere za sprječavanje smanjenja svojeg temeljnog kapitala. U prethodnim je slučajevima ([19]) Komisija zaključila da, ako društvo ima negativan kapital, postoji *a priori* pretpostavka da su ispunjeni kriteriji iz točke 10. podtočke (a) Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, što bi bilo slučaj s društvom Adria barem od 2010. Opći sud također je zaključio u nedavnoj presudi ([20]) da je društvo s negativnim kapitalom poduzeće u teškoćama.

(65) Osim toga, čini se također da su do kraja 2010. teškoće društva Adria bile na vrhuncu. U novinama je u to vrijeme spomenuta mogućnost da će društvo Adria dobiti prinudnu upravu ili čak objaviti stečaj ([21]). To se može promatrati kao znak da je, barem u tom trenutku, društvo Adria ispunjivalo kriterije da bude predmetom kolektivnog stečajnog postupka u skladu sa slovenskim zakonom u smislu točke 10. podtočke (c) Smjernica za sanaciju i restrukturiranje.

([16]) Vidjeti financijsko izvješće društva Adria za 2011. dostupno na http://www.adria.si/assets/Uploads/Annual-Report-2011-part-two-Financial-Report.pdf.
([17]) Vidjeti financijsko izvješće društva Adria za 2012. dostupno na https://www.adria.si/assets/Letna-porocila/SLO/AA-Letno-porocilo-2012-V1.pdf.
([18]) Vidjeti primjerice http://atwonline.com/finance-amp-data/adria-airways-narrows-net-loss-2013.
([19]) Odluka Komisije u predmetu C 38/2007 *Arbel Fauvet Rail*, (SL L 238, 5.9.2008., str. 27.).
([20]) Spojeni predmeti T-102/07 *Freistaat Sachsen protiv Komisije* i T-120/07 *MB Immobilien i MB System protiv Komisije*, [2010] ECR II-585, stavci 95–106.
([21]) Vidjeti http://www.rtvslo.si/gospodarstvo/adria-airways-v-prostovoljno-poravnavo/246290 (na slovenskom) ili http://www.bloomberg.com/news/2010-12-15/slovenia-s-adria-airways-may-file-for-bankruptcy-tvs-reports.html (na engleskom).

(66) Iz prethodno navedenih razloga, u skladu s odlukom o pokretanju postupka, Komisija zaključuje da je društvo Adria bilo poduzeće u teškoćama u smislu točke 10. podtočke (a) i/ili točke 10. podtočke (c) Smjernica za sanaciju i restrukturiranje 2010. i 2011., odnosno u trenutku kada su odobrene 3., 4. i 5. mjera.

(67) Osim toga, u tablici 6. u uvodnoj izjavi 61. navodi se da bi se moglo smatrati da je društvo Adria 2010. i 2011. također bilo u teškoćama u smislu točke 11. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje „*ako su prisutni uobičajeni znakovi […], kao primjerice povećavanje gubitaka, smanjenje prometa, rast zaliha, višak kapaciteta, smanjenje novčanih tokova, rast duga, rast troškova kamata i pad ili nulta neto vrijednost imovine*”.

(68) Međutim, Komisija smatra da društvo Adria od 2007. do 2009. nije pokazalo uobičajene znakove poduzeća u teškoćama u skladu s točkom 11. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje. Društvo Adria prvi puta je poslovalo s gubitkom 2008. u iznosu od 3,2 milijuna EUR u predmetnom razdoblju. Kao što je Slovenija ispravno istaknula, prihod i novčani tokovi društva Adria povećali su se 2008. u usporedbi s prethodnom godinom (sa 179,2 milijuna EUR na 205,4 milijuna EUR i sa 16,9 milijuna EUR na 18,5 milijuna EUR). Osim toga, njegov upisani kapital ostao je stabilan na 6,8 milijuna EUR.

(69) Komisija primjećuje da je 2008. i 2009. društvo Adria imalo neto EBT u iznosu od 3,2 milijuna EUR i 14 milijuna EUR. Istih su godina, ako se zanemari amortizacija, poslovni rezultati društva bili pozitivni i ono je ostvarilo EBT+DA u iznosu od 10,9 milijuna EUR i 1,6 milijuna EUR (vidjeti tablicu 6. u uvodnoj izjavi 61.). Od 2010. nadalje EBT+DA društva Adria postao je negativan. Budući da je odluka o 2. mjeri donesena u siječnju 2009. i dionice su u potpunosti upisane u srpnju 2009., Komisija ne može sa sigurnošću zaključiti da je u tom trenutku postojao jasan trend negativnih rezultata na temelju kojeg bi se moglo zaključiti da je društvo Adria poduzeće u teškoćama u smislu Smjernica za sanaciju i restrukturiranje.

(70) Stoga Komisija smatra da se društvo Adria ne može smatrati poduzećem u teškoćama u razdoblju 2007.–2009., odnosno kada su pružene 1. i 2. mjera.

7.2. **Postojanje državne potpore**

(71) Na temelju članka 107. stavka 1. UFEU-a sve potpore koje daju države članice ili koje se daju državnim sredstvima u bilo kojem obliku, a koje narušavaju ili prijete narušavanjem tržišnog natjecanja stavljanjem u povlašteni položaj određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe nisu spojive s unutarnjim tržištem ako utječu na trgovinu među državama članicama.

(72) Kako bi zaključila postoji li državna potpora, Komisija mora procijeniti jesu li za svaku od pet mjera koje se procjenjuju ispunjeni kumulativni kriteriji iz članka 107. stavka 1. UFEU-a (tj. prijenos državnih sredstava, selektivna prednost, moguće narušavanje tržišnog natjecanja i učinak na trgovinu u EU-u).

7.2.1. Prva i druga mjera: povećanje kapitala u 2007. i 2009.

(73) Komisija će prvo analizirati je li 1. i 2. mjerom odobrena selektivna neopravdana prednost društvu Adria.

(74) U svojoj odluci o pokretanju postupka, Komisija je napomenula u tom pogledu da je cijena dionica koju je platio KAD bila ispod vrijednosti utvrđene u dvama izvješćima o vrednovanju. KAD je stekao nove dionice društva Adria u veljači 2007. po cijeni od 27 EUR za dionicu, što je ispod vrijednosti utvrđene u izvješću o vrednovanju koja je iznosila […] EUR po dionici […] (vidjeti uvodnu izjavu 15.). U siječnju 2009. KAD je stekao dionice po cijeni od 22 EUR po dionici, što je ispod vrijednosti utvrđene u izvješću o vrednovanju koja je iznosila […] EUR po dionici […] (vidjeti uvodnu izjavu 18.). Međutim, Komisija je izrazila sumnje u pouzdanost tih izvješća, među ostalim zbog velikog vremenskog razmaka od trenutka povećanja kapitala (veljača 2007. i siječanj 2009.) do trenutka kada su vrednovane dionice društva ([…] i […]).

(75) Komisija je procijenila podatke i dokaze koje je dostavila Slovenija o tim izvješćima nakon pokretanja službenog istražnog postupka. U pogledu 1. mjere, Slovenija je objasnila da se izvješće temeljilo na podacima od 30. rujna 2006. i da su to u trenutku pripreme izvješća bili najnoviji dostupni podaci. U pogledu 2. mjere, čini se da je izvješće o vrednovanju naručeno u isto vrijeme kada je opća skupština društva Adria donijela odluku o povećanju kapitala. Osim toga, Komisija nema razloga vjerovati da društvo koje je utvrđivalo vrijednost (P&S Capital) nije potpuno neovisno.

(76) Osim toga, iako je istina da je postojao vremenski razmak od […] mjeseci od trenutka kada su vrednovane dionice društva do trenutka kada je ostvareno povećanje kapitala, Komisija nije pronašla dokaze da je taj razmak stvarno imao utjecaja na procijenjenu vrijednost dionica društva Adria.

(77) Komisija primjećuje da je metoda vrednovanja koja se upotrebljava u izvješćima (neto sadašnja vrijednost očekivanih slobodnih novčanih tokova ([22])) opće prihvaćena metoda za slučajeve kupnje. Osim toga, na temelju detaljne analize izvješća može se zaključiti da su formule koje su se u njemu koristile primjerene svrsi vrednovanja i da su primijenjene na odgovarajući način te da se čini da su pretpostavke i projekcije rasta prometa i profitabilnosti realistične. U izvješću o vrednovanju za ulaganje kapitala u 2007. (1. mjera), predviđene prosječne stope rasta prihoda i profitabilnosti nalaze se unutar opsega prethodnih stopa. U izvješću o vrednovanju za ulaganje kapitala u 2009. (2. mjera), predviđene stope rasta prihoda i profitabilnosti niže su od onih uočenih u prošlosti iz sljedećih razloga: (a) velik gospodarski rast u 2008. bio je uglavnom rezultat slovenskog predsjedavanja EU-om; (b) spor gospodarski rast u svijetu; i (c) napeta situacija na financijskim tržištima. Ostale pretpostavke koje su se upotrebljavale u izvješćima također se čine realističnima. Osim toga, Komisija napominje da je KAD bio većinski dioničar društva Adria već i prije povećanja kapitala ([23]) i da je cilj povećanja kapitala bio financiranje postojećeg (i profitabilnog) ulaganja za KAD.

(78) Na temelju navedenoga, Komisija primjećuje da se povećanja kapitala u 2007. i 2009. mogu smatrati spojivim s tržištem i da se njime ne pruža neopravdana prednost društvu Adria.

(79) Stoga Komisija zaključuje da 1. i 2. mjera predstavljaju ulaganja koja bi izvršio ulagač u tržišnom gospodarstvu u sličnim okolnostima ([24]) i stoga smatra da nije bilo državne potpore bez potrebe za daljnjim procjenjivanjem jesu li ispunjeni ostali kumulativni uvjeti iz članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.2. Treća mjera: povećanje kapitala u 2010.

(80) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 73., jedan od nužnih uvjeta za postojanje državne potpore jest da se mjerom korisniku daje neopravdana selektivna prednost. Komisija će u nastavku procijeniti je li taj uvjet ispunjen u pogledu 3. mjere.

(81) U svojoj je odluci o pokretanju postupka Komisija napomenula je cijena od 12 EUR po dionici koju su PDP i privatne turističke agencije platile za dionice društva Adria ispod cijene od […] po dionici utvrđene u izvješću o vrednovanju. Kao i u pogledu 1. i 2. mjere, Komisija je izrazila sumnje u pouzdanost ovog izvješća, uglavnom zbog velikog vremenskog razmaka od […] mjeseci od trenutka povećanja kapitala (rujan 2010.) do trenutka za koji je u izvješću određena vrijednost dionica ([…]).

(82) Informacijama koje su dostavile slovenska nadležna tijela u određenoj su mjeri uklonjene sumnje Komisije u tom pogledu. Međutim, bez obzira na to, Komisija podsjeća da su na temelju istih informacija i vrednovanja dvije privatne turističke agencije (Kompas d.d. i Palma d.d.) sudjelovale u povećanju kapitala u 2010. u omjeru od 20 %, a PDP je uložio preostalih 80 % kapitala. Privatne turističke agencije i PDP sudjelovali su pod istim uvjetima i upisali su dionice na isti datum. Osim toga, sudjelovanje privatnih ulagača i doprinos PDP-a izvršeni su ulaganjem gotovine. Komisija je u svojoj odluci o pokretanju postupka naglasila da bi se privatni doprinos od 20 % u načelu mogao smatrati znakom da je tržište podržalo predmetno ulaganje iako bi operaciju trebalo promatrati u širem kontekstu situacije društva Adria u tome trenutku i činjenice da 3. mjera predstavlja treće povećanje kapitala u rasponu od otprilike 3,5 godina.

(83) Komisija prvo primjećuje da je Slovenija dostavila dokaze da su Kompas d.d. i Palma d.o.o. u potpunosti privatna poduzeća u kojima država nema nikakvu vrstu kontrole ni utjecaja. Osim toga, kako je navedeno u uvodnoj izjavi 79., 1. i 2. mjera ne predstavljaju državnu potporu. Ne treba dakle smatrati da bi odluke o investicijama koje bi donio privatni ulagač mogle utjecati na odluke privatnih turističkih agencija da ulažu u društvo Adria. Komisija također primjećuje da su privatne turističke agencije upisale dionice društva Adria na isti dan kao i PDP, da su platile istu cijenu, da je njihovo ulaganje izvršeno pod istim uvjetima i da su ulaganja PDP-a i privatnih turističkih agencija izvršena u gotovini.

([22]) Očekivani slobodni novčani tok je gotovina koja ostaje kada su plaćeni svi troškovi društva, odnosno gotovina na raspolaganju dioničara društva.

([23]) Prije ulaganja kapitala u 2007. i 2009. KAD je bio vlasnik 55 % društva Adria u 2007. i 77,3 % u 2009. (vidjeti tablice 1. i 2.).

([24]) Predmet T-296/97 *Alitalia – Linee aeree italiane SpA protiv Komisije* [2000] ECR II-3871, stavci 81.

(84) U svakom slučaju, čak i da je Komisija zaključila da sudjelovanje PDP-a predstavlja državna sredstva i da se može pripisati državi (vidjeti u tome smislu uvodne izjave 89. do 91.), sudjelovanje privatnog ulagača u iznosu od 20 % ne može se smatrati zanemarivim u usporedbi s javnom intervencijom u smislu utvrđene sudske prakse ([25]). Nadalje, imajući na umu prethodno navedeno, Komisija ne može zaključiti da je na odluku privatnih turističkih agencija da ulažu u društvo Adria stvarno utjecalo ponašanje PDP-a. Činjenica da se smatra da je društvo Adria u teškoćama od 2010. (vidjeti odjeljak 7.1.) ne utječe na taj zaključak.

(85) Osim toga, iz dokaza koje je dostavila Slovenija ne čini se da su privatne turističke agencije imale neki drugi razlog za ulaganje u društvo Adria osim stjecanja dobiti. U tom pogledu Komisija upućuje na izvješće koje je dostavila Slovenija o strateškom usmjerenju društva Adria za razdoblje 2009.–2014., koje je očito bilo na raspolaganju ulagačima kada su donosili odluku o ulaganju, prema kojem se očekivalo da će društvo Adria ostvarivati dobit od 2010. do 2014. na temelju ulaganja kapitala u iznosu od otprilike 2,5 milijuna EUR i provedbe određenih mjera, uključujući viši prosječni prihod po putniku i smanjenje troškova. To se izvješće može smatrati dodatnom naznakom da su privatne turističke agencije doista bile uvjerene u profitabilnost svojeg ulaganja.

(86) Komisija stoga smatra da je odluka privatnih turističkih agencija da ulože u društvo Adria donesena *pari passu* s odlukom PDP-a i da je njihovo ulaganje bilo znatno. Osim toga, Komisija nema razloga sumnjati da su privatne turističke agencije odlučile uložiti u društvo Adria iz razloga stjecanja dobiti. Na osnovi toga, Komisija zaključuje da se 3. mjerom ne pruža selektivna prednost društvu Adria i da se može isključiti postojanje državne potpore, a da pritom nije nužno dalje procijeniti hoće li biti ispunjeni ostali kumulativni uvjeti iz članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.3. Četvrta mjera: povećanje kapitala u 2011.

(87) Slovenija je 30. rujna 2011. upisala u gotovini 70 % (49,5 milijuna EUR) povećanja kapitala društva Adria u 2011. Slovenija je uložila novac preko Agencije za upravljanje kapitalnim ulaganjima Slovenije (AUKN). Osim toga, PDP je upisao u gotovini još dodatnih 1 % (0,5 milijuna EUR). Ostatak povećanja (tj. 19,7 milijuna EUR) bilo je u obliku zamjene duga za vlasnički udio koju je izvršilo nekoliko banaka: 20 % NLB, 5 % Abanka Vipa d.d., 2 % Unicredit Bank of Slovenia d.d. i 2 % Hypo Alpe-Adria Bank d.d.

(88) AUKN je osnovan Zakonom o korporativnom upravljanju kapitalnim ulaganjima Republike Slovenije ([26]), njegov upravni odbor imenovala je nacionalna skupština, bio je izravni korisnik proračuna Republike Slovenije i u njemu su radili državni službenici ([27]). Stoga je jasno da se postupci AUKN-a mogu pripisati državi i da podrazumijevaju državna sredstva, što Slovenija nije osporila. Komisija dodatno ističe sljedeće priopćenje za tisak Ureda predsjednika Vlade Slovenije od 23. lipnja 2011.: „*Vlada […] je na današnjoj sjednici odlučila da će [AUKN] pridonijeti 49,5 milijuna EUR za temeljni kapital društva Adria Airways, d. d., a dioničko društvo [PDP] uplatit će 500 000 EUR[…]. Svojim aktivnim sudjelovanjem u ovom postupku, Republika Slovenija također bi željela u budućnosti zadovoljiti svoj interes da usluge u području redovnog zračnog prometa pruža prijevoznik sa sjedištem u Sloveniji*" ([28]).

(89) U pogledu PDP-a, Komisija smatra da postoji niz pokazatelja u smislu sudske prakse *Stardust Marine* ([29]) na temelju kojih se može zaključiti da je PDP osnovan za izvršavanje politika o kojima odlučuju slovenska javna tijela i da se njegova odluka o ulaganju u 4. mjeru može pripisati državi i da predstavlja državna sredstva. Komisija u prvom redu napominje da je slovenska država neizravni vlasnik 100 % udjela u PDP-u (preko KAD-a, SOD-a i DSU-a). U tom smislu, Komisija podsjeća na odluku u predmetu *ELAN* ([30]) u kojem je zaključila se postupci KAD-a i DSU-a, dvaju vlasnika PDP-a, mogu pripisati državi. Osim toga, država ima sve glasove u odboru dioničara koji imenuje upravni odbor društva. Na temelju članka 19. Statuta PDP-a, upravni odbor mora odobriti kupnju vrijednosnih papira kada vrijednost transakcije premašuje 500 000 EUR.

([25]) Predmet T-358/94 *Air France protiv Komisije* [1996] ECR II-2109, stavci 148–149.
([26]) Čini se da AUKN više ne postoji i da je zamijenjen SOD-om.
([27]) Vidjeti godišnje izvješće AUKN-a za 2011. dostupno na http://www.so-druzba.si/doc/ENG-News/Archive/Annual_report_2011.pdf.
([28]) Dostupno na http://www.nekdanji-pv.gov.si/2008-2012/nc/en/press_centre/news/article/252/5487/.
([29]) Vidjeti bilješku 8.
([30]) Odluka Komisije 2014/273/EU od 19. rujna 2012. o mjerama u korist društva ELAN d.o.o. SA.26379 (C 13/10) (ex NN 17/10) koje je provela Slovenija (SL L 144, 15.5.2014., str. 1.).

(90) Komisija također podsjeća, u skladu sa svojom odlukom o pokretanju postupka, na izjavu koju je dao bivši slovenski ministar financija na kraju svojeg mandata 28. listopada 2011. (tj. nakon poduzimanja 4. mjere): „*Osnivanjem posebnog društva za restrukturiranje (PDP) pružili smo slovenskim društvima novi izvor financiranja, znanja i iskustva na temelju slučajeva dobre prakse za restrukturiranje društava. Adria Airways i Unior definitivno su najveći uspjesi*" ([31]). Ova se izjava može smatrati neizravnim dokazom da se potpora može pripisati državi u smislu sudske prakse *Stardust Marine*. Argumenti koje je dala Slovenija da bi se ova izjava trebala promatrati u političkom kontekstu kraja mandata ministra financija kao „*hrabra i jednostavna [izjava] za uspješno prenošenje medijima*" nisu uvjerljivi. Naposljetku, Komisija dodaje dodatni dokaz u obliku priopćenja za tisak od 23. lipnja 2011. iz Ureda predsjednika Vlade Slovenije (vidjeti uvodnu izjavu 88.) iz kojeg se može zaključiti da je slovenska vlada odlučila da će PDP pridonijeti 0,5 milijuna EUR povećanju kapitala u 2011.

(91) U svjetlu navedenog, Komisija smatra da sudjelovanje PDP-a u povećanju kapitala u 2010. podrazumijeva državna sredstva te da se postupci PDP-a mogu pripisati državi.

(92) U vezi s bankama, Komisija primjećuje, u skladu sa svojom odlukom o pokretanju postupka, da su Abanka Vipa d.d., Unicredit Bank of Slovenia d.d. i Hypo Alpe-Adria Bank d.d., potpuno privatne pravne osobe. U trenutku provedbe 4. mjere NLB je bio u većinskom vlasništvu države, izravno (45,62 % dionica) ili neizravno preko SOD-a (4,07 %) i KAD-a (4,03 %) ([32]), pri čemu je KBC Banka bila jedini drugi veći dioničar (25 %). Većinsko vlasništvo države u NLB-u, koje znači većinu glasova u upravnom i nadzornom odboru, naznaka je da se mjere mogu pripisati državi. Međutim, Komisija ne može iz statuta NLB-a sa sigurnošću zaključiti da se njegova odluka o ulaganju u društvo Adria može pripisati državi. Osim toga, Komisija na temelju upravne strukture NLB-a nije utvrdila da postoji utjecaj javnih tijela. Komisija nije našla o tome ni neizravne dokaze u smislu sudske prakse *Stardust Marine*. Iz prethodno navedenih razloga, Komisija smatra da se odluka NLB-a da sudjeluje u 4. mjeri ne može pripisati Sloveniji.

(93) Kada je razjašnjeno da se postupci AUKN-a i PDP-a mogu pripisati državi, Komisija mora procijeniti predstavljaju li oni neopravdanu selektivnu prednost društvu Adria.

(94) Slovenija prvo tvrdi da je odluka banaka da ulože u društvo Adria u skladu s odlukom države koja bi, sama po sebi, isključivala postojanje prednosti.

(95) Komisija prvo podsjeća na svoj zaključak da je društvo Adria 2011., kada je odobrena 4. mjera, bilo poduzeće u teškoćama (vidjeti uvodnu izjavu 66.).

(96) Osim toga, Komisija napominje da je sudjelovanje banaka u ulaganju kapitala u 2011. bilo u obliku pretvaranja 26 % njihovih postojećih potraživanja od društva Adria u udjele. S druge strane, država i PDP uložili su gotovinu. Slovenija tvrdi da se od ukupnih 19,7 milijuna EUR pretvorenih u udio, [10–20] milijuna EUR može smatrati istovjetnim ulaganju gotovine jer su za taj dio kredita pružena jamstva. Prema mišljenju Slovenije, banke bi pretvaranjem preuzele novi rizik, koji se može smatrati istovjetnim ulaganjem svježeg novca u iznosu od [10–20] milijuna EUR.

(97) Komisija je procijenila informacije koje je dostavila Slovenija i zaključila da je zaista [10–20] milijuna EUR od 19,7 milijuna EUR pretvorenih u udjele potpuno i primjereno osigurano hipotekama uglavnom na zrakoplovima u vlasništvu društva Adria. Za utvrđivanje vrijednosti tih zrakoplova društvo Adria oslanjalo se na izvješće „Aircraft Value Reference" koje je u travnju 2011. objavilo neovisno društvo Aircraft Value Analysis Company („AVAC"). U izvješću su navedene postojeće i buduće vrijednosti i najam više vrsta zrakoplova, s visokim i niskim granicama vrijednosti. Za procjenu vrijednosti zrakoplova koji su založeni kao instrument osiguranja upotrijebile su se vrijednosti koje su bile znatno ispod visoke vrijednosti AVAC-a. Komisija smatra da izvješće predstavlja pouzdanu osnovu za utvrđivanje vrijednosti zrakoplova s obzirom na neovisnost AVAC-a i njegovu raširenu uporabu u sektoru.

([31]) Vidjeti govor bivšeg ministra financija Slovenije (dr. Franca Križaniča) na kraju njegova mandata 28. listopada 2011. koji se nalazi na internetskoj stranici slovenskog Ministarstva financija: http://www.mf.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/article/3/1054/8a67f745b4/ (na slovenskom).

([32]) Osim toga, 2,53 % NLB-a bilo je u rukama društva Zavarovalnica Triglav d.d., čijih 62,54 % dionica je u vlasništvu države preko KAD-a, SOD-a i SPIZ-a.

(98) Međutim, [0–10] milijuna EUR dugova koji su pretvoreni u udjele nije potpuno osigurano. Komisija za taj dio ne može zaključiti da je istovjetan ulaganju kapitala i da su banke preuzele novi rizik. Osim toga, uvjeti preostalog duga poboljšali su se i opća razina rizika znatno se smanjila jer je osiguranje za preostali (nepretvoreni) dio dugova ostalo isto kao i prije pretvaranja. Taj je opći rizik dalje ublažen činjenicom da je kao preduvjet za pretvaranje duga u vlasnički udio, društvo Adria moralo […]. Osim toga, u nekim slučajevima uvjeti neplaćenog duga (kamate, raspored otplate itd.) […].

(99) S druge strane, Slovenija je preuzela potpuni rizik za najmanje 49,5 milijuna EUR jer je postala dioničar društva Adria tek nakon ulaganja kapitala u 2011. Banke su preuzele novi rizik, ali ne na istoj razini kao Slovenija jer se njihov položaj popravio kao rezultat pretvaranja duga. Na osnovu toga čini se da banke, kada su odlučile uložiti u društvo Adria, nisu bile u istom položaju kao i država.

(100) Osim toga, ne može se isključiti mogućnost da je na odluku banaka o ulaganju u društvo Adria utjecalo ponašanje države. U godišnjem izvješću društva Adria navedeno je sljedeće *„vlada […] Slovenije jasno je izrazila svoje mišljenje 20. siječnja 2011. i zauzela stajalište o važnosti društva Adria Airways, kao nacionalnog zračnog prijevoznika, za slovensko gospodarstvo, slovenske građane i goste iz inozemstva. Vlada je u svojoj odluci navela svoj plan da društvo Adria Airways ostane slovenski nacionalni zračni prijevoznik […].*" Tom je odlukom, koja je donesena mnogo prije donošenja plana restrukturiranja u rujnu 2011., mogla biti olakšana odluka banaka da ulažu jer je država već izrazila svoj interes u pružanje potpore društvu Adria ([33]).

(101) Na temelju prethodno navedenih argumenata, Komisija isključuje argumente Slovenije da su država i banke ulagali pod jednakim uvjetima.

(102) Međutim, Komisija mora analizirati bi li ulaganje Slovenije u društvo Adria bilo spojivo s tržištem. Slovenija tvrdi da je odlučila sudjelovati u 4. mjeri na temelju plana restrukturiranja iz rujna 2011., što bi trebalo smatrati sukladnim MEIP-u.

(103) Komisija također preliminarno primjećuje da je, za razliku od prethodnih povećanja kapitala, povećanje kapitala u 2011. provedeno bez izvješća o vrednovanju. Osim toga, prema sudskoj praksi, privatni ulagač koji razmišlja o dokapitalizaciji poduzeća s velikim dugovima zahtijevao bi plan restrukturiranja kojim se društvo može učiniti održivim ([34]). U predmetnom slučaju, slovenska nadležna tijela tvrde da su odlučila sudjelovati u povećanju kapitala u 2011. na temelju plana restrukturiranja iz rujna 2011.

(104) Međutim, Komisija je već zaključila da je 2011. društvo Adria bilo u teškoćama (vidjeti uvodnu izjavu 66.). Zbog toga nije vjerojatno da bi država mogla očekivati od društva Adria da u razumnom roku ostvari uobičajen povrat na uloženi kapital. Osim toga, Komisija ostaje pri svojem mišljenju iz odluke o pokretanju postupka da se plan restrukturiranja ne može smatrati dovoljnim da se povećanje kapitala u 2011. može opravdati kao sukladno MEIP-u. Prvo, u planu restrukturiranja (u njegovoj izvornoj verziji iz rujna 2011.) predviđena je održivost u 2013. s vrlo niskim profitnim maržama (EBT) (u realističnom su scenariju predviđene profitne marže od […] % u 2013., […] % u 2014. i […] % u 2015.). Nedovoljni povrat za dioničare također je prikazan činjenicom da su u planu predviđene posebno niske razine vlasničkog kapitala za to isto razdoblje, u rasponu od […] EUR u 2011. do […] EUR u 2015. To bi značilo da je kapital uložen u rujnu 2011., kada je iznosio 69,7 milijuna EUR, znatno smanjen za vrijeme razdoblja restrukturiranja i stoga ne bi donio stvarni povrat.

(105) Slovenija je dostavila niz privremenih izvješća koja su izradili društva Airconomy i Adria od travnja do rujna 2011. (tj. prije plana restrukturiranja iz rujna 2011.), a koja su trebala uključivati mjerenja koja su nedostajala u planu restrukturiranja i koja su očito dostavljena svim dioničarima društva Adria u to vrijeme, kao i državi. Međutim, Komisija primjećuje da se privremena izvješća odnose na razdoblje 2011.–2012., a plan restrukturiranja uključivao je predviđanja do 2015. […]. Komisija zbog toga smatra da u privremenim izvješćima nisu dostavljene nužne potrebne informacije kako bi plan restrukturiranja mogao zadovoljiti test MEIP-a.

([33]) Vidjeti Odluku Komisije 2006/621/EZ od 2. kolovoza 2004., *France Télécom* (predmet C13a/2003) (SL L 257, 20.9.2006., str. 11.), uvodna izjava 227. i mišljenje Glavnog državnog odvjetnika Geelhoeda, Spojeni predmeti C-328/99 i C-399/00 *Italija protiv Komisije* i *SIM 2 Multimedia SpA protiv Komisije (Seleco)* [2003.] ECR I-4035, stavak 53.: *„stoga se može pretpostaviti da su ti privatni ulagači bili spremni [pružiti kapital korisniku] tek kada je vlada donijela nove mjere potpore. Nije važno kako su privatni ulagači bili spremni sudjelovati, već je stvar u tome što bi privatni ulagač učinio da […] [državna tijela] nisu bila spremna uložiti novi kapital.*"

([34]) Spojeni predmeti T-126/96 i C-127/96, *BFM i EFIM protiv Komisije*, ECR II-3437, stavci 82– 86.

(106) S obzirom na navedeno, Komisija zaključuje da je povećanjem kapitala u 2011. društvu Adria osigurana neopravdana prednost. Ta je prednost bila selektivne prirode jer je njezin jedini korisnik bilo društvo Adria.

(107) Naposljetku, Komisija mora također razmotriti je li postojala mogućnost da će se 4. mjerom narušiti tržišno natjecanje i hoće li ona utjecati na trgovinu među državama članicama dajući društvu Adria prednost pred konkurentima koji ne dobivaju javnu potporu. Čini se jasnim da je 4. mjera mogla utjecati na trgovinu u EU-u i na tržišno natjecanje jer se društvo Adria natječe s drugim zračnim prijevoznicima u EU-u, posebno od stupanja na snagu treće faze liberalizacije zračnog prijevoza („treći paket") 1. siječnja 1993. Osim toga, na relativno kraćim putovanjima u EU-u zračni promet natječe se s cestovnim i željezničkim prometom i stoga bi to moglo utjecati i na cestovne i željezničke prijevoznike.

(108) Stoga je 4. mjerom omogućeno društvu Adria da nastavi s radom i ono se nije moralo suočiti s posljedicama koje obično proizlaze iz njegove teške financijske situacije.

(109) Uzimajući u obzir prethodno navedene argumente, Komisija zaključuje da 4. mjera predstavlja državnu potporu u korist društva Adria u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.2.4. Peta mjera: prodaja AAT-a u 2010 –2011.

(110) U svojoj odluci o pokretanju postupka, iz razloga navedenih u uvodnim izjavama 41. i 42., Komisija je došla do preliminarnog zaključka da je društvo Adria dobilo neopravdanu prednost kada su PDP i društvo Aerodrom Ljubljana kupili dionice AAT-a.

(111) S obzirom na različitu narav doprinosa PDP-a i društva Aerodrom Ljubljana (gotovina u odnosu na pretvaranje duga u vlasnički udio) i uzimajući u obzir obrazloženje u pogledu 4. mjere (vidjeti uvodne izjave 94. do 101.), Komisija zaključuje da se argument *pari passu* može isključiti u pogledu 5. mjere *mutatis mutandis*.

(112) Komisija svejedno mora procijeniti jesu li odluke o ulaganju PDP-a i društva Aerodrom Ljubljana bile ekonomski racionalne u smislu da bi razumni subjekt u tržišnom gospodarstvu postupio na isti način u usporedivim okolnostima. U tom smislu Komisija u prvom redu primjećuje da je ukupna cijena koju su platili društvo Aerodrom Ljubljana i PDP, odnosno 14,7 milijuna EUR, unutar opsega koji je utvrđen u izvješću o vrednovanju AAT-a. Međutim, Komisija je izrazila sumnje u izvješće o vrednovanju tvrdeći da je u njemu trebala biti procijenjena vrijednost AAT-a (koji je u tom trenutku bio odjel za održavanje društva Adria pod nazivom SVL) kao samostalnog tijela bez sinergija unutar skupine. Komisija je također primijetila da je postojao veliki vremenski razmak od trenutka kada je izvršeno vrednovanje AAT-a/SVL-a ([…]) do prodaje AAT-a (studeni 2010.–ožujak 2011.).

(113) Komisija prvo mora napomenuti da je izvješće o vrednovanju izradio neovisni stručnjak (KPMG) i da nema razloga vjerovati da stručnjak nije potpuno neovisno izvršio svoje zadaće. U pogledu vremenskog razmaka od trenutka vrednovanja do prodaje dionica, Slovenija je objasnila da se izvješće o vrednovanju temeljilo na financijskoj situaciji društva Adria od 31. prosinca 2009., odnosno na podacima posljednje revizije. Komisija napominje da je 5. mjera prvo provedena u studenome 2010., manje od godine dana nakon datuma vrednovanja AAT-a prema izvješću o vrednovanju. Osim toga, iako su izvješćem o vrednovanju AAT-a obuhvaćena negativna predviđanja o društvu Adria, u njemu su detaljno procijenjene usluge poslovnog segmenta održavanja, popravljanja i remonta i donesen je zaključak da se negativni trend društva ne primjenjuje na AAT i da je AAT profitabilna jedinica. Nadalje, na temelju detaljne procjene izvješća o vrednovanju može se zaključiti da je u njemu AAT/SVL procijenjen kao zasebna poslovna jedinica bez stvarnog razmatranja mogućih sinergija s društvom Adria. U tom se pogledu čini je izvješće o vrednovanju sastavljeno u trenutku kada je bilo poznato da će AAT početi obavljati usluge održavanja, popravljanja i remonta za druge vanjske klijente, posebno društvo Spanair, koje će na kraju zamijeniti društvo Adria kao glavnog klijenta AAT-a. Na temelju navedenog, a obzirom na to da su u izvješće uključeni posljednji dostupni revidirani financijski podaci o AAT-u, da ga je izradio neovisni stručnjak i da je vjerodostojno utemeljeno na svim relevantnim poslovnim aspektima, njegova je uporaba za predmetnu mjeru prihvatljiva. Naposljetku, iako je istina da kriza još nije gotova, čini se da je slovensko gospodarstvo najviše pogođeno 2009. U studenome 2010. kada su PDP i društvo Aerodrom Ljubljana odlučili kupiti AAT, ponovno se predviđao pozitivan rast BDP-a u Sloveniji u 2010., 2011. i 2012. (1,1 %, 1,9 % i 2,6 %) ([35]). U tim okolnostima privatni ulagač ne bi nužno izvršio novo vrednovanje jer je mogao pretpostaviti da je u izvješću o vrednovanju utemeljenom na podacima iz 2009. prikazana točna slika poslovanja.

([35]) Vidjeti Europsku gospodarsku prognozu – jesen 2010. za Sloveniju GU-a za gospodarske i financijske poslove, dostupno na http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2010_autumn/si_en.pdf

(114) Što je još važnije, Slovenija je dostavila dokaze da je AAT bio profitabilan, da nije imao neplaćenih dugovanja i da bi se njegova dugovanja mogla otplatiti stečenom dobiti u trenutku provedbe 5. mjere. Nadalje, Slovenija je dostavila predviđanja za AAT do 2014. u kojima je prikazano da će AAT ostvarivati dobit nakon poreza u iznosu od […] EUR u 2010. i da će nakon toga ostati profitabilan i u 2014. ostvariti dobit od otprilike […] EUR. Čini se da su ta predviđanja bila dostupna PDP-u i društvu Aerodroma Ljubljana kada su donosili svoje odluke o ulaganju.

(115) Slovenija je također dostavila dokaze da je društvo Aerodrom Ljubljana donijelo odluku o ulaganju u AAT na temelju gospodarske analize. U kolovozu i rujnu 2010. upravni i nadzorni odbor društva Aerodrom Ljubljana procijenili su mogućnost stjecanja dionica u AAT-u. Društvo Aerodrom Ljubljana procijenilo je prikladnost naplate neplaćenih potraživanja od društva Adria s obzirom na njezine uvjete, što je uključivalo fiksni povrat od 8 % na povlaštene dionice AAT-a […]. Iako je u drugom vrednovanju predložena niža cijena dionica, nadzorni odbor društva Aerodrom Ljubljana zaključio je viša cijena dionica opravdana uvjetima pretvaranja ([…]).

(116) U odnosu na drugu fazu prodaje AAT-a, u zapisniku sa sastanka nadzornog odbora društva Aerodrom Ljubljana od 21. siječnja 2011. navedeno je da se razgovaralo o prednostima i nedostacima različitih cijena dionica i ukidanju prava na prodaju društva Aerodrom Ljubljana. Ono se odreklo prava na prodaju u trenutku kupnje redovnih dionica početkom 2011., ali je nadzorni odbor društva Aerodrom Ljubljana svejedno zaključio da je ekonomski razumno to učiniti jer je u zamjenu za odricanje od prava na prodaju društvo Aerodrom Ljubljana uspjelo ostvariti ravnopravno zajedničko upravljanje AAT-om unatoč manjem broju dionica od PDP-a. Nadalje, nadzorni odbor napomenuo je da bi kupnja AAT-a imala pozitivni učinak na društvo Aerodrom Ljubljana: kada bi društvo Adria prestalo s radom, procijenjeni prihod zračne luke u 2011. smanjio bi se za […] %.

(117) Slovenija je također dostavila dokaze da je upravni odbor PDP-a odlučio kupiti povlaštene dionice i redovne dionice AAT-a na temelju ekonomski razumne osnove. U zapisnicima sastanaka upravnog odbora PDP-a može se pročitati da je on izvršio vlastito vrednovanje AAT-a u okviru kojeg je predložena cijena od […] EUR i […] EUR, u rasponu izvješća o vrednovanju iz uvodne izjave 34. Iako bi unutarnja stopa povrata na ulaganje PDP-a iznosila […] %, PDP je uspio dobiti bolje uvjete od AAT-a, uključujući fiksnu dividendu od 8 %.

(118) Komisija stoga zaključuje da se odlukama PDP-a i društva Aerodrom Ljubljana o sudjelovanju u 5. mjeri ne daje neopravdana prednost društvu Adria jer su oba ulagača postupila kao mudri tržišni subjekti i donijeli su odluke o ulaganju na gospodarski čvrstoj osnovi. Stoga nije nužno procijeniti jesu li ispunjeni ostali kumulativni uvjeti iz članka 107. stavka 1. UFEU-a.

7.3. **Zaključak o postojanju potpore**

(119) S jedne strane, Komisija iz prethodno navedenih razloga zaključuje da 1., 2., 3. i 5. mjera ne predstavljaju državnu potporu društvu Adria.

(120) S druge strane, kako je objašnjeno u odjeljku 7.2.3., Komisija smatra da je 4. mjera uključivala državnu potporu i stoga će procijeniti njezinu zakonitost i spojivost s unutarnjim tržištem.

7.4. **Zakonitost potpore–4. mjera**

(121) U članku 108. stavku 3. UFEU-a navedeno je da država članica ne primjenjuje mjeru prije nego što Komisija donese odluku o njezinom odobravanju. Komisija primjećuje da je Slovenija sudjelovala u ulaganju kapitala u 2011. (4. mjera) bez da je prethodno zatražila odobrenje Komisije. Komisija žali što Slovenija nije ispunila obvezu čekanja i stoga je povrijedila svoju obvezu u skladu s člankom 108. stavkom 3. UFEU-a.

7.5. **Spojivost potpore–4. mjera**

(122) Slovenija smatra da će, u slučaju da Komisija utvrdi da 4. mjera predstavlja državnu potporu, ta potpora biti spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (c) UFEU-a, a posebno kao potpora za restrukturiranje u skladu sa Smjernicama za sanaciju i restrukturiranje.

(123) U članku 107. stavku 3. točki (c) UFEU-a navedeno je da potpora može biti odobrena ako se odobrava za olakšavanje razvoja određenih gospodarskih područja i ako takva potpora ne utječe negativno na trgovinske uvjete u mjeri u kojoj bi to bilo suprotno zajedničkom interesu. Kako je navedeno u odluci o pokretanju postupka, Komisija smatra da se spojivost 4. mjere može procijeniti samo u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (c) UFEU-a, posebno u okviru odredbi o potpori za restrukturiranje iz Smjernica za sanaciju i restrukturiranje.

7.5.1. Prihvatljivost

(124) U skladu s točkom 33. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, potporu za restrukturiranje mogu primati samo poduzeća u teškoćama u smislu točaka 9. do 13. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje. U tom je smislu Komisija zaključila da je društvo Adria bilo poduzeće u teškoćama već 2011. kada je odobrena 4. mjera (vidjeti uvodnu izjavu 66.).

(125) U točki 12. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje navedeno je da novoosnovano poduzeće ne može dobiti potporu za sanaciju ili restrukturiranje čak i ako je njegova početna financijska pozicija nesigurna. Poduzeće se u načelu smatra novoosnovanim prve tri godine od početka rada u predmetnom području djelatnosti. Društvo Adria osnovano je 1961. i ne može se smatrati novoosnovanim društvom. Osim toga, društvo Adria nije član poslovne grupe u smislu točke 13. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje.

(126) Komisija stoga zaključuje da društvo Adria može primati potporu za restrukturiranje.

7.5.2. Obnova dugoročne održivosti

(127) U skladu s točkom 34. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, dodjela potpore mora ovisiti o provedbi plana restrukturiranja, koji u slučaju pojedinačnih potpora mora prihvatiti Komisija. U točki 35. objašnjeno je da plan restrukturiranja, čije trajanje mora biti što je kraće moguće, mora povratiti dugoročnu održivost poduzeća unutar primjerenog razdoblja i na temelju realnih pretpostavki o budućim uvjetima poslovanja.

(128) U skladu s točkom 36. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, u planu restrukturiranja moraju biti opisane okolnosti koje su dovele do teškoća u poduzeću i budući izgledi na mjerodavnom tržištu s najboljim, najgorim i srednjim scenarijem.

(129) Planom se mora osigurati zaokret koji će trgovačkom društvu omogućiti da nakon dovršetka restrukturiranja pokrije sve svoje troškove uključujući pad vrijednosti i financijske troškove. Očekivani povrat na kapital mora biti dovoljan kako bi omogućio restrukturiranom poduzeću da se vlastitim snagama natječe na tržištu (točka 37. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje).

(130) Kao što je navedeno u odluci o pokretanju postupka, Komisija je dvojila je li plan restrukturiranja dovoljno čvrst za ponovnu uspostavu dugoročne održivosti društva Adria jer se činilo da su neka od predviđanja iz plana utemeljena na nekvantificiranim, nesigurnim ili nejasnim pretpostavkama. Osim toga, Komisija nije bila sigurna hoće li društvo ostvariti održivost do kraja 2013., kako je bilo navedeno u izvornom planu restrukturiranja.

(131) Tijekom službenog istražnog postupka Slovenija je dostavila niz izmjena plana restrukturiranja. Prema ažuriranom planu, društvo Adria ponovno će postići održivost u 2014. ili 2015. Plan restrukturiranja može trajati najduže 5 godina u skladu s prethodnom praksom u sektoru putničkog zračnog prometa ([36]). Komisija dalje primjećuje da se u trenutačnim gospodarskim okolnostima, posebno u sektoru zračnog prometa, mora postići stabilizacija operativnih postupaka i usluga u cilju osiguranja dugoročne održivosti kao čvrste osnove za daljnji rast, a ne samo za kratkoročni zaokret, što obično traje nekoliko godina.

(132) U planu restrukturiranja istaknuto je da je glavni cilj procesa restrukturiranja društva Adria postizanje dugoročne održivosti čiji je glavni cilj donijeti jasnu strategiju i tržišnu usmjerenost s nekoliko ključnih ciljeva: veća financijska snaga i izbjegavanje gubitaka od 2013. nadalje, smanjenje troškova zbog složenosti i postizanje jasnog, konkurentnog i održivog jedinstvenog prodajnog prijedloga. Prema planu, postizanjem tih ciljeva, društvo […].

(133) U planu restrukturiranja također su opisane okolnosti u kojima su nastale teškoće društva Adria koje su uglavnom uzrokovane globalnom financijskom krizom, malim primarnim tržištem društva Adria (Slovenija i susjedne zemlje), malim kapacitetom flote (uglavnom zrakoplovi tipa CRJ200), […]

([36]) Vidjeti Odluku u predmetu SA.30908 – *CSA – Czech Airlines – Plan restrukturiranja* u uvodnoj izjavi 107. i Odluku u predmetu SA.33015 – *Air Malta plc.*, uvodna izjava 93. Vidjeti također Odluku Komisije 2010/137/EZ od 28. kolovoza 2009. u predmetu C-6/09 – *Austrian Airlines* (SL L 59, 9.3.2010., str. 1.), uvodna izjava 296. i Odluku Komisije 2012/542/EU od 21. ožujka 2012. u predmetu SA.31479 – *UK Royal Mail Group* (SL L 279, 12.10.2012., str. 40.), uvodna izjava 217.

(134) Osim toga, planom restrukturiranja obuhvaćeni su najbolji, najgori i osnovni scenarij te analiza rizika koji bi mogli utjecati na restrukturiranje društva Adria, kao što su, primjerice, promjene cijena goriva, rizik koji proizlazi iz promjena tečaja ili mogući rizici povezani s flotom. U svim se slučajevima očekuje da će društvo Adria ponovno uspostaviti održivost do kraja razdoblja restrukturiranja. U okviru osnovnog scenarija, očekuje se da će društvo Adria ostvariti neto profitnu maržu od […] % u 2014. i […] u 2015., udio duga u kapitalu od […] u 2014. i […] u 2015., te udio povrata na kapital od […] % u 2014. i […] % u 2015. U najgorem scenariju neto profitna marža smanjila bi se na […] % u 2014. i na […] % u 2015., udio duga u kapitalu povećao bi se na […] u 2014. i na […] u 2015., udio povrata na kapital iznosio bi […] % u 2014. i […] % u 2015.

(135) Plan je usmjeren na restrukturiranje i smanjenje mreže društva Adria koja je ostvarivala gubitke zbog prevelikog kapaciteta flote, kabinskog osoblja i ostalog osoblja. U tu svrhu planom restrukturiranja predviđeno je znatno smanjenje broja linija i njihova učestalost te smanjena flota koja troši manje goriva od […] zrakoplova do 2015. ([…]), većinom […].

(136) U planu restrukturiranja predviđeno je ukidanje […] linija i dodatno smanjenje učestalosti. Broj predviđenih linija također bi se znatno smanjio na […] u 2015. Općenito bi tijekom razdoblja restrukturiranja društvo Adria smanjilo svoj kapacitet za [11–14] % u smislu ASK-a ([37]).

(137) Mjere restrukturiranja predviđene u planu u pogledu smanjenja troškova (npr. […] itd.) i povećanja prihoda (npr. […] itd.) dodatni su korak u pravom smjeru prema postizanju dugoročnije održivosti. Osim toga, dodatnim mjerama restrukturiranja (vidjeti uvodnu izjavu 31.) predviđeno je povećanje prihoda i smanjenje troškova s ukupnim pozitivnim učinkom od […] EUR u 2014. i […] EUR u 2015., čime se pojačala ponovna uspostava održivosti društva Adria. Komisija stoga smatra da se inicijativama u pogledu smanjenja troškova i povećanja prihoda može omogućiti ponovno postizanje dugoročne održivosti društva Adria do 2015.

(138) Osim toga, dokazi koje je dostavila Slovenija pokazuju da je društvo Adria trenutačno na dobrom putu da ispuni većinu ciljeva utvrđenih u planu restrukturiranja, što je dodatni pokazatelj pouzdanosti plana.

(139) U pogledu ponovne uspostave održivosti, na temelju izmjena plana restrukturiranja koje je dostavila Slovenija Komisija zaključuje da je učinak različitih mjera restrukturiranja ispravno određen i predviđena je održivost na odgovarajućim razinama u svim scenarijima za cijelo razdoblje restrukturiranja do 2014. i 2015. Prema tome, s obzirom na velik broj poduzetnih mjera restrukturiranja i dosad ostvaren napredak, Komisija smatra da će društvo Adria, zahvaljujući planu restrukturiranja, uspjeti obnoviti svoju dugoročnu održivost u razumnom roku.

7.5.3. Izbjegavanje nepotrebnog narušavanja tržišnog natjecanja (kompenzacijske mjere)

(140) Prema točki 38. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, kako bi se osiguralo što je veće moguće smanjivanje štetnih učinaka na trgovinske uvjete, moraju se poduzeti kompenzacijske mjere. Te se mjere mogu sastojati od otuđivanja imovine, smanjivanja kapaciteta ili tržišne prisutnosti te smanjivanja tržišnih prepreka na dotičnim tržištima (točka 39. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje).

(141) U tom smislu, zatvaranje gubitaških djelatnosti, koje je u svakom slučaju potrebno za ponovno uspostavljanje održivosti, neće se smatrati smanjivanjem kapaciteta ili tržišne prisutnosti u smislu ocjenjivanja kompenzacijskih mjera (točka 40. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje).

(142) Slovenija predlaže sljedeće kompenzacijske mjere za društvo Adria: (a) […] redovne linije; (b) odricanje od slotova u određenim zračnim lukama, uključujući koordinirane zračne luke; (c) smanjenje veličine flote; i (d) prodaja AAT-a.

([37]) ASK su dostupna sjedala po kilometru (sjedala pomnožena s brojem prijeđenih kilometara). ASK je najvažniji pokazatelj kapaciteta zračnog prijevoznika koji primjenjuje industrija zračnog prijevoza i koji je Komisija primjenjivala u prethodnim slučajevima restrukturiranja u sektoru zračnog prijevoza.

(143) Slovenija je dostavila dokaze kojima se pokazuje da su linije otkazane u okviru plana restrukturiranja bile profitabilne na osnovu marže doprinosa C1, na temelju prakse Komisije u prethodnim slučajevima ([38]). U maržu doprinosa C1 uzimaju se u obzir troškovi letova, putnika i troškovi distribucije (tj. promjenjivi troškovi) koji se mogu pripisati svakoj pojedinoj liniji. Linije s pozitivnim doprinosom C1 stvaraju dovoljno prihoda kojim mogu biti obuhvaćeni ne samo promjenjivi troškovi linije već oni mogu pridonijeti i fiksnim troškovima društva. Stajalište je Komisije da se marža doprinosa C1 čini odgovarajućim podatkom za procjenu pridonosi li određena linija profitabilnosti zračnog prijevoznika.

(144) U pogledu kapaciteta, u planu restrukturiranja stoga je predviđeno da je ukupan kapacitet društva bio […] milijardi ASK u 2011., a očekuje se da će na kraju razdoblja restrukturiranja u 2015. kapacitet društva Adria iznositi oko […] milijardi ASK, što je smanjenje od otprilike [11–14] %. Kada se isključe linije s negativnim doprinosom C1, brojka se smanjuje na [6–8] %.

(145) Nadalje, Komisija primjećuje da je kao rezultat izmjena u mreži linija, društvo Adria oslobodilo nekoliko slotova u zračnim lukama, od kojih su neke koordinirane zračne luke ([39]) kao što su Dublin i Kopenhagen. Na temelju tih slotova konkurentni zračni prijevoznici mogu voziti na određenim linijama i povećati svoj kapacitet.

(146) Naposljetku, u pogledu smanjenja flote, Komisija navodi da je društvo Adria smanjilo svoju flotu s […] zrakoplova u 2011. na […] zrakoplova, što bi prema planu restrukturiranja trebalo ostati nepromijenjeno do kraja razdoblja restrukturiranja u 2015. U pogledu prodaje AAT-a, Komisija smatra da je ta mjera prihvatljiva kao kompenzacijska mjera, posebno vodeći računa zaključak iz uvodne izjave 118. da ona ne podrazumijeva državnu potporu.

(147) Kada procjenjuje jesu li kompenzacijske mjere primjerene, Komisija će uzeti u obzir strukturu tržišta i uvjete tržišnog natjecanja kako bi osigurala da te mjere ne vode pogoršavanju strukture tržišta (točka 39. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje). Kompenzacijske moraju biti razmjerne ograničavajućem učinku potpore, te posebno veličini i relativnoj važnosti poduzeća na njegovom tržištu ili tržištima. Stupanj smanjenja mora se utvrditi od slučaja do slučaja (točka 40. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje).

(148) Komisija prvo primjećuje da je tržišni udio društva Adria u cijelom proizvodnom kapacitetu i rezultatima zrakoplovne industrije u Uniji (u odnosu na putnike) samo 0,15 % (1,17 milijuna putnika u 2011.). U slučaju tako relativno malog prijevoznika kao što je Adria, daljnje smanjenje flote i kapaciteta moglo bi imati negativan utjecaj na njegovu održivost, a njegovim se konkurentima ne bi osigurale smislene tržišne prilike.

(149) U pogledu najvažnijeg dijela kompenzacijskih mjera, smanjenja kapaciteta, Komisija smatra da je dovoljno smanjenje profitabilnih linija od otprilike [6–8] % od 2011. do 2015., posebno kada se usporedi s drugim slučajevima restrukturiranje zračnih prijevoznika ([40]). Ovo je smanjenje kapaciteta na profitabilnim linijama veće nego u slučaju društva Air Malta. Osim toga, opće je smanjenje kapaciteta u iznosu od [11–14] % slično smanjenju od 15 % u slučaju Austrian Airlinesa ([41]).

(150) Naposljetku, Komisija primjećuje da je Slovenija potpomognuto područje u svrhu regionalnih potpora u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (a) UFEU-a ([42]). Prema točki 56. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje „*uvjeti za odobravanje potpora [na potpomognutim područjima] mogu biti manje strogi kada je riječ o provedbi kompenzacijskih mjera i visini doprinosa korisnika. Ako to opravdava potreba regionalnog razvoja, u slučajevima u kojima se čini da je smanjivanje kapaciteta ili tržišne prisutnosti najprimjerenija mjera radi izbjegavanja neopravdanog narušavanja tržišnog natjecanja, potrebno smanjenje bit će manje na potpomognutim područjima nego na područjima koja se ne potpomaže.*"

(151) U tom kontekstu, Komisija smatra da su kompenzacijske mjere koje je predložila Slovenija dovoljne, u skladu sa Smjernicama za sanaciju i restrukturiranje, kako bi se osiguralo da su štetni učinci odobravanja potpore za restrukturiranje društvu Adria na trgovinske uvjete svedeni na najmanju moguću razinu.

([38]) Vidjeti bilješku 13.

([39]) Koordinirane zračne luke one su u kojima koordinator dodjeljuje slotove u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.).

([40]) U slučaju Air Malta smanjenje kapaciteta na profitabilnim linijama iznosilo je 5 %, dok je u odluci o društvu Czech Airlines Komisija prihvatila smanjenje kapaciteta od [10 – 11] %.

([41]) Odluka u predmetu C-6/09 – *Austrian Airlines*.

([42]) Vidjeti Odluku Komisije od 13. rujna 2006. u predmetu o državnim potporama N 434/2006 – *Slovenija – Karta regionalnih potpora 2007. – 2013*.

7.5.4. Potpora ograničena na minimum (vlastiti doprinos)

(152) Prema točki 43. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, kako bi se iznos potpore mogao ograničiti na najmanju razinu troškova restrukturiranja koji su potrebni, od korisnika potpore očekuje se značajan doprinos restrukturiranju iz vlastitih sredstava. To može uključivati prodaju imovine koja nije neophodna za opstanak poduzeća ili vanjsko financiranje pod tržišnim uvjetima.

(153) Takav doprinos mora biti konkretan, tj. stvaran, isključujući sve moguće buduće dobiti kao što je novčani tok (točka 43. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje). Stoga vlastiti doprinos ne smije uključivati daljnju državnu potporu. U slučaju velikih poduzeća, Komisija obično smatra primjerenim doprinos troškovima restrukturiranja od najmanje 50 %. Međutim, u iznimnim okolnostima i u slučajevima osobitih teškoća, Komisija može prihvatiti niži doprinos (točka 44. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje).

(154) S obzirom na ukupne troškove restrukturiranja u iznosu od […] EUR, predloženi vlastiti doprinos društva Adria iznosi […] EUR, odnosno otprilike [50–54] % ukupnih troškova restrukturiranja. Vlastiti doprinos dijeli se kako slijedi u skladu s planom restrukturiranja:

(a) […];

(b) ukupnost prodaje AAT-a (tj. 14,7 milijuna EUR);

(c) ukupnost pretvaranja duga u vlasnički udio koje izvršavaju banke u okviru 4. mjere (19,7 milijuna EUR).

(155) U pogledu točke (a) uvodne izjave 154., Komisija smatra da su ove mjere prihvatljive i da se čine opravdanima kao vlastiti doprinos. Većina imovine zapravo je prodana i stoga se prihod od prodaje jasno može računati kao vlastiti doprinos. Osim toga, Slovenija je dostavila dokaze da je trenutačno u tijeku prodaja ostatka imovine i da je njihova vrijednost utvrđena u skladu s vanjskim vrednovanjima, uključujući vrednovanje AVAC-a u slučaju zrakoplova (vidjeti uvodnu izjavu 97.).

(156) U pogledu točke (b) uvodne izjave 154., s obzirom na to da je Komisija zaključila u uvodnoj izjavi 118. da 5. mjera ne predstavlja državnu potporu, čini se razumnim smatrati da se prihod od prodaje AAT-a treba smatrati elementom vlastitog doprinosa.

(157) Naposljetku, u pogledu pretvaranja duga u vlasnički udio iz točke (c) uvodne izjave 154., Slovenija smatra da bi se ukupna pretvorba duga u vlasnički udio koju su izvršile banke u okviru 4. mjere trebala smatrati vlastitim doprinosom. U tom smislu, Komisija smatra da pretvaranje neosiguranog duga obično ne bi bilo znak povjerenja tržišta u poduzeće jer vjerovnici bez osiguranja ne preuzimaju nove rizike povezane s provedbom plana restrukturiranja. Međutim, u slučaju društva Adria, Slovenija je pokazala da je dug pretvoren u udjele potpuno osiguran u znatnoj mjeri, odnosno[10–20] milijuna EUR od ukupno 19,7 milijuna (vidjeti uvodnu izjavu 97.). Stoga bi, da je Adria bila likvidirana, banke mogle moći ostvariti povrat cjelokupnog osiguranog iznosa. Iz toga se može zaključiti da su se banke odrekle potpuno osiguranog potraživanja koje bi mogle u potpunosti naplatiti i da su ga zamijenile udjelom jednake vrijednosti u društvu Adria. Stoga su banke preuzele novi rizik pretvaranjem duga u vlasnički udio za najmanje [10–20] milijuna EUR jer nemaju jamstvo da će njihovo ulaganje u društvo Adria biti profitabilno.

(158) Na osnovu toga Komisija smatra da je pretvaranje duga u vlasnički udio u slučaju potpuno osiguranih kredita, odnosno [10–20] milijuna EUR, prihvatljivo kao vlastiti doprinos.

(159) Uzimajući to u obzir, razina vlastitog doprinosa društva Adria iznosila bi […] EUR ili [46–48] % troškova restrukturiranja. Za veliko poduzeće kao što je Adria razina vlastitog doprinosa obično bi trebala biti 50 %. Međutim, prema točki 56. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje, Komisija može biti manje stroža u pogledu veličine vlastitog doprinosa u potpomognutim područjima, kao što je bio slučaj u Sloveniji u trenutku kada su odobrene mjere (vidjeti uvodnu izjavu 150.). U prethodnim slučajevima kao što je slučaj društva Air Malta, Komisija je prihvatila razinu doprinosa od oko 45 %.

(160) Stoga Komisija smatra da su ispunjeni zahtjevi iz točke 43. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje.

7.5.5. Načelo jednokratne dodjele

(161) Naposljetku, potpora mora biti u skladu s točkom 72. Smjernica za sanaciju i restrukturiranje u kojoj je predviđeno da potporu za sanaciju i restrukturiranje ne može dobiti društvo koje je u posljednjih deset godina primilo potporu za sanaciju i restrukturiranje (načelo jednokratne dodjele).

(162) Budući da 1., 2., 3. i 5. mjera ne predstavljaju državnu potporu i budući da se čini da društvo Adria nije dobilo potporu za sanaciju i restrukturiranje u posljednjih 10 godina, Komisija zaključuje da se je u pogledu 4. mjere zadovoljeno načelo jednokratne dodjele.

7.6. **Zaključak o 4. mjeri**

(163) S obzirom na navedeno Komisija smatra da je Slovenija nezakonito izvršila ulaganje kapitala u društvo Adria 2011., što predstavlja povredu članka 108. stavka 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Međutim, Komisija smatra da mjere i plan restrukturiranja ispunjuju uvjete propisane Smjernicama za sanaciju i restrukturiranje. Komisija stoga smatra da je potpora spojiva s unutarnjim tržištem,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Povećanja kapitala društva Adria Airways d.d. u 2007., 2009. i 2010., koje je Republika Slovenija provela za društvo Adria Airways d.d., ne predstavljaju potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Stjecanje društva Adria Airways Tehnika d.d. koje su 2010. i 2011. izvršili PDP i društvo Aerodrom Ljubljana d.d. ne predstavlja potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 2.

Povećanje kapitala društva Adria Airways d.d. u iznosu od 50 milijuna EUR, koje je Republika Slovenija provela 2011., predstavlja potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Ta je potpora spojiva s unutarnjim tržištem u smislu članka 107. stavka 3. točke (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Republici Sloveniji.

Sastavljeno u Bruxellesu 9. srpnja 2014.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik