A BIZOTTSÁG (EU) 2015/494 HATÁROZATA

(2014. július 9.)

a Szlovénia által az Adria Airways d.d. részére odaítélt SA.32715 (2012/C) (korábbi 2012/NN) (korábbi 2011/CP) számú intézkedésekről

(az értesítés a C(2014) 4543. számú dokumentummal történt)

(Csak a szlovén nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel a Bizottság az SA.32715 (2012/C) (korábbi 2012/NN) (korábbi 2011/CP) számú támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás megindításáról szóló határozatára ([1]),

miután az érintett feleket az említett rendelkezéseknek megfelelően felkérte észrevételeik megtételére, és tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) Szlovénia 2011. március 11-én az ugyanezen a napon iktatott, 5628. számú SANI közleménnyel bejelentette a Bizottság számára az Adria Airways d.d. (a továbbiakban: Adria vagy vállalat) számára az állami kezességvállalás és 6,2 millió EUR összegű kedvezményes kamatozású kölcsön formájában nyújtott megmentési célú támogatást.

(2) A szlovén hatóságok 2011. március 31-én és 2011. április 12-én levélben kiegészítő információkat nyújtottak be. A Bizottság 2011. április 29-én levélben hiánypótlásra kérte fel a szlovén hatóságokat, ám erre válasz nem érkezett. 2011. július 13-án a szlovén hatóságokkal és a tanácsadóikkal való megbeszélésen tájékoztatták a Bizottságot, hogy a megmentési célú támogatás a vállalat kedvezőtlen pénzügyi helyzetét figyelembe véve nem elegendő, és Szlovénia 50 millió EUR összegű készpénzben történő tőkeinjekciót tervez nyújtani az Adria számára. Szlovénia 2011. augusztus 1-jén visszavonta a megmentési célú támogatás bejelentését.

(3) A Bizottság, miután tájékoztatást kapott arról, hogy Szlovénia ennek ellenére 2011. szeptember 30-án végrehajtotta a fent említett tőkeinjekciót, úgy határozott, hogy hivatalból folytatja az előzetes vizsgálatot, és 2011. szeptember 12-én, 2011. november 28-án és 2012. április 17-én kelt leveleiben további információt kért, amely levelekre a szlovén hatóságok a 2011. október 11-én, 2011. december 27-én, 2012. január 13-án és 2012. május 18-án kelt leveleikben válaszoltak. A szlovén hatóságok továbbá az Adria jogi képviselői által készített feljegyzést is benyújtottak 2012. november 7-én e-mailen.

(4) 2012. július 12-én a szlovén hatóságok kérésére találkozóra került sor az Adria és az állami tulajdonú PDP ([2]) holdingtársaság (az Adria egyik részvényese) képviselőinek részvételével. A találkozón a szlovén hatóságok, valamint az Adria és a PDP képviselői magyarázatokat és érveket terjesztettek elő a vizsgált intézkedésekre vonatkozóan.

(5) A Bizottság a 2012. november 20-án kelt levelében tájékoztatta Szlovéniát, hogy a támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat). Szlovénia a 2013. január 23-án kelt levelében észrevételeket nyújtott be az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. A Bizottság 2013. március 5-i levelében további tájékoztatást kért Szlovéniától, amelyre Szlovénia 2013. április 19-én válaszolt. Szlovénia 2013. szeptember 16-án további információkat nyújtott be. A Bizottság 2013. november 6-i levelében további tájékoztatást kért Szlovéniától, amelyre Szlovénia 2013. december 4-én és 2014. január 6-án és 17-én válaszolt. 2013. március 25-én és december 5-én, valamint 2014. január 8-án újabb találkozóra került sor a szlovén hatóságokkal és jogi képviselőikkel.

([1]) Állami támogatás – Szlovénia – SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) számú állami támogatás – Az Adria Airways számára nyújtott állítólagos támogatás – Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében (HL C 69., 2013.3.8., 53. o.).

([2]) A PDP egy 2009 májusában alapított holdingtársaság. A társaságot teljes egészében három, 100 %-ban állami tulajdonú alap birtokolja: a Kapitalska družba d.d. (a továbbiakban: KAD), a Slovenska Odskodninska družba d.d. (a továbbiakban: SOD) és a Družba za svetovanje in upravljanje d.o.o. (a továbbiakban: DSU).

(6) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozata 2013. március 8-án jelent meg *az Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([3]). A Bizottság felhívta az érdekelteket arra, hogy ismertessék észrevételeiket a szóban forgó intézkedésekkel kapcsolatban.

(7) A Bizottság egy érdekelt féltől, név szerint a Ryanairtől kapott észrevételeket 2013. április 8-án. A Bizottság továbbította ezeket Szlovéniának, és lehetőséget adott rá, hogy Szlovénia válaszoljon ezekre; Szlovénia megjegyzései a 2013. május 13-án kelt levelében érkeztek.

2. A SZLOVÉN LÉGI KÖZLEKEDÉSI PIAC

(8) Az Adria Szlovénia nemzeti légitársasága és a ljubljanai repülőtér legjelentősebb légi fuvarozója. 2011-ben a ljubljanai repülőtéren keresztül közlekedő utasok 73,4 %-a az Adriával utazott, ám ez a szám azóta 2012-ben 71,3 %-ra, és 2013-ban 69,8 %-ra csökkent. ([4])

(9) Bár a fapados légitársaságok jelenléte Szlovéniában alacsony (az easyJet csak egy járatot üzemeltet Ljubljanából, a Wizz Air kettőt), 2013-ban ők bonyolították a személyszállítás 12,6 %-át. ([5]) Jelenleg öt további versenytárs üzemeltet járatokat Ljubljanából a főbb csomópontokba; ezek az Air France, a Finnair, a Turkish Airlines, a Montenegro Airlines és az Air Serbia.

3. A KEDVEZMÉNYEZETT VÁLLALKOZÁS

(10) Az Adria egy körülbelül 450 alkalmazottal rendelkező nagyvállalat. 2013-ban 142,3 millió EUR forgalom mellett 3 millió EUR veszteséget könyvelt el (becsült adatok). 11 repülőgépből, főleg regionális utasszállításra használt repülőgépekből álló flottával rendelkezik. Jelenlegi tulajdonosai többek között 69,9 %-os részesedéssel a Szlovén Köztársaság, 19,6 %-os részesedéssel a Bank Assets Management Company (BAMC) (amelynek számára a Nova Ljubljanska Banka d.d. [a továbbiakban: NLB] bizonyos eszközeit átruházta), ([6]) 4,7 %-os részesedéssel az ABANKA d.d. és 2,1 %-os részesedéssel a PDP.

(11) Az Adria pénzügyi helyzete 2008-tól kezdődően folyamatosan romlott, az értékesítés csökkent, az adózás előtti eredménye és a saját tőkéje is negatív volt. Az Adria 2007–2011 közötti pénzügyi helyzetének részletes ismertetéséért lásd a 7.1. szakaszt.

(12) 2012. augusztus 1-jén Szlovénia és a PDP, az NLB, az Abanka Vipa d.d., a Hypo Alpe-Adria Bank d.d. és a szlovén Unicredit Bank d.d. megkezdték az Adria privatizációs eljárását a vállalat részvényei 74,87 %-ának értékesítésével. Ugyanezen a napon a Szlovén Köztársaság tőkeeszköz-kezelő ügynöksége (AUKN) nyilvános, nem kötelező érvényű felhívást tett közzé a befektetők számára a vállalat részvényei többségi blokkjának értékesítési eljárásában való részvételi szándékuk kifejezésére. ([7]) Úgy tűnik azonban, hogy ezt az eljárást megszüntették, és az Adria privatizációs eljárását elölről fogják kezdeni egy későbbi időpontban.

4. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉS A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV LEÍRÁSA

4.1. 1. intézkedés: a 2007. évi tőkeemelés

(13) 2006. december 31-én az Adria tőkéjének részvényesi struktúrája a következő volt:

1. táblázat

Az Adria részvényesi struktúrája a 2007. évi tőkeemelés előtt

Név	%
KAD	55,0
SOD	20,0

([3]) Vö. az 1. lábjegyzettel.
([4]) Az Aerodrom Ljubljana d.d. 2013. évi éves jelentése, elérhető itt: http://www.lju-airport.si/pripone/1966/Letno%20porocilo%20AL%202013%20ang.pdf.
([5]) *Uo.*
([6]) Lásd http://www.dutb.eu/en/about-us. 2010. december 31-e óta Szlovénia az NLB 48,8 %-ának (közvetett vagy közvetlen) tulajdonosa. Az NLB-nek a (SA.32261) 2011. március 7-i bizottsági határozat által jóváhagyott megmentési célú feltőkésítése után Szlovénia (közvetve vagy közvetlenül) körülbelül 55,7 %-os részesedéssel rendelkezett az NLB-ben.
([7]) Lásd http://www.sdh.si/sl-si/Novica/294

Név	%
NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. (1)	9,7
NFD Holding d.d. (2)	7,2
Infond d.o.o. (3)	4,9
Egyéb (pl. egyéni részvényesek)	3,2

(1) Az NFD Holding 48,5 %-os részesedéssel rendelkezik az NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. leányvállalatban (lásd az alábbi lábjegyzetet). A többi tulajdonos főleg magánvállalatnak tűnik – lásd az éves beszámolókat (csak szlovén nyelven elérhető) itt: http://www.nfd.si/dokumenti?lang=en

(2) Az NFD Holding d.d. nyilvánosan működő részvénytársaság, fő tevékenysége pénzügyi befektetések kezelése. Úgy tűnik, hogy magánkézben van – lásd az éves beszámolókat (csak szlovén nyelven elérhető) itt: http://www.nfdholding.si/dokumenti.php

(3) Az Infond d.o.o. egy szlovén befektetésialap-kezelő társaság. A társaságban 72 %-os részesedéssel rendelkezik a Nova KBM bank, amely akkoriban 42,3 %-ban a szlovén állam, 4,8 %-ban a KAD és 4,8 %-ban a SOD tulajdona volt. Lásd http://www.nkbm.si/financial-reports-and-documents

(14) 2007. február 19-én az Adria részvényeseinek közgyűlése 10,9 millió EUR összegű tőkeemelés mellett döntött. Az emelés összegének mintegy 99,6 %-át az állami tulajdonban lévő KAD alap, a többit pedig egyéni részvényesek jegyezték. 2007. április 5-ig valamennyi részvényre érkezett jegyzés.

(15) A részvényenként fizetett ár 27 EUR volt. Ezt megelőzően 2006 szeptemberében egy […]-i értékelési jelentés (*) […] EUR árat határozott meg a részvények értékére vonatkozóan.

(16) A 2007-es tőkeemelést követően az Adria tőkemegoszlása az alábbiak szerint alakult:

2. táblázat

Az Adria részvényesi struktúrája a 2007. évi tőkeemelés után

Név	%
KAD	77,3
SOD (1)	10,0
NLB (2)	8,5
Infond d.o.o.	2,4
Egyéb (pl. egyéni részvényesek)	1,8

(1) Szlovén állami tulajdonban lévő alap.

(2) Az elérhető információ alapján úgy tűnik, hogy valamikor 2007-es tőkeemelés előtt az NLB megszerezte az NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. és az NFD Holding d.d. részesedését

4.2. **2. intézkedés: a 2009. évi tőkeemelés**

(17) 2009. január 13-án az Adria igazgatótanácsa úgy határozott, hogy új részvények kibocsátása révén megemeli az Adria tőkéjét. Ennek következtében az Adria tőkéjét 2,36 millió EUR összeggel emelték. Az emelés mintegy 99,5 %-át a KAD, a többit pedig egyéni részvényesek jegyezték. 2009. július 20-ig valamennyi részvényre érkezett jegyzés.

(18) A részvényenként fizetett ár 22 EUR volt. Ezt megelőzően 2008 szeptemberében egy […]-i értékelési jelentés […] EUR-ban határozta meg a részvények értékét.

(*) Üzleti titok.

(19) A 2009-es tőkeemelést követően az Adria tőkemegoszlása az alábbiak szerint alakult:

3. táblázat

Az Adria részvényesi struktúrája a 2009. évi tőkeemelés után

Név	%
KAD	78,6
SOD	8,8
NLB	7,5
Infond d.o.o.	2,2
Egyéb (pl. egyéni részvényesek)	2,9

4.3. **3. intézkedés: a 2010. évi tőkeemelés**

(20) 2010. szeptember 2-án az Adria részvényeseinek közgyűlése 2,5 millió EUR összegű tőkeemelés mellett döntött. Az emelés mintegy 80 %-át a KAD és a SOD utódja, a PDP holdingtársaság jegyezte. Két magánkézben levő utazási iroda, a Kompas d.d. és a Palma d.o.o. jegyezte a fennmaradó 20 %-ot (egyenként 10 %-ot). 2010. október 1-ig valamennyi részvényre érkezett jegyzés.

(21) A részvényenként fizetett ár 12 EUR volt. 2009 júniusában egy […]-i értékelési jelentés […] EUR-ban határozta meg a részvények értékét.

(22) A 2010-es tőkeemelést követően az Adria tőkemegoszlása az alábbiak szerint alakult:

4. táblázat

Az Adria részvényesi struktúrája a 2010. évi tőkeemelés után

Név	%
PDP	86,0
NLB	6,1
Kompas d.d.	1,9
Palma d.o.o.	1,9
Infond d.o.o.	1,7
Egyéb (pl. egyéni részvényesek)	2,4

4.4. **4. intézkedés: a 2011. évi tőkeemelés**

(23) 2011. szeptember 21-én az Adria részvényeseinek közgyűlése 69,7 millió EUR összegű tőkeemelés mellett döntött. Szlovénia 49,5 millió EUR-t, a PDP 0,5 millió EUR-t jegyzett, mindkét esetben készpénzben. A tőkeemelés fennmaradó összegét (19,7 millió EUR-t) több bank által nyújtott hitel-tőke konverzió formájában biztosították: a) az NLB 13,83 millió EUR-t, b) az Abanka Vipa d.d. 3,35 millió EUR-t, c) a szlovén Unicredit Bank d.d. 1,24 millió EUR-t, és d) a Hypo Alpe-Adria Bank d.d. 1,28 millió EUR-t nyújtott. A tőkeemelést 2011. szeptember 30-án hajtották végre.

(24) A részvényenkénti ár 1 EUR, azaz a szlovén jog által megengedett legalacsonyabb érték volt. Értékelési jelentés nem készült.

(25) A 2011-es tőkeemelést követően az Adria tőkemegoszlása az alábbiak szerint alakult:

5. táblázat

Az Adria részvényesi struktúrája a 2011. évi tőkeemelés után

Név	%
Szlovén Köztársaság	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
Egyéb (pl. egyéni részvényesek)	0,1

A 2011. szeptemberi szerkezetátalakítási terv

(26) A szlovén hatóságok szerint a szlovén állam, a PDP és a bankok úgy határoztak, hogy a 2011. szeptemberi „*Pénzügyi és üzleti szerkezetátalakítási program*" (a továbbiakban: szerkezetátalakítási terv) c. terv szerint részt vesznek a 2011. évi tőkeemelésben. A terv az Adria pénzügyi és üzleti szerkezetátalakításához szükséges olyan intézkedésekből állt, amelyek gazdaságilag ismét életképessé tehetik a vállalatot. A tervet egyértelműen szerkezetátalakítási támogatásról szóló bejelentésnek szánták, mivel olyan fogalmak találhatóak benne, mint a „saját hozzájárulás" és a „versenytorzulás", ezeket pedig egy üzleti terv általában nem tartalmazza.

(27) Az eredetileg benyújtott szerkezetátalakítási terv szerint az Adria (az alap és az optimista forgatókönyv szerint) 2013-ban vagy (a pesszimista forgatókönyv szerint) 2014-ben válna ismét életképessé. Az eredetileg benyújtott szerkezetátalakítási terv szerint az Adria nehézségeinek okai a következők: a) […].

(28) Az eredetileg benyújtott szerkezetátalakítási terv számos, az Adria szerkezetátalakítását és életképességének helyreállítását célzó intézkedést tartalmazott: a) […].

(29) Szintén az eredetileg benyújtott szerkezetátalakítási tervben szerepelt, hogy a 69,7 millió EUR összegű 2011. évi tőkeemelés fedezi az Adria […] EUR összegű negatív tőkéjét, a(z) […] EUR összegű kötelezettségeinek visszafizetését ([…] EUR esedékes tartozás a beszállítók felé és […] EUR a bankkölcsönök előtörlesztésére), valamint az […] EUR összegű szerkezetátalakítási intézkedések forrását.

(30) Másrészt a szerkezetátalakítás teljes költsége elérte a(z) […] EUR-t, amit részben a szlovén államtól és a PDP-től származó 50 millió EUR összegű tőkeinjekció fedezett. Az Adria saját szerkezetátalakítási költségeihez való hozzájárulása („saját hozzájárulás") eléri a(z) […] EUR-t, mely a bankkölcsönök hitel-tőke konverziójából (19,7 millió EUR) származik, […]. Az eredetileg benyújtott szerkezetátalakítási terv továbbá fontolóra vette az AAT értékesítését és a menetrend szerinti járatok törlését is mint kompenzációs intézkedéseket.

(31) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatában szereplő kétségeire figyelemmel Szlovénia számos alkalommal módosította a szerkezetátalakítási tervet. A szerkezetátalakítási terv ezért jelenleg 2015-ig tervezi a szerkezetátalakítást, és több kiegészítő szerkezetátalakítási intézkedést is tartalmaz a fenntarthatóbb gazdasági életképesség biztosítására. A kiegészítő szerkezetátalakítási intézkedések, valamint ezek pénzügyi hatásai a 2014–2015. évre a következők: a) […].

4.5. **5. intézkedés: az Adria Airways Tehnika d.d. felvásárlása 2010–2011-ben**

(32) Az AAT az Adria 100 %-os tulajdonú, 2010-ben alapított leányvállalata. Az ezt megelőző időszakban az AAT az Adria SVL-ként ismert belső karbantartási részlege volt. Az AAT az Adria és más ügyfelek számára is nyújt karbantartási szolgáltatást.

(33) 2010 novembere és 2011 márciusa között a PDP és az Aerodrom Ljubljana – a ljubljanai repülőtér többségben állami tulajdonban lévő kezelője – két lépésben megvásárolta az Adriától az AAT 52,3 %-át, majd 47,7 %-át. A PDP először 18,24 %-os részesedést szerzett az AAT-ban 2 676 346 szavazati jogot nem biztosító elsőbbségi részvény formájában, részvényenként 1 EUR-ért. Az Aerodrom Ljubljana ugyanekkor szerzett 31,16 %-os részesedést az AAT-ban (4 570 881. részvény) a hitel szavazati jogot nem biztosító elsőbbségi részvénnyé történő átváltásával, körülbelül 4,6 millió EUR összegért. 2011 elején a második fázisban az Adria eladta az AAT-ban még meglévő részesedését az alábbiak szerint: a PDP 5 000 000 törzsrészvényt vásárolt részvényenként 1 EUR-ért, és 52,33 %-ra növelte részesedését a vállalatban, míg az Aerodrom Ljubljana az Adria felé fennálló követeléseiből 2,2 millió EUR összeg átváltásával 47,67 %-ra növelte részesedését az AAT-ban.

(34) A kifizetett ár összesen 14,7 millió EUR volt, ami részvényenként 1 EUR-nak felel meg. Egy 2010 áprilisában készült értékelési jelentés az Adria karbantartási részlegeként tekintett AAT 2009. decemberi értékét 14,4 millió EUR és 14,9 millió EUR között határozta meg.

5. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZAT

(35) 2012. november 20-án a Bizottság úgy határozott, hogy megindítja a hivatalos vizsgálati eljárást. Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottságnak az volt az előzetes álláspontja, hogy az Adria az említett intézkedések meghozatalakor, de legalább 2008-tól kezdődően nehéz helyzetben lévő vállalatnak számított. A Bizottság emellett kifejezte kétségeit a vizsgált öt intézkedéssel kapcsolatban, és azt az előzetes következtetést vonta le, hogy mindegyik tartalmazott állami támogatást.

(36) Az 1. és 2. intézkedést illetően az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság azon az álláspontón volt, hogy a szlovén állam egyértelmű és közvetlen befolyást gyakorolt a KAD-ra, és előzetes következtetése szerint a KAD 2007. és 2009. évi tőkeemelésekhez való hozzájárulása állami forrásokból származott, és így ezek állami intézkedéseknek tudhatók be. Habár a KAD által a részvényekért fizetett tényleges ár alatta maradt a két értékelési jelentésben meghatározott árnak, a Bizottság kétségeit fejezte ki a jelentésekkel kapcsolatban, tekintettel a részvények értékének meghatározása és a tőkeinjekciók közötti jelentős időbeli eltolódásra. Figyelembe véve, hogy akkoriban a KAD volt az Adria fő részvényese, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a 2007. és 2009. évi tőkeemelések célja azt volt, hogy finanszírozza a KAD már létező befektetését egy nehéz helyzetben lévőnek tekintett vállalatban.

(37) A 3. intézkedés vizsgálata során a Bizottság megállapította, hogy a PDP a KAD és a SOD utódja, és előzetes véleménye szerint a PDP intézkedései az államnak tudhatók be. Ezen túlmenően a Bizottság azt is az államnak tulajdonítható ténynek tekintette, hogy a PDP 100 %-a közvetetten a szlovén állam tulajdonában van (a KAD-on, a SOD-on és a DSU-n [100 %-ban állami tulajdonban lévő vagyonkezelő vállalat] keresztül), sőt közvetett bizonyítékok is ezt támasztják alá a *Stardust Marine*-ügy szerinti értelemben. ([8]) Az 1. és a 2. intézkedéshez hasonlóan, bár a PDP által a részvényekért fizetett tényleges ár alatta maradt az értékelési jelentésben meghatározott árnak, a Bizottság kétségeit fejezte ki a jelentéssel kapcsolatban, tekintettel a részvények értékének meghatározása és a tőkeinjekció között eltelt 15 hónapos időtartamra. A Bizottság másik előzetes következtetése szerint a két magánkézben lévő utazási iroda (Kompas d.d. és Palma d.o.o.) hozzájárulása a 2010. évi tőkeinjekcióhoz a PDP mellett önmagában nem oszlatja el a Bizottság aggodalmait az Adriának esetlegesen biztosított előny tekintetében. ([9])

(38) A 4. intézkedés tekintetében a Bizottság megállapította, hogy Szlovénia befektetése egyértelműen állami forrásokat tartalmazott, és megismételte azon előzetes következtetését, hogy a PDP lépései az államnak tudhatók be. A Bizottság az NLB 4. intézkedéshez való hozzájárulását is kifogásolta, amely az államnak tudható be, figyelembe véve azt, hogy a) az NLB többségi tulajdonosa akkoriban az állam volt, b) az állam rendelkezett a szavazatok többségével a bank igazgatótanácsában és felügyelőbizottságában, és c) egy állam által irányított bank magatartását befolyásolhatják a hatóságok.

(39) Annak vizsgálatakor, hogy a 4. intézkedés jogtalan szelektív gazdasági előnyt biztosított-e az Adria számára, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában megállapította, hogy az, hogy bankok csak akkor egyeztek bele a hitel-tőke konverzióba, ha az állam készpénzt injektál az Adriába és különösen az, hogy az állam és a PDP, valamint a bankok hozzájárulásai igen eltérő jelleget mutattak (készpénz, illetve hitelkonverzió), elegendő volt ahhoz, hogy megalapozott kételyek merüljenek fel annak tekintetében, hogy a 2011. évi tőkeemelés megfelel-e az egyenlő feltételek elvének (*pari passu*). A Bizottság arra is felhívta a figyelmet, hogy – az előző tőkeemelésekkel ellentétben – a 2011. évi tőkeemelésre értékelési jelentés készítése nélkül került sor.

([8]) C-482/99. sz. *Franciaország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (*Stardust Marine*) (EBHT 2002., I-4397. o.).
([9]) Lásd a T-358/94. sz. *Compagnie nationale Air France kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 1996., II-2109. o.) 148–149. pontját és a T-296/97. sz. *Alitalia – Linee aeree italiane SpA kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2000., II-3871. o.) 81. pontját.

(40) A szlovén hatóságok arra irányuló állítását illetően, hogy a 2011. szeptemberi szerkezetátalakítási terv alapján döntöttek a 4. intézkedéshez való hozzájárulás mellett, a Bizottság megállapította, hogy a szerkezetátalakítási terv elvben nem volt elegendő ahhoz, hogy kielégítse a magánbefektetők követelményeit, mivel a szerkezetátalakítási tervben szereplő egyes előrejelzések láthatóan bizonytalan vagy nem egyértelmű feltételezéseken alapultak. A Bizottság továbbá hangsúlyozta, hogy egy magánbefektető figyelembe vette volna annak a kockázatát, hogy a korábbi tőkeemelések illegális állami támogatásnak minősülnek, és megvizsgálta volna egy lehetséges bizottsági visszafizetési felszólításnak a befektetés jövedelmezőségére gyakorolt kockázata hatásait. Végezetül a Bizottság megállapította, hogy a bankok Szlovéniának az Adria felé már jóval a 2011-es tőkeemelés elhatározása előtt mutatott érdeklődése miatt dönthettek amellett, hogy hozzájárulnak a tőkeinjekcióhoz.

(41) Az 5. intézkedés tekintetében a Bizottság megismételte azt az előzetes álláspontját, miszerint a PDP intézkedései az államnak tudhatók be, és állami források felhasználása történt. Az Aerodrom Ljubljanát illetően a Bizottság ugyanerre az előzetes következtetésre jutott, figyelembe véve azt, hogy ez a vállalat már az AAT felvásárlásának idején többségi állami tulajdonban volt. A Bizottság azt is valószínűtlennek tartotta, hogy a hatóságok nem játszottak szerepet az Aerodrom Ljubljana (a ljubljanai repülőtér kezelője) fontos döntéseiben, mivel a repülőtér a nemzetközi járatok egyik legfontosabb kapujaként stratégiai jelentőséggel bír az ország számára.

(42) Mivel az AAT részvényei felvásárlásának első fázisa közvetlenül a 2010-es tőkeemelés után történt, a Bizottság azon az álláspontón volt, hogy a két intézkedést nem egymástól elkülönítve, hanem az Adria támogatására irányuló átfogóbb művelet részeként kell értékelni. Az ATT részvényei értékét rögzítő jelentés vizsgálata során a Bizottság megjegyezte, hogy az AAT-t az Adria karbantartási részlegének (akkoriban SVL) részeként értékelte, és figyelembe vette az ebből fakadó szinergiákat az AAT értékének meghatározása során. A Bizottság azonban úgy vélte, hogy a jelentésnek az SLV/AAT értékét úgy kellett volna meghatároznia, mintha az egy különálló egység lenne (figyelmen kívül hagyva a csoporton belüli szinergiákat), mivel az AAT 2010-ben különvált az Adriától, és különálló egységként került értékesítésre. A Bizottság továbbá aggodalmait fejezte ki az értékelés ideje és az ATT részvényeinek eladása között eltelt hosszú idő miatt is.

(43) A Bizottság emellett hangot adott a kételyeinek azzal kapcsolatban, hogy a vizsgált öt intézkedés **összeegyeztethető-e a belső piaccal**, különösen mivel a szlovén hatóságok nem adták meg az összeegyeztethetőség lehetséges indokait.

(44) A Bizottság megjegyezte, hogy a szóban forgó intézkedések jellegét és az intézkedések meghozatalakor nehéz helyzetben lévő vállalatnak számító Adriát figyelembe véve az intézkedések összeegyeztethetősége kizárólag az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése c) pontjának megfelelő feltételek alapján és különösen a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokra vonatkozó, azaz a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás ([10]) szerint értékelhető. A Bizottság először megállapította, hogy a jelek szerint nem teljesültek a megmentési célú támogatásra vonatkozó, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.1. szakaszában foglalt feltételek. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.2. szakaszában meghatározott szerkezetátalakítási támogatással kapcsolatban a Bizottság kiemelte, hogy az azonosított intézkedéseket a Bizottságnak való bejelentésük előtt és az iránymutatásokban megállapított feltételeknek megfelelő, hiteles szerkezetátalakítási terv megléte nélkül hajtották végre, ami már önmagában elegendő lenne ahhoz, hogy kizárja az intézkedések összeegyeztethetőségét a belső piaccal. ([11])

(45) A Bizottság a szerkezetátalakítási tervet is kifogásolta, mert nem tűnt elég megbízhatónak ahhoz, hogy hosszú távon helyreállítsa az Adria életképességét, mivel egyes előrejelzései nem számszerűsített, bizonytalan vagy nem egyértelmű feltételezéseken alapultak. A Bizottság azt is kifogásolta, hogy a szerkezetátalakítási tervben szereplő kompenzációs intézkedések megfelelőek és/vagy elegendőek-e, mivel a jelek szerint szükségesek voltak az Adria életképességének helyreállításához. Az AAT értékesítése több hónappal a szerkezetátalakítási terv elfogadása előtt történt, mégpedig egy olyan időszakban – 2010. vége, 2011. eleje –, amikor az Adriának nyilvánvalóan égető szüksége volt tőkére. A menetrend szerinti járatok törlése sem tűnt elfogadható kompenzációs intézkedésnek, mivel a legtöbb ilyen járatot (31-ből 27-et) veszteségesként jelöltek meg a szerkezetátalakítási tervben, tehát ezeket mindenféleképpen törölni kellett volna a vállalat életképességének biztosítása érdekében. A Bizottságnak azzal kapcsolatban is merültek fel kétségei, hogy az Adria […] EUR összegű tervezett saját hozzájárulása teljesen elfogadható-e, különösen azért, mert nem egyértelmű, hogy az AAT eladásából és a bakkölcsönök hitel-tőke konverziójából befolyt összegek saját hozzájárulásnak minősülnek-e. Mivel az Adria nehéz helyzetben lévő vállalatnak tűnt az intézkedések meghozatalakor, és a nehézségekkel küzdő vállalatok csak megmentési célú és/vagy szerkezetátalakítási támogatásban részesülhetnek, a Bizottság ugyancsak kétségének adott hangot a tekintetben, hogy az „először és utoljár" alapelvet betartották-e, különösen a 2011-es tőkeemelésre tekintettel.

([10]) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

([11]) Lásd e tekintetben az EFTA-Bíróság E-10/11. és E-11/11. sz., *Hurtigruten ASA, Norway* kontra *EFTA Surveillance Authority* ügyben hozott ítéletének (még nem tették közzé) 228. és 234–240. pontját.

6. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATTAL KAPCSOLATOS ÉSZREVÉTELEK

6.1. Szlovénia észrevételei

(46) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatra tett észrevételeiben Szlovénia fenntartja azt az álláspontját, hogy az 1., 2. és 3. intézkedések nem tartalmaztak állami támogatást, mert a KAD és a PDP döntései nem tudhatók be az államnak. Szlovénia különösen azt emelte ki, hogy az állam 100 %-os részesedése nem elég indok annak megállapítására, hogy az intézkedések az államnak tudhatók-e be. Szlovénia továbbá megjegyzi, hogy a részvények értékét meghatározó értékelési jelentések megfelelőek voltak, és hogy ezek alapján a piacgazdasági befektető elve teljesült, így kizárható az Adria előnyszerzése. Különösen a 3. intézkedést illetően Szlovénia cáfolja, hogy a részvények 20 %-ának két magánkézben lévő utazási iroda által, egyenlő feltételek mellett történő jegyzése a PDP mellett jelentős lett volna, és bemutatta, hogy a piac nem kételkedett az Adria gazdasági életképességében, ami kizárja az állami támogatás meglétét.

(47) Az 5. intézkedéssel kapcsolatban Szlovénia megismétli azt az álláspontját, hogy a PDP intézkedései nem tudhatók be az államnak. Szlovénia az Aerodrom Ljubljana intézkedéseit illetően úgy véli, hogy az AAT megvásárlására irányuló döntésére gyakorolt állami befolyás nem következik egyértelműen abból, hogy a felügyelőbizottságába néhány tagot az állam, a KAD és a SOD javasolt. Szlovénia továbbá úgy véli, hogy a 2010. áprilisi értékelési jelentés, amely az AAT-nak, az Adria karbantartási részlegének az értékét 14,4 millió EUR és 14,9 millió EUR között határozta meg, nem tekinthető elavultnak, és semmilyen jel nem mutat arra, hogy az értékelési jelentés figyelembe vette volna az Adria szinergiáit. Ezen túlmenően Szlovénia azt állítja, hogy mind a PDP, mind az Aerodrom Ljubljana tanácsi üléseinek jegyzőkönyvei tanúsítják, hogy az AAT megvásárlására irányuló döntést gazdaságilag racionális megfontolások alapján hozták meg. Ezen indokok miatt kizárható az 5. intézkedésben az állami támogatás megléte.

(48) Szlovénia az Adria nehéz helyzetben lévő vállalkozásként történő besorolását is vitatja, és úgy véli, hogy az Adria csak 2011 januárjától, vagyis a 4. intézkedés idejében volt nehéz helyzetben.

(49) A 4. intézkedést illetően Szlovénia kizárja az állami támogatás meglétét, mivel az NLB hitel-tőke konverziója nem tudható be az államnak. Szlovénia továbbá azon a véleményen van, hogy a tőkére átváltott kihelyezett hitelekre teljes mértékben fedezetet nyújtottak biztosítékként felhasznált repülőgépek és épületek formájában, és a hitelek tőkévé való átváltásával a bankok új üzleti kockázatot vállaltak. A hitel-tőke konverzió ebben az értelemben megegyezik a készpénzes tőkeinjekcióval. Szlovénia azt is megállapítja, hogy a bankok és az állam egymást befolyásolták a befektetési döntésben, amely Szlovénia nézőpontja szerint megbízható szerkezetátalakítási tervre alapult, továbbá Szlovénia arra a következtetésre jut, hogy a befektetési döntések egymással összefüggtek, így kizárható az Adria jogtalan előnyszerzése.

(50) Mivel Szlovénia úgy véli, hogy az 1., 2., 3. és 5. intézkedések nem tartalmaztak állami forrásokat, ezért nem nyújtott be előre az összeegyeztethetőséget alátámasztó indokokat ezekre az intézkedésekre vonatkozóan. A 4. intézkedésre vonatkozóan azonban nyújtott be ilyet arra az esetre, ha a Bizottság úgy vélné, hogy az állami támogatásnak minősül. Mivel Szlovénia szerint az Adria csak 2011 januárjától küzdött nehézségekkel (lásd a (48) preambulumbekezdést), a 4. intézkedés a benyújtott szerkezetátalakítási terv alapján a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.2. szakasza szerinti összeegyeztethető szerkezetátalakítási támogatásnak minősült.

(51) Az **életképesség helyreállítását** illetően Szlovénia úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási terv biztosítja az Adria hosszú távú életképességét, továbbá hangsúlyozza, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatással összhangban a szerkezetátalakítási tervben piacfelmérés és a vállalat nehézségeihez vezető okok elemzése is helyet kapott, valamint elrendeli azon tevékenységek elhagyását, amelyek a szerkezetátalakítás után szerkezetileg veszteségesek maradnak. A (31) preambulumbekezdésben foglaltak értelmében Szlovénia számos esetben frissítette a szerkezetátalakítási tervet, amelyben jelenleg 2015-ig tervezik a szerkezetátalakítást, és a terv több kiegészítő szerkezetátalakítási intézkedést is tartalmaz a fenntarthatóbb életképesség biztosítására. Szlovénia azt is kiemeli, hogy a naprakésszé tett szerkezetátalakítási terv 2015 végéig biztosítja a vállalat hosszú távú életképességét még a 2014. évi […] %-os és a 2015. évi […] %-os sajáttőke-arányos megtérülést hozó legkedvezőtlenebb esetben is, ami a Bizottság által az Air Malta-üggyel kapcsolatos határozatában elfogadott szinteket is meghaladja. ([12])

(52) Szlovénia azon az állásponton van, hogy a nyári […] %-os és a téli […] %-os kapacitáscsökkentés (menetrend szerinti szolgáltatások megszüntetése), bizonyos repülőtereken (köztük a koordinált [túlterhelt] repülőtereken) a résidők felszabadítása, valamint az AAT eladása megfelelő és arányos **kompenzációs intézkedések**. Szlovénia azt is állítja, hogy a törölt járatok tulajdonképpen nyereségesek voltak a „bruttó árrés” (C1 kategóriájú pozitív

([12]) A Bizottság 2012. június 27-i 2012/661/EU határozata a Málta által az Air Malta plc részére nyújtani kívánt SA.33015 (2012/C) számú állami támogatásról (HL L 301., 2012.10.30., 29. o.).

hozzájárulás) alapján, és ezt indokot a Bizottság már elfogadta az Air Malta és a České aerolinie ([13]) légitársaságok ügyeiben.

(53) A minimumra korlátozott támogatással kapcsolatban (**saját hozzájárulás**) Szlovénia azt állítja, hogy – összhangban a fenti magyarázatokkal – az AAT eladása támogatástól mentes, ezért az ebből származó 14,7 millió EUR összegű bevételt saját hozzájárulásnak kell tekinteni. Ezenkívül Szlovénia úgy véli, hogy a bankok 19,7 millió EUR összegű hitel-tőke konverziójának teljes összegét saját hozzájárulásként kell kezelni. Szlovénia a szóban forgó kölcsönökért fedezetként elzálogosított repülőgépek értékét is bejelentette az említett repülőgépek értékét igazoló AVAC-jelentéssel ([14]) együtt. Ha ehhez hozzáadjuk a(z) […] eszközök eladásából származó összeget, a saját hozzájárulás mértéke a naprakésszé tett szerkezetátalakítási terv alapján meghaladja az [50-54] %-ot.

(54) Végezetül az **„először és utoljára" alapelv** tekintetében Szlovénia azon az álláspontón van, hogy betartották ezt az elvet, mivel az 1., a 2., a 3. és az 5. intézkedés – amely a 4. intézkedést megelőzte időben – nem biztosítottak állami támogatást az Adria számára.

6.2. **Az érdekelt felek észrevételei**

(55) A hivatalos vizsgálati eljárás során a Bizottság csak a Ryanairtől kapott észrevételeket, aki egyetért a Bizottság azon előzetes megállapításaival, hogy a vizsgált intézkedések állami támogatást tartalmaztak és összeegyeztethetetlenek voltak a belső piaccal.

(56) A Ryanair azonban azt állítja, hogy a Bizottságnak a piacgazdasági befektető elvéről szóló vizsgálata nem volt teljes körű az eljárás megindításáról szóló határozatában, mert a Bizottságnak figyelembe kellett volna vennie, hogy egy magánbefektető az Adria felszámolása mellett döntött volna-e a további tőkebefektetés helyett. ([15]) A Ryanair azt állítja, hogy a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatában meg kellett volna vizsgálnia, hogy az állam számára az Adria felszámolása nyereségesebb volna-e a további források biztosításánál. A Ryanair úgy ítéli meg, hogy nem rendelkezik elegendő információval ahhoz, hogy észrevételeket fűzzön a szerkezetátalakítási tervhez, mégis kifejezésre juttatja a kételyeit azzal kapcsolatban, vajon újra nyereséges lesz-e az Adria.

(57) A Ryanair azt is állítja, hogy az Adriának nyújtott bármilyen támogatás károsan befolyásolná a piaci helyzetét, mert zavarja a Ryanair piacfejlesztési tevékenységét, és bevételkiesést okoz a Ryanairnek.

6.3. **Szlovénia megjegyzései az érdekelt harmadik felek észrevételeivel kapcsolatban**

(58) Szlovénia a megjegyzéseiben részletesen foglalkozott a Ryanair által felhozott érvekkel. Szlovénia különösen azt jegyezte meg, hogy nem csak az állam vett részt az Adria számára előnyös tőkeinjekciókban, hanem magánbefektetők és olyan vállalkozások is, amelyek intézkedései Szlovénia szerint nem tulajdoníthatók az államnak. Szlovénia emellett úgy gondolja, hogy a Ryanair félreértelmezi az esetjogot, amikor azt állítja, hogy az államnak a csődöt kellett volna választania az Adria szerkezetátalakítása és hosszú távú életképességének helyreállítása helyett. Szlovénia szerint a Ryanair által elvégzett vizsgálat hibás volt, mert az csak az Adria hitelezőire volt alkalmazható, ám a befektetőire nem: mivel Szlovénia nem rendelkezett hitellel a vállalatban, így nem kérhette annak felszámolását.

(59) Szlovénia megjegyezte, hogy a Bizottság foglalkozott az Adria szerkezetátalakítási tervének feltevésével, és kiemelte, hogy a Ryanair kételyei az Adria életképességének helyreállítását illetően alaptalanok. Végezetül Szlovénia azzal érvelt, hogy az Adriának a Ryanair piaci helyzetére mért állítólagos káros befolyása nem megalapozott.

7. **AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE**

(60) Ez a határozat kiindulásképpen azzal a kérdéssel foglalkozik, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás (lásd alább a 7.1. szakaszt) értelmében az Adria nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül-e. Ezt követően elemzi, hogy a vizsgált intézkedések vajon az Adriának nyújtott állami támogatásnak minősülnek-e az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében (lásd alább a 7.2. szakaszt), és vajon az ilyen támogatás – amennyiben létezik – jogszerű-e (lásd alább a 7.4. szakaszt), illetve összeegyeztethető-e a belső piaccal (lásd alább a 7.5. szakaszt).

([13]) A Bizottság 2012. szeptember 19-i 2013/151/EU határozata a Cseh Köztársaság által a České aerolinie, a.s. vállalat részére odaítélt SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) számú állami támogatásról (ČSA – České aerolinie – szerkezetátalakítási terv) (HL L 92., 2013.4.3., 16. o.).

([14]) Az AVAC-jelentés a repülőgépek értékelemzését végző vállalat (Aircraft Value Analysis Company, AVAC) rendszeresen közzétett jelentése, amely márkától és modelltől függetlenül az összes repülőgép értékét meghatározza.

([15]) A Ryanair a még nem közzétett C-405/11 P. sz. *Buczek Automotive* ügy 55–57. pontjára hivatkozott.

7.1. **Az Adria nehézségei**

(61) Az Adria pénzügyi helyzete 2008-tól kezdődően folyamatosan romlott, az értékesítés csökkent, az adózás előtti eredménye és a saját tőkéje is negatív volt. Az Adria 2007–2011. közötti időszakra vonatkozó legfontosabb pénzügyi paraméterei a szlovén hatóságok által biztosított információk szerint a következők:

6. táblázat

Az Adria legfontosabb pénzügyi adatai 2007 és 2011. június között (millió EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011. június
Bevétel	179,2	205,4	161,4	148,7	71,1
Nettó eredmény	0,4	– 3,2	– 14,0	– 63,1	– 2,2
EBT+DA	0,4 (*)	10,9	1,6	– 50,9	1,8
Törzstőke	6,8	6,8	7,7	9,4	9,4
Saját tőke	41,8	32,5	29,3	– 35,4	– 35,9
Adósság/sajáttőke (aránya)	2,8	3,7	4,0	– 3,9	– 3,6
Működési tevékenységekből származó nettó pénzforgalom	16,9	18,5	6,1	1,7	– 21,6 (**)

(*) EBT
(**) 2011. decemberi adatok

(62) Az Adria 12 millió EUR ([16]) veszteséggel zárta a 2011. pénzügyi évet, 2012-ben a veszteségek 10,8 millió EUR-ra rúgtak. ([17]) A jelek szerint 2013-ban az Adria 3,1 millió EUR-ra csökkentette a veszteségeit. ([18])

(63) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. pontjának a) alpontja előírja, hogy egy vállalat akkor „nehéz helyzetben lévő", ha a „*törzstőkéjének több mint a fele nincs meg, és annak több mint egynegyede az előző 12 hónap során veszett el*". Ez a rendelkezés azt a feltételezést tükrözi, hogy ha egy vállalat törzstőkéjének legnagyobb részét elveszti, akkor nem lesz képes arra, hogy megszüntesse a veszteségeket, amelyek rövid vagy középtávon szinte bizonyosan a vállalat gazdasági ellehetetlenülését okoznák (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 9. pontjában foglaltaknak megfelelően).

(64) Az eljárás megindításáról szóló határozatban megjelöltek szerint 2007 és 2011 júniusa között nem veszett el a törzstőke, hanem ellenkezőleg, nőtt. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a vállalat tőkéje 2010-ben és 2011-ben negatívba fordult. Ekkor a vállalat nem hozta meg a saját tőkéjének csökkentését célzó megfelelő intézkedéseket. Korábbi esetekben ([19]) a Bizottság úgy határozott, hogy ha egy vállalat tőkéje negatív, akkor *a priori* feltételezik, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. pontjának a) alpontjában foglalt kritériumok teljesülnek, és az Adria esetére ez legalább 2010 óta igaz lenne. A Törvényszék egy nemrég kelt ítéletében ([20]) szintén úgy határozott, hogy a negatív tőkéjű vállalat nehéz helyzetben lévő vállalatnak minősül.

(65) A jelek szerint továbbá 2010 végére az Adria nehézségei a tetőfokra hágtak. A sajtó akkoriban annak a lehetőségéről írt, hogy az Adriát csődgondnokság alá helyezik, vagy csődbe megy. ([21]) Ezt annak a jelének lehet tekinteni, hogy az Adria – legalábbis abban az időszakban – a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. pontjának c) alpontja értelmében a szlovén jog alapján teljesítette annak feltételeit, hogy kollektív fizetésképtelenségi eljárás alanya lehessen.

([16]) Lásd az Adria 2011. évi pénzügyi jelentését, elérhető itt: http://www.adria.si/assets/Uploads/Annual-Report-2011-part-two-Financial-Report.pdf
([17]) Lásd az Adria 2012. évi pénzügyi jelentését, elérhető itt: https://www.adria.si/assets/Letna-porocila/SLO/AA-Letno-porocilo-2012-V1.pdf
([18]) Lásd például http://atwonline.com/finance-amp-data/adria-airways-narrows-net-loss-2013
([19]) A Bizottság határozata a C 38/2007. sz., *Arbel Fauvet Rail* ügyben (HL L 238., 2008.9.5., 27. o.).
([20]) T-102/07. sz., *Freistaat Sachsen kontra Bizottság* és T-120/07. sz., *MB Immobilien and MB System kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2010., II-585. o.) 95–106. bekezdése.
([21]) Lásd http://www.rtvslo.si/gospodarstvo/adria-airways-v-prostovoljno-poravnavo/246290 (szlovén nyelven) vagy http://www.bloomberg.com/news/2010-12-15/slovenia-s-adria-airways-may-file-for-bankruptcy-tvs-reports.html (angol nyelven).

(66) A fenti indokok miatt az eljárás megindításáról szóló határozatnak megfelelően a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az Adria a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. pontjának a) alpontja és/vagy 10. pontjának c) alpontja alapján nehéz helyzetben lévő vállalatnak számított 2010-ben és 2011-ben, vagyis a 3., a 4. és az 5. intézkedés meghozatalakor.

(67) A (61) preambulumbekezdésben szereplő 6. táblázat emellett azt mutatja, hogy az Adria 2010-ben és 2011-ben a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 11. pontja szerint is nehéz helyzetben lévő vállalatnak számított, amely kimondja, hogy „*[…] ismérvei általában a veszteségek halmozódása, a forgalom csökkenése, a készletek felhalmozódása, a kihasználatlan kapacitás, likviditási gondok, a fokozódó eladósodás, a pénzügyi terhek növekedése, valamint a nettó vagyon értékének csökkenése vagy teljes eltűnése*".

(68) A Bizottság azonban úgy véli, hogy az Adria esetében nem merültek fel a nehéz helyzetben lévő vállalkozás megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 11. pontja szerint ismérvei 2007 és 2009 között. Az Adria 2008-ban a vizsgált időszak alatt először 3,2 millió EUR összegű veszteséget termelt. Szlovénia helyesen hangsúlyozza, hogy 2008-ban az Adria bevételei és pénzforgalma az előző évhez képest nőttek (179,2 millió EUR-ról 205,4 millió EUR-ra, illetve 16,9 millió EUR-ról 18,5 millió EUR-ra). A törzstőkéje emellett tartósan 6,8 millió EUR maradt.

(69) A Bizottság azt is megállapítja, hogy az Adria nettó adózás előtti eredménye 2008-ban 3,2 millió EUR, míg 2009-ben 14 millió EUR volt. A vállalat gazdasági eredménye ugyanezekben az években az értékcsökkentés nélkül pozitív volt, az EBT+DA-érték egyenként 10,9 millió EUR és 1,6 millió EUR volt (lásd a (61) preambulumbekezdés 6. táblázatát). Az Adria EBT+DA-értéke 2010-től kezdődően negatívba fordult. Mivel a 2. intézkedést 2009 januárjában döntötték el, és az összes részvényt jegyezték 2009 júliusában, a Bizottság nem tudja bizonyossággal megállapítani, hogy abban az időben a negatív eredmények egyértelműen azonosítható tendenciája állt fenn, amely arra engedne következtetni, hogy az Adria az iránymutatások alapján nehéz helyzetben lévő vállalat volt.

(70) A Bizottság ennek megfelelően úgy véli, hogy az Adria 2007 és 2009 között – vagyis az 1. és a 2. intézkedések végrehajtásakor – nem számított nehéz helyzetben lévő vállalatnak.

7.2. **Az állami támogatás fennállása**

(71) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(72) Az állami támogatás esetleges jelenlétének megállapítása érdekében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy mind az öt vizsgált intézkedés esetében teljesülnek-e az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében foglalt halmozott feltételek (azaz az állami forrásokból történő kifizetés, a szelektív előny, a verseny potenciális torzulása és annak az EU-n belüli kereskedelemre gyakorolt hatása).

7.2.1. 1. és 2. intézkedés: a 2007-es és 2009-es tőkeemelés

(73) A Bizottság először azt elemzi, hogy az 1. és a 2. intézkedés jogtalan szelektív előnyt juttatott-e az Adria részére.

(74) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában e tekintetben megállapította, hogy a KAD által a részvényekért fizetett összeg alatta maradt a két értékelési jelentés által meghatározott árnak. A KAD az Adria új részvényeit 2007 februárjában vásárolta meg az egyik értékelési jelentésben […]-án/-én meghatározott részvényenkénti […] EUR ár alatt, részvényenként 27 EUR-ért (lásd a (15) preambulumbekezdést). 2009 januárjában a KAD az Adria részvényeit részvényenként 22 EUR-ért, vagyis az egyik értékelési jelentésben […]-án/-én meghatározott részvényenkénti […] EUR ár alatti áron vásárolta meg (lásd a (18) preambulumbekezdést). A Bizottság azonban megkérdőjelezte ezeknek a jelentéseknek a megbízhatóságát, többek között azért, mert jelentős idő telt el a tőkeemelések (2007. február és 2009. január) és a vállalat részvényei értékének meghatározása ([…] és […]) között.

(75) A Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás elindítása után elemezte a Szlovénia által a jelentésekről benyújtott információkat és bizonyítékokat. Az 1. intézkedést illetően Szlovénia kifejtette, hogy 2006. szeptember 30-i adatok szolgáltak a jelentés alapjául, és ezek voltak a legfrissebb elérhető adatok a jelentés értékbecslő által történő készítésének időpontjában. A 2. intézkedést illetően megállapították, hogy az értékelési jelentést éppen akkor készítették, amikor az Adria közgyűlése a tőkeemelés végrehajtása mellett döntött. A Bizottságnak ezen túlmenően nincs oka azt gondolni, hogy az értékbecslő (P&S Capital) nem volt teljes mértékben független.

(76) Bár igaz az, hogy […] hónap telt el a vállalat részvényei értékének meghatározása és a tőkeemelések között, a Bizottság nem talált arra utaló bizonyítékot, hogy ez az eltolódás ténylegesen befolyásolta volna az Adria részvényeinek becsült értékét.

(77) A Bizottság megállapítja, hogy a jelentésekben alkalmazott értékelési módszer (a várható szabad cash flow nettó jelenértéke ([22])) a felvásárlások esetében széles körben elfogadott eszköz. A jelentések részletes elemzéséből az tűnik ki, hogy az ott használt képletek megfeleltek az értékelés céljainak, és megfelelően alkalmazták őket, továbbá a forgalom növekedésére és a jövedelmezőségre vonatkozó feltételezések és előrejelzések reálisnak tűntek. A 2007-es tőkeinjekcióval kapcsolatos értékelési jelentésben (1. intézkedés) a bevételnövekedés és a jövedelmezőség tervezett átlagos aránya a megfigyelt múltbeli tartományon belül helyezkedik el. A 2009-es tőkeinjekcióval kapcsolatos értékelési jelentésben (2. intézkedés) a bevételnövekedés és a jövedelmezőség tervezett átlagos aránya a megfigyelt múltbeli tartománynál alacsonyabb, mert a) a 2008-as nagy gazdasági növekedés a szlovén EU-elnökségnek volt köszönhető; b) a világgazdaság lassan növekedett; és c) a pénzügyi piacokon feszült volt helyzet. A jelentésekben szereplő többi feltételezés szintén reálisnak tűnik. A Bizottság emellett megállapítja, hogy a KAD már a tőkeemelések ([23]) előtt az Adria fő részvényese volt, és a tőkeemelések célja azt volt, hogy finanszírozzák a KAD már létező (és jövedelmező) befektetését.

(78) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a 2007-es és 2009-es tőkeemelések a piacnak megfelelőnek tekinthetők, és nem biztosítottak jogtalan előnyt az Adria számára.

(79) Ezért a Bizottság következtetése szerint az 1. és a 2. intézkedés olyan befektetésnek minősül, amelyet egy piacgazdasági befektető hasonló helyzetben ([24]) vállalt volna, ezért a Bizottság kizárja az állami támogatás meglétét, és nem tartja szükségesnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított többi halmozott feltétel további vizsgálatát.

7.2.2. 3. intézkedés: a 2010. évi tőkeemelés

(80) A (73) preambulumbekezdésben foglaltak szerint az állami támogatás meglétéhez szükséges előfeltételek egyike, hogy az intézkedés jogtalan szelektív gazdasági előnyt biztosít a kedvezményezett számára. A továbbiakban a Bizottság azt értékeli, hogy a 3. intézkedés vonatkozásában teljesül-e ez az előfeltétel.

(81) Az eljárás megindításáról szóló határozatában a Bizottság megállapította, hogy a PDP és a magánkézben lévő utazási irodák által az Adria részvényeiért fizetett részvényenkénti 12 EUR alatta maradt az értékelési jelentésben meghatározott […] EUR részvényenkénti árnak. Az 1. és a 2. intézkedéshez hasonlóan a Bizottság itt is megkérdőjelezte ennek a jelentésnek a megbízhatóságát, melynek egyik fő indoka az, hogy jelentős idő, […] hónap telt el tőkeemelés (2010. szeptember) és a vállalat részvényei értékének meghatározása között ([…]).

(82) A szlovén hatóságok által benyújtott információk bizonyos mértékig eloszlatták a Bizottság erre vonatkozó aggályait. Ettől függetlenül azonban a Bizottság emlékeztet arra, hogy ugyanezen információk és értékelés alapján két magánkézben lévő utazási iroda (Kompas d.d. és Palma d.o.o.) 20 %-os arányban járult hozzá a 2010-es tőkeemeléshez, míg a PDP biztosította a tőkeinjekció maradék 80 %-át. A magánkézben lévő utazási irodák és a PDP ugyanazon feltételek mellett vettek ebben részt, és ugyanazon a napon jegyezték a részvényeket. Ezenkívül a magánbefektetők hozzájárulása és a PDP tőkeinjekciója is készpénz felhasználásával történt. A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában kiemelte, hogy a 20 %-os magántőke-részesedés főszabály szerint annak a jele lehet, hogy a kérdéses befektetést a piac támogatta, habár a műveletet az Adria akkori helyzetének szélesebb kontextusában kell vizsgálni arra is figyelemmel, hogy a 3. intézkedés már a harmadik tőkeemelés volt körülbelül 3,5 év leforgása alatt.

(83) A Bizottság első megállapítása, hogy Szlovénia kellő bizonyítékot nyújtott be arra vonatkozóan, hogy a Kompas d.d. és a Palma d.o.o. teljes mértékben magánkézben lévő vállalkozások, amelyekben az állam semmilyen irányítással vagy befolyással nem rendelkezik. A (79) preambulumbekezdésben megjelöltek szerint az 1. és a 2. intézkedés nem minősült állami támogatásnak. Ezek alapján úgy tűnik, hogy azok a befektetési döntések, amelyeket egy magánbefektető hozott volna, nem befolyásolhatták a magánkézben lévő utazási irodáknak az Adriába való befektetésre irányuló döntését. A Bizottság azt is tudomásul veszi, hogy a magánkézben lévő utazási irodák ugyanazon a napon jegyezték a részvényeket, mint a PDP, ugyanazt az árat fizették, a befektetésükre ugyanazok a feltételek vonatkoztak, továbbá mind a PDP, mind a magánkézben lévő utazási irodák készpénzzel bonyolították le a tőkeemelést.

([22]) A várható szabad pénzforgalom a vállalat összes kiadásának kifizetése után megmaradt készpénz, vagyis a vállalat részvényesei rendelkezésére álló készpénz.

([23]) A 2007-es tőkeinjekció előtt a KAD az Adria 55 %-át, a 2009-es tőkeinjekció előtt a 77,3 %-át birtokolta (lásd az 1. és a 2. táblázatot).

([24]) T-296/97. sz., *Alitalia – Linee aeree italiane SpA kontra Bizottság* ügy (EBHT 2000., II-3871.) 81. pont.

(84) Mindenesetre ha a Bizottság arra a következtetésre jutna, hogy a PDP hozzájárulása állami forrásokat tartalmaz és az az államnak tudható be (lásd e tekintetben a (89)–(91) preambulumbekezdést), a 20 %-os magántőkerészesedés az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében nem tekinthető elhanyagolhatónak az állami intervencióhoz képest ([25]). A fentiekre figyelemmel a Bizottság nem vonhatja le azt a következtetést, hogy a magánkézben lévő utazási irodáknak az Adriába való befektetésre irányuló döntését ténylegesen befolyásolta a PDP magatartása. Az, hogy az Adriát nehéz helyzetben lévő vállalatnak tekintették 2010-ben (lásd a 7.1. szakaszt), nem változtat ezen a következtetésen.

(85) A Szlovénia által benyújtott bizonyítékok alapján továbbá nem tűnik úgy, hogy a magánkézben lévő utazási irodákat a profitszerzésen kívül más indokok is vezérelték volna az Adriába való befektetésben. A Bizottság e tekintetben megemlíti a Szlovénia által benyújtott, az Adria 2009–2014 közötti időszakra vonatkozó stratégiai irányvonalairól szóló jelentést – amely a befektetés eldöntésének időpontjában nyilvánvalóan a befektetők rendelkezésére állt –, mely szerint az Adria várhatóan nyereséget termel 2010 és 2014 között a körülbelül 2,5 millió EUR összegű tőkeinjekció és az Adria által hozandó intézkedések (köztük magasabb személyszállítási átlagbevétel és költségcsökkentés) bevezetése alapján. Ez a jelentés szintén azt bizonyítja, hogy a magánkézben lévő utazási irodák tényleg meg voltak győződve a befektetésük jövedelmezőségéről.

(86) Ezért a Bizottság úgy véli,hogy a magánkézben lévő utazási irodák az Adriába történő befektetést a PDP-vel egyenlő feltételek mellett (*pari passu*) hozták meg, és a befektetésük jelentős mértékű volt. A Bizottságnak emellett nincs oka kételkedni abban, hogy a magánkézben lévő utazási irodák profitszerzési célból fektettek be az Adriába. Ennek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a 3. intézkedés nem jelentett jogtalan előnyt az Adria számára, ezért kizárható az állami támogatás jelenléte, és nem szükséges tovább vizsgálni, hogy teljesül-e az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében szereplő többi halmozott feltétel.

7.2.3. 4. intézkedés: a 2011. évi tőkeemelés

(87) 2011. szeptember 30-án Szlovénia az Adria 2011-es tőkeemelésének 70 %-át (49,5 millió EUR) jegyezte készpénzben. Szlovénia a Szlovén Köztársaság tőkeeszköz-kezelő ügynökségén (AUKN) keresztül fektette be ezt az összeget. A PDP ezenkívül még 1 %-ot jegyzett készpénzben (0,5 millió EUR). A tőkeemelés fennmaradó részét (19,7 millió EUR-t) az alábbi bankok által végrehajtott hitel-tőke konverzióval fedezték: 20 % az NLB, 5 % az Abanka Vipa d.d., 2 % a szlovén Unicredit Bank d.d. és 2 % a Hypo Alpe-Adria Bank d.d. által.

(88) Az AUKN-t a Szlovén Köztársaság tőkebefektetéssel kapcsolatos vállalatirányításról szóló törvénye ([26]) hozta létre, az igazgatótanácsának tagjait a közgyűlés nevezte ki, a vállalat közvetlenül használta fel a Szlovén Köztársaság költségvetését, és a személyzete közalkalmazottakból állt. ([27]) Ebből tehát egyértelmű, hogy az AUKN lépései az államnak tudhatók be, és hogy azokhoz állami forrásokat használtak fel, amit még Szlovénia sem cáfolt. Kiegészítésként a Bizottság kiemeli a Szlovén Miniszterelnökség 2011. június 23-i sajtóközleményét: „*A mai ülés során a kormány […] úgy határozott, hogy az [AUKN] 49,5 millió EUR-val járul hozzá az Adria Airways d. d. saját tőkéjéhez, és a [PDP] részvénytársaság 500 000 EUR összeget fizet […]. A Szlovén Köztársaság a folyamatban való aktív részvételével a jövőben szintén növelni szeretné a jelentését a menetrend szerinti légi járatok területén, melyet egy szlovéniai székhellyel rendelkező légi fuvarozó biztosítana*” ([28]).

(89) A PDP-t illetően a Bizottság úgy gondolja, hogy a *Stardust Marine*-ügy ([29]) szerinti értelemben számos jel enged arra következtetni, hogy a PDP-t azért hozták létre, hogy a szlovén hatóságok által meghatározott politikákat végrehajtsa, továbbá a 4. intézkedésbe való befektetésre irányuló döntése az államnak tudható be, és állami forrásokat tartalmaz. Először is, a Bizottság megállapítja, hogy a szlovén állam 100 %-os közvetlen részesedéssel rendelkezik a PDP-ben (a KAD-on, a SOD-on és a DSU-n keresztül). E tekintetben a Bizottság emlékeztet az *ELAN*-ügyben ([30]) hozott határozatára, amelyben arra a következtetésre jutott, hogy a KAD és a DSU (mindketten a PDP tulajdonosai) intézkedései az államnak tudhatók be. Ezen túlmenően az állam rendelkezik a (vállalat igazgatótanácsát kinevező) részvényesek bizottságában az összes szavazattal. A PDP alapszabályának 19. cikke szerint az igazgatótanács engedélyezi az 500 000 EUR értéket meghaladó értékpapír-vásárlásokat.

([25]) T-358/94. sz., *Air France kontra Bizottság* ügy (EBHT 1996., II-2109.) 148–149. pont.
([26]) Úgy tűnik, hogy az AUKN megszűnt, és a SOD vette át a helyét.
([27]) Lásd az AUKN 2011. évi éves jelentését, elérhető itt: http://www.so-druzba.si/doc/ENG-News/Archive/Annual_report_2011.pdf
([28]) Elérhető itt: http://www.nekdanji-pv.gov.si/2008-2012/nc/en/press_centre/news/article/252/5487/.
([29]) Lásd a 8. lábjegyzetet.
([30]) A Bizottság 2012. szeptember 19-i 2014/273/EU: határozata az ELAN d.o.o. javára Szlovénia által végrehajtott SA.26379 (C 13/10) (korábbi NN 17/10) számú intézkedésekről (HL L 144., 2014.5.15., 1. o.).

(90) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozattal összhangban szintén emlékeztet az előző szlovén pénzügyminiszter 2011. október 28-án, a megbízatása végén (vagyis a 4. intézkedés végrehajtását követően) tett nyilatkozatára: „*Az egyedi szerkezetátalakítási vállalat (PDP) létrehozásával új finanszírozási forrást, valamint a vállalatok szerkezetátalakításának bevált gyakorlatait alkalmazó esetekre alapuló know-howt és szakértelmet biztosítottunk a szlovén vállalatok részére. Az Adria Airways és az Unior határozottan a legnagyobb visszhangot kiváltó sikereink közé tartozik.*" ([31]) Ez a nyilatkozat a *Stardust Marine*-ügy értelmében az államnak való betudhatóság közvetlen bizonyítéka. A Szlovénia által felhozott érvek, melyek szerint ezt a nyilatkozatot a pénzügyminiszter megbízatása végének politikai kontextusában kell vizsgálni, mely „elég merész és egyszerű [nyilatkozat] ahhoz, hogy a médiában sikeresen lehessen kommunikálni", nem tűnnek túl meggyőzőnek. Végül a Bizottság a Szlovén Miniszterelnökség 2011. június 23-i sajtóközleményét (lásd a (88) preambulumbekezdést) is közvetlen bizonyítékként kezeli, amely szerint a szlovén kormány úgy határozott, hogy a PDP 0,5 millió EUR-val járul hozzá a 2011-es tőkeemeléshez.

(91) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a PDP hozzájárulása a 2010-es tőkeemeléshez állami forrásokat tartalmazott, és a PDP intézkedései az államnak tudhatók be.

(92) A bankokat illetően a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatával összhangban megállapítja, hogy az Abanka Vipa d.d., a szlovén Unicredit Bank és a Hypo Alpe-Adria Bank d.d. teljes mértékben magánkézben lévő szervezetek. A 4. intézkedés végrehajtásakor az NLB többségi tulajdonosa közvetlenül (a részvények 45,62 %-a) és a SOD-on (4,07 %) és a KAD-on (4,03 %) keresztül ([32]) közvetve az állam volt, és a KBC Bank volt még egyedüli jelentős részvényes (25 %). Az NLB-ben a többségi állami tulajdon – amely az igazgatótanácsban és a felügyelőbizottságban a szavazatok többségének birtoklását jelenti – annak a jele, hogy az intézkedések az államnak tudhatók be. Az NLB alapszabályából azonban a Bizottság nem tudja biztosan megállapítani, hogy az Adriába való befektetéssel kapcsolatos döntése az államnak tudható-e be. A Bizottság az NLB irányítási struktúrájából nem észlelt semmilyen egymásra hatást a hatóságok oldaláról. A Bizottság ezenkívül nem talált e tekintetben közvetett bizonyítékot a *Stardust Marine*-ügy szerinti értelemben. A Bizottság a fenti indokok miatt úgy véli, hogy az NLB 4. intézkedésben való részvételének eldöntése nem tudható be az államnak.

(93) Miután a Bizottság tisztázta, hogy az AUKN és a PDP intézkedései az államnak tudhatók be, értékelnie kell, hogy az intézkedések jogtalan szelektív előnyt juttattak-e az Adria részére.

(94) Szlovénia először is azt kifogásolja, hogy a bankoknak az Adriába való befektetéssel kapcsolatos döntése és az állam döntése összefüggött volna, ami önmagában kizárja az előnyszerzést.

(95) A Bizottság először emlékeztet arra a következtetésére, hogy az Adria 2011-ben, a 4. intézkedés meghozatalakor nehéz helyzetben lévő vállalat volt (lásd a (66) preambulumbekezdést).

(96) A Bizottság emellett megállapítja, hogy a bankok hozzájárulása a 2011-es tőkeinjekcióhoz az Adria felé fennálló követeléseik 26 %-ának tőkévé való átváltása formájában történt. Az állam és a PDP viszont készpénzt használt a tőkeinjekció során. Szlovénia azzal érvel, hogy az összesen 19,7 millió EUR tőkévé átváltott összegből [10-20] millió EUR felelne meg tőkeinjekciónak, mivel a kölcsönök azon része teljes mértékben fedezettel volt biztosítva. Szlovénia szerint a bankok a konverzióval új kockázatot vállaltak, ami [10-20] millió EUR értékű új forrás tőkeinjekciójának felel meg.

(97) A Bizottság értékelte a Szlovénia által benyújtott információt, és azt a következtetést fogalmazta meg, hogy a 19,7 millió EUR tőkévé átváltott összegből [10-20] millió EUR teljes mértékben és megfelelően biztosítva volt fedezettel, főleg az Adria birtokában lévő repülőgépekkel. A repülőgépek értékének meghatározásához az Adria a repülőgépek értékelemzését végző vállalat (Aircraft Value Analysis Company, AVAC) által 2011 áprilisában közzétett „Repülőgépek referenciaértékei" c. jelentést vette alapul. Ez a jelentés – magas és alacsony értékhatárokat is feltüntetve – tartalmazza számos repülőgéptípus jelenlegi és jövőbeli értékét és bérleti díját. A biztosítékként elzálogosított repülőgépek értékelése során mélyen az AVAC által meghatározott legmagasabb érték alatt számították be a repülőgépeket. A Bizottság azon a véleményen van, hogy a jelentés megbízható forrás a repülőgépek értékének meghatározásához, köszönhetően az AVAC független jellegének és széles körű alkalmazásának az ágazatban.

([31]) Lásd az előző szlovén pénzügyminiszternek (Dr. Franc Križanič) a megbízatása végén mondott 2011. október 28-i beszédét, mely megtalálható a szlovén Pénzügyminisztérium weboldalán: http://www.mf.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/article/3/1054/8a67f745b4/ (szlovén nyelven).

([32]) Ezen túlmenően az NLB 2,53 %-a a Zavarovalnica Triglav d.d. kezében volt, amely 62,54 %-ban az állam tulajdonában volt a KAD-on, a SOD-on és a SPIZ-en keresztül.

(98) A [0-10] millió EUR összegű, tőkévé átváltott hitelre azonban nem nyújtottak teljes mértékben fedezetet. A Bizottság erre a részre vonatkozóan nem tudja megállapítani, hogy egyenértékű lett-e volna egy tőkeinjekcióval, illetve hogy a bankok új kockázatot vállaltak volna. A fennmaradó adósság feltételei javultak, és az általános kockázati szint is jelentősen csökkent, mivel a biztosítékok mértéke a hitelek fennálló (át nem váltott) részére a konverzió előtti szinten maradt. Az általános kockázatot tovább csökkentette, hogy a hitel-tőke konverzió előfeltételeként az Adriának […]. Emellett egyes esetekben a fennálló hitelekre (kamatláb, visszafizetési konstrukció stb.) vonatkozó feltételek […].

(99) Másrészt Szlovénia legalább 49,5 millió EUR-ra teljes kockázatot vállalt, mert csak a 2011-es tőkeinjekciót követően vált az Adria részvényesévé. A bankok bár új kockázatot vállaltak, az nem volt egy szinten a Szlovénia által vállalt kockázattal, mivel a hitelkonverziónak köszönhetően javult a pozíciójuk. Ez alapján úgy tűnik, hogy amikor a bankok az Adriába történő befektetés mellett döntöttek, nem voltak az állammal összehasonlítható helyzetben.

(100) Az sem zárható ki, hogy a bankok ez irányú döntését az állam magatartása befolyásolta volna. Az Adria 2011. évi éves jelentése megállapítja, hogy *„Szlovénia […] kormánya 2011. január 20-án egyértelműen kinyilvánította véleményét, és állást foglalt amellett, hogy az Adria Airways mint nemzeti légitársaság fontos a szlovén gazdaság, a szlovén lakosság és a külföldi vendégek számára is. A kormány határozatában az Adria Airways Szlovénia nemzeti légitársaságaként való megtartására irányuló tervet határozott meg […]”*. Ez a jóval a szerkezetátalakítási terv 2011. szeptemberi elfogadását megelőzően hozott határozat megkönnyítette volna a bankok befektetésre irányuló döntését, mert az állam már jelezte, hogy komolyan támogatná az Adriát. ([33])

(101) A fenti indokok miatt a Bizottság nem veszi figyelembe Szlovénia azon érveit, melyek szerint az állam és a bankok egyenlő feltételek mellett (*pari passu*) fektettek be.

(102) A Bizottságnak azonban elemeznie kell, hogy Szlovénia befektetése az Adriában a piacnak megfelelő-e. Szlovénia azzal érvel, hogy a 2011. szeptemberi szerkezetátalakítási terv miatt döntött a 4. intézkedésben való részvétel mellett, ami a piacgazdasági befektető elvének megfelelőnek tekintendő.

(103) A Bizottság előzetesen felhívja a figyelmet, hogy – az előző tőkeemelésekkel ellentétben – a 2011. évi tőkeemelésre értékelési jelentés nélkül került sor. Az ítélkezési gyakorlat szerint továbbá a jelentős adóssággal rendelkező vállalkozás feltőkésítését fontolgató magánbefektető igényelte volna a vállalatot életképessé tevő szerkezetátalakítási terv bemutatását. ([34]) Ennél az esetnél a szlovén hatóságok azt állítják, hogy a 2011. szeptemberi szerkezetátalakítási terv alapján döntöttek a 2011-es tőkeemelésben való részvétel mellett.

(104) A Bizottság azonban már megállapította, hogy az Adria 2011-ben nehéz helyzetben lévő vállalatnak számított (lásd a (66) preambulumbekezdést). Ez már önmagában valószínűtlenné teszi, hogy az állam azt remélje az Adriától, hogy ésszerű időn belül normális hozamot termeljen a befektetett tőke után. A Bizottság továbbá fenntartja az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt álláspontját, hogy a szerkezetátalakítási terv nem tekinthető elegendőnek ahhoz, hogy igazolja a 2011-es tőkeemelés piacgazdasági befektető elvének való megfelelését. Először is a szerkezetátalakítási terv (az eredeti, 2011. szeptemberi változatában) 2013-ra jósolta a vállalat életképességének helyreállítását nagyon alacsony (EBT) haszonkulcsokkal (a reális forgatókönyvben 2013-ban […] %, 2014-ben […] %, míg 2015-ben […] % lenne a haszonkulcs). A részvényesek számára nyújtott elégtelen hozamot az is igazolja, hogy a terv ugyanerre az időszakra kifejezetten alacsony tőkeszintet irányzott elő a 2011-es […] EUR és a 2015-ös […] EUR közötti sávban. Ez azt jelenti, hogy a 2011 szeptemberében beáramló tőkét – 69,7 millió EUR – jelentősen csökkentették a szerkezetátalakítási időszak alatt, és így az nem fog tényleges hozamot termelni.

(105) Szlovénia számos, az Airconomy és az Adria által 2011 áprilisa és szeptembere között (vagyis a 2011. szeptemberi szerkezetátalakítási tervet megelőzően) készített időközi jelentést nyújtott be, amelyek állítólag a szerkezetátalakítási tervben nem szereplő mennyiségi meghatározásokat tartalmaztak, és amelyeket a jelek szerint mind az Adria akkori részvényesei, mind az állam számára eljuttattak. A Bizottság azonban megállapítja, hogy az időközi jelentések a 2011–2012-es időszakra vonatkoznak, míg a szerkezetátalakítási terv 2015-re vonatkozó előrejelzéseket is tartalmaz, […]. Ez alapján a Bizottság véleménye szerint az időközi jelentésekben nem szerepeltek azok a szükséges hiányzó információk, amelyek alapján a szerkezetátalakítási terv megfelelne a piacgazdasági befektető elvével kapcsolatos vizsgálaton.

([33]) Lásd a 2004. augusztus 2-i 2006/621/EK bizottsági határozat **a Franciaország részéről a France Télécom részére biztosított állami támogatásról** (HL L 257., 2006.9.20., 11. o.) (227) bekezdését és Geelhoed főtanácsnok a C-328/99 és C-399/00 sz., *Olaszország kontra Bizottság* és *SIM 2 Multimedia SpA kontra Bizottság (Seleco)* kapcsolt ügyekben (EBHT 2003, I-4035. o.) hozott következtetéseinek 53. pontját: *„ebből tehát az következik, hogy a magánbefektetők csak azután biztosítottak volna [tőkét a kedvezményezett részére,] ha a kormány meghozza az új támogató intézkedéseket. Nem lényeges, hogy a magánbefektetők milyen mértékig lettek volna készek ebben részt venni – a lényeg inkább az, hogy egy magánbefektető mit tett volna, ha a(z) […][állami szervezetek] nem lettek volna készek új tőke injektálására”*.

([34]) T-126/96 és T-127/96 sz., *BFM and EFIM kontra Bizottság* egyesített ügyeket (EBHT, II-3437 o.) 82–86. pont.

(106) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a 2011-es tőkeemelés jogtalan előnyt biztosított az Adria számára. Ez az előny a jellegét tekintve szelektív, mert az Adria volt az egyetlen kedvezményezettje.

(107) Végül a Bizottságnak azt is meg kell vizsgálnia, vajon valószínű volt-e, hogy a 4. intézkedés torzítja a versenyt és befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet azáltal, hogy előnyhöz juttatja az Adriát az állami támogatásban nem részesülő versenytársaival szemben. Egyértelműnek tűnik, hogy a 4. intézkedés képes volt befolyásolni az EU-n belüli kereskedelmet és versenyt, mert az Adria más uniós légitársaságok vetélytársa, különösen a légi közlekedés liberalizációja harmadik szakaszának („harmadik csomag") 1993. január 1-jén történt hatálybalépése óta. Emellett az EU-n belüli viszonylag rövidebb távolságokra történő utazás szempontjából a légi közlekedés a közúti és vasúti közlekedés vetélytársa, ezért a közúti és vasúti szolgáltatók is érintettek lehetnek.

(108) A 4. intézkedés így lehetővé tette, hogy az Adria folytassa a működését, és ne kelljen szembenéznie – mint a többi vetélytársnak – a nehéz pénzügyi eredményeiből általában fakadó következményekkel.

(109) A fenti érvek alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a 4. intézkedés állami támogatást jelentett az Adria javára.

7.2.4. 5. intézkedés: az AAT értékesítése 2010–2011-ben

(110) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában a (41) és a (42) preambulumbekezdésben foglalt okok miatt arra az előzetes következtetésre jutott, hogy a PDP és az Aerodrom Ljubljana AAT-ban való részesedészszerzése jogtalan előnyt biztosított az Adria számára.

(111) A PDP és az Aerodrom Ljubljana hozzájárulásának eltérő jellege miatt (készpénz és hitel-tőke konverzió) és a 4. intézkedéssel kapcsolatos érvelésre tekintettel (lásd a (94)–(101) preambulumbekezdést) a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az egyforma (*pari passu*) okfejtés értelemszerűen kizárható az 5. intézkedés esetében.

(112) A Bizottságnak ennek ellenére meg kell vizsgálnia, hogy a PDP és az Aerodrom Ljubljana befektetési döntései gazdaságilag ésszerűek voltak-e, vagyis azt, hogy egy körültekintő piacgazdasági szereplő hasonló körülmények között vajon ugyanígy cselekedett volna. A Bizottság e tekintetben elsősorban azt állapítja meg, hogy az Aerodrom Ljubljana és a PDP által fizetett teljes ár (14,7 millió EUR) az AAT értékelési jelentésében meghatározott értéktartományon belül volt. A Bizottság azonban aggodalmait fejezte ki az értékelési jelentést illetően arra hivatkozva, hogy a jelentésnek az AAT (akkoriban az Adria SVL-ként ismert karbantartási részlege) értékét úgy kellett volna meghatároznia, mintha az egy különálló egység lenne (figyelmen kívül hagyva a csoporton belüli szinergiákat). A Bizottság azt is megállapította, hogy jelentős idő telt el az AAT/SVL értékbecslése ([…]) és az AAT értékesítése (2010. november és 2011. március) között.

(113) A Bizottság először azt állapítja meg, hogy az értékelési jelentést egy független szakértő (KPMG) készítette, és nincs ok azt feltételezni, hogy a szakértő nem teljes függetlensége birtokában végezte a feladatát. A részvények értékének becslése és értékesítése között eltelt időt illetően Szlovénia elmagyarázta, hogy az értékelési jelentés az Adria 2009. december 31-i pénzügyi helyzetén, tehát az utolsó, külső cég által ellenőrzött adatokon alapult. A Bizottság megállapítja, hogy az 5. intézkedést először 2010 novemberében hajtották végre, tehát kevesebb mint egy évvel az AAT értékelési jelentés szerinti értékelése után. Ezen túlmenően, míg az AAT értékelési jelentése figyelembe veszi az Adria negatív előrejelzéseit, a karbantartási, javítási és felújítási szolgáltatások üzleti szegmensét is részletesen elemezte, és arra a következtetésre jutott, hogy a vállalat negatív tendenciája nem alkalmazható az AAT esetében, mert az AAT jövedelmező részleg volt. Az értékelési jelentés részletes vizsgálata emellett azt is igazolja, hogy AAT/SVL részleget különálló üzleti egységként vizsgálta, és nem vette ténylegesen figyelembe az Adriával való esetleges szinergiákat. E tekintetben úgy tűnik, hogy az értékelési jelentést akkor készítették, amikor ismert volt, hogy az AAT karbantartási, javítási és felújítási szolgáltatások nyújtásába kezd külső ügyfelek, nevezetesen a Spanair számára, amely fokozatosan az AAT legfőbb ügyfelévé fog válni az Adria helyett. A fentiek alapján – mivel a jelentésben szerepeltek az AAT legfrissebb rendelkezésre álló, ellenőrzött pénzügyi adatai, mivel azt egy független szakértő állította össze, és mivel hitelt érdemlően az összes lényeges üzleti szempontot figyelembe veszi – elfogadható a jelentés referenciaként való használata a szóban forgó intézkedés vonatkozásában. Végezetül, bár igaz az, hogy a válság akkor még nem ért véget, úgy tűnik, hogy a szlovén gazdaságot a 2009-es év sújtotta a legjobban. 2010 novemberében, amikor a PDP és az Aerodrom Ljubljana az AAT megvásárlása mellett döntött, a szlovén GDP növekedésének előrejelzései 2010-re, 2011-re és 2012-re (1,1 %, 1,9 %, illetve 2,6 %) már ismét pozitív számokat mutattak. ([35]) Egy magánbefektető ilyen körülmények között nem feltétlenül végzett volna el egy újabb értékelést, mivel feltételezhette, hogy a 2009-es adatokra épülő értékelési jelentés pontos meglátásokat tartalmaz a vállalatról.

([35]) Lásd a Gazdasági és Pénzügyi Főigazgatóság által készített 2010. évi őszi európai gazdasági előjelzés Szlovéniáról szóló részét, elérhető itt: http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2010_autumn/si_en.pdf

(114) Ennél is fontosabb, hogy Szlovénia bizonyítékokkal támasztotta alá azt, hogy az 5. intézkedés végrehajtásakor az AAT jövedelmező volt, nem volt lejárt tartozása, és a hiteleit fedezte a nyereség. Szlovénia emellett egészen 2014-ig megadta az AAT-ra vonatkozó előrejelzéseket, melyek szerint az AAT adózás utáni eredménye 2010-ben […] EUR lesz, és ezután is nyereséges marad, majd 2014-re körülbelül […] EUR nyereséget termel. A jelek szerint ezek az előrejelzések a PDP és az Aerodrom Ljubljana számára is rendelkezésre álltak a befektetési döntésük meghozatalakor.

(115) Szlovénia azt is bizonyította, hogy az Aerodrom Ljubljana gazdasági megfontolások miatt döntött úgy, hogy befektet az AAT-ba. 2010 augusztusában és szeptemberében az Aerodrom Ljubljana igazgatótanácsa és felügyelőbizottsága megvizsgálta az AAT-ben való részesedésszerzés lehetőségét. Az Aerodrom Ljubljana megvizsgálta annak lehetőségét, hogy elrendezzen néhány, az Adriával szemben fennálló követelést az üzemeltetés feltételeire tekintettel, ami 8 %-os hozamot garantált az AAT elsőbbségi részvényeire, […]. Habár egy másik értékelés alacsonyabb árat javasolt a részvényekért, az Aerodrom Ljubljana felügyelőbizottsága arra a következtetésre jutott, hogy a konverzió feltételei ([…]) alátámasztották a magasabb részvényárat.

(116) Az AAT értékesítésének második fázisát illetően az Aerodrom Ljubljana felügyelőbizottsága 2011. január 21-i ülésének jegyzőkönyve szerint megvitatták a különböző részvényárak előnyeit és hátrányait, valamint az Aerodrom Ljubljana eladási opciójának megszüntetését. Az eladási opcióról éppen a törzsrészvények megszerzésekor (2011 elején) mondtak le, az Aerodrom Ljubljana felügyelőbizottsága viszont mindezek ellenére arra a következtetésre jutott, hogy gazdaságilag ésszerű volt ez a lépés, mert az eladási opcióról való lemondásért cserébe az Aerodrom Ljubljanának sikerült megszereznie az egyenrangú közös irányítást az AAT-ban annak ellenére, hogy kevesebb részvénye van, mint a PDP-nek. A felügyelőbizottság emellett azt is megállapította, hogy az AAT megvásárlásának pozitív hatása lenne az Aerodrom Ljubljanára: ha az Adria működése leállna, akkor ez […] %-kal csökkentette volna a repülőtér 2011. évi becsült bevételeit.

(117) Szlovénia arra is szolgált bizonyítékkal, hogy a PDP vezetősége gazdaságilag ésszerű okok miatt döntött úgy, hogy megszerzi az AAT elsőbbségi részvényeit és törzsrészvényeit. A PDP vezetőségi üléseinek jegyzőkönyvében az látható, hogy a PDP elvégezte a saját értékelését is az AAT-val kapcsolatban, amely a (34) preambulumbekezdésben említett értékelési jelentésben meghatározott értéktartományon belüli, […] EUR és […] EUR közötti árat javasolt. Bár a PDP befektetésének belső megtérülési rátája elérné a(z) […] %-ot, a PDP-nek sikerült jobb feltételeket kialkudnia az AAT-tól, ideértve a 8 %-os garantált osztalékot.

(118) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a PDP és az Aerodrom Ljubljana 5. intézkedésben való részvételre irányuló döntése nem juttatta jogtalan előnyhöz az Adriát, mivel mindkét befektető körültekintő piaci szereplőként viselkedett és gazdasági szempontból ésszerű okokra alapozta a befektetésre irányuló döntését. Ezért nem szükséges annak értékelése, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében szereplő többi halmozott feltétel teljesül-e.

7.3. **A támogatás meglétére vonatkozó következtetés**

(119) Egyrészt a fent említett okokból a Bizottság úgy határoz, hogy az 1., 2., 3. és 5. intézkedés nem nyújtott állami támogatást az Adria számára.

(120) Másrészt, a 7.2.3. szakaszban említettek szerint a Bizottság úgy véli, hogy a 4. intézkedés tartalmazott állami támogatást, ezért vizsgálni fogja annak jogszerűségét és a belső piaccal való összeegyeztethetőségét.

7.4. **A támogatás jogszerűsége – 4. intézkedés**

(121) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése kimondja, hogy a tagállamok mindaddig nem adhatnak állami támogatást, amíg a Bizottság nem határoz az intézkedés jóváhagyásáról. A Bizottság megjegyzi, hogy Szlovénia úgy vett részt a 2011-es tőkeinjekcióban (4. intézkedés), hogy nem értesítette erről előre a Bizottságot a jóváhagyása érdekében. A Bizottság sajnálja, hogy Szlovénia nem tett eleget a felfüggesztési kötelezettségének, amivel megsértette az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében fennálló kötelezettségét.

7.5. **A támogatás összeegyeztethetősége – 4. intézkedés**

(122) Szlovénia úgy véli, hogy ha a Bizottság állami támogatás jelenlétét fedezné fel a 4. intézkedésben, az az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdésének c) pontja alapján összeegyeztethető lenne a belső piaccal, és megfelelne a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás szerinti szerkezetátalakítási támogatásnak.

(123) Az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdésének c) pontja kimondja, hogy engedélyezhető az egyes gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekkel ellentétes mértékben. Az eljárás megindításáról szóló határozatában leírtak alapján a Bizottság úgy véli, hogy a 4. intézkedés összeegyeztethetősége kizárólag az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdésének c) pontja, így különösen a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás szerinti szerkezetátalakítási támogatásra vonatkozó rendelkezések alapján vizsgálható.

7.5.1. Támogathatóság

(124) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 33. pontja értelmében csak a 9–13. pont értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozások jogosultak szerkezetátalakítási támogatásra. A Bizottság e tekintetben már megállapította, hogy az Adria 2011-ben, a 4. intézkedés végrehajtásakor nehéz helyzetben lévő vállalat volt (lásd a (66) preambulumbekezdést).

(125) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 12. pontja kimondja, hogy az újonnan alapított vállalkozások még akkor sem jogosultak megmentési célú vagy szerkezetátalakítási támogatásra, ha induló pénzügyi helyzetük bizonytalan. Egy vállalkozást elvileg a vonatkozó tevékenységi területen elkezdett műveleteitől számított első három éven keresztül tekintenek újonnan alapítottnak. Az Adriát 1961-ben alapították, így nem tekinthető újonnan létrehozott vállalkozásnak. Emellett az Adria nem tartozik valamely vállalatcsoporthoz a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 13. pontja alkalmazásában.

(126) A Bizottság ezért azt a következtetést vonja le, hogy az Adria jogosult szerkezetátalakítási támogatásra.

7.5.2. A hosszú távú életképesség helyreállítása

(127) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 34. pontja értelmében a támogatás nyújtásának feltétele a szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelyet valamennyi egyedi támogatás esetén jóvá kell hagyatni a Bizottsággal. A 35. pont kifejti, hogy a szerkezetátalakítási tervnek – amely időtartamának a lehető legrövidebbnek kell lennie – a jövőbeni működési körülményekre vonatkozó reális feltételezések alapján, ésszerű időn belül helyre kell állítania a vállalkozás hosszú távú életképességét.

(128) Az iránymutatások 36. pontja értelmében a tervnek ismertetnie kell azokat a körülményeket, amelyek nehéz helyzetbe hozták a vállalkozást, és figyelembe kell vennie az uralkodó és a jövőben várható piaci viszonyokat, forgatókönyveket készítve a helyzet legkedvezőbb, illetve legkedvezőtlenebb alakulására, valamint egy alapesetre.

(129) A tervnek olyan fordulatot kell eredményeznie, amely lehetővé teszi a vállalkozás számára, hogy a szerkezetátalakítást követően fedezni tudja valamennyi költségét, beleértve az amortizációt és a pénzügyi terheket is. A várható tőkemegtérülésnek elégségesnek kell lennie ahhoz, hogy az átalakított vállalkozás saját erejéből is versenyképes legyen a piacon (az iránymutatások 37. pontja).

(130) Az eljárás megindításáról szóló határozatában említettek szerint a Bizottság aggályait fejezte ki a szerkezetátalakítási tervvel kapcsolatban, mivel nem tűnt elég megbízhatónak ahhoz, hogy hosszú távon visszaállítsa az Adria életképességét, és egyes előrejelzései látszólag nem számszerűsített, bizonytalan vagy nem egyértelmű feltételezéseken alapultak. A Bizottság továbbá nem volt biztos abban, hogy a vállalat az eredeti szerkezetátalakítási tervben említetteknek megfelelően visszanyeri az életképességét 2013. végéig.

(131) A hivatalos vizsgálati eljárás alatt Szlovénia számos esetben frissítette a szerkezetátalakítási tervet. A naprakésszé tett terv szerint az Adria 2014-ben vagy 2015-ben nyeri vissza életképességét. A szerkezetátalakítás időtartama így a légi utasszállító ágazat korábbi gyakorlatának megfelelően legfeljebb 5 év. ([36]) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a jelenlegi gazdasági körülmények között különösen a légi közlekedési ágazatban kell stabilizálni az üzemeltetési és szolgáltatási teljesítményt annak érdekében, hogy ne csak egy rövid távú fordulatot, hanem a jövőbeli növekedés szilárd alapját jelentő hosszú távú életképességet lehessen biztosítani, amely folyamat a jellege miatt több évbe fog telni.

(132) A szerkezetátalakítási terv kiemeli, hogy az Adria szerkezetátalakítási folyamatának fő célja a hosszú távú életképesség, amelynek elsődleges motivációja a számos kulcsfontosságú célkitűzést megfogalmazó, világos stratégia és piaci szemlélet elfogadása, éspedig: nagyobb pénzügyi erő és semmilyen veszteség 2013-tól kezdődően, a komplexitás költségeinek csökkentése és egy egyértelmű, versenyképes és fenntartható egyedi értékesítési ajánlat kialakítása. A terv szerint e célkitűzések megvalósításával a vállalat […].

(133) A szerkezetátalakítási terv azokat a körülményeket is ismerteti, amelyek nehéz helyzetbe hozták az Adriát; ezeket főként a globális pénzügyi válság, az Adria elsődleges piacának kis mérete (Szlovénia és a szomszédos országok), a flotta alacsony kapacitása (főként CRJ200 repülőgépek) okozta, […].

([36]) Lásd az SA.30908. sz. ügyben *(CSA – Cseh légitársaság – Szerkezetátalakítási terv)* hozott határozat (107) bekezdését, valamint az SA.33015. sz., az *Air Malta plc* ügyében hozott határozat (93) bekezdését. Lásd még **C 6/09 (ex N 663/08) számú állami támogatás – Ausztria Austrian Airlines – szerkezetátalakítási tervről szóló, 2009. augusztus 28-i** 2010/137/EK bizottsági határozat (296) bekezdését (C 6/09) (HL L 59., 2010.3.9., 1. o.), valamint **az Egyesült Királyság által a Royal Mail Group javára végrehajtani tervezett SA.31479. (2011/C) (ex 2011/N) számú intézkedésről szóló, 2012. március 21-i 2012/542/EU** bizottsági határozat (217) bekezdését (HL L 279., 2012.10.12., 40. o.).

(134) A szerkezetátalakítási terv továbbá forgatókönyveket tartalmaz a helyzet legkedvezőbb, illetve legkedvezőtlenebb alakulására, valamint egy alapesetre is, és magában foglalja azon kockázatok elemzését, melyek hatással lehetnek az Adria szerkezetátalakítására, mint például az üzemanyagárak változása, a devizaárfolyam-ingadozásokból eredő kockázatok, vagy a flottát veszélyeztető potenciális kockázatok. Mindenesetre az Adria várhatóan a szerkezetátalakítási időszak végére visszanyeri az életképességét. Az alapesetre vonatkozó forgatókönyv szerint az Adria várható nettó árrése 2014-ben […] %, 2015-ben […] %, hitel-tőke aránya 2014-ben […], 2015-ben […], tőkearányos jövedelmezősége 2014-ben […] %, 2015-ben […] % lesz. A legkedvezőtlenebb esetre vonatkozó forgatókönyv szerint a várható nettó árrése 2014-ben […] %-ra, 2015-ben […] %-ra csökken, a hitel-tőke aránya 2014-ben […]-ra, 2015-ben […]-ra nő, és a tőkearányos jövedelmezősége 2014-ben […] %, 2015-ben […] % lesz.

(135) A terv leginkább az Adria hálózatának szerkezetátalakítására és csökkentésére összpontosít, amely a flottában, a repülőszemélyzetben és egyéb személyzetben meglévő többletkapacitás miatt veszteséges volt. Ehhez a szerkezetátalakítási terv az útvonalak és a járatok gyakoriságának jelentős csökkentését, valamint […] repülőgépekből álló, csökkentett számú és üzemanyag-takarékosabb flotta kialakítását irányozza elő 2015-re ([…]), főleg […].

(136) A szerkezetátalakítási terv a(z) […] útvonalak megszüntetését és a járatok gyakoriságának további csökkentését irányozza elő. A menetrend szerinti járatok számát is jelentősen, […]-ra/-re csökkentik 2015-ben. Összességében az Adria a szerkezetátalakítási időszak alatt [11-14] %-kal csökkenti az ASK-ban kifejezett kapacitását. ([37])

(137) A tervben előirányzott, költségcsökkentésre irányuló szerkezetátalakítási intézkedésekkel (pl. […] stb.) egy újabb lépést tesznek a fenntarthatóbb életképesség felé vezető helyes irány felé. Ezen túlmenően a kiegészítő szerkezetátalakítási intézkedések (lásd a (31) preambulumbekezdést) emelkedő bevételeket és csökkenő költségeket irányoznak elő, melyek együttes pozitív hatása […] EUR lesz 2014-ben és […] EUR 2015-ben, így erősítve az Adria életképességének helyreállítását. A Bizottság ezért azon a véleményen van, hogy a költségcsökkentő és bevételnövelő kezdeményezések 2015-re képesek lesznek hosszú távon visszaállítani az Adria életképességét.

(138) Emellett a Szlovénia által benyújtott bizonyítékok arról tanúskodnak, hogy az Adria jó úton halad a szerkezetátalakítási tervben megfogalmazott célkitűzések többségének teljesítése felé, ami a terv megbízhatóságának újabb jele.

(139) Az életképesség helyreállítását illetően a Bizottság a szerkezetátalakítási tervnek a Szlovénia által benyújtott frissítései alapján arra a következtetésre jut, hogy a különböző szerkezetátalakítási intézkedések hatását megfelelően számszerűsítették, és az életképességet minden forgatókönyv esetében megfelelő szintre irányozták elő a teljes szerkezetátalakítási időszak alatt, 2014-ig és 2015-ig. Ezért a meghozott jelentős szerkezetátalakítási intézkedéseket és az eddig elért fejlődést tekintve a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szerkezetátalakítási terv lehetővé fogja tenni az Adria számára, hogy ésszerű időn belül visszanyerje a hosszú távú életképességét.

7.5.3. A verseny jogtalan torzulásának elkerülése (kompenzációs intézkedések)

(140) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontja értelmében kompenzációs intézkedésekre van szükség annak érdekében, hogy a kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat a lehető legkisebb szintre csökkentsék. Ezen intézkedések magukban foglalhatják az eszközöktől való megfosztást, a kapacitás vagy a piaci jelenlét csökkentését és az érintett piacokra való belépés akadályainak csökkentését (az iránymutatások 39. pontja).

(141) Ebben a vonatkozásban a veszteséges tevékenységek megszüntetését, melyek mindenképpen szükségesek az életképesség visszaállításához, nem tekintik a kapacitás vagy a piaci jelenlét csökkentésének a kompenzációs intézkedések elbírálása céljából (az iránymutatások 40. pontja).

(142) Szlovénia az alábbi kompenzációs intézkedéseket terjeszti elő az Adria számára: a) […] menetrend szerinti járatok, b) több repülőtéren a résidők feladása, ideértve a koordinált repülőtereket, c) flotta csökkentése, és d) az AAT értékesítése.

([37]) Az ASK az elérhető férőhely-kilométert jelenti (a használt férőhelyek száma szorozva a megtett kilométerek számával). Az ASK a légitársaságok kapacitásának legfontosabb jelzőszáma, amelyet a légi közlekedési ágazat és a Bizottság is használt a légi közlekedési ágazat korábbi szerkezetátalakításai során.

(143) Szlovénia bizonyítékokkal támasztotta alá, hogy – a Bizottság korábbi esetekben alkalmazott gyakorlatának megfelelően – a szerkezetátalakítási terv miatt törölt útvonalak a C1 kategóriájú hozzájárulás alapján nyereségesek voltak. ([38]) Eszerint a C1 kategóriájú hozzájárulás figyelembe veszi a járatot, az utasokat és az egyes útvonalakra jutó forgalmazási költségeket (változó költségeket). Ezért az összes C1 kategóriájú pozitív hozzájárulást eredményező útvonal elegendő bevételt termel ahhoz, hogy fedezze az útvonal változó költségeit, valamint hozzájáruljon a vállalat állandó költségeinek fedezéséhez is. A Bizottság álláspontja szerint a C1 kategóriájú hozzájárulás megfelelő annak értékelésére, hogy egy bizonyos útvonal hozzájárul-e a légitársaság jövedelmezőségéhez.

(144) A kapacitás vonatkozásában a szerkezetátalakítási terv előírja, hogy míg 2011-ben a társaság teljes kapacitása […] ASK volt, addig a 2015-ben lezáruló szerkezetátalakítási időszak végén az Adria kapacitása várhatóan eléri a (z) […] ASK-t, ami [11–14] %-os csökkenést jelent. Ha nem számoljuk a C1 kategóriájú negatív hozzájárulást eredményező útvonalakat, ez a szám [6–8] %-ra csökken.

(145) A Bizottság emellett megállapítja, hogy az útvonalhálózat módosításai miatt az Adria számos repülőtéri résidőt felszabadított, némelyiket koordinált ([39]) repülőtéren, például Dublinban vagy Koppenhágában. E résidők segítségével a versenytárs légitársaságok üzemeltethetnek bizonyos útvonalakat és növelhetik a kapacitásukat.

(146) Végül a flotta csökkentésére vonatkozóan a Bizottság megállapítja, hogy az Adria a 2011-ben meglévő […] repülőgépről […] repülőgépre csökkentette a flottáját, és ennek a számnak a szerkezetátalakítási terv szerint a 2015-ben végződő szerkezetátalakítási időszak végéig változatlannak kell maradnia. Az AAT értékesítését illetően a Bizottság úgy véli, hogy ez az intézkedés elfogadható kompenzációs intézkedésként, különösen figyelembe véve a (118) preambulumbekezdésben foglalt azon következtetést, hogy ez nem tartalmaz állami támogatást.

(147) A kompenzációs intézkedések megfelelőségének elbírálásakor a Bizottság figyelembe veszi a piac szerkezetét és a versenyfeltételeket annak biztosítása érdekében, hogy ezen intézkedések egyike se rontsa a piac szerkezetét (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 39. pontja). Az intézkedéseknek arányosnak kell lenniük a támogatás torzító hatásaival és különösen az adott vállalkozás méretével és relatív piaci jelentőségével. A csökkentés mértékét esetről esetre külön-külön kell megállapítani (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 40. pontja).

(148) A Bizottság első körben megállapítja, hogy az Adria az uniós légitársaságok ágazatának (utasszámban mért) teljes hasznosított kapacitásában és eredményében csak 0,15 %-os piaci részesedéssel rendelkezik (1,17 millió utas 2011-ben). Egy ilyen kicsi légitársaság számára, mint az Adria, a flotta és a kapacitás további csökkenése negatívan hathat az életképességére a vetélytársaknak nyújtott jelentős piaci lehetőségek nélkül.

(149) A kompenzációs intézkedések legfontosabb részét, a kapacitás csökkentését illetően a Bizottság a nyereséges útvonalak számának – különösen más légitársaságok szerkezetátalakítási ügyeivel összehasonlítva – körülbelül [6–8] %-os csökkentését tartja megfelelőnek 2011 és 2015 között. ([40]) Ez a csökkentés magasabb, mint az Air Malta-ügy esetében. Ezenkívül a teljes, [11–14] %-os kapacitáscsökkentés az Austrian Airlines-ügyben elfogadott 15 %-os csökkentéshez közelít. ([41])

(150) A Bizottság megjegyzi, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében a regionális befektetési támogatások szempontjából Szlovénia támogatott terület. ([42]) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 56. pontja szerint „*a támogatás engedélyezésekor a támogatott térségekben kevésbé szigorú feltételek alkalmazhatók a kompenzációs intézkedések végrehajtását és a kedvezményezett hozzájárulásának mértékét illetően. Ha a vidékfejlesztési szükségletek igazolják, azokban az esetekben, ha a túlzott versenytorzulás elkerülése érdekében a kapacitás vagy a piaci jelenlét csökkentése tűnik a legmegfelelőbb intézkedésnek, a támogatott térségekben kisebb a kért csökkentés, mint a nem támogatott térségekben.*”

(151) Ennek tükrében a Bizottság a Szlovénia által javasolt kompenzációs intézkedéseket ezért a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében elégségesnek és arányosnak véli annak biztosítására, hogy az Adriának nyújtott szerkezetátalakítási támogatásból származó, a kereskedelmi feltételekre gyakorolt káros hatások a lehető legkisebb szintre csökkenjenek.

([38]) Lásd a 13. lábjegyzetet.
([39]) A koordinált repülőterek olyan repülőterek, ahol a résidőket egy koordinátor osztja ki a Közösség repülőterein alkalmazandó résidő-kiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet alapján (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).
([40]) Az Air Malta-ügyben a nyereséges útvonalak kapacitáscsökkentése 5 %-os volt, míg a Czech Airlines esetében hozott határozatban a Bizottság [10–11] %-os csökkentést fogadott el.
([41]) A C-6/09. sz. határozat az *Austrian Airlines* ügyben.
([42]) Lásd a Bizottságnak az N 434/2006 sz. állami támogatásról *(Szlovénia– Regionális támogatási térkép 2007–2013)* szóló, 2006. szeptember 13-i határozatát.

7.5.4. Minimumra korlátozott támogatás (saját hozzájárulás)

(152) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja szerint a támogatás összegének a szükséges szerkezetátalakítási költségek minimumára való korlátozása érdekében a kedvezményezetteknek jelentős mértékben hozzá kell járulniuk saját forrásaikból a szerkezetátalakítási tervhez. Ide tartozhat olyan eszközök eladása, amelyek nem nélkülözhetetlenek a vállalkozás fennmaradásához, valamint a piaci feltételek mellett történő külső finanszírozás.

(153) A saját hozzájárulásnak, kizárva minden jövőbeli nyereséget, mint például a pénzforgalmat, ténylegesnek, vagyis valósnak kell lennie (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja). A saját hozzájárulás természeténél fogva nem tartalmazhat további állami támogatást. A nagyobb vállalkozások esetében a Bizottság általában a szerkezetátalakítási költségekhez történő legalább 50 %-os hozzájárulást tekinti megfelelőnek. Ugyanakkor kivételes körülmények között és nehéz helyzetekben a Bizottság alacsonyabb hozzájárulást is elfogadhat (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontja).

(154) A(z) […] EUR összegű teljes szerkezetátalakítási költségre figyelemmel az Adria tervezett saját hozzájárulása […] EUR, vagyis a teljes szerkezetátalakítási költség körülbelül [50–54] %-a. A saját hozzájárulás a szerkezetátalakítási tervvel összhangban az alábbi elemekből tevődik össze:

a) […].

b) Az AAT értékesítéséből befolyó teljes összeg (14,7 millió EUR).

c) A bankok által a 4. intézkedés alapján végrehajtott hitel-tőke konverzió teljes összege (19,7 millió EUR).

(155) A (154) preambulumbekezdés a) pontját illetően a Bizottság úgy véli, hogy ezek az intézkedések elfogadhatók, és a jelek szerint igazoltan saját hozzájárulásként tekinthetők. A legtöbb eszközt ténylegesen értékesítették, ezért az értékesítésből származó bevételek egyértelműen saját hozzájárulásnak tekinthetők. Szlovénia továbbá bizonyította, hogy a fennmaradó eszközök jelenleg értékesítés alatt vannak, és az értéküket külső értékelések szerint állapították meg, például a repülőgépek esetében az AVAC-értékelés alapján (lásd a (97) preambulumbekezdést).

(156) A (154) preambulumbekezdés b) pontját illetően, mivel a Bizottság úgy határozott a (118) preambulumbekezdésben, hogy az 5. intézkedés nem tartalmaz állami támogatást, ésszerűnek látszik annak megállapítása, hogy az AAT eladásából származó bevételt a saját hozzájárulás elemeként kell kezelni.

(157) Végül a (154) preambulumbekezdés c) pontjában említett hitel-tőke konverziót illetően Szlovénia úgy véli, hogy a bankok által a 4. intézkedés alatt végrehajtott hitel-tőke konverzió teljes összegét saját hozzájárulásnak kell tekinteni. Ennek kapcsán a Bizottság azon az álláspontón van, hogy a nem fedezett adósság konverziója általában nem a piac vállalatba vetett bizalmának a jele, mert a fedezettel nem biztosított hitelezők nem vállalnak a szerkezetátalakítási terv végrehajtásával összefüggő, új kockázatot. Adria esetében azonban Szlovénia bemutatta, hogy a tőkévé alakított hitel jelentős összegig, a teljes 19,7 millió EUR-ból [10–20] millió EUR-ig teljesen fedezettel volt biztosítva (lásd a (97) preambulumbekezdést). Így ha az Adriát felszámolták volna, a bankok visszaszerezhették volna a teljes mértékben fedezettel biztosított összeget. Ebből az következik, hogy a bankok feladták a teljes mértékben fedezettel biztosított követelésüket – amelyet teljes mértékben visszaszerezhettek volna –, és ugyanilyen összegben az Adria tőkéjével helyettesítették. Ezért a bankok új kockázatot vállaltak azzal, hogy legalább [10–20] millió EUR értékű adósságot tőkévé váltottak, mivel nem tudják teljes bizonyossággal, hogy az Adriába való befektetésük nyereséges lesz-e.

(158) A Bizottság ez alapján úgy véli, hogy a teljes mértékben fedezettel biztosított hitelek ([10–20] millió EUR) hitel-tőke konverziója elfogadható saját hozzájárulásként.

(159) A fentiek figyelembevételével az Adria saját hozzájárulásának szintje eléri a(z) […] EUR-t, vagy a szerkezetátalakítási költségek [46–48] %-át. Az Adriához hasonló nagy vállalkozás esetében a saját hozzájárulás mértéke általában 50 %. Ugyanakkor a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 56. pontja értelmében elképzelhető, hogy a Bizottság kevésbé szigorú a saját hozzájárulás mértékét illetően a támogatott területeken, ahogy Szlovénia esetében az intézkedések meghozatalakor (lásd fent a (150) bekezdést). Az olyan korábbi ügyekben, mint az Air Malta-ügy, a Bizottság elfogadta a 45 % körüli saját hozzájárulást.

(160) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontjának követelményei teljesültek.

7.5.5. Az „először és utoljára” elv

(161) Végezetül a támogatásnak tiszteletben kell tartania a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontját, amely kimondja, hogy az a vállalkozás, amely az elmúlt tíz évben megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásban részesült, nem jogosult megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásra (az „először és utoljára” elv).

(162) Mivel az 1., 2., 3. és 5. intézkedés nem tartalmaz állami támogatást, és mivel úgy tűnik, hogy az Adria az elmúlt 10 évben nem részesült megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásban, a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy betartották az „először és utoljára" elvet a 4. intézkedés vonatkozásában.

7.6. **A 4. intézkedéssel kapcsolatos következtetés**

(163) A fentiek alapján a Bizottság úgy találja, hogy Szlovénia jogszerűtlenül hajtotta végre 2011. évi tőkeinjekciót az Adria érdekében, megszegve ezzel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdését. Ugyanakkor a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedés és a szerkezetátalakítási terv megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás feltételeinek. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Adria Airways d.d. 2007., 2009. és 2010. évi tőkeemelései, melyeket a Szlovén Köztársaság az Adria Airways d.d. érdekében hajtott végre, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek támogatásnak.

Az Adria Airways Tehnika d.d. a PDP és az Aerodrom Ljubljana d.d. által 2010 és 2011 során történő felvásárlása az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül támogatásnak.

2. cikk

Az Adria Airways d.d. érdekében végzett 50 millió EUR értékű tőkeinjekció, melyet a Szlovén Köztársaság 2011-ben hajtott végre, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében támogatásnak minősül.

Ez a támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Szlovén Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2014. július 9-én.

a Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök