SKLEP KOMISIJE (EU) 2015/494

z dne 9. julija 2014

o ukrepih SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) Slovenije za družbo Adria Airways d.d.

(notificirano pod dokumentarno številko C(2014) 4543)

(Besedilo v slovenskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

ob upoštevanju sklepa Komisije o začetku postopka iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi s pomočjo SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) ([1]),

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi določbami, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Slovenija je s priglasitvijo SANI št. 5628 z dne 11. marca 2011, evidentirano istega dne, Komisijo uradno obvestila o pomoči za reševanje, ki je bila dodeljena družbi Adria Airways (v nadaljnjem besedilu: Adria ali družba) v obliki državnega jamstva in ugodnega posojila v višini 6,2 milijona EUR.

(2) Slovenski organi so predložili dodatne informacije z dopisoma z dne 31. marca 2011 in 12. aprila 2011. Komisija je zahtevala dodatne informacije z dopisom z dne 29. aprila 2011, na katerega slovenski organi niso odgovorili. Dne 13. julija 2011 je potekalo srečanje Komisije s slovenskimi organi in njihovimi svetovalci, na katerem so Komisiji pojasnili, da priglašena pomoč za reševanje ne bi zadostovala zaradi neugodnega finančnega položaja družbe ter da Slovenija namerava dokapitalizirati Adrio s 50 milijoni EUR v denarju. Slovenija je priglasitev pomoči za reševanje umaknila 1. avgusta 2011.

(3) Ko je bila Komisija obveščena, da je Slovenija 30. septembra 2011 vseeno izvedla zgoraj omenjeno dokapitalizacijo, se je odločila, da po uradni dolžnosti nadaljuje predhodno preiskavo ter zaprosila za dodatne informacije z dopisi z dne 12. septembra 2011, 28. novembra 2011 in 17. aprila 2012, na katere so slovenski organi odgovorili z dopisi z dne 11. oktobra 2011, 27. decembra 2011, 13. januarja 2012 in 18. maja 2012. Poleg tega so slovenski organi 7. novembra 2012 po elektronski pošti predložili memorandum, ki so ga pripravili pravni zastopniki Adrie.

(4) Na zahtevo slovenskih organov je 12. julija 2012 potekal sestanek, na katerem so sodelovali predstavniki Adrie in državnega holdinga PDP ([2]), enega od delničarjev Adrie. Na tem sestanku so slovenski organi ter predstavniki Adrie in PDP predstavili pojasnila in argumente glede ukrepov, ki se preiskujejo.

(5) Komisija je z dopisom z dne 20. novembra 2012 Slovenijo obvestila o svojem sklepu o začetku postopka iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) v zvezi s pomočjo (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka). Slovenija je z dopisom z dne 21. januarja 2013 predložila pripombe k sklepu o začetku postopka. Komisija je od Slovenije zahtevala dodatne informacije z dopisom z dne 5. marca 2013, na katerega je Slovenija odgovorila z dopisom z dne 19. aprila 2013. Slovenija je dodatne informacije predložila 16. septembra 2013. Komisija je od Slovenije zahtevala dodatne informacije z dopisom z dne 6. novembra 2013, na katerega je Slovenija odgovorila z dopisi z dne 4. decembra 2013, 6. januarja 2014 in 17. januarja 2014. Srečanja s slovenskimi organi in njihovimi pravnimi zastopniki so potekala 25. marca 2013, 5. decembra 2013 in 8. januarja 2014.

([1]) Državna pomoč – Slovenija – Državna pomoč SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) – Domnevna pomoč družbi Adria Airways – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL C 69, 8.3.2013, str. 53).

([2]) PDP (Posebna družba za podjetniško svetovanje d.d.) je holding, ustanovljen maja 2009. Je v lasti treh skladov, ki so v 100-odstotni lasti države: Kapitalske družbe d.d. (v nadaljnjem besedilu: KAD), Slovenske odškodninske družbe d.d. (v nadaljnjem besedilu: SOD) in Družbe za svetovanje in upravljanje d.o.o. (v nadaljnjem besedilu: DSU).

(6) Sklep Komisije o začetku postopka je bil 8. marca 2013 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([3]). Komisija je pozvala zainteresirane strani, da predložijo svoje pripombe o ukrepih.

(7) Komisija je 8. aprila 2013 prejela pripombe od ene zainteresirane strani (letalskega prevoznika Ryanair). Posredovala jih je Sloveniji, da bi ta nanje lahko odgovorila; pripombe Slovenije je nato prejela z dopisom z dne 13. maja 2013.

2. **SLOVENSKI TRG LETALSKEGA PREVOZA**

(8) Adria je slovenski nacionalni letalski prevoznik in najpomembnejši letalski prevoznik na ljubljanskem letališču. Leta 2011 je prepeljala 73,4 % potnikov, ki so leteli prek ljubljanskega letališča, od takrat pa se je ta delež zmanjšal, in sicer na 71,3 % leta 2012 in 69,8 % leta 2013 ([4]).

(9) Čeprav je prisotnost nizkocenovnih prevoznikov v Sloveniji zelo majhna (easyJet leti le na eni progi iz Ljubljane, Wizz Air pa na dveh), so leta 2013 prepeljali 12,6-odstotni delež potnikov javnega prometa ([5]). Trenutno iz Ljubljane do svojih glavnih vozlišč leti še pet drugih konkurenčnih družb, in sicer Air France, Finnair, Turkish Airlines, Montenegro Airlines in Air Serbia.

3. **UPRAVIČENEC**

(10) Adria je velika družba s približno 450 zaposlenimi. Leta 2013 je (po ocenah) ustvarila promet v višini 142,3 milijona EUR in 3 milijone EUR izgub. Njeno floto sestavlja 11 letal, ki so večinoma regionalna reaktivna letala. Trenutno je Adria med drugim v 69,9-odstotni lasti Republike Slovenije, 19,6-odstotni lasti Družbe za upravljanje terjatev bank d.d. ([6]). (na katero so bile prenesene nekatere terjatve Nove Ljubljanske Banke d.d. (v nadaljnjem besedilu NLB), 4,7-odstotni lasti ABANKE d.d. in 2,1-odstotni lasti PDP.

(11) Finančni položaj Adrie se je od leta 2008 stalno slabšal, z zmanjšano prodajo, negativnim dobičkom pred davki (EBT), in negativnim tudi lastniškim kapitalom. Za dodatne informacije o finančnem položaju Adrie med letoma 2007 in 2011 glej v nadaljevanju oddelek 7.1.

(12) Slovenija je 1. avgusta 2012 skupaj s PDP, NLB, Abanko Vipa d.d., banko Hypo Alpe-Adria Bank d.d. in UniCredit Banko Slovenije začela privatizacijski postopek Adrie z začetkom zbiranja ponudb za odkup 74,87 % delnic družbe. Istega dne je Agencija za upravljanje kapitalskih naložb Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: AUKN) objavila javni razpis za vlagatelje za nezavezujočo izjavo interesa v postopku prodaje večinskega deleža delnic družbe ([7]). Vendar se zdi, da je bil postopek ustavljen in da se bo privatizacijski postopek Adrie ponovno začel v prihodnosti.

4. **OPIS UKREPOV IN NAČRT PRESTRUKTURIRANJA**

4.1 **Ukrep 1: dokapitalizacija leta 2007**

(13) Na dan 31. decembra 2006 je bila struktura lastništva kapitala Adrie v zvezi z delničarji naslednja:

Preglednica 1

Struktura delničarjev Adrie pred dokapitalizacijo leta 2007

Ime	%
KAD	55,0
SOD	20,0

([3]) Glej opombo 1.
([4]) Letno poročilo 2013 Aerodroma Ljubljana d.d., dostopno na: http://www.lju-airport.si/pripone/1949/Letno%20porocilo%20AL%202013.pdf
([5]) Glej prejšnjo opombo.
([6]) Glej: http://www.dutb.eu/si/o-nas. Na dan 31. decembra 2010 je imela Slovenija v (neposredni ali posredni) lasti 48,8 % NLB. Vendar je imelaSlovenija po dokapitalizaciji NLB v okviru njenega reševanja, ki je bila odobrena s Sklepom Komisije z dne 7. marca 2011 (SA.32261), v (neposredni ali posredni) lasti približno 55,7-odstotni delež NLB.
([7]) Glej: http://www.sdh.si/sl-si/Novica/294

Ime	%
NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. (1)	9,7
NFD Holding d.d. (2)	7,2
Infond d.o.o. (3)	4,9
Drugi (vključno z individualnimi delničarji)	3,2

(1) NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. je 48,5-odstotna odvisna družba NFD Holdinga (glej naslednjo opombo). Preostali lastniki so večinoma zasebna podjetja – glej letna poročila (samo v slovenščini) na: http://arhiva.alpeninvest.com/dokumenti
(2) NFD Holding d.d. je delniška družba, katere glavna dejavnost je upravljanje finančnih naložb. Zdi se, da je v zasebni lasti – glej letna poročila (samo v slovenščini) na: http://www.nfdholding.si/dokumenti.php
(3) Infond d.o.o. je slovenska družba za upravljanje investicijskih skladov. Družba je v 72-odstotni lasti banke Nova KBM, ki je bila takrat v 42,3-odstotni lasti Slovenije, 4,8-odstotni lasti KAD in 4,8-odstotni lasti SOD. Glej: http://www.nkbm.si/porocila

(14) Skupščina delničarjev Adrie se je 19. februarja 2007 odločila za dokapitalizacijo družbe v višini 10,9 milijona EUR. Približno 99,6 % sredstev za dokapitalizacijo je vpisal državni sklad KAD, preostali del pa so vpisali individualni delničarji. Vse delnice so bile vpisane do 5. aprila 2007.

(15) Cena delnice je znašala 27 EUR. V poročilu o vrednotenju iz […] (*) je bila septembra 2006 vrednost posamezne delnice določena na […] EUR.

(16) Po dokapitalizaciji leta 2007 je bila struktura lastništva kapitala Adrie naslednja:

Preglednica 2

Struktura delničarjev Adrie po dokapitalizaciji leta 2007

Ime	%
KAD	77,3
SOD (1)	10,0
NLB (2)	8,5
Infond d.o.o.	2,4
Drugi (vključno z individualnimi delničarji)	1,8

(1) Slovenska Odškodninska družba.
(2) Na podlagi razpoložljivih informacij se zdi, da je na določeni stopnji pred dokapitalizacijo leta 2007 NLB kupila delnice NFD 1 delniškega investicijskega sklada d.d. in NFD Holdinga d.d.

4.2 **Ukrep 2: dokapitalizacija leta 2009**

(17) Upravni odbor Adrie se je 13. januarja 2009 odločil, da dokapitalizira družbo z izdajo novih delnic. Zato se je kapital Adrie povečal za 2,36 milijona EUR. Približno 99,5 % sredstev za dokapitalizacijo je vpisala KAD, preostalo pa so vpisali individualni delničarji. Vse delnice so bile vpisane do 20. julija 2009.

(18) Cena delnice je znašala 22 EUR. V poročilu o vrednotenju iz […] je bila septembra 2008 vrednost posamezne delnice določena na […] EUR.

(*) Poslovna skrivnost.

(19) Po dokapitalizaciji leta 2009 je bila struktura lastništva kapitala Adrie naslednja:

Preglednica 3

Struktura delničarjev Adrie po dokapitalizaciji leta 2009

Ime	%
KAD	78,6
SOD	8,8
NLB	7,5
Infond d.o.o.	2,2
Drugi (vključno z individualnimi delničarji)	2,9

4.3 **Ukrep 3: dokapitalizacija leta 2010**

(20) Skupščina delničarjev Adrie se je 2. septembra 2010 odločila za dokapitalizacijo družbe v višini 2,5 milijona EUR. Približno 80 % sredstev za dokapitalizacijo je vpisala holdinška družba PDP, naslednica KAD in SOD. Preostalih 20 % sta vpisali dve zasebni turistični agenciji: Kompas d.d. in Palma d.o.o. (vsaka 10 %). Vse delnice so bile vpisane do 1. oktobra 2010.

(21) Cena delnice je znašala 12 EUR. V poročilu o vrednotenju iz […] je bila junija 2009 vrednost posamezne delnice določena na […] EUR.

(22) Po dokapitalizaciji leta 2010 je bila struktura lastništva kapitala Adrie naslednja:

Preglednica 4

Struktura delničarjev Adrie po dokapitalizaciji leta 2010

Ime	%
PDP	86,0
NLB	6,1
Kompas d.d.	1,9
Palma d.o.o.	1,9
Infond d.o.o.	1,7
Drugi (vključno z individualnimi delničarji)	2,4

4.4 **Ukrep 4: dokapitalizacija leta 2011**

(23) Skupščina delničarjev Adrie se je 21. septembra 2011 odločila za dokapitalizacijo družbe v višini 69,7 milijona EUR. Republika Slovenija je vpisala 49,5 milijona EUR v denarju, PDP pa je vpisala 0,5 milijona EUR, prav tako v denarju. Preostali del dokapitalizacije (tj. 19,7 milijona EUR) je potekal v obliki pretvorbe dolga v lastniški delež, ki so jo izvedle številne banke: (a) NLB 13,83 milijona EUR; (b) Abanka Vipa d.d. 3,35 milijona EUR; (c) UniCredit Banka Slovenija d.d. 1,24 milijona EUR in (d) banka Hypo Alpe-Adria Bank d.d. 1,28 milijona EUR. Dokapitalizacija je bila izvedena 30. septembra 2011.

(24) Dogovorjena cena za delnico je znašala 1 EUR, kar je najnižja vrednost, ki jo dopušča slovenska zakonodaja. Poročilo o vrednotenju ni bilo pripravljeno.

(25) Po dokapitalizaciji leta 2011 je bila struktura lastništva kapitala Adrie naslednja:

Preglednica 5

Struktura delničarjev Adrie po dokapitalizaciji leta 2011

Ime	%
Republika Slovenija	69,9
NLB	19,6
Hypo Alpe-Adria Bank d.d.	1,8
Abanka Vipa d.d.	4,7
UniCredit Banka Slovenija d.d.	1,8
PDP	2,1
Drugi (vključno z individualnimi delničarji)	0,1

Načrt prestrukturiranja iz septembra 2011

(26) Po navedbah slovenskih organov je odločitev države, PDP in bank o sodelovanju pri dokapitalizaciji leta 2011 temeljila na podlagi načrta z naslovom „Načrt finančnega in poslovnega prestrukturiranja“ (v nadaljnjem besedilu: načrt prestrukturiranja) iz septembra 2011. Ta načrt je vseboval potrebne ukrepe za finančno in poslovno prestrukturiranje Adrie, ki bi ji omogočilo, da ponovno doseže rentabilnost. Jasno je, da je bil ta načrt pripravljen za namen priglasitve pomoči za prestrukturiranje, saj navaja pojme, kot sta „lastni prispevek“ in „izkrivljanje konkurence“, ki se običajno ne pojavljajo v poslovnem načrtu.

(27) Glede na prvotni predloženi načrt prestrukturiranja bi Adria dosegla rentabilnost leta 2013 (po osnovnem in optimističnem scenariju) ali leta 2014 (po pesimističnem scenariju). Glede na prvotni predloženi načrt prestrukturiranja so težave Adrie nastale zaradi: (a) […].

(28) Prvotni predložen načrt prestrukturiranja je določal številne ukrepe, osredotočene na prestrukturiranje Adrie in njeno ponovno doseganje rentabilnosti: (a) […].

(29) Prav tako bi glede na prvotni predloženi načrt dokapitalizacija leta 2011 v višini 69,7 milijona EUR zajemala negativno premoženje Adrie v višini […] EUR, odplačilo obveznosti v višini […] EUR ([…] EUR zapadlih obveznosti dobaviteljem in […] EUR za predčasno odplačilo bančnih posojil) ter financiranje ukrepov za prestrukturiranje v višini […] EUR.

(30) Po drugi strani pa bi stroški prestrukturiranja skupaj znašali […] EUR, ki sta jih delno v denarju financirali Slovenija in PDP z dokapitalizacijo v višini 50 milijonov EUR. Prispevek Adrie k stroškom prestrukturiranja („lastni prispevek“) bi znašal […] EUR zaradi pretvorbe dolga v lastniški delež bančnih posojil (19,7 milijona EUR), […]. Prvotni predloženi načrt prestrukturiranja je prodajo AAT in ukinitev rednih prog obravnaval kot izravnalna ukrepa.

(31) Slovenija je ob upoštevanju pomislekov Komisije iz sklepa o začetku postopka predložila številne spremembe k načrtu prestrukturiranja. Načrt prestrukturiranja trenutno zlasti predvideva, da bo prestrukturiranje potekalo do leta 2015, in vsebuje več dodatnih ukrepov za prestrukturiranje, da se zagotovi bolj trajnostna rentabilnost. Dodatni ukrepi za prestrukturiranje, skupaj z njihovim finančnim učinkom za obdobje 2014–2015, so: (a) […].

4.5 **Ukrep 5: prevzem družbe Adria Airways Tehnika d.d. v obdobju 2010–2011**

(32) AAT je odvisna družba v 100-odstotni lasti Adrie, ki je bila ustanovljena leta 2010. Pred tem je bila notranja služba za vzdrževanje letal Adrie, znana kot SVL. AAT opravlja vzdrževalna dela na letalih za Adrio in druge stranke.

(33) V obdobju med novembrom 2010 in marcem 2011 sta PDP in Aerodrom Ljubljana, ki je upravitelj ljubljanskega letališča v večinski lasti države, v dveh fazah od Adrie odkupila 52,3-odstotni oziroma 47,7-odstotni delež AAT. V prvi fazi je PDP odkupila 18,24-odstotni delež v AAT v obliki 2 676 346 prednostnih delnic brez glasovalnih pravic po ceni 1 EUR za delnico. Istočasno je Aerodrom Ljubljana odkupil 31,16-odstotni delež v AAT (4 570 881 delnic) s pretvorbo dolga v prednostne delnice brez glasovalnih pravic v vrednosti približno 4,6 milijona EUR. V drugi fazi na začetku leta 2011 je Adria prodala svoje preostale delnice AAT: PDP je odkupila 5 000 000 navadnih delnic po ceni 1 EUR na delnico in povečala svoj delež v podjetju na 52,33 %, Aerodrom Ljubljana pa je povečal svoj delež v AAT na 47,67 % s pretvorbo 2,2 milijona EUR terjatev Adrie.

(34) Skupni plačani znesek je bil torej 14,7 milijona EUR, tj. 1 EUR na delnico. V poročilu o vrednotenju iz aprila 2010 se je vrednost AAT kot službe za vzdrževanje letal Adrie decembra 2009 ocenila med 14,4 milijona EUR in 14,9 milijona EUR.

5. **SKLEP O ZAČETKU POSTOPKA**

(35) Komisija se je 20. novembra 2012 odločila, da bo začela formalni postopek preiskave. V sklepu o začetku postopka je Komisija predhodno ugotovila, da bi se Adria lahko obravnavala kot podjetje v težavah v času, ko so bili sprejeti opredeljeni ukrepi, oziroma vsaj od leta 2008. Komisija je poleg tega izrazila pomisleke v zvezi s petimi ukrepi, ki so se ocenjevali, in sprejela predhodni sklep, da so vsi vsebovali državno pomoč.

(36) V sklepu o začetku postopka je Komisija v zvezi z ukrepoma 1 in 2 menila, da je imela Slovenija jasen in neposreden vpliv na KAD, in sprejela predhoden sklep, da so bila pri sodelovanju KAD pri dokapitalizacijah leta 2007 in 2009 vključena državna sredstva, in se ukrepa pripišeta Sloveniji. Čeprav je bila cena delnic, ki jo je KAD dejansko plačala, nižja od cene iz poročil o vrednotenju, je Komisija izrazila pomisleke o poročilih, saj je obstajala precejšna časovna vrzel med vrednotenjem delnic in dokapitalizacijama. Ker je bila KAD takrat večinska delničarka Adrie, je Komisija menila, da je bil cilj dokapitalizacij leta 2007 in 2009 financirati obstoječo naložbo KAD v družbi, ki bi se lahko obravnavala kot podjetje v težavah.

(37) Pri ocenjevanju ukrepa 3 je Komisija opozorila, da je PDP naslednica KAD in SOD, za ukrepe katerih je Komisija predhodno menila, da se pripišejo državi. Poleg tega je Komisija v zvezi s pripisljivostjo ukrepa državi izpostavila dejstvo, da ima Slovenija posredno v lasti že 100 % PDP (prek KAD, SOD in DSU (družba za svetovanje in upravljanje d.o.o v državni lasti), in se sklicevala na nekatere posredne dokaze pripisljivosti ukrepa državi v smislu sodne prakse v zadevi Stardust Marine ([8]). Podobno kot pri ukrepih 1 in 2 je Komisija izrazila pomisleke o poročilu o vrednotenju, saj je obstajala precejšna, kar 15-mesečna časovna vrzel med vrednotenjem delnic in dokapitalizacijo, čeprav je bila cena delnic, ki jo je PDP dejansko plačala, nižja od cene iz poročila o vrednotenju. Komisija je prav tako predhodno menila, da sodelovanje dveh zasebnih turističnih agencij (Kompas d.d. in Palma d.o.o.) poleg PDP pri dokapitalizaciji leta 2010 kot tako ni zadostovalo za odvrnitev pomislekov Komisije o morebitni prednosti za Adrio ([9]).

(38) V zvezi z ukrepom 4 je Komisija opozorila, da je naložba Slovenije jasno vsebovala državna sredstva, in ponovila svoj predhodni sklep, da se ukrepi PDP lahko pripišejo državi. Komisija je tudi izrazila pomisleke o sodelovanju NLB pri ukrepu 4, ki bi se lahko pripisal državi, saj (a) je bila NLB takrat v večinski lasti države; (b) je država imela večino glasov v upravnem odboru in nadzornem svetu banke in (c) bi lahko na ravnanje banke, ki je v lasti države, vplivali javni organi.

(39) Pri ocenjevanju, ali je ukrep 4 vseboval neupravičeno selektivno prednost za Adrio, je Komisija v sklepu o začetku postopka opozorila, da je dejstvo, da so banke privolile v pretvorbo dolga v lastniški delež le, če bi država dokapitalizirala Adrio, in zlasti drugačna narava prispevkov države in PDP v primerjavi s prispevki bank (denarna sredstva proti pretvorbi dolga), zadostovalo za razumne pomisleke o tem, ali je bila dokapitalizacija leta 2011 enakovredna (*pari passu*). Komisija je prav tako opozorila, da je dokapitalizacija leta 2011 za razliko s predhodnimi dokapitalizacijami potekala brez poročila o vrednotenju.

([8]) Zadeva C-482/99, Francija proti Komisiji (Stardust Marine), Recueil 2002, str. I-4397.
([9]) Glej zadevi T-358/94, Compagnie nationale Air France proti Komisiji, Recueil 1996, str. II-2109, odstavka 148 in 149, in T-296/97, Alitalia – Linee aeree italiane SpA proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3871, odstavek 81.

(40) V zvezi s trditvijo slovenskih organov, da so se odločili za sodelovanje pri ukrepu 4 na podlagi načrta prestrukturiranja iz septembra 2011, je Komisija menila, da načrt prestrukturiranja načeloma ni bil zadosten, da bi izpolnil merila zasebnih vlagateljev, saj se zdi, da so nekatere napovedi iz načrta prestrukturiranja temeljile na negotovih ali nejasnih predpostavkah. Poleg tega je Komisija izpostavila, da bi zasebni vlagatelj upošteval tveganje, da so predhodne dokapitalizacije pomenile nezakonito državno pomoč, in bi ocenil učinek morebitnega naloga za izterjavo Komisije na donosnost naložbe. Komisija je tudi menila, da so se banke morda odločile za sodelovanje pri dokapitalizaciji zaradi zanimanja Slovenije za Adrio veliko pred datumom odločitve o dokapitalizaciji leta 2011.

(41) V zvezi z ukrepom 5 je Komisija ponovno izrazila svoje predhodno stališče, da se ukrepi PDP pripišejo državi ter da so bila vključena državna sredstva. V zvezi z Aerodromom Ljubljana je Komisija predhodno sprejela isti sklep, pri čemer je upoštevala dejstvo, da je bila družba v večinski lasti države že ob prevzemu AAT. Po mnenju Komisije tudi ni bilo verjetno, da javni organi niso sodelovali pri pomembnih odločitvah, ki jih je sprejel upravitelj ljubljanskega letališča Aerodrom Ljubljana zaradi njegove strateške pomembnosti za državo kot glavnega prehoda za mednarodne lete.

(42) Ker je prva faza odkupa delnic AAT potekala takoj po dokapitalizaciji leta 2010, je Komisija menila, da se ukrepi ne bi smeli ocenjevati ločeno, temveč kot del večje operacije, katere cilj je bil podpirati Adrio. Komisija je med proučevanjem poročila, ki je določil vrednost delnic AAT, opazila, da je bila AAT vrednotena kot del službe za vzdrževanje Adrie (takrat je bilo njeno ime še SVL) ter da so se pri ocenjevanju vrednosti AAT upoštevale sinergije, ki izhajajo iz tega. Vendar je Komisija menila, da bi se morala v poročilu ocenjevati vrednost SLV/AAT kot samostojnega subjekta, pri čemer se ne bi smele upoštevati sinergije znotraj skupine, saj je bila AAT izločena iz Adrie in ustanovljena kot novo podjetje leta 2010 ter prodana kot ločen subjekt. Poleg tega je Komisija izrazila pomisleke tudi o precejšni časovni vrzeli med vrednotenjem in prodajo delnic AAT.

(43) Komisija je prav tako izrazila pomisleke o **združljivosti** petih ukrepov, ki se ocenjujejo, **z notranjim trgom**, zlasti, ker slovenski organi niso navedli nobenih morebitnih razlogov za združljivost.

(44) Ob upoštevanju obravnavanih ukrepov in dejstva, da bi se Adria lahko obravnavala kot podjetje v težavah v času odobritve ukrepov, je Komisija opozorila, da bi se združljivost ukrepov lahko ocenjevala le v skladu s členom 107(3)(c) PDEU in zlasti ob upoštevanju Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah ([10]) (v nadaljnjem besedilu: smernice za reševanje in prestrukturiranje). Komisija je najprej menila, da se zdi, da pogoji za reševanje iz oddelka 3.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje niso izpolnjeni. V zvezi s pomočjo za prestrukturiranje, kot je opredeljena v oddelku 3.2 smernic za reševanje in prestrukturiranje, je Komisija izpostavila, da so bili opredeljeni ukrep izvedeni pred priglasitvijo Komisiji in brez verodostojnega načrta prestrukturiranja, ki bi izpolnjeval pogoje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje, kar pomeni okoliščino, ki bi sama po sebi zadostovala za izključitev združljivosti ukrepov z notranjim trgom ([11]).

(45) Komisija je tudi izrazila pomisleke o načrtu prestrukturiranja, saj se je zdelo, da ta ni bil dovolj trdna podlaga za ponovno doseganje dolgoročne rentabilnosti Adrie, ker so nekatere napovedi iz načrta temeljile na količinsko neopredeljenih, negotovih ali nejasnih predpostavkah. Komisija je prav tako dvomila, da se bi lahko izravnalni ukrepi, ki so predvideni v načrtu o prestrukturiranju, obravnavali za ustrezne in/ali zadostne, saj se je zdelo, da so potrebni za ponovno doseganje rentabilnosti Adrie. V zvezi s prodajo AAT Komisija poudarja, da je prodaja potekala več mesecev pred odobritvijo načrta prestrukturiranja konec leta 2010 in v začetku leta 2011, tj. v času, ko je Adria nujno potrebovala finančna sredstva. Tudi ukinitev rednih prog se ni zdela sprejemljiv izravnalni ukrep, saj je bila večina teh prog (27 od 31) v načrtu prestrukturiranja opredeljena kot proge, ki prinašajo izgubo, njihova ukinitev pa bi bila v vsakem primeru potrebna, da se zagotovi rentabilnost družbe. Komisija je prav tako imela pomisleke o tem, ali je lahko predlagani lastni prispevek Adrie v višini […] EUR v celoti sprejemljiv, zlasti, ker ni bilo jasno, ali bi se zneski od prodaje AAT in pretvorbe bančnih posojil v lastniški delež lahko šteli za lastni prispevek. Ker se je zdelo, da je bila Adria v času odobritve ukrepov v težavah in ker podjetja v težavah lahko prejmejo le pomoč za reševanje in/ali prestrukturiranje, je Komisija prav tako imela pomisleke o tem, ali je bilo upoštevano načelo enkratne pomoči, zlasti v zvezi z dokapitalizacijo leta 2011.

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

([11]) Glej v tem smislu sodbo Sodišča Efte v združenih zadevah E-10/11 in E-11/11, Hurtigruten ASA, Norveška proti Nadzornemu organu Efte, ki še ni objavljena, odstavki 228 in 234–240.

6. PRIPOMBE O SKLEPU O ZAČETKU POSTOPKA

6.1 Pripombe Slovenije

(46) Slovenija v svojih pripombah o sklepu o začetku postopka Komisije vztraja, da ukrepi 1, 2 in 3 niso vključevali državne pomoči, saj odločitev KAD in PDP ni mogoče pripisati državi. Zlasti je Slovenija opozorila, da 100-odstotni lastniški delež države ni dovolj za sprejetje sklepa, da se ukrepi pripišejo državi. Slovenija poleg tega trdi, da so bila poročila o vrednotenju, v katerih je določena vrednost delnic, ustrezna in da je bilo na podlagi tega načelo vlagatelja pod tržnimi pogoji izpolnjeno, kar izključuje prednost Adrii. Zlasti v zvezi z ukrepom 3 Slovenija trdi, da je bil enakovreden vpis 20 % delnic dveh zasebnih turističnih agencij poleg PDP bistvenega pomena in je pokazal, da trg ni dvomil v rentabilnost Adrie, kar bi izključilo obstoj državne pomoči.

(47) V zvezi z ukrepom 5 je Slovenija ponovno izpostavila, da ukrepov PDP ni mogoče pripisati državi. V zvezi z ukrepi Aerodroma Ljubljana Slovenija meni, da se državi ne more pripisati vpliv na njegovo odločitev, da kupi AAT, samo zaradi dejstva, da so nekatere člane nadzornega sveta predlagale država, KAD in SOD. Slovenija poleg tega meni, da se poročilo o vrednotenju iz aprila 2010, v katerem je bila vrednost AAT kot službe za vzdrževanje Adrie ocenjena med 14,4 milijona EUR in 14,9 milijona EUR, ne more obravnavati za zastarelo in da ni dokaza, da so se v poročilu o vrednotenju upoštevale sinergije z Adrio. Poleg tega Slovenija trdi, da zapisnika uprav PDP in Aerodroma Ljubljana kažeta, da je bila odločitev o prevzemu AAT sprejeta na podlagi ekonomsko smotrnih vidikov. Zato bi bilo treba obstoj državne pomoči pri ukrepu 5 izključiti.

(48) Slovenija prav tako nasprotuje obravnavanju Adrie kot podjetja v težavah in meni, da je bila Adria v težavah šele od januarja 2011, tj. v času ukrepa 4.

(49) V zvezi z ukrepom 4 Slovenija izključuje tudi možnost obstoja pomoči, saj po njenih trditvah pretvorbe dolga v lastniški delež NLB ni mogoče pripisati državi. Poleg tega Slovenija meni, da so bila neodplačana posojila, pretvorjena v lastniški delež, v celoti zavarovana z zastavo letala in zgradb ter da so banke z njihovo pretvorbo v lastniški delež prevzele novo poslovno tveganje. Glede na to bi bila pretvorba dolga v lastniški delež enakovredna denarni dokapitalizaciji. Slovenija trdi tudi, da so banke in država vplivale druga na drugo, da bi sprejele odločitev o naložbi, ki je po mnenju Slovenije temeljila na zanesljivem načrtu prestrukturiranja, in da so bile odločitve o naložbi istočasne, kar izključuje kakršno koli neupravičeno prednost Adrii.

(50) Ker Slovenija meni, da ukrepi 1, 2, 3 in 5 niso vsebovali državnih sredstev, ni navedla razlogov za združljivost za te ukrepe. Vendar pa je navedla razloge za združljivost za ukrep 4, če bi Komisija ugotovila, da vključuje državno pomoč. Ker naj bi bila Adria po navedbah Slovenije v težavah šele od januarja 2011 (glej uvodno izjavo 48), bi ukrep 4 pomenil združljivo pomoč za prestrukturiranje v skladu z oddelkom 3.2 smernic za reševanje in prestrukturiranje na podlagi predloženega načrta prestrukturiranja.

(51) V zvezi s **ponovnim doseganjem rentabilnosti** Slovenija meni, da načrt prestrukturiranja zagotavlja dolgoročno rentabilnost Adrie, in izpostavlja, da v skladu s smernicam za reševanje in prestrukturiranje vključuje raziskavo trga in analizo vzrokov za težave podjetja, ter predvideva opustitev dejavnosti, ki bi strukturno še naprej prinašale izgubo po prestrukturiranju. Kot je navedeno v uvodni izjavi 31, je Slovenija predložila številne spremembe k načrtu prestrukturiranja, ki trenutno predvideva, da bo prestrukturiranje potekalo do leta 2015, in vsebuje več dodatnih ukrepov za prestrukturiranje, da se zagotovi bolj trajnostna rentabilnost. Slovenija izpostavlja tudi, da spremenjen načrt prestrukturiranja zagotavlja dolgoročno rentabilnost družbe do leta 2015 tudi v najbolj pesimističnem scenariju s […]-odstotno donosnostjo lastniškega kapitala (ROE) leta 2014 in […]-odstotno donosnostjo lastniškega kapitala leta 2015, ki je višja od stopenj, ki jih je Komisija sprejela v sklepu o državni pomoči za Air Malta ([12]).

(52) Slovenija meni, da so zmanjšanje zmogljivosti (v obliki ukinitve rednih storitev) za […] % in […] % v zimski in poletni sezoni, prepustitev slotov na nekaterih letališčih, vključno na koordiniranih (prezasedenih) letališčih, in prodaja AAT ustrezni in sorazmerni **izravnalni ukrepi**. Slovenija trdi tudi, da so bile ukinjene proge dejansko

([12]) Sklep Komisije 2012/661/EU z dne 27. junija 2012 o državni pomoči št. SA.33015 (2012/C), ki jo namerava Malta dodeliti za Air Malta plc. (UL L 301, 30.10.2012, str. 29).

donosne na podlagi tako imenovane „bruto marže“ (pozitivna stopnja kritja C1), ki jo je Komisija sprejela v zadevah Air Malta in České aerolinie ([13]).

(53) V zvezi z omejenostjo pomoči na najmanjši znesek (**lastni prispevek**) Slovenija v skladu z že pojasnjenim trdi, da prodaja AAT ni vsebovala pomoči, zato bi bilo treba prihodke od prodaje v višini 14,7 milijona EUR sprejeti kot lastni prispevek. Slovenija prav tako meni, da bi bilo treba pretvorbo dolga v lastniški delež bank obravnavati kot lastni prispevek v celotnem znesku, tj. 19,7 milijona EUR. Slovenija je prav tako predložila vrednosti letal, zastavljenih za obravnavana posojila, skupaj z zadevnim poročilom AVAC ([14]), v katerem je navedena vrednost teh letal. Če se k temu prišteje še prodaja številnih sredstev […], bi lastni prispevek presegel [50–54] % na podlagi posodobljenega načrta prestrukturiranja.

(54) **Načelo enkratne pomoči** je bilo po mnenju Slovenije upoštevano, saj ukrepi 1, 2, 3 in 5, ki so bili odobreni pred ukrepom 4, niso vsebovali državne pomoči Adrii.

6.2 **Pripombe zainteresiranih strani**

(55) Med formalnim postopkom preiskave je Komisija prejela pripombe le od družbe Ryanair, ki podpira predhodne ugotovitve Komisije, da so ukrepi, ki se ocenjujejo, vsebovali pomoč in da niso združljivi z notranjim trgom.

(56) Vendar je družba Ryanair trdila, da ocena načela vlagatelja pod tržnimi pogoji, ki jo je opravila Komisija, v sklepu o začetku postopka ni bila popolna, saj bi Komisija morala obravnavati vprašanje, ali bi zasebni vlagatelj najprej izbral možnost likvidacije Adrie, namesto da bi ji zagotovil dodatni kapital ([15]). Družba Ryanair trdi, da bi morala Komisija v sklepu o začetku postopka oceniti, ali bi bila likvidacija Adrie za državo donosnejša od zagotovitve dodatnih sredstev. Čeprav je družba Ryanair menila, da nima dovolj informacij za pripombe o načrtu prestrukturiranja, je izrazila pomisleke, da bo Adria ponovno postala donosna.

(57) Družba Ryanair je trdila tudi, da bi vsaka pomoč Adrii škodila njenemu tržnemu položaju, saj spodkopava njena prizadevanja, da razvije svoj trg, in zanjo pomeni izgubo prihodka.

6.3 **Pripombe Slovenije o pripombah zainteresirane tretje strani**

(58) Slovenija je podrobno obravnavala trditve, ki jih je v svojih pripombah navedla družba Ryanair. Slovenija je zlasti pojasnila, da pri dokapitalizacijah v korist Adrii ni sodelovala le država, temveč tudi zasebni vlagatelji in subjekti, katerih ukrepi se po navedbah Slovenije ne morejo pripisati državi. Poleg tega Slovenija meni, da družba Ryanair napačno interpretira sodno prakso, ko trdi, da bi se morala Slovenija odločiti za stečaj namesto za prestrukturiranje in dolgoročno rentabilnost Adrie. Po navedbah Slovenije so bile pripombe družbe Ryanair o načelu vlagatelja pod tržnimi pogoji napačne, saj bi veljale le za upnike in ne za vlagatelje Adrie: ker Slovenija ni bila upnik družbe, ni mogla zahtevati njene likvidacije.

(59) Slovenija je trdila, da je Komisija obravnavala predpostavko iz načrta prestrukturiranja Adrie, in poudarila, da so pomisleki družbe Ryanair, ali bo Adria lahko ponovno dosegla rentabilnost, neutemeljeni. Slovenija je trdila tudi, da trditev o domnevni škodi tržnemu položaju družbe Ryanair ni bila utemeljena.

7. **OCENA UKREPOV**

(60) V tem sklepu je kot predhodna točka izpostavljeno vprašanje, ali je Adria podjetje v težavah v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje (oddelek 7.1). Nato je proučeno, ali ukrepi, ki se proučujejo, vsebujejo državno pomoč Adrii v smislu člena 107(1) PDEU (oddelek 7.2), in ali je taka pomoč, če obstaja, zakonita (oddelek 7.4) in združljiva z notranjim trgom (oddelek 7.5 tega dokumenta).

([13]) Sklep Komisije 2013/151/EU z dne 19. september 2012 o državni pomoči SA.30908 (11/C, ex N 176/10), ki jo je Češka republika odobrila podjetju České aerolinie, a.s. (ČSA – Czech Airlines – Načrt prestrukturiranja) (UL L 92, 3.4.2013, str. 16).

([14]) Poročilo AVAC je poročilo, ki ga redno izdaja Aircraft Value Analysis Company, tj. družba za analizo vrednosti letal, ki določa vrednosti letal vseh znamk in modelov.

([15]) Družba Ryanair se je sklicevala na zadevo C-405/11 P, Buczek Automotive, ki še ni objavljena, odstavki 55–57.

7.1 **Težave Adrie**

(61) Finančni položaj Adrie se je od leta 2008 stalno slabšal, saj se je zmanjšala prodaja, EBT (dobiček pred davki) je negativen, prav tako pa je negativen tudi lastniški kapital. Po podatkih slovenskih organov so bili ključni finančni parametri Adrie v obdobju 2007–2011 naslednji:

Preglednica 6

Ključni finančni podatki Adrie v obdobju 2007–junij 2011 (v mio. EUR)

	2007	2008	2009	2010	Junij 2011
Promet	179,2	205,4	161,4	148,7	71,1
Čisti poslovni izid	0,4	– 3,2	– 14,0	– 63,1	– 2,2
EBT+DA	0,4 (*)	10,9	1,6	– 50,9	1,8
Osnovni kapital	6,8	6,8	7,7	9,4	9,4
Lastniški kapital	41,8	32,5	29,3	– 35,4	– 35,9
Razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom	2,8	3,7	4,0	– 3,9	– 3,6
Denarni tok iz poslovnih dejavnosti	16,9	18,5	6,1	1,7	– 21,6 (**)

(*) EBT.
(**) Podatki iz decembra 2011.

(62) Adria je proračunsko leto 2011 zaključila z izgubo v višini 12 milijonov EUR ([16]), leta 2012 pa je izguba znašala 10,8 milijona EUR ([17]). Zdi se tudi, da je Adria leta 2013 izgubo zmanjšala na 3,1 milijona EUR ([18]).

(63) Točka 10(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje določa, da je podjetje v težavah, če je bila „izgubljena več kot polovica [njegovega] osnovnega kapitala“ in „je bila v preteklih 12 mesecih izgubljena več kot četrtina tega kapitala“. S to določbo je izražena predpostavka, da podjetje, ki ima ogromne izgube osnovnega kapitala, ne bo moglo preprečiti izgub, ki bi kratkoročno ali srednjeročno skoraj zagotovo ogrozile obstoj družbe (kot je določeno v točki 9 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(64) Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka, se osnovni kapital v obdobju 2007–junij 2011 ni zmanjšal, temveč se je povečal. Vendar Komisija pojasnjuje, da je lastniški kapital družbe leta 2010 in 2011 postal negativen. Hkrati družba ni sprejela ustreznih ukrepov za reševanje zmanjšanja svojega lastniškega kapitala. V predhodnih zadevah ([19]) je Komisija sprejela sklep, da obstaja vnaprejšnja domneva, da so merila iz točke 10(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje izpolnjena, če je lastniški kapital družbe negativen, kar bi veljalo za Adrio vsaj od leta 2010. Splošno sodišče je v nedavni sodbi ([20]) razsodilo tudi, da je podjetje z negativnim lastniškim kapitalom podjetje v težavah.

(65) Poleg tega je imela Adria dozdevno največje težave do konca leta 2010. V zvezi s tem so mediji takrat navajali možnost, da bo Adria šla v prostovoljno poravnavo oziroma da se bo celo vložil predlog za stečajni postopek ([21]). To bi lahko pomenilo, da je vsaj takrat Adria izpolnjevala merila za uvedbo kolektivnih postopkov insolventnosti v skladu s slovensko zakonodajo v smislu točke 10(c) smernic za reševanje in prestrukturiranje.

([16]) Glej računovodsko poročilo Adrie za leto 2011, dostopno na: https://www.adria.si/assets/Uploads/Adria-Airways-letno-porocilo-2011-poslovni-in-racunovodski-del2.pdf
([17]) Glej računovodsko poročilo Adrie za leto 2012, dostopno na: https://www.adria.si/assets/Letna-porocila/SLO/AA-Letno-porocilo-2012-V1.pdf
([18]) Glej na primer: http://atwonline.com/finance-amp-data/adria-airways-narrows-net-loss-2013
([19]) Odločba Komisije v zadevi C 38/2007, Arbel Fauvet Rail, UL L 238, 5.9.2008, str. 27.
([20]) Združeni zadevi T-102/07, Freistaat Sachsen proti Komisiji, in T-120/07, MB Immobilien in MB System proti Komisiji, ZOdl. 2010, str. II-585, odstavki 95–106.
([21]) Glej: http://www.rtvslo.si/gospodarstvo/adria-airways-v-prostovoljno-poravnavo/246290 (v slovenščini) ali: http://www.bloomberg.com/news/2010-12-15/slovenia-s-adria-airways-may-file-for-bankruptcy-tvs-reports.html (v angleščini).

(66) Iz navedenih razlogov Komisija v skladu s sklepom o začetku postopka ugotavlja, da je bila Adria leta 2010 in 2011 podjetje v težavah v smislu točke 10(a) in/ali točke 10(c) smernic za reševanje in prestrukturiranje, tj. ob odobritvi ukrepov 3, 4 in 5.

(67) Poleg tega preglednica 6 kaže, da bi Adria leta 2010 in 2011 lahko bila v težavah tudi v smislu točke 11 smernic za reševanje in prestrukturiranje, ki določa, da se podjetje lahko šteje za podjetje v težavah „ob prisotnosti običajnih znakov podjetja v težavah, kot so naraščajoče izgube, upadanje prometa, kopičenje zalog, presežki prostih zmogljivosti, padanje denarnih tokov, naraščajoči dolgovi, naraščajoči stroški obresti ali zmanjševanje čiste vrednosti sredstev".

(68) Vendar Komisija meni, da Adria v obdobju 2007–2009 ni kazala običajnih znakov podjetja v težavah v skladu s točko 11 smernic za reševanje in prestrukturiranje. Leta 2008 je Adria prvič v obravnavanem obdobju zabeležila izgubo v višini 3,2 milijona EUR. Vendar Slovenija pravilno izpostavlja dejstvo, da sta se prihodek in denarni tok Adrie leta 2008 povečala v primerjavi s predhodnim letom (in sicer s 179,2 milijona EUR na 205,4 milijona EUR oziroma s 16,9 milijona EUR na 18,5 milijona EUR). Poleg tega je bil njen osnovni kapital stabilen in je znašal 6,8 milijona EUR.

(69) Komisija prav tako ugotavlja, da je neto EBT Adrie leta 2008 in 2009 znašal 3,2 milijona EUR in 14 milijonov EUR. Če izključimo amortizacijo, je bil v istih letih gospodarski rezultat družbe pozitiven in je dosegel EBT+DA (dobiček pred davki + depreciacija in amortizacija) v višini 10,9 milijona EUR oziroma 1,6 milijona EUR (glej preglednico 6 v uvodni izjavi 61). Od leta 2010 je bil EBT+DA Adrie negativen. Ker je bila odločitev o ukrepu 2 sprejeta januarja 2009 in so bile delnice v celoti vpisane julija 2009, Komisija ne more z gotovostjo sklepati, da je takrat obstajal jasno opredeljiv trend negativnih rezultatov, na podlagi katerega bi lahko sklenila, da je bila Adria podjetje v težavah v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(70) V skladu s tem Komisija meni, da Adria ni bila podjetje v težavah v obdobju 2007–2009 ob izvedbi ukrepov 1 in 2.

7.2 **Obstoj državne pomoči**

(71) Na podlagi člena 107(1) PDEU je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.

(72) Za sprejetje sklepa o obstoju državne pomoči mora Komisija oceniti, ali so kumulativna merila iz člena 107(1) PDEU (tj. prenos državnih sredstev, selektivna prednost, morebitno izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino med državami članicami) izpolnjena za vsakega izmed petih ukrepov, ki se ocenjujejo.

7.2.1 Ukrepa 1 in 2: dokapitalizaciji leta 2007 in 2009

(73) Komisija bo najprej proučila, ali sta ukrepa 1 in 2 Adrii dodelila neupravičeno selektivno prednost.

(74) V sklepu o začetku postopka je Komisija v zvezi s tem navedla, da je bila cena delnic, ki jo je plačala KAD, nižja od cene iz obeh poročil o vrednotenju. KAD je nove delnice Adrie kupila februarja 2007 po ceni 27 EUR za delnico, kar je nižje od cene iz poročila o vrednotenju, ki je […] znašala […] EUR na delnico (glej uvodno izjavo 15). Januarja 2009 je KAD delnice kupila po ceni 22 EUR za delnico, kar je nižje od cene iz poročila o vrednotenju, ki je […] znašala […] EUR na delnico (glej uvodno izjavo 18). Vendar je Komisija izrazila pomisleke o zanesljivosti teh poročil, med drugim tudi zaradi precejšne časovne vrzeli med dokapitalizacijama (februarja 2007 oziroma januarja 2009) in vrednotenjem delnic družbe ([…] oziroma […]).

(75) Komisija je po začetku formalnega postopka preiskave ocenila podatke in dokaze, ki jih je o teh poročilih predložila Slovenija. V zvezi z ukrepom 1 je Slovenija pojasnila, da so podatki, na katerih je temeljilo poročilo, z dne 30. septembra 2006 in da so bili v času, ko je cenilec pripravljal poročilo, to najnovejši podatki. V zvezi z ukrepom 2 je ugotovila, da je bilo poročilo o vrednotenju naročeno takrat, ko se je generalna skupščina Adrie odločila nadaljevati z dokapitalizacijo. Poleg tega Komisija ne vidi razloga za dvome o popolni neodvisnosti cenilca (P&S Capital).

(76) Čeprav je […] mesečna vrzel med cenitvijo delnic družbe in dokapitalizacijo resnično obstajala, Komisija ni našla dokazov, da bi ta vrzel dejansko vplivala na ocenjeno vrednost delnic Adrie.

(77) Komisija ugotavlja, da je metoda vrednotenja, ki se je uporabila v teh poročilih (neto sedanja vrednost pričakovanih prostih denarnih tokov ([22])), pri takih odkupih zelo razširjena. Poleg tega je iz podrobne analize poročil razvidno, da uporabljene enačbe ustrezajo namenom vrednotenja in da so bile ustrezno uporabljene ter da so se predpostavke in napovedi o rasti prometa in donosnosti zdele uresničljive. Zlasti v poročilu o vrednotenju za dokapitalizacijo leta 2007 (ukrep 1) sta napovedani povprečni stopnji rasti prihodkov in donosnosti v okviru stopenj, zabeleženih v preteklosti. V poročilu o vrednotenju za dokapitalizacijo leta 2009 (ukrep 2) sta napovedani stopnji rasti prihodkov in donosnosti nižji od stopenj, zabeleženih v preteklosti, ker (a) je bila visoka gospodarska rast leta 2008 zlasti posledica slovenskega predsedovanja Svetu EU; (b) je bila svetovna gospodarska rast počasna; (c) so bili finančni trgi v napetem položaju. Tudi ostale predpostavke iz poročil se zdijo realistične. Poleg tega Komisija ugotavlja, da je bila KAD večinska delničarka Adrie že pred dokapitalizacijama ([23]) ter da je bil cilj dokapitalizacij financiranje obstoječe (in donosne) naložbe za KAD.

(78) Na podlagi zgoraj navedenega Komisija ugotavlja, da se dokapitalizaciji leta 2007 in 2009 lahko štejeta za skladni s trgom in da nista pomenili neupravičene prednosti za Adrio.

(79) Zato Komisija ugotavlja, da sta bila ukrepa 1 in 2 naložbi, ki bi jih vlagatelj v tržnem gospodarstvu izvedel v primerljivih okoliščinah ([24]), in zato ne vsebujeta državne pomoči, pri čemer ni treba nadalje oceniti, ali so bili ostali kumulativni pogoji iz člena 107(1) PDEU izpolnjeni.

7.2.2 Ukrep 3: dokapitalizacija leta 2010

(80) Kot je navedeno v uvodi izjavi (73), je eden od nujnih pogojev za državno pomoč dejstvo, da ukrep dodeljuje neupravičeno selektivno prednost upravičencu. V nadaljevanju bo Komisija ocenila, ali je bil ta pogoj pri ukrepu 3 izpolnjen.

(81) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da je cena 12 EUR na delnico, ki so jo PDP in zasebni turistični agenciji plačale za delnice Adrie, nižja od cene […] EUR na delnico iz poročila o vrednotenju. Kakor pri ukrepih 1 in 2, je Komisija tudi tu izrazila pomisleke o zanesljivosti tega poročila, zlasti zaradi precejšnje […] mesečne časovne vrzeli med dokapitalizacijo (septembra 2010) in vrednotenjem delnic v poročilu ([…]).

(82) Informacije, ki so jih predložili slovenski organi, so nekoliko zmanjšale dvome Komisije v tem smislu. Vendar ne glede na to Komisija ponovno navaja, da sta na podlagi istih informacij in vrednotenja pri dokapitalizaciji leta 2010 sodelovali dve zasebni turistični agenciji (Kompas d.d. in Palma d.o.o.), ki sta zagotovili 20 % sredstev, PDP pa je zagotovila preostalih 80 % kapitala. Zasebni turistični agenciji in PDP so sodelovale pod enakimi pogoji in vpisale delnice na isti dan. Poleg tega sta bila prispevek zasebnih turističnih agencij in prispevek PDP opravljena z vložitvijo denarnih sredstev. Komisija je v sklepu o začetku postopka poudarila, da bi sodelovanje zasebnih turističnih agencij, ki sta zagotovili 20 % sredstev, načeloma lahko pomenilo, da je obravnavano naložbo podpiral trg, čeprav je treba ukrep obravnavati v širšem kontekstu takratnega položaja Adrie in dejstva, da je bil ukrep 3 tretja dokapitalizacija v času približno treh let in pol.

(83) Komisija najprej ugotavlja, da je Slovenija predložila dokaze o tem, da sta Kompas d.d. in Palma d.o.o. v celoti zasebni podjetji, nad katerima država nima nobenega nadzora ali vpliva. Poleg tega ukrepa 1 in 2 nista vsebovala državne pomoči, kot je navedeno v uvodni izjavi 79. Na podlagi tega se zdi, da odločitve o naložbi, ki bi jo sprejel zasebni vlagatelj, ni mogoče obravnavati, kot da vpliva na odločitvi zasebnih turističnih agencij, da izvedeta naložbo v Adrio. Komisija prav tako ugotavlja, da sta zasebni turistični agenciji vpisali delnice Adrie istega dne kot PDP, plačali isto ceno, njuna naložba je potekala pod istimi pogoji, naložba kapitala PDP in zasebnih turističnih agencij pa je potekala v denarju.

([22]) Pričakovani prosti tok so denarna sredstva, ki ostanejo po plačilu vseh stroškov podjetja, tj. denarna sredstva, ki so na razpolago delničarjem podjetja.
([23]) Pred dokapitalizacijama leta 2007 in 2009 je KAD imela v lasti 55 % in 77,3 % Adrie (glej preglednici 1 in 2).
([24]) Zadeva T-296/97, Alitalia – Linee aeree italiane SpA proti Komisiji, Recueil 2000, str. II-3871, odstavek 81.

(84) V vsakem primeru se sodelovanje zasebnih turističnih agencij, ki sta zagotovili 20 % sredstev, ne more obravnavati za zanemarljivo v primerjavi z javnim posredovanjem v smislu ustaljene sodne prakse, tudi če bi Komisija sklenila, da je sodelovanje PDP vsebovalo državna sredstva in da se pripiše državi (v tem smislu glej uvodne izjave 89 do 91) ([25]). Poleg tega ob upoštevanju navedenega Komisija ne more skleniti, da je na odločitev zasebnih turističnih agencij o naložbi v Adrio dejansko vplivalo ravnanje PDP. Dejstvo, da je Adria leta 2010 veljala za podjetje v težavah (glej oddelek 7.1), tega ne spremeni.

(85) Poleg tega na podlagi dokazov, ki jih je predložila Slovenija, ni razvidno, da bi imeli zasebni turistični agenciji razen ustvarjanja dobička še kakšne druge razloge za vlaganje v Adrio. V tem smislu Komisija izpostavlja poročilo, ki ga je predložila Slovenija v zvezi s strateškimi usmeritvami Adrie za obdobje 2009–2014, ki je bilo očitno na voljo vlagateljem v času, ko so sprejemali svoje odločitve o naložbi, v skladu s tem poročilom pa naj bi Adria poslovala z dobičkom med letoma 2010 in 2014 na podlagi dokapitalizacije v višini približno 2,5 milijona EUR ter s sprejetjem nekaterih ukrepov s strani Adrie, vključno z višjim povprečnim dohodkom na potnika in zmanjšanjem stroškov. To poročilo je dodaten znak, da sta bili zasebni turistični agenciji dejansko prepričani o donosnosti svoje naložbe.

(86) Zato Komisija meni, da je bila odločitev zasebnih turističnih agencij o naložbi v Adrio enakovredna odločitvi PDP ter da je bila njuna naložba precejšna. Poleg tega Komisija nima nobenih razlogov za dvom, da sta se zasebni turistični agenciji za naložbo v Adrio odločili zaradi namena ustvarjanja dobička. Na podlagi tega je Komisija sklenila, da ukrep 3 ni vključeval neupravičene prednosti za Adrio in zato ne vsebuje državne pomoči, pri čemer ni treba nadalje oceniti, ali so bili ostali kumulativni pogoji iz člena 107(1) PDEU izpolnjeni.

7.2.3 Ukrep 4: dokapitalizacija leta 2011

(87) Slovenija je 30. septembra 2011 v denarju vpisala 70 % (49,5 milijona EUR) dokapitalizacije Adrie leta 2011. Slovenija je izvedla naložbo prek Agencije za upravljanje kapitalskih naložb Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: AUKN). Poleg tega je PDP vpisala dodaten 1 % (0,5 milijona EUR) v denarju. Preostali del dokapitalizacije (tj. 19,7 milijona EUR) je potekal v obliki pretvorbe dolga v lastniški delež, ki so jo izvedle številne banke: 20 % NLB, 5 % Abanka Vipa d.d., 2 % UniCredit Banka Slovenije d.d. in 2 % Hypo Alpe-Adria Bank d.d..

(88) AUKN je bila ustanovljena z Zakonom o upravljanju kapitalskih naložb Republike Slovenije ([26]), njen upravni odbor je imenoval Državni zbor, neposredno je bila financirana iz proračuna Republike Slovenije, njeni zaposleni pa so bili javni uslužbenci ([27]). Zato je jasno, da se ukrepi AUKN lahko pripišejo državi in da so vključevali državna sredstva, čemur Slovenija ne ugovarja. Komisija poleg tega izpostavlja tudi sporočilo za medije z dne 23. junija 2011, ki ga je pripravil Urad predsednika vlade Republike Slovenije: „Vlada […] je na današnji seji […] sklenila […], da [AUKN] v osnovni kapital [Adrie Airways d.d.] vplača 49,5 milijona evrov, [500 000] evrov pa vplača Posebna družba za podjetniško svetovanje (PDP, d.d.). […] Cilj Republike Slovenije je z aktivnim sodelovanjem v navedenem postopku zagotoviti nadaljnje zadovoljevanje interesov Republike Slovenije na področju dejavnosti rednega zračnega prevoza, ki ga opravlja letalski prevoznik s sedežem v Republiki Sloveniji.“ ([28])

(89) V zvezi s PDP Komisija meni, da obstajajo številni kazalniki v smislu sodne prakse v zadevi Stardust Marine ([29]), na podlagi česar lahko sklepa, da je bila PDP ustanovljena za izvajanje politik slovenskih javnih organov ter da se njena odločitev o naložbi v ukrep 4 pripiše državi in vsebuje državna sredstva. Komisija najprej ugotavlja, da je Slovenija posredni lastnik 100 % PDP (prek KAD, SOD in DSU). Ob upoštevanju tega Komisija opozarja na svoj sklep v zadevi ELAN ([30]), v katerem je ugotovila, da se ukrepa KAD in DSU, dveh lastnikov PDP, pripišeta državi. Poleg tega ima država vse glasove v odboru delničarjev, ki imenuje upravni odbor družbe. V skladu s členom 19 statuta PDP mora upravni odbor dati soglasje za nakup vrednostih papirjev, če je vrednost posameznega posla višja od 500 000 EUR.

([25]) Zadeva T-358/94, Air France proti Komisiji, Recueil 1996, str. II-2109, odstavka 148 in 149.
([26]) AUKN ne obstaja več, nadomestila jo je SOD.
([27]) Glej letno poročilo 2011 AUKN, dostopno na: http://www.sdh.si/doc/Financna_porocila/2011-LETNO_POROCILO_ZA_2011.pdf
([28]) Dostopno na: http://www.nekdanji-pv.gov.si/2008-2012/nc/si/medijsko_sredisce/novica/article/252/5475/
([29]) Glej opombo 8.
([30]) Sklep Komisije 2014/273/EU z dne 19. septembra 2012 o ukrepih v korist podjetja ELAN d.o.o., SA.26379 (C 13/10) (ex NN 17/10), ki ju je izvedla Slovenija (UL L 144, 15.5.2014, str. 1).

(90) V skladu s sklepom o začetku postopka Komisija navaja tudi izjavo nekdanjega slovenskega ministra za finance ob koncu njegovega mandata 28. oktobra 2011 (tj. po ukrepu 4): „Z ustanovitvijo Posebne družbe za prestrukturiranje (PDP) smo zagotovili slovenskim podjetjem nove vire financiranja, znanje in izkušnje iz primerov dobrih praks pri prestrukturiranju podjetij. Najbolj odmevna sta zagotovo uspešno izvedena primera Adria Airways in Unior“ ([31]). Ta izjava lahko velja za posreden dokaz, da se ukrep pripiše državi v smislu sodne prakse Stardust Marine. Trditev Slovenije, da bi bilo treba to izjavo obravnavati v političnem kontekstu ob koncu mandata ministra za finance kot „drzno in dovolj preprosto, da se jo uspešno posreduje medijem“, se ne zdi prepričljiva. Poleg tega Komisija kot dodaten posreden dokaz navaja sporočilo za medije Urada predsednika vlade Republike Slovenije z dne 23. junija 2011 (glej uvodno izjavo 88), v katerem je navedeno, da se je slovenska vlada odločila, da bo PDP prispevala 0,5 milijona EUR k dokapitalizaciji leta 2011.

(91) Ob upoštevanju navedenega Komisija meni, da je sodelovanje PDP pri dokapitalizaciji leta 2010 vključevalo državna sredstva in da se ukrepi PDP lahko pripišejo državi.

(92) V zvezi z bankami Komisija v skladu s sklepom o začetku postopka navaja, da so Abanka Vipa d.d., UniCredit Banka Slovenije d.d. in Hypo Alpe-Adria Bank d.d. v celoti zasebni subjekti. NLB je bila ob ukrepu 4 v večinski lasti države, in sicer neposredni (45,62 %) ali posredni prek SOD (4,07 %) in KAD (4,03 %) ([32]), drug pomemben delničar pa je bila le še KBC Banka (25 %). Dejstvo, da je bila država večinski lastnik NLB, ki je tako imela večino glasov v upravnem odboru in nadzornem svetu, kaže na pripisljivost ukrepov državi. Vendar na podlagi statuta NLB Komisija ne more z gotovostjo sprejeti sklepa, da se njena odločitev o naložbi v Adrio pripiše državi. Poleg tega Komisija v strukturi upravljanja NLB ni našla znakov o vpletenosti javnih organov. Komisija v zvezi s tem tudi ni našla posrednega dokaza v smislu sodne prakse v zadevi Stardust Marine. Iz navedenih razlogov Komisija meni, da se odločitev NLB o sodelovanju pri ukrepu 4 ne pripiše Sloveniji.

(93) Po obrazložitvi, da se ukrepa AUKN in PDP pripišeta državi, mora Komisija oceniti, ali sta vsebovala selektivno neupravičeno prednost Adrii.

(94) Slovenija trdi, da je bila odločitev bank o naložbi v Adrio sprejeta istočasno z odločitvijo države, kar bi samo po sebi izključilo obstoj prednosti.

(95) Komisija najprej opozarja na svojo ugotovitev, da je bila Adria leta 2011 ob odobritvi ukrepa 4 podjetje v težavah (glej uvodno izjavo 66).

(96) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je sodelovanje bank pri dokapitalizaciji leta 2011 potekalo v obliki pretvorbe dolga v lastniški delež v višini 26 % njihovih obstoječih terjatev do Adrie. Po drugi strani sta država in PDP vložili denar. Slovenija trdi, da je od skupaj 19,7 milijona EUR, pretvorjenih v lastniški kapital, [10–20] milijona EUR enakovrednih dokapitalizaciji, ker je bil del posojil v celoti zavarovan. Po trditvah Slovenije bi banke pri pretvorbi prevzele novo tveganje, ki lahko velja za enakovredno vložku novega denarja v višini [10–20] milijona EUR.

(97) Komisija je ocenila informacije Slovenije in sklenila, da je bilo od 19,7 milijona EUR, pretvorjenih v lastniški delež, [10–20] milijona EUR dejansko v celoti in ustrezno zavarovanih z zastavo predvsem letal v lasti Adrie. Za določitev vrednosti teh letal se je Adria zanašala na poročilo o vrednosti letal „Aircraft Value Reference“, ki ga je aprila 2011 objavila neodvisna družba za analize vrednosti letal *Aircraft Value Analysis Company* (v nadaljnjem besedilu: AVAC). V tem poročilu so navedene trenutne in prihodnje vrednosti in cene zakupa več vrst letal, pri čemer so navedene najvišje in najnižje vrednosti. Za oceno letal, zastavljenih kot jamstvo, so bile uporabljene vrednosti, ki so bile bistveno nižje od najvišje vrednosti AVAC. Komisija meni, da je poročilo zanesljiva podlaga za določanje vrednosti letal, saj je AVAC neodvisna družba, poročilo pa se v sektorju zelo pogosto uporablja.

([31]) Glej govor nekdanjega slovenskega ministra za finance (dr. Franca Križaniča) ob koncu njegovega mandata 28. oktobra 2011, ki je objavljen na spletnem mestu slovenskega ministrstva za finance: http://www.mf.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/article/3/1054/8a67f745b4/

([32]) Poleg tega je bila NLB v 2,53-odstotni lasti Zavarovalnice Triglav d.d., ki je bila v 62,54-odstotni lasti države prek KAD, SOD in SPIZ.

(98) Vendar [0–10] milijona EUR dolgov, pretvorjenih v lastniški delež, ni bilo v celoti zavarovanih. Zato Komisija ne more sprejeti sklepa, da je bila njihova pretvorba enakovredna dokapitalizaciji in da so banke prevzele novo tveganje. Poleg tega so se pogoji preostalega dolga izboljšali, skupna stopnja tveganja pa se je bistveno zmanjšala glede na to, da je preostali (nepretvorjeni) del dolgov imel isto stopnjo zavarovanja kot pred pretvorbo. To skupno tveganje je dodatno zmanjšalo dejstvo, da je bil eden od pogojev za pretvorbo dolga v lastniški delež to, da je Adria morala […]. Poleg tega so bili v nekaterih primerih pogoji za neodplačani dolg (obrestna mera, rok odplačila itn.) […].

(99) Po drugi strani je Slovenija v celoti prevzela tveganje za najmanj 49,5 milijona EUR, saj je delničarka Adrie postala šele po dokapitalizaciji leta 2011. Banke so prevzele novo tveganje, vendar ne iste stopnje kot Slovenija, saj se je njihov položaj izboljšal zaradi pretvorbe dolga. Na podlagi tega se zdi, da banke ob sprejetju odločitve o naložbi v Adrio niso bile v položaju, ki bi bil primerljiv s položajem države.

(100) Prav tako ni mogoče izključiti, da je na odločitev bank o naložbi v Adrio vplivalo ravnanje države. V letnem poročilu 2011 Adrie je zapisano: „Vlada Republike Slovenije je 20. 1. 2011 jasno oblikovala svoje mnenje in se opredelila o pomenu Adrie Airways kot letalskega prevoznika za slovensko gospodarstvo, državljane Republike Slovenije in za goste iz tujine. V svojem sklepu je podala namero, naj Adria Airways ostane slovenski letalski prevoznik.“ Ta odločitev, ki je bila sprejeta veliko pred sprejetjem načrta prestrukturiranja septembra 2011, bi lahko olajšala odločitev bank o naložbi, saj je država že nakazala svoje veliko zanimanje za zagotovitev podpore Adrii ([33]).

(101) Na podlagi navedenih argumentov Komisija izključuje trditve Slovenije, da so država in banke izvedle naložbe pod enakovrednimi pogoji.

(102) Vendar mora Komisija proučiti, ali je bila naložba Slovenije v Adrio združljiva z notranjim trgom. Slovenija trdi, da je sprejela odločitev o sodelovanju pri ukrepu 4 na podlagi načrta prestrukturiranja iz septembra 2011, kar bi bilo treba šteti za skladno z načelom vlagatelja pod tržnimi pogoji.

(103) Komisija je predhodno ugotovila, da je dokapitalizacija leta 2011 v nasprotju s predhodnimi dokapitalizacijami potekala brez poročila o vrednotenju. Poleg tega bi zasebni vlagatelj, ki se odloča za dokapitalizacijo družbe s precejšnjimi dolgovi, v skladu s sodno prakso zahteval načrt prestrukturiranja, ki bi družbi omogočil ponovno doseganje rentabilnosti ([34]). V tem primeru slovenski organi trdijo, da so sprejeli odločitev o sodelovanju pri dokapitalizaciji leta 2011 na podlagi načrta prestrukturiranja iz septembra 2011.

(104) Vendar je Komisija že sklenila, da je bila Adria leta 2011 podjetje v težavah (glej uvodno izjavo 66). Samo po sebi to pomeni, da ni verjetno, da bi država od Adrie lahko pričakovala normalno donosnost vloženega kapitala v razumnem času. Poleg tega Komisija vztraja pri svojem mnenju iz sklepa o začetku postopka, da načrt prestrukturiranja ne zadostuje, da se dokapitalizacija leta 2011 upraviči kot skladna z načelom vlagatelja pod tržnimi pogoji. Načrt prestrukturiranja (v svoji prvotni različici iz septembra 2011) je predvideval rentabilnost leta 2013 z zelo majhno stopnjo dobička (EBT) (realistični scenarij je predvideval stopnje dobička v višini […] % leta 2013, […] % leta 2014 in […] % leta 2015). Da bi bil donos za delničarje nezadosten, kaže tudi dejstvo, da je načrt predvideval zlasti nizko stopnjo lastniškega kapitala v istem obdobju, in sicer v razponu od […] EUR leta 2011 do […] EUR leta 2015. To bi pomenilo, da bi se vloženi kapital septembra 2011 v višini 69,7 milijona EUR predvidoma bistveno zmanjšal v obdobju prestrukturiranja in tako ne bi pomenil dejanskega donosa.

(105) Slovenija je predložila številna vmesna poročila, ki sta jih pripravila Airconomy in Adria med aprilom in septembrom 2011 (tj. pred načrtom prestrukturiranja iz septembra 2011), ki naj bi vključevala količinske opredelitve, ki niso bile vključene v načrt prestrukturiranja, in ki so bila očitno predložena vsem delničarjem Adrie in tudi državi. Vendar Komisija ugotavlja, da se vmesna poročila nanašajo na obdobje 2011–2012, načrt prestrukturiranja pa je vključeval napovedi do leta 2015, […]. Na podlagi tega Komisija meni, da vmesna poročila niso vsebovala potrebnih manjkajočih informacij, s katerimi bi načrt prestrukturiranja izpolnil načelo vlagatelja pod tržnimi pogoji.

([33]) Glej Odločbo Komisije 2006/621/ES z dne 2. avgusta 2004 o državni pomoči, ki jo izvaja Francija v korist podjetja France Télécom (zadeva C13a/2003) (UL L 257, 20.9.2006, str. 11), uvodna izjava 227, in Sklepne predloge generalnega pravobranilca Geelhoeda, združeni zadevi C-328/99 in C-399/00, Italija proti Komisiji in SIM 2 Multimedia SpA proti Komisiji (Seleco), Recueil 2003, str. I-4035, odstavek 53: „tako je mogoče domnevati, da so bili navedeni zasebni vlagatelji pripravljeni [zagotoviti kapital upravičencu] šele potem, ko je vlada sprejela nove podporne ukrepe. Ni pomembno, v kakšni meri so bili zasebni vlagatelji pripravljeni sodelovati, saj je pomembno to, kaj bi zasebni vlagatelj storil, če [javni organi] ne bi bili pripravljeni vložiti novega kapitala.“

([34]) Združeni zadevi T-126/96 in C-127/96, BFM in EFIM proti Komisiji, str. II-3437, odstavki 82–86.

(106) Komisija je zato sklenila, da je dokapitalizacija leta 2011 dodelila neupravičeno prednost Adrii. Ta prednost je bila selektivna, saj je bila dodeljena le enemu upravičencu, torej Adrii.

(107) Komisija mora tudi proučiti, ali bi ukrep 4 lahko izkrivljal konkurenco in vplival na trgovino med državami članicami, tako da bi Adria imela prednost pred konkurenti, ki ne prejemajo javne podpore. Zdi se jasno, da je ukrep 4 lahko vplival na trgovino in konkurenco znotraj EU, saj je Adria konkurent drugim letalskim prevoznikom EU, zlasti od začetka veljavnosti tretje faze liberalizacije zračnega prometa („tretjega svežnja“) dne 1. januarja 1993. Poleg tega je na razmeroma krajših razdaljah znotraj EU zračni promet konkurent cestnemu in železniškemu prometu, na katera bi ukrep prav tako lahko vplival.

(108) Ukrep 4 je tako omogočil Adrii, da nadaljuje s poslovanjem in da se ji v nasprotju s konkurenti ni treba soočiti s posledicami slabih finančnih rezultatov.

(109) Na podlagi navedenih argumentov Komisija ugotavlja, da je ukrep 4 vključeval državno pomoč v korist Adrii v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2.4 Ukrep 5: prodaja AAT v obdobju 2010–2011

(110) V sklepu o začetku postopka je Komisija iz razlogov iz uvodnih izjav 41 in 42 sprejela predhoden sklep, da je odkup delnic AAT, ki sta ga izvedla PDP in Aerodrom Ljubljana, dodelil neupravičeno prednost Adrii.

(111) Zaradi drugačne narave prispevkov PDP in Aerodroma Ljubljana (denar oziroma pretvorba dolga v lastniški delež) ter ob upoštevanju ugotovitev v zvezi z ukrepom 4 (glej uvodne izjave 94 do 101) je Komisija sklenila, da se trditve glede enakovredne narave prispevkov lahko smiselno izključijo za ukrep 5.

(112) Komisija mora vseeno oceniti, ali sta bili odločitvi PDP in Aerodroma Ljubljana ekonomsko smotrni, in sicer na podlagi tega, ali bi preudaren udeleženec v tržnem gospodarstvu v primerljivih okoliščinah ravnal enako. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je bila skupna cena v višini 14,7 milijona EUR, ki sta jo plačala Aerodrom Ljubljana in PDP, znotraj razpona vrednosti iz poročila o vrednotenju AAT. Vendar je Komisija izrazila pomisleke o poročilu o vrednotenju, saj bi bilo treba oceniti vrednost AAT (ki je bila takrat še služba za vzdrževanje Adrie, znana kot SVL) kot samostojnega subjekta, pri čemer se ne bi smele upoštevati sinergije znotraj skupine. Komisija tudi ugotavlja, da je obstajala precejšna časovna vrzel med vrednotenjem AAT/SVL ([…]) in prodajo AAT (od novembra 2010 do marca 2011).

(113) Komisija mora najprej opozoriti, da je poročilo o vrednotenju pripravil neodvisni strokovnjak (družba KPMG) ter da ni razloga za dvome, da strokovnjak svoje naloge ni opravil popolnoma neodvisno. V zvezi s časovno vrzeljo med vrednotenjem in prodajo delnic je Slovenija pojasnila, da je poročilo o vrednotenju temeljilo na finančnem položaju Adrie dne 31. decembra 2009, tj. na zadnjih zunanje revidiranih podatkih. Komisija ugotavlja, da je bil ukrep 5 najprej izveden novembra 2010, tj. manj kot leto po datumu vrednotenja AAT v skladu s poročilom o vrednotenju. Čeprav poročilo o vrednotenju AAT upošteva negativne napovedi Adrie, so v njem podrobno ocenjeni poslovni segmenti storitev vzdrževanja, popravil in obnov ter podana je ugotovitev, da se negativni trend družbe ni nanašal na AAT ter da je bila ATT donosna enota. Poleg tega podrobna ocena poročila o vrednotenju kaže, da je bila AAT/SVL ocenjena kot ločena poslovna enota, pri čemer se dejansko niso upoštevale potencialne sinergije z Adrio. Glede na to se zdi, da je bilo poročilo o vrednotenju pripravljeno v času, ko je bilo znano, da bo AAT začela opravljati storitve vzdrževanja, popravil in obnove za druge zunanje stranke, zlasti Spanair, ki bi sčasoma kot glavna stranka AAT zamenjal Adrio. Na podlagi zgoraj navedenega in glede na to, da je poročilo uporabilo najnovejše razpoložljive revidirane finančne podatke o AAT, da ga je pripravil neodvisen strokovnjak in da je bilo verodostojno iz vseh zadevnih poslovnih vidikov, je njegova uporaba kot referenčnega dokumenta pri ukrepu sprejemljiva. Čeprav je res, da se kriza še ni končala, je bilo leta 2009 slovensko gospodarstvo v najbolj prizadeto. Novembra 2010, ko sta se družbi PDP in Aerodrom Ljubljana odločili kupiti AAT, so napovedi za rast BDP za Slovenijo za leta 2010, 2011 in 2012 ponovno dosegale pozitivne vrednosti (1,1 %, 1,9 % oziroma 2,6 %) ([35]). V teh okoliščinah zasebni vlagatelj ne bi nujno izvedel novega vrednotenja, ker bi lahko domneval, da poročilo o vrednotenju, ki temelji na številkah iz leta 2009, kaže točno sliko poslovanja.

([35]) Glej Evropsko gospodarsko napoved – jesen 2010 za Slovenijo, ki jo je pripravil GD za gospodarske in finančne zadeve, na voljo na: http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2010_autumn/si_en.pdf

(114) Bolj pomembno je, da je Slovenija predložila dokaze, ki kažejo, da je bila AAT ob izvedbi ukrepa 5 donosna, ni imela zapadlega dolga, njen dolg pa bi se lahko odplačal z njenimi dobički. Poleg tega je Slovenija predložila napovedi AAT do leta 2014, ki kažejo, da bi AAT v letu 2010 imela dobiček po odbitku davka v višini […] EUR, ostala pa bi dobičkonosna tudi po tem datumu, pri čemer bi imela leta 2014 dobiček v višini približno […] EUR. Zdi se, da so bile te napovedi na voljo PDP in Aerodromu Ljubljana pri sprejemanju odločitve o naložbi.

(115) Slovenija je predložila tudi dokaze, da je Aerodrom Ljubljana svojo odločitev o naložbi v AAT sprejel iz gospodarskih razlogov. Upravni odbor in nadzorni svet Aerodroma Ljubljana sta avgusta in septembra 2010 ocenila možnost odkupa delnic AAT. Aerodrom Ljubljana je ocenil korist poravnave številnih preostalih terjatev do Adrie, pri čemer je upošteval poslovne pogoje, ki so vključevali fiksni 8-odstotni dobiček na prednostne delnice AAT, […]. Čeprav se je pri drugem vrednotenju predlagala nižja cena delnic, je nadzorni svet Aerodroma Ljubljana sprejel odločitev, da pogoji pretvorbe ([…]) upravičujejo višjo ceno delnice.

(116) V zvezi z drugo fazo prodaje AAT je iz zapisnika sestanka nadzornega sveta Aerodroma Ljubljana z dne 21. januarja 2011 razvidno, da so potekale razprave o prednostih in slabostih različnih cen delnic in opustitvi prodajnih opcij Aerodroma Ljubljana. Ob prevzemu navadnih delnic v začetku leta 2011 so bile odvzete zlasti prodajne opcije, vendar je nadzorni svet Aerodroma Ljubljana vseeno sklenil, da je to ekonomsko smotrna odločitev, saj je Aerodrom Ljubljana v zameno za odpoved prodajnim opcijam pridobil pravico enakopravnega soupravljanja AAT, čeprav je imel v lasti manj delnic kot PDP. Poleg tega je nadzorni svet ugotovil, da bi nakup AAT pozitivno vplival na Aerodrom Ljubljana, saj bi se ocenjeni prihodek leta 2011 zmanjšal za […] %, če bi Adria prenehala poslovati.

(117) Slovenija je predložila tudi dokaze, da je uprava PDP sprejela odločitev o odkupu prednostnih delnic in navadnih delnic AAT iz ekonomsko smotrnih razlogov. Zapisniki sestankov PDP kažejo, da je že izvedla svojo oceno AAT, v kateri je bila priporočena cena med […] EUR in […] EUR, tj. v razponu iz poročila o vrednotenju iz uvodne izjave 34. Čeprav bi notranja stopnja donosnosti naložbe PDP znašala […] %, je PDP uspelo izposlovati boljše pogoje od AAT, vključno z 8-odstotnimi fiksnimi dividendami.

(118) Komisija je zato sklenila, da odločitvi PDP in Aerodroma Ljubljana o sodelovanju pri ukrepu 5 nista vključevali neupravičene prednosti Adrii, saj sta oba vlagatelja ravnala kot preudarna udeleženca na trgu in sprejela svoji odločitvi o naložbi iz ekonomsko smotrnih razlogov. Zato ni treba oceniti, ali so bili preostali kumulativni pogoji iz člena 107(1) PDEU izpolnjeni.

7.3 **Sklep o obstoju pomoči**

(119) Na podlagi navedenih razlogov Komisija sprejema sklep, da ukrepi 1, 2, 3 in 5 niso vsebovali državne pomoči Adrii.

(120) Po drugi strani pa Komisija, kot je pojasnjeno v oddelku 7.2.3, meni, da je ukrep 4 vseboval državno pomoč, zato bo v nadaljevanju ocenila njegovo zakonitost in združljivost z notranjim trgom.

7.4 **Zakonitost pomoči – ukrep 4**

(121) Člen 108(3) PDEU določa, da država članica ne sme izvajati ukrepa pomoči, dokler Komisija ni sprejela sklepa o odobritvi tega ukrepa. Komisija ugotavlja, da je Slovenija sodelovala pri dokapitalizaciji leta 2011 (ukrep 4), ne da bi jo pred tem priglasila Komisiji, da jo odobri. Komisija obžaluje, da Slovenija ni spoštovala obveznosti neukrepanja in da je s tem kršila svoje obveznosti iz člena 108(3) PDEU.

7.5 **Združljivost pomoči – ukrep 4**

(122) Če bi Komisija ugotovila, da je ukrep 4 vseboval državno pomoč, je ta po mnenju Slovenije združljiva z notranjim trgom na podlagi člena 107(3)(c) PDEU in zlasti pomoči za prestrukturiranje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(123) Člen 107(3)(c) PDEU določa, da se pomoč lahko odobri, če je dodeljena za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih sektorjev in kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka, Komisija meni, da se združljivost ukrepa 4 lahko oceni le na podlagi člena 107(3)(c) PDEU, zlasti v skladu z določbami o pomoči za prestrukturiranje smernic za reševanje in prestrukturiranje.

7.5.1 Upravičenost

(124) V skladu s točko 33 smernic za reševanje in prestrukturiranje so do pomoči za prestrukturiranje upravičena le podjetja v težavah v smislu točk 9–13 smernic za reševanje in prestrukturiranje. V zvezi s tem je Komisija že ugotovila, da je bila Adria leta 2011 ob odobritvi ukrepa 4 podjetje v težavah (glej uvodno izjavo 66).

(125) Točka 12 smernic za reševanje in prestrukturiranje določa, da novoustanovljeno podjetje ni upravičeno do pomoči za reševanje in prestrukturiranje, tudi če je njegov začetni položaj negotov. Podjetje načeloma velja za novoustanovljeno prva tri leta po začetku poslovanja na zadevnem področju. Adria je bila ustanovljena leta 1961 in se ne more obravnavati za novoustanovljeno podjetje. Adria tudi ne pripada poslovni skupini v smislu točke 13 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(126) Komisija je zato sprejela sklep, da je Adria upravičena do pomoči za prestrukturiranje.

7.5.2 Ponovno doseganje dolgoročne rentabilnosti

(127) V skladu s točko 34 smernic za reševanje in prestrukturiranje mora biti dodelitev pomoči za prestrukturiranje pogojena z izvajanjem načrta prestrukturiranja, ki ga mora v vseh primerih posameznih pomoči potrditi Komisija. V točki 35 je pojasnjeno, da mora načrt prestrukturiranja, katerega trajanje mora biti čim krajše, obnoviti dolgoročno sposobnost preživetja podjetja v smiselnem časovnem okviru in na podlagi realističnih predvidevanj prihodnjih pogojev poslovanja.

(128) V skladu s točko 36 smernic za reševanje in prestrukturiranje morajo biti v načrtu opisane okoliščine, ki so privedle do težav podjetja, ter upoštevano sedanje stanje in pričakovane tržne napovedi v prihodnosti ter zajeti najbolj optimistični, najbolj pesimistični in osnovni scenariji.

(129) Načrt mora vsebovati preobrat, ki bo podjetju omogočil, da bo po zaključku prestrukturiranja vse svoje stroške krilo samo, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami. Pričakovan donos kapitala mora biti dovolj velik, da prestrukturiranemu podjetju omogoča samostojno konkuriranje na trgu (točka 37 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(130) Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka, je Komisija imela pomisleke, ali je imel načrt za prestrukturiranje dovolj trdno podlago za doseganje dolgoročne rentabilnosti Adrie, saj se zdi, da so nekatere napovedi iz načrta temeljile na količinsko neopredeljenih, negotovih ali nejasnih predpostavkah. Poleg tega Komisija ni mogla zagotovo vedeti, ali bo podjetje doseglo rentabilnost do konca leta 2013, kot je navedeno v prvotnem načrtu prestrukturiranja.

(131) Slovenija je med formalnim postopkom preiskave predložila številne spremembe k načrtu prestrukturiranja. V skladu s spremenjenim načrtom bo Adria ponovno dosegla rentabilnost leta 2014 ali 2015. Načrt prestrukturiranja bo trajal največ pet let v skladu s predhodno prakso primerov v sektorju potniškega zračnega prometa ([36]). Komisija poleg tega navaja, da je treba v sedanjih gospodarskih razmerah zlasti v sektorju zračnega prometa doseči stabilizacijo uspešnosti poslovanja in storitev, da se zagotovi dolgoročna rentabilnost kot trdna podlaga za rast v prihodnosti in ne zgolj kratkoročni preobrat, ki po svoji naravi poteka več let.

(132) V načrtu prestrukturiranja je izpostavljeno, da je glavni cilj prestrukturiranja Adrie dolgoročna rentabilnost, glavni cilj Adrie pa je sprejeti jasno strategijo in tržno usmeritev z več ključnimi cilji: povečanje finančne moči in preprečevanje izgub od leta 2013, zmanjšanje kompleksnih stroškov in doseganje jasne, konkurenčne in trajnostne edinstvene prodajne ponudbe. Glede na načrt bi podjetje z dosego teh ciljev […].

(133) Načrt prestrukturiranja prav tako opisuje okoliščine, ki so povzročile težave Adrie in ki so bile zlasti posledica svetovne finančne krize, majhnega primarnega trga Adrie (Slovenija in sosednje države), nizke zmogljivosti njene flote (predvsem letal CRJ200) […].

([36]) Glej sklep v zadevi SA.30908 – CSA – Czech Airlines – Načrt prestrukturiranja, uvodna izjava 107, in sklep v zadevi SA.33015 – Air Malta plc., uvodna izjava 93. Glej tudi Odločbo Komisije 2010/137/ES z dne 28. avgusta 2009 o državni pomoči C 6/09 (ex N 663/08) – Avstrija Austrian Airlines – Načrt za prestrukturiranje (UL L 59, 9.3.2010, str. 1), uvodna izjava 296, in Sklep Komisije 2012/542/EU z dne 21. marca 2012 o ukrepu SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N), ki ga namerava izvajati Združeno kraljestvo za skupino Royal Mail Group (UL L 279, 12.10.2012, str. 40), uvodna izjava 217.

(134) Poleg tega načrt prestrukturiranja zajema najbolj optimistične in najbolj pesimistične scenarije ter osnovni scenarij in analizo tveganj, ki bi lahko vplivala na prestrukturiranje Adrie, na primer spremembe cen goriva, tveganje, ki izhaja iz sprememb menjalnega tečaja, ali morebitna tveganja v zvezi s floto. V vseh primerih se pričakuje, da bo Adria ponovno dosegla rentabilnost do konca obdobja prestrukturiranja. V okviru osnovnega scenarija se pričakuje, da bo Adria leta 2014 dosegla neto stopnjo dobička v višini […] %, leta 2015 pa […] %, razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom v višini […] leta 2014 in […] leta 2015 ter stopnjo donosnosti lastniškega kapitala v višini […] % leta 2014 in […] % leta 2015. V najbolj pesimističnem scenariju bi se neto stopnja dobička zmanjšala na […] % leta 2014 in na […] % leta 2015, razmerje med dolgom in lastniškim kapitalom bi se povečalo na […] leta 2014 in na […] leta 2015, stopnja donosnosti lastniškega kapitala pa bi znašala […] % leta 2014 in […] % leta 2015.

(135) Glavni namen načrta je prestrukturirati in zmanjšati omrežje Adrie, ki je prinašalo izgubo zaradi prevelike flote, letalskega osebja in drugega osebje. Za ta namen načrt prestrukturiranja predvideva precejšnje zmanjšanje števila prog in pogostosti letov ter manjšo floto z učinkovitejšo rabo goriva do leta 2015, ki jo sestavlja […] letal ([…]), zlasti […].

(136) Načrt prestrukturiranja predvideva ukinitev […] prog in dodatno zmanjšanje pogostosti letov. Prav tako bi se precej zmanjšalo število rednih prog, in sicer na […] leta 2015. V obdobju prestrukturiranja bi Adria skupaj zmanjšala svojo zmogljivost za [11–14] % v smislu ASK ([37]).

(137) Ukrepi za prestrukturiranje, predvideni v načrtu, v zvezi z zmanjšanjem stroškov (npr. […] itn.) in povečanjem prihodkov (npr. […] itn.) je dodaten korak v pravi smeri, da se doseže bolj trajnostna rentabilnost. Poleg tega dodatni ukrepi za prestrukturiranje (glej uvodno izjavo 31) predvidevajo višje prihodke in nižje stroške s skupnim pozitivnim učinkom v višini […] EUR leta 2014 in […] EUR leta 2015, s čimer se bo okrepilo ponovno doseganje rentabilnosti Adrie. Komisija tako meni, da bodo pobude o zmanjšanju stroškov in povečanju prihodkov Adrii omogočile, da ponovno doseže dolgoročno rentabilnost do leta 2015.

(138) Poleg tega dokazi Slovenije kažejo, da je Adria na dobri poti, da bo dosegla večino ciljev, določenih v načrtu prestrukturiranja, kar je dodaten pokazatelj, da je načrt zanesljiv.

(139) V zvezi s ponovnim doseganjem rentabilnosti je Komisija na podlagi sprememb k načrtu prestrukturiranja, ki jih je predložila Slovenija, ugotovila, da je vpliv različnih ukrepov za prestrukturiranje ustrezno količinsko opredeljen, rentabilnost pa je predvidena na ustreznih stopnjah v okviru vseh scenarijev za celotno obdobje prestrukturiranja do leta 2014 in 2015. Zato Komisija ob upoštevanju pomembnih ukrepov za prestrukturiranje, ki so bili do zdaj sprejeti, in doseženega napredka meni, da bo načrt prestrukturiranja Adrii omogočil, da ponovno doseže dolgoročno rentabilnost v smiselnem časovnem okviru.

7.5.3 Preprečevanje neupravičenega izkrivljanja konkurence (izravnalni ukrepi)

(140) V skladu s točko 38 smernic za reševanje in prestrukturiranje je treba sprejeti izravnalne ukrepe, ki bodo čim bolj zmanjšali škodljive učinke na pogoje poslovanja. Ti ukrepi lahko vsebujejo prenos sredstev, zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu in zmanjševanje vstopnih ovir na zadevnih trgih (točka 39 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(141) V zvezi s tem se opustitev deficitnih dejavnosti, ki bi jih bilo v vsakem primeru treba izvesti zato, da se obnovi sposobnost podjetja za preživetje, ne šteje za zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu z namenom ocenitve izravnalnih ukrepov (točka 40 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(142) Slovenija za Adrio predlaga naslednje izravnalne ukrepe: (a) […] rednih prog; (b) prepustitev slotov na več letališčih, vključno na koordiniranih letališčih; (c) zmanjšanje flote in (d) prodaja AAT.

([37]) ASK pomeni razpoložljivi sedežni kilometer (število preletenih sedežev, pomnoženo s številom preletenih kilometrov). ASK je najpomembnejši kazalnik zmogljivosti letalskega prevoznika, ki se uporablja v sektorju zračnega prometa in ga je uporabila tudi Komisija v predhodnih zadevah v zvezi s prestrukturiranjem v sektorju zračnega prometa.

(143) Slovenija je predložila dokaze, ki kažejo, da so bile proge, ukinjene v skladu z načrtom prestrukturiranja, donosne na podlagi stopnje kritja C1 v skladu s prakso Komisije v predhodnih zadevah ([38]). Stopnja kritja C1 upošteva stroške leta, potnikov in distribucije (tj. variabilne stroške), ki se pripišejo vsaki posamezni progi. Tako vse proge s pozitivno stopnjo kritja C1 ustvarjajo zadostne prihodke, da ne krijejo le variabilnih stroškov proge, temveč prispevajo tudi k stalnim stroškom podjetja. Mnenje Komisije je, da se stopnja kritja C1 zdi ustrezen podatek za ocenjevanje, ali določena proga prispeva k donosnosti letalskega prevoznika.

(144) Načrt prestrukturiranja v zvezi z zmogljivostjo navaja, da je leta 2011 skupna zmogljivost podjetja znašala […] ASK, pričakuje pa se, da bo zmogljivost Adrie ob koncu obdobja prestrukturiranja leta 2015 znašala približno […] ASK, kar je približno [11–14]-odstotno zmanjšanje. Če se izključijo proge z negativno stopnjo kritja C1, se ta vrednost zmanjša na [6–8] %.

(145) Komisija poleg tega ugotavlja, da je zaradi sprememb omrežja prog Adria prepustila več slotov na letališčih, od katerih so nekatera na koordiniranih letališčih ([39]), kot sta na primer letališči v Dublinu in København. Ti sloti omogočajo konkurenčnim letalskim prevoznikom, da uporabljajo določene proge in povečajo svojo zmogljivost.

(146) V zvezi z zmanjšanjem flote Komisija ugotavlja, da je Adria zmanjšala svojo floto s […] letal leta 2011 na […] letal, ki bi morala glede na načrt prestrukturiranja ostati nespremenjena do konca obdobja prestrukturiranja leta 2015. V zvezi s prodajo AAT Komisija meni, da je ta ukrep sprejemljiv kot izravnalni ukrep, zlasti ob upoštevanju ugotovitve iz uvodne izjave 118, da ne vsebuje državne pomoči.

(147) Pri presojanju ustreznosti izravnalnih ukrepov bo Komisija upoštevala strukturo trga in pogoje konkurence ter tako preprečila, da bi kateri od teh ukrepov povzročil poslabšanje strukture trga (točka 39 smernic za reševanje in prestrukturiranje). Izravnalni ukrepi morajo biti sorazmerni z izkrivljajočimi učinki pomoči in zlasti z velikostjo in relativno pomembnostjo podjetja na njegovem trgu ali trgih. Stopnjo zmanjševanja je treba ugotoviti za vsak primer posebej (točka 40 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(148) Komisija najprej ugotavlja, da tržni delež Adrie glede na celotno produktivno zmogljivost in rezultate letalskega sektorja EU (v smislu potnikov) znaša le 0,15 % (1,17 milijona potnikov leta 2011). Ker je Adria manjši letalski prevoznik, bi dodatno zmanjšanje flote ali zmogljivosti lahko imelo negativen vpliv na njeno rentabilnost, pri čemer ne bi zagotovilo nobenih smiselnih tržnih priložnosti za konkurente.

(149) V zvezi z zmanjšanjem zmogljivosti, ki je najpomembnejši del izravnalnih ukrepov, Komisija meni, da je približno [6–8]-odstotno zmanjšanje donosnih prog v obdobju 2011–2015 zadostno, zlasti v primerjavi z drugimi zadevami v zvezi s prestrukturiranjem letalskih prevoznikov ([40]). To zmanjšanje zmogljivosti pri donosnih progah je večje kot v zadevi Air Malta. Poleg tega je skupno [11–14]-odstotno zmanjšanje zmogljivosti podobno 15-odstotnemu zmanjšanju, sprejetemu v zadevi Austrian Airlines ([41]).

(150) Komisija ugotavlja tudi, da je Slovenija območje, ki prejema regionalno pomoč za namene iz člena 107(3)(a) PDEU ([42]). V skladu s točko 56 smernic za reševanje in prestrukturiranje „so lahko pogoji za odobritev pomoči [območjem, ki prejemajo regionalno pomoč,] manj strogi glede izvajanja izravnalnih ukrepov in višine prispevka upravičenca. V primerih, ko se zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu zdi najprimernejši ukrep za preprečevanje neupravičenih izkrivljanj konkurence, je, če to opravičujejo potrebe regionalnega razvoja, zahtevano zmanjšanje v območjih, ki prejemajo podporo, manjše kot v ostalih območjih."

(151) Na podlagi tega Komisija meni, da so izravnalni ukrepi, ki jih je predlagala Slovenija, ustrezni in sorazmerni v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje za zagotovitev, da se čim bolj zmanjšajo škodljivi učinki na pogoje trgovanja, ki so posledica dodelitve pomoči za prestrukturiranje Adrii.

([38]) Glej opombo 13.
([39]) Koordinirana letališča so letališča, na katerih slote dodeli koordinator v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1).
([40]) V zadevi Air Malta je zmanjšanje zmogljivosti donosnih prog znašalo 5 %, v sklepu o České aerolinie pa je Komisija sprejela [10–11]-odstotno zmanjšanje zmogljivosti.
([41]) Sklep v zadevi C 6/09 – Austrian Airlines.
([42]) Glej Odločbo Komisije z dne 13. septembra 2006 v zadevi o državni pomoči N 434/2006 – Slovenija – Karta regionalnih državnih pomoči, 2007–2013.

7.5.4 Omejenost pomoči na najmanjši znesek (lastni prispevek)

(152) V skladu s točko 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje je potreben precejšen prispevek k prestrukturiranju iz lastnih sredstev upravičenca, da se omeji količina pomoči na najnižjo vsoto stroškov, potrebnih za prestrukturiranje. To lahko vključuje prodajo sredstev, ki niso bistvenega pomena za preživetje podjetja, ali zunanje financiranje po tržnih pogojih.

(153) Takšen prispevek mora biti realen, tj. dejanski, pri čemer mora izključevati vse prihodnje dobičke, kot je denarni tok (točka 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje). Lastni prispevek sam po sebi ne sme vsebovati dodatne državne pomoči. Pri velikih podjetjih Komisija običajno za ustreznega šteje prispevek, ki znaša vsaj 50 % stroškov prestrukturiranja. Vendar lahko Komisija v izjemnih okoliščinah in primerih posebnih težav sprejme nižji prispevek (točka 44 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(154) Ob upoštevanju skupnih stroškov prestrukturiranja v višini […] EUR predlagani lastni prispevek Adrie znaša […] EUR, kar pomeni približno [50–54] % skupnih stroškov prestrukturiranja. Lastni prispevek se v skladu z načrtom prestrukturiranja razčleni na:

(a) […];

(b) celotno prodajo AAT (tj. 14,7 milijona EUR);

(c) celotno pretvorbo dolga v lastniški delež, ki so jo izvedle banke v okviru ukrepa 4 (19,7 milijona EUR).

(155) V zvezi s točko (a) Komisija meni, da so ti ukrepi sprejemljivi in se upravičeno obravnavajo kot lastni prispevek. Večina teh sredstev je dejansko bila prodanih, zato je jasno, da se lahko prihodki od prodaje štejejo za lastni prispevek. Poleg tega je Slovenija predložila dokaze, da so preostala sredstva trenutno v prodajnem postopku, njihova vrednost pa je bila določena v skladu z zunanjimi vrednotenji, vključno z vrednotenjem AVAC v primeru letal (glej uvodno izjavo 97).

(156) V zvezi s točko (b) je Komisija v uvodni izjavi 118 ugotovila, da ukrep 5 ne vsebuje državne pomoči, zato se zdi smiselno, da se prihodki od prodaje AAT obravnavajo za element lastnega prispevka.

(157) V zvezi s točko (c) o pretvorbi dolga v lastniški delež Slovenija meni, da bi se morala celotna pretvorba dolga v lastniški delež, ki so jo izvedle banke v okviru ukrepa 4, šteti za lastni prispevek. V zvezi s tem Komisija meni, da pretvorba nezavarovanega dolga v običajnih razmerah ne bi izražala zaupanja trga v podjetje, saj nezavarovani upniki ne prevzamejo novih tveganj, povezanih z izvajanjem načrta prestrukturiranja. Vendar je Slovenija v zadevi Adria pokazala, da je bil dolg, pretvorjen v lastniški delež, v celoti zavarovan v veliki meri, tj. v višini [10–20] milijona EUR od skupaj 19,7 milijona EUR (glej uvodno izjavo 97). Tako bi banke lahko izterjale v celoti zavarovan znesek, če bi bila Adria likvidirana. Iz tega sledi, da so se banke odpovedale v celoti zavarovani terjatvi, ki bi jo lahko v celoti izterjale, in jo zamenjale z lastniškim deležem Adrie v enaki vrednosti. Tako so banke prevzele novo tveganje s pretvorbo dolga v lastniški delež za vsaj [10–20] milijona EUR, saj ni gotovo, da bo njihova naložba v Adrio donosna.

(158) Na podlagi navedenega Komisija meni, da je pretvorba dolga v lastniški delež v celoti zavarovanih posojil, tj. v višini [10–20] milijona EUR, sprejemljiva kot lastni prispevek.

(159) Ob upoštevanju zgoraj navedenega bi stopnja skupnega prispevka Adrie dosegla […] EUR oziroma [46–48] % stroškov prestrukturiranja. Za veliko podjetje, kot je Adria, bi stopnja lastnega prispevka običajno znašala 50 %. Vendar je lahko Komisija v skladu s točko 56 smernic za reševanje in prestrukturiranje manj stroga pri višini lastnega prispevka na območjih, ki prejemajo pomoč, med katera je spadala Slovenija v času izvedbe ukrepov (glej uvodno izjavo 150). V predhodnih zadevah, na primer v zadevi Air Malta, je Komisija sprejela stopnjo lastnega prispevka v višini približno 45 %.

(160) Zato Komisija meni, da so bile zahteve iz točke 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje izpolnjene.

7.5.5 Načelo enkratne pomoči

(161) Pomoč mora biti skladna tudi s točko 72 smernic za reševanje in prestrukturiranje, ki določa, da podjetje, ki je prejelo pomoč za reševanje in prestrukturiranje v zadnjih desetih letih, ni upravičeno do pomoči za reševanje in prestrukturiranje (načelo enkratne pomoči).

(162) Ker ukrepi 1, 2, 3 in 5 ne vsebujejo državne pomoči in ker Adria ni prejela pomoči za reševanje in prestrukturiranje v zadnjih desetih letih, je Komisija sklenila, da je ukrep 4 v skladu z načelom enkratne pomoči.

7.6 **Sklepne ugotovitve o ukrepu 4**

(163) Ob upoštevanju zgoraj navedenega Komisija meni, da je Slovenija nezakonito izvedla dokapitalizacijo leta 2011 v korist Adrie in kršila člen 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Vendar Komisija meni, da ukrep in načrt prestrukturiranja izpolnjujeta pogoje iz smernic za reševanje in prestrukturiranje. Komisija zato meni, da je pomoč združljiva z notranjim trgom –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Dokapitalizacije družbe Adria Airways d.d. v letih 2007, 2009 in 2010, ki jih je Republika Slovenija izvedla v korist Adrie Airways d.d., ne pomenijo pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Tudi prevzem družbe Adria Airways Tehnika d.d., ki sta ga izvedla PDP in Aerodrom Ljubljana d.d. v letih 2010 in 2011, ne pomeni pomoči v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 2

Dokapitalizacija v višini 50 milijonov EUR v korist Adrie Airways d.d., ki jo je Republika Slovenija izvedla leta 2011, pomeni pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Pomoč je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 107(3)(c) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Republiko Slovenijo.

V Bruslju, 9. julija 2014

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik