DECIZIA (UE) 2015/494 A COMISIEI

din 9 iulie 2014

privind ajutorul de stat SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) pus în aplicare de Slovenia în favoarea Adria Airways d.d.

[notificată cu numărul C(2014) 4543]

(Numai textul în limba slovenă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

având în vedere decizia Comisiei de inițiere a procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene cu privire la ajutorul SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) ([1]),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) Prin notificarea SANI nr. 5628 din 11 martie 2011, înregistrată în aceeași zi, Slovenia a notificat Comisiei un ajutor pentru salvare în favoarea întreprinderii Adria Airways d.d. (denumită în continuare „Adria" sau „întreprinderea") sub forma unei garanții de stat și a unui credit preferențial în valoare de 6,2 milioane EUR.

(2) Autoritățile slovene au furnizat informații suplimentare prin scrisorile din 31 martie 2011 și 12 aprilie 2011. Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisoarea din 29 aprilie 2011, la care autoritățile slovene nu au răspuns. La 13 iulie 2011, a avut loc o reuniune cu autoritățile slovene și consilierii acestora, în cadrul căreia s-a explicat Comisiei că ajutorul pentru salvare notificat nu este suficient, având în vedere deteriorarea situației financiare a întreprinderii și faptul că Slovenia intenționează să realizeze o injecție de lichidități în valoare de 50 de milioane EUR în favoarea întreprinderii Adria. La 1 august 2011, Slovenia și-a retras notificarea privind ajutorul pentru salvare.

(3) În urma informațiilor primite conform cărora Slovenia a realizat totuși injecția de lichidități la 30 septembrie 2011, Comisia a decis să continue investigarea preliminară *ex officio* și a solicitat informații suplimentare prin scrisorile din 12 septembrie 2011, 28 noiembrie 2011 și 17 aprilie 2012, la care autoritățile slovene au răspuns prin scrisorile din 11 octombrie 2011, 27 decembrie 2011, 13 ianuarie 2012 și 18 mai 2012. De asemenea, autoritățile slovene au prezentat un memorandum elaborat de reprezentanții legali ai întreprinderii Adria prin e-mailul din 7 noiembrie 2012.

(4) La cererea autorităților slovene, la 12 iulie 2012 a avut loc o reuniune la care au participat reprezentanți ai întreprinderii Adria și ai holdingului PDP ([2]), deținut de stat, unul dintre acționarii Adria. În cadrul reuniunii, autoritățile slovene și reprezentanții întreprinderii Adria și ai PDP au prezentat clarificări și observații cu privire la măsurile în curs de examinare.

(5) Prin scrisoarea din 20 noiembrie 2012, Comisia a informat Slovenia cu privire la decizia de a iniția procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE") cu privire la ajutor (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii"). Slovenia a prezentat observații privind decizia de inițiere a procedurii prin scrisoarea din 21 ianuarie 2013. Comisia a solicitat informații suplimentare Sloveniei prin scrisoarea din 5 martie 2013, la care Slovenia a răspuns la 19 aprilie 2013. Slovenia a transmis informații suplimentare la 16 septembrie 2013. Comisia a solicitat Sloveniei informații suplimentare prin scrisoarea din 6 noiembrie 2013, la care Slovenia a răspuns la 4 decembrie 2013, 6 și 17 ianuarie 2014. Reuniunile cu autoritățile slovene și cu reprezentanții lor legali au avut loc la 25 martie și 5 decembrie 2013, precum și la 8 ianuarie 2014.

([1]) Ajutor de stat – Slovenia – Ajutor de stat SA.32715 (2012/C) (ex 2012/NN) – Presupus ajutor acordat Adria Airways – Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 69, 8.3.2013, p. 53).

([2]) PDP este un holding înființat în mai 2009. Holdingul este deținut în totalitate de trei fonduri aflate în proprietatea statului în proporție de 100 %: Kapitalska družba d.d. (denumită în continuare „KAD"), Slovenska Odskodninska družba d.d. (denumită în continuare „SOD") și Družba za svetovanje in upravljanje d.o.o. (denumită în continuare „DSU").

(6) Decizia Comisiei de a iniția procedura a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([3]) la 8 martie 2013. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile în cauză.

(7) Comisia a primit observații de la o singură parte interesată, și anume Ryanair, la 8 aprilie 2013. Observațiile primite au fost înaintate Sloveniei, căreia i s-a acordat posibilitatea de a răspunde; comentariile Sloveniei au fost primite prin scrisoarea din 13 mai 2013.

2. PIAȚA TRANSPORTURILOR AERIENE SLOVENE

(8) Adria este transportatorul aerian național din Slovenia și principala companie aeriană deservită de aeroportul din Ljubljana. În 2011, Adria a transportat 73,4 % din pasagerii care au zburat pe aeroportul din Ljubljana, de atunci cifra scăzând la 71,3 % în 2012 și la 69,8 % în 2013 ([4]).

(9) Deși prezența transportatorilor low-cost în Slovenia este limitată (compania aeriană easyJet operează pe o singură rută de la Ljubljana, în timp ce compania aeriană Wizz Air operează pe două rute), aceștia au reprezentat 12,6 % din transportul public de pasageri în 2013 ([5]). În prezent, există cinci alți concurenți care zboară de la Ljubljana către centrele lor principale, și anume Air France, Finnair, Turkish Airlines, Montenegro Airlines și Air Serbia.

3. BENEFICIARUL

(10) Adria este o întreprindere mare, cu aproximativ 450 de angajați. În 2013, aceasta a înregistrat o cifră de afaceri de 142,3 milioane EUR și pierderi de 3 milioane EUR (date estimate). Întreprinderea deține o flotă de 11 aeronave, în special avioane regionale. În prezent, Adria este deținută, între altele, de Republica Slovenia în proporție de 69,9 %, de Bank Assets Management Company (BAMC) [către care au fost transferate anumite active ale Nova Ljubljanska Banka d.d. ([6]) (denumită în continuare „NLB")] în proporție de 19,6 %, de ABANKA d.d. în proporție de 4,7 % și de PDP în proporție de 2,1 %.

(11) Situația financiară a întreprinderii Adria s-a deteriorat constant începând cu anul 2008, prin scăderea vânzărilor, prin venituri înainte de impozitare negative și prin capital propriu negativ. Pentru detalii suplimentare privind situația financiară a întreprinderii Adria în perioada 2007-2011, a se vedea punctul 7.1 de mai jos.

(12) La 1 august 2012, Slovenia împreună cu PDP, NLB, Abanka Vipa d.d., Hypo Alpe-Adria Bank d.d. și Unicredit Bank of Slovenia d.d. au inițiat procesul de privatizare a întreprinderii Adria printr-o cerere de oferte pentru 74,87 % din acțiunile întreprinderii. La aceeași dată, Agenția de gestionare a activelor de capital din Republica Slovenia (AUKN) a publicat o invitație publică adresată investitorilor prin care aceștia sunt invitați să își manifeste interesul, fără caracter obligatoriu, în procesul de vânzare a unui pachet majoritar de acțiuni ale întreprinderii ([7]). Cu toate acestea, se pare că procesul respectiv a fost anulat și că procesul de privatizare a întreprinderii Adria va reîncepe la o dată ulterioară.

4. DESCRIEREA MĂSURILOR ȘI A PLANULUI DE RESTRUCTURARE

4.1. **Măsura 1: majorarea de capital din 2007**

(13) La 31 decembrie 2006, structura acționariatului Adria era următoarea:

Tabelul 1

Structura acționariatului Adria înainte de majorarea de capital din 2007

Denumire	%
KAD	55,0
SOD	20,0

([3]) A se vedea nota de subsol 1.
([4]) Raportul anual al Aerodrom Ljubljana d.d. pentru anul 2013, disponibil la adresa http://www.lju-airport.si/pripone/1966/Letno%20porocilo%20AL%202013%20ang.pdf
([5]) *Idem*
([6]) A se vedea http://www.dutb.eu/en/about-us. Începând cu 31 decembrie 2010, Slovenia deține (direct sau indirect) 48,8 % din NLB. Cu toate acestea, după o recapitalizare a NLB sub forma unui ajutor de salvare, aprobată prin decizia Comisiei din 7 martie 2011 (SA.32261), Slovenia deține (direct sau indirect) o participație de aproximativ 55,7 % în NLB.
([7]) A se vedea http://www.sdh.si/sl-si/Novica/294.

Denumire	%
NZP 1 delniški investicijski sklad d.d. (1)	9,7
NZP Holding d.d. (2)	7,2
Infond d.o.o. (3)	4,9
Alți acționari (inclusiv acționari individuali)	3,2

(1) NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. este o filială a NFD Holding, care deține o participație de 48,5 % (a se vedea nota de subsol de mai jos). Restul proprietarilor par a fi în principal întreprinderi private – a se vedea situațiile financiare anuale (disponibile numai în limba slovenă) la adresa http://www.nfd.si/dokumenti?lang=en

(2) NFD Holding d.d. este o societate pe acțiuni cotată la bursă, al cărei obiect principal de activitate constă în gestionarea investițiilor financiare. Aceasta pare să se afle în proprietate privată – a se vedea situațiile financiare anuale (numai în limba slovenă) la adresa http://www.nfdholding.si/dokumenti.php

(3) Infond d.o.o. este o întreprindere de gestionare a fondurilor de investiții. Aceasta este deținută în proporție de 72 % de Nova KBM, o bancă deținută, la momentul respectiv, de Slovenia în proporție de 42,3 %, de KAD în proporție de 4,8 % și de SOD în proporție de 4,8 %. A se vedea http://www.nkbm.si/financial-reports-and-documents

(14) La 19 februarie 2007, adunarea generală a acționarilor întreprinderii Adria a decis majorarea capitalului acesteia cu 10,9 milioane EUR. Fondul KAD deținut de stat a subscris aproximativ 99,6 % din majorarea de capital, în timp ce restul a fost subscris de către acționari individuali. Toate acțiunile au fost subscrise până la 5 aprilie 2007.

(15) Prețul plătit a fost de 27 EUR pe acțiune. Un raport de evaluare din […] (*) a stabilit valoarea acțiunilor la […] EUR pe acțiune în septembrie 2006.

(16) În urma majorării de capital din 2007, structura acționariatului Adria era următoarea:

Tabelul 2

Structura acționariatului Adria după majorarea de capital din 2007

Denumire	%
KAD	77,3
SOD (1)	10,0
NLB (2)	8,5
Infond d.o.o.	2,4
Alți acționari (inclusiv acționari individuali)	1,8

(1) Fond de stat sloven.

(2) Pe baza informațiilor disponibile, se pare că la un moment dat, înainte de majorarea de capital din 2007, NLB a achiziționat participațiile NFD 1 delniški investicijski sklad d.d. și ale NFD Holding d.d.

4.2. **Măsura 2: majorarea de capital din 2009**

(17) La 13 ianuarie 2009, consiliul de administrație al întreprinderii Adria a decis majorarea capitalului acesteia prin emiterea de noi acțiuni. Ca urmare, capitalul întreprinderii Adria a fost majorat cu 2,36 milioane EUR. KAD a subscris aproximativ 99,5 % din majorarea de capital, în timp ce restul a fost subscris de către acționari individuali. Toate acțiunile au fost subscrise până la 20 iulie 2009.

(18) Prețul plătit a fost de 22 EUR pe acțiune. Un raport de evaluare din […] a stabilit valoarea acțiunilor la […] EUR pe acțiune în septembrie 2008.

(*) Secret de afaceri.

(19) În urma majorării de capital din 2009, structura acționariatului Adria era următoarea:

Tabelul 3

Structura acționariatului Adria după majorarea de capital din 2009

Denumire	%
KAD	78,6
SOD	8,8
NLB	7,5
Infond d.o.o.	2,2
Alți acționari (inclusiv acționari individuali)	2,9

4.3. **Măsura 3: majorarea de capital din 2010**

(20) La 2 septembrie 2010, adunarea generală a acționarilor Adria a decis majorarea capitalului acesteia cu 2,5 milioane EUR. Holdingul PDP (succesorul KAD și al SOD) a subscris aproximativ 80 % din majorarea de capital. Două agenții de turism private: Kompas d.d. și Palma d.o.o. au subscris restul de 20 % (10 % fiecare). Toate acțiunile au fost subscrise până la 1 octombrie 2010.

(21) Prețul plătit a fost de 12 EUR pe acțiune. Un raport de evaluare din […] a stabilit valoarea acțiunilor la […] EUR pe acțiune în iunie 2009.

(22) În urma majorării de capital din 2010, structura acționariatului Adria era următoarea:

Tabelul 4

Structura acționariatului Adria după majorarea de capital din 2010

Denumire	%
PDP	86,0
NLB	6,1
Kompas d.d.	1,9
Palma d.o.o.	1,9
Infond d.o.o.	1,7
Alți acționari (inclusiv acționari individuali)	2,4

4.4. **Măsura 4: majorarea de capital din 2011**

(23) La 21 septembrie 2011, adunarea generală a acționarilor Adria a decis majorarea capitalului întreprinderii cu 69,7 milioane EUR. Republica Slovenia a subscris 49,5 milioane EUR în numerar, iar PDP a subscris 0,5 milioane EUR, de asemenea sub formă de numerar. Restul majorării de capital (și anume 19,7 milioane EUR) s-a efectuat sub forma unei conversii a creanțelor în acțiuni realizată de mai multe bănci: (a) 13,83 milioane EUR de către NLB; (b) 3,35 milioane EUR de către Abanka Vipa d.d.; (c) 1,24 milioane EUR de către Unicredit Bank of Slovenia d.d.; și (d) 1,28 milioane EUR de către Hypo Alpe-Adria Bank d.d. Majorarea de capital a fost efectuată la 30 septembrie 2011.

(24) Prețul convenit a fost de 1 EUR pe acțiune, nivelul minim admis de legislația slovenă. Nu a existat un raport de evaluare a valorii acțiunilor.

(25) În urma majorării de capital din 2011, structura acționariatului Adria era următoarea:

Tabelul 5

Structura acționariatului Adria după majorarea de capital din 2011

Denumire	%
Republica Slovenia	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
Alți acționari (inclusiv acționari individuali)	0,1

Planul de restructurare din septembrie 2011

(26) Potrivit autorităților slovene, statul, PDP și băncile au decis să participe la majorarea de capital din 2011 pe baza unui plan intitulat „*Program de restructurare financiară și comercială*" (denumit în continuare „planul de restructurare") în septembrie 2011. Planul a inclus măsurile necesare pentru restructurarea financiară și comercială a întreprinderii Adria, concepute să permită acesteia să își restabilească viabilitatea. Planul a fost evident formulat în scopul notificării unui ajutor de restructurare, referindu-se la noțiuni precum „contribuție proprie" și „denaturarea concurenței", care nu sunt în mod normal incluse într-un plan de afaceri.

(27) Conform planului de restructurare, astfel cum a fost prezentat inițial, Adria ar deveni viabilă în 2013 (în cadrul scenariului de bază și al scenariului optimist) sau în 2014 (în cadrul scenariului pesimist). De asemenea, conform planului de restructurare, astfel cum a fost prezentat inițial, dificultățile cu care s-a confruntat Adria au fost cauzate de: (a) […].

(28) Planul de restructurare prezentat inițial a stabilit o serie de măsuri care vizau restructurarea și restabilirea viabilității Adria: a) […].

(29) De asemenea, în conformitate cu planul de restructurare prezentat inițial, majorarea de capital din 2011, în valoare de 69,7 milioane EUR, acoperea capitalul propriu negativ al întreprinderii Adria în valoare de […] EUR, rambursarea obligațiilor în valoare de […] EUR (obligații restante către furnizori în valoare de […] EUR și […] EUR pentru rambursarea anticipată a împrumuturilor bancare), precum și finanțarea măsurilor de restructurare în valoare de […] EUR.

(30) Pe de altă parte, costurile totale de restructurare s-au ridicat la […] EUR, sumă care a fost finanțată parțial prin injecția de lichidități în valoare de 50 de milioane EUR efectuată de statul sloven și de PDP. Contribuția Adria la propriile costuri de restructurare (denumită în continuare „contribuția proprie") s-a ridicat la […] EUR și a provenit dintr-o conversie a creanțelor în acțiuni aplicată împrumuturilor bancare (19,7 milioane EUR), […]. În cele din urmă, planul de restructurare prezentat inițial a luat în considerare vânzarea AAT și anularea unor rute regulate ca măsuri compensatorii.

(31) Având în vedere îndoielile exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii, Slovenia a prezentat o serie de actualizări ale planului de restructurare. În special, planul de restructurare prevede în prezent durata perioadei de restructurare până în 2015 și include o serie de măsuri de restructurare suplimentare în scopul asigurării unei viabilități mai durabile. Măsurile de restructurare suplimentare, împreună cu efectul lor financiar pentru perioada 2014-2015, sunt următoarele: a) […].

4.5. **Măsura 5: achiziționarea Adria Airways Tehnika d.d. în perioada 2010-2011**

(32) AAT, filială deținută în proporție de 100 % de Adria, a fost înființată în 2010. Până la acel moment, aceasta fusese unitatea internă de întreținere din cadrul întreprinderii Adria, cunoscută sub denumirea de SVL. AAT își desfășoară activitatea în sectorul de întreținere a aeronavelor pentru Adria și alți clienți.

(33) În perioada cuprinsă între noiembrie 2010 și martie 2011, PDP și Aerodrom Ljubljana (administratorul aeroportului din Ljubljana, cu capital majoritar de stat) au achiziționat 52,3 % și, respectiv, 47,7 % din AAT de la Adria, în două etape. Într-o primă etapă, PDP a achiziționat o participație de 18,24 % în AAT sub forma a 2 676 346 de acțiuni preferențiale fără drept de vot la 1 EUR fiecare. În același timp, Aerodrom Ljubljana a achiziționat 31,16 % din AAT (4 570 881 de acțiuni) prin conversia creanțelor în acțiuni preferențiale fără drept de vot pentru o sumă de aproximativ 4,6 milioane EUR. Într-o a doua etapă, la începutul anului 2011, Adria și-a vândut acțiunile rămase din capitalul AAT după cum urmează: PDP a achiziționat un număr de 5 000 000 de acțiuni ordinare la prețul de 1 EUR pe acțiune și și-a majorat participația la capitalul întreprinderii la 52,33 %, în timp ce Aerodrom Ljubljana și-a mărit participația în AAT la 47,67 % prin conversia de creanțe în valoare de 2,2 milioane EUR de la Adria.

(34) Prețul total plătit a fost de 14,7 milioane EUR, și anume 1 EUR pe acțiune. Un raport de evaluare din aprilie 2010 a stabilit valoarea AAT, în calitate de unitate de întreținere din cadrul întreprinderii Adria, într-un interval cuprins între 14,4 milioane EUR și 14,9 milioane EUR în decembrie 2009.

5. **DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII**

(35) La 20 noiembrie 2012, Comisia a decis inițierea procedurii oficiale de investigare. În decizia de inițiere a procedurii, opinia preliminară a Comisiei a fost că Adria putea fi considerată o întreprindere aflată în dificultate la momentul punerii în aplicare a măsurilor identificate sau cel puțin începând cu anul 2008. Comisia și-a exprimat, de asemenea, îndoielile în ceea ce privește cele cinci măsuri în curs de evaluare și a ajuns la concluzia preliminară conform căreia toate acestea au inclus un ajutor de stat.

(36) În ceea ce privește măsurile 1 și 2, Comisia a considerat în decizia de inițiere a procedurii că statul sloven a avut o influență clară și directă asupra KAD, iar concluzia sa preliminară a fost că participarea KAD la majorările de capital din 2007 și 2009 a cuprins resurse de stat și a fost imputabilă Sloveniei. Deși prețul acțiunilor plătit efectiv de către KAD a fost mai mic decât valoarea stabilită de două rapoarte de evaluare, Comisia și-a exprimat îndoiala privind rapoartele respective, având în vedere decalajul de timp semnificativ dintre momentul în care au fost evaluate acțiunile și momentul în care au avut loc injecțiile de capital. Având în vedere faptul că întreprinderea KAD era acționar majoritar al întreprinderii Adria la momentul respectiv, Comisia a considerat că majorările de capital din 2007 și 2009 au avut ca scop finanțarea unei investiții existente pentru KAD într-o întreprindere care putea fi considerată ca fiind în dificultate.

(37) În evaluarea măsurii 3, Comisia a concluzionat că PDP este succesorul KAD și al SOD, ale căror acțiuni au fost considerate în mod preliminar de către Comisie ca fiind imputabile statului. De asemenea, pentru a demonstra imputabilitatea statului, Comisia a arătat faptul că statul sloven deține indirect 100 % din PDP [prin intermediul KAD, SOD și DSU (întreprindere deținută 100 % de stat având ca obiect de activitate gestionarea activelor)] și a făcut referire la anumite probe indirecte privind imputabilitatea în sensul jurisprudenței din cauza *Stardust Marine* ([8]). În mod similar cu măsurile 1 și 2, deși prețul acțiunilor plătit efectiv de către PDP a fost mai mic decât valoarea stabilită de raportul de evaluare, Comisia și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește raportul, având în vedere decalajul de timp semnificativ de 15 luni dintre momentul în care au fost evaluate acțiunile și momentul în care a avut loc injecția de capital. De asemenea, Comisia a considerat în mod preliminar că participarea la injecția de capital din 2010 a două agenții de turism private (Kompas d.d. și Palma d.o.o.) alături de PDP nu a fost suficientă *per se* pentru a înlătura îndoielile Comisiei cu privire la un posibil avantaj acordat întreprinderii Adria ([9]).

(38) În ceea ce privește măsura 4, Comisia a concluzionat că investițiile efectuate de către Slovenia implică în mod clar resurse de stat și și-a reiterat concluzia preliminară conform căreia acțiunile PDP sunt imputabile statului. Comisia și-a exprimat, de asemenea, îndoielile cu privire la participarea NLB la măsura 4, care ar putea fi considerată imputabilă statului, având în vedere faptul că (a) NLB era la momentul respectiv deținută majoritar de către stat; (b) statul deținea majoritatea voturilor în consiliul de administrație și în consiliul de supraveghere al băncii; și (c) comportamentul unei bănci controlate de stat ar putea fi influențat de autoritățile publice.

(39) Atunci când a evaluat dacă măsura 4 implică un avantaj selectiv pentru Adria, Comisia a menționat în decizia de inițiere a procedurii că faptul că băncile au acceptat conversia creanțelor în acțiuni doar dacă statul ar fi injectat bani în Adria și, în special, natura diferită a contribuției statului și a PDP comparativ cu cea a băncilor (numerar/conversia creanțelor) au fost suficiente pentru a crea îndoieli întemeiate cu privire la măsura în care majorarea de capital din 2011 a fost *pari passu*. Comisia a observat, de asemenea, că, spre deosebire de majorarea de capital precedentă, majorarea de capital din 2011 a avut loc fără să existe un raport de stabilire a valorii acțiunilor.

([8]) Cauza C-482/99 Franța/Comisia (Stardust Marine), Rec., 2002, p. I-4397.
([9]) A se vedea cauzele T-358/94, Compagnie Nationale Air France/Comisia, Rec., 1996, p. II- 2109, punctele 148-149 și T-296/97, Alitalia – Linee aeree italiane SpA/Comisia, Rec., 2000, p. II3871, punctul 81.

(40) În ceea ce privește afirmația autorităților slovene potrivit căreia acestea au decis să participe la măsura 4 pe baza planului de restructurare din septembrie 2011, Comisia a observat că planul de restructurare nu a fost suficient, în principiu, pentru a îndeplini criteriul investitorului privat, întrucât unele dintre previziunile planului de restructurare păreau să se bazeze pe ipoteze incerte sau neclare. În același timp, Comisia a subliniat că un investitor privat ar fi avut în vedere riscul ca majorările de capital precedente să constituie ajutor de stat ilegal și ar fi evaluat impactul riscului unui posibil ordin de recuperare din partea Comisiei asupra profitabilității investiției. În cele din urmă, Comisia a observat că este posibil ca băncile să fi decis să participe la injecția de capital datorită interesului manifestat de Slovenia în ceea ce privește Adria cu mult înainte de data la care s-a hotărât majorarea de capital din 2011.

(41) În ceea ce privește măsura 5, Comisia și-a reiterat opinia preliminară conform căreia acțiunile PDP sunt imputabile statului și au implicat resurse de stat. În ceea ce privește Aerodrom Ljubljana, Comisia a ajuns la aceeași concluzie preliminară, având în vedere faptul că aceasta era deținută deja în mod majoritar de către stat la momentul achiziției AAT. De asemenea, Comisia a considerat că este puțin probabil ca autoritățile publice să nu fi fost implicate în deciziile importante adoptate de întreprinderea Aerodrom Ljubljana, administratorul aeroportului din Ljubljana, având în vedere importanța strategică a aeroportului pentru țară, ca punct principal pentru zborurile internaționale.

(42) Având în vedere că prima etapă a achiziționării de acțiuni în AAT a avut loc imediat după majorarea de capital din 2010, Comisia a fost de opinie că cele două măsuri nu ar trebui să fie analizate separat, ci ca parte a unei operațiuni mai ample care vizează sprijinirea întreprinderii Adria. La examinarea raportului de stabilire a valorii acțiunilor AAT, Comisia a observat că raportul a evaluat AAT ca unitate de întreținere din cadrul Adria (la momentul respectiv, aceasta se numea SVL) și a luat în considerare sinergiile care decurg din acest lucru la evaluarea AAT. Cu toate acestea, Comisia a considerat că raportul ar fi trebuit să evalueze valoarea SLV/AAT ca entitate de sine stătătoare, fără a lua în considerare sinergiile din cadrul grupului, întrucât AAT a fost separată de Adria în 2010 și a fost vândută ca o entitate separată. Comisia și-a exprimat, de asemenea, preocuparea cu privire la decalajul considerabil dintre momentul evaluării și momentul vânzării acțiunilor AAT.

(43) De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la **compatibilitatea cu piața internă** a celor cinci măsuri care au făcut obiectul unei evaluării, în special având în vedere că autoritățile slovene nu au furnizat motive posibile de stabilire a compatibilității.

(44) Luând în considerare natura măsurilor în discuție și faptul că Adria putea fi considerată o întreprindere aflată în dificultate la momentul acordării măsurilor, Comisia a observat că gradul de compatibilitate al măsurilor poate fi evaluat doar în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE și, în special, având în vedere Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate ([10]) (denumite în continuare „orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare"). Comisia remarcă în primul rând faptul că nu par să fie îndeplinite condițiile pentru ajutorul de salvare prevăzute la punctul 3.1 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare. În ceea ce privește ajutorul de restructurare, astfel cum este definit la punctul 3.2 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, Comisia a evidențiat faptul că măsurile identificate au fost acordate înainte de notificarea Comisiei și în lipsa unui plan de restructurare credibil care să îndeplinească condițiile prevăzute în orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, împrejurare care în sine ar fi suficientă pentru a exclude compatibilitatea măsurilor cu piața internă ([11]).

(45) De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la planul de restructurare, care părea a nu fi suficient de solid pentru restabilirea viabilității pe termen lung a întreprinderii Adria, întrucât unele estimări se bazează pe ipoteze necuantificate, nesigure sau neclare. Comisia a considerat, de asemenea, îndoielnic faptul că măsurile compensatorii prevăzute în planul de restructurare ar putea fi considerate adecvate și/sau suficiente, având în vedere că acestea păreau a fi necesare pentru a restabili viabilitatea întreprinderii Adria. În ceea ce privește vânzarea AAT, aceasta a avut loc cu mai multe luni înainte de aprobarea planului de restructurare, într-un moment – sfârșitul anului 2010, începutul anului 2011 – în care se pare că Adria avea nevoie stringentă de finanțare. De asemenea, anularea rutelor regulate nu pare a fi acceptabilă ca măsură compensatorie, având în vedere că cele mai multe dintre rutele respective (27 din 31) au fost raportate în planul de restructurare ca fiind generatoare de pierderi și închiderea lor ar fi fost necesară, în orice caz, pentru a asigura viabilitatea întreprinderii. De asemenea, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că propria contribuție propusă de Adria, în valoare de […] EUR, ar putea fi acceptată în totalitate, în special pentru că nu este clar dacă sumele obținute din vânzarea AAT și din conversia creanțelor în acțiuni în cazul împrumuturilor bancare ar putea fi considerate contribuție proprie. Având în vedere că Adria părea a se afla în dificultate la momentul acordării măsurilor și că întreprinderile aflate în dificultate pot primi doar ajutoare de salvare și/sau de restructurare, Comisia a exprimat, de asemenea, îndoieli cu privire la respectarea principiului „prima și ultima dată", în special în ceea ce privește majorarea de capital din 2011.

([10]) JO C 244, 1.10.2004, p. 2.

([11]) A se vedea în acest sens hotărârea Curții de Justiție a AELS în cauzele conexate E-10/11 și E11/11, Hurtigruten ASA, Norvegia/Autoritatea de supraveghere a AELS, nepublicată încă, punctele 228 și 234-240.

6. OBSERVAȚII CU PRIVIRE LA DECIZIA DE INIȚIERE A PROCEDURII

6.1. Observațiile Sloveniei

(46) În observațiile sale privind decizia Comisiei de inițiere a procedurii, Slovenia susține că măsurile 1, 2 și 3 nu implică ajutor de stat, întrucât deciziile KAD și PDP nu pot fi considerate imputabile statului. În special, Slovenia a remarcat că o participație de 100 % a statului nu este suficientă pentru a concluziona că măsurile sunt imputabile statului. Slovenia constată, de asemenea, că rapoartele de evaluare care stabilesc valoarea acțiunilor au fost corespunzătoare și că, pe această bază, principiul investitorului în economia de piață (*market economy investor principle* – MEIP) a fost îndeplinit, excluzându-se astfel un avantaj acordat în favoarea Adria. În ceea ce privește în special măsura 3, Slovenia afirmă că subscrierea *pari passu* a 20 % din acțiuni de către două agenții de turism private alături de PDP a fost semnificativă și a arătat că nu există îndoieli pe piață cu privire la viabilitatea întreprinderii Adria, ceea ce ar exclude existența unui ajutor de stat.

(47) În ceea ce privește măsura 5, Slovenia reafirmă faptul că acțiunile PDP nu pot fi considerate imputabile statului. În ceea ce privește acțiunile Aerodrom Ljubljana, Slovenia consideră că influența statului asupra deciziei acesteia de a achiziționa AAT nu poate fi dedusă din faptul că anumiți membri ai consiliului de supraveghere au fost propuși de către stat, KAD și SOD. Slovenia consideră, de asemenea, că raportul de evaluare din aprilie 2010, care a stabilit valoarea AAT ca unitate de întreținere din cadrul Adria ca fiind cuprinsă între 14,4 milioane EUR și 14,9 milioane EUR, nu poate fi considerat depășit și că nu există nicio indicație că raportul de evaluare a luat în considerare sinergiile cu Adria. De asemenea, Slovenia susține că procesul-verbal al reuniunii consiliilor de administrație ale PDP și Aerodrom Ljubljana demonstrează că decizia de achiziționare a ATT a fost luată pe baza unor considerente raționale din punct de vedere economic. Pentru aceste motive, prezența ajutorului de stat în cadrul măsurii 5 ar fi exclusă.

(48) De asemenea, Slovenia contestă calificarea Adria drept întreprindere aflată în dificultate și consideră că Adria s-a aflat în dificultate doar începând cu ianuarie 2011, și anume la data punerii în aplicare a măsurii 4.

(49) În ceea ce privește măsura 4, Slovenia exclude prezența ajutorului, argumentând că nu este imputabilă statului conversia creanțelor NLB în acțiuni. De asemenea, Slovenia este de părere că împrumuturile scadente convertite în capitaluri proprii au fost pe deplin garantate prin constituire de gajuri asupra aeronavelor și asupra clădirilor și că, prin conversia acestora în capitaluri proprii, băncile și-au asumat un alt risc comercial. În acest sens, conversia creanțelor în acțiuni ar fi echivalentă cu o injecție de lichidități. De asemenea, Slovenia constată că băncile și statul s-au influențat reciproc pentru a lua decizia de investiție, care – în opinia Sloveniei – s-a bazat pe un plan de restructurare fiabil, și concluzionează că deciziile de investiție au fost concomitente, excluzând astfel orice avantaj necuvenit acordat Adria.

(50) Întrucât Slovenia consideră că măsurile 1, 2, 3 și 5 nu implică resurse de stat, aceasta nu a invocat nicio justificare pentru compatibilitatea măsurilor. Cu toate acestea, Slovenia a invocat motive de stabilire a compatibilității pentru măsura 4, în cazul în care Comisia ar concluziona că aceasta constituie ajutor de stat. Având în vedere că, în opinia Sloveniei, Adria s-ar afla în dificultate doar începând din ianuarie 2011 (a se vedea considerentul 48), măsura 4 ar constitui ajutor de restructurare compatibil în temeiul punctului 3.2 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, pe baza planului de restructurare prezentat.

(51) În ceea ce privește **restabilirea viabilității**, Slovenia consideră că planul de restructurare asigură viabilitatea pe termen lung a întreprinderii Adria și subliniază că, în conformitate cu orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, planul de restructurare include un studiu de piață și o analiză a cauzelor care au condus la apariția dificultăților întreprinderii și prevede renunțarea la activitățile care, din punct de vedere structural, ar rămâne generatoare de pierderi după restructurare. Astfel cum se menționează la considerentul 31, Slovenia a prezentat o serie de actualizări ale planului de restructurare, care prevede în prezent durata perioadei de restructurare până în 2015 și include o serie de măsuri de restructurare suplimentare în scopul asigurării unei viabilități mai durabile. De asemenea, Slovenia subliniază că noul plan de restructurare asigură viabilitatea pe termen lung a întreprinderii până la sfârșitul anului 2015, inclusiv în cadrul scenariului pesimist, cu o rentabilitate a capitalurilor proprii (*return on equity* – ROE) de […] % în 2014 și de […] % în 2015, mai mare decât nivelurile acceptate de Comisie în cadrul deciziei privind Air Malta ([12]).

(52) Slovenia este de părere că reducerea capacității (sub forma anulării unor servicii regulate) de […] % și de […] % în sezoanele de iarnă și de vară, alocarea unor sloturi orare pe anumite aeroporturi, inclusiv aeroporturile coordonate (congestionate), precum și vânzarea AAT reprezintă **măsuri compensatorii** adecvate și proporționale.

([12]) Decizia 2012/661/UE a Comisiei din 27 iunie 2012 privind ajutorul de stat nr. SA.33015 (2012/C) pe care Malta intenționază să îl pună în aplicare în favoarea Air Malta plc. (JO L 301, 30.10.2012, p. 29).

De asemenea, Slovenia afirmă că rutele anulate au fost într-adevăr profitabile pe baza așa-numitei „marje brute" (contribuție C1 pozitivă) pe care Comisia a acceptat-o în cazurile Air Malta sau Czech Airlines ([13]).

(53) În ceea ce privește limitarea la minimum a ajutorului (**contribuția proprie**), în conformitate cu explicațiile de mai sus, Slovenia afirmă că vânzarea AAT nu implică un ajutor de stat și, prin urmare, încasările rezultate, în valoare de 14,7 milioane EUR, ar trebui să fie acceptate drept contribuție proprie. De asemenea, potrivit Sloveniei, conversia creanțelor băncii în acțiuni trebuie să fie considerată contribuție proprie pentru întreaga sumă, și anume 19,7 milioane EUR. Slovenia a prezentat, de asemenea, valorile aeronavelor constituite drept garanție pentru împrumuturile în cauză, împreună cu raportul AVAC relevant ([14]) care demonstrează valoarea aeronavelor respective. Adăugând la vânzare anumite active […], valoarea contribuției proprii ar depăși [50-54] %, pe baza planului de restructurare actualizat.

(54) În sfârșit, în ceea ce privește **principiul „prima și ultima dată"**, Slovenia este de opinie că acesta a fost respectat, întrucât măsurile 1, 2, 3 și 5 – care au fost anterioare măsurii 4 – nu implică ajutor de stat în favoarea Adria.

6.2. **Observațiile părților interesate**

(55) În cursul procedurii oficiale de investigare, Comisia a primit observații din partea companiei Ryanair, care sprijină constatările preliminare ale Comisiei potrivit cărora măsurile în cauză implică ajutor de stat și sunt incompatibile cu piața internă.

(56) Cu toate acestea, Ryanair susține că evaluarea de către Comisie a principiului investitorului în economia de piață nu a fost completă în decizia de inițiere a procedurii, întrucât Comisia ar fi trebuit să examineze dacă un investitor privat ar fi optat inițial pentru lichidarea Adria în locul unei injecții de capital suplimentar ([15]). În opinia Ryanair, Comisia ar fi trebuit să analizeze în deciziile sale de inițiere a procedurii dacă lichidarea Adria a fost mai profitabilă pentru stat decât furnizarea de fonduri suplimentare. Deși Ryanair a considerat că nu dispune de informații suficiente pentru a formula observații cu privire la planul de restructurare, aceasta și-a exprimat îndoiala că Adria își va restabili profitabilitatea.

(57) Ryanair a susținut, de asemenea, că orice ajutor acordat în favoarea Adria ar afecta poziția pe piață a Ryanair deoarece împiedică eforturile Ryanair de a-și dezvolta piața și generează pierderi de venituri pentru aceasta din urmă.

6.3. **Comentariile Sloveniei cu privire la observațiile părților interesate terțe**

(58) Slovenia a abordat în mod detaliat argumentele prezentate de Ryanair în observațiile sale. În special, Slovenia a subliniat faptul că nu numai statul a participat la injecțiile de capital în favoarea întreprinderii Adria, ci și investitori privați, precum și entități ale căror acțiuni, potrivit Sloveniei, nu pot fi imputabile statului. De asemenea, Slovenia consideră că Ryanair a interpretat greșit jurisprudența atunci când a susținut că statul ar fi trebuit să favorizeze falimentul în locul restructurării și restabilirii viabilității pe termen lung a întreprinderii Adria. Potrivit Sloveniei, testul propus de către Ryanair a fost eronat, acesta fiind aplicabil numai în cazul creditorilor Adria, dar nu și al investitorilor: întrucât Slovenia nu a avut credite de recuperat de la întreprindere, aceasta nu a putut solicita lichidarea sa.

(59) Slovenia a precizat că Comisia a analizat ipoteza pe care se întemeiază planul de restructurare a întreprinderii Adria și a subliniat faptul că îndoielile Ryanair cu privire la măsura în care poate fi restabilită viabilitatea Adria sunt nefondate. În cele din urmă, Slovenia a susținut că prejudiciul invocat de Ryanair privind poziția sa pe piață nu a fost întemeiat pe elemente de probă concrete.

7. **EVALUAREA MĂSURILOR**

(60) Prezenta decizie își propune să stabilească, cu titlu preliminar, dacă Adria este o întreprindere aflată în dificultate în sensul orientărilor privind ajutoarele pentru salvare și restructurare (punctul 7.1 de mai jos). În continuare, decizia evaluează dacă măsurile analizate implică ajutor de stat acordat în favoarea întreprinderii Adria în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE (punctul 7.2 de mai jos) și dacă un astfel de ajutor, în cazul în care este prezent, este legal (punctul 7.4 de mai jos) și compatibil cu piața internă (punctul 7.5 de mai jos).

([13]) Decizia 2013/151/UE a Comisiei din 19 septembrie 2012 privind ajutorul de stat SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) acordat de Republica Cehă în favoarea České aerolinie, a.s. (ČSA – Czech Airlines – Plan de restructurare) (JO L 92, 3.4.2013, p. 16).

([14]) Raportul AVAC este raportul emis periodic de Aircraft Value Analysis Company, care stabilește valorile aeronavelor, indiferent de marcă și modele.

([15]) Ryanair a făcut referire la cauza C-405/11 P, Buczek Automotive, nepublicată încă, punctele 55-57.

7.1. **Dificultățile cu care se confruntă Adria**

(61) Situația financiară a întreprinderii Adria s-a deteriorat constant începând cu anul 2008, prin scăderea vânzărilor, prin venituri înainte de impozitare negative și prin capital propriu negativ. Principalii parametri financiari ai întreprinderii Adria între 2007 și 2011 au fost după cum urmează, conform informațiilor furnizate de autoritățile slovene:

Tabelul 6

Principalele date financiare privind Adria în perioada 2007-iunie 2011 (milioane EUR)

	2007	2008	2009	2010	Iunie 2011
Cifra de afaceri	179,2	205,4	161,4	148,7	71,1
Rezultat net	0,4	– 3,2	– 14,0	– 63,1	– 2,2
Profit înainte de impozitare (EBT) + depreciere și amortizare (DA)	0,4 (*)	10,9	1,6	– 50,9	1,8
Capital social	6,8	6,8	7,7	9,4	9,4
Capital propriu	41,8	32,5	29,3	– 35,4	– 35,9
Datorii/Capital propriu (raport)	2,8	3,7	4,0	– 3,9	– 3,6
Fluxuri de trezorerie din activități de exploatare	16,9	18,5	6,1	1,7	– 21,6 (**)

(*) EBT.
(**) Date din decembrie 2011.

(62) Adria a încheiat exercițiul financiar 2011 cu pierderi în valoare de 12 milioane EUR ([16]), în timp ce în 2012 pierderile au atins 10,8 milioane EUR ([17]). De asemenea, se pare că în 2013 Adria și-a redus pierderile la 3,1 milioane EUR ([18]).

(63) Punctul 10 litera (a) din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare prevede că o întreprindere se află în dificultate atunci când „mai mult de jumătate din capitalul său social a dispărut, peste un sfert din acest capital fiind pierdut în ultimele 12 luni". Dispoziția citată reflectă presupunerea că o întreprindere care se confruntă cu o pierdere masivă a capitalului său social nu va putea să acopere pierderile, ceea ce o va condamna, aproape sigur, să iasă din afaceri pe termen scurt sau mediu (astfel cum este prevăzut la punctul 9 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare).

(64) Astfel cum este indicat în decizia de inițiere a procedurii, în perioada 2007-iunie 2011, capitalul social nu a fost pierdut, ci de fapt a făcut obiectul unei majorări. Cu toate acestea, conform constatărilor Comisiei, capitalul propriu al întreprinderii a devenit negativ în 2010 și 2011. În același timp, întreprinderea nu a luat măsurile adecvate pentru a face față scăderii capitalurilor proprii. În cazuri anterioare ([19]), Comisia a concluzionat că, atunci când o întreprindere deține un capital propriu negativ, există o ipoteză *a priori* că sunt îndeplinite criteriile prevăzute la punctul 10 litera (a) din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, valabilă, de asemenea, în cazul întreprinderii Adria cel puțin din 2010. De asemenea, Tribunalul a concluzionat într-o hotărâre recentă ([20]) că o întreprindere cu capital propriu negativ este o întreprindere aflată în dificultate.

(65) De asemenea, se pare că, până la sfârșitul anului 2010, dificultățile întreprinderii Adria au atins apogeul. Presa menționa, la momentul respectiv, posibilitatea ca Adria să intre în reorganizare judiciară sau chiar în faliment ([21]). Acest lucru ar putea fi considerat ca un semn că, cel puțin la momentul respectiv, Adria îndeplinea criteriile necesare pentru a face obiectul procedurilor colective de insolvență în temeiul legislației slovene, în sensul punctului 10 litera (c) din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare.

([16]) A se vedea raportul financiar al întreprinderii Adria pentru anul 2011, disponibil la adresa http://www.adria.si/assets/Uploads/Annual-Report-2011-part-two-Financial-Report.pdf
([17]) A se vedea raportul financiar al întreprinderii Adria pentru anul 2012, disponibil la adresa https://www.adria.si/assets/Letna-porocila/SLO/AA-Letno-porocilo-2012-V1.pdf
([18]) A se vedea, de exemplu, informațiile de la adresa http://atwonline.com/finance-amp-data/adria-airways-narrows-net-loss-2013
([19]) Decizia Comisiei în cazul C 38/2007 Arbel Fauvet Rail (JO L 238, 5.9.2008, p. 27).
([20]) Cauzele conexate T-102/07, Freistaat Sachsen/Comisia și T-120/07 MB Immobilien și MB System/Comisia, Rep., 2010, p. II-585, punctele 95-106.
([21]) A se vedea http://www.rtvslo.si/gospodarstvo/adria-airways-v-prostovoljno-poravnavo/246290 (în limba slovenă) sau http://www.bloomberg.com/news/2010-12-15/slovenia-s-adria-airways-may-file-for-bankruptcy-tvs-reports.html (în limba engleză).

(66) Din motivele prezentate mai sus, în conformitate cu decizia de inițiere a procedurii, Comisia concluzionează că Adria era o întreprindere aflată în dificultate în sensul punctului 10 litera (a) și/sau al punctului 10 litera (c) din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare în anii 2010 și 2011, și anume la momentul acordării măsurilor de ajutor 3, 4 și 5.

(67) De asemenea, tabelul 6 de la considerentul 61 indică faptul că, în 2010 și în 2011, Adria putea fi considerată ca aflându-se în dificultate, de asemenea, în sensul punctului 11 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, care prevede că se poate considera că o întreprindere se află în dificultate „în cazul în care sunt prezente simptomele obișnuite […], cum ar fi nivelul ascendent al pierderilor, scăderea cifrei de afaceri, creșterea stocurilor, supracapacitatea, diminuarea fluxului de numerar, creșterea gradului de îndatorare și a cheltuielilor cu rata dobânzii, precum și scăderea sau dispariția valorii activului net”.

(68) Cu toate acestea, Comisia este de părere că Adria nu a prezentat simptomele obișnuite ale unei întreprinderi aflate în dificultate în temeiul punctului 11 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare în perioada 20072009. În ceea ce privește anul 2008, Adria a înregistrat pierderi de 3,2 milioane EUR pentru prima dată în perioada luată în considerare. Astfel cum este subliniat în mod corect de către autoritățile slovene, în 2008 veniturile întreprinderii Adria și fluxul de lichidități au crescut în comparație cu anul precedent (de la 179,2 milioane EUR la 205,4 milioane EUR și, respectiv, de la 16,9 milioane EUR la 18,5 milioane EUR). De asemenea, capitalul său social a rămas la un nivel stabil de 6,8 milioane EUR.

(69) Comisia observă, de asemenea, că în 2008 și 2009 Adria a avut venituri nete înainte de impozitare în valoare de 3,2 milioane EUR și, respectiv, 14 milioane EUR. Pentru aceiași ani, excluzând amortizarea, rezultatul economic al întreprinderii a fost pozitiv, aceasta realizând venituri înainte de impozitare (EBT) plus o depreciere și o amortizare (DA) în valoare de 10,9 milioane EUR și, respectiv, 1,6 milioane EUR (a se vedea tabelul 6 de la considerentul 61). Începând cu anul 2010, valoarea EBT+DA în cadrul întreprinderii Adria a devenit negativă. Întrucât decizia privind măsura 2 a fost luată în ianuarie 2009, iar acțiunile au fost subscrise în totalitate în iulie 2009, Comisia nu poate stabili cu certitudine dacă la data respectivă exista o tendință clar identificabilă a rezultatelor negative care să îi permită să concluzioneze că Adria era o întreprindere aflată în dificultate în sensul orientărilor privind ajutoarele pentru salvare și restructurare.

(70) În consecință, Comisia este de opinie că Adria nu poate fi considerată o întreprindere aflată în dificultate în perioada 2007-2009, și anume atunci când au fost acordate măsurile 1 și 2.

7.2. **Existența ajutorului de stat**

(71) În temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

(72) Pentru a stabili prezența ajutorului de stat, Comisia trebuie să evalueze dacă sunt îndeplinite criteriile cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE (și anume, transferul resurselor de stat, avantajul selectiv, denaturarea potențială a concurenței și afectarea schimburilor comerciale intracomunitare) pentru fiecare dintre cele cinci măsuri care fac obiectul evaluării.

7.2.1. Măsurile 1 și 2: majorările de capital din 2007 și din 2009

(73) Comisia va analiza mai întâi dacă măsurile 1 și 2 au conferit un avantaj selectiv necuvenit întreprinderii Adria.

(74) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a remarcat în acest sens că prețul acțiunilor plătit de KAD a fost mai mic decât valoarea stabilită de cele două rapoarte de evaluare. KAD a achiziționat acțiunile noi ale întreprinderii Adria în februarie 2007, la un preț de 27 EUR pe acțiune, inferior valorii determinate în raportul de evaluare, de […] EUR pe acțiune la […] (a se vedea considerentul 15). În ianuarie 2009, KAD a achiziționat acțiunile la un preț de 22 EUR pe acțiune, inferior valorii determinate în raportul de evaluare, de […] EUR pe acțiune la […] (a se vedea considerentul 18). Cu toate acestea, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la fiabilitatea rapoartelor respective, între altele, deoarece exista un decalaj semnificativ între momentul efectuării majorărilor de capital (februarie 2007 și, respectiv, ianuarie 2009) și momentul în care au fost evaluate acțiunile întreprinderii ([…] și, respectiv, […]).

(75) Comisia a evaluat datele și probele prezentate de Slovenia cu privire la rapoarte după inițierea procedurii oficiale de investigare. În ceea ce privește măsura 1, Slovenia a explicat că datele pe care s-a bazat raportul datează de la 30 septembrie 2006 și au fost datele cele mai recente pe care evaluatorul le-a avut la dispoziție la momentul elaborării raportului. În ceea ce privește măsura 2, rezultă că raportul de evaluare a fost comandat în același timp cu decizia adunării generale a întreprinderii Adria de a da curs unei majorări de capital. De asemenea, Comisia nu are niciun motiv să considere că evaluatorul (P&S Capital) nu a fost pe deplin independent.

(76) De asemenea, deși este adevărat că a existat un decalaj de […] luni între momentul în care au fost evaluate acțiunile întreprinderii și momentul efectuării majorărilor de capital, Comisia nu a identificat nicio dovadă care să demonstreze că decalajul a avut un impact efectiv asupra valorii estimate a acțiunilor întreprinderii Adria.

(77) Comisia observă că metoda de evaluare utilizată în rapoarte (valoarea actualizată netă a fluxului de numerar neangajat preconizat ([22])) este larg acceptată pentru cazurile de achiziții. De asemenea, dintr-o analiză detaliată a rapoartelor rezultă că formulele utilizate au fost adecvate în scopul evaluării și au fost aplicate în mod corespunzător și că ipotezele și previziunile privind creșterea cifrei de afaceri și a rentabilității par realiste. În special, în raportul de evaluare privind injecția de capital din 2007 (măsura 1), ratele medii preconizate de creștere a veniturilor și a rentabilității se încadrează în intervalul celor constatate în trecut. În raportul de evaluare privind injecția de capital din 2009 (măsura 2), ratele medii preconizate de creștere a veniturilor și a rentabilității constatate sunt mai mici decât cele anterioare, ca urmare (a) a nivelului ridicat de creștere economică din 2008, determinat, în special, de președinția slovenă a UE; (b) a încetinirii creșterii economice mondiale; și (c) a situației dificile a piețelor financiare. Restul ipotezelor utilizate în rapoarte par, de asemenea, realiste. De asemenea, conform constatărilor Comisiei, KAD era deja acționarul majoritar al întreprinderii Adria înainte de majorările de capital ([23]) și majorările de capital au avut ca scop finanțarea unei investiții (existente) și profitabile pentru KAD.

(78) Pe baza celor de mai sus, Comisia constată că majorările de capital din 2007 și din 2009 pot fi considerate compatibile cu condițiile pieței și nu implică un avantaj necuvenit acordat întreprinderii Adria.

(79) Prin urmare, Comisia concluzionează că măsurile 1 și 2 au constituit investiții pe care un investitor în economia de piață le-ar fi efectuat în condiții comparabile ([24]) și, prin urmare, exclude prezența ajutorului de stat, fără a fi necesar să examineze în continuare dacă sunt îndeplinite celelalte condiții cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE.

7.2.2. Măsura 3: majorarea de capital din 2010

(80) Astfel cum este menționat la considerentul 73, una dintre condițiile necesare pentru ca ajutoarele de stat să fie prezente este ca măsura să confere un avantaj necuvenit beneficiarului. În cele ce urmează, Comisia va evalua dacă această condiție este îndeplinită în ceea ce privește măsura 3.

(81) În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a observat că prețul de 12 EUR pe acțiune plătit de PDP și de agențiile de turism private pentru acțiunile întreprinderii Adria a fost mai mic decât prețul de […] EUR pe acțiune determinat pe baza raportului de evaluare. Ca și în cazul măsurilor 1 și 2, Comisia și-a exprimat îndoielile cu privire la fiabilitatea raportului, în special deoarece a existat un decalaj semnificativ, de […] luni, între momentul majorării de capital (septembrie 2010) și intervalul de timp pentru care au fost evaluate acțiunile în cadrul raportului ([…]).

(82) Informațiile prezentate de autoritățile slovene au atenuat, într-o anumită măsură, îndoielile Comisiei în această privință. Cu toate acestea, indiferent de aceasta, Comisia reamintește că, pe baza acelorași informații și a aceleiași evaluări, două agenții de turism private (Kompas d.d. și Palma d.o.o.) au participat la majorarea de capital din 2010 în proporție de 20 %, în timp PDP a injectat procentul rămas de 80 % din capital. Agențiile de turism private și PDP au participat în aceleași condiții și au subscris acțiunile la aceeași dată. De asemenea, atât participarea privată, cât și contribuția PDP au fost efectuate prin injectarea de lichidități. În decizia sa de inițiere a procedurii, Comisia a subliniat faptul că o participare privată de 20 % ar putea să fie considerată, în principiu, ca un semn că investiția în cauză a fost sprijinită de piață, deși operațiunea trebuie privită în contextul mai larg al situației Adria la momentul respectiv și al faptului că măsura 3 a fost cea de a treia majorare de capital într-o perioadă de aproximativ 3,5 ani.

(83) Comisia observă în primul rând că Slovenia a furnizat elemente de probă care dovedesc că Palma d.o.o. și Kompas d.d. sunt întreprinderi de drept privat în totalitate, asupra cărora statul nu a exercitat niciun fel de control sau influență. De asemenea, astfel cum este indicat la considerentul 79, măsurile 1 și 2 nu constituie ajutor de stat. Pe această bază, se pare că nu se poate considera că deciziile luate de agențiile de turism private de a investi în Adria nu ar constitui decizii de investiții pe care le-ar fi luat un investitor privat. De asemenea, Comisia remarcă faptul că agențiile de turism private au subscris acțiunile Adria la aceeași dată cu PDP, au plătit același preț, investiția a fost efectuată în aceiași termeni și în aceleași condiții, iar majorarea de capital din partea PDP și a agențiilor de turism private a fost efectuată în numerar.

([22]) Fluxul de numerar neangajat preconizat este numerarul rămas după ce sunt plătite toate cheltuielile întreprinderii, și anume numerarul lăsat la dispoziția acționarilor întreprinderii.
([23]) Înainte de injecțiile de capital din 2007 și din 2009, KAD deținea 55 % și, respectiv, 77,3 % din Adria (a se vedea tabelele 1 și 2).
([24]) Cauza T-296/97, Alitalia – Linee aeree italiane SpA/Comisia, Rec., 2000, p. II-3871, punctul 81.

(84) În orice caz, inclusiv în cazul în care Comisia ar concluziona că participarea PDP implică resurse de stat și este imputabilă statului (a se vedea, în acest sens, considerentele 89-91), o participație privată de 20 % nu poate fi considerată ca fiind neglijabilă în comparație cu intervenția publică în sensul jurisprudenței constante ([25]). De asemenea, având în vedere cele de mai sus, Comisia nu poate concluziona că decizia agențiilor de turism private de a investi în Adria a fost influențată efectiv de comportamentul PDP. Faptul că Adria a fost considerată o întreprindere aflată în dificultate în 2010 (a se vedea punctul 7.1) nu modifică această concluzie.

(85) De asemenea, din dovezile prezentate de Slovenia nu reiese că agențiile de turism private au avut alte motive să investească în Adria decât realizarea de profit. În această privință, Comisia face referire la un raport prezentat de Slovenia cu privire la orientările strategice ale întreprinderii Adria pentru perioada 2009-2014, care aparent a fost pus la dispoziția investitorilor în momentul luării deciziei de investiții și conform căruia se preconiza că Adria va obține profit între 2010 și 2104 pe baza unei injecții de capital de aproximativ 2,5 milioane EUR și a punerii în aplicare de către Adria a anumitor măsuri, inclusiv creșterea venitului mediu pentru transportul de pasageri și reduceri ale costurilor. Raportul ar putea fi considerat un indiciu suplimentar că agențiile de turism private au fost într-adevăr convinse de profitabilitatea investiției lor.

(86) Prin urmare, Comisia este de părere că decizia agențiilor de turism private de a investi în Adria a fost luată *pari passu* cu cea a PDP și că investiția acestora a fost semnificativă. De asemenea, Comisia nu are motive să se îndoiască de faptul că agențiile de turism private au decis să investească în Adria pentru motive care vizau realizarea de profit. Pe această bază, Comisia concluzionează că măsura 3 nu a implicat un avantaj necuvenit acordat Adria și, prin urmare, aceasta exclude prezența ajutorului de stat, fără a fi necesar să se examineze în continuare dacă sunt îndeplinite celelalte condiții cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE.

7.2.3. Măsura 4: majorarea de capital din 2011

(87) La 30 septembrie 2011, Slovenia a subscris în numerar 70 % (49,5 milioane EUR) din majorarea de capital din 2011 a întreprinderii Adria. Slovenia a efectuat investiția prin intermediul Agenției de gestionare a activelor de capital din Slovenia (AUKN). De asemenea, PDP a subscris în numerar o sumă suplimentară de 1 % (0,5 milioane EUR). Restul majorării (și anume 19,7 milioane EUR) s-a efectuat sub forma unei conversii a creanțelor în acțiuni realizată de mai multe bănci: 20 % de către NLB, 5 % de către Abanka Vipa d.d., 2 % de către Unicredit Bank of Slovenia d.d. și 2 % de către Hypo Alpe-Adria Bank d.d.

(88) AUKN a fost înființată în temeiul Legii privind guvernanța corporativă a investițiilor de capital din Republica Slovenia ([26]), iar consiliul de administrație a fost numit de Adunarea Națională, Agenția fiind un utilizator direct al bugetului Republicii Slovenia și angajând personal din sectorul public ([27]). Prin urmare, este clar că măsurile AUKN sunt imputabile statului și implică resurse de stat, aspect care, de altfel, nu este contestat de către Slovenia. Ca element suplimentar, Comisia face referire la un comunicat de presă din 23 iunie 2011 din partea Cabinetului prim-ministrului din Slovenia: „În cadrul reuniunii de astăzi, guvernul […] a decis că [AUKN] va contribui cu suma de 49,5 milioane EUR la capitalul Adria Airways, d. d. și societatea pe acțiuni [PDP] va plăti suma de 500 000 EUR […]. Prin implicarea activă în cadrul acestui proces, Republica Slovenia dorește, în viitor, să își îndeplinească obiectivul în materie de servicii aeriene regulate furnizate de un transportator cu sediul în Slovenia” ([28]).

(89) În ceea ce privește PDP, Comisia consideră că există o serie de indicii în sensul jurisprudenței din cauza *Stardust Marine* ([29]), care îi permit să concluzioneze că PDP a fost înființată pentru a pune în aplicare politicile decise de autoritățile publice slovene și că decizia acesteia de a investi în măsura 4 este imputabilă statului și implică resurse de stat. În primul rând, Comisia constată că statul sloven deține indirect 100 % din PDP (prin intermediul KAD, SOD și DSU). În acest sens, Comisia reamintește decizia sa în cazul *ELAN* ([30]), în care a concluzionat că acțiunile KAD și DSU, doi dintre proprietarii PDP, au fost imputabile statului. De asemenea, statul deține numărul total de voturi în cadrul adunării acționarilor, care, la rândul său, desemnează consiliul de administrație al întreprinderii. În conformitate cu articolul 19 din actul constitutiv al PDP, consiliul de administrație trebuie să autorizeze achiziționarea de titluri de valoare în cazul în care valoarea tranzacției depășește suma de 500 000 EUR.

([25]) Cauza T-358/94 Air France/Comisia, Rec., 1996, p. II-2109, punctele 148-149.
([26]) Se pare că AUKN nu mai există și că aceasta a fost înlocuită de SOD.
([27]) A se vedea Raportul anual pentru anul 2011 al AUKN, disponibil la adresa http://www.so-druzba.si/doc/ENG-News/Archive/Annual_report_2011.pdf
([28]) Informații disponibile la adresa http://www.nekdanji-pv.gov.si/2008-2012/nc/en/press_centre/news/article/252/5487/
([29]) A se vedea nota de subsol 8.
([30]) Decizia 2014/273/UE a Comisiei din 19 septembrie 2012 privind măsurile în favoarea ELAN d.o.o. SA.26379 (C13/10) (ex NN 17/10) puse în aplicare de Slovenia (JO L 144, 15.5.2014, p. 1).

(90) De asemenea, Comisia reamintește, în conformitate cu decizia sa de inițiere a procedurii, declarația fostului ministru de finanțe sloven la sfârșitul mandatului său la 28 octombrie 2011 (și anume după punerea în aplicare a măsurii 4): „*Prin înființarea întreprinderii speciale de restructurare (PDP) am oferit întreprinderilor slovene noi surse de finanțare, know-how și expertiză pe baza cazurilor de bune practici pentru restructurarea întreprinderilor. Adria Airways și Unior sunt, cu siguranță, cele mai răsunătoare succese*" ([31]). Declarația poate fi considerată o probă indirectă privind imputabilitatea statului, în sensul jurisprudenței din cauza *Stardust Marine*. Argumentele prezentate de Slovenia potrivit cărora afirmația ar trebui privită în contextul politic al încheierii mandatului ministrului de Finanțe drept o „[declarație] îndrăzneață și suficient de simplă pentru a fi comunicată prin intermediul mass-media" nu par convingătoare. În cele din urmă, Comisia adaugă, drept probe indirecte suplimentare, comunicatul de presă din 23 iunie 2011 din partea Cabinetului prim-ministrului sloven (a se vedea considerentul 88), care arată că guvernul sloven a decis ca PDP să contribuie cu 0,5 milioane EUR la majorarea de capital din 2011.

(91) Având în vedere cele de mai sus, Comisia este de părere că participarea PDP la majorarea de capital din 2010 implică resurse de stat și că acțiunile PDP sunt imputabile statului.

(92) În ceea ce privește băncile, Comisia observă, în conformitate cu decizia sa de inițiere a procedurii, că Abanka Vipa d.d., Unicredit Bank of Slovenia d.d. și Hypo Alpe-Adria Bank d.d. sunt entități în totalitate private. În ceea ce privește NLB, la momentul punerii în aplicare a măsurii 4, aceasta era deținută majoritar de către stat, fie în mod direct (45,62 % din acțiuni), fie în mod indirect prin intermediul SOD (4,07 %) și al KAD (4,03 %) ([32]), KBC Bank fiind singurul alt acționar important (25 %). Deținerea majorității capitalului NLB de către stat, care se traduce printr-o majoritate de voturi în cadrul consiliului de administrație și al consiliului de supraveghere, este un indiciu al faptului că măsurile sunt imputabile statului. Cu toate acestea, pe baza actului constitutiv al NLB, Comisia nu poate stabili cu certitudine că decizia acesteia de a investi în Adria este imputabilă statului. De asemenea, Comisia nu a identificat în structura de conducere a NLB nicio intervenție din partea autorităților publice. Comisia nu a identificat nici dovezi indirecte în această privință în sensul jurisprudenței din cauza *Stardust Marine*. Pentru motivele prezentate mai sus, Comisia consideră că decizia NLB de a participa la măsura 4 nu este imputabilă Sloveniei.

(93) După ce a clarificat că acțiunile AUKN și ale PDP sunt imputabile statului, Comisia trebuie să evalueze dacă acestea implică un avantaj selectiv necuvenit acordat întreprinderii Adria.

(94) Slovenia susține, în primul rând, că decizia băncilor de a investi în Adria a fost concomitentă cu decizia statului, ceea ce, *per se*, ar exclude prezența unui avantaj.

(95) În primul rând, Comisia reamintește concluzia sa conform căreia Adria era o întreprindere aflată în dificultate în anul 2011, la momentul în care a fost acordată măsura 4 (a se vedea considerentul 66).

(96) De asemenea, Comisia remarcă faptul că participarea băncilor la injecția de capital din 2011 a luat forma unei conversii în acțiuni a 26 % din creanțele lor existente deținute față de Adria. Pe de altă parte, statul și PDP au efectuat injecții de lichidități. Slovenia afirmă că, din totalul de 19,7 milioane EUR care a făcut obiectul conversiei în acțiuni, suma de [10-20] milioane EUR este echivalentă cu o injecție de numerar, întrucât partea respectivă a împrumuturilor a fost garantată pe deplin. Potrivit Sloveniei, băncile și-ar fi asumat un nou risc prin conversie, care ar putea fi considerată ca fiind echivalentă cu o injecție de fonduri noi în valoare de [10-20] milioane EUR.

(97) Comisia a evaluat informațiile furnizate de Slovenia și concluzionează că, într-adevăr, suma de [10-20] milioane EUR din cele 19,7 milioane EUR care au făcut obiectul conversiei în acțiuni a fost garantată pe deplin și în mod adecvat prin constituirea de gajuri, în principal pe aeronavele deținute de Adria. Pentru a stabili valoarea aeronavelor respective, Adria a invocat raportul „Aircraft Value Reference", publicat în aprilie 2011 de întreprinderea independentă Aircraft Value Analysis Company (denumită în continuare „AVAC"). Raportul prezintă valori actuale și viitoare și prețul de închiriere pentru mai multe tipuri de aeronave, cu praguri maxime și minime. În vederea evaluării aeronavelor constituite ca garanție, au fost utilizate valori mult inferioare valorii propuse de AVAC ca fiind pragul maxim. Comisia este de opinie că raportul constituie o bază fiabilă pentru determinarea valorii aeronavelor, având în vedere caracterul independent al AVAC și utilizarea vastă a rapoartelor sale în domeniu.

([31]) A se vedea discursul fostului ministru de finanțe al Sloveniei (Dr. Franc Križanič) la sfârșitul mandatului său la 28 octombrie 2011, încărcat pe pagina web a Ministerului de Finanțe din Slovenia: http://www.mf.gov.si/si/medijsko_sredisce/novica/article/3/1054/8a67f745b4/ (în limba slovenă).

([32]) De asemenea, un procent de 2,53 % din NLB era deținut de Zavarovalnica Triglav d.d., care, la rândul său, era deținută în proporție de 62,54 % de către stat prin intermediul KAD, SOD și SPIZ.

(98) Cu toate acestea, [0-10] milioane EUR din creanțele convertite în acțiuni nu au fost pe deplin garantate. În ceea ce privește conversia, Comisia nu poate concluziona că aceasta a fost echivalentă cu o injecție de lichidități și că băncile și-au asumat riscuri noi. De asemenea, condițiile datoriei rămase s-au îmbunătățit și nivelul de risc general a scăzut semnificativ, având în vedere că nivelul garanției pentru partea restantă (neconvertită) a datoriilor a rămas același ca înainte de conversie. Riscul general este redus în continuare de faptul că, drept condiție preliminară pentru conversia datoriei în acțiuni, Adria a trebuit să […]. De asemenea, în unele cazuri, condițiile aferente datoriei restante (rata dobânzii, calendarul de rambursare etc.) […].

(99) Pe de altă parte, Slovenia și-a asumat integral riscul pentru cel puțin 49,5 milioane EUR, întrucât aceasta a devenit acționar al întreprinderii Adria cu ocazia injecției de capital din 2011. Băncile și-au asumat noi riscuri, însă nu la același nivel cu Slovenia, având în vedere că, potrivit acestora, poziția lor s-a îmbunătățit ca urmare a conversiei datoriei. Pe această bază, se pare că, atunci când au decis să investească în Adria, băncile nu se aflau într-o situație comparabilă cu statul.

(100) De asemenea, nu poate fi exclus faptul că decizia băncilor de a investi în Adria a fost influențată de comportamentul statului. Raportul anual pentru anul 2011 al întreprinderii Adria prevede că „*guvernul […] sloven și-a formulat în mod clar opinia la 20 ianuarie 2011 și a adoptat o poziție cu privire la importanța Adria Airways, în calitate de transportator aerian național, pentru economia Sloveniei, pentru cetățenii sloveni și pentru vizitatorii din străinătate. În decizia sa, guvernul și-a prezentat planul ca Adria Airways să rămână transportatorul aerian național în Slovenia […]*”. Decizia respectivă, luată cu mult înainte de adoptarea planului de restructurare din septembrie 2011, ar fi putut să faciliteze decizia băncilor de a investi, având în vedere că statul și-a manifestat deja interesul puternic în sprijinirea întreprinderii Adria ([33]).

(101) Pe baza argumentelor de mai sus, Comisia exclude argumentele Sloveniei potrivit cărora statul și băncile au investit în condiții *pari passu*.

(102) Cu toate acestea, Comisia trebuie să analizeze dacă investiția Sloveniei în Adria este conformă cu condițiile de piață. Slovenia susține că a decis să participe la măsura 4 pe baza planului de restructurare din septembrie 2011, care ar trebui să fie considerat conform cu principiul investitorului în economia de piață.

(103) Cu titlu preliminar, Comisia observă că, spre deosebire de majorările de capital precedente, majorarea de capital din 2011 a avut loc fără să existe un raport de stabilire a valorii acțiunilor. De asemenea, conform jurisprudenței, un investitor privat care are în vedere o recapitalizare a unei întreprinderi cu datorii semnificative ar fi avut nevoie de un plan de restructurare viabil care să poată restabili viabilitatea întreprinderii ([34]). În cazul de față, autoritățile slovene susțin că au decis să participe la majorarea de capital din 2011 pe baza planului de restructurare din septembrie 2011.

(104) Cu toate acestea, Comisia a concluzionat deja că Adria se afla în dificultate în 2011 (a se vedea considerentul 66). În sine, acest lucru face puțin probabilă situația în care statul ar putea preconiza că Adria va înregistra o rentabilitate normală a capitalului investit într-un interval de timp rezonabil. De asemenea, Comisia își menține poziția din decizia de inițiere a procedurii conform căreia planul de restructurare nu poate fi considerat suficient pentru a justifica majorarea de capital din 2011 ca fiind conformă cu principiul investitorului în economia de piață. În primul rând, planul de restructurare (în versiunea sa inițială din septembrie 2011) prevedea restabilirea viabilității în 2013 cu marje de profit foarte scăzute (EBT) (scenariul realist prevedea marje de profit de […] % în 2013, de […] % în 2014 și de […] % în 2015). Rentabilitatea insuficientă pentru acționari este demonstrată, de asemenea, de faptul că planul prevede, în special, niveluri scăzute ale capitalului propriu pentru aceeași perioadă, care se încadrează în intervalul de […] EUR în 2011 și de […] EUR în 2015. Aceasta ar însemna că suma aferentă capitalului injectat în septembrie 2011 – în valoare de 69,7 milioane EUR – a fost redusă în mod semnificativ pe durata perioadei de restructurare și, prin urmare, nu a generat o rentabilitate reală.

(105) Slovenia a furnizat o serie de rapoarte intermediare elaborate de Airconomy și Adria, care datează din perioada aprilie-septembrie 2011 (și anume, înaintea planului de restructurare din septembrie 2011), care trebuiau să includă cuantificările care lipseau din planul de restructurare și care, aparent, au fost puse la dispoziția tuturor acționarilor întreprinderii Adria la momentul respectiv, precum și la dispoziția statului. Cu toate acestea, Comisia observă că rapoartele intermediare se referă la perioada 2011-2012, în timp ce planul de restructurare include previziuni până în 2015, […]. Pe această bază, Comisia consideră că rapoartele intermediare nu au furnizat informațiile lipsă necesare pentru ca planul de restructurare să respecte principiul investitorului privat în economia de piață.

([33]) A se vedea Decizia 2006/621/CE a Comisiei din 2 august 2004 privind ajutorul de stat pus în aplicare de Franța în favoarea France Télécom (cazul C13a/2003) (JO L 257, 20.9.2006, p. 11), punctul 227 și concluziile avocatului general Geelhoed în cauzele conexate C-328/99 și C-399/00 Italia/Comisia și SIM 2 Multimedia SpA/Comisia (Seleco), Rec., 2003, p. I-4035, punctul 53: „În consecință, se poate presupune că investitorii privați respectivi au fost pregătiți [să furnizeze capital beneficiarului] numai după ce guvernul a adoptat noi măsuri de sprijinire. Nu este relevant cu cât erau pregătiți investitorii privați să participe – contează mai degrabă ce ar fi făcut un investitor privat în cazul în care […] [entitățile publice] nu ar fi fost pregătite să injecteze capital nou”.

([34]) Cauzele conexate T-126/96 și C-127/96, BFM și EFIM/Comisia, Rec., 1998, p. II-3437, punctele 82-86.

(106) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că majorarea de capital din 2011 a acordat un avantaj necuvenit întreprinderii Adria. Avantajul a fost selectiv, având în vedere faptul că Adria a fost singurul beneficiar.

(107) În cele din urmă, Comisia trebuie să evalueze dacă măsura 4 a fost de natură să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale între statele membre prin faptul că a oferit întreprinderii Adria un avantaj în detrimentul întreprinderilor concurente care nu beneficiau de sprijin public. Pare evident că măsura 4 a fost de natură să afecteze schimburile comerciale și concurența din cadrul UE, întrucât Adria concurează cu alte companii aeriene din UE, în special de la intrarea în vigoare a celei de a treia etape a procesului de liberalizare a transportului aerian (denumită în continuare „cel de al treilea pachet legislativ") la 1 ianuarie 1993. De asemenea, pentru călătoriile pe distanțe relativ mai scurte în interiorul UE, transportul aerian este în concurență cu transportul rutier și feroviar, și, prin urmare, transportatorii rutieri și feroviari ar putea fi, de asemenea, afectați.

(108) În consecință, măsura 4 a permis întreprinderii Adria să își continue activitatea, astfel încât aceasta nu s-a confruntat, ca alți concurenți, cu consecințele care rezultă în mod normal din rezultatele financiare slabe.

(109) Având în vedere argumentele de mai sus, Comisia concluzionează că măsura 4 implică ajutor de stat în favoarea întreprinderii Adria în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.2.4. Măsura 5: vânzarea AAT în 2010-2011

(110) În decizia sa de inițiere a procedurii, pentru motivele precizate la considerentele 41 și 42, Comisia a ajuns la concluzia preliminară conform căreia achiziționarea de acțiuni ale AAT de către PDP și Aerodrom Ljubljana a conferit un avantaj necuvenit întreprinderii Adria.

(111) Având în vedere natura diferită a contribuțiilor din partea PDP și a Aerodrom Ljubljana (lichidități/conversia creanțelor în acțiuni), precum și argumentele prezentate în legătură cu măsura 4 (a se vedea considerentele 94-101), Comisia concluzionează că argumentele *pari passu* pot fi excluse din măsura 5, *mutatis mutandis*.

(112) Cu toate acestea, Comisia trebuie să evalueze dacă deciziile de investiții ale PDP și Aerodrom Ljubljana au avut o justificare economică, și anume dacă un operator prudent într-o economie de piață în circumstanțe comparabile ar fi acționat în aceeași manieră. În această privință, Comisia observă, în primul rând, că prețul total plătit de PDP și Aerodrom Ljubljana, și anume 14,7 milioane EUR, s-a încadrat în intervalul valoric stabilit în raportul de evaluare a întreprinderii AAT. Cu toate acestea, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la raportul de evaluare, afirmând că acesta ar fi trebuit să evalueze valoarea AAT (la momentul respectiv, unitate de întreținere din cadrul Adria cunoscută sub denumirea de SVL) ca entitate de sine stătătoare, fără a lua în considerare sinergiile din interiorul grupului. Comisia a remarcat, de asemenea, faptul că există un decalaj semnificativ între momentul evaluării AAT/SVL ([…]) și vânzarea AAT (noiembrie 2010-martie 2011).

(113) Comisia trebuie, în primul rând, să ia notă de faptul că raportul de evaluare a fost elaborat de către un expert independent (KPMG) și nu există motive să se considere că expertul nu și-a îndeplinit misiunea în condiții de independență deplină. În ceea ce privește decalajul dintre momentul evaluării și vânzarea acțiunilor, Slovenia a explicat că raportul de evaluare s-a bazat pe situația financiară a întreprinderii Adria la 31 decembrie 2009, și anume pe cele mai recente date care au făcut obiectul unui audit extern. Comisia ia act de faptul că măsura 5 a fost pusă în aplicare pentru prima dată în noiembrie 2010, și anume cu mai puțin de un an după data evaluării AAT, conform raportului de evaluare. De asemenea, deși raportul de evaluare a AAT ia în considerare previziunile negative ale întreprinderii Adria, acesta a evaluat în detaliu segmentul serviciilor de întreținere, reparație și revizie și a concluzionat că tendința negativă a întreprinderii nu se aplică AAT și că ATT constituie o unitate profitabilă. În plus, o evaluare detaliată a raportului de evaluare arată că acesta a evaluat AAT/SVL ca unitate separată, fără a lua în considerare sinergiile potențiale cu Adria. În acest sens, se pare că raportul de evaluare a fost elaborat într-un moment în care se știa că AAT va începe să furnizeze servicii de întreținere, reparație și revizie pentru alți clienți externi, în special Spanair, care vor înlocui în cele din urmă Adria ca principal client al AAT. Pe baza celor de mai sus, având în vedere faptul că raportul a inclus cele mai recente date financiare auditate disponibile cu privire la AAT, că acesta a fost elaborat de un expert independent și că s-a bazat în mod credibil pe toate aspectele relevante privind întreprinderea, utilizarea sa ca referință pentru măsura în cauză este acceptabilă. În sfârșit, deși este adevărat că perioada de criză nu se încheiase încă, se pare că 2009 a fost anul în care economia slovenă a avut cel mai mult de suferit. Într-adevăr, în noiembrie 2010, când PDP și Aerodrom Ljubljana au decis să achiziționeze AAT, previziunile privind creșterea PIB în Slovenia pentru anii 2010, 2011 și 2012 au revenit la cifre pozitive (1,1 %, 1,9 % și, respectiv, 2,6 %) ([35]). În aceste circumstanțe, un investitor privat nu ar fi efectuat neapărat o nouă evaluare deoarece ar fi putut presupune că raportul de evaluare bazat pe cifrele din 2009 a furnizat o imagine exactă a întreprinderii.

([35]) A se vedea previziunile economice europene din toamna anului 2010 pentru Slovenia ale DG Afaceri Economice și Financiare, disponibile la adresa http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2010_autumn/si_en.pdf

(114) De asemenea, Slovenia a furnizat probe care dovedesc că AAT era profitabilă, nu avea nicio datorie restantă și datoria sa putea fi plătită din profitul propriu în momentul punerii în aplicare a măsurii 5. În plus, Slovenia a furnizat până în 2014 previziuni privind AAT în care se arată că AAT ar obține un profit după impozitare în valoare de […] EUR în 2010 și ar rămâne în continuare o afacere profitabilă, ajungând la un profit de aproximativ […] EUR în 2014. Se pare că previziunile respective au fost cunoscute de PDP și Aerodrom Ljubljana la momentul luării deciziilor de investiții.

(115) Slovenia a furnizat, de asemenea, dovezi că Aerodrom Ljubljana a luat decizia de a investi în AAT din considerente economice. În august și septembrie 2010, consiliile de administrație și de supraveghere ale Aerodrom Ljubljana au evaluat posibilitatea de a achiziționa acțiuni ale AAT. Aerodrom Ljubljana a evaluat oportunitatea de a recupera o serie de creanțe restante deținute față de Adria, luând în considerare condițiile de desfășurare a operațiunii, care au inclus o rentabilitate fixă de 8 % pentru acțiunile preferențiale ale AAT, […]. Deși o altă evaluare a propus un preț mai mic pentru acțiuni, consiliul de supraveghere al Aerodrom Ljubljana a concluzionat că termenii conversiei ([…]) au justificat un preț mai mare al acțiunilor.

(116) În ceea ce privește a doua etapă a vânzării AAT, procesul-verbal al reuniunii consiliului de supraveghere al Aerodrom Ljubljana din 21 ianuarie 2011 indică faptul că au fost discutate avantajele și dezavantajele diferitelor prețuri ale acțiunilor și renunțarea la opțiunea de vânzare a Aerodrom Ljubljana. În special, s-a renunțat la opțiunea de vânzare la momentul achiziției de acțiuni ordinare la începutul anului 2011, dar consiliul de supraveghere al Aerodrom Ljubljana a ajuns totuși la concluzia că este rațional din punct de vedere economic să se procedeze astfel deoarece, în schimbul renunțării la opțiunea de vânzare, Aerodrom Ljubljana a reușit să obțină dreptul de co-gestionare a AAT în condiții de egalitate, în pofida numărului mai mic de acțiuni față de PDP. De asemenea, consiliul de supraveghere a considerat că achiziționarea AAT va avea un impact pozitiv pentru Aerodrom Ljubljana: dacă Adria și-ar fi încetat operațiunile, acest lucru ar fi condus la reducerea veniturilor estimate ale aeroportului în 2011 cu […] %.

(117) Slovenia a furnizat, de asemenea, dovezi că administrația PDP a hotărât să achiziționeze acțiunile preferențiale și acțiunile ordinare ale AAT pe baza unor motive raționale din punct de vedere economic. Într-adevăr, procesele-verbale ale reuniunilor administrative ale PDP arată că aceasta a efectuat propria evaluare a AAT, care a propus un preț cuprins între […] EUR și […] EUR, în intervalul prevăzut de raportul de evaluare menționat la considerentul 34. Deși rata internă de rentabilitate a investițiilor PDP s-a ridicat la […] %, PDP a reușit să obțină condiții mai bune din partea AAT, inclusiv un dividend fix de 8 %.

(118) Prin urmare, Comisia concluzionează că deciziile PDP și Aerodrom Ljubljana de a participa la măsura 5 nu au implicat un avantaj necuvenit acordat întreprinderii Adria, întrucât ambii investitori s-au comportat ca operatori de piață prudenți și au adoptat deciziile de investiții pentru motive bine întemeiate din punct de vedere economic. Prin urmare, nu este necesar să se evalueze dacă sunt îndeplinite celelalte condiții cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE.

7.3. **Concluzie privind existența ajutorului**

(119) Pe de o parte, pentru motivele expuse mai sus, Comisia concluzionează că măsurile 1, 2, 3 și 5 nu implică ajutor de stat acordat întreprinderii Adria.

(120) Pe de altă parte, astfel cum s-a explicat la punctul 7.2.3, Comisia consideră că măsura 4 implică ajutor de stat și, prin urmare, va evalua legalitatea și compatibilitatea sa cu piața internă.

7.4. **Legalitatea ajutorului – măsura 4**

(121) Articolul 108 alineatul (3) din TFUE prevede că statele membre nu pot pune în aplicare o măsură de ajutor înainte de emiterea de către Comisie a unei decizii de autorizare a măsurii respective. Comisia constată că Slovenia a participat la injecția de capital din 2011 (măsura 4) fără a o fi notificat în prealabil Comisiei în vederea aprobării. Comisia regretă că Slovenia nu a respectat clauza de standstill, încălcându-și astfel obligațiile în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

7.5. **Compatibilitatea ajutorului – măsura 4**

(122) Slovenia consideră că, dacă s-ar constata de către Comisie existența ajutorului de stat în cadrul măsurii 4, acesta ar fi compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE și, în special, ca ajutor de restructurare în temeiul orientărilor privind ajutoarele pentru salvare și restructurare.

(123) În conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, ajutorul de stat poate fi autorizat atunci când este destinat să faciliteze dezvoltarea anumitor sectoare economice, în cazul în care acesta nu aduce modificări condițiilor schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun. Astfel cum este indicat de către Comisie în decizia sa de inițiere a procedurii, compatibilitatea măsurii 4 poate fi evaluată doar în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, în special în temeiul dispozițiilor privind ajutorul de restructurare din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare.

7.5.1. Eligibilitate

(124) În conformitate cu punctul 33 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, numai întreprinderile care se află în dificultate în sensul punctelor 9 și 13 din orientările respective sunt eligibile pentru acordarea unui ajutor de restructurare. În acest sens, Comisia a concluzionat deja că Adria era o întreprindere aflată în dificultate în anul 2011, la momentul în care a fost acordată măsura 4 (a se vedea considerentul 66).

(125) Punctul 12 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare prevede că o întreprindere nou creată nu este eligibilă pentru acordarea unui ajutor de salvare sau restructurare, chiar dacă poziția sa financiară este precară. În principiu, o întreprindere este considerată nou creată în primii trei ani de funcționare în domeniul de activitate respectiv. Adria a fost înființată în 1961 și nu poate fi considerată o întreprindere nou creată. De asemenea, Adria nu aparține unui grup comercial în sensul punctului 13 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare.

(126) Prin urmare, Comisia concluzionează că Adria este eligibilă pentru un ajutor de restructurare.

7.5.2. Restabilirea viabilității pe termen lung

(127) În conformitate cu punctul 34 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, acordarea ajutorului de restructurare trebuie să fie condiționată de punerea în aplicare a planului de restructurare, care trebuie să fie aprobat de Comisie în toate cazurile de ajutor individual. Punctul 35 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare prevede că planul de restructurare, a cărui durată trebuie să fie cât mai scurtă posibil, trebuie să restabilească viabilitatea pe termen lung a întreprinderii într-o perioadă de timp rezonabilă și pe baza unor presupuneri realiste privind condițiile viitoare de funcționare.

(128) În conformitate cu punctul 36 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, planul trebuie să descrie circumstanțele care au condus la dificultățile întreprinderii și să țină cont de situația actuală și de perspectivele viitoare ale pieței, elaborând scenarii care să prezinte scenarii optimiste, pesimiste și de bază.

(129) Planul trebuie să propună o modalitate de reorganizare a întreprinderii astfel încât, după încheierea restructurării, aceasta să își poată acoperi toate cheltuielile, inclusiv amortizarea și taxele financiare. Rentabilitatea estimată a capitalului propriu al întreprinderii restructurate trebuie să fie suficientă pentru a permite întreprinderii restructurate să concureze pe piață pe baza propriilor forțe (punctul 37 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare).

(130) Astfel cum este indicat în decizia de inițiere a procedurii, Comisia are îndoieli cu privire la măsura în care planul de restructurare este suficient de solid pentru a restabili viabilitatea pe termen lung a întreprinderii Adria, întrucât unele dintre previziunile sale par să se bazeze pe ipoteze necuantificate, incerte sau neclare. De asemenea, Comisia a pus sub semnul întrebării reușita întreprinderii de a-și restabili viabilitatea până la sfârșitul anului 2013, astfel cum este indicat în planul inițial de restructurare.

(131) În cursul procedurii oficiale de investigare, Slovenia a prezentat o serie de actualizări ale planului de restructurare. În conformitate cu planul actualizat, Adria își va restabili viabilitatea în 2014 sau în 2015. Prin urmare, durata restructurării este de maximum 5 ani, în conformitate cu practica decizională anterioară din sectorul transportului aerian de pasageri ([36]). De asemenea, Comisia observă că, în condițiile economice actuale, în special în sectorul transportului aerian, viabilitatea pe termen lung trebuie să se întemeieze pe stabilizarea performanțelor operaționale și a serviciilor, în vederea asigurării unei baze solide de creștere, nu doar a unei reorganizări pe termen scurt, care, prin natura sa, durează mai mulți ani.

(132) Planul de restructurare subliniază că principalul scop al procesului de restructurare a întreprinderii Adria este viabilitatea pe termen lung, vizând în principal adoptarea unei strategii clare și orientarea către piață, cu mai multe obiective cheie: creșterea puterii financiare și eliminarea pierderilor începând cu 2013, reducerea costurilor generate de complexitate și obținerea unei singure propuneri de vânzare clară, competitivă și durabilă. În conformitate cu planul de restructurare, prin îndeplinirea acestor obiective, întreprinderea […].

(133) De asemenea, planul de restructurare descrie circumstanțele care au condus la dificultățile întreprinderii Adria, cauzate în principal de criza financiară globală, dimensiunea redusă a pieței primare a întreprinderii Adria (Slovenia și țările vecine), capacitatea redusă a flotei sale (în special aeronave CRJ200), […].

([36]) A se vedea Decizia în cazul SA.30908 – CSA – Czech Airlines – Plan de restructurare, considerentul 107 și Decizia în cazul SA.33015 – Air Malta plc., considerentul 93. A se vedea, de asemenea, Decizia 2010/137/CE a Comisiei din 28 august 2009 privind ajutprul de stat C 6/09 (ex N 663/08) – Austrian Airlines – Plan de restructurare (JO L 59, 9.3.2010, p. 1), punctul 296 și Decizia 2012/542/UE a Comisiei din 21 martie 2012 privind măsura SA.31479 (2011/C) (ex 2011/N) pe care Regatul Unit intenționează să o pună în aplicare în favoarea Royal Mail Group (JO L 279, 12.10.2012, p. 40), punctul 217.

(134) De asemenea, planul de restructurare include scenarii optimiste, pesimiste și de bază, precum și o analiză a riscurilor care ar putea avea un impact asupra restructurării întreprinderii Adria, ca de exemplu variații ale prețului carburantului, riscuri care decurg din modificările cursului de schimb valutar sau riscuri potențiale în ceea ce privește flota. În toate cazurile, se preconizează că Adria își va restabili viabilitatea până la sfârșitul perioadei de restructurare. În cadrul scenariului de bază, se preconizează că Adria va atinge o marjă a profitului net de […] % în 2014 și de […] % în 2015, un raport datorii-capital propriu de […] în 2014 și de […] în 2015 și o rată a rentabilității financiare de […] % în 2014 și de […] % în 2015. În cadrul scenariului pesimist, marjele profitului net vor scădea la […] % în 2014 și la […] % în 2015, raportul datorii/capitaluri proprii va crește până la […] în 2014 și până la […] în 2015, iar rata rentabilității financiare va fi de […] % în 2014 și de […] % în 2015.

(135) Principalul obiectiv al planului este de a restructura și a reduce rețeaua Adria, care a înregistrat pierderi din cauza supracapacității flotei, a personalului de bord și a altor categorii de personal. În acest scop, planul de restructurare prevede o reducere semnificativă a rutelor și a frecvențelor, precum și o flotă mai redusă și mai eficientă din punct de vedere al consumului de combustibil, compusă din […] aeronave până în 2015 ([…]), în special […].

(136) Planul de restructurare prevede închiderea a […] rute și reducerea suplimentară a frecvențelor. Numărul rutelor regulate va fi redus, de asemenea, în mod semnificativ, până la […] în 2015. În general, în timpul perioadei de restructurare, Adria își va reduce capacitatea cu [11-14] % în ceea ce privește indicatorul ASK ([37]).

(137) Măsurile de restructurare prevăzute în plan în ceea ce privește reducerea costurilor (de exemplu, […] etc.) și creșterea veniturilor (de exemplu, […] etc.) reprezintă un pas suplimentar în direcția bună pentru a atinge o viabilitate mai durabilă. De asemenea, măsurile suplimentare de restructurare (a se vedea considerentul 31) prevăd creșterea veniturilor și reducerea costurilor cu un efect pozitiv total de […] EUR în 2014 și de […] EUR în 2015, consolidând astfel restabilirea viabilității în cazul întreprinderii Adria. Prin urmare, Comisia este de opinie că inițiativele privind reducerea costurilor și creșterea veniturilor sunt în măsură să permită întreprinderii Adria să își restabilească viabilitatea pe termen lung până în 2015.

(138) De asemenea, elementele de probă furnizate de Slovenia indică faptul că, în prezent, Adria este pe cale să realizeze majoritatea obiectivelor stabilite în planul de restructurare, ceea ce reprezintă un indicator suplimentar al fiabilității planului.

(139) În ceea ce privește restabilirea viabilității, pe baza actualizărilor planului de restructurare prezentat de Slovenia, Comisia concluzionează că impactul diferitelor măsuri de restructurare este cuantificat în mod corespunzător și se estimează restabilirea viabilității la niveluri adecvate în cadrul tuturor scenariilor pe întreaga perioadă de restructurare până în 2014 și 2015. Prin urmare, având în vedere măsurile semnificative de restructurare adoptate și progresul înregistrat până la momentul actual, Comisia consideră că planul de restructurare va permite restabilirea viabilității pe termen lung a întreprinderii Adria, într-un termen rezonabil.

7.5.3. Evitarea unor denaturări nejustificate ale concurenței (măsuri compensatorii)

(140) În conformitate cu punctul 38 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, trebuie luate măsuri compensatorii pentru a se asigura că efectele negative asupra condițiilor comerciale sunt reduse la minimum. Astfel de măsuri pot cuprinde vinderea activelor, reducerea capacității sau a prezenței pe piață și reducerea barierelor la intrarea pe piețele în cauză (punctul 39 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare).

(141) În această privință, închiderea activităților generatoare de pierderi, oricum necesară pentru a restabili viabilitatea, nu va fi considerată ca reducere de capacitate sau de prezență pe piață atunci când se evaluează măsurile compensatorii (punctul 40 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare).

(142) Slovenia propune următoarele măsuri compensatorii pentru Adria: (a) […] rute regulate; (b) cedarea de sloturi orare în mai multe aeroporturi, inclusiv aeroporturile coordonate; (c) reducerea flotei; și (d) vânzarea AAT.

([37]) ASK reprezintă numărul de locuri-kilometri oferite (numărul de locuri înmulțit cu numărul de kilometri parcurși). ASK este cel mai important indicator al capacității unei companii aeriene, fiind utilizat de industria transporturilor aeriene și chiar de către Comisie în cazuri anterioare de restructurare în sectorul transporturilor aeriene.

(143) Slovenia a furnizat elemente de probă care arată că rutele anulate în cadrul planului de restructurare au fost profitabile pe baza marjei contribuției C1, în conformitate cu practica adoptată de Comisie în cazurile anterioare ([38]). Într-adevăr, marja contribuției C1 ia în considerare zborurile, pasagerii și costurile de distribuție (și anume costurile variabile) atribuite fiecărei rute individuale. Prin urmare, toate rutele cu o marjă a contribuției C1 pozitivă generează venituri suficiente care nu doar acoperă costurile variabile ale unei rute, ci contribuie, de asemenea, la costurile fixe ale întreprinderii. Din punctul de vedere al Comisiei, marja contribuției C1 pare să fie cifra corespunzătoare pentru a evalua dacă o anumită rută contribuie la rentabilitatea unei companii aeriene.

(144) În ceea ce privește capacitatea, conform planului de restructurare, capacitatea totală a întreprinderii era de […] locuri-kilometri oferite în 2011, în timp ce la sfârșitul perioadei de restructurare în 2015, se preconizează că Adria va avea o capacitate de aproximativ […] locuri-kilometri oferite, ceea ce înseamnă o reducere de aproximativ [11-14] %. În cazul în care sunt excluse rutele cu o marjă a contribuției C1 negativă, cifra se reduce la [6-8] %.

(145) În același timp, Comisia observă că, în urma modificării rețelei de rute, Adria a eliberat mai multe sloturi orare în aeroporturi, dintre care unele sunt aeroporturi coordonate ([39]), cum ar fi Dublin și Copenhaga. Sloturile orare eliberate permit companiilor aeriene concurente să exploateze anumite rute și să îmbunătățească calitatea acestora.

(146) În sfârșit, în ceea ce privește reducerea flotei, Comisia observă că Adria și-a redus flota de la […] aeronave în anul 2011 la […] aeronave, valoare care, în conformitate cu planul de restructurare, ar trebui să rămână neschimbată până la sfârșitul perioadei de restructurare în 2015. În ceea ce privește vânzarea AAT, Comisia consideră că măsura este acceptabilă ca măsură compensatorie, în special având în vedere concluzia la care s-a ajuns la considerentul 118, și anume că aceasta nu implică ajutor de stat.

(147) Atunci când evaluează dacă măsurile compensatorii sunt adecvate, Comisia va ține seama de structura pieței și de condițiile de concurență pentru a se asigura că nicio astfel de măsură nu conduce la o deteriorare a structurii pieței (punctul 39 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare). Măsurile compensatorii trebuie să fie proporționale cu efectele de denaturare ale ajutorului și, în special, cu mărimea și importanța relativă a întreprinderii și a pieței sau piețelor sale. Gradul de reducere trebuie stabilit printr-o evaluare de la caz la caz (punctul 40 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare).

(148) Comisia observă, în primul rând, că Adria are o cotă de piață din întreaga capacitate de producție a industriei aeriene din Uniune și un randament (în ceea ce privește pasagerii) de numai 0,15 % (1,17 milioane de pasageri în 2011). În cazul unui transportator de mici dimensiuni precum Adria, o nouă reducere a capacității și a flotei ar putea avea un efect negativ asupra viabilității sale, fără a oferi oportunități semnificative pe piață pentru concurenți.

(149) În ceea ce privește partea cea mai importantă a măsurilor compensatorii, reducerea capacității, Comisia consideră că o reducere pe rute profitabile de aproximativ [6-8] % între 2011 și 2015 este suficientă, în special dacă se face o comparație cu alte cazuri de restructurare a companiilor aeriene ([40]). Reducerea capacității pe rute profitabile este mai mare decât în cazul Air Malta. De asemenea, reducerea capacității totale de [11-14] % este similară cu reducerea de 15 % acceptată în cazul Austrian Airlines ([41]).

(150) În cele din urmă, Comisia constată că Slovenia este o zonă asistată, eligibilă pentru obținerea de ajutoare regionale pentru investiții în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (a) din TFUE ([42]). Conform punctului 56 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, „condițiile de autorizare a ajutorului [în zone asistate] pot fi mai puțin severe în ceea ce privește punerea în aplicare a măsurilor compensatorii și mărimea contribuției beneficiarului. Dacă necesitățile dezvoltării regionale o justifică, în cazurile în care o reducere a capacității sau a prezenței pe piață pare a fi cea mai potrivită măsură de evitare a denaturărilor excesive ale concurenței, reducerea solicitată va fi mai mică în zonele asistate decât în zonele neasistate”.

(151) În acest context, Comisia consideră că măsurile compensatorii propuse de Slovenia sunt suficiente și proporționale în temeiul orientărilor privind ajutoarele pentru salvare și restructurare pentru a se asigura că efectele negative asupra condițiilor schimburilor comerciale rezultate în urma acordării ajutorului de restructurare în favoarea întreprinderii Adria sunt reduse pe cât posibil la minimum.

([38]) A se vedea nota de subsol 13.

([39]) Aeroporturile coordonate sunt aeroporturi în care sloturile orare sunt alocate de către un coordonator în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

([40]) În cazul Air Malta, reducerea capacității rutelor profitabile a fost de 5 %, în timp ce în decizia privind Czech Airlines, Comisia a acceptat o reducere a capacității de [10-11] %.

([41]) Decizia în cazul C-6/09 – Austrian Airlines.

([42]) A se vedea Decizia Comisiei din 13 septembrie 2006 în cazul privind ajutorul de stat N 434/2006 – *Slovenia – Harta ajutoarelor regionale pentru perioada 2007-2013*.

7.5.4. Ajutor limitat la minimum (contribuția proprie)

(152) În conformitate cu punctul 43 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, pentru a limita cuantumul ajutorului la minimul strict al costurilor de restructurare necesare, beneficiarul trebuie să contribuie în mod semnificativ la planul de restructurare prin resursele proprii. Contribuția proprie poate include vânzarea de active care nu sunt esențiale pentru supraviețuirea întreprinderii sau finanțări externe în condiții de piață.

(153) Contribuția proprie trebuie să fie reală, și anume efectivă, excluzând toate profiturile viitoare estimate, cum ar fi fluxurile de capital (punctul 43 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare). Evident, contribuția proprie nu trebuie să includă niciun alt ajutor de stat. În cazul întreprinderilor mari, în mod normal Comisia consideră ca adecvată o contribuție de cel puțin 50 % din costurile de restructurare. Cu toate acestea, în situații excepționale și în caz de dificultate specială, Comisia poate accepta o contribuție mai mică (punctul 44 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare).

(154) Având în vedere costurile totale de restructurare în valoare de […] EUR, contribuția proprie propusă de Adria este de […] EUR, și anume aproximativ [50-54] % din costurile totale de restructurare. Contribuția proprie este defalcată după cum urmează, în conformitate cu planul de restructurare:

(a) […];

(b) valoarea totală a vânzării AAT (respectiv 14,7 milioane EUR);

(c) valoarea totală a conversiei creanțelor în acțiuni efectuată de către bănci în cadrul măsurii 4 (19,7 milioane EUR).

(155) În ceea ce privește considerentul 154 litera (a), Comisia consideră că măsurile sunt acceptabile și par a fi justificate drept contribuție proprie. Cea mai mare parte a activelor a fost vândută efectiv și, prin urmare, încasările rezultate în urma vânzării pot fi considerate în mod clar contribuție proprie. De asemenea, Slovenia a furnizat elemente de probă conform cărora restul activelor sunt în prezent în proces de vânzare și valoarea lor a fost determinată în conformitate cu evaluări externe, inclusiv evaluarea AVAC în cazul aeronavelor (a se vedea considerentul 97).

(156) În ceea ce privește considerentul 154 litera (b), având în vedere concluziile Comisiei de la considerentul 118 conform cărora măsura 5 nu implică un ajutor de stat, pare rezonabil să se considere că încasările obținute din vânzarea AAT ar trebui considerate drept un element al contribuției proprii.

(157) În sfârșit, în ceea ce privește conversia creanțelor în acțiuni menționată la considerentul 154 litera (c), Slovenia consideră că totalitatea conversiei creanțelor în acțiuni efectuată de către bănci în cadrul măsurii 4 trebuie să fie considerată contribuție proprie. În acest sens, Comisia consideră că transformarea datoriilor negarantate, în mod normal, nu demonstrează încrederea pieței în întreprindere, întrucât creditorii chirografari nu își asumă riscuri noi legate de punerea în aplicare a planului de restructurare. Cu toate acestea, în cazul întreprinderii Adria, Slovenia a demonstrat că datoria convertită în acțiuni a fost pe deplin garantată într-o măsură semnificativă, și anume [10-20] milioane EUR din suma totală de 19,7 milioane EUR (a se vedea considerentul 97). Astfel, dacă Adria ar fi fost lichidată, băncile ar fi fost în măsură să recupereze suma garantată integral. Prin urmare, băncile au renunțat la o creanță garantată integral, pe care ar fi putut să o recupereze în totalitate, și au înlocuit-o cu capital propriu al întreprinderii Adria de valoare egală. Rezultă că băncile și-au asumat un risc nou prin conversia datoriilor în acțiuni de cel puțin [10-20] milioane EUR, întrucât acestea nu au nicio certitudine că investiția lor în Adria va fi profitabilă.

(158) Pe această bază, Comisia consideră conversia creanțelor în acțiuni în cazul împrumuturilor garantate integral, și anume [10-20] milioane EUR, ca fiind acceptabilă drept contribuție proprie.

(159) Luând în considerare cele de mai sus, nivelul contribuției proprii a întreprinderii Adria ar atinge […] sau [46-48] % din costurile de restructurare. Pentru o întreprindere mare precum Adria, nivelul contribuției proprii ar trebui să fie în mod normal de 50 %. Cu toate acestea, în conformitate cu punctul 56 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, Comisia poate fi mai puțin severă în ceea ce privește mărimea contribuției proprii în zone asistate, astfel cum a fost cazul pentru Slovenia la momentul acordării măsurilor (a se vedea considerentul 150). În cazurile anterioare, cum ar fi Air Malta, Comisia a acceptat un nivel al contribuției proprii de aproximativ 45 %.

(160) Prin urmare, Comisia consideră că cerințele de la punctul 43 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare au fost îndeplinite.

7.5.5. Principiul „prima și ultima dată”

(161) În sfârșit, ajutorul trebuie să respecte punctul 72 din orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare, care prevede că o întreprindere care a beneficiat de ajutor de salvare și restructurare în ultimii 10 ani nu este eligibilă pentru ajutor de salvare sau restructurare (conform principiului „prima și ultima dată”).

(162) Întrucât măsurile 1, 2, 3 și 5 nu implică ajutor de stat și deoarece se pare că Adria nu a beneficiat de niciun ajutor de salvare sau de restructurare în ultimii 10 ani, Comisia concluzionează că principiul „prima și ultima dată" este respectat în ceea ce privește măsura 4.

7.6. **Concluzie privind măsura 4**

(163) Având în vedere cele de mai sus, Comisia constată că Slovenia a pus în aplicare în mod ilegal în 2011 o injecție de capital în favoarea Adria, încălcând articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Cu toate acestea, Comisia consideră că măsura și planul de restructurare îndeplinesc condițiile impuse de orientările privind ajutoarele pentru salvare și restructurare. Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul este compatibil cu piața internă;

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Majorările capitalului întreprinderii Adria Airways d.d. în 2007, 2009 și 2010 pe care Republica Slovenia le-a pus în aplicare în favoarea Adria Airways d.d. nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Achiziționarea Adria Airways Tehnika d.d. de către PDP și Aerodrom Ljubljana d.d. în anul 2010 și în anul 2011 nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 2

Injecția de capital în valoare de 50 de milioane EUR în favoarea întreprinderii Adria Airways d.d. pe care Republica Slovenia a pus-o în aplicare în 2011 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Ajutorul este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Republicii Slovenia.

Adoptată la Bruxelles, 9 iulie 2014.

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte