



2024/1675

14.6.2024

BESCHLUSS (EU) 2024/1675 DER KOMMISSION

vom 16. Februar 2024

über die staatliche Beihilfe SA.62829 (2023/C) Rumäniens zugunsten der Blue Air Aviation SA

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 910)

(Nur der rumänische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den vorstehend genannten Bestimmungen ⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Am 20. August 2020 beschloss die Kommission, keine Einwände gegen die geplante Beihilfe zugunsten der Blue Air Aviation SA (im Folgenden „Blue Air“) in Form einer staatlichen Garantie für ein Darlehen in Höhe von insgesamt 300 775 000 RON (62,13 Mio. EUR) ⁽²⁾ zu erheben, wovon 28,29 Mio. EUR (136,9 Mio. RON) als Beihilfe zur Beseitigung von Schäden gemäß Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und 33,84 Mio. EUR (163,8 Mio. RON) als Rettungsbeihilfe auf der Grundlage der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (im Folgenden die „Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien“) ⁽³⁾ und Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV (im Folgenden der „Rettungsbeihilfebeschluss“) gewährt worden waren ⁽⁴⁾.
- (2) Rumänien gewährte die staatliche Garantie am 20. Oktober 2020. Blue Air rief das Darlehen der EximBank S.A. am 23. Oktober 2020 ab. Am 22. April 2021 übermittelte Rumänien der Kommission erstmals einen Umstrukturierungsplan von Blue Air, der mit einer Verlängerung der staatlichen Garantie auf insgesamt sechs Jahre gestützt wurde.
- (3) Am 12. August 2021 legten die rumänischen Behörden Informationen für die Bewertung der Umstrukturierungsbeihilfe zur Unterstützung des ursprünglichen Umstrukturierungsplans vor.
- (4) Am 20. August 2021 legte die Kommission eine vorläufige Bewertung der Umstrukturierungsbeihilfe vor und forderte zusätzliche Informationen an.
- (5) Am 16. November 2021 übermittelte Rumänien der Kommission den geänderten Umstrukturierungsplan von Blue Air (im Folgenden der „Umstrukturierungsplan“) und legte Informationen für die Bewertung der Umstrukturierungsbeihilfe zur Unterstützung des Plans vor.
- (6) In einer Videokonferenz vom 17. Mai 2022 forderte die Kommission Klarstellungen an und wies auf die wichtigsten Informationen hin, die für die Beurteilung der Vereinbarkeit der Umstrukturierungsbeihilfe noch erforderlich waren. Am 18. Mai 2022 bestätigte die Kommission schriftlich die erörterten Hauptpunkte und wies auf die wichtigsten noch offenen Fragen in Bezug auf die Vereinbarkeit der Beihilfe hin, die von Rumänien zu klären waren.

⁽¹⁾ ABl. C 195 vom 2.6.2023, S. 18.

⁽²⁾ Der Wechselkurs RON/EUR = 0,20656 wird in diesem Beschluss zur Veranschaulichung verwendet.

⁽³⁾ Mitteilung der Kommission — Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1).

⁽⁴⁾ Beschluss der Kommission vom 20. August 2020 in der Sache SA.57026 (2020/N) — Rumänien — COVID-19 — Beihilfe für Blue Air (ABl. C 430 vom 11.12.2020, S. 2).

- (7) Am 8. Juli 2022 forderte die Kommission von den rumänischen Behörden Informationen über den Umstrukturierungsplan und die Unterstützungsbeihilfe an. Am 6. September 2022 übermittelte die Kommission ein Erinnerungsschreiben. Rumänien hat die erbetenen Informationen nicht übermittelt.
- (8) Am 29. September und am 5. Dezember 2022 informierte Rumänien die Kommission in der Folge von Presseberichten, in denen eine abrupte vorübergehende Einstellung des Geschäftsbetriebs von Blue Air erwähnt wurde, und nachdem die Kommission um einen Lagebericht ersucht hatte, über die Situation in Bezug auf die Geschäftstätigkeit von Blue Air und über die Schritte, die Rumänien ergriffen hatte, nachdem die in Erwägungsgrund 1 genannte staatliche Garantie in Anspruch genommen worden war.
- (9) Mit Schreiben vom 17. April 2023 (im Folgenden der „Einleitungsbeschluss“) setzte die Kommission Rumänien über ihren Beschluss in Kenntnis, in Bezug auf die Beihilfe das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten. Nach zwei Erinnerungsschreiben übermittelte Rumänien seine Stellungnahme am 5. September 2023.
- (10) Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ⁽⁷⁾. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Stellungnahme auf.
- (11) Bei der Kommission ging die Stellungnahme eines Beteiligten ein. Sie leitete sie am 1. August 2023 mit der Bitte um Stellungnahme an Rumänien weiter, das dieser Bitte jedoch nicht nachkam.

2. DAS BEGÜNSTIGTE UNTERNEHMEN

2.1. Geschäftstätigkeit von Blue Air

- (12) Blue Air ist eine rumänische Aktiengesellschaft, die ursprünglich als Blue Air Airline Management Solutions SRL gegründet wurde und seit August 2013 tätig ist. Blue Air übernahm im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens die Luftverkehrstätigkeit der Blue Air Transport Aerian SA, als diese ihren Geschäftsbetrieb einstellte. Im Jahr 2018 änderte die Blue Air Airline Management Solutions SRL ihren Namen und ihre Rechtsform in Blue Air Aviation S.A. Bis November 2022 hielt die Airline Invest S.A., eine private rumänische Gesellschaft mit keiner anderen Geschäftstätigkeit als dem Besitz der Anteile an Blue Air, 76,18 % des Gesellschaftskapitals von Blue Air, während zwei Einzelpersonen Anteile von 23,81 % bzw. 0,1 % hielten.
- (13) Blue Air baute seine Geschäftstätigkeit im Laufe der Jahre aus, geriet dabei jedoch in finanzielle Schieflage. Bis Ende 2019 erzielte Blue Air einen Jahresumsatz von rund 414 Mio. EUR und betrieb 23 Flugzeuge des Typs 737, die 4,2 Mio. Fluggäste pro Jahr transportierten, von denen 60 % rumänische Staatsangehörige waren, die im Ausland lebten. Im September 2021 beschäftigte Blue Air an vier Betriebsstützpunkten in Rumänien und einem in Italien 1 058 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, um i) internationale und inländische Personenbeförderungsdienste, ii) Charterdienste für Reisebüros und iii) Dienste zur Vermietung von Flugzeugen mit Besatzung („wet leasing“) ⁽⁸⁾ zu erbringen.
- (14) Den Angaben in dem am 16. November 2021 übermittelten Umstrukturierungsplan zufolge erstreckte sich das Netz von Blue Air fast ausschließlich auf Europa, mit etwa 90 Direktverbindungen und im Wettbewerb hauptsächlich mit Tarom, Ryanair und Wizz Air. Blue Air betrieb 20 dieser Strecken als alleiniger Betreiber. Auf 36 dieser Strecken erbrachte ein weiteres Luftfahrtunternehmen ebenfalls Beförderungsleistungen. Auf den anderen Strecken verkehrten neben Blue Air zwei oder mehr Luftfahrtunternehmen.

2.2. Schwierigkeiten von Blue Air und frühere Rettungsbeihilfe

- (15) Rumänien erklärt, Blue Air habe bis 2018 ein beschleunigtes Wachstum erlebt und umfangreiche Investitionen in die Eröffnung neuer Stützpunkte und Strecken getätigt. Blue Air habe seine Geschäfts- und Expansionstätigkeit ohne angemessenen Zugang zu Finanzmitteln ausgeführt, was zu Liquiditäts- und Solvenzproblemen geführt habe. Im Rettungsbeihilfebeschluss wurden das negative Eigenkapital von Blue Air in Höhe von 18,9 Mio. EUR

⁽⁷⁾ Vgl. Fußnote 1.

⁽⁸⁾ Im Rahmen einer Wet-Leasing-Vereinbarung stellt der Eigentümer sowohl das Luftfahrzeug als auch mindestens ein Besatzungsmitglied bereit. Der Eigentümer trägt die betriebliche Verantwortung, die u. a. die Wartung, die Beschaffung von Versicherungen und andere mit dem Betrieb zusammenhängende rechtliche Verpflichtungen umfasst.

per 31. Dezember 2019 und die kumulierten Verluste in Höhe von 37,7 Mio. EUR über dem gezeichneten Gesellschaftskapital von 0,2 Mio. EUR und Rücklagen in Höhe von 0,62 Mio. EUR festgestellt. Darüber hinaus wurde im Rettungsbeihilfebeschluss festgestellt, dass die COVID-19-Pandemie seit Anfang März 2020 erhebliche negative Auswirkungen auf die Leistung von Blue Air hatte ⁽⁷⁾. Verluste und negatives Eigenkapital nahmen zu, sodass Blue Air am 6. Juli 2020 einen Vorinsolvenzantrag stellen musste.

- (16) Wie im Rettungsbeihilfebeschluss dargelegt, stand die in Erwägungsgrund 1 genannte staatliche Garantie im Zusammenhang mit einer Darlehensfinanzierung und der Beseitigung von Schäden nach Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV und war auch Teil des zwischen September 2020 und Februar 2021 erwarteten negativen Liquiditätssaldos gemäß dem Liquiditätsplan von Blue Air. Das Darlehen wurde für sechs Jahre gewährt, wobei die Verpflichtung bestand, innerhalb von sechs Monaten nach der Gewährung einen Umstrukturierungsplan vorzulegen. Die staatliche Garantie wurde durch erstrangige Hypotheken auf bestimmte Vermögenswerte von Blue Air und Dritten gesichert ⁽⁸⁾.
- (17) Im Entwurf eines Regierungsnoterlasses, den Rumänien in seiner Anmeldung der Rettungsbeihilfe vorgelegt hat, wurde darauf verwiesen, dass die Sicherheit für die staatliche Garantie unter anderem eine Beteiligung von 75 % an Blue Air umfasste, die von der Airline Invest SA und einer Einzelperson am Gesellschaftskapital von Blue Air gehalten wurde. Im Falle einer Inanspruchnahme der Garantie würde das Eigentum an der Sicherheit auf den Staat übertragen, der damit zum Anteilseigner würde. ⁽⁹⁾ Der Wert der Sicherheit war in dem Erlass nicht beziffert.
- (18) Am 5. Dezember 2022 teilten die rumänischen Behörden der Kommission mit, dass die staatliche Garantie zugunsten des Darlehensgebers EximBank S.A. in Anspruch genommen worden sei und dass das Finanzministerium die Beträge im Zusammenhang mit dem von Blue Air aufgenommenen garantierten Darlehen vollständig gezahlt habe.

3. **BESCHREIBUNG DES UMSTRUKTURIERUNGSPLANS UND DER UNTERSTÜTZUNGSBEIHILFE**

3.1. **Umstrukturierungsplan: Dauer und geplante Umstrukturierungsmaßnahmen**

- (19) Der Umstrukturierungsplan für Blue Air deckt den Zeitraum vom 1. Oktober 2020 bis zum 30. September 2025 ab, der mit den Geschäftsjahren 2021-2025 des begünstigten Unternehmens zusammenfällt. In diesem Zeitraum werden mehrere betriebliche Umstrukturierungsmaßnahmen durchgeführt, insbesondere Maßnahmen zur i) Senkung der Flottenkosten, ii) Senkung der Wartungskosten, einschließlich der Entsorgung von Flugzeugen, iii) Aufrechterhaltung des Dienstes und Gewährleistung von Reiseflexibilität für Fluggäste, iv) Umstrukturierung des Flughafen- und Streckennetzes, um die wichtigsten Drehkreuzflughäfen einzubeziehen, v) Änderung der Geschäftsstrategie, um zu einer der führenden Billigfluggesellschaften in Mittel- und Osteuropa zu werden, vi) Erhöhung des Beitrags von Direktverkaufskanälen, vii) Transformation von IT-Systemen, viii) Umsetzung organisatorischer Anpassungen und Verringerung der Personalkosten, ix) Erneuerung der Flotte, um Kosten für Kraftstoff und CO₂-Zertifikate einzusparen, x) Öffnung der technischen und wartungsbezogenen Tätigkeiten für den Markt durch Übertragung auf ein neu gegründetes Unternehmen und xi) Umschuldung sowie Verhinderung einer Insolvenz.

3.2. **Finanzierung des Umstrukturierungsplans**

- (20) Die zur Deckung der Umstrukturierungskosten erforderlichen Finanzmittel belaufen sich auf 194,26 Mio. EUR. Rumänien macht geltend, dass die Kosten teilweise mit einer Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 33,84 Mio. EUR und teils mit einem Eigenbeitrag von Blue Air in Höhe von 160,42 Mio. EUR finanziert wurden.

⁽⁷⁾ Rettungsbeihilfebeschluss, Erwägungsgründe 11 bis 13, 36 und 102.

⁽⁸⁾ Rettungsbeihilfebeschluss, Erwägungsgründe 19, 20 Buchstabe g und 45 bis 48.

⁽⁹⁾ Der in der Mitteilung vorgelegte Entwurf wurde als Ordonanta de Urgenta Guvernul Romaniei n° 139 din 19 august 2020 verabschiedet und im Monitorul Oficial n° 763 vom 20. August 2020 veröffentlicht. Artikel 4 Absatz 2 des Erlassentwurfs, der mit der Anmeldung vorgelegt wurde, enthielt die Liste der als Hypothek hinterlegten Sicherheiten, und Artikel 9 Absatz 2 legte für den Fall, dass die Garantie in Anspruch genommen werden sollte, den Grundsatz der Übertragung auf und des Eigentums durch den Staat über das Ministerium für Verkehr, Infrastruktur und Kommunikation fest.

- (21) Hinsichtlich der Finanzierung des Umstrukturierungsplans teilte Rumänien der Kommission zunächst mit, dass die staatliche Garantie für das Rettungsbeihilfedarlehen künftig, bis zum Ende der sechsjährigen Laufzeit dieses Darlehens, als Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten von Blue Air aufrechterhalten werde, sodass das Darlehen bis 2026 zurückgezahlt werden könne. Anschließend teilte Rumänien der Kommission am 5. Dezember 2022 mit, dass die staatliche Garantie in Anspruch genommen worden sei und dass das Finanzministerium die Beträge im Zusammenhang mit dem von Blue Air aufgenommenen garantierten Darlehen vollständig gezahlt habe. Zur Umsetzung der rechtlichen Bestimmungen über die Sicherheiten der Garantie übernahm der Staat über die staatliche Vermögensverwaltungsbehörde 75 % der Anteile an Blue Air ⁽¹⁰⁾, während die restlichen 25 % des gesamten Gesellschaftskapitals von Blue Air bei Airline Invest S.A. (1,191 %) und einer Einzelperson (23,809 %) verblieben.
- (22) Was den mutmaßlich nicht geförderten Teil der Finanzierung betrifft, so umfasst der Umstrukturierungsplan insbesondere folgende zusätzliche Quellen:
- a) Schuldenerlass von Dienstleistungsverpflichtungen gegenüber Dritten in Höhe von 34,79 Mio. EUR. Zu den Dritten zählen: i) italienische Fluggäste, ii) rumänische und italienische Gläubiger im Rahmen von Vergleichsvereinbarungen und iii) verschiedene Gläubiger nach Vertragsverhandlungen.
 - b) Andere Anteilseigner von Blue Air als der Staat würden 28,57 Mio. EUR, die Blue Air privaten Flugzeugvermietern schuldet, zurückzahlen und damit vorübergehend Gläubiger von Blue Air werden. Die Anteilseigner würden diese Schulden in drei Phasen, die Ende 2022 abgeschlossen sein sollten, in Eigenkapital von Blue Air umwandeln und somit Blue Air von der Rückzahlung der Schulden freistellen.
 - c) Die Veräußerung von Luftfahrzeugen, die derzeit zugunsten der ANAF und der ALC Aero Leasing 3 Designated Activity Company besichert werden, dürfte zu einem Eigenbeitrag von 5,89 Mio. EUR führen. Rumänien weist darauf hin, dass das Verkaufsverfahren im Oktober 2023 abgeschlossen werden sollte.
 - d) Externe Finanzierung in Höhe von 54,47 Mio. EUR, einschließlich der Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens für den Betrieb einer neuen Fluggesellschaft in Höhe von 14,47 Mio. EUR und einer Finanzierung in Höhe von 40 Mio. EUR, um die Liquiditätslücke in den Jahren 2021 und 2022 zu schließen und die Nachhaltigkeit der Geschäftstätigkeit während des Umstrukturierungszeitraums sicherzustellen.
 - e) Intern generierte Ressourcen, einschließlich geplanter Nettoergebnisse (Einnahmen) in Höhe von 30,02 Mio. EUR, die im Geschäftsjahr 2022 erwartet werden.

3.3. Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität: Finanzprognosen

- (23) Laut Umstrukturierungsplan soll die Zahl der Luftfahrzeuge von 19 im Jahr 2020 auf 23 im Jahr 2023 erhöht werden und danach bis 2025 stabil bleiben. Die verfügbaren Sitze pro Kilometer würden von 7,2 Mio. im Jahr 2019 und 3,2 Mio. im Jahr 2020 auf 10,2 Mio. im Jahr 2023 steigen und bis 2025 stabil bleiben. Darüber hinaus erklärt Rumänien, dass die operativen Umstrukturierungsmaßnahmen sicherstellen sollen, dass Blue Air den Umstrukturierungsprozess des Netzes beschleunigt, um die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs durch eine rasche und kontinuierliche Anpassung der verfügbaren Kapazität an die Nachfrage zu gewährleisten.
- (24) Im Umstrukturierungsplan wird davon ausgegangen, dass Blue Air bis Ende 2022 ein positives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen („EBITDA“) und eine EBITDA-Marge von 16,8 % erreichen wird und dass diese Zahlen bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums wie in Tabelle 1 dargestellt steigen werden. Darüber hinaus würden sich laut den Cashflow-Schätzungen im Plan zwischen 2022 und 2025 der Mittelzufluss von Blue Air auf etwa 600 Mio. EUR und der Mittelabfluss auf rund 580 Mio. EUR belaufen, wobei ab 2022 ein positiver Kassenbestand zu verzeichnen wäre, der am Ende des Umstrukturierungszeitraums bei 21 Mio. EUR liegen würde.

⁽¹⁰⁾ In der geltenden Fassung, geändert durch das Gesetz Nr. 162 vom 30. Mai 2022, veröffentlicht im Monitorul Oficial Nr. 534 vom 31. Mai 2022, wird in Artikel 9 Absatz 2 des Regierungsnoterlasses Nr. 139 vom 19. August 2020 die staatliche Vermögensverwaltungsbehörde als Inhaberin der entsprechenden Vermögenswerte von Blue Air und anderer Vermögenswerte im Namen des Staates — anstelle des Ministeriums für Verkehr, Infrastruktur und Kommunikation — benannt.

Tabelle 1

Ausgewählte Finanzdaten aus dem Umstrukturierungsplan (Geschäftsjahre 2021 bis 2025, Daten in Mio. EUR)

	Umstrukturierungszeitraum				
	GJ 21	GJ 22	GJ 23	GJ 24	GJ 25
Einnahmen	112,01	344,02	424,63	443,31	460,75
EBITDA	(58,21)	57,76	98,24	104,86	103,59
EBIT	(58,49)	19,09	39,77	42,86	42,46
Nettoergebnis	(68,04)	30,02	8,83	12,95	19,93
Kassenbestand	(3,81)	19,45	11,65	12,07	21,28
EBITDA-Marge	– 51,9 %	16,8 %	23,1 %	23,6 %	22,5 %

Quelle: Umstrukturierungsplan, Abschnitte 4 und 7, S. 16 und 46.

- (25) Der Umstrukturierungsplan enthält Finanzprognosen in einem Basisszenario mit den Finanzdaten aus Tabelle 1. Die Prognosen enthalten weder Angaben zur Eigenkapitalposition und zur Höhe des eingesetzten Kapitals noch ein pessimistisches Szenario. In dem Plan wird nicht erläutert, wie Blue Air die Solvenzprobleme beheben würde, die sich aus der äußerst negativen Eigenkapitalposition (siehe Erwägungsgrund 15) ergeben. Darüber hinaus deuten die kumulierten Nettoergebnisse zwischen 2021 und 2025 in Tabelle 1 darauf hin, dass sich die Eigenkapitalposition während des Umstrukturierungszeitraums nicht wesentlich verbessern und ins Positive wenden würde, selbst wenn wie geplant frisches Kapital zugeführt würde (siehe Erwägungsgrund 22).
- (26) Bei der Übermittlung des Umstrukturierungsplans war Rumänien zuversichtlich, dass Blue Air genügend Ressourcen generieren würde, um das geförderte Darlehen während des Umstrukturierungszeitraums vollständig zurückzuzahlen. Gleichzeitig betonte Rumänien jedoch auch, dass der Fortbestand des begünstigten Unternehmens aufgrund der erheblichen Verluste ab 2020 und der begrenzten Liquidität nach wie vor gefährdet sei.

3.4. Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen

- (27) Rumänien schlug strukturelle Maßnahmen und eine Verkleinerung von Geschäftsbereichen sowie Verhaltensmaßnahmen vor, um die durch die Umstrukturierungsbeihilfe verursachten Wettbewerbsverfälschungen zu begrenzen.

3.4.1. Strukturelle Maßnahmen — Veräußerungen und Verkleinerung von Geschäftsbereichen

- (28) Bei den von Blue Air umzusetzenden Veräußerungen und Verkleinerungen von Geschäftsbereichen handelt es sich um folgende:
- Reduzierung der unrentablen Betriebsstützpunkte und Strecken, einschließlich der Schließung von neun Strecken bis Oktober 2021 und der Schließung der Stützpunkte Larnaca (Zypern) und Iași (Rumänien) ab April 2020;
 - vorzeitige Rücksendung von vier Luftfahrzeugen;
 - Externalisierung der Verwaltung, des Gesundheitsschutzes, des Arbeitsschutzes sowie der Zusatzleistungen und Ausgleichstätigkeiten;
 - darüber hinaus würde nach Ansicht Rumäniens die Instandhaltungsgesellschaft Blue Air Technic S.R.L. als wichtigste Maßnahme zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen die Erbringung von Wartungsdienstleistungen auf andere Unternehmen als Blue Air ausdehnen.

3.4.2. Verhaltensmaßregeln

- (29) Nach Angaben der rumänischen Behörden wurden in der Rechtsgrundlage für die staatliche Garantie und dem damit verbundenen Darlehensvertrag Verhaltensmaßregeln festgelegt, um sicherzustellen, dass die Beihilfe nur der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität dient und dass das Darlehen nicht für folgende Zwecke verwendet wird:
- a) aggressive kommerzielle Expansionen oder übermäßige Risikobereitschaft;
 - b) Übernahme von Wettbewerbern oder anderen Betreibern, einschließlich vor- oder nachgelagerter Tätigkeiten;
 - c) Quersubventionierung anderer Geschäftstätigkeiten integrierter Unternehmen, die sich im Dezember 2019 in Schwierigkeiten befanden;
 - d) darüber hinaus wird die Vergütung der Vorstandsmitglieder des begünstigten Unternehmens nicht über das im Dezember 2019 bestehende Niveau hinaus erhöht, bis das Darlehen und die staatliche Garantie zurückgezahlt sind.

3.5. Rolle von Blue Air in Rumänien und kontrafaktische Fallkonstellation der Beihilfe

- (30) Den rumänischen Behörden zufolge ist Blue Air angesichts des schlechten Zustands des Straßen- und Schienennetzes in Rumänien von entscheidender Bedeutung, um über sein Streckennetz die interregionale Anbindung zu gewährleisten. Rumänien erläuterte, dass das Wachstum von Blue Air in den letzten 15 Jahren seiner Geschäftstätigkeit — auch unter Berücksichtigung der Geschäftstätigkeit der Vorgängergesellschaft — dem rumänischen Migrationsmuster gefolgt sei. Blue Air bot seine Dienstleistungen zu erschwinglichen Preisen für im Ausland lebende rumänische Arbeitnehmer an. Das Unternehmen habe gemeinsam mit dem etablierten rumänischen Luftfahrtunternehmen Tarom weiterhin Inlandsstrecken ausgebaut, jedoch zu wettbewerbsfähigeren Preisen, um die terrestrische Anbindungslücke zu schließen und so die Anbindung von mehr als 700 000 Bürgern pro Jahr zu gewährleisten. Einige dieser Kurzstrecken wurden von internationalen Luftfahrtunternehmen kaum bedient.
- (31) Rumänien brachte vor, dass Blue Air auch eine wichtige Rolle für die lokale Wirtschaft spielte, da es Umsätze mit kleinen Regionalflughäfen erwirtschaftete und durch Steuern und Sozialversicherungsbeiträge zum Staatshaushalt beitrug. Rumänien ergänzte, dass das begünstigte Unternehmen über hoch erfahrenes Schulungspersonal verfügte und Berufsausbildungskurse mit hohem Mehrwert anbot, z. B. *Ab-initio*-Schulungen für Piloten und wiederkehrende Schulungen für Piloten, Flugbegleiter und technisches Personal. Rumänien zufolge war dies für die Wirtschaft des Landes von Bedeutung.
- (32) In seinen ursprünglichen Stellungnahmen argumentierte Rumänien, dass der Marktaustritt von Blue Air zu Marktversagen und sozialer Härte im Sinne von Randnummer 44 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien führen würde. Der Marktaustritt von Blue Air würde der rumänischen Wirtschaft und Konnektivität schaden, da Blue Air eine wichtige Rolle bei der Beförderung von Wanderarbeitnehmern und Kleinunternehmen von und nach Rumänien sowie innerhalb Rumäniens spiele. Rumänien machte geltend, dass es für Wettbewerber schwierig sei, kurz- bis mittelfristig einzuspringen und die durch das einzigartige Netz von Blue Air abgedeckten Ziele und An- und Abflugzeiten anzubieten.
- (33) Am 29. September 2022 teilte Rumänien auf Ersuchen der Kommission mit, dass Blue Air ursprünglich alle Flüge vom 6. September 2022 bis zum 10. Oktober 2022 ausgesetzt habe, da es an Finanzmitteln für den regulären Betrieb, einschließlich Treibstoff, fehle. Kurzfristig führten Wizz Air, Ryanair oder Tarom Zehntausende gestrandete Fluggäste von Blue Air zurück oder boten ihnen Sitzplätze an.
- (34) Am 5. Dezember 2022 erklärte Rumänien, Blue Air habe dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur mitgeteilt, dass es den Flugbetrieb nicht vor März 2023 wiederaufnehmen werde und dass es in Gesprächen mit potenziellen Investoren stehe, die Finanzmittel für die Wiederaufnahme des Luftverkehrsbetriebs bereitstellen könnten. Seinerzeit war nach Angaben Rumäniens nur eines der sechs Boeing-737-Flugzeuge der Flotte von Blue Air lufttüchtig.
- (35) Am 18. November 2022 beschlossen die rumänischen Behörden, die Betriebsgenehmigung von Blue Air vom 21. November 2022 bis zum 31. März 2023 auszusetzen. Rumänien teilte der Kommission mit, dass diese Aussetzung überprüft werden könne, wenn Blue Air einen finanziellen Sanierungsplan vorlege, in dem nachgewiesen werde, dass es ermittelt habe, welche Finanzmittel geeignet und erforderlich seien, um den Luftverkehrsbetrieb in einem Umfang zu finanzieren, der es Blue Air ermögliche, seinen Verpflichtungen nachzukommen.

3.6. Begründung für die Einleitung des Verfahrens

- (36) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass i) die Aufrechterhaltung der staatlichen Garantie über sechs Monate hinaus (Erwägungsgründe 1 und 21) sowie ii) die Verwertung der Sicherheiten für die staatliche Garantie und die Übertragung von 75 % der von ehemaligen Anteilseignern von Blue Air gehaltenen Anteile an Blue Air nach Erfüllung der Garantie und Zahlung der ausstehenden Darlehensbeträge wie in den Erwägungsgründen 8 und 20 beschrieben eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen könnten. Die Kommission kam vorläufig zu dem Schluss, dass die Beihilfe bereits gewährt wurde und prüfte, ob diese Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar war.
- (37) Die Kommission hatte Zweifel, ob die Umstrukturierungsbeihilfe den Hauptanforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien entsprach. Insbesondere hatte die Kommission Zweifel, i) ob der endgültige Marktaustritt von Blue Air zu sozialer Härte oder Marktversagen in Bezug auf die Luftverkehrsanbindung in Rumänien führen würde, ii) bezüglich des Vorhandenseins eines ausreichenden realen und tatsächlichen Eigenbeitrags des begünstigten Unternehmens, iii) was die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität von Blue Air anging und iv) bezüglich des Fehlens aussagekräftiger Ausgleichsmaßnahmen.

4. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

- (38) Die Ryanair Designated Activity Company (im Folgenden „Ryanair“) übermittelte ihre Stellungnahme am 29. Juni 2023. Ryanair stimmt der vorläufigen Feststellung der Kommission zu, dass die Umstrukturierungsbeihilfe mit dem Binnenmarkt unvereinbar ist und beantragt, dass es Rumänien nicht gestattet wird, diese Beihilfe im Rahmen vergeblicher Bemühungen um die Wiederbelebung von Blue Air, das den Betrieb bereits mehr als zehn Monate zuvor eingestellt hat, zu erhöhen. Ryanair ist der Ansicht, dass die Einstellung des Flugbetriebs von Blue Air nun angesichts der Tatsache, dass es keine Fluggäste mehr gebe, erfolgt sei und dass keine Auswirkungen auf die Luftverkehrsanbindung in Rumänien ersichtlich seien, nachdem die meisten zuvor von Blue Air bedienten Inlands- oder internationalen Strecken von Wettbewerbern übernommen wurden.
- (39) Ryanair ist ferner der Ansicht, dass die Umstrukturierungsbeihilfe unverhältnismäßig sei, da der fehlende Eigenbeitrag und die fehlende Lastenverteilung unzureichend und darüber hinaus nicht geeignet seien, um die Rentabilität von Blue Air auf der Grundlage eines inzwischen überholten Umstrukturierungsplans zu stützen, insbesondere nach dem Verlust von Zeitnischen auf koordinierten Flughäfen im Binnenmarkt und dem Verlust nahezu des gesamten Personals. Die Unfähigkeit von Blue Air, ein neues Luftverkehrsbetreiberzeugnis auf der Grundlage seines Betriebs einzuholen, um die Sicherheit des Beförderungsbetriebs zu gewährleisten, gefährde seine Rentabilität ernsthaft. Der Plan verstoße außerdem gegen die Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, da er lediglich die Einstellung unrentabler Strecken und eine faktische Erweiterung der Kapazitäten von Blue Air vorsehe.

5. STELLUNGNAHME RUMÄNIENS

- (40) Die rumänischen Behörden gingen weder auf die Stellungnahme des Beteiligten noch auf die Zweifel der Kommission an der Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt ein. Ihre Anmerkungen umfassen sachliche Klarstellungen zur Insolvenz von Blue Air und zu den in diesem Zusammenhang unternommenen Schritten.
- (41) Die rumänischen Behörden (Finanzministerium) erklären, dass die nationale Steuerverwaltung nach der Mitteilung der Eröffnung des Insolvenzverfahrens durch das Tribunalul București — Secția a VII-a Civilă in der Rechtssache Nr. 8307/3/2023 gegen Blue Air, veröffentlicht im rumänischen Insolvenzanzeiger B.P.I. Nr. 5743/31.03.2023, innerhalb der vom Gericht gesetzten Frist einen Antrag auf Eintragung gesicherter Forderungen und Haushaltsforderungen in die Insolvenzmasse in Höhe von insgesamt 411 707 165 RON (82,81 Mio. EUR) gestellt hat.
- (42) Nach Ablehnung einiger Beträge (Mehrwertsteuer) wurde die vorläufige Tabelle der Forderungen und Schuldner von Blue Air im B.P.I. Nr. 11066 veröffentlicht. Aus der vorläufigen Tabelle geht hervor, dass die Generaldirektion für große Steuerzahler in die in Artikel 159 Absätze 1 bis 3 des Gesetzes Nr. 85/2014 vorgesehene Rangfolge mit einer Forderung in Höhe von 84 964 821 RON (17,1 Mio. EUR) und das Finanzministerium mit einer Forderung in Höhe von 342 365 589 RON (68,86 Mio. EUR) in die in Artikel 159 Absätze 1 bis 3 des genannten Gesetzes vorgesehene Rangfolge aufgenommen wurden. Der Betrag der dem Unternehmen gewährten staatlichen Beihilfe wurde unter der Bedingung ebenfalls als gültige Forderung eingetragen, dass der Marktwert der Waren (Garantien), die für die Rückforderung der staatlichen Beihilfe gemäß Artikel 9 Absatz 2 des Regierungsnoterlasses Nr. 139/2020 verfallen sind, ermittelt wird.

- (43) Die rumänischen Behörden (staatliche Vermögensverwaltungsbehörde) erläutern und erinnern daran, dass gemäß der Rechtsgrundlage der staatlichen Garantie in der geänderten Fassung die entsprechenden Sicherheiten, einschließlich der von früheren Anteilseignern gehaltenen Anteile von Blue Air, im Falle der Verwertung der staatlichen Garantie, über die staatliche Vermögensverwaltungsbehörde vollumfänglich auf den Staat übertragen werden sollten und der Staat Anteilseigner werden sollte.
- (44) Dementsprechend wurde der rumänische Staat über die staatliche Vermögensverwaltungsbehörde am 8. Dezember 2022, wie von den Generalversammlungen der Anteilseigner der Blue Air Aviation S.A., der Airline Invest S.A. und der Blue Air Technic S.R.L. beschlossen, durch die freiwillige Übertragung garantierter Anteile von den Eigentümern auf die staatliche Vermögensverwaltungsbehörde mit 75 % der Anteile zum Mehrheitsaktionär von Blue Air, ohne dass die Möglichkeit bestanden hätte, diese Übertragung abzulehnen. Die Anteilseigner von Blue Air unternahmen damals freiwillig alle erforderlichen Schritte, um diese Entscheidungen auch in das Handelsregister einzutragen; die Eintragung wurde am 12. Dezember 2022 vollzogen.
- (45) Die rumänischen Behörden teilten ferner mit, dass Blue Air seit der Eröffnung des Insolvenzverfahrens am 31. März 2023 keine gewerbliche Tätigkeit im Einklang mit seinem Geschäftszweck ausgeübt habe und dass angesichts der Einstellung seines Kerngeschäfts Massenentlassungen von Mitarbeitern und Verfahren für den Zugang zum Garantiefonds für Dienstbezüge eingeleitet worden seien.
- (46) Unter diesen Rahmenbedingungen vertreten die rumänischen Behörden die Auffassung, dass die Übertragung von Anteilen Blue Air weder einen direkten noch einen indirekten Vorteil verschafft und Blue Air keinen wirtschaftlichen Vorteil in Bezug auf die Höhe des fälligen Darlehens erlangt habe, da per Dezember 2022 nahezu keinerlei Gelder auf den Konten vorhanden waren und alle Zahlungen im September 2022 eingestellt worden seien. Die rumänischen Behörden machen daher geltend, dass diese Übertragung der Anteile von Blue Air keine Beträge enthielt, die Blue Air durch die Nichtrückzahlung des staatlich garantierten Darlehens einen wirtschaftlichen Vorteil hätten verschaffen können.

6. WÜRDIGUNG DER BEIHILFE

6.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV

- (47) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind, „[s]oweit in den Verträgen nicht etwas anderes bestimmt ist, ... staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“.
- (48) Eine Maßnahme wird daher als Beihilfe im Sinne dieser Bestimmung eingestuft, wenn alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind: i) Die Maßnahme ist dem Staat zuzurechnen und wird aus staatlichen Mitteln finanziert, ii) sie verschafft dem begünstigten Unternehmen einen Vorteil, iii) dieser Vorteil ist selektiv und iv) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht, ihn zu verfälschen, und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

6.1.1. Verlängerung der staatlichen Garantie über sechs Monate hinaus: wirtschaftlicher Vorteil

- (49) Im Rettungsbeihilfebeschluss gelangte die Kommission zu der Auffassung, dass die einem Unternehmen in Schwierigkeiten gewährte staatliche Garantie im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien eine staatliche Beihilfe für Blue Air im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstelle⁽¹⁾. Aus den im Beschluss dargelegten Gründen, bestärkt durch die Tatsache, dass sich die finanzielle und betriebliche Lage von Blue Air im Vergleich zum August 2020, als die Rettungsbeihilfe genehmigt wurde, noch verschlechtert hat, vertritt die Kommission die Auffassung, dass die staatliche Garantie für den Teil des Darlehens, der als Rettungsbeihilfe gewährt wurde, auch insoweit, als sie über den in diesem Rettungsbeihilfebeschluss genannten Zeitraum von sechs Monaten hinaus fortgeführt wurde, in Höhe des gesamten garantierten Darlehens eine staatliche Beihilfe darstellt.

⁽¹⁾ Rettungsbeihilfebeschluss, Erwägungsgründe 69 bis 75.

- (50) Zur Veranschaulichung wird festgestellt, dass Blue Air seine gewöhnlichen Betriebskosten offenbar nicht mehr decken konnte und mangels Marktfinanzierung den Betrieb im September und Oktober 2022 einstellen musste (Erwägungsgründe 32 und 33). Daraus folgt, dass Blue Air nicht in der Lage gewesen wäre, die mit der staatlichen Garantie bereitgestellte Liquidität in Höhe von 163,8 Mio. RON (33,84 Mio. EUR) zu Marktbedingungen zu erhalten, und zwar weder zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Garantie ursprünglich gewährt wurde, noch zu einem späteren Zeitpunkt, als sie nach Ablauf des Zeitraums der Rettungsbeihilfe aufrechterhalten wurde.
- (51) Die Prüfung der möglichen Marktkonformität des Verhaltens der rumänischen Behörden steht der Feststellung eines wirtschaftlichen Vorteils nicht entgegen. Die Exposition des rumänischen Staates zugunsten von Blue Air resultiert aus einer Garantie, die Rumänien aus Gründen der öffentlichen Ordnung, u. a. im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Luftverkehrsanbindung im Kontext von Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Gesundheit zur Eindämmung der Ausbreitung der COVID-19-Pandemie, bereitgestellt hat⁽¹²⁾. Sprich, ein Marktteilnehmer in der gleichen Lage wie der rumänische Staat hätte die fragliche Garantie weder gewährt noch aufrechterhalten. Das Verhalten des Staates nach der Gewährung der Garantie ist lediglich die Folge der staatlichen Beihilfe, die er zuvor in seiner Eigenschaft als Träger öffentlicher Gewalt gewährt hat, und daher nicht von Faktoren bestimmt worden, die ein Marktteilnehmer unter normalen Marktbedingungen bei seinen wirtschaftlichen Überlegungen berücksichtigt hätte⁽¹³⁾.

6.1.2. *Verwertung der Sicherheit zur Besicherung der staatlichen Garantie und Übertragung von Blue-Air-Anteilen auf den Staat: wirtschaftlicher Vorteil*

- (52) In Bezug auf die zweite im Einleitungsbeschluss geprüfte Maßnahme vertritt die Kommission entgegen der darin geäußerten vorläufigen Auffassung die Haltung, dass die Verwertung der Sicherheit zur Besicherung der staatlichen Garantie und die Übertragung von 75 % der Anteile an Blue Air auf den Staat, nachdem der Staat gezwungen war, das Darlehen von Blue Air im Rahmen der Garantie zurückzuzahlen, keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, die von der bereits in dieser staatlichen Garantie enthaltenen Beihilfe getrennt zu betrachten ist.
- (53) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die Auffassung, dass der Wechsel von einer privaten zu einer staatlichen Beteiligung als solches Blue Air durch die reine Veränderung der Eigentumsverhältnisse keinen unmittelbaren wirtschaftlichen Vorteil verschafft. Die Kommission stellte jedoch vorläufig fest, dass die Einsetzung eines Forderungstitels, der die Rückzahlung der Darlehensbeträge, die der EximBank S.A. geschuldet wurden, an den Staat in Form eines Eigentumstitels, der keine weitere Rückzahlung von Blue Air erfordert, die Geldmittel freisetzt, die Blue Air zuvor aus seiner Geschäftstätigkeit zu sichern hatte. Darüber hinaus äußerte die Kommission Zweifel daran, dass die Übernahme der Sicherheit unter Bezugnahme auf den Marktwert derselben erfolgt ist. Aus den von den rumänischen Behörden im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens übermittelten Informationen geht hervor, dass keine Auszahlung von Mitteln, insbesondere zugunsten von Blue Air, mit dem Eigentumswechsel einherging (Erwägungsgründe 43 und 44). Darüber hinaus schränkt das Halten von Anteilen durch den Staat in keiner Weise seinen Anspruch als Gläubiger in Bezug auf die Beträge aus der vollstreckten Garantie auf Geltendmachung einer Rückzahlung der von Blue Air geschuldeten Beträge ein (Erwägungsgrund 42). Daraus folgt, dass die Ersetzung des Forderungstitels des Staates durch ein Eigenkapitalinstrument im Rahmen der Übertragung von 75 % der Anteile an Blue Air auf den Staat Blue Air keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat, der getrennt von dem Vorteil zu betrachten wäre, der Blue Air durch die staatliche Garantie für die Darlehensbeträge im Zusammenhang mit der Rettungsbeihilfe entstanden ist.

6.1.3. *Staatliche Garantie: Staatliche Mittel, Selektivität und Auswirkungen auf Handel und Wettbewerb*

- (54) Die staatliche Garantie, die auch nach Ablauf des Zeitraums der Rettungsbeihilfe beibehalten wurde, umfasst die Mittel des rumänischen Staates durch Entscheidungen des Staates und begünstigt ausschließlich Blue Air. Was das Kriterium der Selektivität betrifft, so reicht laut Entscheidung des Gerichtshofs im Fall einer Einzelbeihilfe die Feststellung des wirtschaftlichen Vorteils grundsätzlich aus, um die Annahme der Selektivität einer Maßnahme zu

⁽¹²⁾ Rettungsbeihilfebeschluss, Erwägungsgründe 85 bis 97 und 50 bis 63.

⁽¹³⁾ Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 6. März 2018, Kommission/FIH Holding und FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, ECLI:EU:C:2018:159, Rn. 58.

begründen⁽¹⁴⁾. Dies gilt unabhängig davon, ob es auf den relevanten Märkten Teilnehmer gibt, die sich in einer vergleichbaren Lage befinden. Wenngleich Tarom aufgrund desselben Noterlasses wie Blue Air von einer ähnlichen staatlichen Garantie profitierte, ist die zu prüfende staatliche Garantie nicht Teil einer allgemeinen Maßnahme, die allen im Luftverkehrssektor in Rumänien tätigen Unternehmen offensteht; die Maßnahme ist daher selektiver Natur.

- (55) Die Beihilfemaßnahme, die das Verbleiben von Blue Air auf dem Markt ermöglichte, war daher geeignet, seine Wettbewerbsposition auf dem Binnenmarkt zu verbessern, auf dem Blue Air Luftverkehrsdienste in verschiedenen Mitgliedstaaten, unter anderem im Wettbewerb mit Ryanair und Wizz Air, erbrachte (Erwägungsgrund 14). Aus diesem Grund muss davon ausgegangen werden, dass die Maßnahme den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt.

6.1.4. Schlussfolgerung bezüglich des Vorliegens einer Beihilfe

- (56) Nach Prüfung der kumulativen Voraussetzungen für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Übertragung von 75 % der Anteile von Blue Air auf den Staat keine staatliche Beihilfe darstellt. Da die staatliche Garantie jedoch über den Zeitraum der Rettungsbeihilfe hinaus gewährt und aufrechterhalten wurde, stellt sie eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Die Kommission wird daher ihre Rechtmäßigkeit und Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt prüfen.

6.2. Rechtmäßigkeit der Beihilfe

- (57) In Übereinstimmung mit Artikel 108 Absatz 3 AEUV wird „[d]ie Kommission ...von jeder beabsichtigten Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen so rechtzeitig unterrichtet, dass sie sich dazu äußern kann“. Ist sie der Auffassung, dass ein derartiges Vorhaben nach Artikel 107 mit dem Binnenmarkt unvereinbar ist, so leitet sie unverzüglich das in Absatz 2 vorgesehene Verfahren ein und der betreffende Mitgliedstaat darf die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die Kommission einen abschließenden Beschluss erlassen hat.
- (58) Darüber hinaus stellen Änderungen bestehender Beihilfen gemäß Artikel 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2015/1589 (im Folgenden „Verfahrensverordnung“) ⁽¹⁵⁾ „neue Beihilfen“ dar, die nach Artikel 2 Absatz 1 der genannten Verordnung anmeldungspflichtig sind. Artikel 3 der Verfahrensverordnung bestimmt, dass „anmeldungspflichtige Beihilfen ... nicht eingeführt werden [dürfen], bevor die Kommission einen diesbezüglichen Genehmigungsbeschluss erlassen hat oder die Beihilfe als genehmigt gilt“.
- (59) Mit dem Rettungsbeihilfebeschluss wurde eine Beihilfe zugunsten von Blue Air in Form einer staatlichen Garantie genehmigt, um die Rückzahlung des erhaltenen Rettungsdarlehens zu sichern. Diese Maßnahme, wie sie in dem bei der Kommission angemeldeten Entwurf der Rechtsgrundlage dargelegt ist, war an die Bedingung geknüpft, dass innerhalb von sechs Monaten ein von der Kommission zu genehmigender Umstrukturierungsplan vorgelegt wird. Die rumänischen Behörden übermittelten der Kommission innerhalb von sechs Monaten nach der ersten Inanspruchnahme des garantierten Darlehens einen ersten Umstrukturierungsplan (Erwägungsgrund 2). Die Verlängerung der Laufzeit der Garantie, die zunächst als Rettungsbeihilfe für sechs Monate genehmigt wurde, konnte daher im Einklang mit Randnummer 55 Buchstabe d der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vorübergehend genehmigt werden.
- (60) Rumänien hat jedoch bislang trotz wiederholter Aufforderungen keinen durchführbaren, kohärenten und weitreichenden Umstrukturierungsplan vorgelegt, den die Kommission im Einklang mit Randnummer 45 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien genehmigen kann. Die staatliche Garantie stellt daher, da sie gewährt und über den Zeitraum der Rettungsbeihilfe hinaus aufrechterhalten wurde, eine rechtswidrige Beihilfe dar.

6.3. Vereinbarkeit der Beihilfe und Rechtsgrundlage für die Würdigung

- (61) Die Kommission hat zu beurteilen, ob die Umstrukturierungsbeihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden kann. Es obliegt dem Mitgliedstaat, mögliche Gründe für die Vereinbarkeit geltend zu machen und nachzuweisen, dass die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllt sind.

⁽¹⁴⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 4. Juni 2015, Kommission/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, Rn. 60.

⁽¹⁵⁾ Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

- (62) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV können staatliche Beihilfen genehmigt werden, wenn gewährleistet ist, dass sie die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete fördern und die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Die Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien enthalten Vorschriften und Voraussetzungen für die Prüfung der Vereinbarkeit von Umstrukturierungsbeihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV.
- (63) Im Rahmen der Prüfung der Vereinbarkeit der Umstrukturierungsbeihilfe mit dem Binnenmarkt ist zu ermitteln, ob die Bedingungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfüllt sind. Bei der Vorlage des Umstrukturierungsplans machte Rumänien geltend, dass diese Bedingungen im vorliegenden Fall erfüllt seien. Rumänien hat jedoch in seiner Antwort auf den Einleitungsbeschluss keine derartigen Gründe für die Vereinbarkeit geltend gemacht oder wiederholt. Dennoch wird die Kommission die Vereinbarkeit im Lichte der im Einleitungsbeschluss geäußerten Bedenken prüfen.

6.3.1. Beitrag zur Entwicklung eines Wirtschaftszweigs oder Wirtschaftsgebiets

- (64) In bestimmten Situationen kann die Umstrukturierung eines Unternehmens in Schwierigkeiten auch über den Wirtschaftszweig des begünstigten Unternehmens hinaus zur Entwicklung von Wirtschaftszweigen oder Wirtschaftsgebieten beitragen. Dies ist der Fall, wenn der Ausfall des begünstigten Unternehmens ohne eine solche Beihilfe zu Situationen von Marktversagen oder sozialen Härten führen würde, die die Entwicklung der betroffenen Wirtschaftszweige und/oder -gebiete behindern. In Randnummer 44 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien sind solche Situationen nicht erschöpfend aufgeführt. Da die Beihilfe es dem begünstigten Unternehmen ermöglicht, seine Geschäftstätigkeit fortzusetzen, verhindert sie ein solches Marktversagen oder soziale Härten und trägt somit zur Entwicklung der Wirtschaftszweige oder -gebiete bei, die vom Marktaustritt des begünstigten Unternehmens betroffen gewesen wären. Im Falle einer Umstrukturierungsbeihilfe gilt dies jedoch nur, wenn die Beihilfe es dem begünstigten Unternehmen ermöglicht, aus eigener Kraft im Wettbewerb zu bestehen, was nur gewährleistet werden kann, wenn die Beihilfe von einem Umstrukturierungsplan begleitet wird, mit dem die langfristige Rentabilität des begünstigten Unternehmens wiederhergestellt wird.

6.3.1.1. Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

- (65) Nach Randnummer 45 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien verlangt die Kommission bei Umstrukturierungsbeihilfen daher, dass der betreffende Mitgliedstaat einen realistischen, kohärenten und weitreichenden Umstrukturierungsplan zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des begünstigten Unternehmens vorlegt. Der Umstrukturierungsplan muss die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des begünstigten Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich seiner künftigen Betriebsbedingungen erlauben, wobei weitere, nicht im Umstrukturierungsplan vorgesehene staatliche Beihilfen auszuschließen sind. Laut Randnummer 52 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ist eine langfristige Rentabilität erreicht, wenn ein Unternehmen alle Kosten einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten decken kann und eine angemessene Eigenkapitalrendite erwirtschaftet.
- (66) Erstens erklärte Rumänien, dass sich die Ergebnisse und die Finanzsituation von Blue Air bis zum Sommer 2022 verbessert haben würden, sofern der europäische Luftverkehr wiederaufgenommen würde. Darüber hinaus beruhen die Cashflow-Prognosen von Blue Air auf optimistischen Annahmen zu Nachfrage, Einnahmen und/oder Kosten. Aus Tabelle 1 geht hervor, dass Rumänien positive Netto-Cashflows aus dem Betrieb von Blue Air von über 10 Mio. EUR für 2023 und von über 19 Mio. EUR für 2022 erwartet. Den Entwicklungen im Herbst 2022 zufolge war Blue Air jedoch nicht in der Lage, die für den Flugbetrieb erforderlichen direkten Kosten (z. B. CO₂-Zertifikate, Treibstoffkosten) zu tragen und die Raten für das Rettungsdarlehen zurückzuzahlen (siehe Erwägungsgründe 20 und 32).
- (67) Zweitens legte Rumänien, wie in Erwägungsgrund 25 und Tabelle 1 dargelegt, eine Reihe wirtschaftlicher Schlüsselindikatoren für den Umstrukturierungszeitraum sowie die von der Kommission angeforderten Daten zur Rentabilität von Blue Air für die Dauer des Umstrukturierungsplans nicht vor. Ein rein hypothetischer Gewinn, der aus dem der Kommission übermittelten Plan hervorgeht, ist keineswegs ein hinreichender Hinweis auf die langfristige Rentabilität. Der Umstrukturierungsplan enthält keine spezifischen Prognosen zur Eigenkapitalposition, zum eingesetzten Kapital oder zum Verschuldungsgrad, aus denen Schlussfolgerungen bezüglich der Solvenz sowie einer positiven und soliden Entwicklung der Eigenkapitalposition von Blue Air gezogen werden könnten. Aufgrund der fehlenden Informationen über die Eigenkapital- und die Kapitalrendite, beispielsweise im Vergleich zu den Kapitalkosten und zu vergleichbaren Fluggesellschaften, lässt sich nicht beurteilen, ob Blue Air am Ende des Umstrukturierungszeitraums letztlich rentabel wäre.

- (68) Drittens legte Rumänien keine Sensitivitätsanalyse vor, in der dargelegt worden wäre, wie sich die Prognosen des Basisszenarios in einem pessimistischeren Szenario entwickeln würden. Ein solches Szenario sollte darstellen und belegen müssen, inwiefern die Finanzindikatoren variieren würden, während gleichzeitig weiterhin ausreichende Einnahmen erzielt würden, um die Betriebskosten zu decken und sicherzustellen, dass Blue Air am Ende des Zeitraums ohne weitere staatliche Beihilfen auf dem Markt bestehen kann (siehe Erwägungsgrund 25).
- (69) Die ernsthaften Bedenken der Kommission in Bezug auf die Frage, ob der Umstrukturierungsplan mit den Kriterien der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien in Einklang stand und zur Wiederherstellung der Rentabilität von Blue Air führen würde, wurden nicht ausgeräumt und werden durch die Unfähigkeit von Blue Air zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs weiter erhärtet. Der Umstrukturierungsplan wurde nach der Einstellung der Geschäftstätigkeit oder der Annahme des Einleitungsbeschlusses nicht aktualisiert.

6.3.1.2. Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete

- (70) Wie in Erwägungsgrund 30 dargelegt, erbrachte Blue Air insbesondere Billigflugdienstleistungen für im Ausland lebende rumänische Staatsangehörige. Blue Air verband Regionen innerhalb Rumäniens miteinander und mit europäischen Reisezielen und trug somit zur Gewährleistung der Anbindung in einem Land bei, in dem das schlecht entwickelte Straßen- und Schienennetz keine tragfähige Alternative zum Luftverkehr darstellt.
- (71) Rumänien gab an, dass, sollte Blue Air den Geschäftsbetrieb endgültig einstellen, die Gefahr bestehen könnte, dass auf einigen Strecken, auf denen Blue Air der einzige Betreiber war, kein Wettbewerber Flüge anbieten würde, oder die Preise auf Strecken steigen könnten, die von nur einem anderen Wettbewerber bedient wurden. Dies könnte zu einem Rückgang der Aktivität in diesem Segment des Luftverkehrssektors führen. Rumänien brachte auch weitere, umfassendere, von Blue Air erbrachte Vorteile für die rumänische Wirtschaft vor (Erwägungsgründe 30 bis 31).
- (72) Blue Air befindet sich jedoch derzeit in gravierenden finanziellen Schwierigkeiten, die zur Aussetzung seiner Betriebsgenehmigung und zum Flugverbot für seine Flotte ab November 2022 geführt haben. Infolgedessen haben andere Fluggesellschaften die angeblich nicht replizierbaren Dienstleistungen von Blue Air zumindest teilweise ersetzt (Erwägungsgründe 32 und 38), ohne dass Rumänien diese anteilige Ersetzung bestreitet.
- (73) Gemäß den Randnummern 23 und 43 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien kann ein Unternehmen in Schwierigkeiten nur dann als geeignet angesehen werden, zur Entwicklung eines Wirtschaftszweiges oder Wirtschaftsgebiets beizutragen, wenn es einen weitreichenden Umstrukturierungsplan ausführt, der seine langfristige Rentabilität gewährleistet (Randnummern 27, 45 und 52 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien). Die Kommission hatte ernsthafte Zweifel, ob der von Rumänien übermittelte Umstrukturierungsplan geeignet war, die langfristige Rentabilität von Blue Air wiederherzustellen (Erwägungsgründe 66 bis 69), sodass die von Blue Air erbrachten Luftverkehrsdienstleistungen während des Umstrukturierungszeitraums und darüber hinaus dauerhaft erbracht werden konnten. Diese Zweifel wurden nicht ausgeräumt.
- (74) Da die langfristige Rentabilität von Blue Air bis heute nicht gewährleistet ist, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der Umstrukturierungsplan nicht belegt, dass das begünstigte Unternehmen am Ende des Umstrukturierungszeitraums aus eigener Kraft auf dem Markt konkurrieren können, sein Marktaustritt durch diese Umstrukturierung verhindert werden und die Umstrukturierung zur Entwicklung einer wirtschaftlichen Tätigkeit beitragen würde.
- (75) Da Blue Air den Luftverkehrsbetrieb vorübergehend eingestellt hat und die erbrachten Dienstleistungen auf den zuvor von Blue Air bedienten Strecken von anderen Fluggesellschaften zumindest teilweise übernommen oder nachgebildet wurden, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Rumänien nicht nachgewiesen hat, dass der endgültige Marktaustritt von Blue Air angesichts der bereits erfolgten Nachbildung seines Dienstes insbesondere im Hinblick auf die Luftverkehrsanbindung Rumäniens zu sozialen Härten oder Marktversagen führen würde.

6.3.2. *Die Beihilfemaßnahme darf die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft*

6.3.2.1. Verhältnismäßigkeit und Eigenbeitrag

- (76) Nach Randnummer 62 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ist zur Gewährleistung der Verhältnismäßigkeit der Umstrukturierungsbeihilfe ein erheblicher Beitrag zu den Umstrukturierungskosten aus Eigenmitteln des begünstigten Unternehmens, seiner Anteilseigner oder Gläubiger oder der Unternehmensgruppe, der es angehört, oder von neuen Investoren erforderlich. Ein derartiger Eigenbeitrag sollte in der Regel in Bezug auf die Auswirkungen auf die Solvenz oder Liquiditätsposition des begünstigten Unternehmens mit der gewährten Beihilfe vergleichbar sein.
- (77) Während der Umstrukturierungsplan auf einer Marktfinanzierung von mehr als 50 % der Umstrukturierungskosten von Blue Air beruht (Erwägungsgrund 20), was mit Randnummer 64 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien im Einklang zu stehen scheint, muss es sich bei diesem Beitrag gemäß Randnummer 63 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien um einen konkreten, d. h. tatsächlichen Beitrag — ohne für die Zukunft erwartete Gewinne wie Cashflow — handeln.
- (78) Wie in Erwägungsgrund 22 Buchstaben a und b dargelegt, wurde ein Antrag auf Umschuldung von Forderungen rumänischer und italienischer Gläubiger in Höhe von 63,36 Mio. EUR in Form eines Schuldenerlasses und der Umwandlung von Schulden in Eigenkapital von den zuständigen Gerichten genehmigt. Rumänien hat jedoch nicht nachgewiesen, dass die Gläubiger endgültige und verbindliche Zusagen zu beihilfefreien oder marktüblichen Bedingungen eingegangen sind, sodass die Kommission keine Anhaltspunkte dafür hat, dass es sich bei dieser Finanzierung um einen konkreten und tatsächlichen Eigenbeitrag handelt.
- (79) Rumänien nannte ferner den Verkauf von Flugzeugen als weitere Quelle des Eigenbeitrags (siehe Erwägungsgrund 21 Buchstabe b). Rumänien räumte jedoch ein, dass die Veräußerung dieser Vermögenswerte im Oktober 2023 abgeschlossen sein müsste. Rumänien schätzte die hypothetischen Einnahmen aus dem Verkauf auf 5,89 Mio. EUR. Der Kommission liegen keine Belege dafür vor, dass ein solcher Verkauf tatsächlich erfolgt ist. Daraus folgt, dass die erwarteten Einnahmen aus dem Verkauf von Flugzeugen weder verbucht wurden noch tatsächlich vorhanden sind. In jedem Fall würden sich diese Einnahmen, selbst wenn sie akzeptiert würden, auf lediglich knapp über 3,5 % des gesamten Eigenbeitrags belaufen (siehe Erwägungsgrund 20).
- (80) Darüber hinaus sollte nach den von Rumänien übermittelten Informationen ein Projekt mit einem potenziellen Investor in Höhe von bis zu 54,47 Mio. EUR für externe Finanzierungen eingerichtet werden (siehe Erwägungsgrund 21 Buchstabe c). Rumänien legte jedoch keine Nachweise dafür vor, dass Investoren bereit sind, diesen potenziellen neuen Finanzierungsbeitrag zum Umstrukturierungsplan zu unterstützen. Darüber hinaus gibt es keine Gewähr dafür, dass Verhandlungen über die Gewinnung von Marktfinanzierungen stattfinden, da die ermittelten Investoren keine verbindlichen Verpflichtungen eingegangen sind und die ehemaligen Anteilseigner von Blue Air, wie in Erwägungsgrund 20 dargelegt, ausscheiden.
- (81) Ebenso benannte Rumänien im Jahr 2022 intern generierte Ressourcen als Quelle des Eigenbeitrags in Höhe von 30,02 Mio. EUR (siehe Erwägungsgrund 21 Buchstabe e). Rumänien legte jedoch keine Nachweise vor, die bestätigen würden, dass diese geplanten Nettoergebnisse tatsächlich erzielt wurden und warum hypothetische Gewinne als tatsächliche Quelle des Eigenbeitrags im Sinne von Randnummer 63 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, die erwartete Gewinne wie Cashflow ausschließt, betrachtet werden sollten.
- (82) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die von Rumänien benannten Finanzierungsquellen (obwohl sie vor dem Datum dieses Beschlusses zum Tragen kommen sollten) überwiegend hypothetischer Natur sind und keinen erheblichen, konkreten und tatsächlichen Eigenbeitrag zu den Umstrukturierungskosten darstellen. Die Finanzierung des Umstrukturierungsplans entspricht nicht den Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien in Bezug auf einen ausreichend hohen und tatsächlichen Eigenbeitrag, der die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe zu gewährleisten vermag.

6.3.2.2. Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen

- (83) Nach Randnummer 76 ff. der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien sind bei der Gewährung von Umstrukturierungsbeihilfen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen zu treffen, damit nachteilige Auswirkungen auf die Handelsbedingungen so weit wie möglich abgeschwächt werden und die positiven Folgen die nachteiligen überwiegen. Insbesondere sollten Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen in der Regel in Form struktureller Maßnahmen erfolgen, d. h. klarer Veräußerungen nicht defizitärer Geschäftsbereiche, die ohnehin aufgegeben werden müssten, um die Rentabilität zu erhalten.

- (84) Die Kommission bezweifelte im Einleitungsbeschluss, dass die in den Erwägungsgründen 28 und 29 ausführlich beschriebenen vorgeschlagenen Maßnahmen strukturelle oder valide Wettbewerbsmaßnahmen darstellen.
- (85) Rumänien hat keine Informationen vorgelegt, die die Bedenken der Kommission ausräumen könnten. Insbesondere hat Rumänien nicht nachgewiesen, dass die Erbringung von Reparatur- und Wartungsdienstleistungen für Dritte durch eine Einrichtung oder Tochtergesellschaft von Blue Air, die diese Dienstleistungen ausschließlich für Unternehmen oder Einrichtungen unter denselben Kontrollverhältnissen wie Blue Air erbracht hat, keine rein wirtschaftliche Entscheidung zur Erhöhung ihrer Einnahmen ist. Rumänien hat nicht nachgewiesen, dass die in Rede stehenden Reparatur- und Wartungsdienstleistungen so einzigartig sind, dass ihre Bereitstellung auf dem Markt die Wettbewerbsverfälschung ausgleicht oder abmildert.
- (86) Rumänien hat ferner keinen Nachweis dafür erbracht, dass die zur Stilllegung vorgeschlagenen Strecken rentabel waren oder dass die Schließung von Flughafenstützpunkten nicht notwendig war, um in jedem Fall Kosten zu sparen und eine wichtige oder seltene Ressource freizusetzen, über die interessierte Wettbewerber hätten angezogen werden können. Darüber hinaus sieht der rumänische Plan keine Veräußerung rentabler Geschäftsbereiche oder Vermögenswerte von Blue Air vor, z. B. eigenständige Geschäftsbereiche und/oder die Freigabe von Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen.
- (87) Schließlich sieht der Umstrukturierungsplan in der der Kommission übermittelten Form eine Vergrößerung der Flugzeugflotte und der Marktpresenz von Blue Air, gemessen in verfügbaren Sitzplätzen pro Kilometer, im Vergleich zu dem Zeitraum unmittelbar vor der Ausarbeitung und dem Beginn der Ausführung des Umstrukturierungsplans vor (Erwägungsgrund 23). Dagegen verweisen die Randnummern 78 und 79 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien auf Maßnahmen zur Beschränkung der Marktpresenz und/oder zum Kapazitätsabbau des begünstigten Unternehmens, insbesondere auf Märkten mit bedeutenden Überkapazitäten.

6.3.3. *Abwägen der positiven Auswirkungen der Beihilfe gegen die negativen Auswirkungen auf den Binnenmarkt*

- (88) Eine sorgfältig konzipierte staatliche Beihilfemaßnahme sollte sicherstellen, dass die Auswirkungen der Maßnahme insgesamt eine Beeinträchtigung der Handelsbedingungen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, verhindern und positiv sind. In den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien sind die Kriterien festgelegt, nach denen die Kommission die Vereinbarkeit von Beihilfen zur Umstrukturierung eines Unternehmens in Schwierigkeiten mit dem Binnenmarkt prüft und sicherstellt, dass die Entwicklung des betreffenden Wirtschaftszweigs die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (89) In Anbetracht der Ergebnisse der vorstehenden Beurteilung (in diesem Abschnitt 6) kommt die Kommission zu dem Schluss, dass einerseits nicht nachgewiesen wurde, dass die Umstrukturierungsbeihilfe, insbesondere nach der Einstellung der Luftverkehrstätigkeiten von Blue Air, zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs oder der Luftverkehrsanbindung Rumäniens beitragen würde. Andererseits entspricht die Umstrukturierungsbeihilfe nicht den Hauptanforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, mit denen sichergestellt werden soll, dass die durch die Beihilfe verursachten Wettbewerbsverfälschungen hinreichend begrenzt werden. Daher ist davon auszugehen, dass die Umstrukturierungsbeihilfe die Handelsbedingungen in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, und daher nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

7. **RÜCKFORDERUNG**

- (90) Nach dem AEUV und der ständigen Rechtsprechung der Gerichte der Europäischen Union ist die Kommission befugt zu entscheiden, ob der betroffene Mitgliedstaat eine Beihilfe, deren Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt festgestellt wurde, umzugestalten oder aufzuheben hat ⁽¹⁶⁾. Ebenfalls aufgrund der ständigen Rechtsprechung der Unionsgerichte dient die einem Mitgliedstaat durch einen Beschluss der Kommission auferlegte Verpflichtung zur Aufhebung einer mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe zur Wiederherstellung der früheren Lage ⁽¹⁷⁾.
- (91) Die Gerichte der Europäischen Union stellten in diesem Zusammenhang fest, dass dieses Ziel erreicht ist, wenn der Empfänger den als rechtswidrige Beihilfe gewährten Betrag zurückgezahlt und dadurch den Vorteil, den er auf dem Markt gegenüber seinen Mitbewerbern besaß, verloren hat, und die Lage vor der Zahlung der Beihilfe wiederhergestellt ist ⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁶⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juli 1973, Kommission/Deutschland, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, Rn. 13.

⁽¹⁷⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1990, Belgien/Kommission, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, Rn. 66.

⁽¹⁸⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 17. Juni 1999, Belgien/Kommission, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, Rn. 64 und 65.

- (92) In Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs heißt es in Artikel 16 Absatz 1 der Verfahrensverordnung wie folgt: „In Negativbeschlüssen hinsichtlich rechtswidriger Beihilfen entscheidet die Kommission, dass der betreffende Mitgliedstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Empfänger zurückzufordern.“
- (93) Da die Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 33,84 Mio. EUR (168,4 Mio. RON) seit dem 22. April 2021 (siehe Erwägungsgrund 2) unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt wurde und als rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe anzusehen ist, ist sie zurückzufordern, um die Lage auf dem Binnenmarkt vor ihrer Gewährung wiederherzustellen. Die Rückforderung erstreckt sich auf den Zeitraum von der Verlängerung der Beihilfe in Ermangelung eines gültigen Umstrukturierungsplans bis zur tatsächlichen Rückzahlung. Der zurückzufordernde Betrag umfasst Zinsen ab dem Tag, an dem die staatliche Garantie am 22. April 2021 rechtswidrig wurde, nachdem die Laufzeit der für sechs Monate genehmigten Rettungsbeihilfe mangels eines gültigen Umstrukturierungsplans abgelaufen war, bis zur tatsächlichen Rückzahlung. Die Kommission stellt fest, dass die Tatsache, dass die staatliche Garantie möglicherweise auslief, als der Staat das Rettungsdarlehen auf Verlangen des Kreditgebers zurückzahlte, in keiner Weise den Vorteil beseitigt hat, der sich für das begünstigte Unternehmen aus dieser Garantie ergab. Dieser Vorteil wurde vielmehr so weit wie möglich genutzt und verbleibt beim begünstigten Unternehmen, solange die daraus resultierende Forderung des Staates gegenüber Blue Air nicht zuzüglich Zinsen zurückgezahlt wird.

8. SCHLUSSFOLGERUNG

- (94) Die Kommission stellt fest, dass Rumänien die Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten von Blue Air, die in der Aufrechterhaltung der staatlichen Garantie über sechs Monate hinaus und der Ersetzung des ehemaligen Gläubigers unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV bestand, rechtswidrig durchgeführt hat. Rumänien hat diese Beihilfe zuzüglich Zinsen zurückzufordern. Die Verwertung der Sicherheiten zur Besicherung der staatlichen Garantie und die Übertragung von 75 % der Anteile von Blue Air auf den Staat stellen indes keine staatliche Beihilfe dar —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Übertragung von 75 % der Anteile der Blue Air Aviation SA an Rumänien stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Artikel 2

Die *Ad-hoc*-Beihilfe in Form einer staatlichen Garantie in Höhe von insgesamt 163,8 Mio. RON (33,84 Mio. EUR), die Rumänien der Blue Air Aviation SA unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig gewährt hat, ist mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

Artikel 3

- (1) Rumänien fordert die in Artikel 2 genannte, mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe vom Empfänger zurück.
- (2) Die zurückzufordernde Beihilfe umfasst Zinsen von dem Zeitpunkt an, zu dem die Beihilfe am 22. April 2021 rechtswidrig wurde, bis zu ihrer tatsächlichen Rückzahlung.
- (3) Die Zinsen werden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission⁽¹⁹⁾ und der Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission⁽²⁰⁾ zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 nach der Zinseszinsformel berechnet.

⁽¹⁹⁾ Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj>).

⁽²⁰⁾ Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission vom 30. Januar 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 82 vom 25.3.2008, S. 1).

- (4) Rumänien stellt mit dem Tag der Bekanntgabe dieses Beschlusses alle ausstehenden Zahlungen für die in Artikel 2 genannte Beihilfe ein.

Artikel 4

- (1) Die in Artikel 2 genannte Beihilfe wird sofort und tatsächlich zurückgefordert.
- (2) Rumänien stellt sicher, dass dieser Beschluss innerhalb von vier Monaten nach seiner Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 5

- (1) Rumänien übermittelt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses die folgenden Informationen:
- a) den Gesamtbetrag (Hauptforderung und Zinsen), der von dem begünstigten Unternehmen zurückzufordern ist,
 - b) eine detaillierte Beschreibung der bereits ergriffenen und der geplanten Maßnahmen zur Einhaltung dieses Beschlusses und
 - c) Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass an das begünstigte Unternehmen Rückzahlungsanordnungen ergangen sind.
- (2) Rumänien unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses, bis die Rückzahlung der in Artikel 2 genannten Beihilfen abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Rumänien unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Rumänien ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die vom Empfänger bereits zurückgezahlt wurden.

Artikel 6

Dieser Beschluss ist an die Republik Rumänien gerichtet.

Die Kommission kann die Beihilfebeträge und die Rückforderungszinsen, die gemäß diesem Beschluss zurückzuzahlen sind, unbeschadet des Artikels 30 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates veröffentlichen.

Brüssel, den 16. Februar 2024

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Exekutiv-Vizepräsidentin
