



2024/1675

14.6.2024

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2024/1675 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Φεβρουαρίου 2024

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.62829 (2023/C) που χορήγησε η Ρουμανία υπέρ της Blue Air Aviation SA

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2024) 910]

(Το κείμενο στη ρουμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις ⁽¹⁾ και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Στις 20 Αυγούστου 2020 η Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις κατά της σχεδιαζόμενης ενίσχυσης υπέρ της Blue Air Aviation SA (στο εξής: Blue Air) με τη μορφή κρατικής εγγύησης για δάνειο συνολικού ύψους 300 775 000 RON (62,13 εκατ. EUR) ⁽²⁾, εκ των οποίων 28,29 εκατ. EUR (136,9 εκατ. RON) ως αποζημίωση για ζημιές σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και 33,84 εκατ. EUR (163,8 εκατ. RON) ως ενίσχυση διάσωσης σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση) ⁽³⁾ και το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ (στο εξής: απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης) ⁽⁴⁾.
- (2) Η Ρουμανία εξέδωσε την κρατική εγγύηση στις 20 Οκτωβρίου 2020. Η Blue Air έλαβε το δάνειο από την EximBank SA στις 23 Οκτωβρίου 2020. Στις 22 Απριλίου 2021 η Ρουμανία κοινοποίησε στην Επιτροπή το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης της Blue Air, το οποίο συνοδεύτηκε από παράταση της κρατικής εγγύησης σε συνολικά έξι έτη.
- (3) Στις 12 Αυγούστου 2021 οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν πληροφορίες για την αξιολόγηση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης προς στήριξη του αρχικού σχεδίου αναδιάρθρωσης.
- (4) Στις 20 Αυγούστου 2021 η Επιτροπή υπέβαλε προκαταρκτική αξιολόγηση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης και ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες.
- (5) Στις 16 Νοεμβρίου 2021 η Ρουμανία κοινοποίησε στην Επιτροπή το τροποποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της Blue Air (στο εξής: σχέδιο αναδιάρθρωσης) και παρείχε πληροφορίες για την αξιολόγηση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης προς στήριξη του σχεδίου.
- (6) Στο πλαίσιο βιντεοδιάσκεψης που πραγματοποιήθηκε στις 17 Μαΐου 2022, η Επιτροπή ζήτησε διευκρινίσεις και επισήμανε τις βασικές πληροφορίες που εξακολουθούσαν να απαιτούνται για την αξιολόγηση της συμβατότητας της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης. Στις 18 Μαΐου 2022 η Επιτροπή επιβεβαίωσε γραπτώς τα κύρια σημεία που συζητήθηκαν και υπενθύμισε τα κύρια εκκρεμή ζητήματα σχετικά με τη συμβατότητα της ενίσχυσης, τα οποία έπρεπε να αποσαφηνιστούν από τη Ρουμανία.

⁽¹⁾ ΕΕ C 195 της 2.6.2023, σ. 18.

⁽²⁾ Η συναλλαγματική ισοτιμία RON/EUR = 0,20656 χρησιμοποιείται ενδεικτικά στην παρούσα απόφαση.

⁽³⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων (ΕΕ C 249 της 31.7.2014, σ. 1).

⁽⁴⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 20ής Αυγούστου 2020, στην υπόθεση SA.57026 (2020/N) — Ρουμανία — COVID-19 — Ενίσχυση υπέρ της Blue Air (ΕΕ C 430 της 11.12.2020, σ. 2).

- (7) Στις 8 Ιουλίου 2022 η Επιτροπή ζήτησε πληροφορίες από τις ρουμανικές αρχές σχετικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης και την ενίσχυση στήριξης. Στις 6 Σεπτεμβρίου 2022 η Επιτροπή απέστειλε υπενθύμιση. Η Ρουμανία δεν υπέβαλε τις ζητούμενες πληροφορίες.
- (8) Στις 29 Σεπτεμβρίου και στις 5 Δεκεμβρίου 2022, μετά από δημοσιεύματα στον Τύπο περί αιφνίδιας και προσωρινής παύσης λειτουργίας της Blue Air και αφού η Επιτροπή είχε ζητήσει ενημέρωση, η Ρουμανία ενημέρωσε την Επιτροπή σχετικά με την κατάσταση των δραστηριοτήτων της Blue Air και σχετικά με τα μέτρα που έλαβε η Ρουμανία μετά την κατάπτωση της κρατικής εγγύησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1.
- (9) Με επιστολή της 17ης Απριλίου 2023 (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας), η Επιτροπή ενημέρωσε τη Ρουμανία ότι αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ όσον αφορά την ενίσχυση. Μετά από δύο υπενθυμίσεις, η Ρουμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 5 Σεπτεμβρίου 2023.
- (10) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*⁽⁷⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.
- (11) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από ένα ενδιαφερόμενο μέρος. Τις διαβίβασε την 1η Αυγούστου 2023 στη Ρουμανία, στην οποία δόθηκε η δυνατότητα να αντιδράσει, αλλά δεν το έπραξε.

2. Η ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ

2.1. Οι δραστηριότητες της Blue Air

- (12) Η Blue Air είναι ρουμανική συμμετοχική εταιρεία, η οποία ιδρύθηκε αρχικά με την επωνυμία Blue Air Airline Management Solutions SRL και λειτουργεί από τον Αύγουστο του 2013. Η Blue Air ανέλαβε, στο πλαίσιο διαδικασίας υποβολής προσφορών, τη δραστηριότητα αεροπορικών μεταφορών της Blue Air Transport Aerian SA όταν η τελευταία σταμάτησε να λειτουργεί. Το 2018 η Blue Air Airline Management Solutions SRL άλλαξε την επωνυμία και τη νομική μορφή της σε Blue Air Aviation SA. Έως τον Νοέμβριο του 2022 η Airline Invest SA, μια ιδιωτική ρουμανική εταιρεία χωρίς άλλη δραστηριότητα πέραν της κατοχής των μετοχών της Blue Air, κατείχε το 76,18 % του μετοχικού κεφαλαίου της Blue Air, ενώ δύο ιδιώτες κατείχαν, αντίστοιχα, μερίδια 23,81 % και 0,1 %.
- (13) Η Blue Air αύξησε τις δραστηριότητές της με την πάροδο των ετών, αν και με οικονομικές ανισορροπίες. Έως το τέλος του 2019 η Blue Air είχε ετήσιο κύκλο εργασιών περίπου 414 εκατ. EUR και εκμεταλλευόταν 23 αεροσκάφη Boeing-737 που μετέφεραν 4,2 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, εκ των οποίων το 60 % ήταν Ρουμάνοι πολίτες που ζούσαν στο εξωτερικό. Τον Σεπτέμβριο του 2021 η Blue Air απασχολούσε 1 058 εργαζομένους με τέσσερις λειτουργικές βάσεις στη Ρουμανία και μία στην Ιταλία για την παροχή i) υπηρεσιών διεθνών και εσωτερικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών, ii) υπηρεσιών ναυλωμένων πτήσεων σε ταξιδιωτικά γραφεία και iii) αεροσκαφών πλήρους μίσθωσης⁽⁸⁾.
- (14) Σύμφωνα με τις πληροφορίες του σχεδίου αναδιάρθρωσης που κοινοποιήθηκε στις 16 Νοεμβρίου 2021, το δίκτυο της Blue Air ήταν σχεδόν αποκλειστικά ευρωπαϊκό, με περίπου 90 προορισμούς από σημείο σε σημείο, και η εταιρεία ανταγωνιζόταν κυρίως την Tarom, τη Ryanair και τη Wizz Air. Η Blue Air εκτελούσε 20 από τα δρομολόγια αυτά ως μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης. Σε 36 από τα δρομολόγια αυτά, ένας ακόμα αερομεταφορέας παρείχε επίσης υπηρεσίες μεταφοράς. Στα άλλα δρομολόγια, δύο ή περισσότεροι αερομεταφορείς εκτελούσαν επίσης πτήσεις μαζί με την Blue Air.

2.2. Δυσχέρειες της Blue Air και παλαιότερη ενίσχυση διάσωσης

- (15) Η Ρουμανία εξηγεί ότι έως το 2018 η Blue Air γνώρισε επιταχυνόμενη ανάπτυξη, πραγματοποιώντας μεγάλες επενδύσεις για το άνοιγμα νέων βάσεων και δρομολογίων. Η Blue Air υλοποίησε τις δραστηριότητές της και το πρόγραμμα επέκτασής της χωρίς κατάλληλη πρόσβαση σε χρηματοδότηση, με αποτέλεσμα να προκύψουν προβλήματα ρευστότητας και φερεγγυότητας. Στην απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης διαπιστώθηκε αρνητική καθαρή θέση της Blue Air ύψους

⁽⁷⁾ Πρβλ. υποσημείωση 1.

⁽⁸⁾ Στη συμφωνία πλήρους μίσθωσης, ο ιδιοκτήτης παρέχει το αεροσκάφος, καθώς και τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος. Ο ιδιοκτήτης αναλαμβάνει την επιχειρησιακή ευθύνη, η οποία περιλαμβάνει τη συντήρηση, την ασφάλιση και άλλες νομικές ευθύνες στο πλαίσιο της εκτελούμενης δραστηριότητας.

18,9 εκατ. EUR έως τις 31 Δεκεμβρίου 2019 και συσσωρευμένες ζημιές ύψους 37,7 εκατ. EUR που υπερέβαιναν το εγγεγραμμένο μετοχικό της κεφάλαιο ύψους 0,2 εκατ. EUR και αποθεματικά ύψους 0,62 εκατ. EUR. Επιπλέον, στην απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης επισημάνθηκε ότι η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στις επιδόσεις της Blue Air από τις αρχές Μαρτίου του 2020 ⁽⁷⁾. Οι ζημιές και τα αρνητικά ίδια κεφάλαια συσσωρεύτηκαν, αναγκάζοντας την Blue Air να υποβάλει αίτηση προπρωχευτικής διαδικασίας στις 6 Ιουλίου 2020.

- (16) Όπως εκτίθεται στην απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης, η κρατική εγγύηση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1 συνδεόταν με χρηματοδότηση δανείου, παράλληλα με την αποζημίωση των ζημιών βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, καθώς και με μέρος του αρνητικού ταμειακού υπολοίπου που αναμενόταν μεταξύ Σεπτεμβρίου 2020 και Φεβρουαρίου 2021, όπως ορίζεται στο σχέδιο ρευστότητας της Blue Air. Το δάνειο χορηγήθηκε για έξι έτη, με τη δέσμευση να κοινοποιηθεί σχέδιο αναδιάρθρωσης εντός έξι μηνών από τη χορήγηση. Η κρατική εγγύηση εξασφαλίστηκε με υποθήκες πρώτης τάξης επί ορισμένων στοιχείων ενεργητικού της Blue Air και τρίτων ⁽⁸⁾.
- (17) Το σχέδιο έκτακτου κυβερνητικού διατάγματος που προσκόμισε η Ρουμανία στην κοινοποίησή της για την ενίσχυση διάσωσης όριζε ότι οι εξασφαλίσεις για την κρατική εγγύηση περιλάμβαναν, μεταξύ άλλων στοιχείων ενεργητικού, συμμετοχή 75 % στο μετοχικό κεφάλαιο της Blue Air, την οποία κατείχαν η Airline Invest SA και ένας ιδιώτης. Σε περίπτωση εκτέλεσης της εγγύησης, το περιουσιακό στοιχείο της εξασφάλισης θα μεταβιβαζόταν στο Δημόσιο, το οποίο θα καθίστατο μέτοχος ⁽⁹⁾. Η αξία της εξασφάλισης δεν καθοριζόταν στο διάταγμα.
- (18) Στις 5 Δεκεμβρίου 2022 οι ρουμανικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι η κρατική εγγύηση υπέρ του δανειστή EximBank SA είχε εκτελεστεί και ότι το υπουργείο Οικονομικών είχε καταβάλει πλήρως τα ποσά που σχετίζονταν με το εγγυημένο δάνειο που συνήψε η Blue Air.

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ

3.1. Σχέδιο αναδιάρθρωσης: διάρκεια και σχεδιαζόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης

- (19) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης της Blue Air καλύπτει την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2020 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2025, η οποία συμπίπτει με τα οικονομικά έτη 2021-2025 της δικαιούχου. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου εφαρμόζονται ή πρόκειται να εφαρμοστούν διάφορα μέτρα επιχειρησιακής αναδιάρθρωσης, ιδίως μέτρα για i) τη μείωση του κόστους του στόλου· ii) τη μείωση του κόστους συντήρησης, συμπεριλαμβανομένης της διάθεσης αεροσκαφών· iii) τη διατήρηση της υπηρεσίας και τη διασφάλιση της ευελιξίας των μετακινήσεων για τους επιβάτες· iv) την αναδιάρθρωση του δικτύου αερολιμένων και δρομολογίων ώστε να συμπεριληφθούν κύριοι αερολιμένες· v) την αλλαγή της εμπορικής στρατηγικής ώστε να καταστεί κορυφαίος μεταφορέας χαμηλού κόστους στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη· vi) την αύξηση της συμβολής των διαύλων απευθείας πωλήσεων· vii) τον μετασχηματισμό των συστημάτων ΤΠ· viii) την εφαρμογή οργανωτικών προσαρμογών και τη μείωση των δαπανών προσωπικού· ix) την ανανέωση του στόλου, την εξοικονόμηση του κόστους καυσίμων και πιστοποιητικών CO₂· x) το άνοιγμα των τεχνικών δραστηριοτήτων και των δραστηριοτήτων συντήρησης στην αγορά μέσω μεταβίβασης σε νεοσυσταθείσα οντότητα· και xi) την αναδιάρθρωση του χρέους και την αποτροπή της αφερεγγυότητας.

3.2. Χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης

- (20) Το ποσό των χρηματοδοτικών πόρων που απαιτούνται για την κάλυψη του κόστους αναδιάρθρωσης ανέρχεται σε 194,26 εκατ. EUR. Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι το κόστος θα χρηματοδοτηθεί κατά ένα μέρος με ενίσχυση αναδιάρθρωσης, ύψους 33,84 εκατ. EUR, και κατά ένα μέρος με ίδια συμμετοχή της Blue Air, ύψους 160,42 εκατ. EUR.

⁽⁷⁾ Απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης, αιτιολογικές σκέψεις 11 έως 13, 36 και 102.

⁽⁸⁾ Απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης, αιτιολογικές σκέψεις 19, 20 στοιχείο ζ), 45 έως 48.

⁽⁹⁾ Το σχέδιο που υποβλήθηκε με την κοινοποίηση εγκρίθηκε ως Ordonanța de urgență a Guvernului României αριθ. 139 της 19ης Αυγούστου 2020, που δημοσιεύθηκε στη Monitorul Oficial αριθ. 763 της 20ής Αυγούστου 2020. Το άρθρο 4 παράγραφος 2 του σχεδίου διατάγματος που περιλαμβάνονταν στην κοινοποίηση περιείχε τον κατάλογο των εξασφαλίσεων που είχαν ενεχυριαστεί ως υποθήκη, και το άρθρο 9 παράγραφος 2 προέβλεπε την αρχή της μεταβίβασης στο Δημόσιο και της κυριότητας του Δημοσίου, σε περίπτωση εκτέλεσης της εγγύησης, μέσω του υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Επικοινωνιών.

- (21) Όσον αφορά τη χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Ρουμανία ενημέρωσε καταρχήν την Επιτροπή ότι η κρατική εγγύηση που κάλυπτε το δάνειο της ενίσχυσης διάσωσης διατηρήθηκε, στο εξής ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της Blue Air, έως τη λήξη της εξαετούς διάρκειας του εν λόγω δανείου, καθιστώντας δυνατή την αποπληρωμή του έως το 2026. Στη συνέχεια, στις 5 Δεκεμβρίου 2022 οι ρουμανικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι η κρατική εγγύηση είχε εκτελεστεί και ότι το υπουργείο Οικονομικών είχε καταβάλει πλήρως τα ποσά που σχετίζονταν με το εγγυημένο δάνειο που συνήψε η Blue Air. Κατ' εφαρμογή των νομικών διατάξεων σχετικά με την εξασφάλιση της εγγύησης, το κράτος ανέλαβε, μέσω της αρχής διαχείρισης κρατικών περιουσιακών στοιχείων, το 75 % των μετοχών της Blue Air⁽¹⁰⁾, ενώ το υπόλοιπο 25 % του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της Blue Air παρέμεινε στην Airline Invest SA (1,191 %) και σε έναν ιδιώτη (23,809 %).
- (22) Όσον αφορά το μέρος της χρηματοδότησης που, κατά τους ισχυρισμούς, δεν απολαύει ενίσχυσης, το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει, ειδικότερα, τις ακόλουθες πρόσθετες πηγές:
- α) διαγραφές οφειλών από υποχρεώσεις παροχής υπηρεσιών προς τρίτους ύψους 34,79 εκατ. EUR. Μεταξύ των τρίτων περιλαμβάνονται: i) Ιταλοί επιβάτες, ii) Ρουμάνοι και Ιταλοί πιστωτές στο πλαίσιο συμφωνιών δικαστικού συμβιβασμού, και iii) διάφοροι πιστωτές μετά από διαπραγματεύσεις για τη σύναψη συμβάσεων·
 - β) Οι μέτοχοι της Blue Air, πλην του Δημοσίου, θα εξοφλούσαν το χρέος της Blue Air ύψους 28,57 εκατ. EUR προς τους ιδιώτες εκμισθωτές αεροσκαφών, με αποτέλεσμα να καταστούν προσωρινά πιστωτές της Blue Air· οι μέτοχοι θα μετέτρεπαν το εν λόγω χρέος σε μετοχικό κεφάλαιο της Blue Air μέσω τριών φάσεων που επρόκειτο να ολοκληρωθούν στο τέλος του 2022, απαλλάσσοντας έτσι την Blue Air από την αποπληρωμή του χρέους·
 - γ) εκποίηση αεροσκαφών τα οποία επί του παρόντος έχουν ενεχυριαστεί υπέρ των NAFA- και ALC-Aero Leasing 3 Designated Activity Company, η οποία αναμένεται να έχει ως αποτέλεσμα ίδια συμμετοχή ύψους 5,89 εκατ. EUR. Η Ρουμανία αναφέρει ότι η διαδικασία πώλησης επρόκειτο να ολοκληρωθεί τον Οκτώβριο του 2023·
 - δ) εξωτερική χρηματοδότηση ύψους 54,47 εκατ. EUR, η οποία περιλαμβάνει τη σύσταση κοινής επιχείρησης για τη λειτουργία νέας αεροπορικής εταιρείας με χρηματοδότηση ύψους 14,47 εκατ. EUR και 40 εκατ. EUR για την κάλυψη του ελλείμματος ρευστότητας το 2021 και το 2022 και για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας των δραστηριοτήτων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης·
 - ε) εσωτερικά παραγόμενους πόρους, οι οποίοι περιλαμβάνουν προγραμματισμένα καθαρά αποτελέσματα (κέρδη) ύψους 30,02 εκατ. EUR που αναμένονται κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2022.

3.3. Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας: χρηματοοικονομικές προβλέψεις

- (23) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιγράφει ότι ο αριθμός των αεροσκαφών προβλέπεται να αυξηθεί από 19 το 2020 σε 23 το 2023 και στη συνέχεια να παραμείνει σταθερός έως το 2025. Οι διαθέσιμες θέσεις ανά χιλιόμετρο θα αυξηθούν από 7,2 εκατομμύρια το 2019 και 3,2 εκατομμύρια το 2020 σε 10,2 εκατομμύρια το 2023 και θα παραμείνουν σταθερές έως το 2025. Επιπλέον, η Ρουμανία εξηγεί ότι τα μέτρα επιχειρησιακής αναδιάρθρωσης έχουν ως στόχο να διασφαλίσουν ότι η Blue Air θα επιταχύνει τη διαδικασία αναδιάρθρωσης του δικτύου ώστε να διασφαλιστεί η επιχειρησιακή συνέχεια με ταχεία και συνεχή προσαρμογή της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας στη ζήτηση.
- (24) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει ότι η Blue Air θα επιτύχει θετικά κέρδη προ τόκων, φόρων, απομείωσης και αποσβέσεων (στο εξής: EBITDA) και ένα περιθώριο EBITDA προς έσοδα της τάξης του 16,8 % από το 2022, τα οποία αναμένεται να αυξηθούν έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, όπως φαίνεται στον πίνακα 1. Επιπλέον, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις ταμειακών ροών στο σχέδιο, μεταξύ του 2022 και του 2025 οι ταμειακές εισροές της Blue Air θα ανέλθουν σε περίπου 600 εκατ. EUR και οι ταμειακές εκροές σε περίπου 580 εκατ. EUR, με θετικό ταμειακό υπόλοιπο από το 2022, φθάνοντας τα 21 εκατ. EUR στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.

⁽¹⁰⁾ Όπως ισχύει σήμερα, όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο αριθ. 162 της 30ής Μαΐου 2022 που δημοσιεύθηκε στη Monitorul Oficial αριθ. 534 της 31ης Μαΐου 2022, το άρθρο 9 παράγραφος 2 του έκτακτου κυβερνητικού διατάγματος αριθ. 139 της 19ης Αυγούστου 2020 ορίζει την αρχή διαχείρισης κρατικών περιουσιακών στοιχείων ως κάτωο των σχετικών στοιχείων ενεργητικού της Blue Air και άλλων περιουσιακών στοιχείων για λογαριασμό του Δημοσίου —αντί του πρώην υπουργείου Μεταφορών, Υποδομών και Κοινοτήτων.

Πίνακας 1

Επιλεγμένα οικονομικά στοιχεία από το σχέδιο αναδιάρθρωσης (οικονομικά έτη 2021 έως 2025, στοιχεία σε εκατ. EUR)

	Περίοδος αναδιάρθρωσης				
	OE21	OE22	OE23	OE24	OE25
Έσοδα	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
Καθαρό αποτέλεσμα	(68,04)	30,02	8,83	12,95	19,93
Υπόλοιπο ταμειακών ροών	(3,81)	19,45	11,65	12,07	21,28
Περιθώριο EBITDA	- 51,9 %	16,8 %	23,1 %	23,6 %	22,5 %

Πηγή: Σχέδιο αναδιάρθρωσης, τμήματα 4 και 7, σελίδες 16 και 46.

- (25) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει χρηματοοικονομικές προβλέψεις σε ένα βασικό σενάριο με τα χρηματοοικονομικά στοιχεία που παρουσιάζονται στον πίνακα 1. Οι προβλέψεις δεν περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με την καθαρή θέση και το ποσό του χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου, ούτε απαισιόδοξο σενάριο. Το σχέδιο δεν εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο η Blue Air θα αντιμετώπιζε τα προβλήματα φερεγγυότητας που προκύπτουν από την άκρως αρνητική καθαρή θέση που καταγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 15. Επιπλέον, τα σωρευτικά καθαρά αποτελέσματα μεταξύ του 2021 και του 2025 που παρουσιάζονται στον πίνακα 1 δείχνουν ότι η καθαρή θέση δεν θα βελτιωνόταν σημαντικά ούτε θα καθίστατο θετική κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, ακόμα και με την εισφορά νέου κεφαλαίου όπως είχε προγραμματιστεί (βλέπε αιτιολογική σκέψη 22).
- (26) Κατά την κοινοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Ρουμανία ήταν πεπεισμένη ότι η Blue Air θα παράγαγε επαρκείς πόρους για την πλήρη αποπληρωμή του ενισχυόμενου δανείου κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης. Ωστόσο, ταυτόχρονα, η Ρουμανία τόνισε επίσης ότι η επιβίωση της δικαιούχου εξακολουθούσε να βρίσκεται σε κίνδυνο λόγω των σημαντικών ζημιών που υπέστη από το 2020 και μετά και λόγω περιορισμένης ρευστότητας.

3.4. Μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

- (27) Η Ρουμανία πρότεινε διαρθρωτικά μέτρα και περιορισμό των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, καθώς και μέτρα συμπεριφοράς με στόχο τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που προκαλούνται από την ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

3.4.1. Διαρθρωτικά μέτρα — εκποιήσεις και περιορισμός επιχειρηματικών δραστηριοτήτων

- (28) Οι εκποιήσεις και ο περιορισμός των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που θα αναλάβει η Blue Air έχουν ως εξής:
- μείωση των μη κερδοφόρων λειτουργικών βάσεων και δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένης της κατάργησης εννέα δρομολογίων έως τον Οκτώβριο του 2021 και του κλεισίματος των βάσεων στη Λάρνακα (Κύπρος) και στο Ιάσιο (Ρουμανία) από τον Απρίλιο του 2020·
 - εκ των προτέρων επιστροφή τεσσάρων αεροσκαφών·
 - εξωτερική ανάθεση της διαχείρισης, της υγείας, της ασφάλειας και της προστασίας της εργασίας και των παροχών και των δραστηριοτήτων αποζημίωσης·
 - επιπλέον, ως το σημαντικότερο μέτρο για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, σύμφωνα με τη Ρουμανία, η θυγατρική εταιρεία συντήρησης αεροσκαφών Blue Air Technic S.R.L. θα επέκτεινε την παροχή υπηρεσιών συντήρησης σε άλλες εταιρείες εκτός της Blue Air.

3.4.2. Μέτρα συμπεριφοράς

- (29) Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις των ρουμανικών αρχών, τα μέτρα συμπεριφοράς καθορίστηκαν στη νομική βάση για την κρατική εγγύηση και τη σχετική δανειακή σύμβαση, διασφαλίζοντας ότι η ενίσχυση χρησιμοποιείται μόνο για τη χρηματοδότηση της αποκατάστασης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας, ώστε το δάνειο να μη χρησιμοποιηθεί για:
- α) επιθετικές εμπορικές επεκτάσεις ή υπερβολική ανάληψη κινδύνων·
 - β) εξαγορά ανταγωνιστών ή άλλων φορέων εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένων δραστηριοτήτων προηγούμενου ή επόμενου σταδίου·
 - γ) διεπίδότηση άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων κατετοποιημένων επιχειρήσεων που ήταν προβληματικές τον Δεκέμβριο του 2019·
 - δ) επιπλέον, η αμοιβή οποιουδήποτε από τα μέλη της διοίκησης της δικαιούχου δεν θα αυξηθεί πάνω από το επίπεδο που ίσχυε τον Δεκέμβριο του 2019, έως ότου το δάνειο και η κρατική εγγύηση εξοφληθούν.

3.5. Ρόλος της Blue Air στη Ρουμανία και αντιπαράδειγμα έναντι της ενίσχυσης

- (30) Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, δεδομένης της κακής κατάστασης του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στη Ρουμανία, η Blue Air έχει καθοριστική σημασία για τη διασφάλιση διαπεριφερειακής συνδεσιμότητας στο δίκτυο διαδρομών της. Η Ρουμανία εξήγησε ότι η ανάπτυξη της Blue Air κατά τα τελευταία 15 έτη λειτουργίας — λαμβανομένης επίσης υπόψη της δραστηριότητας της προηγούμενης εταιρείας — ακολούθησε τις μεταναστευτικές τάσεις της Ρουμανίας. Η Blue Air πρόσφερε τις υπηρεσίες της σε τιμές προσιτές για τους Ρουμάνους εργαζομένους που ζουν στο εξωτερικό. Η εταιρεία συνέχισε να αναπτύσσει εσωτερικά δρομολόγια, μαζί με τον κατεστημένο ρουμανικό αερομεταφορέα Tarom, αλλά σε πιο ανταγωνιστικές τιμές, για να αντισταθμίσει το κενό στην επίγεια συνδεσιμότητα, διασφαλίζοντας τη συνδεσιμότητα για περισσότερους από 700 000 πολίτες ετησίως. Ορισμένες από αυτές τις διαδρομές μικρών αποστάσεων δεν καλύπτονταν επαρκώς από διεθνείς αερομεταφορείς.
- (31) Η Ρουμανία υποστήριξε ότι η Blue Air διαδραμάτισε επίσης σημαντικό ρόλο για την τοπική οικονομία, δεδομένου ότι δημιουργεί κύκλο εργασιών σε μικρούς, περιφερειακούς αερολιμένες και συνεισφέρει στον κρατικό προϋπολογισμό μέσω φόρων και εισφορών κοινωνικής ασφάλισης. Η Ρουμανία υποστήριξε ότι η δικαιούχος διέθετε προσωπικό κατάρτισης με υψηλή πείρα και ότι παρέχει μαθήματα επαγγελματικής εκπαίδευσης με υψηλή προστιθέμενη αξία, για παράδειγμα αρχική εκπαίδευση για χειριστές και επαναλαμβανόμενη εκπαίδευση για χειριστές, πλήρωμα θαλάμου επιβατών και τεχνικό προσωπικό. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, αυτό ήταν σημαντικό για τη ρουμανική οικονομία.
- (32) Στις αρχικές παρατηρήσεις της, η Ρουμανία υποστήριξε ότι η έξοδος της Blue Air από την αγορά θα προκαλούσε ανεπάρκειες στην αγορά και κοινωνικά προβλήματα κατά την έννοια του σημείου 44 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Η έξοδος της Blue Air από την αγορά θα ήταν επιζήμια για τη ρουμανική οικονομία και συνδεσιμότητα λόγω του σημαντικού ρόλου της Blue Air στη μεταφορά μεταναστών εργαζομένων και μικρών επιχειρηματιών από και προς τη Ρουμανία, καθώς και εντός αυτής. Η Ρουμανία υποστήριξε ότι θα ήταν δύσκολο για τους ανταγωνιστές να παρέμβουν και να αναπαραγάγουν βραχυμεσοπρόθεσμα τους προορισμούς και τις χρονοθυρίδες του μοναδικού δικτύου της Blue Air.
- (33) Στις 29 Σεπτεμβρίου 2022, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η Ρουμανία ενημέρωσε ότι η Blue Air είχε αρχικά αναστείλει όλες τις πτήσεις από τις 6 Σεπτεμβρίου 2022 έως τις 10 Οκτωβρίου 2022, λόγω έλλειψης χρηματοδότησης για κανονικές συνθήκες λειτουργίας, συμπεριλαμβανομένου του κόστους των καυσίμων. Βραχυπρόθεσμα, η Wizz Air, η Ryanair ή η Tarom επαναπάτρισαν ή πρόσφεραν θέσεις σε δεκάδες χιλιάδες εγκλωβισμένους επιβάτες της Blue Air.
- (34) Στις 5 Δεκεμβρίου 2022 η Ρουμανία εξήγησε ότι η Blue Air είχε ενημερώσει το υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών ότι δεν θα ξανάρχιζε τις πτήσεις πριν από τον Μάρτιο του 2023 και ότι βρισκόταν σε συζητήσεις με δυνητικούς επενδυτές που θα μπορούσαν να παράσχουν χρηματοδότηση για την επανέναρχη των αεροπορικών μεταφορών. Την εποχή εκείνη, σύμφωνα με τη Ρουμανία, μόνο ένα από τα έξι αεροσκάφη Boeing-737 του στόλου της Blue Air ήταν αξιόπλοο.
- (35) Στις 18 Νοεμβρίου 2022 οι ρουμανικές αρχές αποφάσισαν να αναστείλουν την άδεια εκμετάλλευσης της Blue Air, από τις 21 Νοεμβρίου 2022 έως τις 31 Μαρτίου 2023. Η Ρουμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η αναστολή αυτή μπορεί να επανεξεταστεί εάν η Blue Air υποβάλει σχέδιο οικονομικής ανάκαμψης στο οποίο να αποδεικνύεται ότι έχει προσδιορίσει τους χρηματοδοτικούς πόρους που είναι κατάλληλοι και αναγκαίοι για τη χρηματοδότηση των αεροπορικών μεταφορών σε όγκο που της επιτρέπει να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της.

3.6. Λόγοι που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας

- (36) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι i) η συνέχιση της κρατικής εγγύησης πέραν των έξι μηνών (αιτιολογικές σκέψεις 1 και 21), καθώς και ii) η αναγκαστική εκτέλεση της εξασφάλισης που εξασφάλιζε την κρατική εγγύηση και η μεταβίβαση στην κρατική ιδιοκτησία του 75 % των μετοχών που κατείχαν οι πρώην μέτοχοι της Blue Air μετά την εκτέλεση της εγγύησης και την πληρωμή των ανεξόφλητων ποσών του δανείου, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 8 και 20, θα μπορούσαν να συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η ενίσχυση είχε ήδη τεθεί σε εφαρμογή και αξιολόγησε αν η εν λόγω ενίσχυση ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά.
- (37) Η Επιτροπή είχε αμφιβολίες για το αν η ενίσχυση αναδιάρθρωσης ήταν σύμφωνη με τις βασικές απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Ειδικότερα, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες i) ως προς το αν η οριστική έξοδος της Blue Air από την αγορά θα δημιουργούσε κοινωνικά προβλήματα ή ανεπάρκειες στην αγορά, όσον αφορά την αεροπορική συνδεσιμότητα στη Ρουμανία, ii) σχετικά με την ύπαρξη επαρκούς πραγματικής και ουσιαστικής ίδιας συνεισφοράς από τη δικαιούχο, μη περιλαμβανουσας στοιχείο ενίσχυσης, iii) σχετικά με την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς της και iv) σχετικά με την απουσία ουσιαστικών αντισταθμιστικών μέτρων.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (38) Η Ryanair Designated Activity Company (στο εξής: Ryanair) υπέβαλε παρατηρήσεις στις 29 Ιουνίου 2023. Η Ryanair συμφωνεί με την προσωρινή διαπίστωση της Επιτροπής σχετικά με το ασυμβίβαστο της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης και ζητεί να μην επιτραπεί στη Ρουμανία να αυξήσει την εν λόγω ενίσχυση στο πλαίσιο άσκοπων προσπαθειών αναζωογόνησης της Blue Air, η οποία σταμάτησε να λειτουργεί περισσότερο από δέκα μήνες νωρίτερα. Η Ryanair θεωρεί ότι η παύση των δραστηριοτήτων μεταφοράς της Blue Air έχει γίνει πλέον πράξη, χωρίς να απομένουν επιβάτες, και ότι δεν είναι εμφανής καμία επίπτωση στην αεροπορική συνδεσιμότητα στη Ρουμανία μετά τη συμμετοχή ανταγωνιστών στα περισσότερα εσωτερικά ή διεθνή δρομολόγια τα οποία εξυπηρετούσε προηγουμένως η Blue Air.
- (39) Η Ryanair θεωρεί επίσης ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι δυσανάλογη, δεδομένου ότι η έλλειψη ίδιας συμμετοχής και επιμερισμού των βαρών είναι ανεπαρκής και, επιπλέον, δεν είναι ικανή να στηρίξει τη βιωσιμότητα της Blue Air βάσει ενός πλέον παρωχημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης, ιδίως μετά την απώλεια χρονοθυρίδων σε συντονισμένους αερολιμένες στην εσωτερική αγορά και σχεδόν όλου του προσωπικού. Η αδυναμία της Blue Air να λάβει νέο πιστοποιητικό αερομεταφοράς βάσει της οργάνωσής της για τη διαφύλαξη της ασφάλειας των μεταφορών θα έθετε σε σημαντικό κίνδυνο τη βιωσιμότητά της. Το σχέδιο θα αντέβαινε επίσης στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, καθώς προέβλεπε τη διακοπή μόνο των μη κερδοφόρων δρομολογίων και την επέκταση, στην πράξη, της μεταφορικής ικανότητας της Blue Air.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ

- (40) Οι ρουμανικές αρχές δεν απάντησαν στις παρατηρήσεις του ενδιαφερόμενου μέρους ούτε στις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή σχετικά με τη συμβατότητα με την εσωτερική αγορά. Οι παρατηρήσεις τους περιλαμβάνουν διευκρινίσεις ως προς τα πραγματικά περιστατικά σχετικά με την αφερεγγυότητα της Blue Air και τα μέτρα που ελήφθησαν εν προκειμένω.
- (41) Οι ρουμανικές αρχές (Υπουργείο Οικονομικών) εξηγούν ότι κατόπιν της κοινοποίησης της κίνησης διαδικασίας αφερεγγυότητας από το Tribunalul București — Secția a VII-a Civilă, στην υπόθεση αριθ. 8307/3/2023 κατά της Blue Air, που δημοσιεύτηκε στο δελτίο διαδικασιών αφερεγγυότητας (B.P.I.) αριθ. 5743/31.3.2023, η εθνική φορολογική διοίκηση υπέβαλε, εντός της προθεσμίας που όρισε το δικαστήριο, αίτηση εγγραφής στην πτωχευτική περιουσία για το συνολικό ποσό των 411 707 165 RON (82,81 εκατ. EUR) σε εξασφαλισμένο χρέος και απαιτήσεις δημοσιονομικού χαρακτήρα.
- (42) Μετά την απόρριψη ορισμένων ποσών (φόρος προστιθέμενης αξίας), ο προκαταρκτικός πίνακας απαιτήσεων και οφειλετών της Blue Air δημοσιεύτηκε στο B.P.I. αριθ. 11066. Σύμφωνα με τον προκαταρκτικό πίνακα, η Γενική Διεύθυνση Μεγάλων Φορολογουμένων συμπεριλήφθηκε με το απαιτητό ποσό των 84 964 821 RON (17,1 εκατ. EUR) στη σειρά κατάταξης που προβλέπεται στο άρθρο 159 παράγραφοι 1 έως 3 του νόμου αριθ. 85/2014, ενώ το υπουργείο Οικονομικών συμπεριλήφθηκε με απαίτηση ύψους 342 365 589 RON (68,86 εκατ. EUR) στη σειρά κατάταξης που προβλέπεται στο άρθρο 159 παράγραφοι 1 και 3 της ίδιας νομοθετικής πράξης. Το ποσό της κρατικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην εταιρεία καταχωρίστηκε επίσης ως έγκυρη απαίτηση με την προϋπόθεση του καθορισμού της αγοραίας αξίας των αγαθών (εγγυήσεων) που καταπίπτουν για την ανάκτηση της κρατικής ενίσχυσης σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2 του έκτακτου κυβερνητικού διατάγματος αριθ. 139/2020.

- (43) Οι ρουμανικές αρχές (αρχή διαχείρισης κρατικών περιουσιακών στοιχείων) εξηγούν επίσης και υπενθυμίζουν ότι, σύμφωνα με τη νομική βάση της κρατικής εγγύησης όπως τροποποιήθηκε, σε περίπτωση αναγκαστικής εκτέλεσης της κρατικής εγγύησης, οι σχετικές εξασφαλίσεις, συμπεριλαμβανομένων των μετοχών της Blue Air που κατείχαν πρώην μέτοχοι, έπρεπε να μεταβιβαστούν πλήρως στο Δημόσιο, μέσω της αρχής διαχείρισης κρατικών περιουσιακών στοιχείων, και το Δημόσιο επρόκειτο να καταστεί μέτοχος.
- (44) Ως εκ τούτου, στις 8 Δεκεμβρίου 2022, όπως αποφασίστηκε από τις γενικές συνελεύσεις των μετόχων της Blue Air Aviation SA, της Airline Invest SA και της Blue Air Technic S.R.L., το ρουμανικό Δημόσιο, μέσω της αρχής διαχείρισης κρατικών περιουσιακών στοιχείων, κατέστη πλειοψηφικός μέτοχος της Blue Air κατά 75 % μέσω της εκούσιας μεταβίβασης εγγυημένων μετοχών από τους ιδιοκτήτες τους στην αρχή διαχείρισης κρατικών περιουσιακών στοιχείων, η οποία δεν είχε καμία επιλογή ως προς την αποδοχή τους. Οι τότε μέτοχοι της Blue Air έλαβαν οικειοθελώς όλα τα αναγκαία μέτρα για να καταχωρίσουν τις αποφάσεις αυτές και στο εμπορικό μητρώο, καταχώριση η οποία ολοκληρώθηκε στις 12 Δεκεμβρίου 2022.
- (45) Οι ρουμανικές αρχές ενημέρωσαν επίσης ότι από την ημερομηνία κίνησης της διαδικασίας αφερεγγυότητας, στις 31 Μαρτίου 2023, η Blue Air δεν έχει ασκήσει εμπορική δραστηριότητα σύμφωνα με το επιχειρηματικό της αντικείμενο και ότι, δεδομένης της παύσης των βασικών δραστηριοτήτων της, δρομολογήθηκαν ομαδικές απολύσεις προσωπικού και διαδικασίες πρόσβασης στο ταμείο εγγύησης μισθών.
- (46) Στο πλαίσιο αυτό, οι ρουμανικές αρχές θεωρούν ότι η μεταβίβαση των μετοχών δεν παρείχε άμεσο ή έμμεσο πλεονέκτημα στην Blue Air και ότι η Blue Air δεν αποκόμισε κανένα οικονομικό πλεονέκτημα επί των ποσών του οφειλόμενου δανείου, λαμβανομένης υπόψη της σχεδόν πλήρους έλλειψης κεφαλαίων στους λογαριασμούς τον Δεκέμβριο του 2022 και της κατάστασης παύσης των πληρωμών από τον Σεπτέμβριο του 2022. Ως εκ τούτου, οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι η εν λόγω μεταβίβαση των μετοχών της Blue Air δεν περιείχε διαθέσιμα χρηματικά ποσά τα οποία θα μπορούσαν να παράσχουν οικονομικό πλεονέκτημα στην Blue Air με τη μη αποπληρωμή του εγγυημένου από το κράτος δανείου.

6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

6.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΔΕΕ

- (47) Δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΔΕΕ, «ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν οι Συνθήκες ορίζουν άλλως».
- (48) Κατά συνέπεια, ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις: i) το μέτρο πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος και να χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους· ii) πρέπει να παρέχει πλεονέκτημα στον αποδέκτη του· iii) το εν λόγω πλεονέκτημα πρέπει να είναι επιλεκτικό· και iv) το μέτρο πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

6.1.1. Συνέχιση της κρατικής εγγύησης πέραν των έξι μηνών: οικονομικό πλεονέκτημα

- (49) Στην απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κρατική εγγύηση που χορηγήθηκε σε προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση συνιστούσε κρατική ενίσχυση υπέρ της Blue Air βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΔΕΕ ⁽¹⁾. Για τους λόγους που εκτίθενται σε αυτήν, οι οποίοι ενισχύθηκαν περαιτέρω από το γεγονός ότι η οικονομική και λειτουργική κατάσταση της Blue Air επιδεινώθηκε σε σύγκριση με τον Αύγουστο του 2020, όταν εγκρίθηκε η ενίσχυση διάσωσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κρατική εγγύηση, για το τμήμα του δανείου που χορηγήθηκε ως ενίσχυση διάσωσης, καθώς και στο μέτρο που συνεχίστηκε πέραν της εξαμηνιαίας περιόδου που αναφέρεται στην εν λόγω απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης, συνιστά κρατική ενίσχυση για το σύνολο του εγγυημένου δανείου.

⁽¹⁾ Απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης, αιτιολογικές σκέψεις 69 έως 75.

- (50) Ενδεικτικά, φαίνεται ότι η Blue Air δεν μπορούσε πλέον να καλύψει τις συνήθεις λειτουργικές δαπάνες της και, ελλείψει χρηματοδότησης από την αγορά, αναγκάστηκε να διακόψει τις δραστηριότητές της τον Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο του 2022 (αιτιολογικές σκέψεις 32 και 33). Επομένως, η Blue Air δεν θα ήταν σε θέση να αποκτήσει, υπό τους όρους της αγοράς, τη ρευστότητα ύψους 163,8 εκατ. RON (33,84 εκατ. EUR) που παρείχε η κρατική εγγύηση, ούτε κατά την αρχική χορήγηση της εγγύησης ούτε αργότερα, όταν διατηρήθηκε σε ισχύ μετά τη λήξη της περιόδου της ενίσχυσης διάσωσης.
- (51) Η διαπίστωση οικονομικού πλεονεκτήματος δεν αντικρούεται από την εξέταση της πιθανής συμμόρφωσης της συμπεριφοράς των ρουμανικών αρχών με την αγορά. Η έκθεση του ρουμανικού Δημοσίου στην Blue Air απορρέει από εγγύηση την οποία η Ρουμανία παρείχε για λόγους δημόσιας πολιτικής που σχετίζονται, μεταξύ άλλων, με τη διατήρηση της συνδεσιμότητας των αεροπορικών μεταφορών στο πλαίσιο των μέτρων δημόσιας υγείας που θεσπίστηκαν για τον περιορισμό της εξάπλωσης της πανδημίας COVID-19 ⁽¹²⁾. Με άλλα λόγια, ένας παράγοντας της αγοράς στην ίδια θέση με το ρουμανικό Δημόσιο δεν θα είχε χορηγήσει ούτε θα είχε διατηρήσει την επίμαχη εγγύηση. Η συμπεριφορά του Δημοσίου μετά τη χορήγηση της εγγύησης αποτελεί απλώς συνέπεια της κρατικής ενίσχυσης που είχε προηγουμένως χορηγήσει υπό την ιδιότητά του ως φορέας δημόσιας εξουσίας και, ως εκ τούτου, δεν υπαγορεύθηκε από παράγοντες τους οποίους ένας επιχειρηματίας της αγοράς θα είχε λάβει υπόψη, υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, στους οικονομικούς υπολογισμούς του ⁽¹³⁾.

6.1.2. *Αναγκαστική εκτέλεση της εξασφάλισης που εξασφάλιζε την κρατική εγγύηση και μεταβίβαση των μετοχών της Blue Air στην ιδιοκτησία του Δημοσίου: οικονομικό πλεονέκτημα*

- (52) Όσον αφορά το δεύτερο μέτρο που εξετάστηκε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, και σε αντίθεση με την προκαταρκτική άποψη που διατυπώνεται σε αυτήν, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αναγκαστική εκτέλεση της εξασφάλισης που εξασφάλιζε την κρατική εγγύηση και η μεταβίβαση στην ιδιοκτησία του Δημοσίου του 75 % των μετοχών της Blue Air, αφού το Δημόσιο αναγκάστηκε να εξοφλήσει το δάνειο της Blue Air στο πλαίσιο της εγγύησης, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ χωριστή από την ενίσχυση που ήταν ήδη ενσωματωμένη στην εν λόγω κρατική εγγύηση.
- (53) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε ότι η αντικατάσταση των μετοχών ιδιωτικής ιδιοκτησίας από μετοχές δημόσιας ιδιοκτησίας δεν παρέχει αυτή καθαυτή στην Blue Air άμεσο οικονομικό πλεονέκτημα λόγω της απλής αλλαγής ιδιοκτησίας. Ωστόσο, η Επιτροπή διαπίστωσε προκαταρκτικά ότι η αντικατάσταση ενός τίτλου χρέους, που παρείχε στο Δημόσιο τη δυνατότητα να του επιστραφούν τα ποσά του δανείου που οφείλονταν στην EximBank SA, από μετοχικό τίτλο, ο οποίος δεν απαιτεί πλέον επιστροφή από την Blue Air, απελευθερώνει τα κεφάλαια σε μετρητά τα οποία η Blue Air έπρεπε προηγουμένως να εξασφαλίσει από τις δραστηριότητές της. Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν η ανάληψη της εξασφάλισης πραγματοποιήθηκε βάσει των αγοραίων αξιών της εν λόγω εξασφάλισης. Οι πληροφορίες που παρασχεθήκαν από τις ρουμανικές αρχές κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας δείχνουν ότι η αλλαγή στον τίτλο ιδιοκτησίας δεν συνοδεύτηκε από καμία εκταμίευση κεφαλαίων, ιδίως προς όφελος της Blue Air (αιτιολογικές σκέψεις 43, 44). Επιπλέον, η κατοχή μετοχών από το Δημόσιο σε καμία περίπτωση δεν μειώνει το δικαίωμά του ως πιστωτή για τα ποσά της εκτελεσθείσας εγγύησης να απαιτήσει την επιστροφή των χρημάτων που όφειλε η Blue Air (αιτιολογική σκέψη 42). Ως εκ τούτου, η αντικατάσταση του τίτλου χρέους του Δημοσίου με μετοχικό τίτλο, μέσω της μεταβίβασης του 75 % των μετοχών της Blue Air στο Δημόσιο, δεν πρόσφερε στην Blue Air οικονομικό πλεονέκτημα διακριτό από το πλεονέκτημα που είχε αποκομίσει μέσω της κρατικής εγγύησης για το ποσό της δανειακής οφειλής που συνδεόταν με την ενίσχυση διάσωσης.

6.1.3. *Κρατική εγγύηση: Κρατικοί πόροι, επιλεκτικός χαρακτήρας και επιπτώσεις στις συναλλαγές και στον ανταγωνισμό*

- (54) Η κρατική εγγύηση, καθώς διατηρήθηκε μετά τη λήξη της περιόδου της ενίσχυσης διάσωσης, περιλαμβάνει τους πόρους του ρουμανικού Δημοσίου με αποφάσεις που έλαβε το Δημόσιο και ευνοεί μόνο την Blue Air. Όσον αφορά το κριτήριο του επιλεκτικού χαρακτήρα, όπως έχει επισημάνει το Δικαστήριο, όταν πρόκειται για μεμονωμένη ενίσχυση, ο προσδιορισμός του οικονομικού πλεονεκτήματος αρκεί, καταρχήν, για να θεμελιώσει το τεκμήριο του επιλεκτικού

⁽¹²⁾ Απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης, αιτιολογικές σκέψεις 85 έως 97 και 50 έως 63.

⁽¹³⁾ Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Μαρτίου 2018, Επιτροπή κατά FIH Holding και FIH Erhverbsbank, C-579/16 P, ECLI:EU:C:2018:159, σκέψη 58.

χαρακτήρα ενός μέτρου ⁽¹⁴⁾. Αυτό ισχύει ανεξάρτητα από το αν υπάρχουν φορείς εκμετάλλευσης στις συναφείς αγορές που βρίσκονται σε συγκρίσιμη κατάσταση. Σε κάθε περίπτωση, ενώ η Tarom επωφεληθήκε, δυνάμει του ίδιου έκτακτου διατάγματος, από παρόμοια κρατική εγγύηση με την Blue Air, η υπό εξέταση κρατική εγγύηση δεν αποτελεί μέρος ενός γενικού μέτρου που διατίθεται σε όλες τις επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στη Ρουμανία· επομένως, το μέτρο είναι επιλεκτικό.

- (55) Κατά συνέπεια, το μέτρο ενίσχυσης, το οποίο επέτρεψε στην Blue Air να παραμείνει στην αγορά, ήταν ικανό να βελτιώσει την ανταγωνιστική θέση της στην εσωτερική αγορά, όπου η Blue Air παρείχε υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών σε διάφορα κράτη μέλη, ανταγωνιζόμενη, μεταξύ άλλων, τη Ryanair και τη Wizz Air (αιτιολογική σκέψη 14). Ως εκ τούτου, το μέτρο πρέπει να θεωρείται ικανό να νοθεύσει ή να απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

6.1.4. Συμπέρασμα όσον αφορά την ύπαρξη ενίσχυσης

- (56) Υπό το πρίσμα της αξιολόγησης των σωρευτικών προϋποθέσεων για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η μεταβίβαση στο Δημόσιο του 75 % των μετοχών της Blue Air δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Ωστόσο, η κρατική εγγύηση, δεδομένου ότι χορηγήθηκε και διατηρήθηκε μετά την περίοδο της ενίσχυσης διάσωσης, συνιστά κρατική ενίσχυση βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τη νομιμότητα και τη συμβατότητά της με την εσωτερική αγορά.

6.2. Νομιμότητα της ενίσχυσης

- (57) Κατά το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή ενημερώνεται εγκαίρως περί των σχεδίων που αποβλέπουν να θεσπίσουν ή να τροποποιήσουν τις ενισχύσεις, ώστε να δύναται να υποβάλει τις παρατηρήσεις της. Αν κρίνει ότι σχέδιο ενίσχυσης δεν συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, κατά το άρθρο 107, κινεί αμελλητί τη διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου, και το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος δεν δύναται να εφαρμόσει τα σχεδιαζόμενα μέτρα προτού η Επιτροπή καταλήξει σε τελική απόφαση.
- (58) Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 (στο εξής: διαδικαστικός κανονισμός) ⁽¹⁵⁾, οι μεταβολές υφιστάμενης ενίσχυσης συνιστούν «νέα ενίσχυση» η οποία χρήζει κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού. Βάσει του άρθρου 3 του διαδικαστικού κανονισμού, μια ενίσχυση που χρήζει κοινοποίησης δεν τίθεται σε εφαρμογή παρά μόνο αφού η Επιτροπή λάβει, ή θεωρηθεί ότι έχει λάβει, απόφαση με την οποία εγκρίνει την εν λόγω ενίσχυση.
- (59) Με την απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης εγκρίθηκε ενίσχυση υπέρ της Blue Air υπό μορφή κρατικής εγγύησης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποπληρωμή του δανείου διάσωσης που είχε λάβει. Το μέτρο αυτό, όπως παρατίθεται στο σχέδιο νομικής βάσης που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή, χορηγήθηκε με την προϋπόθεση της κοινοποίησης σχεδίου αναδιάρθρωσης εντός έξι μηνών, το οποίο έπρεπε να εγκριθεί από την Επιτροπή. Οι ρουμανικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή ένα αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης εντός έξι μηνών από την πρώτη ανάληψη από το εγγυημένο δάνειο (αιτιολογική σκέψη 2). Ως εκ τούτου, η παράταση της διάρκειας της εγγύησης, η οποία είχε αρχικά εγκριθεί για έξι μήνες ως ενίσχυση διάσωσης, θα μπορούσε να εγκριθεί προσωρινά σύμφωνα με το σημείο 55 στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (60) Ωστόσο, μέχρι σήμερα και παρά τα επανειλημμένα αιτήματα, η Ρουμανία δεν έχει υποβάλει εφικτό, συνεκτικό και μακρόπνοο σχέδιο αναδιάρθρωσης, το οποίο να μπορεί να εγκρίνει η Επιτροπή σύμφωνα με το σημείο 45 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Ως εκ τούτου, η κρατική εγγύηση, όπως χορηγήθηκε και διατηρήθηκε μετά την περίοδο της ενίσχυσης διάσωσης, συνιστά παράνομη ενίσχυση.

6.3. Συμβατότητα της ενίσχυσης και νομική βάση για την αξιολόγηση

- (61) Η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει αν η ενίσχυση αναδιάρθρωσης μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά. Εναπόκειται στο κράτος μέλος να επικαλεστεί πιθανούς λόγους συμβατότητας και να αποδείξει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις συμβατότητας.

⁽¹⁴⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Ιουνίου 2015, Επιτροπή κατά MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, σκέψη 60.

⁽¹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

- (62) Το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ ορίζει ότι δύνανται να επιτρέπονται κρατικές ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Οι κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβλέπουν κανόνες και προϋποθέσεις για την αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης σε προβληματικές επιχειρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.
- (63) Η αξιολόγηση της συμβατότητας της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης με την εσωτερική αγορά πρέπει να περιλαμβάνει την εξέταση του αν πληρούνται οι προϋποθέσεις των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Κατά την υποβολή του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Ρουμανία ισχυρίστηκε ότι οι όροι αυτοί πληρούνταν στην προκειμένη περίπτωση. Ωστόσο, η Ρουμανία δεν επικαλέστηκε ούτε επανέλαβε τέτοιους λόγους συμβατότητας σε απάντηση στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Ωστόσο, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τη συμβατότητα υπό το πρίσμα των αμφιβολιών που διατυπώθηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

6.3.1. Συμβολή στην ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας ή οικονομικής περιοχής

- (64) Σε ορισμένες περιπτώσεις, η αναδιάρθρωση προβληματικής επιχείρησης μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών, μεταξύ άλλων πέραν των ιδίων των δραστηριοτήτων που ασκεί ο δικαιούχος. Αυτό συμβαίνει όταν, ελλείψει τέτοιας ενίσχυσης, η κατάρρευση του δικαιούχου θα οδηγήσει σε καταστάσεις ανεπάρκειας της αγοράς ή κοινωνικών προβλημάτων, παρεμποδίζοντας την ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων και/ή περιοχών που θα επηρεαστούν από τέτοιες καταστάσεις. Το σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβλέπει μη εξαντλητικό κατάλογο των εν λόγω καταστάσεων. Επιτρέποντας στον δικαιούχο να συνεχίσει τις δραστηριότητές του, η ενίσχυση αποτρέπει την εν λόγω ανεπάρκεια της αγοράς ή τα κοινωνικά προβλήματα και, ως εκ τούτου, συμβάλλει στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων ή των περιοχών που θα επηρεάζονταν από την έξοδο του δικαιούχου από την αγορά. Στην περίπτωση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, αυτό ισχύει ωστόσο μόνο όταν η ενίσχυση επιτρέπει πράγματι στον δικαιούχο να ανταγωνιστεί στην αγορά με τα δικά του μέσα, κάτι που μπορεί να διασφαλιστεί μόνο εάν η ενίσχυση συνοδεύεται από σχέδιο αναδιάρθρωσης για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του δικαιούχου.

6.3.1.1. Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

- (65) Σύμφωνα με το σημείο 45 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, στην περίπτωση των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή αξιώνει από το οικείο κράτος μέλος να υποβάλει ένα εφικτό, συγκροτημένο και μακρόπνοο σχέδιο αναδιάρθρωσης για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της δικαιούχου επιχείρησης. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να επιτρέπει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα και να βασίζεται σε ρεαλιστικές υποθέσεις όσον αφορά τις μελλοντικές συνθήκες λειτουργίας, οι οποίες πρέπει να αποκλείουν το ενδεχόμενο περαιτέρω κρατικής ενίσχυσης που δεν περιλαμβάνεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Σύμφωνα με το σημείο 52 των κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα επιτυγχάνεται όταν μια επιχείρηση είναι σε θέση να παρέχει τη δέουσα προβλεπόμενη απόδοση επί του κεφαλαίου εφόσον έχει καλύψει όλες τις δαπάνες της, συμπεριλαμβανομένης της απόσβεσης και των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων.
- (66) Πρώτον, η Ρουμανία δήλωσε ότι, με την προϋπόθεση της αποκατάστασης της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας, τα αποτελέσματα και η οικονομική θέση της Blue Air θα είχαν βελτιωθεί έως το καλοκαίρι του 2022. Επιπλέον, οι προβλέψεις ταμειακών ροών της Blue Air βασίζονται σε αισιόδοξες παραδοχές για τη ζήτηση, τα έσοδα και/ή το κόστος. Ο πίνακας 1 δείχνει ότι η Ρουμανία αναμένει καθαρές θετικές ταμειακές ροές από τις δραστηριότητες της Blue Air άνω των 10 εκατ. EUR για το 2023 και άνω των 19 εκατ. EUR για το 2022. Ωστόσο, σύμφωνα με τις εξελίξεις του φθινοπώρου του 2022, η Blue Air δεν ήταν σε θέση να καταβάλει τις άμεσες δαπάνες που ήταν αναγκαίες για την εκτέλεση των πτήσεων (π.χ. δικαιώματα εκπομπής CO₂, δαπάνες καυσίμων) και να αποπληρώσει τα οφειλόμενα ποσά του δανείου διάσωσης (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 20 και 32).
- (67) Δεύτερον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 25 και φαίνεται στον πίνακα 1, η Ρουμανία δεν υπέβαλε ένα σύνολο βασικών οικονομικών δεικτών για την περίοδο αναδιάρθρωσης ούτε τα στοιχεία που ζήτησε η Επιτροπή σχετικά με την κερδοφορία της Blue Air κατά τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Ένα απλό υποθετικό κέρδος που προκύπτει από το σχέδιο που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση επαρκή ένδειξη μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν περιέχει συγκεκριμένες προβλέψεις σχετικά με την καθαρή θέση ή το χρησιμοποιούμενο ή μοχλευμένο κεφάλαιο, οι οποίες θα επέτρεπαν να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με τη φερεγγυότητα και το αν η καθαρή θέση της Blue Air θα γινόταν θετική και σταθερή. Οι ελλείπουσες πληροφορίες σχετικά με την απόδοση ιδίων κεφαλαίων και την απόδοση για χρησιμοποιούμενου κεφαλαίου σε σύγκριση, για παράδειγμα, με το κόστος κεφαλαίου και με συγκρίσιμες αεροπορικές εταιρείες, καθιστούν αδύνατη την αξιολόγηση του αν η Blue Air θα ήταν τελικά βιώσιμη στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.

- (68) Τρίτον, η Ρουμανία δεν υπέβαλε ανάλυση ευαισθησίας, στην οποία να περιγράφεται ο τρόπος με τον οποίο θα εξελίσσονταν οι προβλέψεις του βασικού σεναρίου σε ένα πιο απαισιόδοξο σενάριο. Το σενάριο αυτό θα έπρεπε να καταδεικνύει και να αποδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο οι οικονομικοί δείκτες θα ποίκιλλαν, αποφέροντας παράλληλα επαρκή κέρδη για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών και τη διασφάλιση της θέσης της Blue Air στην αγορά χωρίς περαιτέρω κρατική ενίσχυση στο τέλος της περιόδου (βλέπε αιτιολογική σκέψη 25).
- (69) Οι σοβαρές αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με το αν το σχέδιο αναδιάρθρωσης ήταν σύμφωνο με τα κριτήρια που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση και θα οδηγούσε στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της Blue Air δεν έχουν αρθεί και επιβεβαιώνονται περαιτέρω από την αδυναμία της Blue Air να διατηρήσει τις δραστηριότητές της. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν επικαιροποιήθηκε μετά την παύση των δραστηριοτήτων ή την έκδοση της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

6.3.1.2. Ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών

- (70) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 30, η Blue Air παρείχε, ειδικότερα, υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών χαμηλού κόστους σε Ρουμάνους πολίτες που ζουν στο εξωτερικό. Συνέδεε τις ρουμανικές περιφέρειες εντός της χώρας και με άλλους ευρωπαϊκούς προορισμούς και, ως εκ τούτου, συνέβαλε στη διασφάλιση της συνδεσιμότητας σε μια χώρα όπου το ανεπαρκώς ανεπτυγμένο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο δεν αποτελεί βιώσιμη εναλλακτική λύση αντί των αεροπορικών μεταφορών.
- (71) Εάν η Blue Air σταματούσε να λειτουργεί οριστικά, η Ρουμανία ισχυρίστηκε ότι θα υπήρχε κίνδυνος να μην παρέμβει κανένας ανταγωνιστής για να προσφέρει πτήσεις σε ορισμένα δρομολόγια στα οποία η Blue Air ήταν ο μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης, ή να αυξηθούν οι τιμές στα δρομολόγια που εκτελούνταν με έναν μόνο άλλο ανταγωνιστή. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε μείωση της δραστηριότητας στο συγκεκριμένο τμήμα του τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Η Ρουμανία προέβαλε επίσης και άλλα ευρύτερα οφέλη που απέφερε η Blue Air στη ρουμανική οικονομία (αιτιολογικές σκέψεις 30 έως 31).
- (72) Ωστόσο, η Blue Air αντιμετωπίζει σήμερα σοβαρές οικονομικές δυσκολίες, οι οποίες οδήγησαν στην αναστολή της άδειας λειτουργίας της και στην καθήλωση του στόλου της από τον Νοέμβριο του 2022. Ως εκ τούτου, άλλες αεροπορικές εταιρείες αντικατέστησαν, τουλάχιστον εν μέρει, τις παρεχόμενες από την Blue Air υπηρεσίες που δήθεν δεν ήταν δυνατό να αναπαραχθούν (αιτιολογικές σκέψεις 32 και 38), ενώ η Ρουμανία δεν διέψευσε αυτήν τη μερική αντικατάσταση.
- (73) Σύμφωνα με τα σημεία 23 και 43 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, μια προβληματική επιχείρηση μπορεί να θεωρηθεί κατάλληλη για να συμβάλει στην ανάπτυξη μιας οικονομικής δραστηριότητας ή περιοχής μόνο εάν εφαρμόζει μακρόπνοο σχέδιο αναδιάρθρωσης ικανό να διασφαλίσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της (σημεία 27, 45 και 52 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση). Η Επιτροπή είχε σοβαρές αμφιβολίες για το αν το σχέδιο αναδιάρθρωσης που κοινοποίησε η Ρουμανία ήταν ικανό να αποκαταστήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της Blue Air (αιτιολογικές σκέψεις 66 έως 69), ώστε οι υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών που παρέχει να συνεχίσουν να παρέχονται κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και στη συνέχεια σε μόνιμη βάση. Οι αμφιβολίες αυτές δεν έχουν αρθεί.
- (74) Δεδομένου ότι η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της Blue Air δεν είναι μέχρι σήμερα εξασφαλισμένη, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν αποδεικνύει ότι η δικαιούχος θα ήταν σε θέση να ανταγωνιστεί στην αγορά με δικά της μέσα στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης και ότι, ως εκ τούτου, η έξοδος της από την αγορά θα αποκαθίστατο με την εν λόγω αναδιάρθρωση, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη μιας οικονομικής δραστηριότητας.
- (75) Επιπλέον, δεδομένου ότι η Blue Air δέκοψε προσωρινά τις αεροπορικές μεταφορές και οι υπηρεσίες που παρέχει έχουν, τουλάχιστον εν μέρει, αναληφθεί ή αναπαραχθεί από άλλες αεροπορικές εταιρείες σε δρομολόγια τα οποία εξυπηρετούσε προηγουμένως η Blue Air, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ρουμανία δεν απέδειξε ότι η οριστική έξοδος της Blue Air από την αγορά, λαμβανομένης υπόψη της αναπαραγωγής της υπηρεσίας της που έχει ήδη πραγματοποιηθεί, θα δημιουργούσε κοινωνικά προβλήματα ή ανεπάρκεια της αγοράς, ιδίως όσον αφορά την αεροπορική συνδεσιμότητα της Ρουμανίας.

6.3.2. Το μέτρο ενίσχυσης δεν πρέπει να αλλοιώνει αδικαιολόγητα τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον

6.3.2.1. Αναλογικότητα και ίδια συμμετοχή

- (76) Σύμφωνα με το σημείο 62 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, για να διασφαλιστεί η αναλογικότητα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, απαιτείται σημαντική συμμετοχή στο κόστος αναδιάρθρωσης από τους ίδιους πόρους του δικαιούχου της ενίσχυσης, των μετόχων ή των πιστωτών του ή του επιχειρηματικού ομίλου στον οποίο ανήκει, ή από νέους επενδυτές. Η ίδια συμμετοχή αυτού του είδους θα έπρεπε κανονικά να είναι συγκρίσιμη με την ενίσχυση που χορηγείται από την άποψη των συνεπειών για τη φερεγγυότητα ή τη θέση ρευστότητας του δικαιούχου.
- (77) Παρότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης βασίζεται σε χρηματοδότηση από την αγορά για ποσοστό άνω του 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης της Blue Air (αιτιολογική σκέψη 20), κάτι που φαίνεται να συνάδει με το σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η εν λόγω συμμετοχή πρέπει, σύμφωνα με το σημείο 63 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, να είναι πραγματική, με άλλα λόγια δηλαδή ουσιαστική, αποκλεισμένων τυχόν μελλοντικών προσδοκώμενων κερδών όπως οι ταμειακές ροές.
- (78) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 22 στοιχείο α) και β), τα αρμόδια δικαστήρια ενέκριναν αίτηση αναδιάρθρωσης χρέους για απαιτήσεις Ρουμάνων και Ιταλών πιστωτών, ύψους 63,36 εκατ. EUR, με τη μορφή διαγραφής χρεών και μετατροπής χρέους σε μετοχικό κεφάλαιο. Ωστόσο, η Ρουμανία δεν προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία για την ανάληψη οριστικών και δεσμευτικών υποχρεώσεων από τους πιστωτές υπό όρους απουσίας ενίσχυσης ή υπό τους όρους της αγοράς και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν έχει στοιχεία που να οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η συγκεκριμένη χρηματοδότηση συνιστά πραγματική και ουσιαστική ίδια συμμετοχή.
- (79) Η Ρουμανία πρότεινε επίσης την πώληση αεροσκαφών ως άλλη πηγή ίδιας συμμετοχής [βλέπε αιτιολογική σκέψη 21 στοιχείο β)]. Ωστόσο, η Ρουμανία αναγνώρισε ότι η εκποίηση των εν λόγω στοιχείων ενεργητικού επρόκειτο να ολοκληρωθεί τον Οκτώβριο του 2023. Η Ρουμανία εκτίμησε ότι τα υποθετικά έσοδα από την πώληση θα ανέρχονταν σε 5,89 εκατ. EUR. Η Επιτροπή δεν έχει λάβει αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την πραγματοποίηση μιας τέτοιας πώλησης. Επομένως, τα αναμενόμενα έσοδα από τις πωλήσεις αεροσκαφών δεν είναι αποτελεσματικά ούτε πραγματικά. Σε κάθε περίπτωση, τα έσοδα αυτά, ακόμα και αν γίνουν δεκτά, θα υπερέβαιναν ελαφρώς μόνο το 3,5 % της συνολικής ίδιας συμμετοχής (βλέπε αιτιολογική σκέψη 20).
- (80) Επιπλέον, σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Ρουμανία, επρόκειτο να υλοποιηθεί ένα έργο με δυνητικό επενδυτή που θα παρείχε εξωτερική χρηματοδότηση ύψους έως 54,47 εκατ. EUR [βλέπε αιτιολογική σκέψη 21 στοιχείο γ)]. Ωστόσο, η Ρουμανία δεν προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία από επενδυτές πρόθυμους να στηρίξουν αυτήν τη δυνητική συνεισφορά νέας χρηματοδότησης στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, δεν υπάρχει βεβαιότητα ότι οι διαπραγματεύσεις για την προσέλκυση χρηματοδότησης από την αγορά θα αποφέρουν καρπούς, δεδομένης της απουσίας δεσμευτικών υποχρεώσεων από προσδιορισμένους επενδυτές και της αποχώρησης πρώην μετόχων από την Blue Air σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 20.
- (81) Ομοίως, η Ρουμανία συμπεριέλαβε 30,02 εκατ. EUR σε εσωτερικά παραχθέντες πόρους του 2022 ως πηγή ίδιας συμμετοχής [βλέπε αιτιολογική σκέψη 21 στοιχείο δ)]. Ωστόσο, η Ρουμανία δεν υπέβαλε στοιχεία που να επιβεβαιώνουν ότι τα εν λόγω καθαρά προγραμματισμένα αποτελέσματα όντως επιτεύχθηκαν και τον λόγο για τον οποίο υποθετικά κέρδη θα πρέπει να θεωρηθούν πραγματική πηγή ίδιας συμμετοχής σύμφωνα με το σημείο 63 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, το οποίο αποκλείει τα προσδοκώμενα κέρδη, όπως οι ταμειακές ροές.
- (82) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι πηγές χρηματοδότησης που προσδιόρισε η Ρουμανία (παρότι αναμενόταν να υλοποιηθούν πριν από την ημερομηνία της παρούσας απόφασης) είναι ως επί το πλείστον υποθετικές και δεν συνιστούν σημαντική, πραγματική και ουσιαστική ίδια συμμετοχή στο κόστος αναδιάρθρωσης. Η χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση όσον αφορά την ύπαρξη επαρκούς και πραγματικής ίδιας συμμετοχής που διασφαλίζει την αναλογικότητα της ενίσχυσης.

6.3.2.2. Μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

- (83) Σύμφωνα με το σημείο 76 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, όταν χορηγείται ενίσχυση αναδιάρθρωσης, πρέπει να ληφθούν μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότερο οι δυσμενείς επιπτώσεις στους όρους των συναλλαγών και οι θετικές επιπτώσεις να υπερσχύουν των αρνητικών. Ειδικότερα, τα μέτρα που περιορίζουν τη στρέβλωση του ανταγωνισμού θα πρέπει συνήθως να λαμβάνουν τη μορφή διαρθρωτικών μέτρων, δηλαδή σαφώς οριοθετημένες εκποιήσεις μη ζημιογόνων δραστηριοτήτων, οι οποίες θα έπρεπε ούτως ή άλλως να εγκαταλειφθούν για να διατηρηθεί η βιωσιμότητα.

- (84) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το αν κάποιο από τα προτεινόμενα μέτρα που περιγράφονται λεπτομερώς στις αιτιολογικές σκέψεις 28 και 29 θα συνιστούσε διαρθρωτικό ή έγκυρο μέτρο ανταγωνισμού.
- (85) Η Ρουμανία δεν προσκόμισε καμία πληροφορία που θα μπορούσε να διασκεδάσει τις αμφιβολίες της Επιτροπής. Ειδικότερα, η Ρουμανία δεν απέδειξε ότι η παροχή σε τρίτους υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης από οντότητα ή θυγατρική της Blue Air που χρησιμοποιούνταν για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών μόνο σε εταιρείες ή οντότητες υπό τον ίδιο έλεγχο με την Blue Air δεν αποτελεί απλή εμπορική επιλογή που αυξάνει τα έσοδά της. Η Ρουμανία δεν απέδειξε ότι οι επίμαχες υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης είναι τόσο μοναδικές ώστε η διάθεσή τους στην αγορά να αντισταθμίζει ή να μετριάξει τη στρέβλωση του ανταγωνισμού.
- (86) Η Ρουμανία δεν προσκόμισε επίσης κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι τα δρομολόγια που προτάθηκαν για κατάργηση ήταν επικερδή ή ότι το κλείσιμο των βάσεων των αερολιμένων δεν ήταν αναγκαίο για την εξοικονόμηση κόστους σε κάθε περίπτωση και ήταν ικανό να απελευθερώσει σημαντικό ή σπάνιο πόρο ικανό να προσελκύσει ενδιαφερόμενους ανταγωνιστές. Επιπλέον, το σχέδιο της Ρουμανίας δεν περιλαμβάνει εκποίηση κερδοφόρων δραστηριοτήτων ή στοιχείων ενεργητικού της Blue Air, όπως αυτόνομες επιχειρήσεις, και/ή απελευθέρωση χρονοθυρίδων σε αερολιμένες που παρουσιάζουν συμφόρηση.
- (87) Τέλος, το σχέδιο αναδιάρθρωσης, όπως κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή, προβλέπει αύξηση του στόλου αεροσκαφών της Blue Air και της παρουσίας στην αγορά, μετρούμενης σε διαθέσιμες θέσεις ανά χιλιόμετρο, σε σύγκριση με την περίοδο αμέσως πριν από την κατάρτιση και την έναρξη εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης (αιτιολογική σκέψη 23). Αντιθέτως, τα σημεία 78 και 79 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση επισημαίνουν μέτρα για τη μείωση της παρουσίας του δικαιούχου στην αγορά και/ή της μεταφορικής ικανότητάς του, ιδίως σε αγορές με σημαντική πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα.

6.3.3. Στάθμιση των θετικών επιπτώσεων της ενίσχυσης με τις αρνητικές επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά

- (88) Ένα προσεκτικά σχεδιασμένο μέτρο κρατικής ενίσχυσης θα πρέπει να διασφαλίζει ότι η συνολική στάθμιση των συνεπειών αποφεύγει να αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση καθορίζονται τα κριτήρια που λαμβάνει υπόψη η Επιτροπή κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας —με την εσωτερική αγορά— ενίσχυσης για την αναδιάρθρωση μιας προβληματικής επιχείρησης, διασφαλίζοντας ότι η ανάπτυξη της επίμαχης οικονομικής δραστηριότητας δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.
- (89) Με βάση τα πορίσματα της ανωτέρω αξιολόγησης (στο παρόν τμήμα 6), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, αφενός, δεν αποδείχθηκε ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης, ιδίως μετά την παύση των δραστηριοτήτων αεροπορικών μεταφορών της Blue Air, θα συνέβαλε στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας ή της αεροπορικής συνδεσιμότητας της Ρουμανίας. Αφετέρου, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν συμμορφώνεται με τις βασικές απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, οι οποίες αποσκοπούν στη διασφάλιση του κατάλληλου περιορισμού της στρέβλωσης του ανταγωνισμού που προκαλείται από την ενίσχυση. Ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρηθεί ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης επηρεάζει αρνητικά τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον και, ως εκ τούτου, δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

7. ΕΙΣΠΡΑΞΗ

- (90) Σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ και την πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης, η Επιτροπή είναι αρμόδια να αποφασίσει αν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος πρέπει να τροποποιήσει ή να καταργήσει ενίσχυση εφόσον διαπιστωθεί ότι είναι ασύμβατη με την εσωτερική αγορά ⁽¹⁶⁾. Από την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκύπτει επίσης ότι η υποχρέωση για το κράτος μέλος να καταργήσει ενίσχυση την οποία η Επιτροπή θεωρεί ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά αποσκοπεί στην επαναφορά στην πρότερη κατάσταση ⁽¹⁷⁾.
- (91) Σε αυτό το πλαίσιο, τα δικαστήρια της Ένωσης έχουν αποφανθεί ότι ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται όταν ο δικαιούχος αποδώσει τα ποσά που χορηγήθηκαν υπό μορφή παράνομων ενισχύσεων, χάνοντας έτσι το πλεονέκτημα που απολάμβανε στην εσωτερική αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, και τα πράγματα επανέλθουν στην προ της καταβολής κατάσταση ⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁶⁾ Απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, σκέψη 13.

⁽¹⁷⁾ Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1990, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, σκέψη 66.

⁽¹⁸⁾ Απόφαση της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, σκέψεις 64 και 65.

- (92) Σύμφωνα με τη νομολογία, το άρθρο 16 παράγραφος 1 του διαδικαστικού κανονισμού ορίζει ότι «σε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον αποδέκτη [...]».
- (93) Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης ύψους 33,84 εκατ. EUR (168,4 εκατ. RON) εφαρμόστηκε από τις 22 Απριλίου 2021 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 2) κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και πρέπει να θεωρηθεί παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση, πρέπει να ανακτηθεί προκειμένου να αποκατασταθεί η κατάσταση που επικρατούσε στην εσωτερική αγορά πριν από τη χορήγησή της. Η ανάκτηση καλύπτει το χρονικό διάστημα από την ημερομηνία παράτασης της ενίσχυσης ελλείπει έγκυρου σχεδίου αναδιάρθρωσης έως την πραγματική ανάκτηση. Το προς ανάκτηση ποσό φέρει τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία η κρατική εγγύηση κατέστη παράνομη στις 22 Απριλίου 2021, μετά τη λήξη της διάρκειας της ενίσχυσης διάσωσης, η οποία εγκρίθηκε για έξι μήνες, ελλείπει έγκυρου σχεδίου αναδιάρθρωσης, έως την πραγματική ανάκτηση. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το γεγονός ότι η κρατική εγγύηση ενδεχομένως έληξε όταν το κράτος αποπληρώσε το δάνειο διάσωσης κατόπιν αιτήματος του δανειστή δεν έχει σε καμία περίπτωση εξαλείψει το πλεονέκτημα που απέρρεε, για τη δικαιούχο, από την εν λόγω εγγύηση. Αντιθέτως, το πλεονέκτημα αυτό χρησιμοποιήθηκε στην πραγματικότητα στον μέγιστο δυνατό βαθμό και εξακολουθεί να ωφελεί τη δικαιούχο για όσο διάστημα η απαίτηση του Δημοσίου έναντι της Blue Air δεν επιστρέφεται εντόκως.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (94) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Ρουμανία χορήγησε παράνομα την ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της Blue Air, η οποία συνίσταται στη συνέχιση της κρατικής εγγύησης πέραν των έξι μηνών και στην αντικατάσταση του προηγούμενου πιστωτή κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Η Ρουμανία θα πρέπει να ανακτήσει την ενίσχυση αυτήν εντόκως. Ωστόσο, η αναγκαστική εκτέλεση της εξασφάλισης της κρατικής εγγύησης και η μεταβίβαση στο Δημόσιο του 75 % των μετοχών της Blue Air δεν συνιστά κρατική ενίσχυση,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η μεταβίβαση του 75 % των μετοχών της Blue Air Aviation SA στη Ρουμανία δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 2

Η ad hoc κρατική ενίσχυση που συνίσταται στην κρατική εγγύηση συνολικού ύψους 163,8 εκατ. RON (33,84 εκατ. EUR), την οποία διατήρησε παράνομα η Ρουμανία υπέρ της Blue Air Aviation SA κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 3

- 1) Η Ρουμανία ανακτά από τη δικαιούχο την αναφερόμενη στο άρθρο 2 ασυμβίβαστη ενίσχυση.
- 2) Τα ανακτώμενα ποσά περιλαμβάνουν τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία η ενίσχυση κατέστη παράνομη στις 22 Απριλίου 2021 μέχρι την ημερομηνία της πραγματικής τους ανάκτησης.
- 3) Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής⁽¹⁹⁾ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008 της Επιτροπής⁽²⁰⁾, με τον οποίο τροποποιήθηκε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004.

⁽¹⁹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj>).

⁽²⁰⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 271/2008 της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2008, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 82 της 25.3.2008, σ. 1).

4) Η Ρουμανία ακυρώνει την καταβολή όλων των εκκρεμών ποσών της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 2 από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 4

- 1) Η ανάκτηση της ενίσχυσης που ορίζεται στο άρθρο 2 είναι άμεση και αποτελεσματική.
- 2) Η Ρουμανία μεριμνά για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής της.

Άρθρο 5

- 1) Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Ρουμανία υποβάλλει τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) το συνολικό ποσό (αρχικό κεφάλαιο και τόκοι) που θα ανακτηθεί από τη δικαιούχο·
 - β) λεπτομερή περιγραφή των μέτρων που έχει ήδη λάβει και προγραμματίζει ώστε να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση· και
 - γ) έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στη δικαιούχο να επιστρέψει την ενίσχυση.
- 2) Η Ρουμανία τηρεί ενήμερη την Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο των εθνικών μέτρων που ελήφθησαν για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης μέχρι να ολοκληρωθεί η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 2. Υποβάλλει αμέσως, έπειτα από απλό αίτημα της Επιτροπής, πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προγραμματίζει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση. Διαβιβάζει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες για τα ποσά της ενίσχυσης και των τόκων ανάκτησης που έχουν ήδη ανακτηθεί από τη δικαιούχο.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Δημοκρατία της Ρουμανίας.

Η Επιτροπή μπορεί να δημοσιεύσει τα ποσά των ενισχύσεων και των τόκων που θα ανακτηθούν κατ' εφαρμογή της παρούσας απόφασης, με την επιφύλαξη του άρθρου 30 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου.

Βρυξέλλες, 16 Φεβρουαρίου 2024.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Εκτελεστική Αντιπρόεδρος