



2024/1675

2024.6.14.

A BIZOTTSÁG (EU) 2024/1675 HATÁROZATA

(2024. február 16.)

a Románia által a Blue Air Aviation SA javára nyújtott SA.62829 (2023/C) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2024) 910. számú dokumentummal történt)

(Csak a román nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ⁽¹⁾, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) 2020. augusztus 20-án a Bizottság úgy határozott, hogy nem emel kifogást a Blue Air Aviation SA-nak (a továbbiakban: Blue Air) nyújtandó, összesen 300 775 000 RON (62,13 millió EUR) ⁽²⁾ összegű kölcsönre állami garancia formájában nyújtandó tervezett támogatás ellen, amelyből 28,29 millió EUR (1 36,9 millió RON) a károk helyreállítására nyújtott, az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti támogatás, 33,84 millió EUR (163,8 millió RON) pedig a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló iránymutatás (a továbbiakban: megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás) ⁽³⁾ és az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti megmentési támogatás (a továbbiakban: a megmentési támogatásról szóló határozat) ⁽⁴⁾.
- (2) Románia 2020. október 20-án bocsátotta ki az állami garanciát. A Blue Air 2020. október 23-án vette igénybe az EximBank S.A. kölcsönét. 2021. április 22-én Románia tájékoztatta a Bizottságot a Blue Air eredeti szerkezetátalakítási tervéről, amelyet az állami garancia összesen hat évre történő meghosszabbításával támogatott.
- (3) 2021. augusztus 12-én a román hatóságok az eredeti szerkezetátalakítási tervet alátámasztó információkkal szolgáltak a szerkezetátalakítási támogatás értékeléséhez.
- (4) A Bizottság 2021. augusztus 20-án benyújtotta a szerkezetátalakítási támogatás előzetes értékelését, és további információkat kért.
- (5) 2021. november 16-án Románia ismertette a Bizottsággal a Blue Air módosított szerkezetátalakítási tervét (a továbbiakban: szerkezetátalakítási terv), és az értékeléshez a szerkezetátalakítási támogatást alátámasztó információkkal szolgált.
- (6) A 2022. május 17-i videókonferencián a Bizottság pontosításokat kért, és rámutatott azokra a kulcsfontosságú információkra, amelyekre még szükség volt a szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethetőségének értékeléséhez. A Bizottság 2022. május 18-án írásban megerősítette a megvitatott főbb pontokat, és emlékeztetett a Románia által tisztázandó, a támogatás összeegyeztethetőségével kapcsolatos főbb lezáratlan kérdésekre.

⁽¹⁾ HL C 195., 2023.6.2., 18. o.

⁽²⁾ A RON/EUR = 0,20656 átváltási árfolyam e határozatban szemléltetésre szolgál.

⁽³⁾ A Bizottság közleménye – Iránymutatás a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról (HL C 249., 2014.7.31., 1. o.).

⁽⁴⁾ A Bizottság határozata (2020. augusztus 20.) az SA.57026 (2020/N) számú ügyben – Románia – Covid19 – A Blue Airnek nyújtott támogatás (HL C 430., 2020.12.11., 2. o.).

- (7) 2022. július 8-án a Bizottság tájékoztatást kért a román hatóságoktól a szerkezetátalakítási tervvel és a támogatással kapcsolatban. A Bizottság 2022. szeptember 6-án emlékeztetőt küldött. Románia nem nyújtotta be a kért információkat.
- (8) 2022. szeptember 29-én és december 5-én, a Blue Air működésének hirtelen bekövetkező ideiglenes beszüntetéséről szóló sajtóközleményeket követően, valamint azt követően, hogy a Bizottság tájékoztatást kért, Románia tájékoztatta a Bizottságot a Blue Air tevékenységeivel kapcsolatban kialakult helyzetről és azokról a lépésekről, amelyeket Románia az (1) preambulumbekkezdésben említett állami garancia lehívását követően tett.
- (9) A Bizottság 2023. április 17-i levelében (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) értesítette Romániát, hogy a támogatásra vonatkozóan az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott. Két emlékeztetőt követően Románia 2023. szeptember 5-én benyújtotta észrevételeit.
- (10) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁵⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.
- (11) A Bizottság egy érdekelt féltől kapott észrevételeket. Ezeket a Bizottság 2023. augusztus 1-jén továbbította Romániának, amely lehetőséget kapott a válaszadásra, de azzal nem élt.

2. A kedvezményezett

2.1. A Blue Air tevékenységei

- (12) A Blue Air román részvénytársaság, amelyet eredetileg Blue Air Airline Management Solutions SRL néven hoztak létre, és 2013 augusztusa óta működik. A Blue Air egy tendereljárás során vette át a Blue Air Transport Aerian SA légitársasági tevékenységét, amikor ez utóbbi beszüntette működését. 2018-ban a Blue Air Airline Management Solutions SRL nevét és jogi formáját Blue Air Aviation S.A.-ra változtatta. 2022 novemberéig az Airline Invest S.A. román magánvállalkozás – amely a Blue Air részvényeinek tulajdonlásán kívül más tevékenységet nem folytatott – a Blue Air részvényeinek 76,18 %-ával rendelkezett, míg két magánszemély 23,81 %-os, illetve 0,1 %-os részesedéssel rendelkezett.
- (13) A Blue Air az évek során fokozta működését, jóllehet pénzügyi egyensúlyhiánnyal küzdött. 2019 végére a Blue Air körülbelül 414 millió EUR éves forgalmat bonyolított, és 23 Boeing-737 típusú légi járművet üzemeltetett, amelyek évente 4,2 millió utast szállítottak, az utasok 60 %-a külföldön élő román állampolgár volt. 2021 szeptemberében a Blue Air 1 058 alkalmazottat foglalkoztatott négy romániai és egy olaszországi működési bázison; az alkalmazottak feladata pedig i. nemzetközi és belföldi légi személyszállítási szolgáltatások nyújtása, ii. charter szolgáltatásoknak utazási irodák részére történő nyújtása, valamint iii. légi járművek teljes bérbeadása volt ⁽⁶⁾.
- (14) A 2021. november 16-án közzétett szerkezetátalakítási tervben szereplő információk szerint a Blue Air hálózata szinte kizárólag európai volt, és mintegy 90 célállomás szolgált ki a két pont közötti modell keretében, főként a Tarom, a Ryanair és a Wizz Air légitársaságokkal versenyzett. A Blue Air ezen útvonalak közül 20-at egyedüli üzemeltetőként szolgált ki. A szóban forgó útvonalak közül 36 esetében egy másik légitársaság is nyújtott szállítási szolgáltatásokat. A többi útvonalon a Blue Airén kívül két vagy több légitársaság is üzemeltetett járatokat.

2.2. A Blue Air nehézségei és a korábbi megmentési támogatás

- (15) Románia kifejti, hogy a Blue Air 2018-ig felgyorsult tempóban növekedett, és jelentős beruházásokat hajtott végre az új bázisok és útvonalak megnyitása terén. A Blue Air tevékenységeit úgy végezte és bővítési programját úgy hajtotta végre, hogy nem fért hozzá megfelelően finanszírozáshoz, ami likviditási és fizetőképességi problémákat

⁽⁵⁾ Vö. az 1. lábjegyzettel.

⁽⁶⁾ A teljes bérbeadás keretében a tulajdonos a légi járművet és legalább egy fő személyzetet bocsát a bérlő rendelkezésére. A tulajdonos viseli az üzemeltetés felelősségét, ennek keretében gondoskodik a karbantartásról, megköti a szükséges biztosításokat, és más vonatkozásokban is felel jogi értelemben a légi jármű üzemeltetéséért.

eredményezett. A megmentési támogatásról szóló határozat megállapította, hogy a Blue Air 2019. december 31-ig 18,9 millió EUR összegű negatív saját tőkét volt kénytelen elkönyvelni, valamint a 0,2 millió EUR összegű jegyzett tőkéjét és a 0,62 millió EUR tartalékát meghaladó 37,7 millió EUR összegű veszteséget halmozott fel. Emellett a megmentési támogatásról szóló határozat megállapította, hogy a Covid19-világjárvány 2020. március elejétől kezdődően jelentős negatív hatást gyakorolt a Blue Air teljesítményére ⁽⁷⁾. A veszteségek és a negatív saját tőke mértéke nőtt, ami arra kényszerítette a Blue Airt, hogy 2020. július 6-án fizetési képtelenség előtti állapotot jelentsen be.

- (16) A megmentési támogatásról szóló határozatban foglaltak szerint az (1) preambulumbekkezdésben említett állami garancia a következőkhöz kapcsolódott: kölcsönfinanszírozás, a károk helyreállítására nyújtott, az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti támogatás, valamint a Blue Air likviditási tervében meghatározott, a 2020 szeptembere és 2021 februárja közötti időszakra várható negatív készpénzgyenleg bizonyos része. A kölcsönt hat évre nyújtották, és feltétele az a kötelezettségvállalás volt, hogy a támogatás odaítélésétől számított hat hónapon belül sor kerül egy szerkezetátalakítási terv bejelentésére. Az állami garancia biztosítésként a Blue Air és harmadik felek bizonyos eszközeire bejegyzett első helyre sorolt jelzálog szolgált ⁽⁸⁾.
- (17) A rendkívüli kormányrendelet tervezete, amelyet Románia a megmentési támogatásról szóló bejelentésében nyújtott be, úgy rendelkezik, hogy az állami garancia biztosítéka egyéb eszközök mellett az Airline Invest SA és egy magánszemély tulajdonában lévő 75 %-os részesedés a Blue Air Airben. A garancia érvényesítése esetén a biztosítékul szolgáló tulajdont az államra ruházzák át, amely így részvényessé válik ⁽⁹⁾. A biztosíték értékét a rendelet nem határozta meg.
- (18) 2022. december 5-én a román hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a kölcsönt nyújtó EximBank S.A. javára nyújtott állami garanciát érvényesítették, és hogy a Pénzügyminisztérium teljes mértékben kifizette a Blue Air által felvett és a garanciával biztosított kölcsönhöz kapcsolódó összegeket.

3. A szerkezetátalakítási terv és a szerkezetátalakítási támogatás leírása

3.1. Szerkezetátalakítási terv: időtartam és tervezett szerkezetátalakítási intézkedések

- (19) A Blue Air szerkezetátalakítási terve a 2020. október 1. és 2025. szeptember 30. közötti időszakra vonatkozik, amely egybeesik a kedvezményezett 2021–2025-ös pénzügyi éveivel. Ebben az időszakban több operatív szerkezetátalakítási intézkedést hajtanak vagy fognak végrehajtani, különösen a következőket érintően: i. a flottaköltségek csökkentése, ii. a karbantartási költségek csökkentése (ideértve a légi járművek ártalmatlanítását is), iii. a szolgáltatás fenntartása és az utazás rugalmasságának biztosítása az utasok számára, iv. a repülőterek és az útvonalak hálózatának átalakítása, hogy az főbb csomóponti repülőtereket is magában foglaljon, v. a kereskedelmi stratégia módosítása, hogy a Blue Air vezető diszkont légitársasággá váljon Közép- és Kelet-Európában, vi. a közvetlen értékesítési csatornák hozzájárulásának növelése, vii. informatikai rendszerek átalakítása, viii. szervezeti kiigazítások, a személyzeti költségek csökkentése, ix. a flotta megújítása az üzemanyag-költségeknek és szén-dioxid-tanúsítványok költségeinek csökkentése érdekében, x. műszaki és karbantartási tevékenységek piacon történő végzése, egy újonnan létrehozott szervezetre történő átruházással, és xi. az adósság átütemezése és a fizetési képtelenség megelőzése.

3.2. A szerkezetátalakítási terv finanszírozása

- (20) A szerkezetátalakítás költségeinek fedezéséhez szükséges pénzügyi források összege 194,26 millió EUR. Románia eladja, hogy a költségeket részben (33,84 millió EUR összegben) szerkezetátalakítási támogatással, részben (160,42 millió EUR összegben) pedig a Blue Air saját hozzájárulásával finanszíroznák.

⁽⁷⁾ A megmentési támogatásról szóló határozat (11)–(13), (36) és (102) preambulumbekkezdése.

⁽⁸⁾ A megmentési támogatásról szóló határozat (19) preambulumbekkezdése, (20) preambulumbekkezdésének g) pontja és (45)–(48) preambulumbekkezdése.

⁽⁹⁾ A bejelentésben benyújtott tervezetet a Monitorul Oficial 2020. augusztus 20-i 763. számában közzétett „Ordonanta de Urgenta Guvernului Romaniei n° 139 din 19 august 2020” címen fogadták el. A bejelentésben benyújtott rendelettervezet 4. cikkének (2) bekezdése tartalmazza a jelzálogként nyújtott biztosíték elemeinek felsorolását, a 9. cikk (2) bekezdése pedig azt írja elő, hogy a garancia érvényesítése esetén a tulajdonjog a Közlekedési, Infrastrukturális és Hírközlési Minisztérium útján az államra száll.

- (21) A szerkezetátalakítási terv finanszírozását illetően Románia először arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a megmentési támogatási célú kölcsönt biztosító állami garanciát (és ebből következően a Blue Air javára nyújtott szerkezetátalakítási támogatást) a kölcsön hatéves futamidejének lejáratáig fenntartják, 2026-ig lehetővé téve a visszafizetést. Ezt követően 2022. december 5-én Románia arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy sor került az állami garancia érvényesítésére, és hogy a Pénzügyminisztérium teljes mértékben kifizette a Blue Air által felvett, garanciával biztosított kölcsönhöz kapcsolódó összegeket. A garancia biztosítékára vonatkozó jogi rendelkezések végrehajtása során az állam az Állami Vagyonkezelő Hatóságon keresztül átvette a Blue Air részvényeinek 75 %-át⁽¹⁰⁾, míg a Blue Air teljes részvénytőkéjének fennmaradó 25 %-a az Airline Invest S.A. (1,191 %) és egy magánszemély (23,809 %) tulajdonában maradt.
- (22) A finanszírozás állítólagosan nem támogatott részét illetően a szerkezetátalakítási terv különösen a következő kiegészítő forrásokat tartalmazza:
- a) harmadik felekkel szembeni szolgáltatási kötelezettségek elengedése 34,79 millió EUR összegben. Harmadik felek a következők: i. olasz utasok, ii. román és olasz hitelezők bírósági egyezségi megállapodások keretében, valamint iii. különböző hitelezők a szerződéskötési tárgyalásokat követően;
 - b) a Blue Air részvényesei (kivéve az államot) a Blue Air tartozásából 28,57 millió EUR összeget fizetnek vissza a légi járműveket lízingbe adó magánfelek részére, így ideiglenesen a Blue Air hitelezőivé válnak; a részvényesek ezt a tartozást a Blue Air saját tőkéjévé alakítják át három szakaszban (mely folyamat 2022 végén zárul le), ezáltal mentesítve a Blue Airt a tartozás megfizetése alól;
 - c) a jelenleg a NAFA és az ALC-Aero Leasing 3 Designated Activity Company javára elzálogosított légi járművek elidegenítése, amely várhatóan 5,89 millió EUR összegű saját hozzájárulást eredményez. Románia megemlíti, hogy az értékesítési eljárás 2023 októberében fejeződik be;
 - d) 54,47 millió EUR összegű külső finanszírozás, amely 14,47 millió EUR összegben magában foglalja egy új légitársaság működtetésére szolgáló közös vállalat létrehozását, továbbá 40 millió EUR összegben finanszírozást biztosít a 2021. és 2022. évi likviditási rés fedezésére és a műveletek fenntarthatóságának biztosítására a szerkezetátalakítási időszakban;
 - e) belsőleg generált források, amelyek magukban foglalják a 2022-es pénzügyi év során várható 30,02 millió EUR tervezett nettó eredményt.

3.3. A hosszú távú életképesség helyreállítása: pénzügyi előrejelzések

- (23) A szerkezetátalakítási terv leírja, hogy a légi járművek száma a tervek szerint a 2020. évi 19-ről 2023-ban 23-ra nő, majd 2025-ig változatlan marad. A terv szerint a kilométerenként rendelkezésre álló férőhelyek száma a 2019. évi 7,2 millióról és a 2020. évi 3,2 millióról 2023-ig 10,2 millióra nő, és 2025-ig változatlan marad. Románia kifejti továbbá, hogy az operatív szerkezetátalakítási intézkedések célja annak biztosítása, hogy a Blue Air felgyorsítsa a hálózati szerkezetátalakítási folyamatot annak érdekében, hogy a rendelkezésre álló kapacitás gyorsan és folyamatosan a kereslethez igazítva biztosítsa az üzletmenet-folytonosságot.
- (24) A szerkezetátalakítási terv előrejelzése szerint a Blue Air 2022-re pozitív kamatfizetés, adózás, értékcsökkenési leírás és amortizáció előtti eredményt (a továbbiakban: EBITDA) ér el, továbbá 2022-re az EBITDA-nak a bevételekhez viszonyított marzsa 16,8 % lesz, és a várakozás szerint a szerkezetátalakítási időszak végéig növekedni fog (1. táblázat). Emellett a tervben szereplő pénzforgalmi becslések szerint 2022 és 2025 között a Blue Air pénzbeáramlása körülbelül 600 millió EUR lesz, a pénzkiráramlás körülbelül 580 millió EUR, készpénzenyege pedig 2022-től pozitívba fordul, és a szerkezetátalakítási időszak végére eléri a 21 millió EUR-t.

⁽¹⁰⁾ A 2020. augusztus 19-i 139. számú rendkívüli kormányrendeletnek a Monitorul Oficial 2022. május 31-i 534. számában közzétett, 2022. május 30-i 162. számú törvénnyel módosított, jelenleg hatályos változatában a 9. cikk (2) bekezdése a Közlekedési, Infrastrukturális és Hírközlési Minisztérium helyett az Állami Vagyonkezelő Hatóságot jelöli meg mint olyan szervet, amely a szóban forgó Blue Air-eszközöket és más eszközöket az állam nevében birtokolja.

1. táblázat

A szerkezetátalakítási tervből származó válogatott pénzügyi adatok (2021–2025-ös pénzügyi évek, millió EUR)

	Szerkezetátalakítási időszak				
	2021-es pénzügyi év	2022-es pénzügyi év	2023-as pénzügyi év	2024-es pénzügyi év	2025-ös pénzügyi év
Bevételek	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
Nettó eredmény	(68,04)	30,02	8,83	12,95	19,93
Cash-flow egyensúly	(3,81)	19,45	11,65	12,07	21,28
EBITDA marzs	– 51,9 %	16,8 %	23,1 %	23,6 %	22,5 %

Forrás: szerkezetátalakítási terv, 4. és 7. szakasz, 16. és 46. oldal.

- (25) A szerkezetátalakítási terv az alapforgatókönyv szerinti pénzügyi előrejelzéseket is magában foglalja, melyek az 1. táblázatban bemutatott pénzügyi adatokat tartalmazzák. Az előrejelzések nem adnak információt sem a sajáttőke-pozícióra, sem a bevont tőkére vonatkozóan, továbbá pesszimista forgatókönyvet sem ismertetnek. A terv nem fejt ki, hogy a Blue Air hogyan orvosolná azokat a fizetőképességi problémákat, amelyeket a (15) preambulumbekzdésben rögzített rendkívül alacsony negatív sajáttőke-pozíció jelez. Hozzá kell tenni azt is, hogy az 1. táblázatban bemutatott, 2021 és 2025 közötti kumulált nettó eredmények arra utalnak, hogy a sajáttőke-pozíció a szerkezetátalakítási időszakban várhatólag nem javul lényegesen, és nem fordul pozitívba, még akkor sem, ha sor kerül a tervnek megfelelő tőkeinjekcióra (lásd a (22) preambulumbekzdést).
- (26) A szerkezetátalakítási terv közlése idején Románia bízott abban, hogy a Blue Air elegendő forrást generál majd ahhoz, hogy a szerkezetátalakítási időszakban teljes mértékben visszafizesse a támogatott kölcsönt. Ugyanakkor Románia azt is hangsúlyozta, hogy a kedvezményezett túlélése továbbra is veszélyben van a 2020-tól kezdődően elszenvedett jelentős veszteségek és a korlátozott likviditás miatt.

3.4. A versenytorzulást korlátozó intézkedések

- (27) Románia strukturális intézkedéseket és az üzleti tevékenységeket csökkentő intézkedéseket, továbbá magatartási jellegű intézkedéseket terjesztett elő, amelyek a szerkezetátalakítási támogatás által okozott versenytorzulást voltak hivatottak korlátozni.

3.4.1. Strukturális intézkedések – üzleti tevékenységek elidegenítése és csökkentése

- (28) A Blue Air által az elidegenítés és üzleti tevékenységek csökkentése terén végrehajtandó lépések a következők:
- a nem nyereséges működési bázisok és útvonalak csökkentése, beleértve kilenc útvonal bezárását 2021 októberéig, valamint a lárnakai (Ciprus) és iaiși (Románia) bázis bezárását 2020 áprilisától;
 - négy légi jármű előzetes visszahelyezése a forgalomba;
 - az adminisztratív, egészségügyi, munkavédelmi, ellátási és kártérítési tevékenységek kiszervezése;
 - ezenkívül a Blue Air Technic S.R.L. repülőgép-karbantartó leányvállalat kiterjeszténé a karbantartási szolgáltatások nyújtását a Blue Airen túl egyéb társaságokra is, ami Románia véleménye szerint a versenytorzulások korlátozására irányuló legfontosabb intézkedés.

3.4.2. Magatartási jellegű intézkedések

- (29) A román hatóságok beadványa szerint az állami garancia jogalapja és a kapcsolódó kölcsönszerződés olyan magatartási jellegű intézkedéseket írt elő, melyek biztosítják, hogy a támogatást csak a hosszú távú életképesség helyreállításának finanszírozására használják fel, hogy a kölcsön ne legyen felhasználható a következőkre:
- a) agresszív kereskedelmi terjeszkedés vagy túlzott kockázatvállalás;
 - b) versenytársak vagy más gazdasági szereplők felvásárlása, beleértve az upstream vagy downstream műveleteket is;
 - c) a 2019 decemberében nehéz helyzetben lévő integrált vállalkozások egyéb gazdasági tevékenységeinek keresztfinanszírozása;
 - d) ezenkívül a kedvezményezett vezető tisztségviselőinek javadalmazása mindaddig nem emelkedik a 2019. decemberi szint fölé, amíg a kölcsönt és az állami garanciát vissza nem fizetik.

3.5. A Blue Air szerepe Romániában és a támogatás kontrafaktuális forgatókönyve

- (30) A román hatóságok szerint a romániai közúti és vasúti hálózat rossz állapota miatt a Blue Air kulcsszerepet játszik annyiban, hogy útvonalhálózatán belül régióközi összeköttetést biztosít. Románia kifejtette, hogy a Blue Air növekedése az elmúlt 15 évben – figyelembe véve az elődvállalat tevékenységét is – a román migrációs mintát követte. A Blue Air megfizethető áron kínálta szolgáltatásait a külföldön élő román munkavállalók számára. A vállalat – a már működő romániai Tarom légitársasággal együtt – folytatta a belföldi útvonalak fejlesztését, de versenyképesebb áron, kompenzálva a földfelszíni összeköttetés hiányát és biztosítva az összeköttetést évente több mint 700 000 polgár számára. E rövid útvonalak között voltak olyanok, amelyekre a nemzetközi légitársaságok nem fordítottak elegendő figyelmet.
- (31) Románia előadta, hogy a Blue Air a helyi gazdaságban is fontos szerepet játszik, mivel árbevételt generál a kis regionális repülőtereken, továbbá adókat és társadalombiztosítási járulékokat fizet be az állami költségvetésbe. Románia előadta, hogy a kedvezményezett tapasztalt képzési személyzettel rendelkezik, és magas hozzáadott értéket képviselő szakmai képzéseket biztosít, például kezdő szintről induló képzést pilóták számára, valamint továbbképzést pilóták, légiutas-kísérők és műszaki személyzet számára. Románia szerint ez fontos a román gazdaság számára.
- (32) Eredeti beadványaiban Románia azzal érvelt, hogy a Blue Air piacról való kilépése a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontja értelmében piaci hiányossághoz és szociális nehézségekhez vezetne. A Blue Air piacról való kilépése káros hatással lenne a román gazdaságra és összeköttetésre nézve, mivel a Blue Air fontos szerepet tölt be a migráns munkavállalók és a kisvállalkozók Romániából és Romániába történő, továbbá Románian belüli szállításában. Románia előadta, hogy a versenytársak számára nehézséget okozna, hogy rövid és középtávon helyettesítsék a Blue Air egyedi hálózatának célállomásain és résidőiben.
- (33) A Bizottság kérése nyomán Románia 2022. szeptember 29-én arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Blue Air először 2022. szeptember 6-tól 2022. október 10-ig felfüggesztette összes járatát, mivel nem rendelkezett a rendes üzemeltetéshez (többek között az üzemanyagköltségek fedezéséhez) szükséges finanszírozási forrásokkal. Rövid távon a Wizz Air, a Ryanair vagy a Tarom repatriálta a Blue Air kiindulási állomásokon rekedt több tízezer utasát, illetve kínált számukra férőhelyeket.
- (34) 2022. december 5-én Románia kifejtette, hogy a Blue Air arról tájékoztatta a Közlekedési és Infrastrukturális Minisztériumot, hogy 2023 márciusa előtt nem fogja újraindítani járatait, továbbá hogy megbeszéléseket folytat potenciális befektetőkkel, akik finanszírozást biztosíthatnak a légiközlekedési műveletek újraindításához. Románia szerint ebben az időben a Blue Air flottájában lévő hat Boeing-737-es típusú légi jármű közül csak egy volt légi közlekedésre alkalmas.
- (35) 2022. november 18-án a román hatóságok úgy határoztak, hogy 2022. november 21-től 2023. március 31-ig felfüggesztik a Blue Air működési engedélyét. Románia arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy ez a felfüggesztés felülvizsgálható, ha a Blue Air olyan pénzügyi helyreállítási tervet nyújt be, amelyben bizonyítja, hogy azonosította kötelezettségei teljesítését lehetővé tevő mértékű, megfelelő és szükséges pénzügyi forrásokat, melyekkel a légiközlekedési műveleteket finanszírozza.

3.6. Az eljárás megindításának indokai

- (36) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság előzetesen úgy ítélte meg, hogy i. az állami garancia hat hónapon túli fenntartása ((1) és (21) preambulumbekzdés), valamint ii. az állami garanciát biztosító biztosíték érvényesítése, továbbá a garancia érvényesítését követően a Blue Air korábbi részvényesei tulajdonában lévő részvények 75 %-ának az államra való átruházása és a kintlévő kölcsönösszegek kifizetése ((8) és (20) preambulumbekzdés) az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülhet. A Bizottság előzetesen arra a következtetésre jutott, hogy a támogatást már végrehajtották, és értékelte, hogy a támogatás összegegyeztethető-e a belső piaccal.
- (37) A Bizottságnak kétségei voltak afelől, hogy a szerkezetátalakítási támogatás megfelel-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban előírt alapvető követelményeknek. A Bizottságnak különösen a következők kapcsán merültek fel kételyei: i. hogy a Blue Air piacról való végleges kilépése valóban szociális nehézséggel vagy súlyos piaci hiányossággal járna-e Romániában a légi összeköttetés tekintetében, ii. a kedvezményezett támogatástól mentes, megfelelő és tényleges saját hozzájárulásának megléte, iii. a hosszú távú életképesség helyreállítása és iv. az érdemi kompenzációs intézkedések hiánya.

4. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (38) A Ryanair Designated Activity Company (a továbbiakban: Ryanair) 2023. június 29-én észrevételeket nyújtott be. A Ryanair egyetért a Bizottságnak a szerkezetátalakítási támogatás összegegyeztethetlenségére vonatkozó időközi megállapításával, és kéri, hogy Románia ne legyen jogosult a szóban forgó támogatás növelésére azért, hogy erőfeszítéseket tegyen a Blue Air újraindítására, holott az már több mint tíz hónappal korábban beszüntette működését. A Ryanair véleménye szerint a Blue Air szállítási műveleteinek beszüntetésére már sor került, immár nincsenek utasok, és a jelek szerint mindennek a romániai légi összeköttetésre nem volt hatása, miután a korábban a Blue Air által kiszolgált legtöbb belföldi vagy nemzetközi útvonalra beléptek a versenytársak.
- (39) A Ryanair továbbá úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási támogatás aránytalan, amennyiben a hiányzó saját hozzájárulás és a tehermegosztás nem elegendő, továbbá nem alkalmas arra, hogy támogassa a Blue Air életképességét, hiszen egy mostanra már elavult szerkezetátalakítási terven alapul, különös tekintettel arra, hogy a Blue Air a belső piac koordinált repülőterein elveszítette résidőit, továbbá csaknem teljes mértékben elveszítette a személyzetét. Ha a Blue Air a felépítése alapján nem tud új üzembentartási engedélyt szerezni a szállítási műveletek biztonságának garantálása érdekében, az súlyosan veszélyezteti életképességét. A Ryanair szerint a terv a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatással is ellentétes, mivel csak a nem nyereséges útvonalak megszüntetését mérlegeli, és valójában a Blue Air kapacitásának bővítését irányozza elő.

5. ROMÁNIA ÉSZREVÉTELEI

- (40) A román hatóságok nem foglalkoztak sem az érdekelt fél észrevételeivel, sem azokkal a kételyekkel, amelyeket a Bizottság vetett fel a belső piaccal való összegegyeztethetőséget illetően. A román hatóságok észrevételei a Blue Air fizetéseképtelenségére vonatkozó ténybeli pontosításokat és az ezzel összefüggésben tett lépéseket tartalmaznak.
- (41) A román hatóságok (a Pénzügyminisztérium) kifejtik, hogy a 8307/3/2023. számú Blue Air ügyben a fizetéseképtelenségi eljárás megindításáról szóló, a Tribunalul București – Secția a Vll-a Civilă általi értesítést (közzétéve az 5743/2023.3.31. számú B.P.I.-ben) követően a Nemzeti Adóhivatal a bíróság által meghatározott határidőn belül összesen 411 707 165 RON (82,81 millió EUR) összegű fedezett adósság és költségvetési követelés tekintetében nyújtott be kérelmet a fizetéseképtelenségi eljárás alá vont vagyónként történő bejegyzés iránt.
- (42) Egyes összegek (hozzáadottérték-adó) elutasítását követően a Blue Air követeléseinek és adóssainak előzetes táblázatát közzétették a 11066. számú B.P.I.-ben. Az előzetes táblázatban szerepelt a Kiemelt Adózók Főigazgatósága 84 964 821 RON (17,1 millió EUR) összegű követeléssel, a 85/2014. számú törvény 159. cikkének (1)–(3) bekezdésében előírt szenioritással, valamint a Pénzügyminisztérium 342 365 589 RON (68,86 millió EUR) összegű követeléssel az ugyanezen törvény 159. cikke (1) bekezdésének 3. pontjában előírt szenioritással. A vállalatnak nyújtott állami támogatás összegét is érvényes követelésként tüntették fel azzal a feltétellel, hogy a 139/2020. számú rendkívüli kormányrendelet 9. cikkének (2) bekezdésével összhangban határozzák meg az állami támogatás visszatérítése céljából bevont áruk (garanciák) piaci értékét.

- (43) A román hatóságok (Állami Vagyongazdálkodási Hatóság) ezen túlmenően kifejtik, illetve emlékeztetnek arra, hogy a módosított állami garancia jogalapja szerint az állami garancia érvényesítése esetén a vonatkozó biztosítékokat – beleértve a Blue Air korábbi részvényeseinek tulajdonában lévő részvényeket is – az Állami Vagyongazdálkodási Hatóságon keresztül teljes egészében át kell ruházni az államra, és az államnak részvényessé kell válnia.
- (44) Ennek megfelelően 2022. december 8-án – a Blue Air Aviation S.A., az Airline Invest S.A. és a Blue Air Technic S.R.L. részvényeseinek közgyűlése által hozott döntésnek megfelelően – a román állam az Állami Vagyongazdálkodási Hatóságon keresztül a Blue Air 75 %-os többségi részvényesévé vált azáltal, hogy tulajdonosai önkéntesen átruházták a garanciával biztosított részvényeket az Állami Vagyongazdálkodási Hatóságra, amelynek nem volt mérlegelési jogköre arra nézve, hogy azokat elfogadja-e vagy sem. Ebben az időben a Blue Air részvényesei önként megtettek minden szükséges lépést annak érdekében, hogy e határozatokat a cégnyilvántartásba bejegyeztessék, és ez a folyamat 2022. december 12-én zárult le.
- (45) A román hatóságok arról is beszámoltak, hogy a fizetéseket elmulasztó eljárás 2023. március 31-i megindítása óta a Blue Air nem folytatott a tevékenységi körének megfelelő kereskedelmi tevékenységet, és hogy – tekintettel fő tevékenységének beszüntetésére – megindult a csoportos létszámcsoökkentés és megkezdődtek a bérgarancia-alaphoz való hozzáférést célzó eljárások.
- (46) Ebben az összefüggésben a román hatóságok úgy vélik, hogy a részvények átruházása semmilyen közvetlen vagy közvetett előnyt nem biztosított a Blue Air számára, és hogy a Blue Air nem jutott gazdasági előnyhöz a lejárt kölcsön összegei tekintetében, figyelembe véve azt, hogy a számlákon 2022 decemberében szinte egyáltalán nem voltak elérhető pénzeszközök, valamint hogy a kifizetések 2022 szeptembere óta szüneteltek. Következésképpen a román hatóságok előadják, hogy a Blue Air részvényeinek átruházása nem foglalt magában rendelkezésre álló pénzeszközöket, melyek révén a Blue Air gazdasági előnyhöz juthatott volna úgy, hogy nem fizeti vissza az állami garanciával biztosított kölcsönt.

6. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

6.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás megléte

- (47) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „ha a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- (48) Valamely intézkedés e rendelkezés szerinti állami támogatássá minősítése tehát szükségessé teszi a következő feltételek együttes teljesülését: i. az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie, és azt állami forrásokból kell finanszírozni, ii. előnyhöz kell juttatnia a kedvezményezettet, iii. az előnynek szelektívnek kell lennie, és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.1.1. Az állami garancia hat hónapon túli fenntartása: gazdasági előny

- (49) A megmentési támogatásról szóló határozatban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében vett nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak nyújtott állami garancia az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, melyben a Blue Air részesül⁽¹¹⁾. Az ott kifejtett okok miatt – amelyeket az a tény is megerősít, hogy a Blue Air pénzügyi és működési helyzete romlott 2020 augusztusához képest, vagyis a megmentési támogatás jóváhagyásának időpontjához képest – a Bizottság úgy véli, hogy az állami garancia a kölcsön megmentési támogatásként nyújtott része tekintetében, illetve amennyiben azt a megmentési támogatásról szóló határozatban említett hat hónapos időszakon túl is fenntartották, a garanciával biztosított hitel teljes összegének vonatkozásában állami támogatásnak minősül.

⁽¹¹⁾ A megmentési támogatásról szóló határozat (69)–(75) preambulumbekkezdése.

- (50) Szemléltetésképpen: úgy tűnik, hogy a Blue Air már nem tudta fedezni szokásos működési költségeit, és piaci finanszírozás hiányában 2022 szeptemberében és októberében le kellett állítania működését ((32) és (33) preambulumbekzdés). Ebből következik, hogy a Blue Air nem tudott volna piaci viszonyok között hozzájutni az állami garancia által biztosított 163,8 millió RON (33,84 millió EUR) összegű likviditáshoz, sem akkor, amikor a garancia nyújtására eredetileg sor került, sem pedig akkor, amikor azt a megmentési támogatás időtartamának lejártát követően fenntartották.
- (51) A gazdasági előny megállapításának nem mond ellent annak vizsgálata, hogy a román hatóságok magatartása megfelel-e a piacnak. A kitettség, amelyet a román államnak a Blue Air javára vállalt, többek között abból a garanciából ered, amelyet a Románia a Covid19-világjárvány terjedésének megfékezése érdekében elfogadott népegészségügyi intézkedésekkel összefüggésben, többek között a légitölekedési összeköttetés fenntartásához kapcsolódó közpolitikai okokból nyújtott (¹²). Másként fogalmazva: a román államával azonos helyzetben lévő piaci szereplő nem nyújtotta volna, illetve ne tartotta volna fenn a szóban forgó garanciát. A garancia nyújtását követően az állam magatartása csupán annak az állami támogatásnak a következménye, amelyet korábban mint a közhatalom gyakorlója nyújtott, és ezért azt nem olyan tényezők határozzák meg, mint amilyeneket egy piaci szereplő rendes piaci feltételek között vesz figyelembe gazdasági számításai során (¹³).

6.1.2. *Az állami garanciát fedező biztosíték érvényesítése és a Blue Air részvényeinek az államra történő átruházása: gazdasági előny*

- (52) Az eljárás megindításáról szóló határozatban vizsgált második intézkedést illetően – és ellentétben az abban kifejtett előzetes állásponttal – a Bizottság úgy véli, hogy az állami garanciát biztosító biztosíték érvényesítése és a Blue Air részvényei 75 %-ának az államra való átruházása (melyre azt követően került sor, hogy az állam a garanciának megfelelően kénytelen volt visszafizetni a Blue Air kölcsönét) nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak, amely elkülönülne a szóban forgó állami garancia részét képező támogatástól.
- (53) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a részvények magántulajdonból állami tulajdonba kerülése önmagában nem biztosít közvetlen gazdasági előnyt a Blue Air számára pusztán a tulajdonosváltás miatt. A Bizottság azonban előzetesen megállapította, hogy ha az EximBank S.A.-nak járó kölcsönösszegeknek az állam számára történő visszafizetését lehetővé tevő tartozási jogcímet részvénytulajdonosi jogcímmel helyettesítik (ami azt jelenti, hogy a Blue Air a továbbiakban nem kötelezett a visszafizetésre), akkor felszabadulnak azok a pénzeszközök, amelyeket a Blue Airnek korábban a működéséből kellett elvonnia. Ezenkívül a Bizottság kétségeinek adott hangot azzal kapcsolatban, hogy a biztosíték átvétele a biztosíték piaci értéke alapján történt-e. A román hatóságok által a hivatalos vizsgálati eljárás során szolgáltatott információk azt mutatják, hogy a tulajdonjog megváltozását nem kísérte a pénzeszközök folyósítása, különösen nem oly módon, amely a Blue Air javát szolgálta volna ((43) és (44) preambulumbekzdés). Ezenkívül az, hogy az állam tulajdonában vannak részvények, semmiképpen sem csökkenti az államnak a Blue Air által fizetendő összegek visszatérítésének igénylésére való jogosultságát, mellyel az érvényesített garancia összegének hitelezőjeként rendelkezik (lásd a (42) preambulumbekzdést). Ebből következően az, hogy az államnak a tulajdoni részesedést megtestesítő instrumentumra való tartozási jogcímét felcserélték a Blue Air részvényei 75 %-ának az állam részére történő átruházásával, nem biztosított a Blue Air számára olyan gazdasági előnyt, amely elkülönült volna attól az előnytől, amelyet a megmentési támogatáshoz kapcsolódó hiteltartozások összegéért nyújtott állami garancia révén már megszerzett.

6.1.3. *Állami garancia: állami források, szelektivitás, valamint a kereskedelemre és a versenyre gyakorolt hatás*

- (54) Az állami garancia – többek között a megmentési támogatás időtartamának lejártát követően érvényben lévő formájában – az állam által hozott határozatok útján a román állam forrásait használja, és csak a Blue Air részesíti előnyben. Ami a szelektivitás kritériumát illeti – amint azt a Bíróság megállapította – amennyiben egyedi támogatásról van szó, a gazdasági előny azonosítása főszabály szerint lehetővé teszi a szelektivitásának vélelmezését (¹⁴). Ez attól függetlenül így van, hogy vannak-e hasonló helyzetben lévő szereplők az érintett

(¹²) A megmentési támogatásról szóló határozat (85)–(97) és (50)–(63) preambulumbekzdése.

(¹³) Lásd: a Bíróság 2018. március 6-i ítélete, Bizottság kontra FIH Holding és FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, 58. pont.

(¹⁴) A Bíróság 2015. június 4-i ítélete, Bizottság kontra MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. pont.

piacokon. Mindenesetre – jóllehet bár a Tarom a Blue Airéhez hasonló állami garanciában részesült ugyanazon rendkívüli rendelet alapján – a vizsgált állami garancia nem egy olyan általános intézkedés része, amely a romániai légi közlekedési ágazatban működő valamennyi vállalkozás számára elérhető lenne, az intézkedés ennél fogva szelektív.

- (55) A támogatási intézkedés, amely lehetővé tette a Blue Air számára, hogy a piacon maradjon, következésképpen alkalmas volt arra, hogy javítsa a Blue Air versenyhelyzetét a belső piacon, ahol a Blue Air különböző tagállamokban nyújtott légi közlekedési szolgáltatásokat, többek között a Ryanairrel és a Wizz Airrel versengve ((14) preambulumbekkezdés). Tehát úgy kell tekinteni, hogy az intézkedés torzítja a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyeget, és érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

6.1.4. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

- (56) Az állami támogatás meglétére vonatkozó együttes feltételek értékelése alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a Blue Air részvényei 75 %-ának állami tulajdonba helyezése nem minősül állami támogatásnak. Ezzel szemben az állami garancia – mivel azt a megmentési támogatási időszakon túl nyújtották és tartották fenn – az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül. A Bizottság ezért értékelné fogja annak jogszerűségét és a belső piaccal való összeegyeztethetőségét.

6.2. A támogatás jogszerűsége

- (57) Az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének értelmében a Bizottságot az észrevételei megtételéhez szükséges időben tájékoztatni kell minden támogatás nyújtására és módosítására irányuló szándékról. Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a szándék a 107. cikk értelmében nem egyeztethető össze a belső piaccal, haladéktalanul megindítja az ugyanezen cikk (2) bekezdése szerinti eljárást, és amíg ebben az eljárásban végső határozat nem születik, az érintett tagállam a tervezett intézkedéseket nem hajthatja végre.
- (58) Ezenkívül az (EU) 2015/1589 rendelet (eljárási rendelet) ⁽¹⁵⁾ 1. cikkének c) pontja szerint a létező támogatás módosítása az ugyanezen rendelet 2. cikkének (1) bekezdése értelmében bejelentendő „új támogatásnak” minősül. Az eljárási rendelet 3. cikke úgy rendelkezik, hogy a bejelentendő támogatás nem léptethető hatályba a Bizottság támogatást engedélyező határozata előtt vagy a határozatának vélelmezett meghozatala előtt.
- (59) A megmentési támogatásról szóló határozat engedélyezte, hogy a Blue Air állami garancia formájában kapjon támogatást annak biztosítása érdekében, hogy visszafizesse a megmentési kölcsönt, melyben részesült. Az intézkedésnek a Bizottság felé bejelentett jogalap-tervezetben meghatározott formájához kapcsolódó feltétele volt, hogy hat hónapon belül szerkezetátalakítási tervet kell benyújtani a Bizottsághoz, amely azt jóváhagyja. A román hatóságok a garanciával biztosított kölcsön első lehívásától számított hat hónapon belül tájékoztatták a Bizottságot az első szerkezetátalakítási tervről ((2) preambulumbekkezdés). Ezért a garancia időtartamának meghosszabbítása – amelyet a Bizottság először hat hónapos időszakra, megmentési támogatásként hagyott jóvá – a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 55. pontjának d) alpontjával összhangban ideiglenesen engedélyezhető volt.
- (60) Ez idáig Románia az ismételt kérések ellenére sem nyújtott be megvalósítható, koherens és messze nyúló szerkezetátalakítási tervet, amelyet a Bizottság a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 45. pontjával összhangban jóváhagyhatna. Ezért az állami garancia – mivel azt a megmentési támogatási időszakon túl nyújtották és tartották fenn – jogellenes támogatásnak minősül.

6.3. A támogatás összeegyeztethetősége és az értékelés jogalapja

- (61) A Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy a szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető-e a belső piaccal. A tagállam feladata, hogy az összeegyeztethetőség lehetséges indokaira hivatkozzon, és bizonyítsa, hogy az összeegyeztethetőség feltételei teljesülnek.

⁽¹⁵⁾ A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

- (62) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint akkor engedélyezhető az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító állami támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás szabályokat és feltételeket határoz meg a nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak nyújtott szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethetőségének az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerinti értékelésére vonatkozóan.
- (63) A szerkezetátalakítási támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelése során meg kell vizsgálni, hogy teljesülnek-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban foglalt feltételek. A szerkezetátalakítási terv benyújtásakor Románia előadta, hogy a jelen ügyben teljesülnek ezek a feltételek. Románia azonban az eljárás megindításáról szóló határozatra válaszul nem hivatkozott az összeegyeztethetőségi indokára, illetve nem erősítette meg azt. A Bizottság mindazonáltal az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kétségek fényében értékelni fogja az összeegyeztethetőséget.

6.3.1. Valamely gazdasági tevékenység vagy gazdasági terület fejlődésének előmozdítása

- (64) Bizonyos helyzetekben a nehéz helyzetben lévő vállalkozás szerkezetátalakítása hozzájárulhat a gazdasági tevékenységek vagy területek fejlődéséhez, a kedvezményezett által végzett tevékenységeken túlmenően is. Ez a helyzet áll fenn akkor, ha ilyen támogatás hiányában a kedvezményezett csődje piaci hiányossághoz vagy szociális nehézségekhez vezetne, akadályozva az ilyen helyzetek által érintett gazdasági tevékenységek és/vagy területek fejlődését. Az ilyen helyzetek nem kimerítő felsorolását a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontja tartalmazza. A támogatás – azáltal, hogy lehetővé teszi a kedvezményezett számára tevékenységei folytatását – megelőzi az ilyen piaci hiányosságot vagy szociális nehézséget, és ezáltal hozzájárul azon tevékenységek vagy területek fejlesztéséhez, amelyeket a kedvezményezett piacról való kilépése érintett volna. Szerkezetátalakítási támogatás esetén azonban ez csak akkor állja meg a helyét, ha a támogatás valóban lehetővé teszi a kedvezményezett számára, hogy saját erejéből versenyezzen a piacon, ami viszont csak akkor biztosítható, ha a támogatást a kedvezményezett hosszú távú életképességét helyreállító szerkezetátalakítási terv kíséri.

6.3.1.1. A hosszú távú életképesség helyreállítása

- (65) Az Iránymutatás 45. pontja szerint szerkezetátalakítási támogatás esetében a Bizottság az érintett tagállamtól a kedvezményezett hosszú távú életképességét helyreállító, megvalósítható, koherens és messze nyúló szerkezetátalakítási terv benyújtását kéri. A szerkezetátalakítási tervnek észszerű határidőn belül és a jövőbeni működési feltételekre vonatkozó reális feltételezések alapján helyre kell állítania a kedvezményezett hosszú távú életképességét, kizárva a szerkezetátalakítási tervben nem szereplő bármilyen egyéb állami támogatást. Az iránymutatás 52. pontja szerint a vállalkozás akkor éri el a hosszú távú életképességet, amikor valamennyi költségének (ideértve az értékcsökkenést és a pénzügyi költségeket) fedezése után megfelelő tőkeemegtérülést tud biztosítani.
- (66) Először is Románia kijelentette, hogy amennyiben az európai légit forgalom helyreállt volna, a Blue Air eredményei és pénzügyi helyzete 2022 nyarára javult volna. Ezenkívül a Blue Air cash flow-előrejelzései optimista keresleti, bevételi és/vagy költségbecsléseken alapulnak. Az 1. táblázat azt mutatja, hogy Románia 2023-ban több mint 10 millió EUR összeget meghaladó, 2022-ben pedig 19 millió EUR összeget meghaladó nettó pozitív cash flow-ra számít a Blue Air műveleteiből. Azonban a 2022. őszi fejlemények azt mutatták, hogy a Blue Air nem tudta megfizetni a járatok működtetéséhez szükséges közvetlen költségeket (pl. szén-dioxid-kibocsátási egységek, üzemanyagköltségek), továbbá nem tudta visszafizetni a megmentési kölcsönből eredő terheket (lásd a (20) és (32) preambulumbekendést).
- (67) Másodszor, amint az a (25) preambulumbekendésben és az 1. táblázatban szerepel, Románia nem nyújtotta be a szerkezetátalakítási időszakra vonatkozó kulcsfontosságú gazdasági mutatókat, valamint a Bizottság által a Blue Air szerkezetátalakítási terv időtartama alatti jövedelmezőségére vonatkozóan kért adatokat. A Bizottsággal közölt tervben szereplő pusztán hipotetikus nyereség egyáltalán nem tekinthető a hosszú távú életképesség elégséges jelének. A szerkezetátalakítási terv nem tartalmaz konkrét előrejelzéseket a sajáttőke-pozícióra, az igénybe vett tőkére vagy a tőkeáttételre vonatkozóan, amelyek alapján pedig következtetéseket lehetne levonni a fizetőképességről és arról, hogy a Blue Air sajáttőke-pozíciója pozitívba fordul-e és stabil lesz-e. Mivel hiányoznak a tőkearányos jövedelmezőségre és a tőkeemegtérülésre vonatkozó információk – amelyeket például a beruházási költségekkel és az összehasonlítható helyzetben lévő légitársaságokkal lehetne összevetni –, lehetetlen azt értékelni, hogy a Blue Air végül életképes lesz-e a szerkezetátalakítási időszak végén.

- (68) Harmadszor, Románia nem nyújtott be érzékenységi elemzést, amely meghatározta volna, hogy az alapforgatókönyv előrejelzései mennyiben változnának pesszimistább forgatókönyv esetén. Ennek a forgatókönyvnek be kell mutatnia, hogyan változnának a pénzügyi mutatók úgy, hogy közben továbbra is elegendő bevétel keletkezik ahhoz, hogy az állami támogatás nélkül is fedezhető legyenek a működési költségek és biztosítva legyen a Blue Air piaci helyzete (lásd a (25) preambulumbekendést).
- (69) A Bizottságnak továbbra is komoly kétségei vannak azzal kapcsolatban, hogy a szerkezetátalakítási terv összhangban van-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott kritériumokkal, és hogy a Blue Air életképességének helyreállításához vezet-e, e kétségeket pedig fokozza az, hogy a Blue Air nem volt képes fenntartani a működését. A szerkezetátalakítási tervet a működés beszüntetését vagy az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadását követően nem frissítették.

6.3.1.2. Az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődése

- (70) Amint azt a (30) preambulumbekendés közli, a Blue Air különösen alacsony költségű légitársasági szolgáltatásokat nyújtott külföldön élő román állampolgárok részére. Összekapcsolta az országon belüli román régiókat és más európai célállomásokat, így hozzájárult az összeköttetés biztosításához egy olyan országban, ahol a rosszul fejlett közúti és vasúti hálózat nem jelent életképes alternatívát a légi közlekedéssel szemben.
- (71) Románia azt állította, hogy amennyiben a Blue Air véglegesen beszüntetné működését, fennállna annak a kockázata, hogy egyetlen versenytárs sem fog járatokat kínálni azokon az útvonalakon, melyeken csak a Blue Air üzemeltetett járatokat, vagy hogy az árak megemelkednek majd azokon az útvonalakon, amelyeken csak egy másik versenytárs üzemeltet járatokat. Ez a légitársasági ágazat e szegmensében a tevékenység csökkenéséhez vezethet. Románia azt is előadta, hogy a Blue Air ennél szélesebb körű előnyöket is nyújtott a román gazdaság számára ((30)–(31) preambulumbekendés).
- (72) A Blue Air azonban jelenleg súlyos pénzügyi nehézségekkel küzd, melyek következtében felfüggesztették működési engedélyét, flottája pedig 2022 novemberétől kezdődően földre kényszerült. Ennek következtében más légitársaságok átvették – legalábbis részben – a Blue Air által nyújtott állítólagosan egyedi szolgáltatásokat ((32) és (38) preambulumbekendés), Románia azonban e részleges pótlás tényét nem cáfolta.
- (73) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 23. és 43. pontja értelmében egy nehéz helyzetben lévő vállalkozás csak akkor tekinthető alkalmasnak arra, hogy hozzájáruljon egy gazdasági tevékenység vagy gazdasági terület fejlesztéséhez, ha olyan messze nyúló szerkezetátalakítási tervet hajt végre, amely képes hosszú távú életképességének biztosítására (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 27., 45. és 52. pontja). A Bizottságnak komoly kétségei voltak afelől, hogy a Románia által közölt szerkezetátalakítási terv alkalmas-e a Blue Air hosszú távú életképességének helyreállítására ((66)–(69) preambulumbekendés), annak érdekében, hogy a Blue Air által nyújtott légitársasági szolgáltatások a szerkezetátalakítási időszakban és azt követően is tartósan biztosítva legyenek. E kétségek eloszlatására nem került sor.
- (74) mivel a Blue Air hosszú távú életképessége a mai napig nem biztosított, a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a szerkezetátalakítási terv nem bizonyítja, hogy a kedvezményezett a szerkezetátalakítási időszak végén képes lesz saját erejéből versenyezni a piacon, tehát azt sem bizonyítja, hogy a kedvezményezett piacról való kilépését a szóban forgó szerkezetátalakítás kivédné, hozzájárulva valamely gazdasági tevékenység fejlődéséhez.
- (75) Ezenkívül – tekintettel arra, hogy a Blue Air ideiglenesen beszüntette a légitársasági tevékenységét, és az általa korábban kiszolgált útvonalakon az általa nyújtott szolgáltatásokat más légitársaságok legalább részben átvették – a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy Románia nem bizonyította, hogy a Blue Airnek a piacról való végleges kilépése szociális nehézségeket vagy súlyos piaci hiányosságot okozna, különösen a romániai légi összeköttetés tekintetében, annak fényében, hogy a Blue Air szolgáltatásait mára már átvették más szereplők.

6.3.2. *A támogatási intézkedés indokolatlanul nem érintheti a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben*

6.3.2.1. *Arányosság és saját hozzájárulás*

- (76) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 62. pontja szerint a szerkezetátalakítási támogatás arányosságának biztosításához jelentős hozzájárulásra van szükség a szerkezetátalakítási költségekhez a támogatás kedvezményezettje, annak részvényesei vagy hitelezői, illetve a kedvezményezett magában foglaló vállalatcsoport, vagy új befektetők saját forrásaiból. Az ilyen saját hozzájárulásnak rendes esetben összehasonlíthatónak kell lennie a nyújtott támogatásnak a kedvezményezett fizetőképességére vagy likviditási helyzetére gyakorolt hatásaival.
- (77) A szerkezetátalakítási terv a Blue Air szerkezetátalakítási költségeinek több mint 50 %-át piaci finanszírozással kívánja fedezni ((20) preambulumbekzdés), ami láthatólag összhangban van a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontjával. E hozzájárulásnak a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 63. pontja szerint valósnak, azaz ténylegesnek kell lennie, ami azt jelenti, hogy nem foglalhat magában jövőbeni várható nyereséget, például cash flow-t.
- (78) Amint azt a (22) preambulumbekzdés a) és b) pontja kifejti, az illetékes bíróságok jóváhagyták a román és olasz hitelezőknek a 63,36 millió EUR összegű követeléseik adósságleírás formájában, illetve az adósság saját tőkévé alakítása formájában történő adósságátalakítására irányuló kérelmet. Románia azonban nem szolgáltat bizonyítékkal arra nézve, hogy hitelezők támogatásmentes vagy piaci feltételek mellett végleges és kötelező erejű kötelezettségvállalásokat tettek volna, ezért a Bizottság birtokában nincs olyan adat, melynek alapján megállapítható lenne, hogy a szóban forgó finanszírozás valós és tényleges saját hozzájárulásnak minősül-e.
- (79) Románia a saját hozzájárulás másik forrásaként a légi járművek értékesítését is előterjesztette (lásd a (21) preambulumbekzdés b) pontját). Románia azonban elismerte, hogy a szóban forgó eszközök elidegenítése 2023 októberében fejeződne be. Románia becslése szerint az értékesítésből származó feltételezett bevétel 5,89 millió EUR-t tenne ki. A Bizottság nem kapott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy ténylegesen sor került volna az értékesítésre. Ebből következik, hogy a légi járművek értékesítéséből várt árbevételek nem tekinthetők ténylegesnek. Mindenesetre az ilyen bevételek – még ha a Bizottság el is fogadná azokat – alig több mint 3,5 %-át tennék ki a teljes saját hozzájárulásnak (lásd a (20) preambulumbekzdést).
- (80) Emellett a Románia által benyújtott információk szerint tervezték egy olyan projekt végrehajtását, melynek keretében egy potenciális befektető legfeljebb 54,47 millió EUR összegű külső finanszírozást nyújt (lásd a (21) preambulumbekzdés c) pontját). Románia azonban nem nyújtott be olyan befektetőktől származó bizonyítékokat, amelyek képesek voltak támogatni e potenciális hozzájárulást a szerkezetátalakítási terv új finanszírozásához. Ezenkívül nincs biztosíték arra, hogy a piaci alapú finanszírozás vonzására irányuló tárgyalások sikeresen megvalósulnak, tekintettel arra, hogy azonosított befektetők nem tettek kötelező erejű kötelezettségvállalásokat és hogy a korábbi részvényesek kiléptek a Blue Airből ((20) preambulumbekzdés).
- (81) Hasonlóképpen, Románia 2022-ben 30,02 millió EUR összegű saját hozzájárulással számol (lásd a (21) preambulumbekzdés d) pontját). Románia azonban nem nyújtott be olyan bizonyítékot, amely megerősítené, hogy a szóban forgó tervezett nettó eredményeket ténylegesen elérték, továbbá nem nyújtott be olyan bizonyítékot arra nézve, hogy a feltételezett nyereség miatt tekintendő a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 63. pontja szerinti saját hozzájárulás tényleges forrásának, holott a szóban forgó pont kizárja várható nyereséget, például a cash flow-t.
- (82) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a Románia által azonosított finanszírozási források (jóllehet a várakozások szerint e határozat kelte előtt elérhetőek lesznek) többnyire hipotetikusak, és nem tekinthetők a szerkezetátalakítási költségekhez való jelentős, valós és tényleges saját hozzájárulásnak. A szerkezetátalakítási terv finanszírozása nem felel meg a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban a támogatás arányosságát biztosító, elégséges összegű és tényleges saját hozzájárulás tekintetében előírt követelményeknek.

6.3.2.2. *A versenytorzulást korlátozó intézkedések*

- (83) A megmentési és szerkezetátalakítási támogatás iránymutatás 76. és azt követő pontjai szerint szerkezetátalakítási támogatás nyújtásakor versenytorzulást korlátozó intézkedéseket kell hozni, hogy a lehető legkisebbre lehessen csökkenteni a kereskedelmi feltételekre gyakorolt kedvezőtlen hatásokat, és hogy a pozitív hatások túlszárnyalják a kedvezőtleneket. A versenytorzulást korlátozó intézkedéseknek általában strukturális intézkedések formájában kell öltönnük, vagyis azoknak a veszteséges tevékenységeknek az egyértelmű elidegenítését, amelyekkel az életképesség megőrzése érdekében egyébként is fel kellene hagyni.

- (84) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban kétségbe vonta, hogy a (28) és (29) preambulumbekzdésben részletesen ismertetett javasolt intézkedések bármelyike a versenytorzulást korlátozó strukturális vagy érvényes intézkedésnek minősül-e.
- (85) Románia nem terjesztett elő olyan információt, amely eloszlatná a Bizottság kétségeit. Konkrétabban: Románia nem bizonyította, hogy nem pusztán a bevételeket növelő üzleti döntés az, ha harmadik felek részére nyújt javítási és karbantartási szolgáltatások a Blue Air olyan szervezete vagy leányvállalata, amely korábban ilyen szolgáltatásokat csak a Blue Airével azonos ellenőrzés alatt álló vállalatok vagy szervezetek számára nyújtott házon belül. Románia nem bizonyította, hogy a szóban forgó javítási és karbantartási szolgáltatások olyan egyediek lennének, hogy ha a piacon nyújtanak ilyeneket, azzal ellensúlyozzák vagy enyhítik a verseny torzulását.
- (86) Románia továbbá nem nyújtott be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a bezárásra javasolt útvonalak nyereségesek voltak, vagy hogy a repülőtéri bázisok bezárása nem szükséges költségmegtakarításhoz, illetve nem alkalmas olyan fontos vagy ritka erőforrás felszabadítására, amelyet az érdekelt versenytársak vonzóknak találhatnak. Ezenkívül Románia terve nem tartalmazza a Blue Air nyereséges tevékenységeinek vagy eszközeinek – például önálló vállalkozások formájában történő – elidegenítését és/vagy a túlterhelt repülőtereken történő résidő-felszabadítást.
- (87) Végezetül, a Bizottsággal közölt szerkezetátalakítási terv előírja, hogy a Blue Air légijármű-flottáját és – a kilométerenként rendelkezésre álló férőhelyek alapján mért – piaci jelenlétét növelni kell a szerkezetátalakítási terv kidolgozását és végrehajtását közvetlenül megelőző időszakhoz képest ((23) preambulumbekzdés). Ezzel szemben a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 78. és 79. pontja a kedvezményezett piaci jelenlétét és/vagy kapacitását csökkentő intézkedésekről tesz említést, a jelentős kapacitásfelesleggel rendelkező piacokon.

6.3.3. A támogatás pozitív hatásainak és a belső piacra gyakorolt negatív hatásainak összevetése

- (88) Egy gondosan megtervezett állami támogatási intézkedésnek biztosítania kell, hogy az intézkedés hatásainak általános egyensúlyával elkerülhető az, hogy a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben hátrányosan befolyásolják. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás meghatározza azokat a kritériumokat, melyek mentén a Bizottság vizsgálja a nehéz helyzetben lévő vállalkozás szerkezetátalakítási támogatásának belső piaccal való összeegyeztethetőségét, biztosítva, hogy a szóban forgó gazdasági tevékenység fejlődése ne befolyásolja a közös érdekekkel ellentétes mértékben hátrányosan a kereskedelmi feltételeket.
- (89) A fenti értékelés megállapításainak fényében (a jelen 6. szakaszban) a Bizottság megállapítja, hogy egyrészt nem nyert bizonyítást, hogy a szerkezetátalakítási támogatás – különösen a Blue Air légiközlekedési tevékenységeinek megszűnését követően – hozzájárulna Románia gazdasági tevékenységének vagy légi összeköttetésének fejlesztéséhez. Másrészt a szerkezetátalakítási támogatás nem felel meg a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás azon fő követelményeinek, amelyek célja annak biztosítása, hogy a támogatás által előidézett versenytorzulás kellően korlátozott legyen. A szerkezetátalakítási támogatás tehát a közös érdekekkel ellentétes mértékben negatívan befolyásolja a kereskedelmi feltételeket, és ezért az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében nem egyeztethető össze a belső piaccal.

7. BEHAJTÁS

- (90) Az EUMSZ és az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság hatáskörébe tartozik annak eldöntése, hogy az érintett államnak módosítania kell-e vagy meg kell-e szüntetnie azt a támogatást, amely a Bizottság álláspontja szerint nem egyeztethető össze a belső piaccal ⁽¹⁶⁾. Az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata abban is következetes, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás megszüntetése vonatkozásában a tagállamra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása ⁽¹⁷⁾.
- (91) Az uniós bíróságok e tekintetben kimondták, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a belső piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti állapot ⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁶⁾ A Bíróság 1973. július 12-i ítélete, Bizottság kontra Németország, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. pont.

⁽¹⁷⁾ A Bíróság 1990. március 21-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66. pont.

⁽¹⁸⁾ A Bíróság 1999. június 17-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. és 65. pont.

- (92) Az ítélkezési gyakorlattal összhangban az eljárási rendelet 16. cikkének (1) bekezdése megállapítja, hogy „amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére”.
- (93) Ezért, mivel a 33,84 millió EUR (168,4 millió RON) összegű szerkezetátalakítási támogatást 2021. április 22. óta (lásd a (2) preambulumbekendést) az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdését megsértve hajtották végre, és jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak tekintendő, a belső piacon a támogatás nyújtása előtt fennálló helyzet helyreállítása érdekében vissza kell téríteni azt. A visszatérítés az attól az időponttól kezdődő időszakra vonatkozik, amikor a támogatást érvényes szerkezetátalakítási terv hiányában hosszabbították meg. A visszatérítendő összeg után kamatot kell fizetni azon időszakra, amely attól az időponttól kezdődik, hogy az állami garancia jogellenessé vált (2021. április 22.), miután a hat hónapra jóváhagyott megmentési támogatás lejárt és nem állt rendelkezésre érvényes szerkezetátalakítási terv, és a tényleges visszatérítés időpontjában ér véget. A Bizottság megjegyzi: az a tény, hogy az állami garancia esetlegesen megszűnt, amikor az állam a hitelező kérésére visszafizette a megmentési kölcsönt, semmi esetre sem szüntette meg azt az előnyt, amely a kedvezményezett számára e garanciából származott. Ellenkezőleg, a szóban forgó előnyt a kedvezményezett a lehető legteljesebb mértékben kihasználta, és az továbbra is a kedvezményezetténél marad mindaddig, amíg az államnak ebből eredően a Blue Airrel szemben fennálló követelése kamatokkal együtt kiegyenlítésre nem kerül.

8. KÖVETKEZTETÉS

- (94) A Bizottság megállapítja, hogy Románia jogellenesen nyújtott a Blue Air részére szerkezetátalakítási támogatást, amely az állami garancia hat hónapon túli fenntartásából és a korábbi hitelező helyettesítéséből állt, megsértve ezzel az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését. Romániának ezt a támogatást kamatokkal együtt vissza kell térítenie. Az állami garanciát biztosító biztosíték érvényesítése és a Blue Air részvényei 75 %-ának az államra való átruházása azonban nem minősül állami támogatásnak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Blue Air Aviation SA részvényei 75 %-ának Romániára történő átruházása nem minősül az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

2. cikk

A Blue Air Aviation SA javára Románia által az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével jogellenesen nyújtott 163,8 millió RON (33,84 millió EUR) összegű állami garanciából álló eseti állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

3. cikk

- (1) Románia a 2. cikkben hivatkozott jogellenes támogatást köteles a kedvezményezettel visszatéríteni.
- (2) A visszatérítendő támogatásnak része a támogatás jogellenessé válásától (2021. április 22.) a tényleges visszatérítésig tartó időszakra nézve esedékes kamat is.
- (3) A kamatot a 794/2004/EK bizottsági rendelet ⁽¹⁹⁾ V. fejezetével és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK bizottsági rendelettel ⁽²⁰⁾ összhangban kamatos kamatként kell kiszámítani.

⁽¹⁹⁾ A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj>).

⁽²⁰⁾ A Bizottság 271/2008/EK rendelete (2008. január 30.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló 794/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 82., 2008.3.25., 1. o.).

(4) Románia a jelen határozat elfogadásának időpontjától kezdve megszünteti a 2. cikkben említett támogatás valamennyi függőben lévő kifizetését.

4. cikk

- (1) A 2. cikkben említett támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell fizettetni.
- (2) Románia biztosítja, hogy e határozat végrehajtására az értesítés napjától számított négy hónapon belül sor kerül.

5. cikk

- (1) Az e határozatról való értesítéstől számított két hónapon belül Románia benyújtja az alábbi információkat:
 - a) a kedvezményezett által visszafizetendő teljes összeg (a támogatás összege és a kamatok);
 - b) az e határozatnak való megfelelés érdekében meghozott és tervezett intézkedések részletes bemutatása; valamint
 - c) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettet felszólították a támogatás visszafizetésére.
- (2) Amíg a 2. cikkben említett támogatást teljes egészében vissza nem fizetik, Románia folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtásának érdekében meghozott nemzeti intézkedések előrehaladásáról. Románia a Bizottság egyszerű kérésére azonnali tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Továbbá részletes adatokat szolgáltat a kedvezményezett által már visszafizetett támogatási összegekről és kamatokról.

6. cikk

Ennek a határozatnak a Román Köztársaság a címzettje.

A Bizottság közzéteheti az e határozat alkalmazásában visszafizetett támogatás és kamatok összegét, az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet 30. cikkének sérelme nélkül.

Kelt Brüsszelben, 2024. február 16-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
ügyvezető alelnök