



2024/1675

14.6.2024

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2024/1675

av den 16 februari 2024

om det statliga stöd SA.62829 (2023/C) som Rumänien har genomfört till förmån för Blue Air Aviation SA

[delgivet med nr C(2024) 910]

(Endast den rumänska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ⁽¹⁾ ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

- (1) Den 20 augusti 2020 beslutade kommissionen att inte invända mot det planerade stödet till Blue Air Aviation SA (*Blue Air*) i form av en statlig lånegaranti på sammanlagt 300 775 000 rumänska lei (62,13 miljoner euro) ⁽²⁾, varav 28,29 miljoner euro (136,9 miljoner rumänska lei) utgjordes av stöd för att avhjälpa skador enligt artikel 107.2 b i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) och 33,84 miljoner euro (163,8 miljoner rumänska lei) utgjordes av undsättningsstöd enligt riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (*riktlinjerna för undsättning och omstrukturering*) ⁽³⁾ och artikel 107.3 c i EUF-fördraget (*beslutet om undsättningsstöd*) ⁽⁴⁾.
- (2) Rumänien ställde ut den statliga garantin den 20 oktober 2020 och Blue Air fick tillgång till lånet från EximBank SA den 23 oktober 2020. Den 22 april 2021 överlämnade Rumänien Blue Airs ursprungliga omstruktureringsplan till kommissionen, som understöddes av en förlängning av den statliga garantin upp till totalt sex år.
- (3) Den 12 augusti 2021 tillhandahöll de rumänska myndigheterna upplysningar för bedömningen av det omstruktureringsstöd som låg till grund för den ursprungliga omstruktureringsplanen.
- (4) Den 20 augusti 2021 tillhandahöll kommissionen en preliminär bedömning av omstruktureringsstödet och bad om ytterligare upplysningar.
- (5) Den 16 november 2021 skickade Rumänien kommissionen Blue Airs ändrade omstruktureringsplan (*omstruktureringsplanen*) och tillhandahöll upplysningar för bedömningen av det omstruktureringsstöd som ligger till grund för planen.
- (6) Vid en videokonferens den 17 maj 2022 bad kommissionen om förtydliganden och hänvisade till att viktiga upplysningar fortfarande saknades för bedömningen av omstruktureringsstödet förenlighet. Den 18 maj 2022 bekräftade kommissionen skriftligen de viktigaste punkter som diskuterats och påminde om de främsta oklarheter kring stödets förenlighet som behövde klargöras av Rumänien.

⁽¹⁾ EUT C 195, 2.6.2023, s. 18.

⁽²⁾ Växelkursen rumänsk lei/euro = 0,20656 används i illustrativt syfte i detta beslut.

⁽³⁾ Meddelande från kommissionen – Riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (EUT C 249, 31.7.2014, s. 1).

⁽⁴⁾ Kommissionens beslut av den 20 augusti 2020 i ärendet SA.57026 (2020/N) – Rumänien- COVID-19 – Aid to Blue Air (EUT C 430, 11.12.2020, s. 2).

- (7) Den 8 juli 2022 begärde kommissionen upplysningar från de rumänska myndigheterna om omstruktureringsplanen och stödet. Kommissionen skickade en påminnelse den 6 september 2022. Rumänien tillhandahöll inte de begärda upplysningarna.
- (8) Den 29 september och den 5 december 2022, efter rapporter i pressen om att Blue Air plötsligt hade ställt in sin verksamhet temporärt, och efter det att kommissionen hade bett om en uppdatering, informerade Rumänien kommissionen om vad som hade skett med Blue Airs verksamhet och om de åtgärder som Rumänien hade vidtagit efter det att den statliga garanti som avses i skäl 1 hade tagits i anspråk.
- (9) Genom en skrivelse av den 17 april 2023 (*beslutet att inleda förfarandet*) underrättade kommissionen Rumänien om att den hade beslutat att inleda förfarandet enligt artikel 108.2 i EUF-fördraget med avseende på nämnda stöd. Den 5 september 2023, efter två påminnelser, lämnade Rumänien in sina synpunkter.
- (10) Kommissionens beslut att inleda det officiella granskningsförfarandet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽⁹⁾. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter.
- (11) Kommissionen tog emot synpunkter från en berörd part. Kommissionen vidarebefordrade dem den 1 augusti 2023 till Rumänien, som gavs möjlighet att uttala sig, men inte gjorde det.

2. Stödmottagaren

2.1 Blue Airs verksamhet

- (12) Blue Air är ett rumänskt aktiebolag, som till att börja med etablerades som Blue Airline Management Solutions SRL och som är verksamt sedan augusti 2013. Blue Air tog genom ett anbudsförfarande över Blue Air Transport Aerial SA:s lufttransportverksamhet när företaget i fråga upphörde med sin verksamhet. 2018 bytte Blue Airline Management Solutions SRL namn och juridisk form till Blue Air Aviation SA. Fram till november 2022 ägde Airline Invest SA, ett privat rumänskt företag som inte bedrev någon annan verksamhet än att inneha aktier i Blue Air, 76,18 % av Blue Airs aktiekapital, samtidigt som två enskilda personer ägde aktier motsvarande 23,81 % respektive 0,1 %.
- (13) Blue Air ökade sin verksamhet under åren, även om företaget drogs med ekonomiska obalanser. I slutet av 2019 hade Blue Air en årsomsättning på cirka 414 miljoner euro och 23 Boeing-737-flygplan i drift som transporterade 4,2 miljoner passagerare per år, varav 60 % var rumänska medborgare som bodde utomlands. I september 2021 hade Blue Air 1 058 anställda med fyra operativa baser i Rumänien och en i Italien och tillhandahöll i) internationella och inhemska lufttransporttjänster för passagerartrafik, ii) chartertjänster till resebyråer och iii) flygplan för "wet lease" ⁽⁹⁾.
- (14) Enligt uppgifter i den omstruktureringsplan som skickades in den 16 november 2021 var Blue Airs trafiknät nästan uteslutande inriktat på Europa, med omkring 90 direktförbindelser. Företagets främsta konkurrenter var Tarom, Ryanair och Wizz Air. Blue Air trafikerade 20 av dessa linjer som ensam operatör. På 36 av dessa linjer tillhandahöll även ett annat lufttrafikföretag transporttjänster. Övriga linjer trafikerades av två eller flera lufttrafikföretag utöver Blue Air.

2.2 Blue Airs svårigheter och tidigare undsättningsstöd

- (15) Rumänien förklarar att Blue Air fram till 2018 hade en mycket snabb tillväxt och investerade stort i att öppna nya baser och linjer. Blue Air bedrev sin verksamhet och sitt expansionsprogram utan ordentlig tillgång till finansiering, vilket ledde till likviditets- och solvensproblem. I beslutet om undsättningsstöd konstaterades det att

⁽⁹⁾ Se fotnot 1.

⁽⁹⁾ "Wet leasing"-avtal innebär att ägaren hyr ut flygplanet med en besättning på minst en person. Ägaren har det operativa ansvaret, vilket omfattar underhåll, försäkringar och annat rättsligt ansvar för verksamheten.

Blue Air hade ett negativt eget kapital på 18,9 miljoner euro den 31 december 2019 och ackumulerade förluster på 37,7 miljoner euro, vilket översteg Blue Airs tecknade aktiekapital på 0,2 miljoner euro och reserver på 0,62 miljoner euro. Dessutom noterades det i beslutet om undsättningsstöd att covid-19-pandemin påverkade Blue Airs resultat mycket negativt från början av mars 2020 ⁽⁷⁾. Förlusterna och det negativa egna kapitalet hopades, vilket tvingade Blue Air att ansöka om pre-insolvensförfaranden den 6 juli 2020.

- (16) Såsom anges i beslutet om undsättningsstöd var den statliga garanti som avses i skäl 1 kopplad till lånefinansiering, tillsammans med stödet för att avhjälpa skada enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget, och även en del av den negativa kassabehållning som förväntades mellan september 2020 och februari 2021, såsom anges i Blue Airs avvecklingsplan. Lånet beviljades för sex år med förbehåll för att en omstruktureringsplan skickades in inom sex månader från beviljandet. Inteckningar med förmånsrätt till vissa av Blue Airs och tredje parterers tillgångar säkrade den statliga garantin ⁽⁸⁾.
- (17) I det utkast till regeringens undantagsförordning som Rumänien bifogade sin anmälan av undsättningsstödet uppgavs det att säkerheten för den statliga garantin bland annat omfattade ett sjuttiofemprocentigt aktieinnehav i Blue Air, som innehades av Airline Invest SA och en enskild person. Om garantin användes skulle äganderätten till säkerheten överföras till staten, som då skulle bli aktieägare ⁽⁹⁾. Säkerhetens värde uppgavs inte i förordningen.
- (18) Den 5 december 2022 underrättade de rumänska myndigheterna kommissionen om att den statliga garantin till förmån för långgivaren EximBank SA hade använts och att finansministeriet till fullo hade betalat de belopp som avsåg det garanterade lån som Blue Air tecknat.

3. Beskrivning av omstruktureringsplanen och stödet

3.1 Omstruktureringsplanen: varaktighet och planerade omstruktureringsåtgärder

- (19) Blue Airs omstruktureringsplan omfattar perioden från och med den 1 oktober 2020 till och med den 30 september 2025, vilket sammanfaller med stödmottagarens budgetår 2021–2025. Under denna period genomförs eller kommer flera operativa omstruktureringsåtgärder att genomföras, särskilt åtgärder för att i) dra ner på kostnaderna för flottan, ii) dra ner på underhållskostnaderna, även genom avyttring av flygplan, iii) upprätthålla förbindelserna och säkerställa reseflexibilitet för passagerarna, iv) omstrukturera flygplats- och linjenätet så att det omfattar de viktigaste flygplatsnaven, v) ändra den kommersiella strategin för att bli ett ledande lågprisbolag i Central- och Östeuropa, vi) öka bidraget från direktförsäljningskanalerna, vii) omvandla it-systemen, viii) göra organisatoriska anpassningar och dra ner på personalkostnaderna, ix) förnya flottan för att spara in på kostnaden för bränsle- och koldioxidcertifikat, x) öppna upp teknisk verksamhet och underhållsverksamhet för marknaden genom överföring till en nybildad enhet och xi) lägga om skulden och förhindra insolvens.

3.2 Finansiering av omstruktureringsplanen

- (20) De finansiella medel som behövs för att täcka omstruktureringskostnaderna uppgår till 194,26 miljoner euro. Rumänien hävdar att kostnaderna å ena sidan skulle finansieras med omstruktureringsstöd till ett belopp av 33,84 miljoner euro, och å andra sidan med eget bidrag från Blue Air till ett belopp av 160,42 miljoner euro.

⁽⁷⁾ Beslutet om undsättningsstöd, skälen 11–13, 36 och 102.

⁽⁸⁾ Beslutet om undsättningsstöd, skälen 19, 20 g och 45–48.

⁽⁹⁾ Det utkast som lämnades tillsammans med anmälan antogs som Ordonanta de Urgenta Guvernul Romaniei nr 139 den 19 augusti 2020 och offentliggjordes i *Monitorul Oficial* nr 763 av den 20 augusti 2020. I artikel 4.2 i det utkast till förordning som bifogades anmälan finns förteckningen över säkerheter som pantförskrivits som inteckningar och i artikel 9.2 anges principen om överföring till staten och att staten skulle bli ägare om garantin användes, genom ministeriet för transport, infrastruktur och kommunikation.

- (21) När det gäller finansieringen av omstruktureringsplanen underrättade Rumänien först kommissionen om att den statliga garantin för undsättningslånet hade bibehållits, hädanefter som omstruktureringsstöd till förmån för Blue Air fram till dess att lånets sexåriga löptid löpte ut, vilket innebar att lånet kunde återbetalas 2026. Därför underrättade Rumänien den 5 december 2022 kommissionen om att den statliga garantin hade använts och att finansministeriet till fullo hade betalat de belopp som avsåg det garanterade lån som Blue Air tecknat. I samband med genomförandet av de rättsliga bestämmelserna om säkerheten för garantin övertog staten genom den statliga myndigheten för förvaltning av tillgångar 75 % av aktierna i Blue Air ⁽¹⁰⁾, medan resterande 25 % av Blue Airs totala aktiekapital fortsatte att innehas av Airline Invest SA (1,191 %) och en enskild person (23,809 %).
- (22) När det gäller den påstådda del av finansieringen som är fri från stöd nämns i omstruktureringsplanen särskilt följande ytterligare källor:
- a) Skuldavskrivningar gällande tjänsteskyldigheter gentemot tredje parter på 34,79 miljoner euro. Med tredje parter avses i) italienska passagerare, ii) rumänska och italienska fordringsägare som en del av offentligt ackord och iii) olika borgenärer efter avtalsförhandlingar.
 - b) Icke-statliga aktieägare i Blue Air skulle betala tillbaka 28,57 miljoner euro av Blue Airs skulder till privata flygplansuthyrare och därmed tillfälligt bli Blue Airs fordringsägare. Aktieägarna skulle omvandla dessa skulder till eget kapital för Blue Air i tre steg som skulle slutföras i slutet av 2022, vilket på så sätt skulle befria Blue Air från återbetalningen av skulden.
 - c) En avyttring av flygplan som i nuläget har pantförskrivits till förmån för NAFA- och ALC-Aero Leasing 3 Aero Designated Activity Company, förväntas leda till ett eget bidrag på 5,89 miljoner euro. Rumänien nämner att försäljningen skulle slutföras i oktober 2023.
 - d) Extern finansiering på 54,47 miljoner euro, vilket inbegriper bildandet av ett gemensamt företag för att driva ett nytt flygbolag till ett belopp av 14,47 miljoner euro och finansiering på 40 miljoner euro för att täcka likviditetsgapet under 2021 och 2022, och för att säkerställa att verksamheten är lönsam under omstruktureringsperioden.
 - e) Internt genererade medel, som inbegriper 30,02 miljoner euro i planerat nettoresultat (intäkter) som förväntas under budgetåret 2022.

3.3 Återställande av långsiktig lönsamhet: ekonomiska prognoser

- (23) I omstruktureringsplanen beskrivs att antalet flygplan planeras öka från 19 år 2020 till 23 år 2023, och därefter ligga på en stabil nivå fram till 2025. Antalet erbjudna personkilometer skulle öka från 7,2 miljoner 2019 och 3,2 miljoner 2020 till 10,2 miljoner 2023, och ligga på en stabil nivå fram till 2025. Rumänien förklarar dessutom att syftet med de operativa omstruktureringsåtgärderna är att säkerställa att Blue Air påskyndar omstrukturen av linjenätet för att säkerställa driftskontinuitet, genom att snabbt och kontinuerligt anpassa den tillgängliga kapaciteten efter efterfrågan.
- (24) Enligt omstruktureringsplanen förväntas Blue Air uppnå positiva resultat före räntor, skatt, av- och nedskrivningar (EBITDA) och EBITDA-marginal på 16,8 % från och med 2022, som förväntas öka fram till slutet av omstruktureringsperioden, såsom framgår av tabell 1. Enligt uppskattningarna av kassaflödet i planen skulle Blue Airs kassainflöde mellan 2022 och 2025 dessutom uppgå till omkring 600 miljoner euro och inbetalningarna till cirka 580 miljoner euro, med en positiv kassabehållning från och med 2022, på upp till 21 miljoner euro i slutet av omstruktureringsperioden.

⁽¹⁰⁾ I sin nuvarande lydelse enligt lag nr 162 av den 30 maj 2022, offentliggjord i *Monitorul Oficial* nr 534 av den 31 maj 2022, utses i artikel 9.2 i regeringens undantagsförordning nr 139 av den 19 augusti 2020 myndigheten för förvaltning av statliga tillgångar till innehavare av Blue Airs relaterade tillgångar och andra tillgångar på statens vägnar – i stället för ministeriet för transport, infrastruktur och kommunikationer, som tidigare angavs som innehavare.

Tabell 1

Utvalda finansiella uppgifter från omstruktureringsplanen (räkenskapsåren 2021–2025, i miljoner euro)

	Omstruktureringsperiod				
	21 års räkenskapsår	22 års räkenskapsår	23 års räkenskapsår	24 års räkenskapsår	25 års räkenskapsår
Intäkter	112,01	344,02	424,63	443,31	460,75
Vinst före räntor, skatt, av- och nedskrivningar (EBITDA)	(58,21)	57,76	98,24	104,86	103,59
EBIT (rörelseresultat före finansiella intäkter och kostnader)	(58,49)	19,09	39,77	42,86	42,46
Nettoresultat	(68,04)	30,02	8,83	12,95	19,93
Kassaflödesbalans	(3,81)	19,45	11,65	12,07	21,28
EBITDA-marginal	– 51,9 %	16,8 %	23,1 %	23,6 %	22,5 %

Källa: omstruktureringsplanen, avsnitten 4 och 7, sidorna 16 och 46.

- (25) Omstruktureringsplanen innehåller ekonomiska prognoser för ett referensscenario med de finansiella uppgifter som visas i tabell 1. Prognoserna innehåller varken någon information om ställningen för eget kapital och den mängd kapital som används, eller något pessimistiskt scenario. I planen förklaras inte hur Blue Air ska lösa de solvensproblem som framgår av den mycket negativa ställning för det egna kapitalet som anges i skäl 15. Dessutom tyder de kumulerade nettoresultaten mellan 2021 och 2025 (som visas i tabell 1) på att ställningen för det egna kapitalet inte skulle förbättras väsentligt och bli positiv under omstruktureringsperioden, inte ens om nytt kapital skulle tillföras som planerat (se skäl 22).
- (26) När omstruktureringsplanen skickades in var Rumänien övertygat om att Blue Air skulle skaffa fram tillräckliga medel för att kunna betala tillbaka det beviljade lånet till fullo under omstruktureringsperioden. Samtidigt betonade Rumänien dock att stödmottagarens överlevnad fortfarande hotades av de betydande förlusterna från och med 2020 och på grund av den begränsade likviditeten.

3.4 Åtgärder som syftar till att begränsa snedvridningen av konkurrensen

- (27) Rumänien föreslog strukturåtgärder och neddragning av affärsverksamheter samt beteendemässiga åtgärder för att begränsa den snedvridning av konkurrensen som omstruktureringsstödet orsakar.

3.4.1 Strukturåtgärder – avyttringar och neddragning av affärsverksamheter

- (28) Den avyttring och neddragning av affärsverksamheter som Blue Air skulle utföra bestod av följande:
- En neddragning av de olönsamma operativa baserna och linjerna, vilket inbegrep stängning av nio linjer senast i oktober 2021 och stängningen av baserna i Larnaca (Cypern) och Iasi (Rumänien) från och med april 2020.
 - Förtida återlämning av fyra flygplan.
 - Externalisering av administrations- och arbetsmiljöuppgifter samt verksamheter som rör förmåner och ersättningar.
 - Rumänien menar också att som den viktigaste åtgärden för att begränsa snedvridningen av konkurrensen skulle dessutom dotterbolaget Blue Air Technic S.R.L., som stod för flygplansunderhållet, utvidga tillhandahållandet av underhållstjänster till andra företag än Blue Air.

3.4.2 Beteendemässiga åtgärder

- (29) Enligt uppgifter från de rumänska myndigheterna fastställdes de beteendemässiga åtgärderna i den rättsliga grunden för den statliga garantin och tillhörande låneavtal för att säkerställa att stödet endast skulle användas för att finansiera återställandet av den långsiktiga lönsamheten, för att säkerställa att lånet inte skulle användas för
- a) aggressiv kommersiell expansion eller överdrivet risktagande,
 - b) förvärv av konkurrenter eller andra operatörer, däribland verksamhet i tidigare eller senare led,
 - c) korssubventionering av annan ekonomisk verksamhet som bedrivs av integrerade företag som befann sig i svårigheter i december 2019.
 - d) Dessutom skulle ersättningen till någon av stödmottagarens ledningsmedlemmar inte höjas över nivån i december 2019, förrän lånet och den statliga garantin hade betalats tillbaka.

3.5 Blue Airs roll i Rumänien och det kontrafaktiska scenariot för stödet

- (30) Enligt de rumänska myndigheterna bidrar Blue Air, mot bakgrund av det undermåliga väg- och järnvägsnätet i Rumänien, till att med hjälp av sitt linjenät säkerställa interregional konnektivitet. Rumänien förklarade att Blue Airs tillväxt under de senaste 15 verksamhetsåren – även med tanke på dess föregångares verksamhet – hade följt det rumänska migrationsmönstret. Blue Air erbjöd sina tjänster till överkomliga priser för rumänska arbetstagare som bor utomlands. Företaget hade fortsatt att utveckla inhemska linjer tillsammans med det rumänska etablerade lufttrafikföretaget Tarom, men till mer konkurrenskraftiga priser, för att kompensera för skillnader i den markbundna konnektiviteten och säkerställa konnektivitet för över 700 000 medborgare per år. Vissa av dessa korta linjer tillgodosågs inte i tillräcklig utsträckning av internationella lufttrafikföretag.
- (31) Rumänien hävdade att Blue Air också spelade en viktig roll för den lokala ekonomin genom att det skapar omsättning vid små, regionala flygplatser och bidrar till statsbudgeten genom skatter och socialförsäkringsavgifter. Rumänien hävdade att stödmottagaren hade mycket erfaren utbildningspersonal och tillhandahåller yrkesutbildningar med högt mervärde, t.ex. inledande utbildning för piloter och återkommande utbildning för piloter, kabinbesättningar och teknisk personal. Enligt Rumänien var detta viktigt för den rumänska ekonomin.
- (32) I sina första skrivelser hävdade Rumänien att Blue Airs utträde från marknaden skulle medföra ett marknadsmisslyckande och sociala problem i den mening som avses i punkt 44 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Blue Airs marknadsutträde skulle skada den rumänska ekonomin och konnektiviteten på grund av de viktiga roller som Blue Air spelade genom att transportera migrerande arbetstagare och småföretagare till, från och inom Rumänien. Rumänien hävdade att det skulle vara svårt för Blue Airs konkurrenter att på kort till medellång sikt kunna ta över och replikera destinationerna och ankomst- och avgångstiderna i Blue Airs unika linjenät.
- (33) Den 29 september 2022 meddelade Rumänien på kommissionens begäran att Blue Air inledningsvis hade stoppat alla flygningar från och med den 6 september 2022 till och med den 10 oktober 2022, eftersom företaget saknade finansiering för sin normala drift, däribland för bränslekostnaderna. Kort därefter flög Wizz Air, Ryanair eller Tarom hem Blue Airs tiotusentals strandsatta passagerare, eller erbjöd dem säten.
- (34) Den 5 december 2022 förklarade Rumänien att Blue Air hade informerat transport- och infrastrukturministeriet om att företaget inte skulle återuppta sina flygningar före mars 2023 och att det förde diskussioner med potentiella investerare som kunde tillhandahålla finansiering så att lufttransporterna kunde återupptas. Vid den tidpunkten var enligt Rumänien endast ett av de sex Boeing-737-flygplanen i Blue Airs flotta luftvärdigt.
- (35) Den 18 november 2022 beslutade de rumänska myndigheterna att dra in Blue Airs operativa licens från och med den 21 november 2022 till och med den 31 mars 2023. Rumänien informerade kommissionen om att denna tillfälliga indragning kunde ses över om Blue Air lade fram en ekonomisk återhämtningsplan som visade att företaget har identifierat vilka finansiella medel som var lämpliga och nödvändiga för att finansiera lufttransporterna, till en volym som gjorde det möjligt för företaget att fullgöra sina skyldigheter.

3.6 Skäl till att inleda förfarandet

- (36) I beslutet att inleda förfarandet ansåg kommissionen preliminärt att i) förlängningen av den statliga garantin efter perioden på sex månader (skälen 1 och 21) samt ii) användningen av den säkerhet som säkrar den statliga garantin och överföringen till staten av 75 % av de aktier som innehades av tidigare aktieägare i Blue Air efter användningen av garantin och betalningen av de utestående lånebeloppen enligt beskrivningen i skälen 8 och 20 kan utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen drog den preliminära slutsatsen att stödet redan hade genomförts och bedömde huruvida det var förenligt med den inre marknaden.
- (37) Kommissionen tvivlade på att omstruktureringsstödet uppfyllde de viktigaste kraven i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Kommissionen hyste framför allt tvivel om i) huruvida det definitiva marknadsutträdet skulle skapa sociala problem eller marknadsmisslyckanden när det gäller flygförbindelserna i Rumänien, ii) förekomsten av ett tillräckligt reellt och faktiskt eget bidrag som var fritt från stöd från stödmottagaren, iii) återställandet av företagets långsiktiga lönsamhet och iv) avsaknaden av meningsfulla kompensationsåtgärder.

4. SYNUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

- (38) Ryanair Designated Activity Company (*Ryanair*) inkom med synpunkter den 29 juni 2023. Ryanair instämmer i kommissionens preliminära slutsats att omstruktureringsstödet är oförenligt och ber om att Rumänien inte ska tillåtas öka detta stöd i ett fruktlöst försök att återuppliva Blue Air, som upphörde med sin verksamhet mer än tio månader tidigare. Ryanair anser att Blue Airs transportverksamhet nu har upphört helt, att inga passagerare längre berörs och att någon påverkan på flygförbindelserna i Rumänien inte är uppenbar eftersom konkurrenterna har utökat sin verksamhet på de flesta inhemska eller internationella linjer som tidigare trafikerades av Blue Air.
- (39) Ryanair anser också att omstruktureringsstödet är oproportionerligt eftersom det saknas ett eget bidrag från Blue Airs sida och ansvarsfördelningen är otillräcklig, och att det inte heller kan stödja Blue Airs lönsamhet på grundval av en nu föråldrad omstruktureringsplan, framför allt inte efter det att ankomst- och avgångstiderna vid de berörda flygplatserna på den inhemska marknaden och nästan all personal har förlorats. Blue Airs oförmåga att erhålla en ny operativ licens baserat på dess organisation, för att säkerställa att lufttransporterna är säkra, äventyrar företagets lönsamhet allvarligt. Planen strider också mot riktlinjerna för undsättning och omstrukturering eftersom man i denna endast planerade att upphöra med olönsamma linjer och i själva verket utöka Blue Airs kapacitet.

5. Kommentarer från Rumänien

- (40) De rumänska myndigheterna tog inte upp den berörda partens kommentarer eller de tvivel som kommissionen uttryckte om förenligheten med den inre marknaden. Myndigheternas synpunkter innehåller faktamässiga förtydliganden om Blue Airs insolvens och de åtgärder som vidtagits i detta avseende.
- (41) De rumänska myndigheterna (finansministeriet) förklarar att efter det att meddelandet om inledande av ett insolvensförfarande offentliggjordes av Tribunalul București – Secția a VII-a Civilă, i ärende nr 8307/3/2023 mot Blue Air, i Rumäniens officiella tidning nr 5743/31.3.2023, lämnade den nationella skatteförvaltningen, inom den tidsfrist som domstolen fastställt, in en ansökan om registrering av säkrade fordringar och skattemässiga fordringar till konkursboet, till ett totalt belopp av 411 707 165 rumänska lei (82,81 miljoner euro).
- (42) Efter det att vissa belopp (mervärdesskatt) hade avisats offentliggjordes den preliminära översikten över Blue Airs fordringar och fordringsägare i Rumäniens officiella tidning nr 11066. Enligt den preliminära översikten inkluderades generaldirektoratet för stora skattebetalare i det belopp på 84 964 821 rumänska lei (17,1 miljoner euro) som skulle återkrävas i den förmånsordning som föreskrivs i artikel 159.1.3 i lag nr 85/2014, samt finansministeriet med en fordran på 342 365 589 rumänska lei (68,86 miljoner euro) i den förmånsordning som föreskrivs i artikel 159.1.3 i samma rättsakt. Det statliga stöd som beviljats företaget nämndes också som en giltig fordran på villkor att marknadsvärdet för de varor (garantier) som förverkats för återkravet av det statliga stödet i enlighet med artikel 9.2 i regeringens undantagsförordning nr 139/2020 fastställdes.

- (43) De rumänska myndigheterna (den statliga myndigheten för förvaltning av tillgångar) förklarar också och erinrar om att enligt den rättsliga grunden för den statliga garantin i dess ändrade lydelse skulle de relevanta säkerheterna, i händelse av att den statliga garantin användes, inklusive de aktier i Blue Air som innehades av tidigare aktieägare, överföras i sin helhet till staten genom den statliga myndigheten för förvaltning av tillgångar, och staten skulle bli en av aktieägarna.
- (44) Den 8 december 2022, enligt beslut av generalförsamlingarna för aktieägarna i Blue Air Aviation SA, Airline Invest SA och Blue Air Technic S.R.L., blev den rumänska staten genom den statliga myndigheten för förvaltning av tillgångar Blue Airs majoritetsaktieägare på 75 % genom frivillig överföring av garanterade aktier från ägarna till den statliga myndigheten för förvaltning av tillgångar, som inte hade något val när det gällde att ta emot dem eller inte. Blue Airs aktieägare vid den tidpunkten vidtog frivilligt alla nödvändiga åtgärder för att även registrera dessa beslut i handelsregistret, vilket slutfördes den 12 december 2022.
- (45) De rumänska myndigheterna informerade också om att Blue Air sedan insolvensförfarandet inleddes den 31 mars 2023 inte hade bedrivit någon kommersiell verksamhet i enlighet med sitt affärssyfte och att kollektiva uppsägningar av personal och förfaranden för att få tillgång till lönegarantifonden hade inletts eftersom företags kärnverksamhet hade upphört.
- (46) Mot denna bakgrund anser de rumänska myndigheterna att överföringen av aktier inte medförde någon direkt eller indirekt fördel för Blue Air och att Blue Air inte fick någon ekonomisk fördel genom lånebeloppen, med tanke på den nästintill totala bristen på medel på kontona i december 2022 och det faktum att alla utbetalningar hade stoppats sedan september 2022. De rumänska myndigheterna hävdar därför att denna överföring av Blue Airs aktier inte omfattade några tillgängliga penningbelopp som kunde ha gett Blue Air någon ekonomisk fördel, i och med att företaget misslyckades med att betala tillbaka det statliga garanterade lånet.

6. BEDÖMNING AV STÖDET

6.1 Förekomst av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget

- (47) I artikel 107.1 i EUF-fördraget fastställs att "om inte annat föreskrivs i fördragen, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna".
- (48) För att en åtgärd ska klassificeras som stöd i den mening som avses i denna bestämmelse måste därför följande kumulativa villkor vara uppfyllda: i) Åtgärden måste kunna tillskrivas staten och finansieras med statliga medel, ii) åtgärden måste medföra en fördel för mottagaren, iii) fördelen måste vara selektiv och iv) åtgärden måste snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

6.1.1 Förlängning av den statliga garantin efter perioden på sex månader: ekonomisk fördel

- (49) I beslutet om undsättningsstödet drog kommissionen slutsatsen att den statliga garanti som beviljats ett företag i svårigheter i den mening som avses i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering utgjorde statligt stöd till Blue Air enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget ⁽¹⁾. Av de skäl som anges i beslutet, som styrks av det faktum att Blue Airs finansiella och operativa situation har försämrats jämfört med augusti 2020, när undsättningsstödet godkändes, anser kommissionen att den statliga garantin för den del av lånet som beviljades som undsättningsstöd, även i den mån den förlängdes efter den sexmånadersperiod som anges i det beslutet om undsättningsstöd, utgör statligt stöd med avseende på hela det garanterade lånebeloppet.

⁽¹⁾ Beslutet om undsättningsstöd, skälen 69–75.

- (50) Till exempel verkar det som att Blue Air inte längre kunde täcka sina normala driftskostnader och, utan marknadsfinansiering, tvingades upphöra med sin verksamhet i september och oktober 2022 (skälen * MERGEFORMAT (32) och * MERGEFORMAT (33)). Av detta följer att Blue Air inte skulle ha kunnat erhålla den likviditet på 163,8 miljoner rumänska lei (33,84 miljoner euro) som gavs genom den statliga garantin på marknadsvillkor, varken när garantin ursprungligen beviljades eller senare, när den bibehölls efter det att undsättningsstödsperioden hade löpt ut.
- (51) Konstaterandet av en ekonomisk fördel motsägs inte av granskningen av huruvida de rumänska myndigheternas agerande överensstämmer med marknaden. Den rumänska statens exponering till förmån för Blue Air följer av en garanti som Rumänien tillhandahållit av offentligpolitiska skäl, bland annat för att upprätthålla lufttransportförbindelserna inom ramen för de folkhälsoåtgärder som antogs för att begränsa spridningen av covid-19-pandemin ⁽¹²⁾. Med andra ord skulle en marknadsaktör i samma ställning som den rumänska staten inte ha beviljat eller bibehållit garantin i fråga. Statens agerande efter det att garantin beviljades är endast en följd av det statliga stöd som den tidigare hade beviljat i egenskap av offentlig myndighet, och har därför inte styrts av faktorer som en marknadsaktör enligt normala marknadsvillkor skulle ha tagit hänsyn till i sina ekonomiska beräkningar ⁽¹³⁾.

6.1.2 Användning av säkerheten för den statliga garantin och överföring av aktier i Blue Air till staten: ekonomisk fördel

- (52) När det gäller den andra åtgärd som granskades i beslutet att inleda förfarandet, och i motsats till den preliminära uppfattningen i beslutet att inleda förfarandet, anser kommissionen att användningen av den säkerhet som säkrade den statliga garantin och överföringen till staten av ägandet av 75 % av aktierna i Blue Air, efter det att staten tvingades betala tillbaka Blue Airs lån inom ramen för garantin, inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget som är skilt från det stöd som redan ingår i den statliga garantin.
- (53) I beslutet att inleda förfarandet ansåg kommissionen att det faktum att aktieägandet skiftade från privat till offentligt inte i sig ger Blue Air en direkt ekonomisk fördel, enbart på grund av ägarbytet. Kommissionen konstaterade dock preliminärt att ersättningen av den fordringsrätt som gjorde det möjligt för staten att ersättas för de lånebelopp som skulle betalas tillbaka till EximBank SA genom en rätt till aktier, vilket inte längre kräver återbetalning från Blue Air, frigör de kontanta medel som Blue Air tidigare hade tvingats säkra från sin verksamhet. Dessutom uttryckte kommissionen tvivel om huruvida övertagandet av säkerheten skedde med hänsyn tagen till denna säkerhets marknadsvärde. De uppgifter som de rumänska myndigheterna lämnade under det formella granskningsförfarandet visar att den förändrade äganderätten (skälen 43–44) inte åtföljdes av någon utbetalning av medel, framför allt inte till förmån för Blue Air. Dessutom minskar statens aktieinnehav inte på något sätt dess rätt att som fordringsägare till beloppen för den använda garantin kräva att de pengar som Blue Air var skyldigt (skäl 42) skulle betalas tillbaka. Att statens fordringsrätt ersattes med ett eget kapitalinstrument, genom en överföring av 75 % av aktierna i Blue Air till staten, har alltså inte gett Blue Air någon ekonomisk fördel som skulle vara skild från den fördel som företaget fick genom den statliga garantin för de lånebelopp som skulle betalas tillbaka och som hörde ihop med undsättningsstödet.

6.1.3 Statlig garanti: statliga medel, selektivitet och påverkan på handeln och konkurrensen

- (54) Den statliga garantin omfattar den rumänska statens medel genom beslut som fattats av staten och gynnar endast Blue Air, även eftersom den behölls efter det att undsättningsstödsperioden löpte ut. När det gäller selektivitet innebär fastställandet av en ekonomisk fördel i fråga om individuellt stöd, som domstolen har slagit fast, att det i princip är möjligt att presumera att en åtgärd är selektiv ⁽¹⁴⁾. Detta är fallet oavsett om det finns aktörer på de

⁽¹²⁾ Beslutet om undsättningsstöd, skälen 85–97 och 50–63.

⁽¹³⁾ Se domstolens dom av den 6 mars 2018, kommissionen/FIH Holding och FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, EU:C:2018:159, punkt 58.

⁽¹⁴⁾ Domstolens dom av den 4 juni 2015, kommissionen/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 60.

relevanta marknaderna som befinner sig i en jämförbar situation. Även om Tarom gynnades av en liknande statlig garanti på grund av samma undantagsförordning som Blue Air ingår den statliga garanti som granskas hur som helst inte i någon allmän åtgärd som är tillgänglig för alla företag som är verksamma inom luftfartssektorn i Rumänien. Åtgärden är därför selektiv.

- (55) Stödåtgärden, som gjorde det möjligt för Blue Air att hålla sig kvar på marknaden, kunde följaktligen förbättra dess konkurrensställning på den inre marknaden, där Blue Air tillhandahöll lufttransporttjänster i olika medlemsstater i konkurrens med bland annat Ryanair och Wizz Air (skäl 14). Åtgärden måste därför anses snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

6.1.4 Slutsats om förekomsten av stöd

- (56) Mot bakgrund av bedömningen av de kumulativa villkoren för förekomsten av statligt stöd drar kommissionen slutsatsen att överföringen till staten av 75 % av Blue Airs aktier inte utgör statligt stöd. Den statliga garantin, eftersom den beviljades och behölls efter undsättningsstödperioden, utgör emellertid statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen kommer därför att bedöma dess laglighet och förenlighet med den inre marknaden.

6.2 Stödets laglighet

- (57) Enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget ska kommissionen underrättas i så god tid att den kan yttra sig om alla planer på att bevilja eller ändra stöd. Om den anser att någon sådan plan inte är förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107 ska den utan dröjsmål inleda det förfarande som anges i punkt 2 i den artikeln, och den berörda medlemsstaten får inte genomföra den föreslagna åtgärden förrän detta förfarande har lett till ett slutgiltigt beslut.
- (58) Enligt artikel 1 c i förordning (EU) 2015/1589 (*procedurförordningen*) ⁽¹⁵⁾ utgör dessutom ändringar av befintligt stöd "nytt stöd" som ska anmälas enligt artikel 2.1 i den förordningen. I artikel 3 i procedurförordningen föreskrivs att stöd som ska anmälas inte får införas förrän kommissionen har fattat eller anses ha fattat ett beslut om att godkänna sådant stöd.
- (59) Genom beslutet om undsättningsstöd godkändes stöd till Blue Air i form av en statlig garanti för att säkra återbetalningen av det undsättningslån som företaget hade mottagit. Enligt det utkast till rättslig grund som anmälades till kommissionen krävde denna åtgärd att Rumänien inom sex månader skulle överlämna en omstruktureringsplan till kommissionen, för godkännande. De rumänska myndigheterna överlämnade en första omstruktureringsplan till kommissionen inom sex månader efter det första utnyttjandet av det garanterade lånet (skäl 2). Förlängningen av garantins varaktighet, som först godkändes för sex månader som undsättningsstöd, skulle därför tillfälligt kunna godkännas i enlighet med punkt 55 d i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.
- (60) Hittills, och trots upprepade begäranden, har Rumänien dock inte lämnat in någon realistisk, sammanhållen och omfattande omstruktureringsplan som kommissionen kan godkänna i enlighet med punkt 45 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Den statliga garanti som den beviljades och upprätthölls efter undsättningsstödperiodens varaktighet utgör därför olagligt stöd.

6.3 Stödets förenlighet och rättslig grund för bedömningen

- (61) Kommissionen måste bedöma om omstruktureringsstödet kan anses vara förenligt med den inre marknaden. Det är upp till medlemsstaterna att åberopa möjliga förenlighetsgrunder och visa att villkoren för förenlighet är uppfyllda.

⁽¹⁵⁾ Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

- (62) I artikel 107.3 c i EUF-fördraget fastställs att statligt stöd kan godkännas om det beviljas för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. I riktlinjerna för undsättning och omstrukturering anges vilka regler och villkor som ska tillämpas vid bedömningen av förenligheten hos omstrukturingsstöd till företag i svårigheter i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget.
- (63) Bedömningen av omstrukturingsstöds förenlighet med den inre marknaden måste omfatta en granskning av huruvida villkoren i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering är uppfyllda. När Rumänien lämnade in omstruktureringsplanen hävdade landet att dessa villkor uppfylldes i det aktuella fallet. Rumänien har dock inte åberopat eller upprepat några sådana förenlighetsgrunder som svar på beslutet att inleda förfarandet. Kommissionen kommer dock att bedöma förenligheten mot bakgrund av de tvivel som framfördes i beslutet att inleda förfarandet.

6.3.1 *Bidrag till utvecklingen av en näringsverksamhet eller en region*

- (64) I vissa situationer kan dock omstrukturering av företag i svårigheter dock bidra till utvecklingen av näringsverksamheter eller regioner, även utöver de verksamheter som faktiskt bedrivs av stödmottagaren. Så är fallet när stödmottagarens kollaps i avsaknad av sådant stöd skulle leda till situationer med marknadsmisslyckande eller sociala problem som hindrar utvecklingen av näringsverksamheter och/eller regioner som skulle påverkas av dessa situationer. I punkt 44 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering fastställs en icke uttömmande förteckning över sådana situationer. Genom att göra det möjligt för stödmottagaren att fortsätta bedriva sin verksamhet förhindrar stödet ett sådant marknadsmisslyckande eller sociala problem och bidrar därför till utvecklingen av de verksamheter eller regioner som skulle ha påverkats av stödmottagarens marknadsutträde. När det gäller omstrukturingsstöd är detta dock endast fallet om stödet faktiskt gör det möjligt för stödmottagaren att konkurrera på marknaden av egen kraft, vilket endast kan garanteras om stödet åtföljs av en omstruktureringsplan som återställer stödmottagarens långsiktiga lönsamhet.

6.3.1.1 *Återställande av långsiktig lönsamhet*

- (65) När det gäller omstrukturingsstöd kommer därför kommissionen enligt punkt 45 i riktlinjerna om undsättning och omstrukturering att kräva att den berörda medlemsstaten lämnar in en realistisk, sammanhållen och omfattande omstruktureringsplan för att återställa stödmottagarens långsiktiga lönsamhet. Omstruktureringsplanen måste återställa stödmottagarens långsiktiga lönsamhet inom en rimlig tid och på grundval av realistiska antaganden om framtida verksamhetsvillkor som bör utesluta allt eventuellt ytterligare statligt stöd som inte omfattas av omstruktureringsplanen. Enligt punkt 52 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering uppnås långsiktig lönsamhet när ett företag kan uppvisa en skälig kapitalavkastning efter att ha täckt alla sina kostnader inklusive avskrivning och finansieringskostnader.
- (66) För det första uppgav Rumänien att Blue Airs resultat och ekonomiska ställning skulle förbättras senast sommaren 2022, under förutsättning att den europeiska flygtrafiken hade återupptagits. Dessutom bygger Blue Airs kassaflödesprognoser på optimistiska antaganden om efterfrågan, intäkter och/eller kostnader. Tabell 1 visar att Rumänien förväntade sig positiva nettokassaflöden från Blue Airs verksamhet på mer än 10 miljoner euro för 2023 och mer än 19 miljoner euro för 2022. På grund av vad som skedde under hösten 2022 kunde Blue Air dock inte betala de direkta kostnader som krävdes för att upprätthålla sina flygningar (t.ex. utsläppsrätter, bränslekostnader) och betala tillbaka skulderna för undsättningslånet (se skälen 20 och 32).
- (67) För det andra underlät Rumänien, såsom anges i skäl 25 och tabell 1, att tillhandahålla en uppsättning viktiga ekonomiska indikatorer för omstruktureringsperioden och de uppgifter som kommissionen begärt om Blue Airs lönsamhet för omstruktureringsplanens varaktighet. En ren hypotetisk vinst i den plan som skickades till kommissionen är inte på något sätt en tillräcklig indikation på långsiktig lönsamhet. Omstruktureringsplanen innehåller inga särskilda prognoser för ställningen för det egna kapitalet eller det kapital som används eller genereras och som gör det möjligt att dra några slutsatser om solvensen och huruvida Blue Airs kapitalställning skulle bli positiv och stabil. Det faktum att uppgifter saknas om avkastningen på eget kapital och avkastningen på sysselsatt kapital, jämfört med t.ex. kapitalkostnaden och jämförbara flygbolag, gör det omöjligt att bedöma huruvida Blue Air så småningom skulle vara lönsamt i slutet av omstruktureringsperioden.

- (68) För det tredje lämnade Rumänien inte in någon känslighetsanalys som visade hur prognoserna i referensscenariot skulle utvecklas i ett mer pessimistiskt scenario. Detta scenario bör visa och styrka hur de finansiella indikatorerna skulle variera, samtidigt som de ändå genererade tillräckliga intäkter för att täcka driftskostnaderna och säkerställa Blue Airs ställning på marknaden utan ytterligare statligt stöd i slutet av perioden (se skäl 25).
- (69) De allvarliga tvivel som kommissionen hyste om huruvida omstruktureringsplanen var förenlig med kriterierna i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering och skulle leda till att Blue Airs lönsamhet återställdes har inte undanröjts och bekräftas än mer av Blue Airs oförmåga att upprätthålla sin verksamhet. Omstruktureringsplanen har inte uppdaterats efter det att verksamheten upphörde eller beslutet att inleda förfarandet antogs.

6.3.1.2 Utveckling av vissa näringsverksamheter eller regioner

- (70) Såsom anges i skäl 30 tillhandahöll Blue Air i synnerhet lågprisflygningar till rumänska medborgare som bor utomlands. Det kopplade samman rumänska regioner inom landet och med andra europeiska resmål och bidrog därmed till att säkerställa konnektivitet i ett land där det undermåligt utvecklade väg- och järnvägsnätet inte utgör ett hållbart alternativ till lufttransport.
- (71) Rumänien hävdade att om Blue Air definitivt skulle upphöra med sin verksamhet kunde det finnas en risk för att ingen konkurrent skulle ta över och erbjuda flygningar på vissa linjer där Blue Air var den enda operatören, eller att priserna skulle öka på linjer som endast trafikerades av en annan konkurrent. Detta skulle kunna leda till en minskad verksamhet inom detta segment av lufttransportsektorn. Rumänien framhöll också andra bredare fördelar för den rumänska ekonomin som Blue Air bidrog med (skälen 30–31).
- (72) Blue Air befinner sig dock för närvarande i allvarliga ekonomiska svårigheter, vilket har lett till att dess operativa licens har dragits in och till att dess flotta fick flygförbud från och med november 2022. Till följd av detta har andra flygbolag, åtminstone delvis, ersatt den påstått icke replikerbara trafik som tillhandahållits av Blue Air (skälen 32 och 38), utan att Rumänien nekar att detta har inträffat.
- (73) Enligt punkterna 23 och 43 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering kan ett företag i svårigheter endast anses kunna bidra till utvecklingen av en näringsverksamhet eller en region om det genomför en omfattande omstruktureringsplan som kan garantera företagets långsiktiga lönsamhet (punkterna 27, 45 och 52 i riktlinjerna). Kommissionen hyste allvarliga tvivel om huruvida den omstruktureringsplan som Rumänien skickat in lämpade sig för att återställa Blue Airs långsiktiga lönsamhet (skälen 66–69) så att de lufttransporttjänster som företaget tillhandahåller skulle fortsätta att tillhandahållas under omstruktureringsperioden och därefter varaktigt. Dessa tvivel har inte undanröjts.
- (74) Eftersom Blue Airs långsiktiga lönsamhet hittills inte har säkerställts drar kommissionen slutsatsen att omstruktureringsplanen inte visar att stödmottagaren skulle kunna konkurrera på marknaden av egen kraft i slutet av omstruktureringsperioden och att dess marknadsutträde därför skulle avhjälpas genom omstruktureringen och bidra till utvecklingen av en näringsverksamhet.
- (75) Eftersom Blue Air temporärt har upphört med lufttransporten och de tjänster som företaget tillhandahåller i viss mån har övertagits eller replikerats av andra flygbolag på de linjer som tidigare trafikerades av Blue Air, drar kommissionen slutsatsen att Rumänien inte har visat att Blue Airs definitiva utträde från marknaden, mot bakgrund av den replikering av tjänsten som redan har ägt rum, skulle skapa sociala problem eller marknadsmisslyckanden, särskilt när det gäller flygförbindelserna i Rumänien.

6.3.2 *Stödåtgärden får inte i onödan påverka handelsvillkoren i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset*

6.3.2.1 Proportionalitet och eget bidrag

- (76) Enligt punkt 62 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering krävs ett betydande bidrag till omstruktureringsskostnaderna från stödmottagarens, dess aktieägares eller dess kreditgivares egna medel eller från den företagsgrupp som stödmottagaren tillhör eller från nya investerare, för att säkerställa att omstruktureringsstödet är proportionerligt. Detta egna bidrag bör i regel vara jämförbart med det beviljade stödet när det gäller konsekvenserna för stödmottagarens solvens eller likviditetssituation.
- (77) Även om omstruktureringsplanen bygger på marknadsfinansiering för mer än 50 % av omstruktureringsskostnaderna för Blue Air (skäl 20), vilket verkar vara i linje med punkt 64 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, måste detta bidrag enligt punkt 63 i riktlinjerna vara reellt, dvs. faktiskt, exklusive framtida väntade vinster, såsom kassaflöden.
- (78) Såsom anges i skäl 22 a och b godkände de behöriga domstolarna en ansökan om omstrukturering av de rumänska och italienska fordringsägarnas fordringar till ett belopp av 63,36 miljoner euro i form av skuldavskrivningar och omvandling av skulder till eget kapital. Rumänien har dock inte lagt fram några bevis för att fordringsägarna har lämnat några definitiva och bindande åtaganden på stödfria eller marknadsmässiga villkor, och kommissionen har därför inte tillgång till några uppgifter för att kunna dra slutsatsen att denna särskilda finansiering utgör ett reellt och faktiskt eget bidrag.
- (79) Rumänien lade också fram försäljningen av flygplan som en annan källa till eget bidrag (se skäl 21 b). Rumänien medgav dock att avyttringen av dessa tillgångar skulle slutföras i oktober 2023. Rumänien uppskattade att de hypotetiska intäkterna från försäljningen skulle uppgå till 5,89 miljoner euro. Kommissionen har inte mottagit någon bevisning för att denna försäljning faktiskt ägt rum. Därför är de förväntade intäkterna från försäljningen av flygplanen varken effektiva eller faktiska. Under alla omständigheter skulle de intäkterna, även om de godkändes, endast uppgå till något mer än 3,5 % av det totala egna bidraget (se skäl 20).
- (80) Enligt uppgifter från Rumänien skulle dessutom ett projekt startas med en potentiell investerare som skulle tillhandahålla upp till 54,47 miljoner euro extern finansiering (se skäl 21 c). Ändå lade inte Rumänien fram några bevis från investerare som var villiga att stödja detta potentiella bidrag i form av ny finansiering till omstruktureringsplanen. Det finns inte heller några garantier för att förhandlingarna för att locka till sig marknadsfinansiering skulle förverkligas, eftersom det saknas bindande åtaganden från de identifierade investerarna och på grund av de tidigare aktieägarnas utträde från Blue Air enligt skäl 20.
- (81) På samma sätt inkluderade Rumänien 30,02 miljoner euro under 2022 som en källa till eget bidrag (se skäl 21 d). Rumänien lade dock inte fram några bevis som bekräftade att dessa planerade nettoresultat faktiskt uppnåddes och varför hypotetiska vinster bör betraktas som en faktisk källa till eget bidrag enligt punkt 63 i riktlinjerna om undsättning och omstrukturering, vilket utesluter förväntade vinster, exempelvis kassaflöden.
- (82) Kommissionen drar därför slutsatsen att de finansieringskällor som Rumänien identifierat (även om det förväntades att de skulle förverkligas före datumet för detta beslut) till största delen är hypotetiska och inte utgör ett betydande, reellt och faktiskt eget bidrag till omstruktureringsskostnaderna. Finansieringen av omstruktureringsplanen uppfyller inte kraven i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering när det gäller det egna bidraget, som ska vara tillräckligt stort och faktiskt till sin karaktär för att garantera att stödet är proportionerligt.

6.3.2.2 Åtgärder som syftar till att begränsa snedvridningen av konkurrensen

- (83) I punkt 76 och följande punkter i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering fastställs att när omstruktureringsstöd beviljas ska åtgärder vidtas för att begränsa snedvridningen av konkurrensen, så att de negativa effekterna på handelsvillkoren minimeras så mycket som möjligt och de positiva effekterna väger tyngre än de negativa. Framför allt bör åtgärder som begränsar snedvridningen av konkurrensen vanligtvis bestå av strukturella åtgärder, dvs. entydiga avyttringar av icke-förlustbringande verksamheter som ändå skulle behöva överges för att bevara lönsamheten.

- (84) Kommissionen betvivlade i beslutet att inleda förfarandet att någon av de föreslagna åtgärder som beskrivs i detalj i skälen 28 och 29 skulle utgöra strukturella eller giltiga konkurrensåtgärder.
- (85) Rumänien har inte lagt fram några uppgifter som kan skingra kommissionens tvivel. Rumänien har i synnerhet inte visat att tillhandahållande till tredje parter av reparations- och underhållstjänster av en enhet eller ett dotterbolag till Blue Air, som tidigare tillhandahöll sådana tjänster internt endast till företag eller enheter som stod under samma kontroll som Blue Air, inte bara är ett kommersiellt val som ökar företagets intäkter. Rumänien har inte visat att reparations- och underhållstjänsterna i fråga är så pass unika att tillhandahållandet av dem på marknaden kompenserar för eller minskar snedvridningen av konkurrensen.
- (86) Rumänien har inte heller lagt fram några bevis för att de linjer som landet föreslog skulle läggas ner var lönsamma eller att nedläggningen av flygplatsbaser inte var nödvändig för att spara kostnader i vilket fall som helst, och för att frigöra en viktig eller sällsynt resurs som kan locka intresserade konkurrenter. Rumäniens plan omfattade inte heller någon avyttring av lönsamma verksamheter eller tillgångar i Blue Air, såsom fristående verksamheter, och/eller frisläppande av ankomst- och avgångstider vid överbelastade flygplatser.
- (87) Slutligen föreskrivs i den omstruktureringsplan som överlämnats till kommissionen en ökning av Blue Airs flygplansflotta och marknadsnärvaro mätt i tillgängliga säten per kilometer jämfört med perioden omedelbart innan det att omstruktureringsplanen utarbetades och började genomföras (skäl 23). Däremot pekar punkterna 78 och 79 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering på åtgärder som minskar stödmottagarens närvaro på marknaden och/eller kapacitet, särskilt på marknader med betydande överkapacitet.

6.3.3 *Avvägning mellan stödets positiva effekter och de negativa effekterna på den inre marknaden*

- (88) En noggrant utformad statlig stödåtgärd bör säkerställa åtgärdens övervägande balans genom att den inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. I riktlinjerna för undsättning och omstrukturering anges de kriterier enligt vilka kommissionen bedömer om stöd för omstrukturering av ett företag i svårigheter är förenligt med den inre marknaden genom att säkerställa att utvecklingen av den berörda näringsverksamheten inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.
- (89) Mot bakgrund av resultaten av bedömningen ovan (i detta avsnitt 6) drar kommissionen slutsatsen att det å ena sidan inte har visats att omstruktureringsstödet, särskilt inte efter det att Blue Air upphörde med sin luftfartsverksamhet, skulle bidra till utvecklingen av Rumäniens näringsverksamhet eller flygförbindelser. Å andra sidan uppfyller omstruktureringsstödet inte de främsta krav i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering som syftar till att säkerställa att den snedvridning av konkurrensen som stödet ger upphov till är vederbörligen begränsad. Omstruktureringsstödet måste därför anses ha en negativ inverkan på handeln i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset och är därför inte förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

7. ÅTERKRAV

- (90) Enligt EUF-fördraget och unionsdomstolarnas fasta rättspraxis är kommissionen behörig att ålägga den berörda medlemsstaten att ändra eller upphäva stöd om kommissionen har konstaterat att stödet är oförenligt med den inre marknaden⁽¹⁶⁾. Unionsdomstolarna har också konsekvent hävdat att avsikten med en medlemsstats skyldighet att upphäva stöd som kommissionen har betraktat som oförenligt med den inre marknaden är att återställa den situation som rådde innan stödet beviljades⁽¹⁷⁾.
- (91) Unionsdomstolarna har i detta hänseende fastställt att detta syfte har uppnåtts när stödmottagaren har återbetalat de belopp som beviljats som olagligt stöd och sålunda förlorat de fördelar den åtnjöt i förhållande till sina konkurrenter på den inre marknaden, och när den situation som förelåg före utbetalningen av stödet således är återställd⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁶⁾ Dom av den 12 juli 1973, kommissionen/Tyskland, C-70/72, EU:C:1973:87, punkt 13.

⁽¹⁷⁾ Dom av den 21 mars 1990, Belgien/kommissionen, C-142/87, EU:C:1990:125, punkt 66.

⁽¹⁸⁾ Dom av den 17 juni 1999, Belgien/kommissionen, C-75/97, EU:C:1999:311, punkterna 64 och 65.

- (92) I linje med rättspraxis fastställs i artikel 16.1 i procedurförordningen följande: "Vid negativa beslut i fall av olagligt stöd ska kommissionen besluta att den berörda medlemsstaten ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren".
- (93) Med tanke på att omstruktureringsstödet till ett belopp av 33,84 miljoner euro (168,4 miljoner rumänska lei) har genomförts sedan den 22 april 2021 (se skäl 2) i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget och därmed ska anses utgöra olagligt och oförenligt stöd, ska stödet följaktligen återkrävas för att återställa den situation som förelåg på den inre marknaden innan stödet beviljades. Återkravet ska omfatta perioden från och med den dag då stödet förlängdes utan en giltig omstruktureringsplan, till och med den dag det har återbetalats. Det belopp som ska återkrävas ska innefatta ränta från den dag då den statliga garantin blev olaglig den 22 april 2021, efter det att det undsättningsstöd som godkändes för sex månader hade löpt ut utan en giltig omstruktureringsplan, till dess att det har återbetalats. Kommissionen konstaterar att det faktum att den statliga garantin kunde ha upphört att gälla när staten betalade tillbaka undsättningslånet på långivarens begäran inte på något sätt har undanröjt den fördel som garantin gav stödmottagaren. Tvärtom utnyttjades denna fördel i största möjliga utsträckning, och stödmottagaren fortsätter att dra nytta av denna fördel så länge statens efterföljande krav gentemot Blue Air inte återbetalas med ränta.

8. SLUTSATS

- (94) Kommissionen konstaterar att Rumänien olagligen har genomfört omstruktureringsstödet till Blue Air i form av en förlängning av den statliga garantin efter perioden på sex månader och utbyte av den tidigare fordringsägaren i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Rumänien bör återkräva detta stöd med ränta. Användningen av den säkerhet som säkrar den statliga garantin och överför 75 % av aktierna i Blue Air till staten utgör dock inte statligt stöd.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Överföringen av 75 % av aktierna i Blue Air Aviation SA till Rumänien utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 2

Det statliga stöd för särskilda ändamål som Rumänien olagligen har upprätthållit förmån för Blue Air Aviation SA genom den statliga garantin på 163,8 miljoner rumänska lei (33,84 miljoner euro) i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är oförenligt med den inre marknaden.

Artikel 3

- (1) Rumänien ska från stödmottagaren återkräva det oförenliga stöd som avses i artikel 2.
- (2) Det stöd som ska återkrävas ska innefatta ränta som löper från den dag stödet förklarades olagligt den 22 april 2021 till den dag det har återbetalats.
- (3) Räntan ska beräknas som kapitaliserad ränta i enlighet med kapitel V i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 ⁽¹⁹⁾ och kommissionens förordning (EG) nr 271/2008 ⁽²⁰⁾ om ändring av förordning (EG) nr 794/2004.

⁽¹⁹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 av den 21 april 2004 om genomförande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EUT L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj>).

⁽²⁰⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 271/2008 av den 30 januari 2008 om ändring av förordning (EG) nr 794/2004 om genomförande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EUT L 82, 25.3.2008, s. 1).

(4) Rumänien ska upphöra med alla utbetalningar av utestående stöd av det slag som avses i artikel 2, med verkan från den dag då detta beslut offentliggörs.

Artikel 4

- (1) Återkravet av det stöd som avses i artikel 2 ska genomföras omedelbart och effektivt.
- (2) Rumänien ska säkerställa att detta beslut genomförs inom fyra månader från den dag då det har delgetts.

Artikel 5

- (1) Inom två månader efter meddelandet av detta beslut ska Rumänien inkomma med följande upplysningar:
 - a) Det totala belopp (kapital och räntor) som ska återkrävas från stödmottagaren.
 - b) En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits eller planeras för att följa detta beslut.
 - c) Dokument som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.
- (2) Rumänien ska hålla kommissionen underrättad om utvecklingen vad gäller de nationella åtgärder som har vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att återkravet av det stöd som avses i artikel 2 har slutförts. Rumänien ska på kommissionens begäran omgående lämna uppgifter om de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att rätta sig efter detta beslut. Rumänien ska också lämna ingående uppgifter om de stödbelopp och räntebelopp som redan har återkrävts från stödmottagaren.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Rumänien.

Kommissionen får, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 30 i rådets förordning (EU) 2015/1589, offentliggöra de stödbelopp och räntebelopp som har återkrävts i enlighet med detta beslut.

Utfärdat i Bryssel den 16 februari 2024.

På kommissionens vägnar
Margrethe VESTAGER
Verkställande vice ordförande