



2024/1675

14.6.2024

DECYZJA KOMISJI (UE) 2024/1675

z dnia 16 lutego 2024 r.

w sprawie pomocy państwa SA.62829 (2023/C) wdrożonej przez Rumunię na rzecz Blue Air Aviation SA

(notyfikowana jako dokument nr C(2024) 910)

(Jedynie tekst w języku rumuńskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanymi artykułami⁽¹⁾ i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W dniu 20 sierpnia 2020 r. Komisja podjęła decyzję o niezgłaszaniu zastrzeżeń wobec planowanej pomocy na rzecz spółki Blue Air Aviation SA („Blue Air”) w formie gwarancji państwowej na zabezpieczenie pożyczki w wysokości 300 775 000 RON (62,13 mln EUR)⁽²⁾, z czego 28,29 mln EUR (1 36,9 mln RON) stanowiło środek odszkodowawczy na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”), a 33,84 mln EUR (163,8 mln RON) – pomoc na ratowanie na podstawie Wytycznych dotyczących pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji („wytyczne R&R”)⁽³⁾ oraz art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE („decyzja w sprawie pomocy na ratowanie”)⁽⁴⁾.
- (2) Rumunia udzieliła gwarancji państwowej w dniu 20 października 2020 r. W dniu 23 października 2020 r. Blue Air uruchomiła środki z pożyczki zaciągniętej w EximBank S.A. W dniu 22 kwietnia 2021 r. Rumunia przedstawiła Komisji wstępny plan restrukturyzacji Blue Air, któremu towarzyszyło przedłużenie gwarancji państwowej na łączny okres sześciu lat.
- (3) W dniu 12 sierpnia 2021 r. rumuńskie władze przekazały informacje na potrzeby oceny pomocy na restrukturyzację przeznaczoną na wsparcie realizacji wstępnego planu restrukturyzacji.
- (4) W dniu 20 sierpnia 2021 r. Komisja przedstawiła wstępną ocenę pomocy na restrukturyzację i zwróciła się o przekazanie dodatkowych informacji.
- (5) W dniu 16 listopada 2021 r. Rumunia przedstawiła Komisji zmieniony plan restrukturyzacji Blue Air („plan restrukturyzacji”) i przekazała informacje na potrzeby oceny pomocy na restrukturyzację przeznaczoną na wsparcie realizacji planu.
- (6) Podczas wideokonferencji w dniu 17 maja 2022 r. Komisja zwróciła się o wyjaśnienia i wymieniła kluczowe informacje, których przedstawienie nadal było niezbędne do oceny zgodności pomocy na restrukturyzację. W dniu 18 maja 2022 r. Komisja potwierdziła najważniejsze omówione zagadnienia na piśmie oraz przypomniała główne nierozstrzygnięte kwestie dotyczące zgodności pomocy, które Rumunia powinna wyjaśnić.

⁽¹⁾ Dz.U. C 195 z 2.6.2023, s. 18.

⁽²⁾ W niniejszej decyzji w celach poglądowych zastosowano kurs wymiany RON/EUR = 0,20656.

⁽³⁾ Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1).

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji z dnia 20 sierpnia 2020 r. w sprawie SA.57026 (2020/N) – Rumunia – COVID-19: Pomoc na rzecz Blue Air (Dz.U. C 430 z 11.12.2020, s. 2).

- (7) W dniu 8 lipca 2022 r. Komisja zwróciła się do rumuńskich władz o przedstawienie informacji dotyczących planu restrukturyzacji i pomocy przeznaczonej na wsparcie jego realizacji. W dniu 6 września 2022 r. Komisja wystosowała pismo przypominające. Rumunia nie przekazała żądanych informacji.
- (8) W dniach 29 września i 5 grudnia 2022 r., w następstwie doniesień prasowych dotyczących nagłego, tymczasowego wstrzymania działalności Blue Air oraz na wniosek Komisji o przedstawienie najnowszych informacji dotyczących tej sprawy, Rumunia poinformowała Komisję o stanie działalności Blue Air oraz krokach podjętych w następstwie uruchomienia gwarancji państwowej, o której mowa w motywie 1.
- (9) Pismem z dnia 17 kwietnia 2023 r. („decyzja o wszczęciu postępowania”) Komisja poinformowała Rumunię o podjęciu decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 TFUE w odniesieniu do wspomnianej pomocy. Po dwóch pismach przypominających Rumunia przedstawiła swoje uwagi w dniu 5 września 2023 r.
- (10) Decyzja Komisji w sprawie wszczęcia formalnego postępowania wyjaśniającego została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej ⁽⁵⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag.
- (11) Komisja otrzymała uwagi od jednej zainteresowanej strony. W dniu 1 sierpnia 2023 r. przekazała je Rumunii, umożliwiając ustosunkowanie się do ich treści, lecz Rumunia nie skorzystała z tej możliwości.

2. Beneficjent

2.1. Działalność Blue Air

- (12) Blue Air jest rumuńską spółką akcyjną pierwotnie założoną pod nazwą Blue Air Airline Management Solutions SRL i prowadzącą działalność od sierpnia 2013 r. W następstwie zaprzestania działalności przez spółkę Blue Air Transport Aerian SA Blue Air przejęła w drodze przetargu jej działalność w dziedzinie przewozów lotniczych. W 2018 r. spółka Blue Air Airline Management Solutions SRL zmieniła nazwę i formę prawną na Blue Air Aviation S.A. Do listopada 2022 r. rumuńska spółka prywatna Airline Invest S.A., nieprowadząca żadnej innej działalności oprócz posiadania akcji Blue Air, posiadała akcje Blue Air stanowiące 76,18 % jej kapitału zakładowego, podczas gdy odpowiednio 23,81 % i 0,1 % akcji należało do dwóch osób fizycznych.
- (13) Na przestrzeni lat Blue Air zwiększała skalę prowadzonej działalności, choć towarzyszyły temu zaburzenia równowagi finansowej. Do końca 2019 r. Blue Air osiągnęła obrót w wysokości około 414 mln EUR rocznie i wykorzystywała flotę 23 statków powietrznych Boeing-737, które przewoziły 4,2 mln pasażerów rocznie, z czego 60 % stanowili obywatele Rumunii mieszkający za granicą. Według stanu na wrzesień 2021 r. Blue Air zatrudniała 1 058 pracowników oraz obsługiwała cztery bazy operacyjne w Rumunii i jedną we Włoszech w celu świadczenia (i) usług międzynarodowego i krajowego pasażerskiego transportu lotniczego, (ii) usług czarterowych na rzecz biur podróży oraz (iii) leasingu statków powietrznych z załogą ⁽⁶⁾.
- (14) Zgodnie z informacjami zawartymi w planie restrukturyzacji przekazanym w dniu 16 listopada 2021 r. zasięg sieci Blue Air był prawie wyłącznie europejski i obejmował blisko 90 połączeń bezpośrednich, w konkurencji głównie z liniami lotniczymi takimi jak Tarom, Ryanair i Wizz Air. W przypadku 20 tras Blue Air była jedynym operatorem. W przypadku 36 tras usługi transportowe świadczył również inny przewoźnik lotniczy. Pozostałe trasy były obsługiwane przez Blue Air oraz co najmniej dwóch innych przewoźników.

2.2. Trudności Blue Air i uprzednio przyznana pomoc na ratowanie

- (15) Rumunia wyjaśnia, że do 2018 r. Blue Air odnotowywała przyspieszony wzrost, któremu towarzyszyły znaczące inwestycje w uruchomienie nowych baz i tras. Spółka prowadziła działalność i realizowała program rozwoju bez odpowiedniego dostępu do finansowania, co przysporzyło jej problemów związanych z płynnością i utrzymaniem

⁽⁵⁾ Zob. przypis 1.

⁽⁶⁾ Na podstawie umowy leasingu z załogą właściciel dostarcza statek powietrzny oraz co najmniej jednego członka załogi. Właściciel przyjmuje na siebie odpowiedzialność operacyjną, która obejmuje prowadzenie obsługi technicznej, pozyskiwanie ubezpieczeń oraz inne obowiązki prawne związane z operacjami.

wypłacalności. W decyzji w sprawie pomocy na ratowanie zwrócono uwagę na ujemny kapitał własny Blue Air w wysokości 18,9 mln EUR według stanu na dzień 31 grudnia 2019 r. oraz skumulowany deficyt w wysokości 37,7 mln EUR przewyższający wartość subskrybowanego kapitału podstawowego w kwocie 0,2 mln EUR oraz rezerw w kwocie 0,62 mln EUR. Ponadto w decyzji w sprawie pomocy na ratowanie wskazano, że pandemia COVID-19 miała znaczący niekorzystny wpływ na wyniki Blue Air odnotowane od początku marca 2020 r. (7). Doprowadziło to do akumulacji strat i ujemnego kapitału własnego, zmuszając spółkę Blue Air do złożenia w dniu 6 lipca 2020 r. wniosku o wszczęcie postępowania restrykcyjnego.

- (16) Jak wskazano w decyzji w sprawie pomocy na ratowanie, gwarancja państwowa, o której mowa w motywie 1, dotyczyła pożyczki, która oprócz naprawienia szkód zgodnie z art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE miała posłużyć również do sfinansowania pewnej części ujemnego salda środków pieniężnych, które Blue Air przewidywała w okresie od września 2020 r. do lutego 2021 r. zgodnie ze swoim planem zachowania płynności. Pożyczki udzielono na okres sześciu lat pod warunkiem przedstawienia planu restrukturyzacji w terminie sześciu miesięcy od jej przyznania. Zabezpieczeniem gwarancji państwowej były hipoteki z pierwszeństwem zaspokojenia na niektórych aktywach należących do Blue Air oraz osób trzecich (8).
- (17) W projekcie rozporządzenia rządowego w trybie pilnym, który Rumunia przedstawiła w zgłoszeniu dotyczącym pomocy na ratowanie, wskazano, że zabezpieczenie gwarancji państwowej obejmowało, między innymi aktywami, 75 % udziału w kapitale zakładowym Blue Air, który to udział był w posiadaniu spółki Airline Invest SA i jednej osoby fizycznej. W przypadku wykonania gwarancji tytuł własności zabezpieczenia miał zostać przeniesiony na państwo, które miało tym samym stać się akcjonariuszem przedsiębiorstwa (9). W rozporządzeniu nie określono wartości zabezpieczenia.
- (18) W dniu 5 grudnia 2022 r. rumuńskie władze poinformowały Komisję, że gwarancja państwowa na rzecz pożyczkodawcy EximBank S.A. została wykonana oraz że Ministerstwo Finansów opłaciło w pełni kwoty związane z zaciągniętą przez Blue Air pożyczką objętą gwarancją.

3. Opis planu restrukturyzacji i pomocy na wsparcie jego realizacji

3.1. Plan restrukturyzacji: czas trwania i planowane środki restrukturyzacyjne

- (19) Plan restrukturyzacji Blue Air obejmuje okres od dnia 1 października 2020 r. do dnia 30 września 2025 r., co odpowiada latom obrotowym 2021–2025 beneficjenta. W okresie tym przewidziano wdrożenie szeregu operacyjnych środków restrukturyzacyjnych lub ich wdrażanie jest już w toku, a środki te w szczególności mają na celu: (i) ograniczenie kosztów floty; (ii) ograniczenie kosztów utrzymania, w tym zbycie statków powietrznych; (iii) utrzymanie świadczenia usług i zapewnienie pasażerom elastyczności podróży; (iv) restrukturyzację sieci portów lotniczych i tras w celu włączenia głównych węzłów lotniczych; (v) zmianę strategii handlowej w celu stania się czołowym przewoźnikiem niskobudżetowym w Europie Środkowej i Wschodniej; (vi) zwiększenie udziału kanałów sprzedaży bezpośredniej; (vii) przekształcenie systemów informatycznych; (viii) dokonanie zmian organizacyjnych i ograniczenie kosztów personelu; (ix) modernizację floty w celu oszczędzenia na kosztach paliwa i uprawnień do emisji CO₂; (x) wprowadzenie na rynek działalności technicznej i serwisowej w drodze przeniesienia do nowo utworzonej jednostki oraz (xi) zmianę terminów spłaty zadłużenia i uniknięcie niewypłacalności.

3.2. Finansowanie planu restrukturyzacji

- (20) Kwota środków finansowych potrzebnych na pokrycie kosztów restrukturyzacji wynosi 194,26 mln EUR. Rumunia poinformowała o pokryciu kosztów częściowo z pomocy na restrukturyzację w kwocie 33,84 mln EUR, a częściowo z wkładu własnego Blue Air w kwocie 160,42 mln EUR.

(7) Decyzja w sprawie pomocy na ratowanie, motywy 11–13, 36 i 102.

(8) Decyzja w sprawie pomocy na ratowanie, motywy 19, 20 lit. g) oraz motywy 45–48.

(9) Projekt przedłożony w zgłoszeniu został przyjęty jako *Ordonanta de Urgenta Guvernului Romaniei* nr 139 z dnia 19 sierpnia 2020 r. i opublikowany w dzienniku urzędowym *Monitorul Oficial* nr 763 z dnia 20 sierpnia 2020 r. W art. 4 ust. 2 projektu rozporządzenia przedłożonego w zgłoszeniu przedstawiono wykaz aktywów ustanowionych jako zabezpieczenie hipoteczne, a w art. 9 ust. 2 określono zasadę przeniesienia własności na państwo i posiadania przez państwo, reprezentowane przez Ministerstwo Transportu, Infrastruktury i Komunikacji, w przypadku wykonania gwarancji.

- (21) W odniesieniu do finansowania planu restrukturyzacji Rumunia na początku poinformowała Komisję o utrzymaniu gwarancji państwowej zabezpieczającej pożyczkę udzieloną w ramach pomocy na ratowanie, która to gwarancja stanowiła odtąd pomoc na restrukturyzację na rzecz Blue Air, do upływu okresu zapadalności pożyczki wynoszącego sześć lat, co umożliwiło spłatę pożyczki do 2026 r. Następnie w dniu 5 grudnia 2022 r. Rumunia poinformowała Komisję, że gwarancja państwowa została wykonana oraz że Ministerstwo Finansów dokonało pełnej zapłaty kwot zaciągniętej przez Blue Air pożyczki objętej gwarancją. W wykonaniu przepisów dotyczących zabezpieczenia gwarancji państwo reprezentowane przez Urząd ds. Administracji Aktywami Państwowymi przejęło 75 % akcji Blue Air ⁽¹⁰⁾, a reszta akcji stanowiących 25 % całkowitego kapitału zakładowego Blue Air pozostała w posiadaniu spółki Airline Invest S.A. (1,191 %) i jednej osoby fizycznej (23,809 %).
- (22) W odniesieniu do części finansowania rzekomo nieobjętej pomocą plan restrukturyzacji obejmuje w szczególności następujące dodatkowe źródła finansowania:
- umorzenie zadłużenia z tytułu zobowiązań do świadczenia usług na rzecz osób trzecich w kwocie 34,79 mln EUR. Osoby trzecie, o których mowa powyżej, obejmują: (i) włoskich pasażerów, (ii) rumuńskich i włoskich wierzycieli w ramach zatwierdzonego przez sąd układu z wierzycielami oraz (iii) różnych wierzycieli w następstwie negocjacji zawartych umów;
 - akcjonariuszy Blue Air innych niż państwo, którzy w drodze spłaty 28,57 mln EUR zadłużenia spółki Blue Air na rzecz prywatnych leasingodawców statków powietrznych tymczasowo stali się wierzycielami Blue Air. Akcjonariusze mieliby przekształcić dług w kapitał Blue Air w trzech etapach, których ukończenie przewidziano na koniec 2022 r., i zwolniliby tym samym Blue Air z obowiązku spłaty zadłużenia;
 - zbycie statków powietrznych obecnie zastawionych na rzecz NAFA oraz ALC – Aero Leasing 3 Designated Activity Company, w wyniku którego ma powstać wkład własny w wysokości 5,89 mln EUR. Rumunia wskazuje, że procedura sprzedaży miała dobiec końca w październiku 2023 r.;
 - finansowanie zewnętrzne w kwocie 54,47 mln EUR, w tym 14,47 mln EUR na ustanowienie spółki *joint venture* odpowiedzialnej za prowadzenie nowej linii lotniczej oraz 40 mln EUR na pokrycie niedopasowania poziomu płynności w 2021 i 2022 r. oraz w celu zagwarantowania trwałości działalności w okresie restrukturyzacji;
 - środki wygenerowane wewnętrznie, w tym planowany wynik netto (zysk) w kwocie 30,02 mln EUR w roku obrotowym 2022.

3.3. Przywrócenie długoterminowej rentowności: prognozy finansowe

- (23) W planie restrukturyzacji opisano planowane zwiększenie liczby statków powietrznych z 19 w 2020 r. do 23 w 2023 r., a następnie utrzymanie tej liczby do 2025 r. Tym samym liczba dostępnych miejsc w przeliczeniu na kilometr miała zwiększyć się z 7,2 mln miejsc w 2019 i 3,2 mln miejsc w 2020 r. do 10,2 mln miejsc w 2023 r. i pozostać bez zmian do 2025 r. Ponadto Rumunia wyjaśnia, że operacyjne środki restrukturyzacyjne mają zapewnić przyspieszenie procesu restrukturyzacji sieci Blue Air w celu zagwarantowania ciągłości działania dzięki szybkiemu i ciągłemu dostosowywaniu dostępnych zdolności do zapotrzebowania.
- (24) Zgodnie z prognozą przedstawioną w planie restrukturyzacji Blue Air ma osiągnąć dodatni wynik finansowy przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją („EBITDA”) oraz marżę EBITDA do wartości przychodów w wysokości 16,8 %, począwszy od 2022 r., i wartość ta ma wzrastać do końca okresu restrukturyzacji, jak pokazano w tabeli 1. Ponadto zgodnie z zawartymi w planie szacunkami przepływów pieniężnych w latach 2022–2025 wpływy środków pieniężnych Blue Air mają wynieść około 600 mln EUR, a wypływy środków pieniężnych – około 580 mln EUR, zapewniając dodatnie saldo środków pieniężnych od 2022 r., które pod koniec okresu restrukturyzacji ma wynieść 21 mln EUR.

⁽¹⁰⁾ Zgodnie z obowiązującym brzmieniem art. 9 ust. 2 rozporządzenia rządowego w trybie pilnym nr 139 z dnia 19 sierpnia 2020 r., zmienionym ustawą nr 162 z dnia 30 maja 2022 r. opublikowaną w dzienniku urzędowym *Monitorul Oficial* nr 534 z dnia 31 maja 2022 r., jako posiadacza powiązanych aktywów spółki Blue Air oraz innych aktywów w imieniu państwa wyznaczono Urząd ds. Administracji Aktywami Państwowymi zamiast uprzednio wskazanego Ministerstwa Transportu, Infrastruktury i Komunikacji.

Tabela 1

Wybrane dane finansowe z planu restrukturyzacji (lata obrotowe 2021–2025, dane w mln EUR)

	Okres restrukturyzacji				
	Rok obrotowy 2021	Rok obrotowy 2022	Rok obrotowy 2023	Rok obrotowy 2024	Rok obrotowy 2025
Przychody	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
Wynik netto	(68,04)	30,02	8,83	12,95	19,93
Saldo przepływów pieniężnych	(3,81)	19,45	11,65	12,07	21,28
Marża EBITDA	- 51,9 %	16,8 %	23,1 %	23,6 %	22,5 %

Źródło: Plan restrukturyzacji, sekcje 4 i 7, strony 16 i 46.

- (25) Plan restrukturyzacji obejmuje prognozy finansowe według scenariusza bazowego w oparciu o dane finansowe przedstawione w tabeli 1. W prognozach nie uwzględniono żadnych informacji na temat wartości kapitału ani kwoty zainwestowanego kapitału, ani też wariantu pesymistycznego. W planie nie wyjaśniono, w jaki sposób Blue Air miałyby zaradzić problemom z wypłacalnością uwidocznionym w głęboko ujemnej wartości kapitału wskazanej w motywie 15. Ponadto skumulowany wynik netto w latach 2021–2025 wykazany w tabeli 1 sugeruje, że wartość kapitału nie ulegnie znaczącej poprawie i nie osiągnie wartości dodatniej w okresie restrukturyzacji, nawet w przypadku planowanego wniesienia nowego kapitału (zob. motyw 22).
- (26) Przekazując plan restrukturyzacji, Rumunia wyraziła przekonanie, że Blue Air wygeneruje wystarczające środki, które umożliwią całkowitą spłatę pożyczki objętej pomocą w okresie restrukturyzacji. Rumunia podkreśliła jednak zarazem, że przetrwanie beneficjenta nadal jest zagrożone ze względu na istotne straty poniesione od 2020 r. oraz ograniczoną płynność.

3.4. Środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji

- (27) Rumunia zaproponowała środki strukturalne i ograniczenie działalności gospodarczej, a także środki behawioralne służące ograniczeniu zakłóceń konkurencji powstałych w wyniku przyznania pomocy na restrukturyzację.

3.4.1. Środki strukturalne – zbycie i ograniczenie działalności gospodarczej

- (28) Zbycie i ograniczenie działalności gospodarczej Blue Air ma obejmować następujące działania:
- ograniczenie nierentownych baz operacyjnych i tras, w tym zamknięcie dziewięciu tras do października 2021 r. i zamknięcie baz w Larnace (Cypr) i Jassach (Rumunia) ze skutkiem od kwietnia 2020 r.;
 - wcześniejszy zwrot czterech statków powietrznych;
 - zlecenie prac administracyjnych, czynności w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz obsługi wynagrodzeń i świadczeń pracowniczych podmiotom zewnętrznym;
 - ponadto – jako najważniejszy środek ograniczający zakłócenia konkurencji zdaniem Rumunii – rozszerzenie świadczenia usług konserwacyjnych przez zajmującą się konserwacją statków powietrznych jednostkę zależną Blue Air Technic S.R.L. na przedsiębiorstwa inne niż Blue Air.

3.4.2. Środki behawioralne

- (29) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez rumuńskie władze środki behawioralne zostały określone w podstawie prawnej gwarancji państwowej oraz powiązanej umowy w sprawie pożyczki i gwarantują wykorzystanie pomocy wyłącznie do finansowania przywrócenia długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa i uniemożliwiają wykorzystanie pożyczki do celów:
- agresywnej ekspansji handlowej lub podjęcia nadmiernego ryzyka;
 - przejęcia działalności konkurencyjnych przedsiębiorstw lub innych przewoźników, w tym działalności wyższego lub niższego szczebla;
 - subsydiowania skrośnego innej działalności gospodarczej przedsiębiorstw zintegrowanych, które w grudniu 2019 r. znajdowały się w trudnej sytuacji;
 - ponadto do czasu spłaty pożyczki i gwarancji państwowej wynagrodzenie żadnego członka zarządu beneficenta ma nie ulec zwiększeniu ponad poziom z grudnia 2019 r.

3.5. Rola Blue Air w Rumunii i scenariusz alternatywny wobec pomocy

- (30) Według informacji przekazanych przez rumuńskie władze, ze względu na zły stan sieci drogowej i kolejowej w Rumunii, Blue Air ma nieodzowne znaczenie dla zapewnienia łączności międzyregionalnej w ramach sieci tras obsługiwanych przez tę spółkę. Rumunia wyjaśniła, że rozwój Blue Air w ciągu ostatnich 15 lat działalności – przy uwzględnieniu również działalności spółki będącej jej prawnym poprzednikiem – odpowiadał rumuńskiemu wzorcowi migracji. Blue Air oferowała usługi w cenach przystępnych dla rumuńskich pracowników mieszkających za granicą. Spółka kontynuowała rozwój tras krajowych wraz z tradycyjnym rumuńskim przewoźnikiem, Tarom, lecz oferowała je po bardziej konkurencyjnych cenach, aby wypełnić lukę w połączeniach lądowych, zapewniając sieć połączeń dla ponad 700 000 osób rocznie. W przypadku niektórych z tych tras krótkodystansowych oferty przewoźników międzynarodowych nie zapewniały dostatecznego poziomu obsługi.
- (31) Rumunia poinformowała, że Blue Air odgrywa również istotną rolę w lokalnej gospodarce, ponieważ generuje obroty w małych, regionalnych portach lotniczych i wnosi wkład do budżetu państwa w postaci podatków i składek na ubezpieczenie społeczne. Rumunia poinformowała, że beneficjent posiada bardzo doświadczony personel szkoleniowy i prowadzi profesjonalne szkolenia o dużej wartości dodanej, na przykład szkolenia pilotów nieposiadających jeszcze licencji oraz regularne szkolenia dla pilotów, personelu pokładowego i pracowników technicznych. Zdaniem Rumunii działania te mają istotne znaczenie dla rumuńskiej gospodarki.
- (32) W początkowych oświadczeniach Rumunia argumentowała, że wyjście Blue Air z rynku spowodowałoby wystąpienie niedoskonałości rynku lub trudności społecznych w rozumieniu pkt 44 wytycznych R&R. Wyjście Blue Air z rynku byłoby szkodliwe dla rumuńskiej gospodarki i sieci połączeń ze względu na istotną rolę tej spółki w przewozie pracowników migrujących i drobnych przedsiębiorców z i do Rumunii oraz w obrębie kraju. Rumunia poinformowała, że konkurencyjnym przewoźnikom trudno byłoby odtworzyć połączenia i przydziały czasu na start i lądowanie unikatowej sieci Blue Air w perspektywie krótko- i średnioterminowej.
- (33) W dniu 29 września 2022 r. w odpowiedzi na wniosek Komisji Rumunia poinformowała, że od dnia 6 września 2022 r. do dnia 10 października 2022 r. Blue Air wstępnie zawiesiła wszystkie loty ze względu na brak środków na sfinansowanie normalnej działalności, w tym na pokrycie kosztów paliwa. W krótkim czasie przewoźnicy Wizz Air, Ryanair lub Tarom zapewnili loty powrotne lub zaoferowali miejsca w swoich samolotach tysiącom pasażerów Blue Air, którzy utknęli na lotniskach.
- (34) W dniu 5 grudnia 2022 r. Rumunia wyjaśniła, że Blue Air poinformowała Ministerstwo Transportu i Infrastruktury, że nie wznowi lotów do marca 2023 r. oraz że prowadzi rozmowy z potencjalnymi inwestorami mogącymi zapewnić finansowanie umożliwiające wznowienie operacji transportu lotniczego. W okresie tym, według informacji przekazanych przez Rumunię, zaledwie jeden z sześciu statków powietrznych Boeing-737 z floty Blue Air był zdatny do lotu.
- (35) W dniu 18 listopada 2022 r. rumuńskie władze zdecydowały o zawieszeniu koncesji Blue Air ze skutkiem od 21 listopada 2022 r. do 31 marca 2023 r. Rumunia poinformowała Komisję o możliwości weryfikacji powziętej decyzji o zawieszeniu, jeżeli Blue Air przedstawi finansowy plan naprawczy, w którym wykaże zidentyfikowane zasoby finansowe odpowiednie i niezbędne do sfinansowania operacji transportu lotniczego w skali pozwalającej na wypełnienie ciężących na tej spółce zobowiązań.

3.6. Podstawy wszczęcia postępowania

- (36) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała wstępnie, że (i) kontynuacja gwarancji państwowej przez okres dłuższy niż sześć miesięcy (motywy 1 i 21) oraz (ii) wykonanie zabezpieczenia gwarancji państwowej i przeniesienie własności 75 % akcji posiadanych przez uprzednich akcjonariuszy Blue Air na rzecz państwa w następstwie wykonania gwarancji oraz pokrycie kwot pożyczki pozostających do spłaty, jak opisano w motywach 8 i 20, może stanowić pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Komisja wstępnie stwierdziła, że pomoc została już wdrożona, i oceniła zgodność tej pomocy z rynkiem wewnętrznym.
- (37) Komisja miała wątpliwości co do zgodności pomocy na restrukturyzację z głównymi wymogami wytycznych R&R. Komisja w szczególności wyraziła wątpliwości co do: (i) powstania trudności społecznych lub niedoskonałości rynku pod względem sieci połączeń lotniczych w Rumunii na skutek ostatecznego wyjścia Blue Air z rynku, (ii) istnienia wystarczającego rzeczywistego i faktycznego wkładu własnego beneficjenta, pozbawionego elementów pomocy, (iii) przywrócenia długoterminowej rentowności spółki oraz (iv) braku istotnych środków wyrównawczych.

4. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (38) W dniu 29 czerwca 2023 r. spółka Ryanair Designated Activity Company („Ryanair”) przekazała swoje uwagi. Ryanair podziela wstępne ustalenie Komisji dotyczące niezgodności pomocy na restrukturyzację i apeluje o nieudzielenie Rumunii zezwolenia na zwiększenie tej pomocy w ramach próżnych wysiłków zmierzających do wznowienia działalności Blue Air wstrzymanej przed ponad dziesięcioma miesiącami. Ryanair uważa, że wstrzymanie operacji transportu lotniczego Blue Air stało się obecnie faktem, ponieważ spółka ta nie obsługuje już żadnych pasażerów, i nie wydaje się, aby sytuacja ta miała wpływ na sieć połączeń lotniczych w Rumunii po przejęciu przez konkurentów większości krajowych lub międzynarodowych połączeń wcześniej obsługiwanych przez Blue Air.
- (39) Ryanair uważa również, że pomoc na restrukturyzację jest nieproporcjonalna ze względu na brakujący wkład własny oraz niewystarczający podział obciążeń, a ponadto nie jest odpowiednia do wsparcia rentowności Blue Air, która opiera się na obecnie zdezaktualizowanym planie restrukturyzacji, zwłaszcza po utracie przydziałów czasu na start i lądowanie w skoordynowanych portach lotniczych na rynku wewnętrznym oraz utracie niemal całego personelu. Niezdolność Blue Air do uzyskania nowego certyfikatu przewoźnika lotniczego w świetle jej organizacji pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa operacji transportu lotniczego zdecydowanie zagroziłaby rentowności przedsiębiorstwa. Plan ma również być sprzeczny z wytycznymi R&R, ponieważ uwzględniono w nim wycofanie jedynie nierentownych tras oraz faktyczne zwiększenie zdolności Blue Air.

5. UWAGI RUMUNII

- (40) Rumuńskie władze nie ustosunkowały się do uwag zainteresowanej strony ani wątpliwości wyrażonych przez Komisję w odniesieniu do zgodności z rynkiem wewnętrznym. Ich uwagi obejmują wyjaśnienia dotyczące okoliczności faktycznych niewypłacalności spółki Blue Air oraz podjętych w tym kontekście działań.
- (41) Rumuńskie władze (reprezentowane przez Ministerstwo Finansów) wyjaśniły, że w następstwie powiadomienia o wszczęciu postępowania upadłościowego przez Tribunalul București – Secția a VII-a Civilă w sprawie nr 8307/3/2023 przeciwko Blue Air, opublikowanego w Biuletynie Postępowania Upadłościowych (BPI) nr 5743/31.03.2023, Krajowy Organ Administracji Podatkowej w terminie wyznaczonym przez sąd złożył wniosek o rejestrację masy upadłościowej obejmującej wierzytelności zabezpieczone i roszczenia budżetowe na łączną kwotę 411 707 165 RON (82,81 mln EUR).
- (42) Po odrzuceniu niektórych kwot (podatek od wartości dodanej) wstępna tabela roszczeń i dłużników Blue Air została opublikowana w BPI nr 11066. We wstępnej tabeli wykazano roszczenie Dyrekcji Generalnej ds. Dużych Podatników na kwotę 84 964 821 RON (17,1 mln EUR) w kolejności preferencji wskazanej w art. 159 ust. 1–3 ustawy nr 85/2014, a także roszczenie Ministerstwa Finansów na kwotę 342 365 589 RON (68,86 mln EUR) w kolejności preferencji wskazanej w art. 159 ust. 1–3 tej samej ustawy. Jako zasadne roszczenie uwzględniono również kwotę pomocy państwa przyznanej spółce, pod warunkiem określenia wartości rynkowej towarów (gwarancji) podlegających przypadkowi tytułem odzyskania pomocy państwa zgodnie z art. 9 ust. 2 rozporządzenia rządowego w trybie pilnym nr 139/2020.

- (43) Władze rumuńskie (Urząd ds. Administracji Aktywami Państwowymi) wyjaśniają i przypominają ponadto, że – zgodnie ze zmienioną podstawą prawną gwarancji – w przypadku wykonania gwarancji państwowej odnośnie zabezpieczenia, w tym tytuł własności akcji Blue Air będących w posiadaniu uprzednich akcjonariuszy, miały zostać w pełni przeniesione na państwo reprezentowane przez Urząd ds. Administracji Aktywami Państwowymi, a tym samym państwo miało stać się akcjonariuszem tej spółki.
- (44) W związku z tym w dniu 8 grudnia 2022 r., zgodnie z decyzjami walnych zgromadzeń akcjonariuszy i wspólników spółek Blue Air Aviation S.A., Airline Invest S.A. i Blue Air Technic S.R.L., państwo rumuńskie reprezentowane przez Urząd ds. Administracji Aktywami Państwowymi stało się większościowym akcjonariuszem Blue Air (75 %) w drodze dobrowolnego przeniesienia własności akcji objętych gwarancją z dotychczasowych właścicieli na Urząd ds. Administracji Aktywami Państwowymi, któremu nie przysługiwała decyzja w sprawie objęcia akcji. Ówczesni akcjonariusze spółki Blue Air dobrowolnie podjęli wszystkie niezbędne działania w celu odnotowania wspomnianych decyzji również w rejestrze handlowym i odnośnych wpisów dokonano w dniu 12 grudnia 2022 r.
- (45) Władze rumuńskie poinformowały ponadto, że od czasu wszczęcia postępowania upadłościowego w dniu 31 marca 2023 r. spółka Blue Air nie prowadziła działalności gospodarczej zgodnie ze swoim przedmiotem działalności oraz że ze względu na zaprzestanie głównej działalności rozpoczęto zwolnienia grupowe personelu i uruchomiono procedury umożliwiające skorzystanie z Funduszu Gwarancji Wynagrodzeń.
- (46) W tym kontekście władze rumuńskie uznają, że przeniesienie akcji nie przysporzyło Blue Air żadnych bezpośrednich ani pośrednich korzyści oraz że Blue Air nie uzyskała żadnej korzyści gospodarczej w odniesieniu do kwot pożyczki pozostających do spłaty, z uwagi na niemal całkowity brak środków na rachunkach przedsiębiorstwa w grudniu 2022 r. oraz stan wstrzymania płatności od września 2022 r. W związku z tym władze rumuńskie poinformowały, że przeniesienie akcji Blue Air nie obejmowało żadnych kwot dostępnych środków finansowych, które mogłyby przysporzyć Blue Air jakąkolwiek korzyść gospodarczą poprzez niespłacenie pożyczki objętej gwarancją państwa.

6. OCENA POMOCY

6.1. Istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE

- (47) Na podstawie art. 107 ust. 1 TFUE „z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (48) Aby dany środek uznać za pomoc w rozumieniu powyższego postanowienia, muszą zatem być spełnione łącznie następujące warunki: (i) środek można przypisać państwu i musi on być finansowany z zasobów państwowych; (ii) musi on przynosić korzyść beneficjentowi środka; (iii) korzyść ta musi być selektywna oraz (iv) środek musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.1.1. Kontynuacja gwarancji państwowej przez okres dłuższy niż sześć miesięcy: korzyść gospodarcza

- (49) W decyzji w sprawie pomocy na ratowanie Komisja stwierdziła, że gwarancja państwowa przyznana przedsiębiorstwu znajdującemu się w trudnej sytuacji w rozumieniu wytycznych R&R stanowiła pomoc państwa na rzecz spółki Blue Air zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE⁽¹⁾. Z przyczyn przedstawionych we wspomnianym dokumencie, a ponadto ze względu na pogorszenie sytuacji finansowej i operacyjnej Blue Air w porównaniu z sytuacją z sierpnia 2020 r., kiedy to zatwierdzono pomoc na ratowanie, Komisja uważa, że gwarancja państwowa w zakresie pożyczki przyznanej jako pomoc na ratowanie, a także w zakresie, w jakim była kontynuowana po upływie sześciomiesięcznego okresu, o którym mowa we wspomnianej decyzji w sprawie pomocy państwa, stanowi pomoc państwa na pełną kwotę pożyczki objętej gwarancją.

⁽¹⁾ Decyzja w sprawie pomocy na ratowanie, motywy 69–75.

- (50) Na przykład wydaje się, że Blue Air nie była już w stanie pokryć normalnych kosztów operacyjnych i brak finansowania z rynku zmusił ją do zaprzestania działalności we wrześniu i w październiku 2022 r. (motywy 32 i 33). Wynika z tego, że Blue Air nie byłaby w stanie uzyskać na zasadach rynkowych płynności w kwocie 163,8 mln RON (33,84 mln EUR), którą zapewniła jej gwarancja państwowa, ani w momencie przyznania gwarancji, ani później, gdy utrzymano ją po wygaśnięciu okresu objętego pomocą na ratowanie.
- (51) Ustaleniu istnienia korzyści gospodarczej nie przeczy badanie możliwej zgodności postępowania rumuńskich władz z rynkiem. Ekspozycja państwa rumuńskiego na rzecz Blue Air wynika z gwarancji udzielonej przez Rumunię z powodów związanych z polityką publiczną, dotyczących między innymi utrzymania sieci połączeń lotniczych w kontekście środków dotyczących zdrowia publicznego podjętych w celu powstrzymania rozprzestrzeniania się pandemii COVID-19 ⁽¹²⁾. Innymi słowy, podmiot rynkowy o analogicznej pozycji do państwa rumuńskiego nie zdecydowałby się na przyznanie przedmiotowej gwarancji lub przedłużenie jej obowiązywania. Postępowanie państwa w następstwie udzielenia gwarancji jest jedynie konsekwencją pomocy przyznanej wcześniej przez państwo działające jako podmiot władzy publicznej, a zatem nie wynikało z czynników, które podmiot rynkowy w normalnych warunkach rynkowych uwzględniłby w swoich kalkulacjach ekonomicznych ⁽¹³⁾.

6.1.2. *Wykonanie zabezpieczenia gwarancji państwowej i przeniesienie akcji spółki Blue Air na rzecz państwa: korzyść gospodarcza*

- (52) W odniesieniu do drugiego środka przeanalizowanego w decyzji o wszczęciu postępowania, wbrew przedstawionemu w niej wstępnemu pogładowi, Komisja uważa, że wykonanie zabezpieczenia gwarancji państwowej i przeniesienie na rzecz państwa własności 75 % akcji Blue Air po tym, jak państwo było zmuszone do spłaty zaciągniętej przez Blue Air pożyczki objętej gwarancją, nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE odrębnej od pomocy uwzględnionej już we wspomnianej gwarancji państwowej.
- (53) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała, że zastąpienie prywatnego właściciela akcji podmiotem publicznym samo w sobie nie przynosi bezpośredniej korzyści gospodarczej Blue Air ze względu na samą zmianę struktury własności. Niemniej jednak Komisja wstępnie ustaliła, że zastąpienie tytułu dłużnego umożliwiającego państwu otrzymanie zwrotu kwot pożyczki należnych EximBank S.A. tytułem własności akcji, który nie obejmuje już wymogu zwrotu kosztów przez Blue Air, prowadzi do uwolnienia środków pieniężnych, które Blue Air uprzednio musiała zabezpieczyć z prowadzonej działalności. Ponadto Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy przejęcie zabezpieczenia odbyło się z uwzględnieniem rynkowych wartości tego zabezpieczenia. Z informacji przekazanych przez władze rumuńskie w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego wynika, że zmianie tytułu własności nie towarzyszyła żadna wypłata środków, zwłaszcza na rzecz Blue Air (motywy 43, 44). Ponadto fakt posiadania akcji przez państwo w żaden sposób nie umniejsza jego uprawnienia jako wierzyciela kwot wykonanej gwarancji, aby ubiegać się o zwrot środków należnych od Blue Air (motyw 42). Wynika z tego, że zastąpienie tytułu dłużnego państwa instrumentem kapitałowym poprzez przeniesienie 75 % akcji Blue Air na rzecz państwa nie przysporzyło Blue Air korzyści gospodarczej innej niż korzyść uzyskana dzięki gwarancji państwowej zabezpieczającej kwotę pożyczki w ramach pomocy na ratowanie.

6.1.3. *Gwarancja państwowa: zasoby państwowe, charakter selektywny oraz wpływ na handel i konkurencję*

- (54) Gwarancja państwowa, którą utrzymano również po wygaśnięciu okresu objętego pomocą na ratowanie, obejmuje zasoby państwa rumuńskiego na podstawie decyzji podjętych przez państwo i przynosi korzyści wyłącznie Blue Air. Jeśli chodzi o kryterium selektywności, zgodnie z orzeczeniem Trybunału, w przypadku rozpatrywania pomocy indywidualnej ustalenie istnienia korzyści gospodarczej pozwala w zasadzie domniemywać selektywność danego środka ⁽¹⁴⁾. Dzieje się tak niezależnie od tego, czy na właściwych rynkach istnieją podmioty gospodarcze,

⁽¹²⁾ Decyzja w sprawie pomocy na ratowanie, motywy 85–97 oraz 50–63.

⁽¹³⁾ Zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 6 marca 2018 r., Komisja przeciwko FIH Holding i FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, ECLI:EU:C:2018:159, pkt 58.

⁽¹⁴⁾ Wyrok Trybunału z dnia 4 czerwca 2015 r., Komisja/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, pkt 60.

które znajdują się w porównywalnej sytuacji. Chociaż spółka Tarom skorzystała z podobnej gwarancji państwowej na mocy tego samego rozporządzenia w trybie pilnym co Blue Air, rozpatrywana gwarancja państwowa w żadnym przypadku nie stanowi jednak części ogólnego środka dostępnego dla wszystkich przedsiębiorstw prowadzących działalność w sektorze transportu lotniczego w Rumunii. W związku z powyższym omawiany środek ma charakter selektywny.

- (55) Środek pomocy, który umożliwił Blue Air pozostanie na rynku, miał zatem przyczynić się do poprawy pozycji konkurencyjnej tej spółki na rynku wewnętrznym, na którym świadczyła usługi transportu lotniczego w wielu państwach członkowskich, konkurując między innymi z przedsiębiorstwami Ryanair i Wizz Air (motyw 14). W związku z tym środek należy postrzegać jako mogący zakłócać konkurencję lub zagrażający jej zakłóceniem oraz wpływający na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

6.1.4. Wniosek w sprawie istnienia pomocy

- (56) W świetle oceny spełnienia łącznie przesłanek dla zaistnienia pomocy państwa Komisja stwierdza, że przeniesienie własności 75 % akcji Blue Air na rzecz państwa nie stanowi pomocy państwa. Niemniej jednak, ze względu na przyznanie i utrzymanie gwarancji państwowej przez okres dłuższy niż okres objęty pomocą na ratowanie, gwarancja ta stanowi pomoc państwa zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE. W związku z tym Komisja oceni jej zgodność z prawem oraz z rynkiem wewnętrznym.

6.2. Zgodność pomocy z prawem

- (57) Zgodnie z art. 108 ust. 3 TFUE „Komisja jest informowana, w czasie odpowiednim do przedstawienia swych uwag, o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy”. Jeśli uznaje ona, że plan nie jest zgodny z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107, wszczyna bezzwłocznie procedurę przewidzianą w ust. 2 tego artykułu, a dane państwo członkowskie nie może wprowadzać w życie projektowanych środków dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej.
- (58) Ponadto zgodnie z art. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2015/1589 („rozporządzenie proceduralne”) ⁽¹⁵⁾ zmiany istniejącej pomocy stanowią „nową pomoc”, która podlega obowiązkowi zgłoszenia zgodnie z art. 2 ust. 1 tego rozporządzenia. Art. 3 rozporządzenia proceduralnego stanowi, że pomocy podlegającej obowiązkowi zgłoszenia nie wprowadza się w życie do czasu podjęcia przez Komisję decyzji zezwalającej na taką pomoc lub do czasu uznania takiej decyzji Komisji za podjętą.
- (59) Decyzją w sprawie pomocy na ratowanie zezwolono na udzielenie pomocy Blue Air w formie gwarancji państwowej w celu zabezpieczenia spłaty otrzymanej pożyczki na ratowanie. Zgodnie z przedłożonym Komisji projektem podstawy prawnej środek ten był uzależniony od przedstawienia planu restrukturyzacji w terminie sześciu miesięcy w celu uzyskania zatwierdzenia Komisji. Władze rumuńskie przekazały Komisji wstępny plan restrukturyzacji w terminie sześciu miesięcy od pierwszego uruchomienia środków z pożyczki objętej gwarancją (motyw 2). Przedłużenie okresu obowiązywania gwarancji, pierwotnie zatwierdzonej na okres sześciu miesięcy jako pomoc na ratowanie, mogło tym samym zostać tymczasowo zatwierdzone zgodnie z pkt 55 lit. d) wytycznych R&R.
- (60) Rumunia nie przekazała jednak do chwili obecnej pomimo wielokrotnie ponawianych próśb wykonalnego, spójnego i dalekością planu restrukturyzacji, który Komisja mogłaby zatwierdzić, zgodnie z pkt 45 wytycznych R&R. Gwarancja państwowa przyznana i utrzymana przez okres dłuższy niż okres objęty pomocą na ratowanie stanowi zatem pomoc niezgodną z prawem.

6.3. Zgodność pomocy z zasadami rynku wewnętrznego i podstawa prawna oceny

- (61) Komisja musi ocenić, czy pomoc na restrukturyzację można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym. Do państwa członkowskiego należy przedstawienie możliwych podstaw zgodności oraz wykazanie, że spełnione są przesłanki do uznania takiej zgodności.

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

- (62) Zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE za zgodną z rynkiem wewnętrznym może zostać uznana pomoc przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. Wytyczne R&R zawierają zasady i warunki dotyczące oceny zgodności pomocy na restrukturyzację na rzecz przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (63) Ocena zgodności pomocy na restrukturyzację z rynkiem wewnętrznym musi obejmować ocenę spełnienia warunków zawartych w wytycznych R&R. Przedkładając plan restrukturyzacji, Rumunia oświadczyła, że w rozpatrywanym przypadku warunki te zostały spełnione. W odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania Rumunia nie przedstawiła jednak ani nie podtrzymała jakichkolwiek przesłanek świadczących o zgodności. Mimo to Komisja oceni zgodność pomocy w świetle wątpliwości wyrażonych w decyzji o wszczęciu postępowania.

6.3.1. *Udział w rozwoju działania gospodarczego lub regionu gospodarczego*

- (64) W pewnych sytuacjach restrukturyzacja przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji może przyczynić się do rozwoju działań gospodarczych lub regionów gospodarczych, także poza samą działalnością prowadzoną przez beneficjenta. Dzieje się tak, gdy w przypadku braku takiej pomocy upadek beneficjenta prowadziłyby do sytuacji obejmujących niedoskonałość rynku lub trudności społeczne, hamując rozwój działań gospodarczych lub regionów gospodarczych, które zostałyby dotknięte takimi sytuacjami. Pkt 44 wytycznych R&R zawiera niewyczerpujący wykaz takich sytuacji. Dzięki temu, że pomoc umożliwia beneficjentowi kontynuowanie działalności, zapobiega ona niedoskonałościom rynku lub trudnościom społecznym, o których mowa powyżej, a tym samym przyczynia się do rozwoju działań gospodarczych lub regionów gospodarczych, na które miałyby wpływ wyjście beneficjenta z rynku. W przypadku pomocy na restrukturyzację ma to jednak miejsce tylko wtedy, gdy pomoc rzeczywiście pozwala beneficjentowi konkurować na rynku o własnych siłach, co możliwe jest wyłącznie w przypadku uzupełnienia pomocy planem restrukturyzacji przywracającym długoterminową rentowność beneficjenta.

6.3.1.1. *Przywrócenie długoterminowej rentowności*

- (65) Zgodnie z pkt 45 wytycznych R&R w przypadku pomocy na restrukturyzację Komisja będzie wymagać od zainteresowanego państwa członkowskiego przedłożenia wykonalnego, spójnego i dalekosiężnego planu restrukturyzacji, którego celem jest przywrócenie długoterminowej rentowności beneficjenta. Plan restrukturyzacji musi przywrócić długoterminową rentowność beneficjenta w rozsądnych ramach czasowych i na podstawie realistycznych założeń co do przyszłych warunków działania, które powinny wykluczać wszelką dalszą pomoc państwa nieobjętą planem restrukturyzacji. Zgodnie z pkt 52 wytycznych R&R przedsiębiorstwo osiąga długoterminową rentowność, jeśli jest w stanie zapewnić odpowiedni szacowany zwrot z kapitału po pokryciu wszystkich swoich kosztów wraz z amortyzacją i opłatami finansowymi.
- (66) Po pierwsze, Rumunia oświadczyła, że w przypadku przywrócenia europejskiego ruchu powietrznego wyniki i pozycja finansowa Blue Air mają ulec poprawie przed sezonem letnim w 2022 r. Ponadto prognozy przepływów środków pieniężnych oparto na optymistycznych założeniach dotyczących popytu, przychodów lub kosztów. Tabela 1 przedstawia prognozowane przez Rumunię dodatnie wartości przepływów środków pieniężnych netto w wysokości powyżej 10 mln EUR w 2023 r. i powyżej 19 mln EUR w 2022 r., wygenerowane z działalności spółki Blue Air. Tymczasem według stanu na jesień 2022 r. Blue Air nie była w stanie pokryć niezbędnych kosztów bezpośrednich, których pokrycie umożliwiłoby spółce obsługę lotów (np. kosztów uprawnień do emisji CO₂, kosztów paliwa), ani spłacić należności z tytułu pożyczki na ratowanie (zob. motywy 20 i 32).
- (67) Po drugie, jak wskazano w motywie 25 oraz w tabeli 1, Rumunia nie przedstawiła zestawu najważniejszych wskaźników ekonomicznych dla okresu restrukturyzacji ani danych dotyczących rentowności Blue Air w okresie obowiązywania planu restrukturyzacji, o które zwróciła się Komisja. Czysto hipotetyczny zysk wykazany w planie przedstawionym Komisji jest zdecydowanie niewystarczającym wskaźnikiem długoterminowej rentowności. Plan restrukturyzacji nie zawiera konkretnych prognoz dotyczących wartości kapitału własnego lub zainwestowanego ani stosunku kapitału obcego do kapitału własnego, które pozwalałyby na wyciągnięcie jakichkolwiek wniosków co do wypłacalności spółki Blue Air oraz możliwości osiągnięcia dodatniej wartości kapitału własnego, którą spółka ta byłaby w stanie utrzymać na stałym poziomie. Brak informacji na temat rentowności kapitału własnego oraz stopy zwrotu z zaangażowanego kapitału w zestawieniu np. z kosztem kapitału i porównywalnymi liniami lotniczymi uniemożliwia ocenę ewentualnego osiągnięcia rentowności przez Blue Air pod koniec okresu restrukturyzacji.

- (68) Po trzecie, Rumunia nie przedstawiła żadnej analizy wrażliwości, w której wykazałaby zmiany prognoz scenariusza bazowego w bardziej pesymistycznych okolicznościach. W scenariuszu takim należałoby wykazać zmienność wskaźników finansowych przy jednoczesnym dalszym generowaniu przychodów w wysokości wystarczającej do pokrycia kosztów działalności operacyjnej i zabezpieczenia pozycji Blue Air na rynku bez dalszej pomocy państwa na zakończenie okresu (zob. motyw 25).
- (69) Nie udało się rozwiązać poważnych wątpliwości Komisji co do zgodności planu restrukturyzacji z kryteriami określonymi w wytycznych R&R oraz co do tego, czy plan doprowadziłby do przywrócenia długoterminowej rentowności Blue Air, a wątpliwości te w dalszym stopniu potwierdziła niezdolność Blue Air do utrzymania działalności. Planu restrukturyzacji nie zaktualizowano po wstrzymaniu działalności ani przyjęciu decyzji o wszczęciu postępowania.

6.3.1.2. Rozwój niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych

- (70) Jak wskazano w motywie 30, Blue Air świadczyła w szczególności niskobudżetowe usługi transportu lotniczego na rzecz obywateli Rumunii mieszkających za granicą. Zapewniała połączenia na szczeblu międzyregionalnym w Rumunii oraz z innymi europejskimi miejscami docelowymi, a w związku z tym przyczyniała się do zapewnienia łączności w państwie, w którym niedostatecznie rozwinięta sieć dróg i kolei nie stanowi realnej alternatywy wobec transportu lotniczego.
- (71) Rumunia stwierdziła, że w przypadku definitywnego zaprzestania działalności przez Blue Air żaden z konkurentów mógłby nie zaoferować lotów na niektórych trasach obsługiwanych wyłącznie przez Blue Air lub mogłoby dojść do wzrostu cen w przypadku tras obsługiwanych wspólnie z tylko jednym konkurencyjnym przewoźnikiem. Mogłoby to prowadzić do spadku poziomu działalności w tym segmencie sektora transportu lotniczego. Rumunia przedstawiła również inne szersze korzyści dla rumuńskiej gospodarki płynące z działalności Blue Air (motywy 30–31).
- (72) Obecnie Blue Air doświadcza jednak poważnych trudności finansowych, które doprowadziły do zawieszenia koncesji spółki oraz do uziemienia jej floty ze skutkiem od listopada 2022 r. W konsekwencji inne linie lotnicze przynajmniej częściowo zastąpiły rzekomo niemożliwe do odtworzenia usługi Blue Air (motywy 32 i 38), a Rumunia nie zaprzeczyła, że doszło do ich częściowego zastąpienia.
- (73) Zgodnie z pkt 23 i 43 wytycznych R&R przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji można uznać za odpowiednie narzędzie przyczyniające się do rozwoju danego działania gospodarczego lub regionu gospodarczego tylko wtedy, gdy przeprowadzi dalekosiężny plan restrukturyzacji pozwalający na zagwarantowanie jego długoterminowej rentowności (pkt 27, 45 i 52 wytycznych R&R). Komisja miała poważne wątpliwości, czy plan restrukturyzacji przedstawiony przez Rumunię będzie w stanie przywrócić długoterminową rentowność Blue Air (motywy 66–69) tak, aby spółka ta mogła trwale kontynuować świadczenie usług transportu lotniczego w okresie restrukturyzacji i po jej zakończeniu. Wątpliwości te nie zostały rozwiązane.
- (74) Długoterminowej rentowności Blue Air nie zagwarantowano do chwili obecnej, zatem Komisja stwierdza, że z planu restrukturyzacji nie wynika, że beneficjent byłby zdolny do konkurowania na rynku o własnych siłach pod koniec okresu restrukturyzacji, a w związku z tym że można by zapobiec jego wyjściu z rynku dzięki restrukturyzacji, przyczyniając się do rozwoju danego działania gospodarczego.
- (75) Ponadto ze względu na tymczasowe wstrzymanie operacji transportu lotniczego przez Blue Air oraz przynajmniej częściowe przejście lub odtworzenie usług tej spółki przez inne linie lotnicze na uprzednio obsługiwanych przez nią trasach Komisja stwierdza, że Rumunia nie wykazała, że ostateczne wyjście Blue Air z rynku – mając na uwadze, że doszło już do odtworzenia jej usług – doprowadziłoby do powstania trudności społecznych lub niedoskonałości rynku, w szczególności pod względem konektywności w transporcie lotniczym w Rumunii.

6.3.2. Środek pomocy nie może wpływać niekorzystnie na warunki wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem

6.3.2.1. Proporcjonalność i wkład własny

- (76) Zgodnie z pkt 62 wytycznych R&R, aby zapewnić proporcjonalność pomocy na restrukturyzację, wymagany jest znaczący wkład w koszty restrukturyzacji pochodzący z zasobów własnych beneficjenta pomocy, jego udziałowców, wierzycieli, grupy kapitałowej, do której należy, lub nowych inwestorów. W normalnych okolicznościach wkład własny powinien być porównywalny z przyznawaną pomocą pod względem wpływu na wypłacalność lub poziom płynności beneficjenta.
- (77) Plan restrukturyzacji oparto na finansowaniu ponad 50 % kosztów restrukturyzacji Blue Air z rynku (motyw 20), co wydaje się zgodne z pkt 64 wytycznych R&R, jednak zgodnie z pkt 63 wytycznych R&R wkład ten musi być rzeczywisty, tzn. faktyczny, wykluczający wszystkie przyszłe spodziewane zyski, takie jak przepływy pieniężne.
- (78) Jak wskazano w motywie 22 lit. a) i b), sądy właściwe zatwierdziły wniosek o restrukturyzację długu wobec roszczeń rumuńskich i włoskich wierzycieli na kwotę 63,36 mln EUR w postaci umorzenia zadłużenia i przekształcenia długu w kapitał własny. Rumunia nie przedstawiła jednak dowodu ostatecznych i wiążących zobowiązań wierzycieli na warunkach bez pomocy lub na warunkach rynkowych, w związku z czym Komisja nie ma żadnych podstaw, by uznać, że przedmiotowe finansowanie stanowi rzeczywisty i faktyczny wkład własny.
- (79) Jako kolejne źródło wkładu własnego Rumunia wskazała również zbycie statków powietrznych (motyw 21 lit. b)). Niemniej jednak Rumunia przyznała, że proces zbycia tych aktywów miał zakończyć się w październiku 2023 r. Rumunia oszacowała, że przychody ze sprzedaży mogą wynieść 5,89 mln EUR. Komisja nie otrzymała żadnych dowodów świadczących o faktycznym dokonaniu takiej sprzedaży. W związku z tym przewidywane przychody ze sprzedaży statków powietrznych nie są skuteczne ani faktyczne. Niemniej jednak przychody te nawet w przypadku ich akceptacji stanowiłyby jedynie niewiele ponad 3,5 % łącznej wysokości wkładu własnego (zob. motyw 20).
- (80) Ponadto zgodnie z informacjami przekazanymi przez Rumunię przewidziano utworzenie przedsięwzięcia z potencjalnym inwestorem mającym zapewnić do 54,47 mln EUR finansowania zewnętrznego (zob. motyw 21 lit. c)). Rumunia nie przedstawiła jednak dowodów od inwestorów skłonnych do wsparcia tego potencjalnego wkładu nowych środków służących finansowaniu planu restrukturyzacji. Ponadto nie istnieje żadna gwarancja skuteczności negocjacji zmierzających do przyciągnięcia finansowania z rynku z uwagi na brak wiążących zobowiązań ze strony zidentyfikowanych inwestorów oraz wyjście poprzednich akcjonariuszy spółki Blue Air, jak wskazano w motywie 20.
- (81) Jako źródło wkładu własnego Rumunia uwzględniła również środki wygenerowane wewnątrz w 2022 r. w wysokości 30,02 mln EUR (zob. motyw 21 lit. d)). Nie przedstawiła jednak żadnych dowodów potwierdzających faktyczne osiągnięcie wyników netto w zakładanej wysokości i uzasadniających uznanie hipotetycznych zysków za faktyczne źródło wkładu własnego zgodnie z pkt 63 wytycznych R&R, który wyklucza spodziewane zyski, takie jak przepływy pieniężne.
- (82) W związku z tym Komisja stwierdza, że źródła finansowania wskazane przez Rumunię (choć miały zapewnić rzeczywiste środki przed datą wydania niniejszej decyzji) w większości mają charakter hipotetyczny i nie stanowią znaczącego, rzeczywistego i faktycznego wkładu własnego w koszty restrukturyzacji. Finansowanie planu restrukturyzacji nie odpowiada wymogom wytycznych R&R w odniesieniu do faktycznego wkładu własnego w wystarczającej wysokości, który zapewniałby proporcjonalność pomocy.

6.3.2.2. Środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji

- (83) Zgodnie z pkt 76 i następnymi punktami wytycznych R&R w przypadku udzielenia pomocy na restrukturyzację należy przyjąć środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, tak aby w jak największym stopniu ograniczyć negatywny wpływ pomocy na warunki wymiany handlowej i zapewnić, że pozytywne skutki przewyższają skutki negatywne. W szczególności środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji zazwyczaj powinny przybierać formę środków strukturalnych, takich jak jednoznaczne zbycie działalności nieprzynoszącej strat, z której rezygnacja i tak byłaby konieczna w celu zachowania rentowności.

- (84) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości, czy którykolwiek z proponowanych środków szczególnie opisanych w motywach 28 i 29 stanowi środki strukturalne lub prawidłowe środki ograniczające zakłócenia konkurencji.
- (85) Rumunia nie przedstawiła żadnych informacji, które rozwiałyby wątpliwości Komisji. Rumunia nie wykazała w szczególności, że świadczenie usług naprawczych i konserwacyjnych na rzecz osób trzecich przez jednostkę lub spółkę zależną spółki Blue Air, która to jednostka lub spółka zależna świadczyła uprzednio te usługi na szczelnie wewnętrznym wyłącznie na rzecz spółek lub jednostek podlegających temu samemu zarządowi co Blue Air, nie stanowi czysto handlowej decyzji mającej na celu zwiększenie jej przychodów. Rumunia nie wykazała, że usługi naprawcze i konserwacyjne, o których mowa, mają tak unikatowy charakter, że ich świadczenie na rynku rekompensuje lub ogranicza zakłócenia konkurencji.
- (86) Rumunia nie przedstawiła również żadnych dowodów na to, że trasy przewidziane do zamknięcia były rentowne lub że zamknięcie baz lotniskowych w żadnym razie nie było niezbędne do ograniczenia kosztów, a mogło uwolnić istotne lub rzadkie zasoby, które zainteresowani konkurencji mogliby uznać za atrakcyjne. Ponadto plan Rumunii nie obejmuje zbycia żadnej rentownej działalności ani rentownych aktywów Blue Air, takich jak samodzielna działalność lub uwolnienie przydziałów czasu na start i lądowanie na zatłoczonych lotniskach.
- (87) Wreszcie plan restrukturyzacji przedstawiony Komisji przewiduje zwiększenie floty statków powietrznych Blue Air i obecności spółki na rynku mierzonej w liczbie dostępnych miejsc w samolotach w przeliczeniu na kilometr w porównaniu z okresem bezpośrednio poprzedzającym opracowanie i rozpoczęcie wdrażania planu restrukturyzacji motyw 23). Z kolei w pkt 78 i 79 wytycznych R&R wskazano środki ograniczające obecność na rynku lub moce produkcyjne beneficjenta, zwłaszcza na rynkach, na których występują znaczne nadwyżki mocy produkcyjnych.

6.3.3. Ocena przewagi pozytywnych skutków pomocy nad negatywnym wpływem na rynek wewnętrzny

- (88) Starannie opracowany środek pomocy państwa musi zapewniać, aby ogólny wpływ jego skutków zapobiegał niekorzystnemu wpływowi na warunki handlowe w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem oraz aby był on pozytywny. W wytycznych R&R określono kryteria, na podstawie których Komisja ocenia zgodność pomocy na restrukturyzację przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji z rynkiem wewnętrznym, zapewniając, aby rozwój danej działalności gospodarczej nie zmieniał warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (89) W świetle ustaleń z przedstawionej powyżej oceny (sekcja 6 niniejszego dokumentu) Komisja stwierdza, że z jednej strony nie wykazano, aby pomoc na restrukturyzację, zwłaszcza po wstrzymaniu działalności Blue Air w zakresie transportu lotniczego, miała przyczynić się do rozwoju działania gospodarczego lub sieci połączeń lotniczych w Rumunii. Z drugiej strony pomoc na restrukturyzację nie spełnia głównych wymogów wytycznych R&R, które mają na celu zapewnienie należytego ograniczenia zakłóceń konkurencji powstałych w wyniku przyznania pomocy. W związku z tym pomoc na restrukturyzację należy uznać za zmieniającą warunki wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem, a zatem za niezgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

7. ODZYSKIWANIE NALEŻNOŚCI

- (90) Zgodnie z TFUE i z utrwalonym orzecznictwem sądów unijnych w przypadku stwierdzenia niezgodności pomocy państwa z rynkiem wewnętrznym Komisja jest uprawniona do podjęcia decyzji o zmianie formy lub wycofaniu pomocy przez państwo członkowskie⁽¹⁶⁾. Z utrwalonego orzecznictwa sądów unijnych wynika również, że nałożenie na państwo członkowskie obowiązku wycofania pomocy uznanej przez Komisję za niezgodną z rynkiem wewnętrznym służy przywróceniu stanu pierwotnego⁽¹⁷⁾.
- (91) W tym kontekście sądy unijne ustaliły, że cel ten uznaje się za osiągnięty, jeżeli beneficjent pomocy niezgodnej z prawem dokonał jej zwrotu i utracił korzyść posiadaną względem konkurentów na rynku wewnętrznym, a ponadto została przywrócona sytuacja sprzed wypłaty pomocy⁽¹⁸⁾.

⁽¹⁶⁾ Wyrok z dnia 12 lipca 1973 r., Komisja/Niemcy, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, pkt 13.

⁽¹⁷⁾ Wyrok z dnia 21 marca 1990 r., Belgia/Komisja, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, pkt 66.

⁽¹⁸⁾ Wyrok z dnia 17 czerwca 1999 r., Belgia/Komisja, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, pkt 64 i 65.

- (92) Zgodnie z tym orzecznictwem art. 16 ust. 1 rozporządzenia proceduralnego stanowi, że „w przypadku gdy podjęte zostały decyzje negatywne w sprawach pomocy niezgodnej z prawem, Komisja podejmuje decyzję, że zainteresowane państwo członkowskie podejmie wszelkie konieczne środki w celu windykacji pomocy od beneficjenta”.
- (93) W związku z powyższym, mając na uwadze, że pomoc na restrukturyzację w kwocie 33,84 mln EUR (168,4 mln RON) wdrażano od dnia 22 kwietnia 2021 r. (zob. motyw 2) z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE i należy ją uznać za niezgodną z prawem i rynkiem wewnętrznym, pomoc ta podlega odzyskaniu w celu przywrócenia sytuacji panującej na rynku wewnętrznym przed jej udzieleniem. Odzyskanie pomocy obejmuje okres od dnia przedłużenia okresu objętego pomocą na skutek nieprzedłożenia prawidłowego planu restrukturyzacji do czasu skutecznego odzyskania środków. Kwota podlegająca odzyskaniu obejmuje odsetki narosłe od dnia, w którym gwarancja państwowa stała się niezgodna z prawem w dniu 22 kwietnia 2021 r. – po wygaśnięciu czasu trwania pomocy na ratowanie, zatwierdzonego na okres sześciu miesięcy, w wyniku nieprzedstawienia prawidłowego planu restrukturyzacji – do czasu skutecznego odzyskania środków. Komisja zwraca uwagę, że zakończenie obowiązywania gwarancji państwowej z chwilą spłaty przez państwo pożyczki na ratowanie na wniosek pożyczkodawcy w żaden sposób nie wyeliminowało korzyści powstałej po stronie beneficjenta na skutek udzielenia tej gwarancji. Przeciwnie, przedmiotową korzyść wykorzystano w najszerszym możliwym zakresie i w dalszym ciągu przysługuje ona beneficjentowi do czasu spłaty roszczenia państwa wobec Blue Air z odsetkami.

8. WNIOSEK

- (94) Komisja stwierdza, że Rumunia bezprawnie wdrożyła pomoc na restrukturyzację na rzecz spółki Blue Air, polegającą na kontynuacji gwarancji państwowej przez okres dłuższy niż sześć miesięcy oraz zastąpieniu uprzedniego wierzyciela z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE. Rumunia powinna odzyskać tę pomoc wraz z odsetkami. Niemniej jednak wykonanie zabezpieczenia gwarancji państwowej i przeniesienie na państwo własności 75 % akcji Blue Air nie stanowi pomocy państwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Przeniesienie 75 % akcji spółki Blue Air Aviation SA na rzecz Rumunii nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Artykuł 2

Pomoc państwa *ad hoc* w postaci gwarancji państwowej na łączną kwotę 163,8 mln RON (33,84 mln EUR) bezprawnie utrzymana na rzecz spółki Blue Air Aviation SA przez Rumunię z naruszeniem art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym.

Artykuł 3

- 1) Rumunia odzyskuje od beneficjenta pomoc niezgodną z rynkiem wewnętrznym, o której mowa w art. 2.
- 2) Pomoc podlegająca odzyskaniu obejmuje odsetki naliczane od dnia, w którym pomoc stała się niezgodna z prawem w dniu 22 kwietnia 2021 r., do daty jej odzyskania.
- 3) Odsetki nalicza się narastająco zgodnie z przepisami rozdziału V rozporządzenia Komisji (WE) nr 794/2004 ⁽¹⁹⁾ oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 271/2008 ⁽²⁰⁾ zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 794/2004.

⁽¹⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj>).

⁽²⁰⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 271/2008 z dnia 30 stycznia 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 794/2004 w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 82 z 25.3.2008, s. 1).

4) Rumunia anuluje wszystkie dotychczas niezrealizowane wypłaty pomocy, o której mowa w art. 2, ze skutkiem od daty notyfikacji niniejszej decyzji.

Artykuł 4

- 1) Odzyskanie pomocy, o której mowa w art. 2, odbywa się w sposób bezzwłoczny i skuteczny.
- 2) Rumunia zapewnia wykonanie niniejszej decyzji w terminie czterech miesięcy od daty jej notyfikacji.

Artykuł 5

- 1) W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Rumunia przekazuje następujące informacje:
 - a) łączną kwotę (kwota główna i odsetki od zwracanej pomocy), do odzyskania od beneficjenta;
 - b) szczegółowy opis środków już podjętych oraz środków planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji; oraz
 - c) dokumenty potwierdzające, że beneficjentowi nakazano zwrot pomocy.
- 2) Do momentu całkowitego odzyskania pomocy, o której mowa w art. 2, Rumunia na bieżąco informuje Komisję o kolejnych środkach podejmowanych na szczeblu krajowym w celu wykonania niniejszej decyzji. Na wniosek Komisji Rumunia bezzwłocznie przedstawia informacje o środkach już podjętych oraz środkach planowanych w celu wykonania niniejszej decyzji. Dostarcza również szczegółowe informacje o kwocie pomocy oraz odsetkach już odzyskanych od beneficjenta.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja skierowana jest do Rumunii.

Komisja może opublikować kwoty pomocy i odsetek od zwracanej pomocy odzyskane w zastosowaniu niniejszej decyzji, nie naruszając przepisów art. 30 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 lutego 2024 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Wiceprzewodnicząca wykonawcza