

V

(Teated)

KONKURENTSIPOLIITIKA RAKENDAMISEGA SEOTUD MENETLUSED

EUROOPA KOMISJON

RIIGIABI – RUMEENIA

Riigiabi SA.62829 (2021/PN) – lennuettevõtja Blue Air restruktureerimine

Kutse märkuste esitamiseks vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikele 2

(EMPs kohaldatav tekst)

(2023/C 195/17)

Käesoleva kokkuvõtte järel autentses keeles esitatud 17. aprilli 2023.aasta kirjas teavitas komisjon Rumeeniat oma otsusest alata Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikega 2 ette nähtud menetlus seoses eespool nimetatud abiga.

Huvitatud isikud võivad saata oma märkused abi kohta, mille suhtes komisjon algatab menetluse, ühe kuu jooksul alates käesoleva kokkuvõtte ja sellele järgneva kirja avaldamisest järgmisel aadressil:

European Commission
Directorate-General Competition
State Aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Faks + 32 22961242
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Märkused edastatakse Rumeeniale. Märkusi esitavad huvitatud isikud võivad kirjalikult taotleda neid käsitlevate andmete konfidentsiaalsust, täpsustades taotluse põhjused.

KOKKUVÕTTE TEKST

Blue Air on Rumeenia aktsiaselts, mis loodi 2013. aastal nime all „Airline Management Solutions“. Kõnealune ettevõtja võttis pakkumismenetluse raames üle ettevõtja Blue Air Transport Aerian SA (edaspidi „BATA“) lennutransporditegevuse. 2018. aastal muutis ettevõtja oma nime ja õiguslikku vormi ning temast sai Blue Air Aviation SA.

Ettevõtja pakub i) rahvusvahelisi ja riigisiseseid reisijate lennutransporditeenuseid, ii) tellimislennuteenuseid reisibüroodele ja iii) õhusõidukite märgrenti⁽¹⁾ kolmandatele isikutele. Samuti on ettevõtjal luba korraldada lennuettevõtjate koolitusprogramme nii oma töötajatele kui ka kolmandatele isikutele.

⁽¹⁾ Märgrendilepingu korral rendib omanik õhusõiduki ja vähemalt ühe meeskonnaliikme. Omanikul lasub operatiivne vastutus, mis hõlmab hooldust, kindlustuse hankimist ja muid tegevusega seotud õiguslikke kohustusi.

2019. aasta lõpus kuulus Blue Airi lennukiparki 23 lennukit (Boeing-737), sellel oli ligikaudu 1 100 töötajat, tegevuskohad Rumeenias (Bucharest/Otopeni, Bacau, Iasi, Cluj) ja Itaalias (Torinos) ja selle käive oli 414 miljonit eurot. Ettevõtja marsruudid jäävad peaaegu eranditult Euroopa piiridesse, hõlmates ligikaudu 90 otseühendust suhteliselt väikeste lennujaamadega. See teenindab peamiselt Rumeenia diasporaad ja konkureerib eelkõige Taromi, Ryanairi ja Wizz Airiga.

Rumeenia esitas ümberkorralduskava pärast komisjoni 20. augusti 2020. aasta otsust, millega kiideti heaks riigigarantii laenudele summas 62,13 miljonit eurot, millest 33,84 miljonit eurot moodustas päästmisabi. Ümberkorralduskava hõlmab aastaid 2020–2025 ja sel ajavahemikul on kavas rakendada järgmised meetmed:

- a) ümberpositsioneerimine üliodavlennuettevõtjaks ning teenusepakettide ja kõrvalteenuste pakkumine;
- b) operatiivmeetmed, sealhulgas lennukipargi ümberkorraldamine;
- c) korralduslikud ja juhtimismetmed, sealhulgas töötajate arvu ja hoolduskulude vähendamine;
- d) finantsmeetmed, mille hulgas on võlgade kustutamine kokkuleppemenetluse ja varade võõrandamise teel.

Viie aasta rakendusetapi eeldatavate ümberkorralduskulude katmiseks on vaja 194,26 miljonit eurot.

Praeguses etapis võib kahelda Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi suunistes sätestatud ümberkorraldusabi siseturuga kokkusobivuse tingimuste täitmisel⁽²⁾. Rumeenia ametiasutused ei ole esitanud nõuetekohast ettevõtte ümberkorralduskava, mis tagaks ettevõtte pikaajalise elujõulisuse kava lõppedes (2025). Enamik ümberkorralduskulude omapanusest moodustab võlgade vähendamine või nende konverteerimine omakapitaliks kohtumenetluste käigus. Turuinvestorite siduva välisrahastamise puudumisel on kahtlusi ka abi proportsionaalsuses ja selles, kas Blue Airi omapanus ümberkorralduskulude katmiseks on piisav ja tõeline. Peale selle, kuigi ümberkorralduskavas on ette nähtud kahjumlike marsruutide sulgemine ja põhitegevusega mitteseotud tegevuse sisseostmine, on konkurentsimoontuste piiramiseks võetavate meetmete piisavus küsitav, välja arvatud juhul, kui Rumeenia pakub välja asjakohased struktuuri- ja käitumuslikud meetmed.

⁽²⁾ ELT C 249, 31.7.2014, lk 1.

KIRJA TEKST

1. PROCEDURĂ

- (1) La 20 august 2020, Comisia a decis să nu formuleze obiecții cu privire la ajutorul planificat în favoarea Blue Air sub forma unei garanții de stat pentru un împrumut în valoare totală de 62,13 milioane EUR, din care 28,29 milioane EUR drept compensație pentru pagube în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE și 33,84 milioane EUR drept ajutor pentru salvare în temeiul Orientărilor privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate („Orientările S&R”) ⁽¹⁾ și al articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE („decizia privind ajutorul pentru salvare”) ⁽²⁾.
- (2) La 7 martie 2021, Wizz Air Hungary Zrt. („Wizz Air”) a introdus o acțiune în anulare în fața Tribunalului referitoare la decizia Comisiei de a nu formula obiecții cu privire la compensația pentru pagube și ajutorul pentru salvare ⁽³⁾.
- (3) România a emis garanția de stat la 20 octombrie 2020. Blue Air a efectuat trageri din împrumutul acordat la 23 octombrie 2020. La 22 aprilie 2021, România a comunicat Comisiei planul inițial de restructurare a Blue Air.
- (4) La 12 august 2021, autoritățile române au furnizat informații destinate evaluării ajutorului de restructurare pentru sprijinirea planului inițial de restructurare.
- (5) La 20 august 2021, Comisia a furnizat o evaluare preliminară a ajutorului de restructurare și a solicitat informații suplimentare.
- (6) La 16 noiembrie 2021, România a transmis Comisiei planul modificat de restructurare a Blue Air („planul de restructurare”) și a furnizat informații destinate evaluării ajutorului de restructurare pentru sprijinirea planului de restructurare.
- (7) În cadrul unei videoconferințe din 17 mai 2022, Comisia a solicitat clarificări și a indicat informațiile esențiale de care avea în continuare nevoie pentru a evalua compatibilitatea ajutorului de restructurare. La 18 mai 2022, Comisia a confirmat în scris principalele puncte discutate și a reamintit principalele chestiuni nesoluționate privind compatibilitatea ajutorului pe care România trebuia să le clarifice.
- (8) La 8 iulie 2022, Comisia a trimis autorităților române o solicitare de informații cu privire la planul de restructurare și ajutorul în sprijinul acestuia. La 6 septembrie 2022, Comisia a trimis o scrisoare de atenționare.
- (9) Până în prezent, autoritățile române nu au răspuns la solicitarea de informații trimisă de Comisie la 8 iulie 2022.
- (10) La 29 septembrie și la 5 decembrie 2022, în urma articolelor apărute în presă care menționau o întrerupere abruptă și temporară a operațiunilor Blue Air și după ce Comisia a transmis o cerere de actualizare a informațiilor, România a informat Comisia cu privire la situația activităților Blue Air și la măsurile adoptate de România după executarea garanției de stat pentru împrumutul garantat sub formă de ajutor pentru salvare.

2. BENEFICIARUL

2.1. Activitățile Blue Air

- (11) Blue Air este o societate pe acțiuni din România, înființată sub denumirea Blue Air Airline Management Solutions și care funcționează începând din august 2013. Blue Air a preluat, în cadrul unei proceduri de licitație, activitatea de transport aerian a Blue Air Transport Aerian SA atunci când aceasta din urmă și-a încetat activitatea. În 2018, Blue Air Airline Management Solutions S.R.L. și-a schimbat denumirea și forma juridică în Blue Air Aviation S.A. Până în luna noiembrie 2022, Airline Invest S.A., o societate din România a cărei unică activitate este deținerea acțiunilor Blue Air, deținea 76,18 % din capitalul social al Blue Air; 23,81 % erau deținute de dl Teodor Cristian Rada, iar 0,1 % de dl Mihai Cătălin Rada.
- (12) Blue Air și-a extins activitatea de-a lungul anilor, în ciuda unor dezechilibre financiare. Până la sfârșitul anului 2019, Blue Air avea o cifră de afaceri anuală de 414 milioane EUR și opera 23 de aeronave Boeing-737, transportând 4,2 milioane de pasageri pe an, dintre care 60 % erau cetățeni români care locuiesc în străinătate. În septembrie 2021, Blue Air avea 1 058 de angajați, cu patru baze operaționale în România și una în Italia, pentru a furniza (i) servicii de transport aerian internațional și intern de pasageri, (ii) servicii charter pentru agenții de voiaj și (iii) închiriere de aeronave cu echipaj ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Comunicarea Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate, JO C 249, 31.7.2014, p. 1.

⁽²⁾ Decizia Comisiei din 20 august 2020 în cazul SA.57026 (2020/N) – România – COVID-19 – Ajutor pentru Blue Air (JO C 430, 11.12.2020, p. 2).

⁽³⁾ Wizz Air Hungary/Comisia, cauza T-142/21.

⁽⁴⁾ În cadrul unui astfel de contract de închiriere, proprietarul pune la dispoziție aeronava, precum și cel puțin un membru al echipajului. Proprietarul își asumă responsabilitatea operațională, care include efectuarea întreținerii, achiziționarea de asigurări și alte responsabilități juridice privind operațiunile.

- (13) Potrivit informațiilor din planul de restructurare, rețeaua Blue Air este aproape exclusiv europeană, cu aproximativ 90 de destinații directe, fiind în concurență în principal cu Tarom, Ryanair și Wizz Air. Blue Air a exploatat 20 dintre aceste rute ca operator unic. Pe 36 dintre aceste rute, un alt transportator aerian furniza, de asemenea, servicii de transport. Pe celelalte rute, doi sau mai mulți transportatori funcționau în paralel cu Blue Air.

2.2. Dificultățile întâmpinate de Blue Air și ajutorul pentru salvare anterior

- (14) România explică faptul că, până în 2018, Blue Air a înregistrat o creștere accelerată, realizând investiții masive pentru a deschide baze și rute noi. Blue Air și-a desfășurat activitatea și programul de extindere fără a avea un acces adecvat la finanțare, ceea ce a dus la probleme de lichidități și solvabilitate. În decizia privind ajutorul pentru salvare s-a remarcat capitalul propriu negativ de 18,9 milioane EUR al Blue Air până la 31 decembrie 2019 și faptul că a înregistrat pierderi de 37,7 milioane EUR, care depășeau capitalul social subscris al companiei de 0,2 milioane EUR și rezervele de 0,62 milioane EUR. În plus, decizia privind ajutorul pentru salvare puncta faptul că pandemia de COVID-19 a avut un impact negativ semnificativ asupra rezultatelor înregistrate de Blue Air începând din luna martie 2020⁽⁵⁾. Pierderile și capitalul propriu negativ acumulate au forțat Blue Air să depună o cerere de preinsolvență la 6 iulie 2020.
- (15) Conform deciziei privind ajutorul pentru salvare, garanția de stat în favoarea Blue Air era legată de un împrumut care finanța o parte din soldul negativ de numerar preconizat în perioada septembrie 2020-februarie 2021, astfel cum se prevedea în planul de lichidități al companiei. Împrumutul a fost acordat pentru o perioadă de șase ani, cu angajamentul de a notifica un plan de restructurare șase luni mai târziu. Garanția de stat a fost garantată prin ipotecă de rang I asupra anumitor active ale Blue Air și ale unor terți⁽⁶⁾.
- (16) Proiectul de ordonanță de urgență a Guvernului pe care România l-a prezentat în notificarea ajutorului pentru salvare preciza că printre bunurile oferite cu titlul de garanție în schimbul garanției de stat se numărau 75 % din acțiunile Blue Air deținute de Airline Invest SA și de dl Mihai Cătălin Rada în capitalul social al Blue Air; în eventualitatea executării garanției de stat, bunurile oferite cu titlul de garanție în schimbul garanției de stat urmau să treacă integral în proprietatea statului, care ar fi devenit unul dintre acționari și ar fi luat decizii privind portofoliul de acțiuni prin intermediul unui act normativ cu putere de lege⁽⁷⁾. Ordonanța de urgență nu a fixat valoarea bunurilor oferite cu titlul de garanție.
- (17) La 5 decembrie 2022, autoritățile române au informat Comisia că garanția de stat în favoarea creditorului EximBank S.A. a fost executată și că Ministerul Finanțelor a plătit integral sumele aferente împrumutului garantat contractat de Blue Air. Punând în aplicare dispozițiile legale referitoare la garanțiile reale oferite în schimbul garanției de stat, statul a preluat, prin intermediul Autorității pentru Administrarea Activelor Statului, 75 % din acțiunile Blue Air⁽⁸⁾.

3. DESCRIEREA PLANULUI DE RESTRUCTURARE ȘI A AJUTORULUI AFERENT

3.1. Planul de restructurare: durata și măsurile de restructurare planificate

- (18) Planul de restructurare pentru Blue Air acoperă perioada 1 octombrie 2020 – 30 septembrie 2025, ce coincide cu exercițiile financiare 2021-2025 ale beneficiarului. În această perioadă, sunt în curs sau vor fi puse în aplicare mai multe măsuri de restructurare operațională, în special măsuri pentru (i) reducerea costurilor flotei; (ii) reducerea costurilor de întreținere, inclusiv înstrăinarea aeronavelor; (iii) menținerea serviciilor și asigurarea flexibilității călătoriilor pentru pasageri; (iv) restructurarea rețelei de aeroporturi și rute pentru a include principalele noduri aeroportuare; (v) modificarea strategiei comerciale astfel încât compania să devină unul din principalii transportatori low-cost în Europa Centrală și de Est; (vi) majorarea contribuției canalelor de vânzări directe; (vii) transformarea sistemelor informatice; (viii) efectuarea de ajustări organizaționale și reducerea costurilor cu personalul; (ix) reînnoirea flotei cu scopul de a economisi din costurile cu combustibilul și certificatele CO₂; (x) deschiderea activităților tehnice și de întreținere către piață printr-un transfer către o entitate nou creată și (xi) reeșalonarea datoriilor și prevenirea insolvenței.

⁽⁵⁾ Decizia privind ajutorul pentru salvare, considerentele 11-13, 36 și 102.

⁽⁶⁾ Decizia privind ajutorul pentru salvare, considerentele 19, 20(g) și 45-48.

⁽⁷⁾ Proiectul transmis în notificare a fost adoptat sub forma Ordonanței de Urgență a Guvernului României nr. 139 din 19 august 2020, publicată în Monitorul Oficial nr. 763 din 20 august 2020. Articolul 4 alineatul (2) din proiectul de ordonanță prezentat în notificare prevede lista garanțiilor reale constituite ca ipotecă, iar articolul 9 alineatul (2) prevede principiul trecerii în proprietatea statului, în eventualitatea executării garanției de stat, prin intermediul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.

⁽⁸⁾ Articolul 9 alineatul (2) din Ordonanța de urgență nr. 139 din 19 august 2020, astfel cum este în prezent în vigoare, fiind modificat prin Legea nr. 162 din 30 mai 2022 publicată în Monitorul Oficial nr. 763 din 20 august 2020, desemnează Autoritatea de Administrare a Activelor Statului ca deținător, în numele statului, al activelor Blue Air aferente și al altor active, în locul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, după cum prevedea versiunea nemodificată.

3.2. Finanțarea planului de restructurare

- (19) Valoarea resurselor financiare necesare pentru acoperirea costurilor de restructurare este de 194,26 milioane EUR. România susține că aceste costuri vor fi finanțate parțial prin ajutorul de restructurare, în valoare de 33,84 milioane EUR, și parțial printr-o contribuție proprie din partea Blue Air, în valoare de 160,42 milioane EUR.
- (20) În ceea ce privește finanțarea planului de restructurare, România a informat inițial Comisia că garanția de stat care acoperă împrumutul reprezentând ajutor pentru salvare a fost menținută, ca ajutor de restructurare în favoarea Blue Air, până la cei șase ani ai scadenței împrumutului respectiv, cu rambursarea prevăzută până în 2026. Ulterior, la 5 decembrie 2022, România a informat Comisia că garanția de stat a fost executată și că Ministerul Finanțelor a plătit integral sumele aferente împrumutului garantat contractat de Blue Air. Punând în aplicare dispozițiile legale referitoare la garanțiile reale oferite în schimbul garanției de stat, statul a preluat, prin intermediul Autorității pentru Administrarea Activelor Statului, 75 % din acțiunile Blue Air (considerentul 17). România nu a clarificat modul în care această circumstanță a afectat măsura de ajutor inițială de prelungire a garanției de stat destinată să sprijine restructurarea Blue Air.
- (21) În ceea ce privește partea din finanțare care se presupune că nu include ajutor, planul de restructurare prevede următoarele surse suplimentare:
- (a) anularea datoriilor aferente obligațiilor legate de prestarea de servicii de transport către terți în valoare de 34,79 milioane EUR. Părțile terțe includ: (i) pasageri italieni, (ii) creditorii români și italieni în cadrul acordurilor de concordat judiciar și (iii) diverși creditorii după negocierea contractelor;
 - (b) alți acționari ai Blue Air decât statul ar urma să ramburseze datoria de 28,57 milioane EUR a Blue Air către locatorii privați de aeronave, devenind astfel temporar creditorii ai Blue Air; acționarii ar urma să convertească această datorie în acțiuni la Blue Air în trei etape care urmează să fie finalizate la sfârșitul anului 2022, eliberând astfel Blue Air de obligația de a rambursa datoria;
 - (c) o cesionare a aeronavelor care sunt gajate în prezent în favoarea ANAF și ALC Aero Leasing 3 Designated Activity Company, care se preconizează că va genera o contribuție proprie de [...] milioane EUR. România menționează că procedura de vânzare se va încheia în luna octombrie 2023;
 - (d) finanțare externă în valoare de 54,47 milioane EUR, care include înființarea unei întreprinderi comune pentru a opera o nouă companie aeriană, în valoare de [...] milioane EUR, și o finanțare de [...] de milioane EUR, pentru a acoperi deficitul de lichidități în 2021 și 2022 și pentru a asigura sustenabilitatea operațiunilor în perioada de restructurare;
 - (e) resurse generate intern, care includ [...] milioane EUR rezultate nete (câștiguri) planificate în cursul exercițiului financiar 2022.

3.3. Restabilirea viabilității pe termen lung: previziuni financiare

- (22) Planul de restructurare descrie faptul că, potrivit planificării, numărul de aeronave va crește de la 19 în 2020 la 23 în 2023 și va rămâne stabil după aceea până în 2025. Numărul de locuri disponibile pe kilometru ar urma să crească de la 7,2 milioane în 2019 și 3,2 milioane în 2020 la 10,2 milioane în 2023 și ar rămâne stabil până în 2025. În plus, România precizează că măsurile de restructurare operațională urmăresc să asigure că Blue Air va accelera procesul de restructurare a rețelei pentru a asigura continuitatea activității prin ajustarea rapidă și continuă a capacității disponibile la cerere.
- (23) Conform previziunilor din planul de restructurare, Blue Air va înregistra un EBITDA pozitiv (câștiguri înainte de dobânzi, taxe, deprecieri și amortizări) și o marjă EBITDA față de venituri de 16,8 % începând cu 2022, cifre preconizate să crească până la sfârșitul planului de restructurare, astfel cum se arată în tabelul 1. În plus, conform estimărilor fluxurilor de trezorerie, între 2022 și 2025, intrările de numerar ale Blue Air ar fi de aproximativ 600 de milioane EUR, iar ieșirile de numerar de aproximativ 580 de milioane EUR, cu un sold de numerar pozitiv începând din 2022, care va ajunge la 21 de milioane EUR la sfârșitul perioadei de restructurare.

Tabelul 1

Date financiare selectate din planul de restructurare (2020-2025, în milioane EUR)

	Perioada de restructurare				
	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
Venituri	112,01	344,02	[...]	[...]	[...]
EBITDA	(58,21)	57,76	[...]	[...]	[...]

	Perioada de restructurare				
	EF 2021	EF 2022	EF 2023	EF 2024	EF 2025
EBIT	(58,49)	19,09	[...]	[...]	[...]
Rezultat net	(68,04)	30,02	[...]	[...]	[...]
Soldul fluxurilor de trezorerie	(3,81)	19,45	[...]	[...]	[...]
Marja EBITDA	- 51,9 %	16,8 %	[...]	[...]	[...]

Sursă: Planul de restructurare, secțiunile 4 și 7, paginile 16 și 46.

- (24) Planul de restructurare include previziuni financiare în cadrul unui scenariu de bază pornind de la datele financiare reluate în tabelul 1. Previziunile nu includ informații privind poziția capitalului propriu și valoarea capitalului angajat și nici nu prezintă un scenariu pesimist. Planul nu explică modul în care Blue Air ar remedia problemele de solvabilitate evidențiate de poziția profund negativă a capitalului propriu menționată în considerentul 14. În plus, rezultatele nete cumulate între 2021 și 2025 prezentate în tabelul 1 sugerează că poziția capitalului propriu nu s-ar îmbunătăți semnificativ și nu ar deveni pozitivă în cursul perioadei de restructurare, chiar dacă s-ar injecta capital nou, conform planificării [a se vedea considerentul 21(b) și (d)].
- (25) Atunci când a comunicat planul de restructurare, România era convinsă că Blue Air va genera suficiente resurse pentru a rambursa integral împrumutul care a beneficiat de ajutor în cursul perioadei de restructurare. Cu toate acestea, România a subliniat, de asemenea, că supraviețuirea beneficiarului era încă în pericol din cauza pierderilor semnificative înregistrate în perioada 2020-2022 și a lichidităților limitate.

3.4. Măsurile de limitare a denaturărilor concurenței

- (26) România a propus măsuri structurale și reduceri ale activităților, precum și măsuri comportamentale menite să limiteze denaturările concurenței cauzate de ajutorul de restructurare.

3.4.1. Măsurile structurale – cesionarea și reducerea activităților

- (27) Cesionarea și reducerea activităților care trebuie efectuate de Blue Air constau în:
- (a) reducerea bazelor și rutelor operaționale neprofitabile, inclusiv închiderea a nouă rute până în octombrie 2021, și închiderea bazelor din Larnaca (Cipru) și Iași (România) începând din aprilie 2020;
 - (b) returnarea în avans a patru aeronave;
 - (c) externalizarea activităților administrative, a celor legate de sănătate, siguranță și securitate a muncii și de prestații și compensații;
 - (d) în plus, drept cea mai importantă măsură de limitare a denaturărilor concurenței, potrivit României, societatea de întreținere a aeronavelor Blue Air Technic S.R.L. ar urma să își extindă furnizarea serviciilor de întreținere la alte companii decât Blue Air.

3.4.2. Măsurile comportamentale

- (28) Potrivit informațiilor prezentate de autoritățile române, temeiul juridic al garanției de stat și acordul de împrumut aferent au prevăzut măsuri comportamentale care să garanteze că ajutorul este utilizat numai pentru a finanța restabilirea viabilității pe termen lung, astfel încât împrumutul să nu fie utilizat pentru:
- (a) extinderi comerciale agresive sau asumarea unor riscuri excesive;
 - (b) achiziționarea unor concurenți sau a altor operatori, inclusiv operațiuni în amonte sau în aval;
 - (c) subvenționarea încrucișată a altor activități economice ale întreprinderilor integrate care se aflau în dificultate în decembrie 2019;
 - (d) în plus, majorarea remunerației oricăruia dintre membrii conducerii beneficiarului peste nivelul existent în decembrie 2019, până la rambursarea împrumutului și a garanției de stat.

3.5. Rolul Blue Air în România și scenariul contrafactual al ajutorului

- (29) Potrivit autorităților române, având în vedere starea precară a rețelei rutiere și feroviare din România, Blue Air are un rol esențial în asigurarea conectivității interregionale în rețeaua sa de rute. Potrivit explicațiilor furnizate de România, creșterea înregistrată de Blue Air în ultimii 15 ani de funcționare – luând în considerare și activitatea companiei predecesoare – a urmat modelul de migrație din România. Blue Air își oferă serviciile la prețuri accesibile lucrătorilor români care locuiesc în străinătate. Compania a continuat să dezvolte rute interne, împreună cu transportatorul tradițional român Tarom, dar la prețuri mai competitive, pentru a acoperi lacunele conectivității terestre, asigurând conectivitatea a peste 700 000 de cetățeni pe an. Unele dintre aceste rute pe distanțe scurte sunt slab deservite de transportatorii internaționali.
- (30) România susține că Blue Air joacă, de asemenea, un rol important pentru economia locală, deoarece creează o cifră de afaceri pe aeroporturile regionale mici și contribuie la bugetul de stat prin plata de impozite și de asigurări sociale. Conform informațiilor furnizate de România, beneficiarul are personal de formare cu înaltă experiență și oferă cursuri de formare profesională cu valoare adăugată ridicată, de exemplu formare *ab initio* pentru piloți și formare recurentă pentru piloți, echipajul de cabină și personalul tehnic. Potrivit României, acest lucru este important pentru economia țării.
- (31) În documentele furnizate, România a argumentat că ieșirea de pe piață a Blue Air ar cauza disfuncționalități ale pieței și dificultăți sociale în sensul punctului 44 din Orientările S&R. Ieșirea de pe piață a Blue Air ar fi în detrimentul economiei și conectivității din România, având în vedere rolul important al Blue Air în transportul lucrătorilor migranți și al micilor antreprenori către și dinspre România și în interiorul țării. România a argumentat că ar fi dificil pentru concurenți să intervină și să reproducă, pe termen scurt și mediu, aceleași destinații și sloturi orare ca rețeaua unică a Blue Air.

4. EVOLUȚII RECENTE, ULTERIOARE PREZENTĂRII PLANULUI DE RESTRUCTURARE

- (32) La 29 septembrie 2022, în urma solicitării Comisiei, România a informat că Blue Air a suspendat inițial toate zborurile începând de la 6 septembrie 2022 și până la 10 octombrie 2022, din cauza lipsei de finanțare pentru operațiunile normale, inclusiv pentru costurile cu combustibilul. Pe termen scurt, Wizz Air, Ryanair sau Tarom au repatriat sau au oferit locuri pentru zeci de mii de pasageri blocați cu bilete Blue Air.
- (33) La 5 decembrie 2022, România a explicat Comisiei că Blue Air a informat Ministerul Transporturilor și Infrastructurii că nu va relua zborurile înainte de luna martie 2023 și că poartă discuții cu potențiali investitori care ar putea oferi finanțare pentru reluarea operațiunilor de transport aerian. La momentul respectiv, potrivit României, doar una din cele șase aeronave Boeing-737 din licența Blue Air era aptă pentru zbor.
- (34) La 18 noiembrie 2022, autoritățile române au decis să suspende licența de funcționare a Blue Air, începând cu 21 noiembrie 2022 și până la 31 martie 2023. România a informat Comisia că această suspendare poate fi revizuită dacă Blue Air prezintă un plan de redresare financiară în care să se demonstreze că a identificat resursele financiare adecvate și necesare pentru finanțarea operațiunilor de transport aerian la un volum care să îi permită să își îndeplinească obligațiile.

5. EVALUARE

- (35) Comisia va examina mai întâi dacă măsurile în cauză, și anume (i) prelungirea notificată a duratei garanției de stat pentru un principal de 33,84 milioane EUR (considerentele 19-20), precum și (ii) executarea garanțiilor reale oferite în schimbul garanției de stat și trecerea în proprietatea statului a 75 % din acțiunile deținute de foștii acționari ai Blue Air după executarea garanției și plata sumelor restante ale împrumutului, astfel cum se descrie în considerentele 10 și 20, implică un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. În cazul în care Comisia consideră că măsurile respective constituie ajutor de stat, aceasta va examina ulterior dacă ajutorul a fost deja pus în aplicare și dacă un astfel de ajutor este compatibil cu piața internă.

5.1. Existența ajutorului de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE

- (36) În temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, „cu excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.
- (37) Prin urmare, pentru ca o măsură să fie calificată drept ajutor în sensul acestei dispoziții, este necesar ca toate condițiile următoare să fie îndeplinite: (i) măsura trebuie să fie imputabilă statului și să fie finanțată din resurse de stat; (ii) măsura trebuie să confere un avantaj beneficiarului său; (iii) acest avantaj trebuie să fie selectiv și (iv) măsura trebuie să denatureze concurența sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

5.1.1. Prolungirea duratei garanției de stat

- (38) În decizia privind ajutorul pentru salvare, Comisia a concluzionat că garanția de stat constituie ajutor de stat în favoarea Blue Air în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE ⁽⁹⁾. Din motivele menționate în decizie, susținute de faptul că situația financiară și operațională a Blue Air s-a înrăutățit față de luna august 2020, când a fost aprobat ajutorul pentru salvare, Comisia consideră că o măsură care prelungește durata garanției pentru partea de împrumut acordat ca ajutor pentru salvare dincolo de perioada de șase luni de la acordarea acestuia în favoarea Blue Air constituie, de asemenea, ajutor de stat. Cu titlu ilustrativ, se pare că Blue Air nu mai putea să își acopere costurile normale de exploatare și, în absența finanțării de pe piață, a trebuit să își înceteze operațiunile în septembrie și octombrie 2022 (considerentele 32 și 33). Rezultă că Blue Air nu ar fi fost în măsură să obțină, în condițiile pieței, sau chiar deloc, lichiditatea prelungită furnizată de garanția de stat.

5.1.2. Executarea garanțiilor reale oferite în schimbul garanției de stat și trecerea în proprietatea statului a acțiunilor Blue Air

- (39) Referitor la a doua măsură analizată în prezenta decizie, în opinia preliminară a Comisiei, executarea garanțiilor reale oferite în schimbul garanției de stat și trecerea în proprietatea statului a 75 % din acțiunile Blue Air după plata sumelor restante din împrumut constituie, de asemenea, ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, din motivele expuse în continuare.
- (40) În ceea ce privește prezența resurselor de stat, executarea garanțiilor reale oferite în schimbul garanției de stat și trecerea titlului de proprietate asupra acțiunilor Blue Air din proprietate privată către Autoritatea pentru Administrarea Bunurilor Statului implică resurse de stat, întrucât acestea au fost efectuate pentru a satisface creanța statului ca urmare a rambursării, de către stat, a împrumutului garantat prin garanția menționată mai sus. Întrucât transferul de proprietate a fost efectuat în temeiul unei ordonanțe de urgență a Guvernului României, măsura este imputabilă statului român.
- (41) Transferul din sectorul privat în sectorul public al dreptului de proprietate asupra acțiunilor nu îi conferă în sine societății Blue Air un avantaj economic direct. Cu toate acestea, începând din noiembrie 2022, după rambursarea de către stat a sumelor împrumutului datorate de Blue Air EximBank S.A., Blue Air poate, chiar dacă temporar, să utilizeze aceste fonduri pentru a-și finanța operațiunile sau pentru a-și prelungi supraviețuirea. Cu alte cuvinte, înlocuirea unui titlu de creanță – care i-ar fi permis statului să i se ramburseze sumele împrumutului datorate EximBank S.A. – cu un titlu de proprietate asupra acțiunilor, care nu îi mai impune Blue Air să ramburseze împrumutul, eliberează fondurile în numerar pe care Blue Air trebuia anterior să le obțină din propriile operațiuni. Rezultă că Blue Air a obținut un avantaj economic pentru sumele împrumutului datorate, aferente ajutorului pentru salvare pe care statul român l-a rambursat.
- (42) Această constatare preliminară a unui avantaj economic nu este contrazisă de examinarea comportamentului autorităților române, în scopul de a verifica respectarea condițiilor de piață. Cu toate că, prin preluarea acțiunilor oferite cu titlu de garanție în schimbul garanției de stat, autoritățile române par să fi acționat ca un garant diligent al împrumutului într-o situație de neîndeplinire a obligațiilor de plată de către debitor, nu rezultă că măsura este conformă cu condițiile de piață. Expunerea statului român la neîndeplinirea de către Blue Air a obligațiilor de plată a împrumutului garantat rezultă dintr-o garanție pe care România a oferit-o din motive de politică publică legate, printre altele, de menținerea conectivității transportului aerian în contextul măsurilor de sănătate publică adoptate pentru a limita răspândirea pandemiei de COVID-19 ⁽¹⁰⁾. Cu alte cuvinte, un garant de pe piață aflat în aceeași situație ca statul român nu ar fi acordat și nu ar fi prelungit garanția în cauză și, prin urmare, nu ar fi acceptat acțiunile drept garanție adecvată.
- (43) Pe baza informațiilor furnizate de România, nu este evident nici că valoarea ipotetică a acțiunilor Blue Air deținute în prezent de stat corespunde valorii sumelor împrumutului datorate, care au fost rambursate de statul român. Într-adevăr, în noiembrie 2022, acționarii privați ai Blue Air sau noii investitori de pe piață nu sprijineau capitalul propriu, solvabilitatea sau continuarea activității Blue Air. Absența interesului din partea investitorilor de pe piață indică un posibil avantaj pentru Blue Air generat de măsură. În ceea ce privește valoarea potențială a celor 75 % din acțiunile Blue Air deținute în prezent de stat, Blue Air înregistrează o poziție a capitalului propriu profund deteriorată (considerentul 14), care nu se preconizează că va deveni pozitivă în cursul perioadei de restructurare ca urmare a operațiunilor (considerentul 24). Întrucât valoarea de piață a unei societăți cu capital propriu negativ aflată în situația Blue Air în noiembrie 2022 poate fi considerată zero sau negativă, valoarea acțiunilor Blue Air apare așadar în acest stadiu cu mult mai mică decât valoarea sumelor împrumutului datorate, care au fost rambursate de statul român. Prin urmare, în acest stadiu, executarea garanțiilor reale oferite în schimbul garanției de stat furnizată pentru împrumutul nerambursat nu pare a fi un comportament conform cu condițiile de piață.

⁽⁹⁾ Decizia privind ajutorul pentru salvare, considerentele 69-75.

⁽¹⁰⁾ Decizia privind ajutorul pentru salvare, considerentele 85-97 și 50-63.

- (44) Cele două măsuri examinate favorizează numai compania Blue Air. Astfel cum a afirmat Curtea, în cazul ajutorului individual, identificarea avantajului economic este, în principiu, suficientă pentru a susține prezumția că o măsură este selectivă⁽¹¹⁾. Acest lucru este valabil indiferent dacă există operatori pe piețele relevante care se află într-o situație comparabilă. În orice caz, deși Tarom a beneficiat de o garanție de stat similară, în temeiul aceleiași ordonanțe de urgență ca și Blue Air, cele două măsuri analizate nu fac parte dintr-o măsură generală aflată la dispoziția tuturor întreprinderilor care își desfășoară activitatea în sectorul transportului aerian din România; așadar, măsura este selectivă.
- (45) În consecință, măsurile de ajutor care îi permit companiei Blue Air să rămână pe piață sunt susceptibile să îi îmbunătățească poziția concurențială pe piața internă, pe care Blue Air furnizează servicii de transport aerian în diferite state membre, în concurență, printre altele, cu Ryanair și Wizz Air (considerentul 13). Prin urmare, măsurile sunt susceptibile să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale între statele membre.

5.1.3. Concluzii privind existența ajutorului

- (46) Având în vedere evaluarea, în acest stadiu, a condițiilor cumulative pentru prezența ajutorului de stat, Comisia concluzionează că prelungirea duratei garanției de stat pentru un principal de 33,84 milioane EUR, executarea garanțiilor reale oferite în schimbul garanției de stat și trecerea în proprietatea statului a 75 % din acțiunile deținute de foștii acționari ai Blue Air constituie ajutor de stat în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Prin urmare, Comisia va evalua legalitatea și compatibilitatea acestor măsuri cu piața internă.

5.2. Legalitatea ajutorului

- (47) În conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din TFUE, Comisia este informată în timp util pentru a-și prezenta observațiile cu privire la proiectele care urmăresc să instituie sau să modifice ajutoarele. În cazul în care apreciază că un proiect nu este compatibil cu piața internă în conformitate cu dispozițiile articolului 107, Comisia inițiază fără întârziere procedura prevăzută la alineatul (2) din articol; înainte de pronunțarea unei decizii finale, statul membru în cauză nu poate pune în aplicare măsurile preconizate.
- (48) În plus, potrivit articolului 1 litera (c) din Regulamentul de procedură⁽¹²⁾, modificările aduse ajutoarelor existente constituie un „ajutor nou”, care trebuie notificat în temeiul articolului 2 alineatul (1). Articolul 3 din regulamentul respectiv cuprinde o clauză suspensivă, potrivit căreia ajutorul care trebuie notificat nu poate fi acordat decât în cazul în care Comisia a adoptat, sau se consideră că a adoptat, o decizie de autorizare a acestuia.
- (49) Decizia privind ajutorul pentru salvare a autorizat ajutorul în favoarea Blue Air sub forma unei garanții de stat, pentru a garanta rambursarea împrumutului pentru salvare pe care l-a primit compania. Această măsură, astfel cum este prezentată în proiectul de teme juridic notificat Comisiei, a fost condiționată de comunicarea unui plan de restructurare în termen de șase luni, care urma să fie aprobat de Comisie. Autoritățile române au comunicat Comisiei un plan inițial de restructurare în termen de șase luni de la prima tragere din împrumutul garantat (considerentul 3). Prin urmare, garanția prelungită acordată inițial ca ajutor pentru salvare a putut fi autorizată temporar în conformitate cu punctul 55 litera (d) din Orientările S&R.
- (50) Cu toate acestea, până în prezent și în pofida solicitărilor repetate, România nu a prezentat un plan de restructurare fezabil, coerent și de perspectivă pe care Comisia să îl poată aproba în conformitate cu punctul 45 din Orientările S&R. În plus, sub rezerva opiniilor României, rambursarea împrumutului garantat care a stins garanția de stat aprobată prin decizia privind ajutorul pentru salvare, executarea garanțiilor reale oferite în schimbul garanției de stat și trecerea în proprietatea statului a 75 % din acțiunile Blue Air par, în acest stadiu, să fi fost puse în aplicare înainte ca serviciile Comisiei să fi adoptat sau să se considere că au adoptat o decizie de autorizare a unui astfel de ajutor, deși acestea par să constituie o măsură diferită de garanția prelungită acordată inițial ca ajutor pentru salvare.
- (51) Prin faptul că nu au notificat niciun astfel de ajutor nou înainte de punerea în aplicare a acestuia, autoritățile române nu și-au respectat obligațiile care le revin în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE.

5.3. Compatibilitatea ajutorului și temeiul juridic al evaluării

- (52) Comisia trebuie să evalueze dacă ajutorul de restructurare poate fi considerat compatibil cu piața internă. Este de competența statului membru să invoce eventualele motive de compatibilitate și să demonstreze că sunt îndeplinite condițiile pentru o astfel de compatibilitate.
- (53) Articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE prevede că ajutorul de stat poate fi autorizat atunci când este acordat pentru a facilita dezvoltarea anumitor activități economice și în cazul în care acest ajutor nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun. Orientările S&R prevăd norme și condiții pentru evaluarea compatibilității ajutoarelor de restructurare acordate întreprinderilor aflate în dificultate în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, iar România susține că astfel de condiții sunt îndeplinite în cazul de față.

⁽¹¹⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 4 iunie 2015, Comisia/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, punctul 60.

⁽¹²⁾ Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

- (54) Prin urmare, evaluarea compatibilității ajutorului de restructurare cu piața internă trebuie să implice examinarea îndeplinirii condițiilor prevăzute în Orientările S&R. Comisia observă că autoritățile române nu au furnizat niciun argument pentru justificarea compatibilității cu piața internă a celei de a doua măsuri de ajutor examinate în prezenta decizie (a se vedea în special considerentele 10 și 20). Cu toate acestea, Comisia va considera, cu titlu preliminar, că cele două măsuri evaluate ca implicând ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE care s-au succedat cronologic reprezintă ajutor de restructurare care sprijină planul de restructurare a Blue Air.
- (55) În această etapă, este îndoielnic că ajutorul care sprijină planul de restructurare îndeplinește criteriile de compatibilitate prevăzute în Orientările S&R, în principal din motivele expuse mai jos.

5.3.1. Contribuția la dezvoltarea unei activități sau regiuni economice

- (56) În anumite situații, restructurarea unei întreprinderi aflate în dificultate poate contribui la dezvoltarea unor activități sau regiuni economice, inclusiv în afara activităților desfășurate de beneficiar. Acesta este cazul în care, în absența ajutorului respectiv, falimentul beneficiarului ar conduce la situații de disfuncționalitate a pieței sau de dificultăți sociale, împiedicând dezvoltarea unor activități și/sau a unor regiuni economice care ar fi afectate de astfel de situații. Punctul 44 din Orientările S&R cuprinde o listă neexhaustivă a unor astfel de situații. Prin faptul că îi permite beneficiarului să își continue operațiunile, ajutorul previne astfel de disfuncționalități ale pieței sau dificultăți sociale și, prin urmare, contribuie la dezvoltarea activităților sau a regiunilor care ar fi fost afectate de ieșirea de pe piață a beneficiarului. În cazul unui ajutor de restructurare, acest lucru este valabil numai în cazul în care ajutorul îi permite într-adevăr beneficiarului să concureze pe piață prin forțe proprii, ceea ce se poate asigura numai dacă ajutorul este însoțit de un plan de restructurare care să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului.

(i) Restabilirea viabilității pe termen lung

- (57) În conformitate cu punctul 45 din Orientările S&R, în cazul ajutorului de restructurare, Comisia va solicita ca statul membru în cauză să prezinte un plan de restructurare fezabil, coerent și de perspectivă pentru a se restabili viabilitatea pe termen lung a beneficiarului. Planul de restructurare trebuie să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului într-un termen rezonabil și pe baza unor ipoteze realiste privind condițiile viitoare de desfășurare a activității, care ar trebui să excludă orice ajutor de stat suplimentar care nu este prevăzut în planul de restructurare. În conformitate cu punctul 52 din Orientările S&R, restabilirea viabilității pe termen lung se realizează atunci când o întreprindere este în măsură să asigure o rentabilitate preconizată adecvată a capitalului după ce și-a acoperit toate costurile, inclusiv costurile de amortizare și cheltuielile financiare.
- (58) În primul rând, România a afirmat că rezultatele și poziția financiară a Blue Air s-ar fi consolidat până în vara anului 2022 dacă traficul aerian european s-ar fi restabilit. Cu toate acestea, din cauza pierderilor semnificative înregistrate în 2020 și 2021, care au deteriorat situația financiară a companiei, planul de restructurare a identificat un risc privind viabilitatea Blue Air (a se vedea considerentul 25). În plus, previziunile Blue Air privind fluxurile de trezorerie se bazează pe ipoteze optimiste în ceea ce privește cererea, veniturile și/sau costurile. Tabelul 1 arată că România preconizează ca operațiunile Blue Air să genereze fluxuri de trezorerie nete pozitive de peste [...] milioane EUR în 2023 și de peste [...] milioane EUR în 2022. Cu toate acestea, potrivit evoluțiilor recente din toamna anului 2022, Blue Air nu a avut capacitatea de a plăti costurile directe, necesare pentru operarea zborurilor (de exemplu, certificatele de CO₂, cheltuielile cu combustibilul) și de a rambursa sumele restante din împrumutul de salvare (a se vedea considerentele 20 și 32).
- (59) În al doilea rând, astfel cum se menționează în considerentul 24 și în tabelul 1, România nu a furnizat un set de indicatori economici cheie pentru perioada de restructurare și nici datele solicitate de Comisie cu privire la rentabilitatea Blue Air pe durata planului de restructurare. Un simplu profit ipotetic inclus în planul comunicat Comisiei nu reprezintă sub nicio formă un indiciu suficient al viabilității pe termen lung. Planul de restructurare nu conține previziuni specifice privind poziția capitalului propriu, capitalul angajat sau raportul între datorii și capitaluri care să permită formularea vreunei concluzii privind solvabilitatea și să arate dacă poziția capitalului propriu al Blue Air ar deveni pozitivă și solidă. Întrucât lipsesc informații privind rentabilitatea capitalurilor proprii și rentabilitatea capitalului angajat în comparație, de exemplu, cu costul capitalului și cu alte companii aeriene comparabile, este imposibil să se evalueze dacă Blue Air va fi viabilă la sfârșitul perioadei de restructurare.
- (60) În al treilea rând, România nu a prezentat nicio analiză a sensibilității, care să descrie modul în care previziunile scenariului de referință ar evolua într-un scenariu mai pesimist. Un astfel de scenariu ar trebui să arate și să demonstreze modul în care indicatorii financiari ar varia, generând în același timp venituri suficiente pentru a acoperi costurile de exploatare și pentru a asigura poziția pe piață a Blue Air în lipsa unui ajutor de stat suplimentar la sfârșitul perioadei (a se vedea considerentul 24).
- (61) Prin urmare, Comisia are îndoieli serioase că planul de restructurare respectă criteriile stabilite în Orientările S&R. În această etapă, Comisia se îndoiește că planul de restructurare propus ar conduce la restabilirea viabilității Blue Air, deoarece nu este evident sau probabil că Blue Air va oferi o rentabilitate suficientă și va putea rămâne pe piață fără ajutor suplimentar.

(ii) *Dezvoltarea anumitor activități sau regiuni economice (punctul 44 din Orientările S&R)*

- (62) Astfel cum se menționează în considerentul 29, Blue Air furnizează servicii de transport aerian low-cost diasporei române. Compania leagă regiuni din România între ele și cu alte destinații europene, contribuind astfel la asigurarea conectivității într-o țară în care rețeaua rutieră și feroviară slab dezvoltată nu constituie o alternativă viabilă la transportul aerian.
- (63) În cazul în care Blue Air și-ar înceta integral și definitiv activitatea, România susține că poate exista riscul ca niciun concurent să nu intervină pe anumite rute pe care în prezent Blue Air este singura companie care oferă zboruri sau ca prețurile să crească pe rutele care sunt operate în prezent în paralel doar de un alt concurent. Acest lucru poate duce la o scădere a activității în acest segment al sectorului transportului aerian. România prezintă, de asemenea, alte beneficii mai ample pe care Blue Air le aduce economiei României (considerentele 29-31).
- (64) Cu toate acestea, Blue Air se confruntă în prezent cu dificultăți financiare grave, care au condus la suspendarea licenței sale de funcționare și la reținerea la sol a flotei sale începând din noiembrie 2022. În acest context, alte companii aeriene au înlocuit, cel puțin parțial și într-o măsură care trebuie stabilită, presupusele servicii nereproductibile furnizate de Blue Air (considerentul 32).
- (65) În conformitate cu punctele 23 și 43 din Orientările S&R, o întreprindere aflată în dificultate poate fi considerată aptă să contribuie la dezvoltarea unei activități sau a unei regiuni economice numai dacă aplică un plan de restructurare de perspectivă, capabil să îi asigure viabilitatea pe termen lung (punctele 27, 45 și 52 din Orientările S&R). În etapa actuală și pe baza informațiilor disponibile, Comisia are îndoieli serioase că, prin aplicarea planului de restructurare comunicat de România, se poate restabili viabilitatea pe termen lung a Blue Air (considerentele 58-61), astfel încât serviciile de transport aerian furnizate de companie să poată continua în perioada de restructurare și ulterior, în mod durabil.
- (66) Întrucât viabilitatea pe termen lung a Blue Air nu este asigurată până în prezent, Comisia consideră, cu titlu preliminar, că planul de restructurare nu demonstrează că beneficiarul va fi în măsură să concureze pe piață prin forțe proprii la sfârșitul perioadei de restructurare și, așadar, că ieșirea sa de pe piață ar fi remediată prin restructurarea respectivă care să contribuie la dezvoltarea unei activități economice.
- (67) În plus, întrucât Blue Air și-a încetat temporar operațiunile de transport aerian, iar serviciile pe care le furnizează au fost preluate sau reproduse cel puțin parțial de alte companii aeriene pe rutele deservite anterior de Blue Air, Comisia se îndoiește că ieșirea sa definitivă de pe piață ar crea dificultăți sociale sau disfuncționalități ale pieței în ceea ce privește conectivitatea aeriană în România. Prin urmare, Comisia solicită observațiile României și ale părților terțe cu privire la posibila reproducere a serviciilor furnizate de Blue Air și la impactul potențial al ieșirii sale definitive de pe piață asupra economiei românești.

5.3.2. *Ajutorul nu trebuie să afecteze în mod nejustificat condițiile schimburilor comerciale, într-o măsură contrară interesului comun*

(i) *Proportionalitatea și contribuția proprie*

- (68) În conformitate cu punctul 62 din Orientările S&R, este necesară o contribuție semnificativă la costurile de restructurare din resursele proprii ale beneficiarului ajutorului, ale acționarilor sau ale creditorilor acestuia sau ale grupului de întreprinderi din care face parte acesta ori din resursele noilor investitori. În mod normal, respectiva contribuție proprie ar trebui să fie comparabilă cu ajutorul acordat în ceea ce privește efectele asupra solvabilității sau a poziției lichidității beneficiarului.
- (69) Planul de restructurare se bazează pe o finanțare de pe piață de peste 50 % din contribuția proprie a Blue Air (considerentul 21), care pare să respecte punctul 64 din Orientările S&R, însă această contribuție trebuie, în conformitate cu punctul 63 din Orientările S&R, să fie reală, adică efectivă, excluzând profiturile viitoare preconizate, cum ar fi fluxurile de trezorerie.
- (70) Astfel cum se menționează în considerentul 21(a) și (b), instanțele competente au aprobat o cerere de restructurare a datoriei față de creditorii români și italieni, în valoare de 63,36 milioane EUR, sub formă de anulări de datorii și conversia datoriilor în acțiuni. Sub rezerva prezentării unor dovezi privind acordul aprobat de instanțe sau a unei dovezi similare a unor angajamente definitive și obligatorii din partea creditorilor care să nu presupună ajutor sau să fie asumate în condiții de piață, Comisia concluzionează, cu titlu preliminar, că această finanțare poate constitui o contribuție proprie reală și efectivă.
- (71) De asemenea, România propune – ca o altă sursă de contribuție proprie – prețul obținut din vânzarea aeronavelor [a se vedea considerentul 21(c)]. Cu toate acestea, România precizează că cesionarea acestor active urmează să se încheie în luna octombrie 2023. România estimează că veniturile ipotetice din vânzare s-ar ridica la [...] milioane EUR. Rezultă că veniturile preconizate din vânzările de aeronave în acest stadiu nu sunt efective sau reale și, în orice caz, reprezintă puțin peste 3,5 % din contribuția proprie totală (a se vedea considerentul 19).
- (72) În plus, conform informațiilor prezentate de România, urmează să se pună la punct un proiect cu un potențial investor care va furniza finanțare externă de până la 54,47 de milioane EUR [a se vedea considerentul 21(d)]. Cu toate acestea, România nu a furnizat dovezi din partea unor investitori dispuși să sprijine această contribuție potențială cu o nouă finanțare a planului de restructurare. În plus, deși discuțiile cu potențialii investitori continuă în prezent (considerentul 34), nu există nicio siguranță că negocierile pentru atragerea finanțării de pe piață se vor materializa, având în vedere absența unor angajamente obligatorii din partea investitorilor identificați.

- (73) De asemenea, România include ca sursă de contribuție proprie resurse generate intern în valoare de [...] de milioane EUR în 2022 [a se vedea considerentul 21(e)]. Cu toate acestea, România nu prezintă nicio dovadă care să confirme că aceste rezultate nete planificate sunt obținute sau realizabile și nu explică de ce profiturile ipotetice ar trebui considerate drept sursă reală a contribuției proprii în temeiul punctului 63 din Orientările S&R, care exclud profiturile preconizate, cum ar fi fluxurile de trezorerie.
- (74) Prin urmare, Comisia concluzionează, cu titlu preliminar, că sursele de finanțare identificate de România sunt în cea mai mare parte ipotetice și nu constituie o contribuție proprie semnificativă, reală și efectivă la costurile de restructurare. Finanțarea planului de restructurare în forma sa actuală nu corespunde cerințelor Orientărilor S&R în ceea ce privește contribuția proprie care să asigure proporționalitatea ajutorului.

(ii) Măsuri de limitare a denaturărilor concurenței

- (75) În conformitate cu punctul 76 și următoarele din Orientările S&R, atunci când se acordă un ajutor de restructurare, trebuie să se ia măsuri de limitare a denaturării concurenței, astfel încât efectele negative asupra condițiilor comerciale să fie reduse cât mai mult posibil, iar efectele pozitive să le depășească pe cele negative. În special, măsurile de limitare a denaturării concurenței ar trebui, de obicei, să ia forma unor măsuri structurale, și anume cesionări clare ale activităților care nu generează pierderi, care ar trebui oricum abandonate pentru a menține viabilitatea.
- (76) Comisia are îndoieli că oricare dintre măsurile propuse descrise în detaliu la considerentele 27 și 28 constituie măsuri structurale sau măsuri adecvate în materie de concurență. În special, România nu a demonstrat că furnizarea către terți a serviciilor de reparații și întreținere de către o entitate sau filială a Blue Air care anterior furniza astfel de servicii intern doar companiilor sau entităților controlate de aceeași entitate ca și Blue Air este mai mult decât o simplă alegere comercială de majorare a veniturilor companiei. România nu demonstrează că serviciile de reparare și întreținere în cauză sunt atât de unice încât furnizarea lor pe piață compensează sau atenuează denaturarea concurenței.
- (77) De asemenea, România nu a furnizat nicio dovadă că rutele a căror închidere a fost propusă au fost profitabile sau că închiderea bazelor aeroportuare nu a fost necesară pentru a reduce costurile în orice situație și a putea elibera o resursă importantă sau rară capabilă să atragă concurenți interesați. În plus, planul României nu include nicio cesionare a activităților sau a activelor profitabile ale Blue Air, cum ar fi activitățile de sine stătătoare și/sau eliberarea de sloturi orare în aeroporturile supraaglomerate.
- (78) Ca ultim aspect, planul de restructurare, astfel cum a fost comunicat Comisiei, prevede o extindere a flotei de aeronave și a prezenței pe piață a Blue Air, măsurată în locuri disponibile pe kilometru, în comparație cu perioada imediat anterioară elaborării și începerii punerii în aplicare a planului de restructurare (considerentul 22). Or, punctele 78 și 79 din Orientările S&R impun măsuri de reducere a prezenței și/sau a capacității beneficiarului pe piață, în special pe piețele cu o capacitate excedentară semnificativă.

5.3.3. Evaluarea efectelor pozitive ale ajutorului în raport cu efectul negativ asupra pieței interne

- (79) Printr-o măsură de ajutor de stat concepută cu atenție ar trebui să se garanteze că bilanțul general al efectelor care evită modificarea în mod nefavorabil a condițiilor schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun este pozitiv. Orientările S&R stabilesc criteriile pe baza cărora Comisia evaluează compatibilitatea cu piața internă a ajutorului pentru restructurarea unei întreprinderi aflate în dificultate, asigurându-se că dezvoltarea activității economice în cauză nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.
- (80) Având în vedere constatările evaluării de mai sus, Comisia se îndoiește, în acest stadiu, că ajutorul de restructurare respectă principalele cerințe ale Orientărilor S&R și că, prin urmare, condițiile schimburilor comerciale nu sunt modificate în mod nefavorabil într-o măsură care contravine interesului comun, astfel încât ajutorul de restructurare să fie compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. În special, Comisia are îndoieli cu privire la (i) faptul că ieșirea definitivă a Blue Air de pe piață ar crea dificultăți sociale sau disfuncționalități ale pieței în ceea ce privește conectivitatea aeriană în România, la (ii) prezența unei contribuții proprii reale și efective suficiente din partea beneficiarului, care nu implică acordarea de ajutor, la (iii) restabilirea viabilității sale pe termen lung și la (iv) absența unor măsuri compensatorii semnificative.

6. DECIZIE

Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia, acționând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, solicită României, în termen de o lună de la data primirii prezentei scrisori, să își prezinte observațiile și să furnizeze toate informațiile care ar putea contribui la evaluarea naturii, cuantumului, legalității și compatibilității celor două măsuri de ajutor de restructurare care fac obiectul prezentei proceduri.

Comisia solicită autorităților române să transmită imediat o copie a prezentei scrisori potențialului beneficiar al ajutorului.

Comisia dorește să reamintească României că articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene are efect suspensiv și atrage atenția asupra articolului 16 din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului, care prevede că orice ajutor ilegal poate fi recuperat de la beneficiar.

Comisia avertizează România că va informa părțile interesate prin publicarea prezentei scrisori, precum și a unui rezumat relevant al acesteia, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. De asemenea, Comisia va informa părțile interesate din țările AELS semnatare ale Acordului privind SEE, prin publicarea unei comunicări în suplimentul SEE la Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, și va informa Autoritatea AELS de Supraveghere prin transmiterea unei copii a prezentei scrisori. Toate părțile interesate vor fi invitate să își prezinte observațiile în termen de o (1) lună de la data publicării.
