2024/1675

14.6.2024

# KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2024/1675,

## annettu 16 päivänä helmikuuta 2024,

## valtiontuesta SA.62829 (2023/C), jota Romania on myöntänyt Blue Air Aviation SA:lle

*(tiedoksiannettu numerolla C(2024) 910)*

**(Ainoastaan romaniankielinen teksti on todistusvoimainen)**

**(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ([1]) ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

## 1. MENETTELY

(1) Komissio päätti 20 päivänä elokuuta 2020 olla vastustamatta Blue Air Aviation SA:lle, jäljempänä 'Blue Air', valtiontakauksen muodossa suunniteltua tukea. Valtiontakauksen oli määrä kattaa 300 775 000 Romanian leun ([2]) (62,13 miljoonan euron) suuruinen laina, josta 28,29 miljoonaa euroa (136,9 miljoonaa Romanian leuta) oli Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla myönnettävää korvausta vahingosta ja 33,84 miljoonaa euroa (163,8 miljoonaa Romanian leuta) rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen annettavaa valtiontukea koskevien suuntaviivojen ([3]), jäljempänä 'pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivat', sekä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla myönnettävää pelastamistukea, jäljempänä 'pelastamistukipäätös' ([4]).

(2) Romania myönsi valtiontakauksen 20 päivänä lokakuuta 2020. Blue Air otti lainan 23 päivänä lokakuuta 2020 EximBank S.A:lta. Romania toimitti komissiolle 22 päivänä huhtikuuta 2021 Blue Airin alustavan rakenneuudistussuunnitelman, jonka tukemiseksi valtiontakausta pidennettiin kaikkiaan kuuteen vuoteen.

(3) Romanian viranomaiset toimittivat 12 päivänä elokuuta 2021 tietoja alustavan rakenneuudistussuunnitelman toteuttamiseksi tarkoitetun rakenneuudistustuen arviointia varten.

(4) Komissio esitti 20 päivänä elokuuta 2021 alustavan arvion rakenneuudistustuesta ja pyysi lisätietoja.

(5) Romania toimitti 16 päivänä marraskuuta 2021 komissiolle Blue Airin muutetun rakenneuudistussuunnitelman, jäljempänä 'rakenneuudistussuunnitelma', sekä tietoja suunnitelman toteuttamiseksi tarkoitetun rakenneuudistustuen arviointia varten.

(6) Komissio pyysi 17 päivänä toukokuuta 2022 pidetyssä videokonferenssissa selvennyksiä ja nosti esille keskeisiä puuttuvia tietoja, jotka tarvittiin edelleen rakenneuudistustuen soveltuvuuden arvioimiseksi. Komissio vahvisti 18 päivänä toukokuuta 2022 kirjallisesti keskeiset käsitellyt asiat ja muistutti tärkeimmistä jäljellä olevista tuen soveltuvuuteen liittyvistä kysymyksistä, joita Romanian oli vielä selvennettävä.

([1]) EUVL C 195, 2.6.2023, s. 18.
([2]) Tässä päätöksessä käytetään havainnollistamiseksi vaihtokurssia 1 Romanian leu = 0,20656 euroa.
([3]) Komission tiedonanto – Suuntaviivat valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen (EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1).
([4]) Komission päätös, annettu 20 päivänä elokuuta 2020, asiassa SA.57026 (2020/N) – Romania – Covid-19 – Blue Airille myönnetty tuki (EUVL C 430, 11.12.2020, s. 2).

(7) Komissio pyysi 8 päivänä heinäkuuta 2022 Romanian viranomaisilta rakenneuudistussuunnitelmaan ja sen toteuttamiseksi tarkoitettuun tukeen liittyviä tietoja. Komissio lähetti muistutuksen 6 päivänä syyskuuta 2022. Romania ei toimittanut pyydettyjä tietoja.

(8) Romania antoi komissiolle 29 päivänä syyskuuta ja 5 päivänä joulukuuta 2022 tilannekatsauksen Blue Airin toiminnasta sekä ilmoitti toimenpiteistä, jotka Romania oli toteuttanut, kun johdanto-osan 1 kappaleessa tarkoitettu valtiontakaus oli otettu käyttöön, sen jälkeen kun lehdistössä oli tullut esille tietoja Blue Airin toiminnan äkillisestä ja väliaikaisesta keskeytymisestä ja kun komissio oli pyytänyt ajantasaista tietoa tilanteesta.

(9) Komissio ilmoitti Romanialle 17 päivänä huhtikuuta 2023 päivätyllä kirjeellä, jäljempänä 'aloittamispäätös', päätöksestään aloittaa asianomaisen tuen osalta SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely. Komission muistutettua Romaniaa kahdesti tämä toimitti huomautuksensa 5 päivänä syyskuuta 2023.

(10) Komission päätös muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ([5]). Komissio kehotti asianomaisia esittämään huomautuksensa.

(11) Komissio sai huomautuksia yhdeltä asianomaiselta osapuolelta. Se toimitti huomautukset 1 päivänä elokuuta 2023 Romanialle, jolle annettiin mahdollisuus vastata niihin, mutta Romanialta ei saatu vastausta.

## 2. **Tuensaaja**

### 2.1 **Blue Airin toiminta**

(12) Blue Air on elokuussa 2013 toimintansa aloittanut romanialainen osakeyhtiö, joka perustettiin nimellä "Blue Air Airline Management Solutions SRL". Se otti tarjouskilpailun jälkeen hoitaakseen Blue Air Transport Aerian SA:n lentoliikennetoiminnan tämän lopetettua toimintansa. Blue Air Air Management Solutions SRL muutti nimensä ja oikeudellisen muotonsa vuonna 2018, jolloin siitä tuli Blue Air Aviation SA. Marraskuuhun 2022 saakka Airline Invest SA, romanialainen yksityisyritys, jolla ei ole Blue Airin osakkeiden omistamisen lisäksi muuta toimintaa, omisti 76,18 prosenttia Blue Airin osakepääomasta. Loput osakkeet omisti kaksi yksityishenkilöä, joiden osuudet olivat 23,81 prosenttia ja 0,1 prosenttia.

(13) Blue Air kasvatti toimintaansa vuosien mittaan, joskin sen taloudellinen tilanne oli epätasapainossa. Vuoden 2019 lopussa Blue Airin vuotuinen liikevaihto oli noin 414 miljoonaa euroa, sen laivastoon kuului 23 Boeing-737-lentokonetta ja se kuljetti vuosittain 4,2 miljoonaa matkustajaa, joista 60 prosenttia oli ulkomailla asuvia Romanian kansalaisia. Syyskuussa 2021 Blue Airilla oli 1 058 työntekijää sekä neljä kotikenttää Romaniassa ja yksi Italiassa. Se tarjosi i) kansainvälisiä ja kotimaan matkustajalentoliikennepalveluja, ii) tilauslentopalveluja matkatoimistoille ja iii) ilma-alusten wet lease -vuokrausta ([6]).

(14) Marraskuun 16 päivänä 2021 toimitetussa rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen tietojen mukaan Blue Airin reitit olivat lähes pelkästään Euroopan sisäisiä ja niihin kuului noin 90 suoraa yhteyttä. Kyseisten tietojen mukaan Blue Air kilpaili pääasiassa Taromin, Ryanairin ja Wizz Airin kanssa. Kahdellakymmenellä näistä reiteistä Blue Air oli ainoa liikennöitsijä, ja 36:lla niistä toimi sen lisäksi myös toinen lentoliikennepalvelujen tarjoaja. Muilla reiteillä liikennöi Blue Airin lisäksi vähintään kaksi muuta lentoliikenteen harjoittajaa.

### 2.2 **Blue Airin vaikeudet ja aiempi pelastamistuki**

(15) Romania kertoi, että Blue Air kasvoi vuoteen 2018 asti nopeasti ja se teki suuria investointeja avatakseen uusia kotikenttiä ja reittejä. Yhtiö toteutti toiminta- ja laajennusohjelmaansa ilman asianmukaista rahoitusta, minkä seurauksena se joutui maksuvalmius- ja vakavaraisuusongelmiin. Pelastamistukipäätöksen mukaan Blue Airilla oli 31 päivänä joulukuuta 2019 negatiivista omaa pääomaa 18,9 miljoonaa euroa ja sille oli kertynyt 37,7 miljoonan

([5]) Ks. alaviite 1.

([6]) Wet lease -vuokrauksessa omistaja antaa vuokralle ilma-aluksen sekä vähintään yhden miehistön jäsenen. Omistajalla on operatiivinen vastuu, johon sisältyvät kunnossapito, vakuutusten hankkiminen ja muut toimintaan liittyvät oikeudelliset vastuut.

euron tappiot, jotka ylittivät yrityksen merkityn osakepääoman (0,2 miljoonaa euroa) ja rahastot (0,62 miljoonaa euroa). Lisäksi pelastamistukipäätöksessä todettiin, että covid-19-pandemia heikensi merkittävästi Blue Airin tulosta maaliskuun 2020 alusta lähtien ([7]). Tappiot ja negatiivinen oma pääoma kasvoivat ja pakottivat Blue Airin hakeutumaan 6 päivänä heinäkuuta 2020 maksukyvyttömyyttä edeltävään menettelyyn.

(16) Kuten pelastamistukipäätöksessä todetaan, johdanto-osan 1 kappaleessa tarkoitettu valtiontakaus liittyi lainaan, jolla rahoitettiin SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukainen korvaus vahingosta sekä osa syyskuun 2020 ja helmikuun 2021 välisenä aikana odotettavissa olleesta negatiivisesta kassasaldosta, joka kävi ilmi Blue Airin likviditeettisuunnitelmasta. Laina myönnettiin kuudeksi vuodeksi, ja yritys sitoutui toimittamaan kuuden kuukauden kuluessa sen myöntämisestä rakenneuudistussuunnitelman. Valtiontakauksen vakuudeksi kiinnitettiin tiettyjä Blue Airin ja kolmansien osapuolten omaisuuseriä. Tämä vakuus oli etuoikeusasemaltaan ensisijainen ([8]).

(17) Hallituksen poikkeusmääräyksen luonnoksessa, jonka Romania toimitti pelastamistukea koskevan ilmoituksensa yhteydessä, täsmennettiin, että valtiontakauksen vakuuteen sisältyi muiden omaisuuserien ohella Airline Invest SA:n ja yhden yksityishenkilön 75 prosentin omistusosuus Blue Airin osakepääomasta. Jos takaus pantaisiin täytäntöön, vakuutena oleva omaisuus siirtyisi valtion omistukseen ja siitä tulisi osakkeenomistaja ([9]). Määräyksessä ei määritetty vakuuden arvoa.

(18) Romanian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 5 päivänä joulukuuta 2022, että lainanantajan eli EximBank S.A:n antamalle lainalle myönnetty valtiontakaus oli pantu täytäntöön ja että valtiovarainministeriö oli maksanut Blue Airin ottamaan takauksen kattamaan lainaan liittyvät määrät kokonaisuudessaan.

## 3. Rakenneuudistussuunnitelman ja rakenneuudistustuen kuvaus

### 3.1 Rakenneuudistussuunnitelman kesto ja suunnitellut rakenneuudistustoimenpiteet

(19) Blue Airin rakenneuudistussuunnitelma kattaa 1 päivän lokakuuta 2020 ja 30 päivän syyskuuta 2025 välisen ajanjakson, joka vastaa tuensaajan tilivuosia 2021–2025. Tänä aikana jatketaan useiden operatiivisten rakenneuudistustoimenpiteiden toteuttamista tai saatetaan ne loppuun. Tähän sisältyvät erityisesti seuraavat toimenpiteet: i) kalustokustannusten pienentäminen, ii) kunnossapitokustannusten pienentäminen, ilma-alusten hävittäminen mukaan lukien, iii) palvelujen ylläpitäminen ja matkustamisen joustavuuden varmistaminen, iv) lentoasema- ja reittiverkoston muokkaaminen siten, että se kattaa lentoliikenteen tärkeimmät solmukohdat, v) kaupallisen strategian muuttaminen siten, että Blue Airista pyritään tekemään Keski- ja Itä-Euroopan johtava halpalentoyhtiö, vi) suorien myyntikanavien kautta tapahtuvan myynnin osuuden kasvattaminen, vii) tietojärjestelmien muuntaminen, viiii) organisaation mukauttaminen ja henkilöstökustannusten pienentäminen, ix) laivaston uudistaminen hiilidioksidipäästötodistuksista aiheutuvien sekä polttoainekustannusten säästämiseksi, x) teknisten ja kunnossapitopalvelujen hankkiminen markkinoilta siirtämällä ne eräälle vastaperustetulle yritykselle sekä xi) velkojen uudelleenjärjestely ja maksukyvyttömyystilanteen ehkäiseminen.

### 3.2 Rakenneuudistussuunnitelman rahoittaminen

(20) Rakenneuudistuskustannusten kattamiseen tarvittava summa on 194,26 miljoonaa euroa. Romanian mukaan nämä kustannukset on tarkoitus kattaa osittain rakenneuudistustuella (33,84 miljoonaa euroa) ja osittain Blue Airin omalla rahoitusosuudella (160,42 miljoonaa euroa).

([7]) Pelastamistukipäätöksen johdanto-osan 11–13, 36 ja 102 kappale.

([8]) Pelastamistukipäätöksen johdanto-osan 19 kappale, 20 kappaleen g kohta ja 45–48 kappale.

([9]) Ilmoituksen yhteydessä toimitettu luonnos hyväksyttiin nimellä Ordonanta de Urgenta Guvernul Romaniei n° 139 din 19 august 2020, ja se julkaistiin 20. elokuuta 2020 virallisen lehden (Monitorul Oficial) numerossa 763. Ilmoituksen yhteydessä toimitetun määräysluonnoksen 4 §:n 2 momentissa esitettiin luettelo kiinnitetyistä vakuuksista, ja sen 9 §:n 2 momentissa säädettiin periaatteesta, jonka mukaan omaisuus siirtyy valtion (liikenne-, infrastruktuuri- ja viestintäministeriön) omistukseen, jos takaus pannaan täytäntöön.

(21) Romania ilmoitti komissiolle rakenneuudistussuunnitelman rahoittamisen osalta ensin, että pelastamistukilainan valtiontakaus pidettäisiin voimassa ja se olisi jatkossa Blue Airille myönnettävää rakenneuudistustukea ja että valtiontakaus olisi voimassa kuuden vuoden ajan lainan erääntymiseen asti eli laina maksettaisiin takaisin vuoteen 2026 mennessä. Joulukuun 5 päivänä 2022 Romanian viranomaiset ilmoittivat komissiolle, että valtiontakaus oli pantu täytäntöön ja että valtiovarainministeriö oli maksanut Blue Airin ottamaan takauksen kattamaan lainaan liittyvät määrät kokonaisuudessaan. Takauksen vakuutta koskevien säännösten täytäntöönpanon myötä valtio (valtion omaisuuden hallinnointiviranomainen ([10])) otti haltuunsa 75 prosenttia Blue Airin osakkeista. Loput 25 prosenttia Blue Airin kokonaisosakepääomasta jäivät Airline Invest S.A:lle (1,191 %) ja yhdelle yksityishenkilölle (23,809 %).

(22) Lisäksi rakenneuudistussuunnitelma sisältää seuraavat lähteet, jotka muodostavat väitetyn muusta kuin tuesta koostuvan rahoitusosuuden:

a) kolmansiin osapuoliin liittyviin palveluvelvoitteisiin perustuvien velkojen mitätöinti yhteensä 34,79 miljoonan euron arvosta; kyseisiin kolmansiin osapuoliin lukeutuu i) italialaisia matkustajia, ii) oikeudellisen akordisopimuksen tehneitä romanialaisia ja italialaisia velkojia sekä iii) muita velkojia, jotka ovat neuvotelleet sopimuksen;

b) Blue Airin osakkeenomistajat, pois lukien valtio, maksavat Blue Airin puolesta 28,57 miljoonan euron velan yksityisille ilma-alusten vuokralleantajille, minkä myötä niistä tulee väliaikaisesti Blue Airin velkojia; osakkeenomistajat muuttavat kyseisen velan Blue Airin osakepääomaksi kolmessa vaiheessa, jotka oli määrä saattaa päätökseen vuoden 2022 lopussa, jolloin Blue Air vapautuisi velan takaisinmaksuvelvoitteesta;

c) tällä hetkellä NAFA:lle ja ALC-Aero Leasing 3 Designated Activity Companylle pantattujen ilma-alusten myynti, jonka odotettiin tuottavan 5,89 miljoonaa euroa omaa rahoitusosuutta varten; Romanian mukaan myyntimenettely oli määrä saattaa päätökseen lokakuussa 2023;

d) ulkopuolista rahoitusta 54,47 miljoonaa euroa, josta 14,47 miljoonaa euroa käytettäisiin uuden lentoyhtiön toimintaa hoitavan yhteisyrityksen perustamiseksi ja 40 miljoonaa euroa vuosien 2021 ja 2022 likviditeettivajeen kattamiseksi sekä toiminnan kestävyyden varmistamiseksi rakenneuudistuskauden aikana;

e) sisäisesti tuotettavat varat, joihin sisältyy tilivuoden 2022 ennakoitu 30,02 miljoonan euron nettotulos.

### 3.3 **Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen – talousennusteet**

(23) Rakenneuudistussuunnitelmassa todetaan, että ilma-alusten määrää oli tarkoitus lisätä vuosien 2020 ja 2023 välillä 19:stä 23:een, minkä jälkeen niiden määrä pysyisi vakaana vuoteen 2025 asti. Käytettävissä olevien matkustajapaikkojen määrä kilometriä kohti kasvaisi vuoden 2019 tasolta eli 7,2 miljoonasta 3,2 miljoonaan vuonna 2020 ja edelleen 10,2 miljoonaan vuonna 2023, minkä jälkeen matkustajapaikkojen määrä pysyisi samalla tasolla vuoteen 2025 asti. Lisäksi Romania selosti, että operatiivisilla rakenneuudistustoimenpiteillä pyritään varmistamaan, että Blue Air nopeuttaa verkon rakenneuudistusprosessia, jotta varmistetaan liiketoiminnan jatkuvuus mukauttamalla käytettävissä olevaa kapasiteettia kysyntään nopeasti ja jatkuvasti.

(24) Rakenneuudistussuunnitelmassa ennustetaan, että Blue Airin tulos ennen korkoja, veroja, poistoja ja kuoletuksia, jäljempänä 'käyttökate', on vuodesta 2022 alkaen positiivinen ja käyttökatteen suhde tuloihin eli käyttökatemarginaali on 16,8 prosenttia vuonna 2022, jonka jälkeen kyseisen suhdeluvun odotetaan kasvavan edelleen rakenneuudistuskauden loppuun asti, kuten taulukosta 1 käy ilmi. Lisäksi suunnitelmassa esitettyjen kassavirta-arvioiden mukaan Blue Airin sisään tuleva kassavirta olisi noin 600 miljoonaa euroa ja ulos menevä kassavirta noin 580 miljoonaa euroa vuosina 2022–2025 ja kassavirtojen saldo olisi vuodesta 2022 alkaen positiivinen ja kasvaisi 21 miljoonaan euroon rakenneuudistuskauden lopussa.

([10]) Elokuun 19 päivänä 2020 annetun hallituksen poikkeusmääräyksen nro 139 9 §:n 2 momentissa, sellaisena kuin se on tällä hetkellä voimassa ja sellaisena kuin se on muutettuna 30. toukokuuta 2022 annetulla lailla nro 162, joka julkaistiin 31. toukokuuta 2022 virallisen lehden (Monitorul Oficial) nrossa 534, asianomaisten Blue Airin omaisuuserien ja muun omaisuuden haltijaksi valtion puolesta nimetään valtion omaisuuden hallinnointiviranomainen, kun aiemmin haltijana oli liikenne-, infrastruktuuri- ja viestintäministeriö.

*Taulukko 1*

**Rakenneuudistussuunnitelmasta poimittuja taloustietoja (tilivuodet 2021–2025, luvut miljoonaa euroa)**

| | Rakenneuudistuskausi | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | **tilivuosi 2021** | **tilivuosi 2022** | **tilivuosi 2023** | **tilivuosi 2024** | **tilivuosi 2025** |
| **Tulot** | 112,01 | 344,02 | 424,63 | 443,31 | 460,75 |
| **Käyttökate** | (58,21) | 57,76 | 98,24 | 104,86 | 103,59 |
| **EBIT** | (58,49) | 19,09 | 39,77 | 42,86 | 42,46 |
| **Nettotulos** | (68,04) | 30,02 | 8,83 | 12,95 | 19,93 |
| **Kassavirtojen saldo** | (3,81) | 19,45 | 11,65 | 12,07 | 21,28 |
| **Käyttökatemarginaali** | – 51,9 % | 16,8 % | 23,1 % | 23,6 % | 22,5 % |

*Lähde*: Rakenneuudistussuunnitelman kohdat 4 ja 7, s. 16 ja 46.

(25) Rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyt talousennusteet on laadittu perusskenaarion pohjalta, ja näiden ennusteiden mukaiset taloustiedot esitetään taulukossa 1. Ennusteet eivät sisällä tietoa omasta pääomasta ja sijoitetun pääoman määrästä, eikä niissä ole huomioitu pessimististä skenaariota. Suunnitelmassa ei selitetä, miten Blue Air aikoo korjata vakavaraisuusongelmat, jotka ilmenevät johdanto-osan 15 kappaleessa kuvatusta suuresta negatiivisesta omasta pääomasta. Taulukossa 1 esitettyjen vuosien 2021–2025 kumulatiivisten nettotulosten perusteella oma pääoma ei myöskään vahvistuisi olennaisesti ja muuttuisi positiiviseksi rakenneuudistuskauden aikana, vaikka pääomaa lisättäisiin suunnitellulla tavalla (ks. johdanto-osan 22 kappale).

(26) Toimittaessaan rakenneuudistussuunnitelman Romania oli luottavainen sen suhteen, että Blue Air saisi kokoon riittävästi varoja maksaakseen tuetun lainan kokonaisuudessaan takaisin rakenneuudistuskauden aikana. Samalla Romania kuitenkin myös korosti, että tuensaajan elinkelpoisuus oli edelleen uhattuna vuodesta 2020 alkaen kertyneiden merkittävien tappioiden ja heikon maksuvalmiuden vuoksi.

### 3.4 **Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet**

(27) Romania ehdotti rakenteellisia toimenpiteitä ja liiketoimintojen supistamista sekä toimintaa säätteleviä toimenpiteitä, joilla rajoitettaisiin rakenneuudistustuen aiheuttamaa kilpailun vääristymistä.

#### 3.4.1 *Rakenteelliset toimenpiteet – luovutukset ja liiketoimintojen supistaminen*

(28) Blue Air aikoi luovuttaa ja supistaa liiketoimintojaan seuraavasti:

a) poistamalla verkostostaan kannattamattomat kotikentät ja reitit; tässä yhteydessä muun muassa lakkautettaisiin yhdeksän reittiä lokakuuhun 2021 mennessä sekä suljettaisiin Larnakan (Kypros) ja Iaşin (Romania) kotikentät huhtikuussa 2020;

b) palauttamalla neljä ilma-alusta etuajassa;

c) ulkoistamalla hallintoa sekä terveydenhuoltoon, työturvallisuuteen, etuuksiin ja korvauksiin liittyviä toimintoja;

d) lisäksi Romanian mukaan tärkeimpänä toimenpiteenä kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi ilma-alusten kunnossapitoon keskittynyt tytäryhtiö Blue Air Technic S.R.L. laajentaisi kunnossapitopalvelujen tarjoamista Blue Airin ohella myös muihin yrityksiin.

3.4.2 *Toimintaa säätelevät toimenpiteet*

(29) Romanian viranomaisten toimittamien tietojen mukaan valtiontakauksen ja siihen liittyvän lainasopimuksen oikeusperustaan sisältyi toimintaa sääteleviä toimenpiteitä, joilla varmistettiin, että tukea käytetään ainoastaan pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseksi. Siten pyrittiin varmistamaan, että lainaa ei käytettäisi seuraaviin tarkoituksiin:

a) aggressiiviseen kaupalliseen laajentumiseen tai liialliseen riskinottoon;

b) kilpailijoiden tai muiden toimijoiden hankkimiseen, mukaan lukien toimitusketjun alku- ja loppupään toiminnot;

c) joulukuussa 2019 vaikeuksissa olleiden integroituneiden yritysten taloudellisten toimintojen ristiintukemiseen;

d) myöskään tuensaajan johdon jäsenten palkkioita ei koroteta joulukuun 2019 tason yläpuolelle, ennen kuin laina ja valtiontakaus on maksettu takaisin.

3.5 **Blue Airin rooli Romaniassa ja vaihtoehdot tuen antamiselle**

(30) Romanian viranomaisten mukaan Romanian maantie- ja rautatieverkon heikon kunnon vuoksi Blue Air on keskeisessä roolissa alueiden välisten yhteyksien ylläpitämisessä reittiverkostonsa kattamalla alueella. Romania selosti, että Blue Air on edellisten 15 toimintavuoden aikana – ottaen huomioon myös sen edeltäjäyrityksen toiminta – kasvanut samaan tahtiin Romanian muuttoliikkeen kehityksen kanssa. Blue Air tarjosi palvelujaan ulkomailla asuvien romanialaisten työntekijöiden kannalta edulliseen hintaan. Yritys jatkoi kotimaan reittien kehittämistä yhdessä Romanian vakiintuneen lentoyhtiön Taromin kanssa mutta kilpailukykyisemmillä hinnoilla. Tällä tavoin se kompensoi puutteellisia maanpäällisiä yhteyksiä ja varmisti liikenneyhteyksien saatavuuden yli 700 000 kansalaiselle vuodessa. Osalla näistä lyhyistä reiteistä kansainvälisten lentoyhtiöiden palveluja ei ollut tarjolla juuri lainkaan.

(31) Romanian mukaan Blue Air oli merkittävässä roolissa myös paikallistaloudessa, sillä se loi liikevaihtoa pienille ja alueellisille lentoasemille ja kartutti valtionkassaa verojen ja sosiaaliturvamaksujen muodossa. Romania totesi, että tuensaajalla oli hyvin kokenutta koulutushenkilöstöä ja se tarjosi korkean lisäarvon ammatillisia kursseja, kuten Ab-initio -koulutusta lentäjille sekä säännöllistä koulutusta lentäjille, matkustamomiehistölle ja tekniselle henkilöstölle. Romanian mukaan tämä oli tärkeää maan taloudelle.

(32) Romania väitti ensimmäisissä huomautuksissaan, että Blue Airin poistuminen markkinoilta aiheuttaisi markkinoiden toimintapuutteen ja sosiaalisia vaikeuksia pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdassa tarkoitetulla tavalla. Blue Airin poistuminen markkinoilta heikentäisi Romanian taloutta ja yhteyksiä, koska Blue Airilla on tärkeä rooli siirtotyöläisten ja pienyrittäjien kuljettamisessa Romaniaan, Romaniasta ja Romanian sisällä. Romanian mukaan kilpailijoiden olisi lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä hankala tulla Blue Airin paikalle ja alkaa liikennöidä Blue Airin ainutlaatuisen verkoston sisältämiin kohteisiin ja käyttää samoja lähtö- ja saapumisaikoja.

(33) Romania ilmoitti 29 päivänä syyskuuta 2022 vastauksena komission kyselyyn, että Blue Air oli keskeyttänyt kaikki lennot alustavasti 6 päivän syyskuuta 2022 ja 10 päivänä lokakuuta 2022 väliseksi ajaksi, koska se ei pystynyt rahoittamaan tavanomaista toimintaa, kuten polttoainekustannuksia. Wizz Air, Ryanair ja Tarom tarjosivat lyhyellä aikavälillä (paluu)lentoja kymmenille tuhansille Blue Airin asiakkaille, joiden lento oli peruttu.

(34) Romania ilmoitti 5 päivänä joulukuuta 2022 Blue Airin ilmoittaneen liikenne- ja infrastruktuuriministeriölle, ettei se jatkaisi lentoja ennen maaliskuuta 2023 ja että se kävi parhaillaan keskusteluja mahdollisten sijoittajien kanssa, joilta se voisi saada rahoitusta lentoliikennetoiminnan jatkamiseksi. Romanian mukaan vain yksi Blue Airin kalustoon kuuluvista kuudesta Boeing-737-lentokoneesta oli tuolloin lentokelpoinen.

(35) Marraskuun 18 päivänä 2022 Romanian viranomaiset päättivät keskeyttää Blue Airin liikenneluvan voimassaolon 21 päivän marraskuuta 2022 ja 31 päivän maaliskuuta 2023 väliseksi ajaksi. Romania ilmoitti komissiolle, että keskeytystä voidaan tarkastella uudelleen, jos Blue Air esittää taloudellisen elvytyssuunnitelman, jossa osoitetaan, että se on löytänyt tarvittavan määrän asianmukaisia rahoitusvaroja lentoliikenteen rahoittamiseksi sellaisessa määrin, että se pystyy hoitamaan velvoitteensa.

### 3.6 **Menettelyn aloittamiseen johtaneet syyt**

(36) Aloittamispäätöksessä komissio katsoi alustavasti, että i) valtiontakauksen jatkaminen kuuden kuukauden jälkeen (johdanto-osan 1 ja 21 kappale) sekä ii) valtiontakauksen vakuuden täytäntöönpano ja 75 prosentin osuuden siirtäminen Blue Airin entisten osakkeenomistajien osakkeista valtion omistukseen sen jälkeen, kun takaus oli pantu täytäntöön ja valtio oli maksanut erääntyneet lainamäärät, kuten johdanto-osan 8 ja 20 kappaleessa kuvataan, voivat olla SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Komissio päätteli alustavasti, että tuki oli jo annettu, ja se arvioi, soveltuuko tuki sisämarkkinoille.

(37) Komissio epäili, täyttikö rakenneuudistustuki pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen keskeiset vaatimukset. Komission epäilyt liittyivät erityisesti siihen, i) aiheuttaisiko Blue Airin lopullinen poistuminen markkinoilta sosiaalisia vaikeuksia tai markkinoiden toimintapuutteen Romanian lentoyhteyksien osalta ja ii) oliko tuensaajan oma rahoitusosuus, johon ei sisälly tukea, riittävä ja todellinen, sekä iii) Blue Airin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautumiseen ja iv) merkityksellisten vastasuoritteiden puuttumiseen.

## 4. **ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET**

(38) Ryanair Designated Activity Company, jäljempänä 'Ryanair', toimitti huomautuksia 29 päivänä kesäkuuta 2023. Ryanair yhtyy komission alustavaan päätelmään, jonka mukaan kyseessä oleva rakenneuudistustuki ei sovellu sisämarkkinoille. Se pyytää, ettei Romanian sallittaisi kasvattaa kyseistä tukea yrittäessään turhaan elvyttää Blue Airin, joka lopetti toimintansa jo yli kymmenen kuukautta sitten. Ryanair katsoo, että Blue Air on nyt tosiasiallisesti lopettanut liikennöintinsä eikä sillä ole enää asiakkaita ja että tällä ei ole ollut ilmeistä vaikutusta Romanian lentoyhteyksiin, sillä kilpailijat ovat ottaneet hoitaakseen useimmat kotimaisista ja kansainvälisistä reiteistä, joilla Blue Air aiemmin liikennöi.

(39) Ryanair katsoo myös, että rakenneuudistustuki on suhteetonta, koska oma rahoitusosuus ja vastuunjako ovat riittämättömiä, eikä tuki myöskään ole omiaan tukemaan Blue Airin elinkelpoisuutta nyt jo vanhentuneen rakenneuudistussuunnitelman pohjalta, etenkin kun yhtiö on menettänyt lähtö- ja saapumisaikansa koordinoiduilla lentoasemilla sisämarkkinoilla ja lähes koko henkilöstönsä. Jos Blue Air ei saa järjestelyjensä perusteella uutta lentotoimintalupaa, joka varmistaisi liikennöinnin turvallisuuden, sen elinkelpoisuus kärsii ratkaisevan iskun. Suunnitelma on myös ristiriidassa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen kanssa, koska siinä kaavaillaan pelkästään kannattamattomien reittien lopettamista ja suunnitellaan tosiasiassa Blue Airin kapasiteetin laajentamista.

## 5. **ROMANIAN HUOMAUTUKSET**

(40) Romanian viranomaiset eivät vastanneet asianomaisen osapuolen esittämiin huomautuksiin eivätkä komission epäilyihin tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille. Romanian viranomaisten huomautukset sisältävät selvennyksiä tietoihin, jotka koskevat Blue Airin maksukyvyttömyyttä ja sen osalta toteutettuja toimia.

(41) Romanian viranomaiset (valtiovarainministeriö) selostivat, että sen jälkeen, kun Bukarestin alioikeus (Tribunalul București – Secția a Vll-a Civilă) ilmoitti maksukyvyttömyysmenettelyn aloittamisesta Blue Airia koskevassa asiassa nro 8307/3/2023 (julkaisutiedot: B.P.I. nro 5743/31.3.2023), Romanian verohallinto ilmoitti konkurssipesään tuomioistuimen asettamassa määräajassa saatavistaan, joita sillä oli yhteensä 411 707 165 Romanian leun (82,81 miljoonan euron) arvosta ja jotka koostuivat vakuusveloista ja talousarviosaatavista.

(42) Osa konkurssipesään ilmoitetuista saatavista (arvonlisävero) hylättiin, ja alustava taulukko Blue Airilta perittävistä saatavista ja sen velkojista julkaistiin B.P.I:ssä (nro 11066). Alustavaan taulukkoon sisältyivät muun muassa suurista veronmaksajista vastaava pääosasto 84 964 821 Romanian leun (17,1 miljoonan euron) saatavillaan, joiden etuoikeusjärjestys määräytyy lain nro 85/2014 159 §:n 1–3 momentin mukaan, sekä valtiovarainministeriö 342 365 589 Romanian leun (68,86 miljoonan euron) saatavillaan, joiden etuoikeusjärjestys määräytyy saman säädöksen 159 §:n 1 ja 3 momentin mukaan. Myös yritykselle myönnetyn valtiontuen määrä vahvistettiin saatavaksi sillä edellytyksellä, että valtiontuen takaisinperinnän yhteydessä hallituksen poikkeusmääräyksen nro 139/2020 9 §:n 2 momentin mukaisesti menetettäville tavaroille (takuille) määritetään markkina-arvo.

(43) Romanian viranomaiset (valtion omaisuuden hallinnointiviranomainen) myös selittivät ja muistuttivat, että jos valtiontakaus pantaisiin täytäntöön, valtiontakauksen muutetun oikeusperustan mukaan vakuudet, mukaan lukien osakkeenomistajien hallussa olevat Blue Airin osakkeet, siirrettäisiin kokonaan valtion (valtion omaisuuden hallinnointiviranomaisen) omistukseen ja valtiosta tulisi osakkeenomistaja.

(44) Näin ollen Romanian valtiosta (valtion omaisuuden hallinnointiviranomaisesta) tuli Blue Air Aviation S.A:n, Airline Invest S.A:n ja Blue Air Technic S.R.L:n osakkeenomistajien yhtiökokousten päätöksen mukaisesti 8 päivänä joulukuuta 2022 Blue Airin enemmistöosakas 75 prosentin osuudella, kun kyseiset takauksen kattamat osakkeet siirrettiin vapaaehtoisesti niiden omistajilta valtion omaisuuden hallinnointiviranomaiselle, jolla ei ollut mahdollisuutta kieltäytyä ottamasta niitä vastaan. Lisäksi asianomaiset Blue Airin osakkeenomistajat toteuttivat vapaaehtoisesti kaikki tarvittavat toimenpiteet näiden päätösten kirjaamiseksi kaupparekisteriin; tietojen kirjaaminen saatiin päätökseen 12 päivänä joulukuuta 2022.

(45) Romanian viranomaiset ilmoittivat myös, että Blue Air ei ole harjoittanut toimialansa mukaista kaupallista toimintaa sen jälkeen kun maksukyvyttömyysmenettely aloitettiin 31 päivänä maaliskuuta 2023 ja että sen ydinliiketoiminnan lopettamisen vuoksi toteutettiin henkilöstön joukkoirtisanominen ja käynnistettiin menettelyjä palkkaturvarahaston käyttämiseksi.

(46) Tätä taustaa vasten Romanian viranomaiset katsovat, ettei osakkeiden siirrosta aiheutunut suoraa tai välillistä etua Blue Airille eikä Blue Air saanut erääntyneestä lainasta taloudellista etua, kun otetaan huomioon, että yrityksen tilit olivat joulukuussa 2022 lähes tyhjät ja maksut olivat olleet maksamatta syyskuusta 2022 lähtien. Tämän perusteella Romanian viranomaiset väittävät, ettei Blue Airin osakkeiden siirtoon liittynyt käytettävissä olevia rahamääriä, joiden kautta Blue Air olisi voinut saada taloudellista etua laiminlyömällä valtion takaaman lainan takaisinmaksun.

## 6. TUEN ARVIOINTI

### 6.1 SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun valtiontuen olemassaolo

(47) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa todetaan, että ”jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”.

(48) Jotta toimenpide voitaisiin katsoa kyseisessä määräyksessä tarkoitetuksi tueksi, sen on näin ollen täytettävä seuraavat kumulatiiviset ehdot: i) toimenpide johtuu valtiosta ja rahoitetaan valtion varoista, ii) toimenpiteestä aiheutuu etua sen saajalle, iii) etu on valikoiva ja iv) toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

#### 6.1.1 *Valtiontakauksen jatkaminen kuuden kuukauden jälkeen – taloudellinen etu*

(49) Komissio päätteli pelastamistukipäätöksessä, että valtiontakaus, joka myönnettiin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa tarkoitetulle vaikeuksissa olevalle yritykselle, oli SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaista valtiontukea Blue Airille ([11]). Päätöksessä esitetyistä syistä komissio katsoo, että valtiontakauksen se osa, joka kattoi pelastamistukena myönnetyn lainan, on valtiontukea – myös siltä osin kuin takausta jatkettiin kyseisessä pelastamistukipäätöksessä mainitun kuuden kuukauden ajanjakson jälkeen – ja että tämän valtiontuen määrä oli kyseisen takauksen kattaman lainan kokonaismäärä. Tätä näkemystä tukee se, että Blue Airin taloudellinen ja sen liiketoiminnan tilanne on huonontunut elokuusta 2020, jolloin pelastamistuki hyväksyttiin.

([11]) Pelastamistukipäätöksen johdanto-osan 69–75 kappale.

(50) Vaikuttaa siltä, ettei Blue Air esimerkiksi pystynyt enää kattamaan tavanomaisia toimintakustannuksiaan, ja koska se ei saanut rahoitusta markkinoilta, sen oli lopetettava toimintansa syys-lokakuussa 2022 (ks. johdanto-osan 32 ja 33 kappale). Näin ollen Blue Air ei olisi saanut markkinaehtoisesti käyttöönsä valtiontakauksen mahdollistamia 163,8:aa miljoonaa Romanian leuta (33,84 miljoonaa euroa), kun takaus alun perin myönnettiin, eikä myöskään myöhemmin, kun takaus pidettiin voimassa pelastamistukikauden päätyttyä.

(51) Tarkastelu, jossa arvioidaan, toimivatko Romanian viranomaiset markkinaperiaatteiden mukaisesti, ei kumoa taloudellisen edun toteamista. Romanian valtiolle Blue Airista aiheutunut riski johtuu takuusta, jonka Romania antoi julkistaloudellisista syistä, muun muassa ylläpitääkseen lentoyhteyksiä tilanteessa, jossa toteutettiin kansanterveystoimenpiteitä covid-19-pandemian leviämisen hillitsemiseksi ([12]). Toisin sanoen markkinatoimija ei olisi Romanian valtion asemassa myöntänyt kyseistä takausta tai pitänyt sitä voimassa. Valtion toiminta takauksen myöntämisen jälkeen johtuu yksinomaan valtiontuesta, jonka se aikaisemmin myönsi julkisen vallan käyttäjänä, eikä siis seikoista, jotka yksityinen markkinataloustoimija olisi normaalissa markkinatilanteessa ottanut huomioon taloudellisissa laskelmissaan ([13]).

6.1.2 *Valtiontakauksen vakuuden täytäntöönpano ja Blue Airin osakkeiden siirtäminen valtion omistukseen – taloudellinen etu*

(52) Toisen aloittamispäätöksessä tarkastellun toimenpiteen osalta komissio katsoo – vastoin päätöksessä esitettyä alustavaa näkemystä –, että valtiontakauksen vakuuden täytäntöönpano ja 75 prosentin osuuden siirtäminen Blue Airin osakkeista valtion omistukseen sen jälkeen, kun valtio joutui maksamaan Blue Airin lainan takauksen nojalla, ei ole SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, tarkasteltaessa tätä toimenpidettä erillään itse valtiontakaukseen sisältyvästä tuesta.

(53) Komissio katsoi aloittamispäätöksessä, että osakkeiden siirtäminen yksityisestä julkiseen omistukseen ei itsessään anna Blue Airille suoraa taloudellista etua pelkän omistajanvaihdoksen seurauksena. Komissio totesi kuitenkin alustavasti, että kun velkasitoumus, jonka perusteella valtio olisi voinut saada korvauksen EximBank S.A:lle maksetusta lainamäärästä, vaihdetaan osakeomistukseen, joka ei enää edellytä korvausta Blue Airilta, tämä vapauttaa käteisvaroja, jotka Blue Airin oli aiemmin tuotettava toiminnallaan. Lisäksi komissio esitti epäilyjä siitä, toteutettiinko vakuuksien haltuunotto näiden vakuuksien markkina-arvon perusteella. Romanian viranomaisten muodollisen tutkintamenettelyn yhteydessä toimittamat tiedot osoittavat, että omistajanvaihdokseen ei ole liittynyt rahan maksamista, etenkään Blue Airin hyväksi (ks. johdanto-osan 43 ja 44 kappale). Se, että valtio omistaa osakkeet, ei myöskään millään tavoin heikennä valtion oikeutta velkojana eli sen oikeutta vaatia korvausta maksamastaan takuusummasta, jonka Blue Air on velkaa (ks. johdanto-osan 42 kappale). Näin ollen valtion velkasaatavan korvaaminen oman pääoman ehtoisella instrumentilla siten, että 75 prosenttia Blue Airin osakkeista siirrettiin valtiolle, ei ole tuottanut Blue Airille erillistä taloudellista etua sen edun lisäksi, jonka yritys sai pelastamistukeen liittyvän lainan valtiontakauksen kautta.

6.1.3 *Valtiontakaus – valtion varat, valikoivuus sekä vaikutus kauppaan ja kilpailuun*

(54) Valtiontakaus, myös sellaisena kuin se pidettiin voimassa pelastamistukikauden päätyttyä, sisältää valtion päätösten nojalla Romanian valtion varoja ja suosii ainoastaan Blue Airia. Valikoivuuskriteerin osalta todetaan unionin tuomioistuimen ([14]) tavoin, että kun kyse on yksittäisestä tuesta, taloudellisen edun toteaminen mahdollistaa lähtökohtaisesti sen, että toimenpide oletetaan valikoivaksi. Näin on riippumatta siitä, ovatko kyseisten markkinoiden toimijat toisiinsa verrattavissa tilanteessa. Joka tapauksessa todetaan, että vaikka myös

([12]) Pelastamistukipäätöksen johdanto-osan 85–97 kappale ja 50–63 kappale.
([13]) Unionin tuomioistuimen tuomio 6.3.2018, komissio v. FIH Holding ja FIH Erhversbank, C-579/16 P, ECLI:EU:C:2018:159, 58 kohta.
([14]) Unionin tuomioistuimen tuomio 4.6.2015, komissio v. MOL, C15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60 kohta.

Tarom sai saman poikkeusmääräyksen nojalla samanlaisen valtiontakauksen kuin Blue Air, nyt tarkasteltavana oleva valtiontakaus ei ole osa yleistä toimenpidettä, joka olisi ollut kaikkien Romanian lentoliikennealalla toimivien yritysten hyödynnettävissä, ja näin ollen toimenpide on valikoiva.

(55) Näin ollen tukitoimenpide, joka mahdollisti Blue Airin pysymisen markkinoilla, oli omiaan parantamaan sen kilpailuasemaa sisämarkkinoilla, joilla se tarjosi lentoliikennepalveluja eri jäsenvaltioissa kilpaillen muun muassa Ryanairin ja Wizz Airin kanssa (ks. johdanto-osan 14 kappale). Sen vuoksi on katsottava, että toimenpide oli omiaan vääristämään tai uhkaamaan vääristää kilpailua ja vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

6.1.4 *Päätelmät tuen olemassaolosta*

(56) Arvioituaan valtiontuen olemassaolon kumulatiivisia edellytyksiä komissio päättelee, että 75 prosentin siirtäminen Blue Airin osakkeista valtion omistukseen ei ole valtiontukea. Sitä vastoin valtiontakaus, sellaisena kuin se myönnettiin ja sellaisena kuin se pidettiin voimassa pelastamistukikauden jälkeen, on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaista valtiontukea. Sen vuoksi komissio arvioi kyseisen tuen sääntöjenmukaisuutta ja soveltuvuutta sisämarkkinoille.

6.2 **Tuen sääntöjenmukaisuus**

(57) SEUT 108 artiklan 3 kohdan mukaan ”komissiolle on annettava tieto tuen myöntämistä tai muuttamista koskevasta suunnitelmasta niin ajoissa, että se voi esittää huomautuksensa”. Jos komissio katsoo, että tällainen suunnitelma ei 107 artiklan mukaan sovellu sisämarkkinoille, se aloittaa mainitun artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn viipymättä. Jäsenvaltio, jota asia koskee, ei saa toteuttaa ehdottamiaan toimenpiteitä, ennen kuin menettelyssä on annettu lopullinen päätös.

(58) Lisäksi asetuksen (EU) 2015/1589 ([15]) (menettelyasetus) 1 artiklan c alakohdan mukaan voimassa olevan tuen muutokset ovat ”uutta tukea”, josta on kyseisen asetuksen 2 artiklan 1 kohdan nojalla ilmoitettava. Menettelyasetuksen 3 artiklan mukaan tukea, josta on ilmoitettava, ei saa ottaa käyttöön ennen kuin komissio on tehnyt, tai sen katsotaan tehneen, päätöksen tällaisen tuen hyväksymisestä.

(59) Pelastamistukipäätöksessä hyväksyttiin tuen myöntäminen Blue Airille valtiontakauksen muodossa. Valtiontakauksella varmistettiin Blue Airin saaman pelastamislainan takaisinmaksu. Komissiolle ilmoitetun oikeusperustan luonnoksen mukaan tämän toimenpiteen edellytyksenä oli, että komissiolle toimitetaan kuuden kuukauden kuluessa rakenneuudistussuunnitelma hyväksyttäväksi. Romanian viranomaiset toimittivat komissiolle alustavan rakenneuudistussuunnitelman kuuden kuukauden kuluessa takauksen kattaman lainan ensimmäisestä nostoerästä (ks. johdanto-osan 2 kappale). Näin ollen alun perin kuusi kuukautta voimassa olevaksi pelastamistueksi hyväksytyn takauksen voimassaoloajan pidentäminen voitiin väliaikaisesti hyväksyä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 55 kohdan d alakohdan mukaisesti.

(60) Toistaiseksi Romania ei kuitenkaan ole toistuvista pyynnöistä huolimatta toimittanut pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 45 kohdan mukaisesti realistista, johdonmukaista ja kauaskantoista rakenneuudistussuunnitelmaa, jonka komissio voisi hyväksyä. Näin ollen valtiontakaus – sellaisena kuin se myönnettiin ja sellaisena kuin se pidettiin voimassa pelastamistukikauden päätyttyä – on sääntöjenvastaista tukea.

6.3 **Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille ja arvioinnin oikeusperusta**

(61) Komission on arvioitava, voidaanko rakenneuudistustuki katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi. Jäsenvaltion tehtävä on esittää mahdolliset perusteet, joiden nojalla se katsoo tuen soveltuvan sisämarkkinoille, ja osoittaa, että soveltuvuuden edellytykset täyttyvät.

([15]) Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(62) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan valtiontuki on mahdollista hyväksyä tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa vahvistetaan säännöt ja edellytykset vaikeuksissa oleville yrityksille myönnetyn rakenneuudistustuen soveltuvuuden arvioimiseksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

(63) Rakenneuudistustuen soveltuvuutta sisämarkkinoille arvioitaessa on tutkittava, täyttyvätkö pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen edellytykset. Romania väitti rakenneuudistussuunnitelmaa toimittaessaan, että edellytykset täyttyvät käsiteltävänä olevassa asiassa. Romania ei ole kuitenkaan esittänyt tai toistanut vastauksena aloittamispäätökseen perusteita, joiden nojalla se katsoo tuen soveltuvan sisämarkkinoille. Komissio kuitenkin arvioi tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille aloittamispäätöksessä esitettyjen epäilyjen pohjalta.

6.3.1 *Tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistäminen*

(64) Tietyissä tilanteissa vaikeuksissa olevan yrityksen rakenneuudistus voi edistää taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä myös tuensaajan harjoittamaa toimintaa laajemmin. Näin on silloin, kun ilman tällaista tukea tuensaajan kaatuminen johtaisi markkinoiden toimintapuutteeseen tai sosiaalisiin vaikeuksiin ja haittaisi niiden taloudellisten toimintojen ja/tai talousalueiden kehitystä, jotka kärsisivät tällaisista tilanteista. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdassa esitetään ei-tyhjentävä luettelo tällaisista tilanteista. Mahdollistamalla tuensaajan toiminnan jatkumisen tuki ehkäisee tällaisten markkinoiden toimintapuutteiden tai sosiaalisten vaikeuksien syntymisen ja edistää siten niiden toimintojen tai alueiden kehitystä, jotka olisivat kärsineet tuensaajan markkinoilta poistumisen seurauksena. Rakenneuudistustuen tapauksessa tämä pätee kuitenkin ainoastaan, jos tuki todella mahdollistaa sen, että tuensaaja voi kilpailla markkinoilla omin voimin, mikä voidaan varmistaa vain siten, että tuen yhteydessä laaditaan rakenneuudistussuunnitelma, jolla palautetaan tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus.

6.3.1.1 Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen

(65) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 45 kohdan mukaan rakenneuudistustuen tapauksessa komissio vaatii, että asianomainen jäsenvaltio esittää realistisen, johdonmukaisen ja kauaskantoisen rakenneuudistussuunnitelman, jonka tavoitteena on palauttaa tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus. Rakenneuudistussuunnitelman on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palautuminen kohtuullisessa ajassa yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella, jotka sulkevat pois kaiken muun valtiontuen, joka ei sisälly rakenneuudistussuunnitelmaan. Suuntaviivojen 52 kohdan mukaan pitkän aikavälin elinkelpoisuus on saavutettu, kun yritys pystyy vastaamaan itse kaikista kustannuksistaan, myös poistoista ja rahoituskuluista, ja sille jää sen jälkeen vielä asianmukainen pääoman tuotto.

(66) Ensinnäkin Romania totesi, että jos Euroopan lentoliikenne olisi palautunut ennalleen, Blue Airin tulokset ja taloudellinen tilanne olisivat parantuneet kesään 2022 mennessä. Lisäksi Blue Airin kassavirtaennusteet perustuvat optimistisiin oletuksiin kysynnästä, tuloista ja/tai kustannuksista. Kuten taulukosta 1 käy ilmi, Romania odotti Blue Airin toiminnan tuottavan positiivisia nettokassavirtoja yli 10 miljoonaa euroa vuonna 2023 ja yli 19 miljoonaa euroa vuonna 2022. Syksyn 2022 tapahtumien perusteella Blue Air ei kuitenkaan pystynyt maksamaan lentoliikenteen harjoittamisesta aiheutuvia suoria kustannuksia (esimerkiksi hiilidioksidipäästöoikeuksien kustannuksia ja polttoainekustannuksia) eikä pelastuslainan takaisinmaksueriä (ks. johdanto-osan 20 ja 32 kappale).

(67) Toiseksi, kuten johdanto-osan 25 kappaleessa todetaan ja kuten taulukosta 1 käy ilmi, Romania ei toimittanut keskeisiä taloudellisia indikaattoreita rakenneuudistuskaudelta eikä komission pyytämiä tietoja Blue Airin kannattavuudesta rakenneuudistussuunnitelman kattamalle ajanjaksolle. Pelkkä hypoteettinen voitto, joka käy ilmi komissiolle toimitetusta suunnitelmasta, ei missään tapauksessa osoita riittävällä tavalla pitkän aikavälin elinkelpoisuutta. Rakenneuudistussuunnitelma ei sisällä erillisiä omaa tai sijoitettua pääomaa tai vieraan pääoman vipuvaikutusta koskevia ennusteita, joiden perusteella voitaisiin tehdä päätelmiä vakavaraisuudesta ja siitä, vakiintuisiko Blue Airin oma pääoma positiiviseksi. Koska tiedot oman ja sijoitetun pääoman tuotosta verrattuna esimerkiksi pääomakustannuksiin ja vertailukelpoisiin lentoyhtiöihin puuttuvat, on mahdotonta arvioida, saavuttaisiko Blue Air lopulta elinkelpoisuuden rakenneuudistuskauden loppuun mennessä.

(68) Kolmanneksi Romania ei toimittanut minkäänlaista herkkyysanalyysia, jossa olisi esitetty, miten perusskenaarion mukaiset ennusteet kehittyisivät pessimistisemmässä skenaariossa. Tällaisessa skenaariossa olisi osoitettava, miten taloudellisten indikaattoreiden vaihtelusta huolimatta saataisiin riittävästi tuloja toimintakustannusten kattamiseksi ja varmistettaisiin Blue Airin markkina-aseman säilyminen ilman uutta valtiontukea kauden päätyttyä (ks. johdanto-osan 25 kappale).

(69) Komissiolla oli vakavia epäilyjä siitä, täyttääkö rakenneuudistussuunnitelma pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa esitetyt vaatimukset ja johtaisiko se Blue Airin elinkelpoisuuden palautumiseen, eivätkä nämä epäilyt ole poistuneet, vaan niitä vahvistaa entisestään se, ettei Blue Air kyennyt jatkamaan toimintaansa. Rakenneuudistussuunnitelmaa ei ole päivitetty toiminnan lopettamisen tai aloittamispäätöksen antamisen jälkeen.

6.3.1.2 Tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitys

(70) Kuten johdanto-osan 30 kappaleessa todetaan, Blue Air tarjosi erityisesti halpalentopalveluja ulkomailla asuville Romanian kansalaisille. Se tarjosi yhteyksiä Romanian eri alueiden välillä sekä yhteyksiä muihin kohteisiin Euroopassa ja auttoi siten ylläpitämään liikenneyhteyksiä maassa, jossa huonosti kehittynyt maantie- ja rautatieverkko ei ole käyttökelpoinen vaihtoehto lentoliikenteelle.

(71) Romania väitti, että jos Blue Air lopettaisi toimintansa lopullisesti, vaarana olisi, ettei yksikään kilpailija ryhtyisi tarjoamaan lentoja niillä reiteillä, joilla Blue Air on ollut ainoa liikenteenharjoittaja, tai että reiteillä, joita on Blue Airin lisäksi liikennöinyt vain yksi kilpailija, hinnat nousisivat. Tämä voisi johtaa toiminnan supistumiseen tällä lentoliikennealan segmentillä. Romania toi esille myös muita laajempia etuja, joita Blue Airin toiminta on tuottanut Romanian taloudelle (ks. johdanto-osan 30 ja 31 kappale).

(72) Blue Airilla on kuitenkin tällä hetkellä vakavia taloudellisia vaikeuksia, joiden johdosta sen liikenneluvan voimassaolo keskeytettiin ja sen kalusto asetettiin lentokieltoon marraskuussa 2022. Tämän seurauksena muut lentoyhtiöt ovat – ainakin osittain – korvanneet Blue Airin tarjoamat palvelut, jotka väitetysti eivät olleet korvattavissa (ks. johdanto-osan 32 ja 38 kappale), eikä Romania ole kiistänyt sitä, että palvelut on korvattu osittain.

(73) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 23 ja 43 kohdan mukaan vaikeuksissa olevan yrityksen voidaan katsoa kykenevän edistämään taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä vain, jos se toteuttaa kauaskantoisen rakenneuudistussuunnitelman, jolla voidaan palauttaa yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuus (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 27, 45 ja 52 kohta). Komissiolla oli vakavia epäilyjä siitä, oliko Romanian toimittama rakenneuudistussuunnitelma omiaan palauttamaan Blue Airin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden (ks. johdanto-osan 66–69 kappale), jotta sen tarjoamia lentoliikennepalveluja tarjotaan pysyvästi rakenneuudistuskauden aikana ja sen jälkeen. Nämä epäilykset eivät ole poistuneet.

(74) Koska Blue Airin pitkän aikavälin elinkelpoisuudesta ei toistaiseksi ole saatu varmuutta, komissio päättelee, ettei rakenneuudistussuunnitelmassa osoiteta, että tuensaaja pystyisi rakenneuudistuskauden lopussa kilpailemaan markkinoilla omin voimin ja että rakenneuudistuksella vältettäisiin tuensaajan poistuminen markkinoilta, mikä edistäisi taloudellisen toiminnan kehitystä.

(75) Lisäksi koska Blue Air on väliaikaisesti lopettanut lentoliikennetoiminnan ja sen tarjoamat palvelut ovat ainakin osittain korvautuneet muiden lentoyhtiöiden tarjoamilla samoilla tai samanlaisilla palveluilla, joita ne tarjoavat aiemmin Blue Airin liikennöimillä reiteillä, komissio toteaa, ettei Romania ole osoittanut, että Blue Airin lopullinen poistuminen markkinoilta aiheuttaisi sosiaalisia vaikeuksia tai markkinoiden toimintapuutteita erityisesti Romanian lentoyhteyksien osalta, kun otetaan huomioon, että Blue Airin palvelut on jo korvattu.

6.3.2 *Tukitoimenpide ei saa perusteettomasti vaikuttaa kaupankäynnin edellytyksiin yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla*

6.3.2.1 Oikeasuhteisuus ja oma rahoitusosuus

(76) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 62 kohdan mukaan rakenneuudistustuen oikeasuhteisuuden varmistamiseksi rakenneuudistuksen kustannusten rahoittamiseen on osallistuttava merkittävällä määrällä tuensaajan, sen osakkeenomistajien tai velkojien taikka sen yhtymän, johon tuensaaja kuuluu, omia varoja tai uusien sijoittajien varoja. Tällaisen oman rahoitusosuuden olisi tavallisesti oltava verrattavissa myönnettävään tukeen sen suhteen, miten se vaikuttaa tuensaajan vakavaraisuuteen tai likviditeettiasemaan.

(77) Rakenneuudistussuunnitelman perustan muodostaa markkinarahoitus, jonka osuus on yli 50 prosenttia Blue Airin rakenneuudistuksen kustannuksista (ks. johdanto-osan 20 kappale), mikä vaikuttaa olevan linjassa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdan kanssa, mutta lisäksi tämän rahoitusosuuden on kyseisten suuntaviivojen 63 kohdan mukaan oltava todellinen eikä siihen voida laskea arvioituja tulevia voittoja, kuten kassavirtaa.

(78) Kuten johdanto-osan 22 kappaleen a ja b alakohdassa todetaan, toimivaltaiset tuomioistuimet hyväksyivät hakemuksen romanialaisten ja italialaisten velkojien saatavien uudelleenjärjestelystä, joka koskee velkojen mitätöimistä tai muuntamista osakepääomaksi yhteensä 63,36 miljoonan euron arvosta. Romania ei ole kuitenkaan toimittanut todisteita siitä, että velkojat olisivat antaneet lopullisia ja sitovia sitoumuksia, joihin ei liity tukea tai jotka ovat markkinaehtoisia, joten komissio ei voi minkään seikkojen perusteella päätellä, että kyseinen rahoitus muodostaisi todellisen oman rahoitusosuuden.

(79) Romania esitti myös ilma-alusten myyntiä toisena oman rahoituksen lähteenä (ks. johdanto-osan 21 kappaleen b alakohta). Samalla se kuitenkin myönsi, että tämän omaisuuserän myynti oli määrä saattaa päätökseen lokakuussa 2023. Romanian arvion mukaan myynnistä saatavat hypoteettiset tulot olisivat 5,89 miljoonaa euroa. Komissiolle ei ole esitetty todisteita kyseisten alusten myynnistä. Näin ollen ilma-alusten myynnistä saatavat odotetut tuotot eivät ole tosiasiallisia tai todellisia tuottoja. Lisäksi vaikka nämä tuotot hyväksyttäisiinkin, niiden osuus oman rahoituksen kokonaismäärästä olisi vain hieman yli 3,5 prosenttia (ks. johdanto-osan 20 kappale).

(80) Lisäksi Romanian toimittamien tietojen mukaan vireillä oli hanke, jossa potentiaalisen sijoittajan oli määrä antaa enimmillään 54,47 miljoonaa euroa ulkopuolista rahoitusta (ks. johdanto-osan 21 kappaleen c alakohta). Romania ei kuitenkaan toimittanut todisteita sijoittajista, jotka olisivat olleet halukkaita tarjoamaan mahdollista uutta rahoitusta rakenneuudistussuunnitelmaa varten. Ei ole myöskään varmuutta markkinarahoituksen houkuttelemiseen tähtäävien neuvottelujen toteutumisesta, koska yksilöidyt sijoittajat eivät ole antaneet sitovia sitoumuksia ja koska Blue Airin osakkeenomistajat ovat vaihtuneet, kuten johdanto-osan 20 kappaleessa kuvataan.

(81) Romania sisällytti oman rahoitusosuuden lähteisiin myös 30,02 miljoonaa euroa vuonna 2022 sisäisesti tuotettavia varoja (ks. johdanto-osan 21 kappaleen d alakohta). Se ei kuitenkaan esittänyt todisteita siitä, että tämä odotettu nettotulos todella toteutui, eikä perusteita sille, että hypoteettiset voitot olisi katsottava pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 63 kohdan mukaiseksi todelliseksi oman rahoitusosuuden lähteeksi (johon ei voida laskea arvioituja tulevia voittoja, kuten kassavirtaa).

(82) Näin ollen komissio päättelee, että Romanian yksilöimät rahoituslähteet ovat enimmäkseen hypoteettisia (vaikka niiden odotettiin toteutuvan ennen tämän päätöksen antamispäivää) eivätkä ne muodosta merkittävää ja todellista omaa rahoitusosuutta rakenneuudistuksen kustannusten kattamiseen. Rakenneuudistussuunnitelman rahoitus ei täytä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa asetettuja vaatimuksia, joiden mukaan oman rahoitusosuuden on oltava riittävä ja todellinen, jotta varmistetaan tuen oikeasuhteisuus.

6.3.2.2 Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet

(83) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 76 kohdassa todetaan, että kun rakenneuudistustukea myönnetään, on toteutettava kilpailun vääristymistä rajoittavia toimenpiteitä, jotta kaupankäynnin edellytyksiä haittaavat vaikutukset olisivat mahdollisimman vähäiset ja myönteiset vaikutukset kielteisiä suuremmat. Tarkemmin sanottuna kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet olisi yleensä toteutettava rakenteellisina toimenpiteinä, toisin sanoen sellaisten kannattavien toimintojen selkeänä myyntinä, joista olisi joka tapauksessa luovuttava elinkelpoisuuden säilyttämiseksi.

(84) Komissio epäili aloittamispäätöksessä, ovatko mitkään ehdotetuista toimenpiteistä, jotka kuvataan yksityiskohtaisesti johdanto-osan 28 ja 29 kappaleessa, rakenteellisia tai hyväksyttäviä kilpailutoimenpiteitä.

(85) Romania ei ole esittänyt mitään tietoja, jotka poistaisivat komission epäilyt. Romania ei ole osoittanut etenkään, että se, että Blue Airin kanssa samaan ryhmään kuuluva yksikkö tai Blue Airin tytäryhtiö, joka aiemmin tarjosi korjaus- ja kunnossapitopalveluja ainoastaan sisäisesti Blue Airin kanssa samassa määräysvallassa oleville yrityksille tai yksiköille, tarjoaa näitä palveluja myös kolmansille osapuolille, ei johdu pelkästään liiketoiminnallisista syistä (siitä, että tämä lisää Blue Airin tuloja). Romania ei ole osoittanut, että kyseiset korjaus- ja kunnossapitopalvelut olisivat niin ainutlaatuisia, että niiden tarjoaminen markkinoilla kompensoisi tai lieventäisi kilpailun vääristymistä.

(86) Romania ei ole myöskään esittänyt mitään todisteita siitä, että suljettavaksi ehdotetut reitit olivat kannattavia tai että kotikenttien sulkeminen ei olisi ollut tarpeen joka tapauksessa kustannusten säästämiseksi ja että tällä tavoin olisi voitu vapauttaa merkittävä tai niukka resurssi, jolle olisi ollut kysyntää kilpailijoiden keskuudessa. Romanian suunnitelmassa ei myöskään esitetä Blue Airin kannattavista toiminnoista tai omaisuuseristä luopumista, kuten luopumista erillisistä liiketoiminnoista ja/tai lähtö- ja saapumisaikojen vapauttamista ruuhkaisilla lentoasemilla.

(87) Komissiolle toimitetussa rakenneuudistussuunnitelmassa esitetään myös Blue Airin laivaston kasvattamista sekä sen markkinaläsnäolon lisäämistä kasvattamalla matkustajapaikkojen lukumäärää kilometriä kohti verrattuna ajanjaksoon välittömästi ennen rakenneuudistussuunnitelman laatimista ja sen täytäntöönpanon aloittamista (ks. johdanto-osan 23 kappale). Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 78 ja 79 kohdassa kuitenkin viitataan toimenpiteisiin, joilla päinvastoin supistetaan tuensaajan markkinaläsnäoloa ja/tai kapasiteettia, erityisesti markkinoilla, joilla on huomattavaa ylikapasiteettia.

#### 6.3.3 *Tuen myönteisten vaikutusten punnitseminen ja vertaaminen sisämarkkinoihin kohdistuvaan kielteiseen vaikutukseen*

(88) Huolellisesti suunnitellulla valtiontukitoimenpiteellä olisi voitava varmistaa, että kokonaisvaikutus on myönteinen ja että toimenpiteellä vältetään muuttamasta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa esitetään kriteerit, joiden perusteella komissio arvioi vaikeuksissa olevan yrityksen rakenneuudistukseen myönnettävän tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille. Näin varmistetaan, että kyseisen taloudellisen toiminnan kehitys ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.

(89) Edellä (tässä 6 jaksossa) esitetyn arvioinnin tulosten perusteella komissio päättelee toisaalta, että rakenneuudistustuen ei osoitettu edistävän asianomaisen taloudellisen toiminnan kehitystä tai Romanian lentoyhteyksiä, etenkin kun Blue Air lopetti lentoliikennetoimintansa. Toisaalta rakenneuudistustuki ei täytä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen keskeisiä vaatimuksia, joiden tarkoituksena on varmistaa, että tuen kilpailua vääristävä vaikutus on rajoitettu asianmukaisesti. Näin ollen on katsottava, että rakenneuudistustuki muuttaa kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla, eikä se siten sovellu sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla.

## 7. **TAKAISINPERINTÄ**

(90) SEUT-sopimuksen ja unionin tuomioistuinten vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissio on toimivaltainen päättämään, että asianomaisen jäsenvaltion on poistettava tuki tai muutettava sitä, jos se on todennut tuen soveltumattomaksi sisämarkkinoille ([16]). Unionin tuomioistuimet ovat myös johdonmukaisesti katsoneet, että jäsenvaltioiden velvollisuudella poistaa komission sisämarkkinoille soveltumattomaksi katsoma tuki pyritään palauttamaan aikaisempi tilanne ([17]).

(91) Tässä yhteydessä unionin tuomioistuimet ovat vahvistaneet, että tämä tavoite saavutetaan, kun tuensaaja maksaa takaisin sääntöjenvastaisina tukina myönnetyt määrät ja menettää siten sisämarkkinoilla kilpailijoihin verrattuna saamansa edun, minkä seurauksena tuen suorittamista edeltänyt tilanne palautuu ([18]).

([16]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 12.7.1973, komissio vs. Saksa, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 kohta.
([17]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21.3.1990, Belgia v. komissio, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66 kohta.
([18]) Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 17.6.1999, Belgia v. komissio, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ja 65 kohta.

(92) Menettelyasetuksen 16 artiklan 1 kohdassa säädetään oikeuskäytännön mukaisesti, että ”sääntöjenvastaista tukea koskevissa kielteisissä päätöksissä komissio päättää, että asianomaisen jäsenvaltion on toteutettava kaikki tarpeelliset toimenpiteet tuen perimiseksi takaisin tuensaajalta”.

(93) Koska 22 päivänä huhtikuuta 2021 myönnettiin SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti 33,84 miljoonan euron (168,4 miljoonan Romanian leun) suuruinen rakenneuudistustuki (ks. johdanto-osan 2 kappale), jota on siten pidettävä sääntöjenvastaisena ja sisämarkkinoille soveltumattomana, kyseinen tuki on perittävä takaisin, jotta voidaan palauttaa tilanne, joka sisämarkkinoilla vallitsi ennen tuen myöntämistä. Takaisinperinnän on katettava ajanjakso, joka alkaa siitä hetkestä, kun tukea jatkettiin ilman asianmukaisen rakenneuudistussuunnitelman toimittamista, ja päättyy tuen tosiasialliseen takaisinperintään. Takaisin perittävälle määrälle lasketaan korkoa alkaen 22 päivästä huhtikuuta 2021 eli siitä päivästä, jona valtiontakaus muuttui sääntöjenvastaiseksi sen jälkeen, kun kuudeksi kuukaudeksi hyväksytty pelastamistuki päättyi eikä asianmukaista rakenneuudistussuunnitelmaa toimitettu, tuen tosiasialliseen takaisinperintään saakka. Komissio huomauttaa, että vaikka valtiontakauksen voimassaolo kenties päättyi, kun valtio maksoi pelastamislainan takaisin lainanantajan pyynnöstä, tämä ei millään tavoin poista etua, joka kyseisestä takauksesta tuensaajalle aiheutui. Päinvastoin – tätä etua hyödynnettiin mahdollisimman laajasti, ja se säilyy tuensaajalla siihen asti, että lainan takaisinmaksusta johtuva valtion saatava Blue Airilta on maksettu takaisin korkoineen.

## 8. **PÄÄTELMÄ**

(94) Komissio katsoo, että Romania on pannut Blue Airille myönnetyn rakenneuudistustuen täytäntöön sääntöjenvastaisesti ja vastoin SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa jatkamalla valtiontakausta kuuden kuukauden jälkeen ja korvaamalla aiemman velkojan toisella. Romanian olisi perittävä tuki takaisin korkoineen. Sitä vastoin valtiontakauksen vakuuden täytäntöönpano ja 75 prosentin siirtäminen Blue Airin osakkeista valtion omistukseen ei ole valtiontukea,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

Blue Air Aviation SA:n osakkeista 75 prosentin siirtäminen Romanian valtiolle ei ole Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

*2 artikla*

Tapauskohtainen valtiontuki, joka koostuu Romanian Blue Air Aviation SA:lle antamasta 163,8 miljoonan Romanian leun (33,84 miljoonan euron) suuruisesta valtiontakauksesta, joka pidettiin voimassa sääntöjenvastaisesti ja vastoin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 3 kohtaa, ei sovellu sisämarkkinoille.

*3 artikla*

1. Romanian on perittävä 2 artiklassa tarkoitettu sisämarkkinoille soveltumaton tuki takaisin tuensaajalta.

2. Takaisin perittäville määrille lasketaan korkoa alkaen 22 päivästä huhtikuuta 2021 eli siitä päivästä, kun tuki muuttui sääntöjenvastaiseksi, tuen tosiasialliseen takaisinperintään saakka.

3. Korolle on laskettava korkoa komission asetuksen (EY) N:o 794/2004 ([19]) V luvun sekä asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta annetun komission asetuksen (EY) N:o 271/2008 ([20]) mukaisesti.

([19]) Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

([20]) Komission asetus (EY) N:o 271/2008, annettu 30 päivänä tammikuuta 2008 , Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta annetun asetuksen (EY) N:o 794/2004 muuttamisesta (EUVL L 82, 25.3.2008, s. 1).

4. Romanian on peruutettava kaikki 2 artiklassa tarkoitetun tuen maksamatta olevat maksuerät tämän päätöksen tiedoksiantamispäivästä alkaen.

*4 artikla*

1. Edellä 2 artiklassa tarkoitettu tuki on perittävä takaisin välittömästi ja tosiasiallisesti.

2. Romanian on huolehdittava siitä, että tämä päätös pannaan täytäntöön neljän kuukauden kuluessa sen tiedoksi antamisesta.

*5 artikla*

1. Romanian on toimitettava kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta seuraavat tiedot:

a) tuensaajalta takaisin perittävän tuen kokonaismäärä (tukisumma ja siitä perittävä korko);

b) tarkka kuvaus toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu tai joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi; ja

c) asiakirjat, jotka osoittavat, että tuensaaja on määrätty maksamaan tuki takaisin.

2. Romanian on tiedotettava komissiolle tämän päätöksen täytäntöönpanemiseksi toteutettavien kansallisten toimenpiteiden etenemisestä, kunnes 2 artiklassa tarkoitettu tuki on peritty kokonaisuudessaan takaisin. Sen on komission pyynnöstä toimitettava välittömästi tiedot toimenpiteistä, jotka on jo toteutettu ja joita suunnitellaan tämän päätöksen noudattamiseksi. Sen on myös annettava yksityiskohtaisia tietoja tuensaajalta jo takaisinperityn tuen ja koron määristä.

*6 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Romanialle.

Komissio voi julkaista tämän päätöksen nojalla takaisin perityn tuen ja koron määrän, sanotun kuitenkaan rajoittamatta neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 30 artiklan soveltamista.

Tehty Brysselissä 16 päivänä helmikuuta 2024.

*Komission puolesta*
Margrethe VESTAGER
*Johtava varapuheenjohtaja*