2024/1675

14.6.2024

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2024/1675

zo 16. februára 2024

o štátnej pomoci SA.62829 (2023/C), ktorú Rumunsko poskytlo spoločnosti Blue Air Aviation SA

[oznámené pod číslom C(2024) 910]

(Iba rumunské znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Komisia 20. augusta 2020 rozhodla, že nepodá námietky voči plánovanej pomoci pre spoločnosť Blue Air Aviation SA (ďalej len „Blue Air“) vo forme štátnej záruky za úver v celkovej výške 300 775 000 RON (62,13 milióna EUR) ([2]), z čoho 28,29 milióna EUR (136,9 milióna RON) v podobe náhrady škody podľa článku 107 ods. 2 písm. b) Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) a 33,84 milióna EUR (163,8 milióna RON) v podobe pomoci na záchranu podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (ďalej len „usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu“) ([3]) a podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ (ďalej len „rozhodnutie o pomoci na záchranu“) ([4]).

(2) Rumunsko vydalo štátnu záruku 20. októbra 2020. Spoločnosť Blue Air si zobrala úver od banky EximBank S.A. 23. októbra 2020. Rumunsko 22. apríla 2021 oznámilo Komisii pôvodný reštrukturalizačný plán spoločnosti Blue Air, ktorý bol podporený predĺžením štátnej záruky na celkové obdobie šesť rokov.

(3) Rumunské orgány 12. augusta 2021 poskytli informácie na posúdenie pomoci na reštrukturalizáciu určenej na podporu pôvodného reštrukturalizačného plánu.

(4) Komisia 20. augusta 2021 poskytla predbežné posúdenie pomoci na reštrukturalizáciu a vyžiadala si doplňujúce informácie.

(5) Rumunsko 16. novembra 2021 oznámilo Komisii zmenený reštrukturalizačný plán spoločnosti Blue Air (ďalej len „reštrukturalizačný plán“) a poskytlo informácie na posúdenie pomoci na reštrukturalizáciu určenej na podporu plánu.

(6) Počas videokonferencie 17. mája 2022 Komisia požiadala o objasnenie a poukázala na kľúčové informácie, ktoré stále chýbali na posúdenie zlučiteľnosti pomoci na reštrukturalizáciu. Komisia 18. mája 2022 písomne potvrdila hlavné body diskusie a pripomenula hlavné nevyriešené otázky týkajúce sa zlučiteľnosti pomoci, ktoré má Rumunsko objasniť.

([1]) Ú. v. EÚ C 195, 2.6.2023, s. 18.
([2]) Výmenný kurz medzi RON a EUR = 0,20656 použitý v tomto rozhodnutí slúži na ilustračné účely.
([3]) Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1).
([4]) Rozhodnutie Komisie z 20. augusta 2020 vo veci SA.57026 (2020/N) – Rumunsko – COVID-19 –Pomoc spoločnosti Blue Air (Ú. v. EÚ C 430, 11.12.2020, s. 2).

(7) Komisia 8. júla 2022 požiadala rumunské orgány o informácie týkajúce sa reštrukturalizačného plánu a podpornej pomoci. Komisia poslala pripomienku 6. septembra 2022. Rumunsko neposkytlo požadované informácie.

(8) V nadväznosti na tlačové správy, v ktorých sa spomína náhle a dočasné prerušenie operácií spoločnosti Blue Air, a po tom, čo Komisia požiadala o nové informácie, Rumunsko 29. septembra a 5. decembra 2022 informovalo Komisiu o situácii činností spoločnosti Blue Air a o krokoch, ktoré prijalo Rumunsko po uplatnení štátnej záruky uvedenej v odôvodnení 1.

(9) Listom zo 17. apríla 2023 (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) Komisia informovala Rumunsko, že sa v súvislosti s uvedenou pomocou rozhodla začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 ZFEÚ. Po dvoch pripomienkach Rumunsko predložilo svoje pripomienky 5. septembra 2023.

(10) Rozhodnutie Komisie začať formálne vyšetrovacie konanie bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([5]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky.

(11) Komisia prijala pripomienky od jednej zainteresovanej strany. Dňa 1. augusta 2023 ich postúpila Rumunsku, ktorému poskytla príležitosť reagovať, ktoré tak však nespravilo.

2. **Príjemca**

2.1. **Činnosti spoločnosti Blue Air**

(12) Blue Air je rumunská akciová spoločnosť, ktorá bola založená pôvodne ako Blue Air Airline Management Solutions SRL a pôsobí od augusta 2013. Spoločnosť Blue Air pri výberovom konaní prevzala činnosti v oblasti leteckej dopravy od spoločnosti Blue Air Transport Aerian SA, ktorá ukončila prevádzku. V roku 2018 spoločnosť Blue Air Airline Management Solutions SRL zmenila svoj názov a právnu formu na Blue Air Aviation S.A. Do novembra 2022 spoločnosť Airline Invest S.A., súkromná rumunská spoločnosť, ktorá nevykonávala iné činnosti okrem držby akcií spoločnosti Blue Air, vlastnila 76,18 % základného imania spoločnosti Blue Air, pričom dvaja jednotlivci vlastnili podiely vo výške 23,81 % a 0,1 %.

(13) Spoločnosť Blue Air v priebehu rokov rozširovala svoju činnosť, hoci sa vyznačovala finančnou nerovnováhou. Pred koncom roku 2019 spoločnosť Blue Air dosiahla ročný obrat približne 414 miliónov EUR a prevádzkovala 23 lietadiel Boeing-737, ktorými prepravila 4,2 milióna cestujúcich ročne, z čoho 60 % tvorili rumunskí občania žijúci v zahraničí. Od septembra 2021 spoločnosť Blue Air zamestnávala 1 058 zamestnancov na štyroch prevádzkových základniach v Rumunsku a na jednej v Taliansku, v rámci ktorých poskytovala i) služby medzinárodnej a vnútroštátnej osobnej leteckej dopravy, ii) charterové služby cestovným kanceláriám a iii) služby prenájmu lietadiel s posádkou ([6]).

(14) Podľa informácií v reštrukturalizačnom pláne, ktorý bol oznámený 16. novembra 2021, sieť liniek spoločnosti Blue Air sa nachádzala takmer výlučne v Európe a mala približne 90 priamych spojení, najmä v konkurencii so spoločnosťami Tarom, Ryanair a Wizz Air. Spoločnosť Blue Air prevádzkovala 20 z týchto trás ako jediný prevádzkovateľ. Dopravné služby na 36 z nich poskytoval aj ďalší letecký dopravca. Na ostatných trasách pôsobili popri spoločnosti Blue Air najmenej dvaja dopravcovia.

2.2. **Ťažkosti spoločnosti Blue Air a predchádzajúca pomoc na záchranu**

(15) Rumunsko vysvetlilo, že do roku 2018 spoločnosť Blue Air zaznamenala zvýšený rast, pričom uskutočnila vysoké investície do otvorenia nových základní a trás. Spoločnosť Blue Air vykonávala svoj program činností a rozširovania bez riadneho prístupu k financiám, čo viedlo k problémom s likviditou a platobnou schopnosťou. V rozhodnutí o pomoci na záchranu sa upozornilo na záporné vlastné imanie spoločnosti Blue Air vo výške 18,9

([5]) Porovnaj poznámku pod čiarou č. 1.

([6]) Na základe dohody o prenájme lietadla s posádkou vlastník dodáva lietadlo a aspoň jedného člena posádky. Vlastník preberá prevádzkovú zodpovednosť, ktorá zahŕňa vykonávanie údržby, zabezpečenie poistenia a ďalšie právne povinnosti spojené s prevádzkou.

milióna EUR k 31. decembru 2019 a jej akumulované straty na úrovni 37,7 milióna EUR prevyšujúce jej upísané základné imanie vo výške 0,2 milióna EUR a rezervy vo výške 0,62 milióna EUR. Okrem toho sa v rozhodnutí o pomoci na záchranu poukázalo na to, že pandémia COVID-19 mala značný negatívny vplyv na výkonnosť spoločnosti Blue Air od začiatku marca 2020 ([7]). Straty a záporné vlastné imanie sa zvyšovali, v dôsledku čoho bola spoločnosť Blue Air prinútená 6. júla 2020 požiadať o začatie predinsolvenčného konania.

(16) Ako sa uvádza v rozhodnutí o pomoci na záchranu, štátna záruka uvedená v odôvodnení 1 súvisela s financovaním úveru zároveň s náhradou škody podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, ako aj s časťou negatívnej pokladničnej hotovosti očakávanou v období od septembra 2020 do februára 2021, ako sa uvádza v pláne likvidity spoločnosti Blue Air. Úver bol poskytnutý na obdobie šiestich rokov s povinnosťou oznámiť reštrukturalizačný plán do šiestich mesiacov od poskytnutia úveru. Hypotéky prvého poradia na určité aktíva spoločnosti Blue Air a tretích strán sa zabezpečili štátnou zárukou ([8]).

(17) V návrhu mimoriadneho nariadenia vlády, ktoré Rumunsko poskytlo v rámci svojho oznámenia pomoci na záchranu, sa stanovilo, že kolaterál za štátnu záruku zahŕňal okrem iných aktív aj 75 % podielu v spoločnosti Blue Air, ktorý drží spoločnosť Airline Invest SA a jedna osoba na základnom imaní spoločnosti Blue Air. Ak by sa záruka uplatnila, vlastníctvo kolaterálu by sa previedlo na štát, ktorý by sa tak stal akcionárom ([9]). Hodnota kolaterálu nebola v nariadení stanovená.

(18) Rumunské orgány 5. decembra 2022 informovali Komisiu, že štátna záruka v prospech veriteľa EximBank S.A. bola uplatnená a že ministerstvo financií vyplatilo celú sumu súvisiacu so zaručeným úverom, ktorý čerpala spoločnosť Blue Air.

3. Opis reštrukturalizačného plánu a podpornej pomoci

3.1. Reštrukturalizačný plán: trvanie a plánované reštrukturalizačné opatrenia

(19) Reštrukturalizačný plán pre spoločnosť Blue Air sa vzťahuje na obdobie od 1. októbra 2020 do 30. septembra 2025 a zhoduje sa s rozpočtovými rokmi príjemcu 2021 – 2025. V tomto období sa vykonáva alebo bude vykonávať niekoľko prevádzkových reštrukturalizačných opatrení, a to najmä opatrenia i) na zníženie nákladov flotily; ii) na zníženie nákladov na údržbu vrátane nákladov na vyradenie lietadiel; iii) na zachovanie služieb a zabezpečenie flexibility cestovania pre cestujúcich; iv) na reštrukturalizáciu letiska a siete trás tak, aby zahŕňali hlavné letiská; v) na zmenu obchodnej stratégie, aby sa zo spoločnosti stal hlavný nízkonákladový dopravca v strednej a vo východnej Európe; vi) na zvýšenie príspevku priamych predajných kanálov; vii) na transformáciu systémov IT; viii) na organizačné úpravy a zníženie personálnych nákladov; ix) na obnovu flotily s cieľom ušetriť náklady na palivo a na certifikáty CO_2; x) na otvorenie technických a údržbových činností pre trh ich prevedením na novo vytvorený subjekt a xi) na reštrukturalizáciu dlhu a zabránenie platobnej neschopnosti.

3.2. Financovanie reštrukturalizačného plánu

(20) Výška finančných zdrojov potrebných na pokrytie nákladov reštrukturalizácie predstavuje 194,26 milióna EUR. Rumunsko tvrdí, že tieto náklady sa budú financovať čiastočne v rámci pomoci na reštrukturalizáciu, a to vo výške 33,84 milióna EUR, a čiastočne z vlastného príspevku spoločnosti Blue Air vo výške 160,42 milióna EUR.

([7]) Rozhodnutie o pomoci na záchranu, odôvodnenia 11 až 13, odôvodnenia 36 a 102.

([8]) Rozhodnutie o pomoci na záchranu, odôvodnenie 19, odôvodnenie 20 písm. g) a odôvodnenia 45 až 48.

([9]) Návrh predložený v rámci oznámenia bol prijatý ako *Ordonanta de Urgenta Guvernul Romaniei n° 139 din 19 august 2020* a uverejnený v úradnom vestníku *Monitorul Oficial n° 763* z 20. augusta 2020. V článku 4 ods. 2 návrhu nariadenia poskytnutom v oznámení sa uvádza zoznam kolaterálov založených ako hypotéka a v článku 9 ods. 2 sa stanovila zásada prevodu na štát a vlastníctva štátom v prípade uplatnenia záruky, a to prostredníctvom ministerstva dopravy, infraštruktúry a komunikácií.

(21) Pokiaľ ide o financovanie reštrukturalizačného plánu, Rumunsko najprv informovalo Komisiu, že štátna záruka vzťahujúca sa na pomoc na záchranu vo forme úveru bola zachovaná, odteraz vo forme pomoci na reštrukturalizáciu v prospech spoločnosti Blue Air, až na šesť rokov splatnosti tohto úveru, vďaka čomu ho bude možné splatiť do roku 2026. Rumunsko následne 5. decembra 2022 informovalo Komisiu, že štátna záruka bola uplatnená a že ministerstvo financií vyplatilo celú sumu súvisiacu so zaručeným úverom, ktorý čerpala spoločnosť Blue Air. Pri vykonávaní právnych ustanovení súvisiacich s kolaterálom záruky štát prostredníctvom Úradu pre správu štátneho majetku prevzal 75 % akcií spoločnosti Blue Air ([10]), pričom zvyšok 25 % celkového základného imania spoločnosti Blue Air zostal spoločnosti Airline Invest S.A. (1,191 %) a jednému jednotlivcovi (23,809 %).

(22) Pokiaľ ide o časť financovania, na ktorú sa údajne nevzťahuje pomoc, reštrukturalizačný plán zahŕňa najmä tieto dodatočné zdroje:

a) odpisy dlhu pohľadávok za služby voči tretím stranám vo výške 34,79 milióna EUR. Medzi tretie strany patria: i) talianski cestujúci; ii) rumunskí a talianski veritelia v rámci dohôd o súdnom vyrovnaní a iii) rôzni veritelia po zmluvných rokovaniach;

b) akcionári spoločnosti Blue Air s výnimkou štátu splatia dlh spoločnosti Blue Air voči súkromným prenajímateľom lietadiel vo výške 28,57 milióna EUR, čím sa z nich stanú dočasne veritelia spoločnosti Blue Air; akcionári konvertujú tento dlh na vlastné imanie spoločnosti Blue Air v troch fázach, ktoré mali byť dokončené do konca roku 2022, čím by sa spoločnosť Blue Air oslobodila zo splácania dlhu;

c) odpredaj lietadiel v súčasnosti založených v prospech spoločnosti NAFA- a ALC- Aero Leasing 3 Designated Activity Company, ktorý by mal viesť k vlastnému príspevku vo výške 5,89 milióna EUR. Rumunsko uvádza, že konanie o predaji malo byť dokončené v októbri 2023;

d) vonkajšie financovanie vo výške 54,47 milióna EUR, ktoré zahŕňa zriadenie spoločného podniku na prevádzku novej leteckej spoločnosti v hodnote 14,47 milióna EUR a finančné prostriedky vo výške 40 miliónov EUR na pokrytie likvidnej medzery v rokoch 2021 a 2022 a na zabezpečenie udržateľnosti prevádzky počas obdobia reštrukturalizácie;

e) interne vytvorené zdroje, ktoré zahŕňajú 30,02 milióna EUR plánovaného čistého výsledku (príjmov), ktoré sa predpokladajú počas rozpočtového roku 2022.

3.3. **Obnovenie dlhodobej životaschopnosti: finančné prognózy**

(23) V reštrukturalizačnom pláne sa uvádza, že počet lietadiel sa má zvýšiť z 19 v roku 2020 na 23 v roku 2023 a má zostať bez zmien až do roku 2025. Počet dostupných sedadiel na kilometer by sa zvýšil zo 7,2 milióna v roku 2019 a 3,2 milióna v roku 2020 na 10,2 milióna v roku 2023 a zostal by rovnaký do roku 2025. Rumunsko navyše vysvetlilo, že cieľom prevádzkových reštrukturalizačných opatrení je zabezpečiť, aby spoločnosť Blue Air zrýchlila proces reštrukturalizácie siete s cieľom zaistiť kontinuitu činností rýchlym a priebežným prispôsobovaním dostupnej kapacity dopytu.

(24) Podľa prognózy v reštrukturalizačnom pláne spoločnosť Blue Air dosiahne kladné príjmy pred započítaním úrokov, daní, odpisov a amortizácie (ďalej len „EBITDA“) a rozpätie EBITDA voči príjmom vo výške 16,8 % do roku 2022 a očakáva sa ich zvýšenie do konca obdobia reštrukturalizácie, ako sa uvádza v tabuľke 1. Navyše podľa odhadovaného peňažného toku v pláne by prírastok peňažných prostriedkov spoločnosti Blue Air medzi rokmi 2022 a 2025 bol približne 600 miliónov EUR a úbytok peňažných tokov približne 580 miliónov EUR s kladným hotovostným zostatkom od roku 2022, ktorý by na konci obdobia reštrukturalizácie mal dosiahnuť 21 miliónov EUR.

([10]) Článkom 9 ods. 2 mimoriadneho nariadenia vlády č. 139 z 19. augusta 2020 v aktuálnom znení zmenenom zákonom č. 162 z 30. mája 2022 uverejneným v úradnom vestníku *Monitorul Oficial* č. 534 z 31. mája 2022 sa určuje Úrad pre správu štátneho majetku ako držiteľ súvisiacich aktív spoločnosti Blue Air a iných aktív v mene štátu – namiesto ministerstva dopravy, infraštruktúry a komunikácií, ako to bolo v minulosti.

Tabuľka 1

Vybrané finančné údaje z reštrukturalizačného plánu (rozpočtové roky 2021 až 2025, údaje v miliónoch EUR)

	Obdobie reštrukturalizácie				
	RR21	**RR22**	**RR23**	**RR24**	**RR25**
Príjmy	112,01	344,02	424,63	443,31	460,75
Príjmy pred započítaním úrokov, daní, odpisov a amortizácie (EBITDA)	(58,21)	57,76	98,24	104,86	103,59
Príjmy pred započítaním úrokov a daní (EBIT)	(58,49)	19,09	39,77	42,86	42,46
Čistý výsledok	(68,04)	30,02	8,83	12,95	19,93
Zostatok peňažného toku	(3,81)	19,45	11,65	12,07	21,28
Rozpätie EBITDA	– 51,9 %	16,8 %	23,1 %	23,6 %	22,5 %

Zdroj: Reštrukturalizačný plán, oddiely 4 a 7, strany 16 a 46

(25) Reštrukturalizačný plán zahŕňa finančné prognózy v základnom scenári s finančnými údajmi uvedenými v tabuľke 1. Prognózy nezahŕňajú žiadne informácie o kapitálovej pozícii a sume investovaného kapitálu ani o pesimistickom scenári. V pláne sa nevysvetľuje, ako spoločnosť Blue Air napraví problémy s platobnou schopnosťou preukázané výrazne zápornou kapitálovou pozíciou zaznamenanou v odôvodnení 15. Navyše z kumulovaných čistých výsledkov medzi rokmi 2021 a 2025 uvedených v tabuľke 1 vyplýva, že kapitálová pozícia sa podstatne nezlepší a nezmení sa na kladnú v období reštrukturalizácie, a to ani v prípade plánovaného vloženia nového kapitálu (pozri odôvodnenie 22).

(26) Keď Rumunsko oznamovalo reštrukturalizačný plán, bolo presvedčené, že spoločnosť Blue Air vytvorí dosť zdrojov, aby v období reštrukturalizácie úplne splatila úver, na ktorý sa vzťahuje pomoc. Rumunsko však zároveň zdôraznilo, že prežitie príjemcu bolo stále v ohrození z dôvodu významných strát, ktoré mu vznikli po roku 2020 a z dôvodu obmedzenej likvidity.

3.4. Opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže

(27) Rumunsko navrhlo štrukturálne opatrenia a obmedzenie obchodných činností, ako aj behaviorálne opatrenia zamerané na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže spôsobených pomocou na reštrukturalizáciu.

3.4.1. *Štrukturálne opatrenia – odčlenenie aktív a obmedzenie obchodných činností*

(28) Odčlenenie aktív a obmedzenie obchodných činností, ktoré má vykonať spoločnosť Blue Air, sú:

a) zníženie nerentabilných prevádzkových základní a trás vrátane uzatvorenia deviatich trás do októbra 2021 a uzatvorenie základní v Larnake (Cyprus) a v Jasoch (Rumunsko) od apríla 2020;

b) vrátenie preddavku za štyri lietadlá;

c) externalizácia správy, zdravia, bezpečnosti a ochrany práce a dávok a kompenzačných činností;

d) navyše, podľa Rumunska ako najdôležitejšie opatrenie na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže by spoločnosť Blue Air Technic S.R.L., dcérska spoločnosť pôsobiaca v oblasti údržby lietadiel, rozšírila poskytovanie služieb údržby na iné spoločnosti ako spoločnosť Blue Air.

3.4.2. *Behaviorálne opatrenia*

(29) Podľa podania rumunských orgánov boli behaviorálne opatrenia stanovené v právnom základe týkajúcom sa štátnej záruky a súviseli so zmluvou o úvere, ktorou sa zabezpečuje, že pomoc sa použije iba na financovanie obnovy dlhodobej životaschopnosti, takže úver sa nesmie použiť na:

a) agresívnu obchodnú expanziu alebo nadmerné prijímanie rizika;

b) nadobudnutie konkurentov alebo iných prevádzkovateľov vrátane odberateľských alebo dodávateľských častí;

c) krížové financovanie iných hospodárskych činností integrovaných podnikov, ktoré boli v ťažkostiach v decembri 2019;

d) okrem toho odmena akýchkoľvek členov vedenia spoločnosti príjemcu sa nesmie zvýšiť nad úroveň, na akej bola v decembri 2019, a to až do splatenia úveru a štátnej záruky.

3.5. **Úloha spoločnosti Blue Air v Rumunsku a kontrafaktuálny scenár voči pomoci**

(30) Podľa rumunských orgánov spoločnosť Blue Air vzhľadom na zlý stav cestnej a železničnej siete v Rumunsku prispieva k zabezpečeniu medziregionálnej prepojenosti v rámci jej siete trás. Rumunsko vysvetlilo, že rast spoločnosti Blue Air za posledných 15 rokov prevádzky, a to aj s ohľadom na činnosť jej predchodkyne, sa riadil podľa rumunského migračného vzorca. Spoločnosť Blue Air ponúkala svoje služby za dostupné ceny pre rumunských pracovníkov žijúcich v zahraničí. Spoločnosť naďalej rozvíjala vnútroštátne trasy spoločne s rumunským historickým dopravcom, spoločnosťou Tarom, ale za konkurencieschopnejšie ceny s cieľom kompenzovať nedostatočné pozemné prepojenia a zabezpečiť prepojenosť pre vyše 700 000 občanov ročne. Niektorým z týchto trás na krátke vzdialenosti venujú medzinárodní dopravcovia len málo pozornosti.

(31) Rumunsko uviedlo, že spoločnosť Blue Air zohrávala aj významnú úlohu v miestnom hospodárstve tým, že vytvárala obrat na malých, regionálnych letiskách a prispievala do štátneho rozpočtu svojimi daňami a platbami sociálneho zabezpečenia. Rumunsko tvrdilo, že príjemca mal veľmi skúsených zamestnancov odborného výcviku a poskytuje profesionálne kurzy odborného výcviku s vysokou pridanou hodnotou, napríklad kompletný (*ab initio*) odborný výcvik pre pilotov a opakovací výcvik pre pilotov, palubných sprievodcov a technických pracovníkov. Toto bolo podľa Rumunska dôležité pre hospodárstvo krajiny.

(32) Vo svojom pôvodnom podaní Rumunsko tvrdilo, že odchod spoločnosti Blue Air z trhu by spôsobil zlyhanie trhu a sociálne ťažkosti v zmysle bodu 44 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Odchod spoločnosti Blue Air z trhu by bol škodlivý pre rumunské hospodárstvo a prepojenosť, pretože spoločnosť má významnú úlohu pri preprave migrujúcich pracovníkov a malých podnikateľov do Rumunska, z Rumunska a v rámci neho. Rumunsko tvrdilo, že by pre konkurentov bolo ťažké vstúpiť na trh a v krátkodobom až strednodobom horizonte nahradiť destinácie a prevádzkové intervaly jedinečnej siete spoločnosti Blue Air.

(33) Na základe žiadosti Komisie Rumunsko 29. septembra 2022 informovalo, že spoločnosť Blue Air pôvodne pozastavila všetky lety od 6. septembra 2022 do 10. októbra 2022 z dôvodu nedostatočného financovania bežnej prevádzky vrátane nákladov na palivo. Z krátkodobého hľadiska spoločnosti Wizz Air, Ryanair alebo Tarom vrátili do vlasti desaťtisíce cestujúcich spoločnosti Blue Air, ktorí uviazli v zahraničí, alebo im ponúkli miesta.

(34) Rumunsko 5. decembra 2022 vysvetlilo, že spoločnosť Blue Air informovala ministerstvo dopravy a infraštruktúry, že neobnoví lety skôr ako v marci 2023 a že viedla rokovania s potenciálnymi investormi, ktorí by mohli poskytnúť finančné prostriedky na obnovu činností leteckej dopravy. Zároveň podľa Rumunska bolo spôsobilé na let len jedno zo šiestich lietadiel Boeing-737 z flotily spoločnosti Blue Air.

(35) Rumunské orgány 18. novembra 2022 rozhodli o pozastavení prevádzkovej licencie spoločnosti Blue Air od 21. novembra 2022 do 31. marca 2023. Rumunsko informovalo Komisiu, že toto pozastavenie sa môže preskúmať, ak spoločnosť Blue Air predloží plán finančného ozdravenia, v ktorom preukáže, že určila finančné zdroje vhodné a nevyhnutné na financovanie činností leteckej dopravy v objeme, ktorý jej umožňuje plniť jej povinnosti.

3.6. **Dôvody na začatie konania**

(36) V rozhodnutí o začatí konania Komisia predbežne usúdila, že i) pokračovanie štátnej záruky dlhšie ako šesť mesiacov (odôvodnenia 1 a 21), ako aj ii) vymáhanie kolaterálu, ktorým je zabezpečená štátna záruka, a prevod 75 % akcií vo vlastníctve bývalých akcionárov spoločnosti Blue Air do štátneho vlastníctva po uplatnení záruky a vyplatení nesplatených súm úveru, ako sa uvádza v odôvodneniach 8 a 20, by mohli predstavovať štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia dospela k predbežnému záveru, že pomoc sa už uplatnila, a posúdila, či táto pomoc bola zlučiteľná s vnútorným trhom.

(37) Komisia vyjadrila pochybnosti, či pomoc na reštrukturalizáciu spĺňa základné požiadavky usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Komisia mala najmä pochybnosti i) o tom, či by úplný odchod spoločnosti Blue Air z trhu viedol k vzniku sociálnych ťažkostí alebo zlyhaniu trhu z hľadiska leteckej prepojenosti v Rumunsku, ii) o existencii dostatočného reálneho a skutočného vlastného príspevku príjemcu bez pomoci, iii) o obnove dlhodobej životaschopnosti spoločnosti a iv) o neexistencii zmysluplných kompenzačných opatrení.

4. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

(38) Spoločnosť Ryanair Designated Activity Company (ďalej len „Ryanair“) predložila pripomienky 29. júna 2023. Spoločnosť Ryanair súhlasí s predbežným zistením Komisie týkajúcim sa nezlučiteľnosti pomoci na reštrukturalizáciu a požaduje, aby Rumunsku nebolo povolené zvýšiť túto pomoc v márnom úsilí o oživenie spoločnosti Blue Air, ktorá ukončila prevádzku viac ako pred desiatimi mesiacmi. Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že ukončenie dopravných činností spoločnosti Blue Air je v súčasnosti úplné, spoločnosť nemá žiadnych cestujúcich a že nie je zjavný žiadny vplyv na leteckú prepojenosť v Rumunsku po vstupe konkurentov na väčšinu vnútroštátnych alebo medzinárodných trás, ktoré v minulosti obsluhovala spoločnosť Blue Air.

(39) Spoločnosť Ryanair sa takisto domnieva, že pomoc na reštrukturalizáciu je neprimeraná v tom zmysle, že chýbajúci vlastný príspevok a rozdelenie zaťaženia sú nedostatočné, a okrem toho nie sú vhodné na podporu životaschopnosti spoločnosti Blue Air založenej na zastaranom reštrukturalizačnom pláne, a to najmä po tom, čo prišla o prevádzkové intervaly na koordinovaných letiskách na vnútornom trhu a takmer o všetkých zamestnancov. Neschopnosť spoločnosti Blue Air získať nové osvedčenie leteckého prevádzkovateľa z dôvodu jej organizácie na zaistenie bezpečnosti dopravných činností by osudovo ohrozila jej životaschopnosť. Plán by bol navyše v rozpore s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže sa v ňom zvažovalo prerušenie služieb iba na nerentabilných trasách a skutočné rozšírenie kapacity spoločnosti Blue Air.

5. **PRIPOMIENKY RUMUNSKA**

(40) Rumunské orgány sa nezaoberali pripomienkami zainteresovaných strán ani pochybnosťami, ktoré vzniesla Komisia, pokiaľ ide o zlučiteľnosti s vnútorným trhom. Ich pripomienky obsahujú objasnenia skutkového stavu týkajúceho sa platobnej neschopnosti spoločnosti Blue Air a krokov prijatých v tejto súvislosti.

(41) Rumunské orgány (ministerstvo financií) vysvetlili, že po oznámení o začatí insolvenčného konania súdom Tribunalul București – Secția a VII-a Civilă, vo veci č. 8307/3/2023 proti spoločnosti Blue Air, uverejnenom v B.P.I. č. 5743/31.3.2023, vnútroštátne daňové orgány v lehote stanovenej súdom podali žiadosť o zaevidovanie nároku v rámci konkurznej podstaty na celkovú sumu 411 707 165 RON (82,81 milióna EUR) zabezpečených dlhov a rozpočtových pohľadávok.

(42) Po zamietnutí určitých súm (daň z pridanej hodnoty) bola v B.P.I. č. 11066 zverejnená predbežná tabuľka pohľadávok a dlžníkov spoločnosti Blue Air. Podľa predbežnej tabuľky bolo do nej zaradené generálne riaditeľstvo pre veľkých daňovníkov so sumou, ktorá sa má vymáhať vo výške 84 964 821 RON (17,1 milióna EUR) v poradí preferencie stanovenom v článku 159 ods. 1 až 3 zákona č. 85/2014, ako aj ministerstvo financií s pohľadávkou vo výške 342 365 589 RON (68,86 milióna EUR) v poradí preferencie stanovenom v článku 159 ods. 1 až 3 toho istého legislatívneho aktu. Výška štátnej pomoci poskytnutej spoločnosti sa takisto uviedla ako platná pohľadávka pod podmienkou, že sa určí trhová hodnota prepadnutého tovaru (záruk) na vymáhanie štátnej pomoci v súlade s článkom 9 ods. 2 mimoriadneho nariadenia vlády č. 139/2020.

(43) Rumunské orgány (Úrad pre správu štátneho majetku) takisto vysvetlili a pripomenuli, že podľa právneho základu štátnej záruky v znení zmien v prípade uplatnenia štátnej záruky sa príslušné kolaterály vrátane akcií spoločnosti Blue Air vo vlastníctve bývalých akcionárov majú všetky previesť na štát zastupovaný Úradom pre správu štátneho majetku, pričom sa štát stane akcionárom.

(44) V súlade s tým rumunský štát zastupovaný Úradom pre správu štátneho majetku sa 8. decembra 2022 rozhodnutím valného zhromaždenia akcionárov spoločností Blue Air Aviation S.A., Airline Invest S.A. a Blue Air Technic S.R.L. stal väčšinovým akcionárom spoločnosti Blue Air s podielom 75 % akcií na základe dobrovoľného prevodu garantovaných akcií od ich vlastníkov na Úrad pre správu štátneho majetku, ktorý nemal možnosť, či ich prijať alebo nie. Akcionári spoločnosti Blue Air v tom čase dobrovoľne podnikli všetky potrebné kroky na zapísanie týchto rozhodnutí aj v obchodnom registri, ktoré bolo dokončené 12. decembra 2022.

(45) Rumunské orgány takisto informovali, že od dátumu začatia insolvenčného konania 31. marca 2023 spoločnosť Blue Air nevykonávala obchodnú činnosť súvisiacu s jej predmetom podnikania a že vzhľadom na prerušenie svojich hlavných činností sa začalo hromadné prepúšťanie zamestnancov a postupy na sprístupnenie mzdového záručného fondu.

(46) Vzhľadom na túto situáciu sa rumunské orgány domnievajú, že prevodom akcií nebola spoločnosti Blue Air poskytnutá žiadna priama ani nepriama výhoda a že spoločnosť Blue Air nezískala žiadnu hospodársku výhodu týkajúcu sa výšky splatného úveru vzhľadom na takmer úplný nedostatok finančných prostriedkov na účtoch v decembri 2022 a na stav prerušenia platieb od septembra 2022. V dôsledku toho rumunské orgány tvrdia, že tento prevod akcií spoločnosti Blue Air nezahŕňal žiadne dostupné peňažné sumy, ktoré by spoločnosti Blue Air mohli poskytovať nejakú hospodársku výhodu na základe nesplatenia štátom zaručeného úveru.

6. POSÚDENIE POMOCI

6.1. Existencia štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ

(47) V zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ *„ak nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi*“.

(48) Na vyhodnotenie opatrenia ako pomoci v zmysle tohto ustanovenia sa preto vyžaduje, aby boli splnené nasledujúce kumulatívne podmienky: i) opatrenie musí byť pripísateľné štátu a financované zo štátnych prostriedkov; ii) musí svojmu príjemcovi poskytovať výhodu; iii) táto výhoda musí byť selektívna a iv) predmetné opatrenie musí narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením a musí ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

6.1.1. *Pokračovanie štátnej záruky dlhšie ako šesť mesiacov: hospodárska výhoda*

(49) Komisia v rozhodnutí o pomoci na záchranu dospela k záveru, že štátna záruka poskytnutá spoločnosti v ťažkostiach v zmysle usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu predstavuje štátnu pomoc pre spoločnosť Blue Air podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ ([11]). Z dôvodov uvedených v rozhodnutí podporených skutočnosťou, že finančná a prevádzková situácia spoločnosti Blue Air sa zhoršila v porovnaní s augustom 2020, keď bola pomoc na záchranu schválená, Komisia zastáva názor, že štátna záruka na časť úveru poskytnutého ako pomoc na záchranu, a to aj vzhľadom na to, že pokračovala po uplynutí šesťmesačného obdobia uvedeného v tomto rozhodnutí o pomoci na záchranu, predstavuje štátnu pomoc, pokiaľ ide o celú sumu garantovaného úveru.

([11]) Rozhodnutie o pomoci na záchranu, odôvodnenia 69 až 75.

(50) Napríklad sa zdá, že spoločnosť Blue Air už nebola viac schopná znášať svoje bežné prevádzkové náklady a bez trhového financovania musela v septembri a októbri 2022 zastaviť svoju prevádzku (odôvodnenia 32 a 33). Z toho vyplýva, že spoločnosť Blue Air by za trhových podmienok nebola schopná získať likviditu vo výške 163,8 milióna RON (33,84 milióna EUR) poskytovanú štátnou zárukou, a to ani v čase keď bola táto záruka pôvodne poskytnutá, ani neskôr, keď sa pokračovalo v jej vykonávaní po uplynutí obdobia pomoci na záchranu.

(51) Zistenie hospodárskej výhody nespochybňuje preskúmanie možného súladu správania rumunských orgánov s trhom. Expozícia rumunského štátu v prospech spoločnosti Blue Air vyplýva zo záruky, ktorú Rumunsko poskytlo z dôvodov verejnej politiky, ktoré okrem iného súviseli so zachovaním leteckej prepojenosti v kontexte opatrení verejného zdravia prijatých s cieľom zabrániť šíreniu pandémie COVID-19 ([12]). Inými slovami, účastník trhu v rovnakom postavení ako rumunský štát by predmetnú záruku neposkytol ani by ju neudržiaval. Správanie štátu po poskytnutí záruky je len dôsledkom štátnej pomoci, ktorú predtým poskytol v postavení orgánu verejnej moci, a nebolo teda motivované skutočnosťami, ktoré by účastník trhu za normálnych trhových podmienok zohľadnil pri svojich ekonomických výpočtoch ([13]).

6.1.2. *Vymáhanie kolaterálu, ktorým je zabezpečená štátna záruka, a prevod akcií spoločnosti Blue Air do vlastníctva štátu: hospodárska výhoda*

(52) Pokiaľ ide o druhé opatrenie skúmané v rozhodnutí o začatí konania, na rozdiel od predbežného stanoviska vyjadreného v uvedenom rozhodnutí sa Komisia domnieva, že vymáhanie kolaterálu, ktorým je zabezpečená štátna záruka, a prevod 75 % akcií spoločnosti Blue Air do štátneho vlastníctva po tom, čo bol štát prinútený splatiť v rámci záruky úver spoločnosti Blue Air, nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ odlišnú od pomoci založenej na tejto štátnej záruke.

(53) V rozhodnutí o začatí konania sa Komisia domnievala, že nahradenie súkromného vlastníctva akcií verejným vlastníctvom ako také neposkytuje spoločnosti Blue Air priamu hospodársku výhodu len na základe zmeny vlastníctva. Komisia však predbežne zistila, že nahradenie dlhového titulu, ktoré umožňuje, aby sa štátu uhradili sumy úveru splatné banke EximBank S.A. na základe vlastníckeho titulu k akciám, v dôsledku čoho už nie je potrebné splatenie dlhu spoločnosťou Blue Air, čím sa uvoľňujú finančné prostriedky v hotovosti, ktoré spoločnosť Blue Air v minulosti musela zabezpečovať zo svojich činností. Komisia navyše vyjadrila pochybnosti, či k prevzatiu kolaterálu došlo odvolaním sa na trhovú hodnotu tohto kolaterálu. Z informácií, ktoré poskytli rumunské orgány v priebehu formálneho vyšetrovacieho konania, vyplýva, že zmenu vlastníckeho titulu nesprevádzalo žiadne vyplatenie finančných prostriedkov, a to najmä v prospech spoločnosti Blue Air (odôvodnenia 43 a 44). Navyše štátne vlastníctvo akcií nezmenšuje nárok štátu ako veriteľa na sumy uplatnenej záruky s cieľom požadovať úhradu finančných prostriedkov dlhovaných spoločnosťou Blue Air (odôvodnenie 42). Z toho vyplýva, že nahradenie dlhového titulu štátu za kapitálový nástroj prevodom 75 % akcií spoločnosti Blue Air v prospech štátu neposkytlo tejto spoločnosti hospodársku výhodu, ktorá by bola odlišná od výhody, ktorú spoločnosť získala na základe štátnej záruky na výšku splatného úveru súvisiacu s pomocou na záchranu.

6.1.3. *Štátna záruka: štátne prostriedky, selektivita a vplyv na obchod a hospodársku súťaž*

(54) V rámci štátnej záruky, a to aj keď sa pokračovalo v jej vykonávaní po uplynutí obdobia pomoci na záchranu, sa používajú prostriedky Rumunska na základe rozhodnutí prijatých štátom a prospieva len spoločnosti Blue Air. Pokiaľ ide o kritérium selektívnosti, ako stanovil Súdny dvor, v prípade ak ide o individuálnu pomoc, určenie hospodárskej výhody v zásade umožňuje predpokladať jeho selektivitu ([14]). Toto platí bez ohľadu na to, či subjekty na relevantných trhoch sú v porovnateľnej situácii. V každom prípade, kým spoločnosť Tarom využívala

([12]) Rozhodnutie o pomoci na záchranu, odôvodnenia 85 až 97 a odôvodnenia 50 až 63.

([13]) Pozri rozsudok Súdneho dvora zo 6. marca 2018, Komisia/FIH Holding a FIH Erhvervsbank, C-579/16 P, ECLI:EU:C:2018:159, bod 58.

([14]) Rozsudok Súdneho dvora zo 4. júna 2015, Komisia/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.

podobnú štátnu záruku podľa toho istého mimoriadneho nariadenia ako spoločnosť Blue Air, posudzovaná štátna záruka nie je súčasťou všeobecného opatrenia, ktoré majú k dispozícii všetky podniky pôsobiace v odvetví leteckej dopravy v Rumunsku, opatrenie je preto selektívne.

(55) Toto opatrenie pomoci, ktoré spoločnosti Blue Air umožnilo zotrvať na trhu, teda mohlo zlepšiť jej konkurenčné postavenie na vnútornom trhu, na ktorom spoločnosť poskytovala služby leteckej dopravy vo viacerých členských štátoch v rámci súťaže nielen so spoločnosťami Ryanair a Wizz Air (odôvodnenie 14). Opatrenie sa teda musí považovať za opatrenie, ktoré môže narúšať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a môže mať vplyv na obchod medzi členskými štátmi.

6.1.4. *Závery o existencii pomoci*

(56) So zreteľom na posúdenie kumulatívnych podmienok existencie štátnej pomoci Komisia dospela k záveru, že prevod 75 % akcií spoločnosti Blue Air do štátneho vlastníctva nepredstavuje štátnu pomoc. Štátna záruka tak, ako bola poskytnutá a ako sa pokračovalo v jej vykonávaní po uplynutí obdobia pomoci na záchranu, však predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Komisia preto posúdi jej oprávnenosť a zlučiteľnosť s vnútorným trhom.

6.2. **Oprávnenosť pomoci**

(57) Podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ Komisia musí byť v dostatočnom čase upovedomená o zámeroch v súvislosti s poskytnutím alebo upravením pomoci, aby mohla podať svoje pripomienky. Ak usúdi, že takýto zámer je nezlučiteľný s vnútorným trhom podľa článku 107, začne konanie podľa odseku 2 uvedeného článku a dotknutý členský štát nemôže vykonať navrhované opatrenia, pokiaľ sa vo veci nerozhodlo s konečnou platnosťou.

(58) Navyše podľa článku 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2015/1589 (ďalej len „procesné nariadenie“) ([15]) úpravy existujúcej pomoci predstavujú „novú pomoc“, ktorá sa notifikuje podľa článku 2 ods. 1 uvedeného nariadenia. Podľa článku 3 procesného nariadenia sa notifikovaná pomoc nezavedie skôr, ako Komisia prijme rozhodnutie alebo sa predpokladá, že prijala rozhodnutie, ktorým sa táto pomoc schvaľuje.

(59) Rozhodnutím o pomoci na záchranu bola schválená pomoc spoločnosti Blue Air vo forme štátnej záruky s cieľom zaistiť splatenie úveru na záchranu, ktorý spoločnosť dostala. Toto opatrenie v podobe, v akej bolo stanovené v návrhu právneho základu oznámenom Komisii, bolo podmienené oznámením reštrukturalizačného plánu v lehote šiestich mesiacov, ktorý má Komisia schváliť. Rumunské orgány Komisii oznámili pôvodný reštrukturalizačný plán do šiestich mesiacov od prvého čerpania zaručeného úveru (odôvodnenie 2). Predĺženie trvania záruky, ktorá bola sprvu schválená na šesť mesiacov ako pomoc na záchranu, by sa preto mohlo dočasne schváliť v súlade s bodom 55 písm. d) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

(60) Doteraz však Rumunsko aj napriek opakovaným žiadostiam nepredložilo uskutočniteľný, koherentný a ďalekosiahly reštrukturalizačný plán, ktorý Komisia môže schváliť v súlade s bodom 45 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Štátna záruka tak, ako bola poskytnutá a ako sa pokračovalo v jej vykonávaní po uplynutí obdobia pomoci na záchranu, preto predstavuje neoprávnenú štátnu pomoc.

6.3. **Zlučiteľnosť pomoci a právny základ posúdenia**

(61) Komisia musí posúdiť, či pomoc na reštrukturalizáciu možno považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom. Záleží na členskom štáte, aby využil možné dôvody zlučiteľnosti a preukázal, že podmienky takejto zlučiteľnosti sú splnené.

([15]) Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(62) V článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ sa stanovuje, že štátnu pomoc možno povoliť, ak je poskytnutá na podporu rozvoja určitých hospodárskych činností, a za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom. V usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa stanovujú pravidlá a podmienky posúdenia zlučiteľnosti pomoci na reštrukturalizáciu pre podniky v ťažkostiach podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

(63) Súčasťou posúdenia zlučiteľnosti pomoci na reštrukturalizáciu s vnútorným trhom musí byť preskúmanie splnenia podmienok uvedených v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Pri predkladaní reštrukturalizačného plánu Rumunsko tvrdilo, že v predmetnom prípade boli tieto podmienky splnené. Rumunsko sa však v rámci odpovede na rozhodnutie o začatí konania neodvolalo na žiadny z týchto dôvodov zlučiteľnosti ani ich nepripomenulo. Komisia však posúdi zlučiteľnosť pomoci vzhľadom na pochybnosti uvedené v rozhodnutí o začatí konania.

6.3.1. *Prispievanie k rozvoju hospodárskej činnosti alebo hospodárskej oblasti*

(64) V určitých situáciách reštrukturalizácia podniku v ťažkostiach môže prispieť k rozvoju hospodárskych činností alebo oblastí, a to aj nad rámec samotných činností vykonávaných príjemcom. Toto platí v prípade, keď bez takejto pomoci neúspech príjemcu povedie k situácii zlyhania trhu alebo sociálnym ťažkostiam, čím sa zabrzdí rozvoj hospodárskych činností a/alebo oblastí, ktoré budú postihnuté týmito situáciami. V bode 44 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa stanovuje neúplný zoznam týchto situácií. Pomoc tým, že vďaka nej bude príjemca môcť pokračovať vo svojich činnostiach, bráni takémuto zlyhaniu trhu alebo sociálnym ťažkostiam, a preto prispieva k rozvoju činností alebo oblastí, ktoré by boli ovplyvnené odchodom príjemcu z trhu. V prípade pomoci na reštrukturalizáciu to však platí iba v prípade, keď pomoc skutočne umožňuje príjemcovi obstáť v konkurencii na trhu vlastnými silami, čo sa môže zabezpečiť iba vtedy, ak je pomoc podporená reštrukturalizačným plánom, ktorým sa obnoví dlhodobá životaschopnosť príjemcu.

6.3.1.1. Obnovenie dlhodobej životaschopnosti

(65) V zmysle bodu 45 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu v prípade pomoci na reštrukturalizáciu bude Komisia vyžadovať, aby dotknutý členský štát predložil uskutočniteľný, koherentný a ďalekosiahly reštrukturalizačný plán na obnovu dlhodobej životaschopnosti príjemcu. Reštrukturalizačný plán musí obnoviť dlhodobú životaschopnosť príjemcu v rámci prijateľnej časovej lehoty a na základe realistických predpokladov v súvislosti s budúcimi prevádzkovými podmienkami, ktoré by mali vylučovať akúkoľvek ďalšiu štátnu pomoc, ktorá nie je zahrnutá v reštrukturalizačnom pláne. Dlhodobá životaschopnosť je podľa bodu 52 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu dosiahnutá vtedy, keď podnik dokáže poskytovať primeranú návratnosť kapitálu a pritom pokryť všetky svoje náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov.

(66) Po prvé, Rumunsko tvrdilo, že za predpokladu, že európska letecká doprava bola obnovená, výsledky a finančná situácia spoločnosti Blue Air sa zlepšia do leta 2022. Projekcie peňažného toku spoločnosti Blue Air sú navyše založené na optimistických predpokladoch dopytu, príjmov a/alebo nákladov. Z tabuľky 1 vyplýva, že Rumunsko očakáva čisté kladné peňažné toky vyplývajúce z prevádzky spoločnosti Blue Air vyššie ako 10 miliónov EUR za rok 2023 a vyššie ako 19 miliónov EUR za rok 2022. Podľa vývoja na jeseň 2022 však spoločnosť Blue Air nebola schopná uhrádzať priame náklady nevyhnutné na prevádzku letov (napr. kvóty CO_2, náklady na palivo) a splácať dlžné sumy úveru na záchranu (pozri odôvodnenia 20 a 32).

(67) Po druhé, ako sa uvádza v odôvodnení 25 a v tabuľke 1, Rumunsko neposkytlo súbor kľúčových hospodárskych ukazovateľov za obdobie reštrukturalizácie a Komisiou požadované údaje o ziskovosti spoločnosti Blue Air počas uplatňovania reštrukturalizačného plánu. Čisto hypotetický zisk zjavne uvedený v pláne, ktorý bol oznámený Komisii, v žiadnom prípade nepredstavuje dostatočný náznak dlhodobej životaschopnosti. Reštrukturalizačný plán neobsahuje konkrétne projekcie kapitálovej pozície, investovaného kapitálu alebo finančnej páky umožňujúce vyvodiť závery týkajúce sa platobnej schopnosti a toho, či bude kapitálová pozícia spoločnosti Blue Air kladná a stabilná. Z dôvodu chýbajúcich informácií týkajúcich sa rentability vlastného kapitálu a návratnosti investovaného kapitálu v porovnaní napríklad s kapitálovými nákladmi a s porovnateľnými leteckými spoločnosťami je nemožné posúdiť, či spoločnosť Blue Air bude na konci obdobia reštrukturalizácie napokon životaschopná.

(68) Po tretie, Rumunsko nepredložilo žiadnu analýzu citlivosti, v ktorej by sa uvádzalo, ako by sa projekcie základného scenára vyvíjali v rámci pesimistickejšieho scenára. V takomto scenári by sa muselo ukázať a preukázať, ako by sa menili finančné ukazovatele, pričom by stále vytvárali dostatočné príjmy na pokrytie prevádzkových nákladov a zabezpečenie postavenia spoločnosti Blue Air na trhu bez ďalšej štátnej pomoci na konci obdobia (pozri odôvodnenie 25).

(69) Závažné pochybnosti, ktoré mala Komisia v súvislosti s tým, či bol reštrukturalizačný plán v súlade s kritériami stanovenými v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a či by viedol k obnoveniu životaschopnosti spoločnosti Blue Air, sa nerozptýlili a ďalej sa potvrdili v dôsledku neschopnosti spoločnosti Blue Air pokračovať v činnosti. Reštrukturalizačný plán nebol po prerušení činností alebo prijatí rozhodnutia o začatí konania aktualizovaný.

6.3.1.2. Rozvoj určitých hospodárskych činností alebo oblastí

(70) Ako sa uvádza v odôvodnení 30, spoločnosť Blue Air poskytovala najmä služby nízkonákladovej leteckej dopravy rumunským občanom žijúcim v zahraničí. Spájala rumunské regióny v rámci krajiny, ako aj s inými európskymi destináciami, a tým prispievala k zabezpečeniu prepojenosti v krajine, v ktorej nedostatočne rozvinutá cestná a železničná sieť nepredstavuje životaschopnú alternatívu voči leteckej doprave.

(71) Rumunsko tvrdilo, že v prípade úplného ukončenia činností spoločnosti Blue Air by mohlo hroziť, že by na trh nevstúpil žiadny konkurent, ktorý by ponúkal lety na niektorých trasách, na ktorých spoločnosť pôsobila ako jediný prevádzkovateľ, alebo že by došlo k zvýšeniu cien na trasách, ktoré popri nej obsluhoval iba jeden ďalší konkurent. To by mohlo viesť k poklesu činnosti v tomto segmente odvetvia leteckej dopravy. Rumunsko takisto predstavilo ďalšie širšie výhody pre rumunské hospodárstvo, ktoré prináša spoločnosť Blue Air (odôvodnenia 30 až 31).

(72) Spoločnosť Blue Air však v súčasnosti čelí závažným finančným ťažkostiam, ktoré viedli k pozastaveniu platnosti jej prevádzkovej licencie a k zákazu vzletu lietadiel jej flotily od novembra 2022. V dôsledku toho ďalšie letecké spoločnosti aspoň čiastočne nahradili údajne neopakovateľné služby poskytované spoločnosťou Blue Air (odôvodnenia 32 a 38), pričom Rumunsko nevyvrátilo toto čiastočné nahradenie.

(73) Podľa bodov 23 a 43 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu podnik v ťažkostiach sa môže považovať za vhodný nástroj, ktorý prispieva k rozvoju hospodárskych činností alebo oblastí iba vtedy, keď sa vykonáva ďalekosiahly reštrukturalizačný plán, ktorý je schopný zabezpečiť jeho dlhodobú životaschopnosť (body 27, 45 a 52 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu). Komisia vyjadrila závažné pochybnosti o tom, či reštrukturalizačný plán, ktorý Rumunsko oznámilo, bol vhodný na obnovenie dlhodobej životaschopnosti spoločnosti Blue Air (odôvodnenia 66 až 69), aby služby leteckej dopravy, ktoré poskytuje, naďalej dlhodobo poskytovala počas obdobia reštrukturalizácie a po jeho uplynutí. Tieto pochybnosti neboli vyvrátené.

(74) Keďže dlhodobá životaschopnosť spoločnosti Blue Air nebola doteraz zabezpečená, Komisia dospela k záveru, že reštrukturalizačný plán nedokazuje, že by príjemca bol po skončení obdobia reštrukturalizácie schopný obstáť v konkurencii na trhu vlastnými silami, a teda že by jeho odchod z trhu bol napravený touto reštrukturalizáciou, ktorá by prispela k rozvoju hospodárskej činnosti.

(75) Okrem toho, keďže spoločnosť Blue Air dočasne prerušila činnosti leteckej dopravy a služby, ktoré poskytuje, na trasách, ktoré v minulosti obsluhovala, aspoň čiastočne prevzali alebo nahradili iné letecké spoločnosti, Komisia dospela k záveru, že Rumunsko nepreukázalo, že by úplný odchod spoločnosti Blue Air z trhu vzhľadom na nahradenie jej služieb, ku ktorému už došlo, viedol k sociálnym ťažkostiam alebo zlyhaniu trhu, predovšetkým z hľadiska leteckej prepojenosti Rumunska.

6.3.2. *Opatrenie pomoci nesmie neprípustne ovplyvňovať obchodné podmienky v takej miere, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom*

6.3.2.1. Proporcionalita a vlastný príspevok

(76) Podľa bodu 62 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a v záujme zabezpečenia proporcionality pomoci na reštrukturalizáciu sa od príjemcu pomoci, jeho akcionárov, veriteľov, podnikateľskej skupiny, do ktorej patrí, alebo od nových investorov očakáva, že na náklady reštrukturalizácie prispejú značnou sumou z vlastných zdrojov. Takýto vlastný príspevok by mal byť bežne porovnateľný s pomocou poskytovanou s cieľom vylepšiť platobnú schopnosť alebo stav likvidity príjemcu.

(77) Zatiaľ čo reštrukturalizačný plán je založený na trhovom financovaní vyše 50 % nákladov reštrukturalizácie spoločnosti Blue Air (odôvodnenie 20), čo sa zdá v súlade s bodom 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, podľa bodu 63 uvedených usmernení tento príspevok musí byť reálny, to znamená skutočný, vylučujúci budúce očakávané zisky, ako napríklad peňažný tok.

(78) Ako sa uvádza v odôvodnení 22 písm. a) a b), žiadosť o reštrukturalizáciu dlhov týkajúcu sa pohľadávok rumunských a talianskych veriteľov vo výške 63,36 milióna EUR vo forme odpisov dlhu a konverzie dlhu na vlastné imanie schválili príslušné súdy. Rumunsko však neposkytlo dôkaz o definitívnych a záväzných prísľuboch veriteľov za podmienok neobsahujúcich pomoc alebo za trhových podmienok, a preto Komisia nemala nič, z čoho by mohla odvodiť záver, že toto konkrétne financovanie predstavuje reálny a skutočný vlastný príspevok.

(79) Rumunsko ako ďalší zdroj vlastného príspevku navrhlo aj predaj lietadiel [pozri odôvodnenie 21 písm. b)]. Priznalo však, že odpredaj týchto aktív bol dokončený v októbri 2023. Podľa rumunských odhadov hypotetické príjmy z tohto predaja dosiahnu 5,89 milióna EUR. Komisii nebol doručený žiadny dôkaz o tom, že by sa takýto predaj naozaj uskutočnil. Z toho vyplýva, že očakávané výnosy z predaja lietadiel nie sú faktické alebo skutočné. V každom prípade takéto výnosy, aj keby boli prijaté, budú predstavovať len čosi vyše 3,5 % celkových vlastných príspevkov (pozri odôvodnenie 20).

(80) Okrem toho, podľa informácií predložených Rumunskom, mal byť vytvorený projekt s potenciálnym investorom, ktorý mal poskytnúť až 54,47 milióna EUR v rámci vonkajšieho financovania [pozri odôvodnenie 21 písm. c)]. Rumunsko však neposkytlo dôkazy od investorov ochotných podporiť tento potenciálny príspevok nových financií na reštrukturalizačný plán. Okrem toho neexistuje nijaká záruka, že by sa uskutočnili rokovania na prilákanie trhového financovania vzhľadom na neexistenciu záväzných prísľubov určených investorov a na odchod bývalých akcionárov zo spoločnosti Blue Air, ako sa uvádza v odôvodnení 20.

(81) Rumunsko podobne v roku 2022 zahrnulo 30,02 milióna EUR do interne vytvorených zdrojov ako zdroj vlastného príspevku [pozri odôvodnenie 21 písm. d)]. Nepredložilo však žiadny dôkaz, ktorým by sa potvrdilo, že tieto plánované čisté výsledky boli v skutočnosti dosiahnuté, ani dôkaz o tom, prečo by sa hypotetické zisky mali považovať za skutočný zdroj vlastných príspevkov podľa bodu 63 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ktorý vylučuje očakávané zisky, ako napríklad peňažný tok.

(82) Komisia preto dospela k záveru, že zdroje financovania, ktoré Rumunsko určilo (hoci sa mali realizovať pred dátumom tohto rozhodnutia), sú prevažne hypotetické a nepredstavujú značný, reálny a skutočný vlastný príspevok na náklady reštrukturalizácie. Financovanie reštrukturalizačného plánu nezodpovedá požiadavkám usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, pokiaľ ide o dostatočnú výšku a skutočnú povahu vlastného príspevku, ktoré by zabezpečili proporcionalitu pomoci.

6.3.2.2. Opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže

(83) Podľa bodu 76 a nasledujúcich bodov usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu v prípade, ak sa poskytne pomoc na reštrukturalizáciu, musia byť prijaté opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže tak, aby sa nepriaznivé účinky na obchod minimalizovali a aby pozitívne účinky prevažovali nad akýmikoľvek negatívnymi. Konkrétne by opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže zvyčajne mali mať formu štrukturálnych opatrení, t. j. jasného odčlenenia činností, ktoré nie sú stratové, ktoré by podnik musel aj tak zanechať, aby si zachoval životaschopnosť.

(84) Komisia v rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti, či niektoré z navrhovaných opatrení podrobne opísaných v odôvodneniach 28 a 29 predstavovalo štrukturálne opatrenia alebo platné opatrenia v oblasti hospodárskej súťaže.

(85) Rumunsko nepredložilo žiadne informácie, ktoré by mohli rozptýliť pochybnosti Komisie. Rumunsko predovšetkým nepreukázalo, že poskytovanie služieb opravy a údržby tretím stranám subjektom alebo dcérskou spoločnosťou spoločnosti Blue Air, ktorá obvykle poskytovala tieto služby interne iba spoločnostiam alebo subjektom patriacim pod kontrolu rovnakého subjektu ako spoločnosť Blue Air, nepredstavuje len obchodné rozhodnutie na zvýšenie jej príjmov. Rumunsko nepreukázalo, že predmetné služby opravy a údržby sú natoľko jedinečné, že ich poskytovaním na trhu sa vyvažuje alebo zmierňuje narušenie hospodárskej súťaže.

(86) Rumunsko neposkytlo ani žiadny dôkaz o tom, že trasy, ktoré boli navrhnuté na uzavretie, boli ziskové alebo že uzavretie letiskových základní nebolo v žiadnom prípade nevyhnutné na úsporu nákladov a nebolo vhodné na uvoľnenie významných alebo vzácnych zdrojov schopných prilákať zainteresovaných konkurentov. Rumunský plán navyše neobsahuje žiadne odčlenenie ziskových činností alebo aktív spoločnosti Blue Air, ako sú samostatné podniky a/alebo uvoľnené prevádzkové intervaly na preťažených letiskách.

(87) A napokon, reštrukturalizačný plán v podobe, v akej bol oznámený Komisii, umožňuje spoločnosti Blue Air zvýšiť počet lietadiel flotily a jej prítomnosť na trhu meranú v dostupných sedadlách na kilometer v porovnaní s obdobím bezprostredne pred navrhnutím reštrukturalizačného plánu a pred začiatkom jeho vykonávania (odôvodnenie 23). Naproti tomu, v bodoch 78 a 79 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa poukazuje na opatrenia na obmedzenie prítomnosti príjemcu na trhu a/alebo na zníženie jeho kapacity, a to najmä na trhoch, kde existuje výrazná nadmerná kapacita.

6.3.3. *Porovnanie pozitívnych účinkov pomoci s negatívnymi účinkami na vnútorný trh*

(88) Dôkladne navrhnuté opatrenie štátnej pomoci by malo zabezpečovať, že celková vyváženosť účinkov opatrenia zabráni nepriaznivému vplyvu na podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom, a že bude pozitívna. V usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa stanovujú kritériá, podľa ktorých Komisia posudzuje zlučiteľnosť pomoci na reštrukturalizáciu podniku v ťažkostiach s vnútorným trhom, čím sa zabezpečuje, aby rozvoj predmetnej hospodárskej činnosti nepriaznivo neovplyvňoval podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.

(89) So zreteľom na zistenia uvedeného posúdenia (v oddiele 6) Komisia dospela k záveru, že na jednej strane sa nepreukázalo, že by pomoc na reštrukturalizáciu, a to najmä po ukončení leteckých dopravných činností spoločnosti Blue Air, prispela k rozvoju hospodárskej činnosti alebo leteckej prepojenosti Rumunska. Na druhej strane pomoc na reštrukturalizáciu nespĺňa základné požiadavky usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ktorých cieľom je zabezpečiť, aby narušenie hospodárskej súťaže spôsobené pomocou bolo riadne obmedzené. Treba teda konštatovať, že pomoc na reštrukturalizáciu negatívne ovplyvňuje obchodné podmienky v takej miere, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom, a preto nie je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

7. **VYMÁHANIE POMOCI**

(90) Podľa ZFEÚ a ustálenej judikatúry súdov Únie je Komisia oprávnená rozhodnúť, aby príslušný členský štát upravil alebo zrušil pomoc, ak zistila, že pomoc je nezlučiteľná s vnútorným trhom ([16]). Súdy Únie takisto dôsledne trvajú na tom, že povinnosť členského štátu zrušiť pomoc, ktorú Komisia považuje za nezlučiteľnú s vnútorným trhom, má viesť k obnoveniu predtým existujúcej situácie ([17]).

(91) Súdy Únie v tejto súvislosti stanovili, že tento cieľ sa dosiahne, keď príjemca splatí sumy poskytnuté formou neoprávnenej pomoci, čím príde o výhodu, ktorú mal v porovnaní so svojimi konkurentmi na vnútornom trhu, a obnoví sa situácia spred vyplatenia pomoci ([18]).

([16]) Rozsudok z 12. júla 1973, Komisia/Nemecko, 70-72, ECLI:EU:C:1973:87, bod 13.
([17]) Rozsudok z 21. marca 1990, Belgicko/Komisia, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, bod 66.
([18]) Rozsudok zo 17. júna 1999, Belgicko/Komisia, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.

(92) Na základe tejto judikatúry sa v článku 16 ods. 1 procesného nariadenia stanovuje, že „ak sa prijmú záporné rozhodnutia v prípadoch neoprávnenej pomoci, Komisia rozhodne, že dotknutý členský štát prijme všetky potrebné opatrenia, aby vymohol pomoc od príjemcu“.

(93) Preto vzhľadom na to, že pomoc na reštrukturalizáciu vo výške 33,84 milióna EUR (168,4 milióna RON) sa vykonávala od 22. apríla 2021 (pozri odôvodnenie 2) v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ a treba ju považovať za neoprávnenú a nezlučiteľnú pomoc, musí sa vrátiť, aby sa obnovila situácia, ktorá na vnútornom trhu existovala pred ich poskytnutím. Vymáhanie sa vzťahuje na obdobie od dátumu, keď bola pomoc predĺžená bez platného reštrukturalizačného plánu, až do skutočného vrátenia pomoci. Suma, ktorá sa má vrátiť, je zaťažená úrokom od 22. apríla 2021, keď sa štátna záruka stala neoprávnenou pomocou, po tom, keď bez platného reštrukturalizačného plánu uplynulo trvanie pomoci na záchranu, ktorá bola schválená na šesť mesiacov, až do skutočného vrátenia tejto sumy. Komisia konštatuje, že skutočnosť, že štátna záruka sa mohla skončiť, keď štát na žiadosť veriteľa splatil úver na záchranu, vôbec neodstránila výhodu, ktorá príjemcovi vyplynula z tejto záruky. Naopak, v skutočnosti bola táto výhoda využitá v najväčšom možnom rozsahu a príjemca ju bude naďalej využívať tak dlho, kým vyplývajúca pohľadávka štátu voči spoločnosti Blue Air nebude splatená aj s úrokmi.

8. ZÁVER

(94) Komisia konštatuje, že Rumunsko v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ neoprávnene poskytlo spoločnosti Blue Air pomoc na reštrukturalizáciu pozostávajúcu z pokračovania štátnej záruky dlhšie ako šesť mesiacov a nahradenia predchádzajúceho veriteľa. Rumunsko by malo vymáhať túto pomoc spolu s úrokmi. Vymáhanie kolaterálu, ktorým je zabezpečená štátna záruka, a prevod 75 % akcií spoločnosti Blue Air do vlastníctva štátu však nepredstavujú štátnu pomoc.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Prevod 75 % akcií spoločnosti Blue Air Aviation SA na Rumunsko nepredstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 2

Štátna pomoc *ad hoc* pozostávajúca zo štátnej záruky v celkovej výške 163,8 milióna RON (33,84 milióna EUR), ktorú Rumunsko naďalej neoprávnene poskytovalo v prospech spoločnosti Blue Air Aviation SA v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

Článok 3

1. Rumunsko vymôže od príjemcu pomoc uvedenú v článku 2, ktorá je nezlučiteľná s vnútorným trhom.

2. Vymáhané sumy sa úročia od 22. apríla 2021, keď pomoc začala byť neoprávnená, až do ich skutočného vymoženia.

3. Úroky sa vypočítajú na základe zloženého úročenia v súlade s kapitolou V nariadenia Komisie (ES) č. 794/2004 ([19]) a s nariadením Komisie (ES) č. 271/2008 ([20]), ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 794/2004.

([19]) Nariadenie Komisie (ES) č. 794/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999, ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

([20]) Nariadenie Komisie (ES) č. 271/2008 z 30. januára 2008 , ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 794/2004, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (ES) č. 659/1999 ustanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 93 Zmluvy o ES (Ú. v. EÚ L 82, 25.3.2008, p. 1).

4. Rumunsko zruší všetky zostávajúce platby pomoci uvedenej v článku 2 s účinnosťou od dátumu oznámenia tohto rozhodnutia.

Článok 4

1. Vymáhanie pomoci uvedenej v článku 2 je okamžité a účinné.

2. Rumunsko zaistí vykonanie tohto rozhodnutia do štyroch mesiacov od dátumu oznámenia rozhodnutia.

Článok 5

1. Rumunsko do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia predloží Komisii tieto informácie:

a) celkovú sumu (istinu a úroky z vymáhanej sumy), ktorú má príjemca vrátiť;

b) podrobný opis už prijatých a plánovaných opatrení na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím a

c) dokumenty, ktoré preukazujú, že príjemca dostal príkaz vrátiť pomoc.

2. Rumunsko bude priebežne informovať Komisiu o pokroku dosiahnutom v súvislosti s vnútroštátnymi opatreniami, ktoré sa prijali na vykonanie tohto rozhodnutia, až do úplného vrátenia pomoci uvedenej v článku 2. Na požiadanie Komisie bezodkladne predloží informácie o opatreniach, ktoré už boli prijaté a ktoré sa plánujú prijať na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím. Takisto poskytne podrobné informácie o sumách pomoci a úrokoch z vymáhanej sumy, ktoré už príjemca vrátil.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené Rumunskej republike.

Komisia môže zverejniť výšku pomoci a úrokov z vymáhanej sumy vrátené v rámci uplatňovania tohto rozhodnutia bez toho, aby bol dotknutý článok 30 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589.

V Bruseli 16. februára 2024

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
výkonná podpredsedníčka