



2025/775

24.4.2025 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2025/775 НА КОМИСИЯТА

от 29 април 2024 година

**относно държавна помощ SA.59344 — 2021/C (ex 2021/N, ex 2020/PN) — Помощ за
преструктуриране на TAROM**

(нотифицирано под номер C(2024) 2968)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, алинея първа от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби ⁽¹⁾ и като взе предвид мненията, получени от трети страни в хода на процедурата,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

- 1) След контакти, предхождащи уведомлението ⁽²⁾, на 28 май 2021 г. румънските органи уведомиха Комисията за намерението си да предоставят помощ за преструктуриране на TAROM S.A. (TAROM).
- 2) С писмо от 5 юли 2021 г. Комисията уведоми румънските органи, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), по отношение на помощта за преструктуриране. Румънските органи представиха своите мнения по съдържащите се в това писмо становища на 11 август 2021 г.
- 3) Решението на Комисията да открие процедурата („решението за откриване на процедурата“) беше публикувано в Официален вестник на Европейския съюз ⁽³⁾ на 3 септември 2021 г. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си.
- 4) Освен мненията, получени от румънските органи, в рамките на определения срок Комисията получи мнения на една заинтересована страна, а именно Wizz Air Hungary Zrt. (Wizz Air) ⁽⁴⁾. Тя препрати тези мнения на румънските органи, на които бе предоставена възможност да отговорят. Мненията на румънските органи бяха получени с писмо от 12 ноември 2021 г.
- 5) Румънските органи изпратиха допълнителна информация на Комисията на 29 юли 2021 г., 14 февруари 2022 г., 27 май 2022 г., 23 септември 2022 г., 21 ноември 2022 г. и 21 декември 2022 г., 24 февруари 2023 г., 27 март 2023 г., 5 април 2023 г., 12 април 2023 г., 20 април 2023 г., 30 май 2023 г., 28 юни 2023 г., 13 юли 2023 г., 18 юли 2023 г., 21 юли 2023 г., 24 юли 2023 г., 28 юли 2023 г., 31 юли 2023 г., 3 август 2023 г., 22 август 2023 г., 7 септември 2023 г., 13 септември 2023 г., 28 септември 2023 г., 7 ноември 2023 г., 12 декември 2023 г., 12 януари 2024 г., 17 януари 2024 г., 1 февруари 2024 г., 8 февруари 2024 г., 15 февруари 2024 г., 7 март 2024 г., 19 март 2024 г., 21 март 2024 г., 25 март 2024 г., 26 март 2024 г., 29 март 2024 г., 4 април 2024 г., 12 април 2024 г., 15 април 2024 г., 16 април 2024 г., 17 април 2024 г., 19 април 2024 г. и 25 април 2024 г.

⁽¹⁾ ОВ С 355, 3.9.2021 г., стр. 10.

⁽²⁾ Този обмен започна на 24 август 2020 г., когато румънските органи представиха предварително уведомление за проект на план за преструктуриране и включиха осъществената до момента на уведомяването кореспонденция по електронна поща, техническите обсъждания, проведени по време на видеоконференции и телеконференции, както и предварителните отзиви за проекта на план за преструктуриране.

⁽³⁾ Вж. бележка под линия 1.

⁽⁴⁾ Становище на Wizz Air от 4 октомври 2021 г.

- 6) На 14 март 2024 г. Комисията получи жалба ⁽⁵⁾ от Wizz Air Malta Limited (Wizz Air Malta), по която Румъния представи становища на 28 март 2024 г., 4 април 2024 г., 16 април 2024 г., 19 април 2024 г. и 24 април 2024 г.
- 7) На 11 юли 2023 г. румънските органи по изключение се съгласиха да се откажат от своите права, произтичащи от член 342 от ДФЕС във връзка с член 3 от Регламент № 1/1958 на Съвета ⁽⁶⁾, както и настоящото решение да бъде прието и нотифицирано на английски език съгласно член 297 от ДФЕС ⁽⁷⁾.

2. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

2.1. Бенефициерът

- 8) TAROM е румънска авиокомпания, създадена като държавно предприятие през 1954 г. Тя е реорганизирана съгласно правителственото постановление от 1997 г. ⁽⁸⁾ и е структурирана като акционерно дружество съгласно Закон № 136/1998 ⁽⁹⁾ като националната авиокомпания на Румъния. Румънската държава, представлявана от Министерството на транспорта, инфраструктурата и далекосъобщенията („Министерството на транспорта“), притежава пряко 97,25 % от акциите. Останалите миноритарни дялови участия се притежават от две публични дружества: 1,44 % от Bucharest Airports National Company (CNAB) и 1,23 % от Romatsa RA (румънската администрация за обслужване на въздушното движение), както и от един частен акционер — инвестиционния фонд Munteña, който притежава 0,08 % от акциите. Румънските органи твърдят, че TAROM не е част от по-голяма икономическа група, тъй като представлява независим център за вземане на решения, който не се управлява заедно с други държавни дялове в предприятия. TAROM притежава [...] — и е миноритарен акционер в няколко други дружества, като например [...] или [...] ⁽¹⁰⁾.
- 9) TAROM извършва дейност главно в областта на въздушния транспорт на пътници, товари и пощенски пратки. Към 19 декември 2023 г. вследствие на организационно реструктуриране TAROM разполага с 1 156 служители, от които приблизително [...] работят в техническия отдел (дейности по поддръжка и ремонт). Дружеството е член на обединението SkyTeam от 2010 г. насам. TAROM е превозвач с централизирана дейност, като седалището му е установено на летище OTP в регион Ilfov. Към декември 2023 г. самолетният парк на TAROM се е състоял от 18 самолета, обслужващи 28 маршрута, от които 21 международни и 7 вътрешни. По международните си маршрути TAROM свързва Букурещ със столици на държави в Европа и извън нея, както и с други летищни центрове в Европа. В допълнение към редовните полети TAROM също така предлага услуги за превоз на туроператори; през 2023 г. дялът на чартърните полети се оценява на [...] % от общите нетни приходи на TAROM. В резултат на пандемията от COVID-19 през 2020 г. TAROM е загубило 73 % от пътническия поток си отпреди пандемията, като през 2019 г. е превозило 3,1 милиона пътници, а през 2020 г. броят им е спаднал на 900 000 пътници. Възстановяването е започнало през 2021 г., когато броят на пътниците се е увеличил на 1,6 милиона души, и се е ускорило през 2022 г., през която TAROM е превозило приблизително 2,2 милиона пътници. Броят на пътниците, превозени през 2023 г., се изчислява на [...] милиона души, което продължава да е с [...] % по-ниско от равнището на обслужвания от TAROM пътнически поток отпреди пандемията, т.е. равнището през 2019 г.
- 10) През 2019 г. дялът на TAROM на румънския пазар на въздушните превози е бил [...] %, докато дялът на най-голямата авиокомпания на този пазар — нискотарифния превозвач (НП) Wizz Air — е бил 25,7 %. Дялът на втория по големина участник на пазара — Blue Air — е бил 17,1 %, а Lufthansa е била четвъртата по големина авиокомпания, като дялът ѝ от 12,3 % е следвал този на TAROM с много малка разлика. Тези пазарни дялове са останали приблизително стабилни през последните години, като през 2022 г. дялът на Wizz Air е достигнал 25,2 %, на Blue Air — 18,6 %, на TAROM — [...] %, а на Lufthansa — 10,6 %. През 2023 г. ситуацията се е променила, включително поради обявяването на Blue Air в несъстоятелност, като Wizz Air е увеличило своя дял на 37,5 %,

⁽⁵⁾ SA.113203 — Предполагаема държавна помощ за TAROM.

⁽⁶⁾ Регламент № 1 за определяне на езиковия режим на Европейската икономическа общност (ОВ L, 6.10.1958 г., стр. 385/58).

⁽⁷⁾ С писмо от 29 декември 2021 г.

⁽⁸⁾ Правителствено постановление № 45/1997 относно създаването на търговското дружество „Национална румънска авиолиния — TAROM“ — S.A.

⁽⁹⁾ Закон № 136/1998 от 29.6.1998 г., публикуван в Официален вестник, част I, бр. 241 от 2.7.1998 г. за одобряването на Правителствено постановление № 45/1997 относно създаването на търговското дружество „Национална румънска авиолиния — TAROM“ — S.A.

⁽¹⁰⁾ По-специално освен [...] TAROM притежава дялове в следните дружества: [...].

TAROM се е изкачило на второ място с [...] %, а Ryanair е станало третият по големина конкурент на пазара с дял от 13,7 %, близък до този на TAROM. През 2023 г. конкурентите на четвърто и пето място са били Lufthansa с 5,6 % и нов участник — HiSky ⁽¹¹⁾, чийто дял е достигнал 5,3 %. Следователно понастоящем основните конкуренти на TAROM на румънския пазар са Wizz Air, което е доминиращият участник на пазара с 30 самолета, базирани в Румъния, и обслужва приблизително 170 маршрута от шест бази (ОТР, Клуж, Крайова, Яш, Сибиу, Тимишоара), и още един НП — Ryanair. Последното дружество се превърна в третата по големина авиокомпания на румънския пазар, като предлага връзки от три летища (ОТР, Клуж и Яш) по приблизително 44 маршрута. Както посочват румънските органи, пазарът на въздушния транспорт в Румъния се характеризира с висока степен на концентрация и конкуренция между първите пет или шест превозвача, които доминират на пазара. През 2023 г. общият пазарен дял на петте най-големи авиокомпании е нараснал на 78 %. Отрасълът на въздушния транспорт е относително конкурентен и в края на 2023 г. на румънския пазар е имало 20 регистрирани авиокомпании, осъществяващи редовни и чартърни полети. Пазарът е доминиран от НП, понастоящем Wizz Air, Ryanair и HiSky (приблизително 57 % от гледна точка на продажбите през 2023 г. и приблизително 70 % от гледна точка на превозените пътници през 2022 г. (трите горепосочени НП и Blue Air). От авиокомпаниите, осъществяващи редовни полети до и от румънските летища, само четири дружества имат бази в Румъния — трите НП (Wizz Air, Ryanair, HiSky) и TAROM.

2.2. Контекст на мерките

2.2.1. Помощта за оздравяване

- 11) На 19 февруари 2020 г. румънските органи уведомиха Комисията за планове си да предоставят помощ за оздравяване в полза на TAROM. Според румънските органи към момента на това уведомление TAROM е изпитвало финансови затруднения, предвид натрупаните загуби най-вече поради остаряващия и нееднороден самолетен парк, водещ до големи разходи за поддръжка и високи такси за гориво, а те на свой ред са повлияли отрицателно върху печалбите, оперативния паричен поток и паричните средства на TAROM. С решение от 24 февруари 2020 г. ⁽¹²⁾ („решението за помощ за оздравяване“) Комисията одобри заем в размер на 175 952 000 RON (приблизително 36,66 милиона евро по обменния курс в сила към онзи момент) в полза на TAROM („заема за оздравяване“) въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, както е тълкуван в Насоките за държавна помощ за оздравяване и реструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение („Насоките за оздравяване и реструктуриране“) ⁽¹³⁾. Румънските органи потвърждават, че с изключение на помощта за оздравяване, предоставена съгласно решението за помощ за оздравяване, нито TAROM, нито което и да е дъщерно дружество, контролирано от него, са получавали помощ за оздравяване или реструктуриране по смисъла на Насоките за оздравяване и реструктуриране през последните десет години и че планът за реструктуриране на TAROM не включва никакво вливане на капитал или инвестиции в субекти, в които TAROM притежава дялови участия.
- 12) На 4 май 2022 г. Общият съд отхвърли жалбата на Wizz Air за отмяна на решението за помощ за оздравяване ⁽¹⁴⁾. С решението си от 11 януари 2024 г. Съдът на Европейския съюз („Съдът“) отхвърли жалбата на Wizz Air срещу решението на Общия съд от 2022 г. ⁽¹⁵⁾ По-специално Съдът потвърди, че Общият съд не е допуснал грешка при прилагане на правото, като е приел, че за да прецени дали съществува риск от прекъсване на предоставянето на важна услуга, която е трудно да бъде възпроизведена по смисъла на точка 44, буква б) от Насоките за оздравяване и реструктуриране, Комисията не е била длъжна да вземе предвид размера на пазара, на който извършва дейност TAROM, или дела, който това дружество притежава на този пазар ⁽¹⁶⁾.

2.2.2. Финансовите затруднения на TAROM

- 13) Румънските органи посочват, че TAROM е предприятие в затруднено положение, тъй като записаният му акционерен капитал е намалял с повече от половината в резултат на натрупани загуби съгласно точка 20, буква а) от Насоките за

⁽¹¹⁾ HiSky навлезе на румънския пазар на въздушния транспорт през март 2021 г., като предлага както редовни, така и чартърни полети. Към декември 2023 г. дружеството е разполагало със самолетен парк от седем въздухоплавателни средства, като е обслужвало приблизително 25 маршрута, от които два вътрешни маршрута, свързващи летище ОТР съответно с Клуж и Тимишоара.

⁽¹²⁾ Решение на Комисията от 24 февруари 2020 г. C(2020) 1160 final относно държавна помощ SA.56244 (2020/N) — Румъния — Помощ за оздравяване на TAROM (ОВ С 310, 18.9.2020 г., стр. 1).

⁽¹³⁾ ОВ С 249, 31.7.2014 г., стр. 1.

⁽¹⁴⁾ Решение на Общия съд от 4 май 2022 г., Wizz Air Hungary/Комисия, T-718/20, ECLI:EU:T:2022:276.

⁽¹⁵⁾ Решение на Съда от 11 януари 2024 г., Wizz Air Hungary/Комисия, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26.

⁽¹⁶⁾ Пак там, точка 39.

оздравяване и реструктуриране. TAROM трупа загуби от 2004 г. насам и през последните години отчита съществени загуби. Записаният акционерен капитал на TAROM през 2021 г. е бил приблизително 3,57 милиарда румънски леи ⁽¹⁷⁾ (приблизително 717,21 милиона евро ⁽¹⁸⁾). TAROM е отчело загуби в размер на 90,3 милиона евро през 2020 г., 66,6 милиона евро през 2021 г. и 55,7 милиона евро през 2022 г., като натрупаните загуби са били в размер на 3 623 825 813 RON през 2020 г. (приблизително 728,03 милиона евро) и 3 951 281 534 RON през 2021 г., равняващи се приблизително на 793,81 милиона евро. През 2021 г. нетната стойност на TAROM е станала отрицателна, като в края на 2021 г. е била в размер на - 51 283 857 EUR, а в края на 2022 г. е била в размер на -90 884 124 EUR; съгласно предварителните резултати на TAROM за 2023 г. нетната му стойност е била в размер на [...] EUR към 31 декември 2023 г.

- 14) Освен това румънските органи посочват, че TAROM отговаря на критериите съгласно националното законодателство за образуване на процедура по колективна несъстоятелност по искане на неговите кредитори съгласно точка 20, буква в) от Насоките за оздравяване и реструктуриране. Съгласно националното законодателство на Румъния всеки кредитор, чиито вземания от длъжника надхвърлят 50 000 RON (приблизително 10 045 EUR) и са просрочени с повече от 60 дни, може да се обърне към съд с молба за откриване на производство по несъстоятелност. Длъжникът обаче може да се защити от молбата на кредитора, като посочи, че макар горепосочените условия да са изпълнени, той разполага с достатъчна ликвидност. TAROM е изложено на риск, изразяващ се в това, че във всеки един момент определени кредитори може да изберат да подадат молба за откриване на производство по несъстоятелност.
- 15) Румънските органи обясняват, че съществуват няколко причини за финансовите затруднения на TAROM; съществуват както вътрешни, така и външни фактори, които са довели до спада в конкурентоспособността на TAROM и до увеличаването на оперативните разходи. Първо, TAROM разполага със стар самолетен парк (средната възраст на реактивните му самолети е между 13 и 18 години, а четири от неговите Boeing 737-300 са средно на 25 години), който е диверсифициран в значителна степен (т.е. Avion de Transport Régional G.I.E. (ATR), Boeing и Airbus) и изисква големи разходи за поддръжка, техническо обновяване и модернизация. Освен това TAROM обслужва значителен брой нерентабилни маршрути ⁽¹⁹⁾ и през 2019 г. само три от маршрутите му са достигнали ниво на рентабилност C3 ⁽²⁰⁾. Второ, навлизането на други участници на пазара, по-специално на НП, е довело до повишаване на натиска върху ценообразуването на TAROM. Трето, съществуват проблеми във връзка с работната сила, изразяващи се в ниско работно натоварване, разходи за труд, които са по-големи от необходимото, повишена бюрокрация, демотивация на служителите и трудности при привличането и задържането на квалифицирани работници. Четвърто, налице е неефективност на дейностите, което включва неефективност в техническия отдел (като например ниска производителност, несъответствие между сертифицирането и техническите умения, твърде много нива на управление, липса на показатели за изпълнението) и в отдела за придобивания (нестандартизиран, ръчен, непланиран и децентрализиран процес на придобиване, ниска производителност, липса на показатели за изпълнението) и нерентабилни агенции за продажба на билети (вътрешни и международни). Освен това повишаващите се разходи за гориво и други разходи и ограниченияте допълнителни приходи са довели до намаляване на рентабилността на TAROM. Основната причина за влошаването на оперативните резултати е несъгласуваното развитие на оперативните разходи в сравнение с приходите; оперативните разходи с най-голямо неблагоприятно влияние са разходите за гориво, разходите за поддръжка за остаряващия самолетен парк, както и разходите, произтичащи от неефективността на дейностите.
- 16) Това е довело до значително натрупване на загуби, в резултат на което нетната стойност на TAROM е станала отрицателна, както и до натрупване на дългове и до изчерпване на паричните резерви, а оттам и до отрицателни парични потоци на TAROM. Накрая, периодът на пандемията от COVID-19 е довел до увеличаване на загубите през 2020 г. и 2021 г. поради значително намаляване на полетната дейност и съответно до намаляване на приходите. Макар че TAROM два пъти е получило помощ за отстраняване на щети съгласно член 107, параграф 2, буква б) от

⁽¹⁷⁾ Формуляр за уведомление, 21 декември 2022 г.

⁽¹⁸⁾ Използваният обменен курс в настоящото решение е 1 RON = 0,2012 EUR (и съответно 1 EUR = 4,9706 RON), който е обменният курс, отчетен от Европейската централна банка (ЕЦБ) на 6 март 2024 г.

⁽¹⁹⁾ Като например маршрутите, свързващи Букурещ (летище OTP) с Тбилиси, Аликанте, Ереван, Хамбург, Ларнака, Сибиу, Стокхолм, Валенсия, Барселона, Мюнхен, Виена, и маршрутите Клуж—Яш и Яш—Тимишоара. Тези маршрути са били нерентабилни на ниво на рентабилност C3, а някои от тях са били нерентабилни и на ниво на рентабилност C1 (вж. бележка под линия 20).

⁽²⁰⁾ Ниво на рентабилност C3 показва резултатите след приспадането на преките оперативни разходи, разноските за въздухоплавателните средства и административните разходи, докато на ниво на рентабилност C1 се вземат предвид само преките оперативни разходи, а на ниво на рентабилност C2 се отчитат само преките оперативни разходи и разноските за въздухоплавателните средства.

ДФЕС⁽²¹⁾, за щетите, понесени като пряка последица от правителствените мерки, насочени към предотвратяване на разпространението на COVID-19, тези мерки за помощ не са били насочени към преодоляване или намаляване на финансовите затруднения на TAROM, които вече са съществували преди избухването на пандемията, а са били предназначени единствено за обезщетяване на авиокомпанията за загубите, пряко причинени от извънредните обстоятелства във връзка с пандемията и от свързаните с това ограничения на движението.

- 17) Съгласно твърденията на румънските органи всички активи на TAROM с определена стойност, и по-специално всички въздухоплавателни средства, притежавани от TAROM, са предоставени в залог като част от настоящите споразумения за финансиране или като обезщетения в случай на непогасен дълг (например самолетите Airbus 318 са предоставени в залог за заема за оздравяване, посочен в съображение 11; освен това държавната помощ, която TAROM е получило съгласно първото решение за обезщетение на щети, е била предоставена под формата на гаранция по заем, който TAROM е трябвало да обезпечи със свои активи). В допълнение въздухоплавателните средства, които ще станат част от самолетния парк на TAROM като част от програмата за обновяване на парка, произтичат от споразумения за лизинг и поради това не могат да бъдат предоставени като обезщетение (вж. съображение 61). Ето защо според румънските органи в бъдеще TAROM няма да разполага с достатъчно активи за обезпечаване на заеми. Поради липсата на активи, които да послужат като обезпечение, румънските органи твърдят, че TAROM няма да бъде в състояние да получи каквото и да е финансиране от банка, а не са установени алтернативи за краткосрочно финансиране.

2.3. Мерките за помощ за реструктуриране

- 18) Румънските органи отправиха уведомление до Комисията за следните две мерки в полза на TAROM като помощ за реструктуриране: i) поредица от увеличения на акционерния капитал⁽²²⁾ чрез вливане на държавен капитал, чийто общ размер се равнява на приблизително 45,77 милиона евро (от които приблизително 12 518 000 RON или приблизително 2,7 милиона евро вече са били предоставени през 2023 г.⁽²³⁾, а останалите 43,07 милиона евро ще бъдат предоставени, считано от 2024 г.; всички осъществени и предстоящи увеличения се извършват в RON), и ii) отписване на дълг, чиято стойност съответства на заема за оздравяване с лихвите в размер на общо 49,53 милиона евро (наричани заедно „мерките за помощ за реструктуриране“). Сумата по точка i) по-горе покрива касовия дефицит на TAROM през периода на реструктуриране, включително сума от 5,99 милиона евро за плащането на погасителните вноски по заема, гарантиран съгласно първото решение за обезщетение на щети („заема във връзка с COVID-19“). Отписването на дълг се състои от главницата на заема за оздравяване в размер на приблизително 36,7 милиона евро, капитализирана лихва за периода май 2020 г.⁽²⁴⁾—април 2024 г. и евентуалните разлики в обменния курс, настъпили през този период. Румънските органи твърдят, че след отписването на съответната сума задължението на TAROM за погасяване на заема за оздравяване и свързаните с него разходи ще бъдат анулирани. Двете мерки за помощ за реструктуриране, взети заедно, са в размер на приблизително 95,3 милиона евро.
- 19) Финансирането за мерките ще бъде осигурено от бюджета на Министерството на транспорта. Помощта за реструктуриране ще бъде предоставена въз основа на член 20 от Правителствено постановление № 45/1997 относно създаването на търговското дружество „Национална румънска авиолиния — TAROM“ S.A., изменено с Извънредно правителствено постановление № 113/2021 от 10 октомври 2021 г. (ИПП), съгласно което след приемането на решение на Комисията, с което се разрешава предоставянето на помощта за реструктуриране на TAROM, и в съответствие с това решение ще бъде прието решение на правителството за одобряване на размера и формата на държавната помощ. Румънските органи посочват, че по този начин ИПП включва задължение за отлагане в съответствие с член 108, параграф 3 от ДФЕС, съгласно което помощта ще бъде предоставена на TAROM едва след

⁽²¹⁾ Решение на Комисията от 2 октомври 2020 г. C(2020) 6910 final относно държавна помощ SA.56810 (2020/N) — Румъния — COVID-19: помощ за TAROM (ОВ С 94, 19.3.2021 г., стр. 1) — първото решение за обезщетение на щети; решение на Комисията от 29 април 2022 г. C(2022) 2934 final относно държавна помощ SA.63360 (2021/N) — Румъния COVID-19 — Обезщетение на щети в полза на TAROM II (ОВ С 378, 30.9.2022 г., стр. 1) — второто решение за обезщетение на щети.

⁽²²⁾ Наричани също така „увеличение(я) на капитала“ или „вливане(ия) на капитал“ в настоящото решение.

⁽²³⁾ На 29 ноември 2023 г. румънските органи информираха Комисията, че TAROM няма да бъде в състояние да заплати погасителна вноска по заема във връзка с COVID-19, за който в първото решение за обезщетение на щети, прието от Комисията (посочено в съображение (16)), е одобрена държавна помощ под формата на публична гаранция, като впоследствие поискаха становището на службите на Комисията относно изпълнението на гаранцията. Службите на Комисията информираха Румъния, че просто изпълнение на гаранцията, при което гарантът плаща на кредитора и правата на кредитора се прехвърлят на гаранта, не би включвало нова помощ. Тъй като обаче съгласно румънското законодателство публичният собственик на TAROM е задължен да осигури средствата за заплащане на вноската под формата на увеличение на капитала, румънските органи отправиха уведомление за това увеличение на капитала като част от помощта за реструктуриране. Общият размер на увеличенията на капитала за заплащане на погасителните вноски по заема във връзка с COVID-19 през периода на реструктуриране няма да надхвърли 5,99 милиона евро, като се състои от вече предоставените през 2023 г. 2,7 милиона евро и планираните за 2024 г. 3,29 милиона евро. Оставашите вноски по заема след 2024 г. ще бъдат изплатени от TAROM от собствени ресурси.

⁽²⁴⁾ Макар че Комисията одобри заема за оздравяване на 24 февруари 2020 г. (вж. съображение (11)), румънските органи предоставиха помощта едва на 29 април 2020 г.

като Комисията даде разрешение за нея, а датата на предоставянето на помощта ще бъде датата, на която националните органи поемат ангажимент да предоставят помощта с одобрението на Комисията. Румъния посочи, че задължението за отлагане не е приложено към приблизително 2,7 милиона евро, предоставени под формата на няколко транша в RON през март 2023 г., юни 2023 г. и септември 2023 г. за заплащане на погасителните вноски по заема във връзка с COVID-19.

2.4. Първоначалният план за реструктуриране на TAROM

- 20) На 28 май 2021 г. румънските органи отправиха уведомление до Комисията за план за реструктуриране („първоначалния план за реструктуриране“), който се подпомага с помощ за реструктуриране в размер на 190,7 милиона евро, състояща се от i) отписване на дълг от Румъния в размер на 40,6 милиона евро по заема, предоставен като помощ за оздравяване (главница в размер на 36,7 милиона евро и съответните лихви); ii) вливане на капитал от Румъния в размер на 92,9 милиона евро и iii) предоставяне на безвъзмездни средства в размер на 57,2 милиона евро.
- 21) Първоначалният план за реструктуриране обхваща периода от 2021 г. до 2025 г. Съгласно първоначалния план за реструктуриране TAROM ще реализира печалби през 2024 г., като постигне възвръщаемост на вложения капитал (ROCE) от 7,38 % през 2024 г. Общите разходи за реструктуриране, които се очакваше да възникнат през първоначалния петгодишен период на реструктуриране, бяха в размер на 408,5 милиона евро.
- 22) Първоначалният план за реструктуриране включваше следния набор от мерки:
- а) обновяване на самолетния парк: въвеждане в експлоатация на нови и извеждане от експлоатация на стари въздухоплавателни средства, в резултат на което паркът ще се промени от 29 самолета през 2020 г. на 17 самолета през 2024 г., като в края на реструктурирането капацитетът от гледна точка на разполагаемите креслокилометри (ASK) ⁽²⁵⁾ като цяло ще бъде сходен;
 - б) мерки за търговска оптимизация: оптимизация на маршрути, разделяне на услуги, съсредоточаване в по-голяма степен върху чартърните полети и др.;
 - в) мерки за организационна ефективност: промяна на размера на основната структура с цел приспособяване към настоящото и бъдещото ниво на дейност, оптимизация на техническия отдел и др.;
 - г) мерки за оптимизация на разходите: намаляване на разходите за гориво, намаляване на персонала, преместване на служители и др.
- 23) Нито частният миноритарен акционер в TAROM (инвестиционният фонд Muntenia), нито кредиторите на TAROM е трябвало да участват в споделянето на тежестта под каквато и да е форма, като не е било ясно дали от миноритарните акционери, които не допринасят за споделянето на тежестта, ще бъде поискано да се откажат от съответните си дялове в полза на държавата.
- 24) Предвидени бяха следните мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията: а) преустановяване на полетите до 10 дестинации — както международни, така и вътрешни, и освобождаване на съответните слотове; б) продажба на миноритарните дялови участия на TAROM в дружествата [...], [...] и [...]; и в) прехвърляне на част от дейностите на TAROM по поддръжка и ремонт (технически отдел) на външни изпълнители чрез съвместно предприятие с външния частен доставчик [...]. Що се отнася до мерките за поведение, румънските органи предложиха TAROM да се въздържа от закупуване на дялови участия в други предприятия през първоначалния период на реструктуриране — освен когато това е абсолютно необходимо, за да се гарантира неговата дългосрочна жизнеспособност — както и от използване на помощта като реклама при продажбата на своите продукти.

⁽²⁵⁾ В авиационния отрасъл разполагаемият креслокилометър е основната производствена единица за авиокомпаниите, превозващи пътници, като с него се измерва капацитетът за превоз на пътници. Той се изчислява, като броят на разполагаемите кресла за пътници се умножи по изминатото разстояние в километри.

2.5. Причини за откриване на официалната процедура по разследване

- 25) Тъй като имаше съмнения относно това дали помощта за реструктуриране, за която е постъпило уведомление, ще бъде сметната за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, както се тълкува в Насоките за оздравяване и реструктуриране, на 5 юли 2021 г. Комисията започна официална процедура по разследване поради следните причини: степента на собствения принос, споделянето на тежестта, връщането на жизнеспособността и мерките за намаляване на нарушаването на конкуренцията. Освен това Комисията изрази някои опасения относно целесъобразността на помощта.

2.5.1. Целесъобразност на помощта

- 26) Към момента на приемане на решението за откриване на процедурата планираните инструменти за помощ и размерът на помощта изглеждаха адекватни за преодоляване на проблемите на TAROM във връзка с платежоспособността и ликвидността и следователно можеха да се считат за подходящи; по-специално беше сметнено, че с предоставянето на безвъзмездни средства и с отписването на дълга се задоволяват нуждите от ликвидност на TAROM, докато увеличението на капитала беше насочено към подобряване на неговата платежоспособност ⁽²⁶⁾.
- 27) Както е посочено в решението за откриване на процедурата ⁽²⁷⁾ обаче, предоставянето на помощ за реструктуриране под формата на (неподлежащи на връщане) безвъзмездни средства в размер на 40,6 милиона евро и отписването на дълг от 57,2 милиона евро няма да позволи на държавата, действаща като предоставящ помощта орган, да се възползва от евентуалните ползи от успешното реструктуриране, въпреки че след приключването на първоначалния период на реструктуриране се очаква TAROM да реализира положителни нетни резултати.

2.5.2. Собствен принос

- 28) Заявеният собствен принос на TAROM в размер на 217,8 милиона евро, представен от румънските органи, изглежда не е нито действителен, нито наличен ⁽²⁸⁾. За по-голямата част от собствения принос румънските органи са разчитали на преговори за договор(и) за финансов лизинг с потенциални лизингодатели или банки. Без неотменим ангажимент за финансиране от лизингодател или банка обаче финансовият лизинг в размер на 150,9 милиона евро не би могъл да се счита за действителен и наличен собствен принос ⁽²⁹⁾. Освен това нито един пазарен инвеститор или кредитор не е подкрепил неотменимо първоначалния план за реструктуриране ⁽³⁰⁾. Процедурата за продажба на активите на TAROM (въздухоплавателни средства и миноритарни участия във вертикално свързани дружества), която беше представена като друг източник на финансиране, не е започнала, като не беше налице предварително определен купувач за миноритарните участия на TAROM и не бяха готови съответните доклади за оценка ⁽³¹⁾. Освен това ще трябва да се потвърди дали закупуването на активите на TAROM от CNAB ще бъде извършено при условия, които оператор в условията на пазарна икономика би приел, предвид факта, че CNAB е държавно предприятие ⁽³²⁾.
- 29) Предварителната оценка на първоначалния план за реструктуриране показва, че в най-добрия случай едва 25 % от разходите за реструктуриране биха могли да се считат за финансирани чрез действителен, наличен и несъдържащ помощ собствен принос ⁽³³⁾, докато съгласно точка 64 от Насоките за оздравяване и реструктуриране по принцип се изисква собствен принос в размер на най-малко 50 % от такива разходи, а румънските органи не представиха никакви доводи, свързани с големи трудности или изключителни обстоятелства, които биха могли да обосноват дял на собствения принос на TAROM под 50 % от разходите за реструктуриране.

2.5.3. Споделяне на тежестта

- 30) Румънските органи отчитат, че нито частният миноритарен акционер в TAROM (инвестиционният фонд Muntenia), нито кредиторите на TAROM ще участват в споделянето на тежестта под каквато и да е форма, като не е ясно дали от миноритарните акционери, които не допринасят за споделянето на тежестта, ще бъде поискано да се откажат от

⁽²⁶⁾ Съображение 50 от решението за откриване на процедурата.

⁽²⁷⁾ Съображение 49 от решението за откриване на процедурата.

⁽²⁸⁾ Съображение 52 от решението за откриване на процедурата.

⁽²⁹⁾ Съображение 52 от решението за откриване на процедурата.

⁽³⁰⁾ Съображение 52 от решението за откриване на процедурата.

⁽³¹⁾ Съображения 53 и 54 от решението за откриване на процедурата.

⁽³²⁾ Съображение 54 от решението за откриване на процедурата.

⁽³³⁾ Съображение 57 от решението за откриване на процедурата.

дяловете си в полза на държавата ⁽³⁴⁾. Поради това Комисията изрази съмнение дали помощта отговаря на критериите, определени в точки 65—67 от Насоките за оздравяване и реструктуриране, съгласно които помощта за покриване на загуби следва да се отпуска само при условия, които предвиждат адекватно споделяне на тежестта от съществуващите инвеститори, което нормално би означавало, че досегашните акционери и подчинените кредитори трябва да поемат загубите в пълен размер, преди да се осъществи каквато и да е държавна намеса.

2.5.4. Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност и реструктуриране в разумен срок

- 31) Както е посочено в решението за откриване на процедурата ⁽³⁵⁾, първоначалният план за реструктуриране съдържа прогнозни изчисления въз основа на петгодишната прогноза на Евроконтрол за Европа за периода 2020—2024 г. и следователно е основан на надеждни хипотези по отношение на сценариите, свързани с кампанията за масово ваксиниране срещу COVID-19. Съгласно базовия сценарий връщането на рентабилността ще настъпи до 2025 г. Освен това финансовите съотношения (възвръщаемостта на активите (ROA), ROCE и нормата на нетната печалба) на TAROM през 2025 г. ще бъдат в съответствие с финансовите съотношения на групата на дружествата аналози на TAROM за минали периоди. Планът за реструктуриране обаче не съдържа обяснение доколко е разумно нивото на рентабилност, което се предполага да постигне TAROM през 2025 г., и бяха поискани допълнителни разяснения по отношение на проверките, компонентите на средната претеглена цена на капитала (WACC) ⁽³⁶⁾ и подбора на групата на дружествата аналози. Очакваното ниво на рентабилност изглеждаше оптимистично с оглед на резултатите на TAROM за минали периоди. Освен това при песимистичния сценарий би се постигнало връщане на рентабилността едва от 2027 г., т.е. извън диапазона на периода на реструктуриране, който следва да продължи до 2025 г. Поради това не беше изпълнено изискването в точка 47 от Насоките за оздравяване и реструктуриране, съгласно което планът за реструктуриране трябва да възстанови дългосрочната жизнеспособност на бенефициера в разумен срок както в базовия, така и в песимистичния сценарий. Румънските органи не предоставиха достатъчно информация относно състава на групата на дружествата аналози и стойностите, залегнали в основата на данните за групата на дружествата аналози, нито в базовия, нито в песимистичния сценарий.
- 32) Поради това Комисията изрази съмнения дали първоначалният план за реструктуриране е с подходяща продължителност и дали би довел до възстановяване на жизнеспособността на TAROM в края на първоначалния период на реструктуриране, тъй като не беше очевидно, че TAROM ще осигури достатъчна възвръщаемост и ще бъде в състояние да остане на пазара без допълнителна помощ ⁽³⁷⁾.

2.5.5. Наличие и ефективност на адекватни мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията

- 33) В решението за откриване на процедурата ⁽³⁸⁾ Комисията стигна до предварителното заключение, че не е доказано в достатъчна степен, че са предвидени действителни структурни мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията. Първо, само ограничен брой от предложените за освобождаване слотове са свързани с потенциално натоварени летища, а румънските органи не предоставиха необходимата информация, която да позволи на Комисията да оцени дали предложеното полетно време за освободените слотове действително съответства на условията на силно натоварените летища. Румънските органи предложиха да бъдат продадени миноритарните дялови участия в дружества, извършващи спомагателни за въздушния транспорт дейности, но плановете за продажба бяха неясни, като по-специално липсваха доклади за оценка на активите и информация относно рентабилността на съответните дружества. Комисията сче, че поради сериозните ѝ съмнения относно пропорционалността на помощта и собствения принос на TAROM е необходимо постъпленията от продажбата на активи при пазарни условия да допринесат за намаляване на размера на помощта за реструктуриране, като същевременно намалят отрицателните ефекти на помощта върху останалите въздушни превозвачи. Освен това, въпреки значителното намаляване на броя на въздухоплавателните средства, цялостният полетен капацитет на TAROM, изразен посредством ASK, няма да се промени съществено до приключването на плана за реструктуриране.
- 34) И накрая, с изключение на забраната TAROM да купува дялови участия в други предприятия през периода на реструктуриране, освен когато това е абсолютно необходимо, за да се гарантира неговата дългосрочна жизнеспособност, и да използва помощта като реклама при продажбата на своите продукти, румънските органи не предложиха никакви други мерки за поведение.

⁽³⁴⁾ Съображение 56 от решението за откриване на процедурата.

⁽³⁵⁾ Съображения 59—64 от решението за откриване на процедурата.

⁽³⁶⁾ WACC означава средна претеглена цена на капитала — изчисление на цената на капитала на дадено дружество, в което пропорционално се претегля всяка категория на капитала.

⁽³⁷⁾ Съображение 64 от решението за откриване на процедурата.

⁽³⁸⁾ Съображения 65—72 от решението за откриване на процедурата.

- 35) Поради това Комисията изрази съмнения дали при липсата на твърди и ясни структурни мерки и мерки за поведение отрицателните ефекти на помощта върху конкуренцията ще бъдат смекчени в задоволителна степен.

3. СТАНОВИЩА НА РУМЪНИЯ

- 36) Румънските органи представиха своите становища относно решението за откриване на процедурата с писмо от 11 август 2021 г. ⁽³⁹⁾
- 37) По отношение на собствения принос на TAROM румънските органи посочиха, че към момента на техния отговор все още се провеждат дискусии с лизингодатели на въздухоплавателни средства и добавиха, че успоредно с това са започнали дискусии относно възможността TAROM да придобие корпоративен инструмент на стойност [...] милиона щатски долара от дружеството за финансиране на въздухоплавателни средства [...].
- 38) Що се отнася до планираната продажба на миноритарните участия на TAROM в [...], румънските органи представиха два актуализирани доклада за оценка за [...] и за [...], в които бяха посочени по-ниски стойности от отчетените в първоначалния план за реструктуриране, и обяха, че ще представят актуализиран доклад за [...]. [...].
- 39) По отношение на продажбите на въздухоплавателни средства румънските органи посочиха, че до септември/октомври 2021 г. се очаква да бъдат продадени два Boeing 737-300, а през четвъртото тримесечие на 2021 г. седем ATR 42-500 ще бъдат продадени обратно на ATR. Румъния също така обяви, че преди края на 2021 г. ще бъдат предложени за продажба още два самолета Boeing 737-300.
- 40) Що се отнася до опасенията на Комисията във връзка със споделянето на тежестта, румънските органи посочиха, че разбират добре тези опасения, но все още не е взето решение относно подхода за преодоляването им.
- 41) Освен това румънските органи посочиха, че са отчели опасенията на Комисията относно възстановяването на жизнеспособността на TAROM и мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията и че на по-късен етап ще представят на Комисията актуализиран бизнес план за справяне с тези опасения. Румънските органи предоставиха данни относно групата на дружествата аналози и графика за освобождаване на слотове.
- 42) Накрая, във връзка с изпълнението на мерките, предложени от TAROM в първоначалния план за реструктуриране, румънските органи обясниха, че на 30 юли 2021 г. административният съвет на TAROM е одобрил започването на следващия етап от програмата за реструктуриране на персонала и че на 3 август 2021 г. е била проведена официална среща със синдикалните организации.

4. МНЕНИЯ НА ТРЕТАТА СТРАНА

- 43) На 4 октомври 2021 г., в хода на официалната процедура по разследване, Комисията получи мнения от Wizz Air.
- 44) Wizz Air счита, че процесуалните му права са били нарушени поради високата степен на редактиране на информацията в решението за откриване на процедурата, като твърди, че това му е попречило да представи адекватни мнения.
- 45) Wizz Air изрази съгласие с констатацията на Комисията, че условията за пропорционалност на помощта за реструктуриране и за споделяне на тежестта не са изпълнени. Според Wizz Air TAROM е било в затруднено положение в продължение на много години и планът за реструктуриране не отстранява проблема, свързан с лошото управление. Wizz Air също така заяви, че прогнозите за въздушното движение са основани на неактуални данни и следва да бъдат преразгледани и намалени. Wizz Air счита, че изборът на групата на дружествата аналози на TAROM не е подходящ, тъй като в нея влизат най-вече национални превозвачи и някои авиокомпании, които е възможно да са изпитвали финансови затруднения през периода на сравнение. Освен това Wizz Air счита, че помощта не е нито подходяща, нито пропорционална, но заяви, че поради силно редактираната финансова информация в решението за откриване на процедурата не е възможно да се предоставят по-подробни коментари.

⁽³⁹⁾ Становище на Румъния от 11 август 2021 г.

- 46) Освен това Wizz Air твърди, че помощта за реструктуриране не отговаря на условието за еднократна помощ, съдържащо се в Насоките за оздравяване и реструктуриране, предвид факта, че TAROM непрекъснато е в процес на реструктуриране поради финансови затруднения в продължение на повече от 10 години от предоставянето на предишната помощ, одобрена от Съвета за защита на конкуренцията в Румъния през 2004 г.
- 47) По отношение на мерките за намаляване на нарушаването на конкуренцията Wizz Air отбелязва, че планът за реструктуриране не включва намаляване на капацитета или на дейностите, както се е изисквало съгласно предишната практика на Комисията за вземане на решения, свързани с реструктуриране на авиокомпаниите. Според Wizz Air TAROM следва да намали своите дейности най-малко пропорционално на средното намаляване от страна на конкурентите, които не получават помощ. Wizz Air също така счита, че продажбата на слотове следва да бъде най-малко пропорционална на намаляването на самолетния парк на TAROM. Освен това Wizz Air счита, че предложените ангажименти за поведение не са достатъчни с оглед на значителния размер на поисканата от TAROM помощ за реструктуриране. По-специално Wizz Air изказа предположение, че би било подходящо на TAROM да бъдат наложени ограниченията по отношение на възнагражденията на ръководството, наложени на някои авиокомпаниите в контекста на мерките за рекапитализация, свързана с COVID-19, предвид факта, че i) TAROM е изпитвало финансови затруднения преди 31 декември 2019 г., за разлика от останалите получатели на помощ за рекапитализация, свързана с COVID-19, и ii) влошаващото се финансово състояние на TAROM отчасти се дължи на лошо управление.
- 48) Накрая, Wizz Air повдигна въпроса за спазването на точка 44, буква б) от Насоките за оздравяване и реструктуриране, по отношение на която Комисията не изрази съмнения в решението за откриване на процедурата. В тази връзка Wizz Air посочи, че TAROM бива изтласквано с постоянен темп от пазарите, които преди е обслужвало, и поради това е загубило предишната си роля да осигурява основна свързаност в Румъния. Wizz Air заяви, че услугите на TAROM вече се дублират от конкурентите, включително от Wizz Air, който е най-големият оператор по румънските маршрути (приблизително 40 % от капацитета), както и от Blue Air с 13 % от вътрешния пазар, и че вследствие на това услугите на TAROM не представляват услуги на национален доставчик на инфраструктура, както се твърди в решението за откриване на процедурата. Според Wizz Air вътрешният пазар, на който Комисията твърди, че TAROM предоставя важна услуга, е изключително малък (по-малко от 10 % от целия въздушен трафик до, от и в рамките на Румъния), а дялът на TAROM на националния пазар е 63 %, от което следва, че той е едва 6,3 % от общия капацитет на румънския пазар (т.е. вътрешен и международен), поради което услугите на TAROM на вътрешния пазар не са важна услуга. Wizz Air счита, че с оглед на ограничения брой на изключителни вътрешни маршрути на TAROM размерът на помощта за реструктуриране не е пропорционален на целта за запазване на тези маршрути, поради което Комисията следва да установи дали задълженията за обществена услуга не биха могли вместо това да се изпълняват по тези маршрути. Накрая, Wizz Air твърди, че към юли 2021 г. над 3 000 самолета са били приземени в ЕС и че ако TAROM напусне пазара, този значителен свръхкапацитет със сигурност бързо ще доведе до навлизане на нови участници по неговите маршрути в обстановката на пазара след COVID-19, която се характеризира с по-ниско търсене и остатъчни ограничения на пътуванията.
- 49) Wizz Air също така твърди, че няма доказателства, че TAROM е изчерпало вариантите на пазара за обезпечаване на финансиране, преди да поиска помощ от румънската държава, и че такова финансиране е било налично на пазара за останалите авиокомпаниите. Освен това Wizz Air твърди, че отсъствието на налично финансиране от кредиторите на TAROM показва, че тези кредитори не са убедени в жизнеспособността на TAROM, защото в противен случай не биха рискували ликвидация на TAROM, която е вероятна, ако не бъде осигурено никакво финансиране.

5. СТАНОВИЩА НА РУМЪНИЯ ПО МНЕНИЯТА НА ТРЕТАТА СТРАНА

- 50) В отговор на мненията на Wizz Air, които бяха получени на 12 октомври 2021 г., румънските органи представиха следните становища на 12 ноември 2021 г.:
- а) по отношение на твърдението за нарушаване на процесуалните права на Wizz Air румънските органи посочиха, че са редактирани само търговски тайни, които Комисията е длъжна да защитава, тъй като е обвързана от спазването на професионална тайна;
- б) румънските органи изразиха съгласие с предварителните констатации на Комисията в решението за откриване на процедурата по отношение на приноса на помощта за развитието на икономическа дейност, избягването на социални трудности и наличието на пазарна неефективност, както и с факта, че помощта изглежда подходяща за справяне с проблемите на TAROM, свързани с платежоспособността и ликвидността;

- в) що се отнася до въпросите, свързани с увереността на инвеститорите в условията на пазарна икономика, TAROM е положило значителни усилия, за да си осигури подкрепата на инвеститори за финансиране на обновяването на самолетния парк, и вече е получило някои оферти за финансиране;
- г) подборът на авиокомпаниите за сравнение, избрани от TAROM за целите на сравнителния анализ, е бил подходящ с оглед на стойностите, залегнали в основата на данните за групата на дружествата анализи;
- д) по отношение на целесъобразността на помощта румънските органи поясниха, че приблизително 50 % от нея е трябвало да бъдат предоставени под формата на увеличаване на акционерния капитал, а останалата част да е под формата на пряка субсидия и отписване на дълг (за помощта за оздравяване, предоставена под формата на възстановим заем и съответната лихва). Румънските органи посочиха, че с предоставянето на безвъзмездни средства и с отписването на дълга ще бъдат задоволени нуждите на TAROM от ликвидност в началото на периода на реструктуриране, докато увеличението на капитала ще подобри неговата платежеспособност. Според румънските органи други инструменти (като например гаранции или заеми) или суми биха изложили на риск целите на реструктурирането или биха предполагали непосилни финансови разходи, което би възпрепятствало дългосрочната жизнеспособност на TAROM;
- е) що се отнася до пропорционалността на помощта, румънските органи предложиха от миноритарните акционери да бъде поискано или да осъществят принос, или да се откажат от своите акции в полза на държавата, за да се разсеят опасенията, свързани със споделянето на тежестта, както и финансовият лизинг да се приеме като собствен принос, тъй като това е знак на доверие от финансовите пазари, че авиокомпанията ще възстанови своята жизнеспособност;
- ж) що се отнася до критерия на еднократната помощ, румънските органи потвърдиха, че TAROM не е получило никаква помощ за оздравяване, помощ за реструктуриране, временна помощ за реструктуриране или каквато и да е помощ, за която да не е отправено уведомление, през последните 10 години преди уведомлението за помощта за реструктуриране, както и че последната помощ за реструктуриране, която TAROM е получило, е била одобрена от Съвета за защита на конкуренцията в Румъния преди присъединяването ѝ към Съюза и е обхванала периода на реструктуриране 2002—2005 г.;
- з) що се отнася до мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, румънските органи посочиха, че TAROM е взело решение да осъществи допълнителни мерки, като:
 - 1) преустановяване на обслужването на полети до още пет дестинации на летища, натоварени в най-висока степен, което представлява 13,2 % от общия брой на полетите в първоначално представения бизнес план и в резултат на което TAROM на практика ще спре да обслужва 56 % от силно натоварените си дестинации до края на 2022 г. Румънските органи посочиха, че по този начин броят на дестинациите на TAROM ще се намали на 25, което отговаря на намаление с 54 % на международните дейности и на намаление с 42 % на вътрешните дейности в сравнение с 2019 г., като това ще представлява допълнително намаление с 10 % на броя на полетите спрямо предложението преди това полетен план (в сравнение с базовата 2019 г., а именно - 27,6 % вместо - 17,8 %);
 - 2) броят на въздухоплавателните средства ще се намали до 15 (вместо на 17, както е посочено в първоначалния план за реструктуриране), а моментът, когато самолетният парк ще започне да работи в дългосрочния си състав, ще бъде изтеглен до 2023 г. (вместо 2024 г.);
 - 3) като последица от допълнителните промени, описани в точки 1) и 2), цялостният брой на ASK също ще се намали с [...] % в сравнение с базовата 2019 г.

6. АКТУАЛИЗИРАНИЯТ ПЛАН ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

- 51) На 19 април 2024 г. румънските органи представиха на Комисията актуализиран план за реструктуриране с дата 18 април 2024 г. ⁽⁴⁰⁾ („актуализирания план за реструктуриране“) и впоследствие предоставиха допълнителна информация, която също представлява част от актуализирания план за реструктуриране.
- 52) В актуализирания план за реструктуриране се установяват слабостите, довели до затрудненията на TAROM (както са посочени в съображения 15—17), описва се съпоставителен сценарий, при който TAROM не получава помощта (вж. раздел 6.1), и се установява всеобхватен набор от мерки, които TAROM ще осъществи, за да преодолее затрудненията си и да стане жизнеспособно в дългосрочен план (раздел 6.2).

⁽⁴⁰⁾ Актуализираният план за реструктуриране от 18 април 2024 г. замени по-ранните междинни версии на плана за реструктуриране, представени от румънските органи.

6.1. Алтернативен сценарий без предоставяне на помощта

- 53) Румъния посочва, че към декември 2023 г. просрочените задължения на TAROM са били в размер на приблизително [...] милиона евро, а наличните му парични средства са били ограничени до [...] милиона. Румъния посочва, че като се има предвид многократното отсрочване на някои дългове, нетърпението на основните кредитори на TAROM да получат своите вземания е нараствало. Съгласно информация, представена от Румъния, TAROM е имало по-специално неизплатени лизингови вноски към три лизингодателя на въздухоплавателни средства, както и значителни дългове към CNAB — дружеството за наземно обслужване на летище OTP. Последният дълг е бил обезпечен с ипотечни заеми върху недвижима собственост, притежавана от TAROM, два самолета ATR 72-500, ипотечни заеми върху участията на TAROM в [...], [...], както и ипотечен заем върху вземанията от бъдещата продажба на слота [...] (вж. съображение 119). Тъй като всички активи на TAROM с определена стойност са били продадени за финансиране на разходите за реструктуриране (вж. съображения 60 и 77) или предоставени в залог съгласно текущите договорености за финансиране, като например заема за оздравяване и заема във връзка с COVID-19, гарантирани съгласно първото решение за обезщетение на щети (вж. съображения 17 и 54), или за съществуващи дългове, авиокомпанията не е разполагала с алтернативни възможности за финансиране в краткосрочен план.
- 54) Румънските органи обясняват, че без помощта за реструктуриране TAROM бързо ще остане без парични средства и няма да е в състояние да осъществява ежедневните си дейности. Ако авиокомпанията започне да погасява някои от дълговете си през 2024 г., паричният ѝ поток ще стане отрицателен. Планираните мерки за реструктуриране няма да могат да бъдат извършени поради липса на финансиране, което би повлияло допълнително на приходите на TAROM. Освен това ще настъпи падежът на помощта за оздравяване, за която TAROM е предоставило като обезпечение част от своите въздухоплавателни средства, и тя ще трябва да се възстанови, което ще доведе до изпълнение на обезпечението. TAROM също така няма да бъде в състояние да плаща лизинговите вноски за настоящите въздухоплавателни средства, които ще бъдат приземени.
- 55) Румънските органи обясняват, че кредиторите, на които от много време се дължат средства, ще започнат да предявяват индивидуални иски за принудително изпълнение и че ако не им бъде платено, те биха могли да поискат по отношение на TAROM да бъде открито производство по несъстоятелност. Ако TAROM бъде обявено в несъстоятелност (което е много вероятно с оглед на неговата ситуация от гледна точка както на платежоспособността, така и на ликвидността), оперативният му лиценз ще бъде отнет, което ще означава, че неговите самолети (доколкото все още не са иззети и/или приземени чрез индивидуални иски за принудително изпълнение, вж. съображения 53 и 54) ще бъдат приземени и че дружеството ще трябва да прекрати дейността си. В съответствие с член 3 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 ⁽⁴¹⁾ на Европейския парламент и на Съвета никое предприятие, установено в Съюза, не може да извършва въздушен превоз на пътници чрез търговски въздушен транспорт без оперативен лиценз. Съгласно член 9, параграф 1 от посочения регламент лицензиращият орган спира действието на или отнема лиценза на въздушен превозвач, ако няма повече увереност, че този въздушен превозвач може да изпълнява своите настоящи и потенциални задължения в продължение на 12 месеца. Компетентният орган може да издаде временен лиценз само ако са налице реални перспективи за задоволително финансово възстановяване в рамките на този срок. Според румънските органи с оглед на свръхзадължнялостта на TAROM и липсата на ликвидност такива перспективи биха били налице само ако мерките, за които е отправено уведомление, бъдат приведени в действие. В противен случай би трябвало да бъде спряно действието на оперативния лиценз на TAROM или лицензът да бъде отнет, което би означавало незабавно приземяване на всички въздухоплавателни средства на TAROM. Освен това член 9, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 гласи, че когато са налице ясни признаци, че съществуват финансови проблеми, или когато срещу лицензирана в Съюза авиокомпания е открито производство по несъстоятелност или друго подобно производство, лицензиращият орган незабавно прави задълбочена оценка на финансовото състояние на авиокомпанията и, въз основа на заключенията си, преразглежда статуса на оперативния лиценз в срок от три месеца. Последиците, до които според румънските органи би довело прекратяването на дейностите на TAROM за румънския пазар на въздушния транспорт, са изложени в раздел 6.6.
- 56) Според румънските органи дори TAROM да оцелее през 2024 г., което не може да се приема за даденост, стопанската му дейност няма да бъде устойчива без помощта за реструктуриране. Причината за това е, че без помощта TAROM няма да бъде в състояние да извърши обновяването на самолетния парк, както е планирано, и следователно ще трябва да осъществява дейност с неефикасни си набор от стари въздухоплавателни средства, което е една от основните причини за сегашните му затруднения. Освен това част от самолетния парк ще бъде приземена поради неплатени лизингови вноски или принудително изпълнение на активи, предоставени като обезпечение (вж. съображения 53 и 54). В допълнение няма да могат да бъдат осъществени и други части от мерките за реструктуриране поради липса на финансиране, което би затвърдило проблемите, пораждащи затрудненията на TAROM, и би оказало допълнително неблагоприятно въздействие върху неговите дейности.

⁽⁴¹⁾ Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ Л 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

- 57) Румъния посочва, че TAROM не разполага с други възможности за набиране на достатъчно финансови средства, за да продължи да извършва стопанска дейност през следващите три години. Както е посочено в съображение 53, TAROM не разполага с активи, срещу които да може да получи краткосрочно финансиране, и нетната му стойност продължава да е отрицателна през 2024 г. (вж. съображение 88). В ход е ограничено намаляване на дейностите под формата на продажба на участия, но това представлява продължителен процес, който няма да осигури достатъчни постъпления навреме, за да се избегне предявяването на искане за обявяване в несъстоятелност. Същото се отнася и за продажбата на слота [...], който е [...] (както е обяснено в съображение 119). TAROM е успяло да получи финансов лизинг за доставката на един Boeing 737-8 MAX на стойност [...] милиона евро без лихвите; [...].

6.2. Мерки за реструктуриране

- 58) Периодът на реструктуриране в актуализирания план за реструктуриране обхваща периода от януари 2021 г. до декември 2026 г. Актуализираният план за реструктуриране е основан на няколко ключови стълба, които включват обновяване на самолетния парк, план за оптимизирани маршрути и разнообразни мерки за оперативна ефективност, които са били или ще бъдат осъществени през периода на реструктуриране.

6.2.1. Обновяване на самолетния парк

- 59) Ревизирането на самолетния парк има за цел да се използват въздухоплавателни средства, които са подходящи за нуждите на TAROM, и да се намалят разходите (за поддръжка, лизинг, гориво и др.). От самолетен парк, състоящ се през 2021 г. от 29 въздухоплавателни средства от седем различни вида ⁽⁴²⁾, самолетният парк на TAROM до 2025 г. ще бъде намален до 14 въздухоплавателни средства от едва четири различни вида ⁽⁴³⁾. Впоследствие броят на въздухоплавателните средства ще остане 14 поне до края на периода на реструктуриране.
- 60) Към декември 2023 г. самолетният парк на TAROM се е състоял от 12 реактивни самолета и 6 ATR. Понастоящем се полагат усилия за обновяване на самолетния парк, което е планирано да приключи до [...]. През 2022 г. TAROM продаде и четирите си самолета Boeing 737-300 заедно с един двигател Boeing 737-300 за общо [...] EUR. През 2023 г. TAROM продаде и седемте си самолета ATR 42-500 за [...] EUR. Общият размер на постъпленията от продажбите през 2022 г. и 2023 г. въздухоплавателни средства се равнява на приблизително [...] милиона евро. Започна процесът по продажба на четирите самолета Airbus 318, като до януари 2024 г. бяха получени [...] предварителни оферти. На 7 март 2024 г. румънските органи информираха Комисията, че TAROM е избрало [...] като успешния купувач в процедурата по продажба, като офертата му е в размер на [...] милиона щатски долара (приблизително [...] милиона евро) за четирите самолета Airbus 318; [...]. На 1 април 2024 г. е било подписано писмо за намерение между TAROM и потенциалния купувач. Четирите самолета Boeing 737-700 постепенно ще бъдат изведени от експлоатация, като всички те ще бъдат продадени ориентировъчно през [...].
- 61) Извеждането от експлоатация на въздухоплавателните средства ще бъде придружено от въвеждане в експлоатация на четири нови Boeing 737-8 MAX, които е планирано да станат част от самолетния парк на TAROM през [...], като един от тях е по споразумение за финансов лизинг, а останалите три — по споразумения за оперативен лизинг, за които бяха проведени преговори [...]. Досега беше сключено споразумението за финансов лизинг за един Boeing 737-8 MAX (вж. съображение 57), а на [...] бе сключено едно споразумение за оперативен лизинг на един Boeing 737-8 MAX с [...] като лизингодател и TAROM като лизингополучател. По този начин основното икономическо въздействие от обновяването на самолетния парк ще стане видимо през [...], докато през 2024 г. растежът ще остане по-скромен поради продължаващите дейности с по-стари въздухоплавателни средства.
- 62) Самолетният парк на TAROM ще стане по рационализиран и еднороден, което ще му позволи да прилага по-конкурентоспособна ценова структура и да работи по-ефективно, в резултат на което ще бъдат осъществени икономии, произтичащи от модерния и хармонизиран самолетен парк. В допълнение към намаляването на оперативните разходи по този начин се очаква да се постигне по-еднороден самолетен парк, което ще доведе до допълнително повишаване на ефективността; да се предлагат по-добри услуги с модерни въздухоплавателни средства в съответствие с търсенето от страна на клиентите; както и да се рационализира самолетният парк посредством значително намаляване на броя на въздухоплавателните средства.

6.2.2. Търговска оптимизация

- 63) В актуализирания план за реструктуриране се предвиждат мерки за: а) оптимизация на маршрутите (вж. съображение 64); б) приходи от спомагателни дейности (вж. съображение 65); и в) закриване на агенции, маркетингови дейности и комуникация (вж. съображения 66 и 67).

⁽⁴²⁾ Самолетният парк от 29 въздухоплавателни средства се е състоял от: 4 × Boeing 737-300, 4 × Boeing 737-700, 4 × Boeing 737-800, 4 × Airbus 318, 4 × ATR 72-600, 2 ATR 72-500, 7 ATR 42-500.

⁽⁴³⁾ Самолетният парк от 14 въздухоплавателни средства трябва да се състои от: 4 × Boeing 737-MAX 8, 4 × ATR 72-600, 2 × ATR 72-500, 4 × Boeing 737-800.

План за оптимизирани маршрути

- 64) TAROM е извършило задълбочен анализ на настоящите си маршрути, за да определи техните резултати, като е взело под внимание развитието на търсенето след пандемията от COVID-19, както и за да определи и осъществи мерки за оперативна ефективност. В резултат на това понастоящем TAROM рационализира своите дейности чрез закриване на редица маршрути и намаляване на честотата по съществуващите маршрути. Макар нито един от маршрутите, които подлежат на запазване, да не е бил рентабилен на ниво С3 през 2019 г., всеки от тях ще стане рентабилен на ниво С3 до 2029 г., като 23 от маршрутите ще бъдат рентабилни на ниво С2 още в края на периода на реструктуриране през 2026 г. Всеки оставащ маршрут, с изключение на тези до/от [...], се планира да бъде обслужван [...]. Очаква се това, заедно с реструктурирането на самолетния парк, да повиши коефициента на натоварване на TAROM от приблизително [...] % през 2019 г. на приблизително [...] % в края на периода на реструктуриране и на над [...] % след този период (вж. съображение 101 и таблица 5). Действителните стойности за 2022 г. показват коефициент на натоварване от [...] %. Румънските органи посочват, че макар TAROM (все още) да не е постигнало нивата на коефициента на натоварване на своите конкуренти (които обичайно са между 80 % и 90 % в зависимост от авиокомпанията, вж. също фигура 2 в съображение 217), то е единственото дружество от първите пет авиокомпании, извършващи дейност на румънския пазар (Wizz Air, Ryanair, Lufthansa, Air France-KLM, TAROM), което е успяло да повиши своя коефициент на натоварване през 2022 г. в сравнение с 2019 г.

Приходи от спомагателни дейности

- 65) TAROM възнамерява да генерира приходи от спомагателни дейности от различни източници. Предлаганите на допълнителна цена услуги ще включват [...]. Румънските органи посочват, че приходите от спомагателни дейности се изчисляват на приблизително [...] % от общите приходи в дългосрочен план. TAROM твърди, че това е консервативна прогноза при съпоставяне с референтните показатели на отрасъла за традиционните авиокомпании (постигане на средно 4,5 % през последните години) и се отнася в още по-голяма степен за НП (които генерират приблизително 12,5 % от приходите си от такива спомагателни услуги или дори 31,1 % в случая на Ryanair през 2019 г.). Според румънските органи спомагателните услуги са започнали да генерират приходи постепенно в края на 2021 г. и са нараснали през 2022 г. Румънските органи посочват, че [...]. В резултат на това, въз основа на предварителните (неподложени на одит) стойности за 2023 г., приходите от спомагателни услуги са се увеличили между 2022 г. и 2023 г. приблизително [...] пъти, като за 2023 г. са се равнявали на приблизително [...] милиона евро, което е приблизително [...] % от общите приходи.

Закриване на агенции, маркетингови дейности и комуникация

- 66) Тъй като разходите на вътрешните агенции за продажба на билети са останали високи в сравнение с техния принос към приходите на TAROM и продажбите през тези агенции — които постоянно са намалявали и през 2023 г. са спаднали до едва [...] %, — TAROM е взело решение да реструктурира своята мрежа за продажба на билети. В актуализирания план за реструктуриране се предвижда закриването на няколко агенции, разположени в Румъния, докато останалите ще станат регионални агенции, като ще поемат дейностите на другите агенции в региона. Освен това ще продължат да работят само две от международните агенции за продажба на билети — тези в Брюксел и в Кишинев — докато останалите 12 международни агенции ще бъдат закрити. Румънските органи информират Комисията, че са закрити успешно 12 вътрешни и 12 международни агенции, като продължават да работят едва четири вътрешни и две международни агенции. Очаква се закриването на вътрешните агенции да генерира икономии в размер на приблизително [...] EUR годишно, а продажбите да останат сходни на тези през 2019 г. Въз основа на действителните стойности за 2022 г. румънските органи посочват, че тези оценки до голяма степен са били надхвърлени, като през 2022 г. са довели до икономии в размер на приблизително [...] милиона евро. Очаква се закриването на международните агенции да генерира икономии в размер на приблизително [...] EUR годишно, а продажбите да останат като цяло на същото равнище в сравнение с тези през 2019 г.
- 67) Освен това процесът на реструктуриране ще бъде придружен от маркетингови дейности, подкрепени от използването на цифрови инструменти и от подобрена комуникационна стратегия.

6.2.3. Организационна ефективност

- 68) Като част от мерките за организационна ефективност TAROM осъществява реструктуриране на персонала. Броят на служителите е намален от 1 765 души през юли 2020 г. на 1 154 души към декември 2023 г., отчасти въз основа на програма за доброволно напускане, като понастоящем се извършват организационни подобрения. Целевата численост на персонала преди изпълнението на мерките за възлагане на дейности на външни изпълнители е 1 316 служители. TAROM започна да попълва свободните позиции и полага усилия за постигане на тази цел. Очаква се това да доведе до икономии от заплати в размер на приблизително [...] милиона евро годишно ⁽⁴⁴⁾.
- 69) За да подобри допълнително разходната си позиция, TAROM възнамерява да реорганизира своя технически отдел и да разработи нова стратегия за поддръжка, ремонт и основен ремонт (ПРОР), включително евентуално възлагане на дейностите по ПРОР на външни изпълнители. След няколко неуспешни опита обаче TAROM все още търси подходящ партньор като външен изпълнител в тази връзка. Макар че TAROM активно полага усилия за вътрешни подобрения в техническия отдел, както и в проучването и преговорите за възлагане на ПРОР на външни изпълнители, последиците от тази мярка по отношение на разходите не са включени в прогнозите в актуализирания план за реструктуриране.

6.2.4. Оптимизация на разходите

Намаление на разходите за гориво

- 70) TAROM полага усилия да намали потреблението на гориво чрез поредица от мерки, включително [...]. Това следва да доведе до икономии в размер на приблизително [...] % през 2024 г. и на [...] %, считано от 2025 г. Очакват се допълнителни икономии от използването на самолетите Boeing 737-8 MAX, които са по-ефективни по отношение на разхода на гориво. Натрупаните икономии се изчисляват на приблизително [...] милиона евро до 2029 г., а ползите ще бъдат обхванати във финансовите прогнози, считано от 2025 г. В общ план, благодарение на новите въздухоплавателни средства до 2025 г. ще бъде постигнато общо намаляване на потреблението на гориво в размер на приблизително [...] %, а по-добрата система за управление на горивото ще доведе до допълнително намаляване на потреблението на гориво в размер до приблизително [...] %, като двете заедно ще се равняват на икономии от [...] милиона евро през 2025 г. [...].

Намаление на разходите за наземно обслужване

- 71) Според Румъния летище ОТП е в процес на осъществяване на програма за модернизиране и автоматизиране, която започна през октомври 2023 г. и се очаква да бъде завършена до август 2024 г. Макар че се очаква това да окаже положително въздействие върху вътрешните разходи за наземно обслужване, процесът остава извън контрола на TAROM. Поради това румънските органи следват предпазлив подход и не са включили икономии, свързани с този процес на модернизиране, в прогнозите в актуализирания план за реструктуриране.

Преместване на служители и наем на сградата на седалището

- 72) Предоставянето под наем на сградата на седалището на TAROM, разположена близо до летище Букурещ ОТП, и преместването на служителите в наета офис сграда следва да генерира нетни приходи и парични потоци в размер на приблизително [...]—[...] милиона евро годишно, считано от 2025 г.

6.3. Финансиране на плана за реструктуриране

6.3.1. Разходи за реструктуриране

- 73) Румънските органи посочват, че общите разходи за реструктуриране на TAROM възлизат на 172,96 милиона евро. Основното разходно перо от мерките за реструктуриране е обновяването на самолетния парк, което възлиза на [...] милиона евро. Освен това TAROM планира недостиг на парични средства в размер на приблизително 43 милиона евро през периода на реструктуриране. Останалите разходи за реструктуриране се отнасят по-специално до плащания, свързани със съкращаването на персонал, закриването на агенции за продажба на билети, разходи за комуникация и маркетинг, преместване на служители, консултантски услуги. Разходите за реструктуриране ще бъдат финансирани отчасти с държавна помощ в размер на 95,3 милиона евро и отчасти със собствен принос на TAROM в размер на 77,66 милиона евро (вж. съображения 75—79).

⁽⁴⁴⁾ Стр. 129 от актуализирания план за реструктуриране.

6.3.2. Източници на финансиране на мерките за реструктуриране

а) Публично финансиране

- 74) Румънската държава ще подпомогне реструктурирането на TAROM с помощ за реструктуриране в размер на приблизително 95,3 милиона евро (вж. съображение 18).

б) Собствен принос

- 75) Румънските органи посочват, че източниците на собствен принос на TAROM за разходите по мерките за реструктуриране се очаква да бъдат финансовият лизинг, сключен за един нов самолет Boeing 737-8 MAX, и продажбата на въздухоплавателни средства.

Финансов лизинг

- 76) Румънските органи посочват, че на [...] TAROM е сключило споразумение за финансов лизинг на въздухоплавателно средство за един самолет Boeing 737-8 MAX с частния лизингодател [...]. Срокът на лизинга е [...] години, а цялата сума е в размер на [...] милиона евро главница и допълнителни [...] милиона евро лихви, в резултат на което общият размер на сумата, която TAROM трябва да изплати на лизингодателя, е [...] милиона евро. Румънските органи считат, че собственият принос, свързан с финансовия лизинг, е в размер на приблизително [...] милиона щатски долара (приблизително [...] милиона евро), което съответства на размера на дължимата съгласно споразумението за лизинг главница без лихвите.

Продажба на самолети

- 77) Както е посочено в съображение 60, въздухоплавателните средства на TAROM, които трябва да бъдат продадени, включват четири Boeing 737-300, четири Boeing 737-700, четири Airbus 318 и седем ATR 42-500. Четирите самолета Boeing 737-300 бяха продадени на [...] и един двигател Boeing 737-300 беше продаден на [...] през 2022 г. за общо [...] милиона евро. Седемте самолета ATR 42-500 бяха продадени на [...] въз основа на договор, подписан през май 2023 г., на продажна цена от [...] милиона евро. Избран е купувач за четирите Airbus 318, като успешната оферта е в размер на [...] милиона щатски долара (приблизително [...] милиона евро) (вж. съображение 60). Понастоящем е в ход продажбата на останалите въздухоплавателни средства, но все още не е избран купувач или купувачи за четирите Boeing 737-700 (очаквани приходи в размер на [...] милиона евро). Всички продажби са осъществени посредством състезателни тръжни процедури след експертни оценки на въздухоплавателните средства.
- 78) С оглед на гореизложеното румънските органи представят сума в размер на [...] милиона евро като собствен принос на TAROM от продажбата на въздухоплавателни средства, което съответства на постъпленията от вече завършените продажби на въздухоплавателни средства.

Общ собствен принос

- 79) Румънските органи считат, че въз основа на посочените по-горе стойности за продажбите и финансовия лизинг на въздухоплавателни средства, собственият принос на TAROM възлиза на 77,66 милиона евро, което се равнява на 44,9 % от общите разходи за реструктуриране от 172,96 милиона евро.

в) Други очаквани източници на приходи

- 80) Според румънските органи TAROM може да генерира и други приходи през периода на реструктуриране (продажба на съществуващи дялови участия, възлагане на ПРОП на външни изпълнители съгласно съображения 124 и 125), продажби на допълнителни въздухоплавателни средства (четири самолета Airbus 318 и четири Boeing 737-700, вж. съображение 77), както и продажбата на слота [...] (вж. съображение 119), които също ще допринесат за неговите финанси. За тези продажби обаче не са одобрени обвързващи оферти, така че възможните приходи все още не са сигурни и поради това не са предложени от Румъния като собствен принос на TAROM.

6.3.3. Споделяне на тежестта

- 81) Румънските органи посочват, че макар да не е сигурно дали миноритарните акционери ⁽⁴⁵⁾ ще участват в увеличението на капитала в размер на 43,07 милиона евро, което трябва да бъде извършено като част от помощта за реструктуриране, тяхното дялово участие ще бъде разводнено в резултат на това увеличение от настоящите 2,75 % на приблизително [...] % след увеличението (а Министерството на транспорта ще държи акционерен капитал в размер на приблизително 98,5 % след увеличението на акционерния капитал). Това ще отговаря на намаление с 46 % на дяла на миноритарните акционери в TAROM. Според румънските органи по този начин ще се гарантира, че миноритарните акционери ще допринесат за покриването на загубите и няма да извлекат ползи от помощта за реструктуриране.
- 82) Увеличението на акционерния капитал ще бъде предшествано от намаляване на акционерния капитал с [...] милиарда румънски леи (приблизително [...] милиона евро), докато настоящият акционерен капитал е приблизително 2,26 милиарда румънски леи (приблизително 454,65 милиона евро). Румънските органи обясняват, че тъй като натрупаните загуби на TAROM към 31 декември 2022 г. са били в размер на 4,16 милиарда румънски леи, намаляването на акционерния капитал с [...] милиона румънски леи няма да доведе до пълно покриване на загубите. Освен това румънските органи посочват, че съгласно румънското законодателство дружествата са длъжни да поддържат минимален акционерен капитал (т.е. минималният акционерен капитал за акционерни дружества, който е от значение за TAROM, е 90 000 RON). В съответствие с това за TAROM фактически не е възможно да се извърши намаляване на акционерния капитал, което напълно да покрие загубите.
- 83) Според румънските органи обаче ще бъде гарантирано адекватно споделяне на тежестта от акционерите чрез увеличението на акционерния капитал след намаляването на акционерния капитал (вж. съображение 81).
- 84) В допълнение, в случая с TAROM държавата, в качеството си на основен акционер, осъществява надзор върху стратегическите и търговските решения на TAROM. Освен това дейността на дружеството не е финансирана с подчинен дълг или с хибридно (поемашо загуби) финансиране, което има вероятност да бъде частично отписано в съответствие с изискванията за споделяне на тежестта в Насоките за оздравяване и реструктуриране.
- 85) Що се отнася до кредиторите на TAROM, дружеството не е успяло да получи анулиране на дълга, но все пак е получило съгласие за отсрочено плащане на дълга от двама от основните си кредитори: [...] и [...], както и от различни други доставчици, плащанията към които са били отсрочени. Освен това всички лизингодатели на TAROM [...] са се съгласили да не упражняват правото си да получат обратно отдадените на лизинг въздухоплавателни средства, когато TAROM не може да плати някои лизингови вноски.

6.4. Финансови прогнози

- 86) Румънските органи предоставиха финансови прогнози както при базов, така и при песимистичен сценарий (сценарий за спад на дейността).
- 87) С оглед на факта, че продажбата на слота [...] и приходите от нея не са сигурни (вж. съображение 119), TAROM предостави финансови прогнози както при базов сценарий, така и при сценарий за спад на дейността, като за всеки от тях имаше вариант, включващ очакваните приходи от продажбата на слота [...], и друг вариант, който включва не такива приходи, а постъпленията от лизинга на този слот. Вариантът на базовия сценарий, включващ продажбата на слота на летище [...], е повлиян през [...] от приходите от продажбата на този слот ⁽⁴⁶⁾. С оглед на несигурността по отношение на продажбата в оценката на Комисията на базовия сценарий и сценария за спад на дейността ще бъдат разгледани и двата варианта, т.е. както вариантът с продажбата, така и вариантът с лизинга на слота вместо продажба.

⁽⁴⁵⁾ Публичните дружества CNAB и Romatsa RA и частният инвестиционен фонд Muntenia; вж. съображение (8).

⁽⁴⁶⁾ Планирано е продажбата на слота [...] да се извърши в хода на [...] за цена, определена на [...] милиона щатски долара във финансовите прогнози на TAROM. Всички постъпления от продажбата, ако тя бъде осъществена съгласно планираното, са вписани като „друг оперативен доход“ в прогнозния отчет за приходите и разходите на TAROM през [...]. Тъй като слотът не е посочен в счетоводния баланс на TAROM, всички постъпления ще бъдат отчетени като приходи и съответно ще окажат положително въздействие върху капиталовата позиция на TAROM в този смисъл още през [...]. Румънските органи обаче обясняват, че на TAROM ще бъде платено едва в хода на [...], като това плащане е отразено в предварителния отчет за паричните потоци на TAROM за годината [...].

- 88) В следните таблици е представен преглед на финансовите прогнози в базовия сценарий:

Таблица 1

Подбрани финансови показатели — Базов сценарий, включващ продажбата на слота [...] ⁽⁴⁷⁾

[...]

[1] ROA = Net results/Total assets	[4] Adjusted EBITDA Margin = EBITDA excl. Income from Grants/ Operating revenues
[2] ROCE = EBIT/ Capital employed	[5] EBIT Margin = EBIT/ Operating revenues
[3] ROE = Net result/ Equity	[6] Capital employed = Total equity + Non-current liabilities

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

Таблица 2

Подбрани финансови показатели — Базов сценарий, който не включва продажбата на слота [...]

[...]

[1] ROA = Net results/Total assets	[4] Adjusted EBITDA Margin = EBITDA excl. Income from Grants/ Operating revenues
[2] ROCE = EBIT/ Capital employed	[5] EBIT Margin = EBIT/ Operating revenues
[3] ROE = Net result/ Equity	[6] Capital employed = Total equity + Non-current liabilities

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 89) Румънските органи обясняват, че при финансовите прогнози в базовия сценарий се отчита намалено развитие на пазара, съгласувано с прогнозите на Евроконтрол по отношение на движението, публикувани през октомври 2023 г. ⁽⁴⁸⁾
- 90) Използваният в модела механизъм за изчисляване на броя на пътниците е основан на подход от долу нагоре, като се отчитат пазарният дял на TAROM по всеки маршрут въз основа на настоящия капацитет и честотата на полетите, както и развитието на броя на пътниците през минали периоди, предполагаемите промени в търсенето и конкуренцията по съответния маршрут. Стойностите са основани на редица фиксирани и променливи параметри, извлечени от стойностите на TAROM за минали периоди, включително отклоненията от 2020 г. насам, породени от пандемията от COVID-19, бъдещите перспективи и въздействието на мерките за ефективност, когато е уместно. Въздействието е изразено като процент на икономии, отразен в рентабилността на всеки маршрут. Стойностите са посочени като средногодишна стойност.
- 91) Както е видно от фигура 1 и е посочено в таблица 3 за 2024 г. и 2025 г., прогнозите за броя на пътниците са под базовата крива и песимистичната крива на възстановяване съгласно прогнозата на Евроконтрол, като остават много под базовата крива до края на периода на реструктуриране и след това. Освен това Румъния посочи, че TAROM е извършило оценка доколко резултатът е реалистичен, като е направило преглед на коефициента на натоварване за

⁽⁴⁷⁾ Буквата „e“ означава „изчислен“, а буквата „f“ — „прогнозен“.

⁽⁴⁸⁾ Актуализиран план за реструктуриране, стр. 21: „ЕВРОКОНТРОЛ: Актуализация на седемгодишната прогноза за периода 2023—2029 г.“, октомври 2023 г. Комисията отбелязва, че през февруари 2024 г. ЕВРОКОНТРОЛ е публикувала преразгледана прогноза. ЕВРОКОНТРОЛ отбелязва, че „въпреки силното лято на 2023 г., броят на европейските полети е по-малък от очаквания обем от ноември 2023 г. насам, като са налице местни различия между държавите в източната и западната част. Освен това икономическата прогноза за 2024 г. на европейско равнище е преразгледана в посока намаляване. В резултат на това прогнозата за полетите до 2027 г. е леко намалена. На равнището на Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА) броят на полетите през 2024 г. вероятно ще достигне 10,6 милиона, което се равнява на нарастване с 4,9 % ($\pm 2,3$ процентни пункта) в сравнение с 2023 г. и представлява 96 % от нивата от 2019 г. Очаква се тази тенденция да продължи с увеличение до 10,9 милиона (99 %) през 2025 г. и допълнително увеличение до 11,2 милиона (101 %) до 2026 г. На месечна основа вероятно броят на полетите за ЕКГА ще достигне нивата от 2019 г. през лятото на 2025 г. След 2025 г. нарастването на броя на полетите се очаква да е средно 2,0 % годишно ($\pm 1,4$ процентни пункта), като през 2030 г. ще нарасне на над 12 милиона полета. Тази прогноза се повлиява от различни елементи, поражащи несигурност, като например геополитически събития, икономически сътресения и настоящите предизвикателства в сектора на въздухоплаването, и на потребителите категорично се препоръчва да вземат под внимание за своите планове диапазона от ниските до високите прогнозни стойности“. Що се отнася до Румъния, прогнозата на ЕВРОКОНТРОЛ от февруари 2024 г. в сравнение с нейната (базова) прогноза от октомври 2023 г. (2019 г. = 100) е следната: 23.10.2024 г. = 113 спрямо февруари 2024 г. = 110 (базова стойност за TAROM = 97); 23.10.2024 г. = 116 спрямо февруари 2025 г. = 114 (базова стойност за TAROM = 110); 23.10.2026 г. = 119 спрямо февруари 2024 г. = 118 (базова стойност за TAROM = 114).

всеки маршрут и по целесъобразност е коригирало броя на превозваните пътници (РАХ) (като той е бил понижен например в случаите, в които растежът на РАХ не би могъл да бъде постигнат от наличния капацитет по маршрута). Накрая, общият резултат (сборът на пътниците по всички маршрути) е бил съпоставен с кривите на възстановяване, изчислени въз основа на процентите на растеж съгласно прогнозата на Евроконтрол.

Фигура 1

Сценарии за (специфично за Румъния) възстановяване на търсенето във въздушния транспорт на пътници (индекс 2019 г. = 100)

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

Таблица 3

Брой на пътниците спрямо кривите на възстановяване съгласно прогнозата на Евроконтрол — само за маршрутите, които ще бъдат обслужвани съгласно актуализирания план за реструктуриране (в милиони РАХ)

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 92) Прогнозите за приходите са основани на моделиране на броя на пътниците, описани в съображения 90 и 91. Както е видно от таблица 1, оперативните приходи на TAROM в базовия сценарий (включващ продажбата на слота [...]) се очаква постепенно да се увеличат през следващите години, да надхвърлят нивата отпреди COVID-19 през 2024 г. и да достигнат [...] милиона евро през 2026 г., в края на периода на реструктуриране.
- 93) Що се отнася до допусканията по отношение на ценообразуването и средните очаквани приходи от пътници, румънските органи обясняват, че TAROM е разработило изрична търговска стратегия, която се преобразува в ясни и значими действия за ценообразуване и управление на приходите, съгласно която за всеки конкретен маршрут TAROM разполага понастоящем със стратегия, която съгласува широките му търговски цели от гледна точка на планирането на самолетния парк и капацитета, позиционирането на пазара и конкурентните оферти. В този контекст румънските органи обясняват, че TAROM използва нови инструменти и системи, за да е в състояние да отговори бързо на поведението на пазара и да бъде осведомено за стратегиите за ценообразуване на референтните конкуренти по всеки маршрут с оглед поддържане на фокуса върху тарифната структура и цените на билетите от всяка категория.
- 94) Румънските органи също така посочват, че като част от новата си търговска стратегия [...].
- 95) В този контекст румънските органи обясняват, че посредством новата система за управление на приходите TAROM [...]. Освен това румънските органи посочват, че TAROM ще [...].
- 96) В допълнение към приемането на това [...] румънските органи посочват, че [...]. Румънските органи обясняват, че [...], както е видно от таблица 4.

Таблица 4

Развитие на средните приходи от пътници (2019—2026 г.) ⁽⁴⁹⁾

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 97) Накрая, румънските органи посочват, че TAROM планира да повиши очакванията на пътниците от гледна точка на услугите и гъвкавостта и е [...]. Това ще генерира допълнителни приходи от спомагателни дейности.

⁽⁴⁹⁾ „Yq“ означава допълнителната такса за гориво, прилагана от авиокомпаниите към цените на някои от билетите им (в зависимост от маршрутите).

- 98) В това отношение румънските органи обясняват, че средните приходи от допълнителни услуги се очаква да варират между [...] EUR и [...] EUR на пътник (по вътрешни маршрути) и се прогнозира да достигнат [...] EUR на пътник (по международни маршрути, като се очаква [...] да се генерират между [...] EUR и [...] EUR на пътник). Румънските органи посочват, че в своите прогнози за приходите са следвали предпазлив подход по отношение на цялостните приходи, очаквани от спомагателни услуги, тъй като въз основа на резултатите от минали периоди TAROM все още не е в позиция да постигне същите нива на приходите като традиционните авиокомпаниите за такива услуги. Поради това максималното ниво на очакваните приходи е определено на [...] % от общите приходи, докато традиционните превозвачи на пазара са получавали средно 4,5 % от спомагателни продукти и/или услуги през последните години, а нискотарифните превозвачи са генерирали приблизително 12,5 % от приходите, като Ryanair е постигнало 31,1 % през 2019 г.
- 99) Румънските органи посочват, че постоянното увеличение на приходите и нетните резултати показва, че продължава развитието, което е започнало още през 2018 г. и 2019 г., когато TAROM е било в състояние да повиши съществено броя на своите пътници от 2,41 милиона души през 2017 г. на 3,13 милиона души през 2019 г., и е било преустановено едва през 2020 г. поради въздействието на пандемията от COVID-19.
- 100) TAROM извърши задълбочен преглед на своите маршрути, честотата на полетите и видовете използвани въздухоплавателни средства, за да оптимизира рентабилността на своята мрежа. В съчетание с мерките за оперативна ефективност в актуализирания план за реструктуриране [...].
- 101) Най-значимото разходно перо за една авиокомпания са нейните въздухоплавателни средства. TAROM предприе задълбочено реструктуриране на своя самолетен парк, което включва: i) премахване на най-старите въздухоплавателни средства от самолетния парк, които генерират най-големите разходи за поддръжка и гориво, ii) хармонизиране на видовете използвани въздухоплавателни средства, за да се намалят допълнително техническите разходи (както за въздухоплавателните средства, така и за екипажа); iii) използване на най-подходящите въздухоплавателни средства по всеки маршрут въз основа на обстойни изпитвания; iv) оптимизиране на честотата на полетите за всеки маршрут въз основа на вида на въздухоплавателното средство и коефициента на натоварване. Тези мерки оказват положително въздействие върху стопанската дейност на TAROM, както е видно от постоянния темп, с който нараства коефициентът на натоварване на TAROM през последните пет години. Коефициентът на натоварване се увеличи от [...] % през 2019 г. на [...] % през 2023 г. и се очаква да нарасне още повече след периода на реструктуриране, както е видно от таблица 5 (по-ниските очаквани равнища през 2025/2026 г. се дължат на осъществяването на реструктуриране на самолетния парк). Изчисленията в таблица 5 се отнасят само до редовните маршрути, като се изключват чартърните маршрути.

Таблица 5

Очакван годишен коефициент на натоварване по редовните маршрути (2023—2029 г.)

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM (a = действителни стойности; f = прогнозни стойности).

- 102) TAROM също така осъществи пространна програма за оптимизация на разходите, включваща закриване на агенции за продажба на билети, преместване на неговото седалище, реорганизиране на персонала и др. (вж. раздели 6.2.3 и 6.2.4).
- 103) Както е посочено в съображения 86 и 87, румънските органи представиха бизнес прогнози за TAROM при сценарий за спад на дейността, за да се вземат предвид евентуални неблагоприятни промени на пазара. Тъй като приходите на TAROM се генерират най-вече от обслужването на редовни пътнически полети, по-слабото развитие на пазара, водещо до по-малко пътници, би оказало най-голямото въздействие върху бизнес прогнозите. Освен това румънските органи посочват, че горивото представлява изключително значимо разходно перо за авиокомпаниите и че през последните години при цените на горивото се наблюдават колебания. Поради това тези два чувствителни елемента са взети предвид в сценария за спад на дейността.

- 104) При този сценарий се приема, че и двата основни параметъра, които оказват влияние върху печалбите на TAROM, а именно броят на пътниците и цените на горивото, ще се развият под очакванията, така че да се предвиди евентуално отрицателно развитие на пазара. По-специално при сценария за спад на дейността румънските органи приемат, че цените на горивата ще се увеличат с [...] % спрямо базовия сценарий и PAX ще спадне с 2 % спрямо базовия сценарий, считано от 2024 г. (тъй като действителните стойности са известни до 2023 г.). По отношение на броя на пътниците изчисленията в сценария за спад на дейността остават много под песимистичната крива на възстановяване съгласно прогнозата на Евроконтрол през целия период на реструктуриране и я надхвърлят леко за първи път едва през 2027 г. ⁽⁵⁰⁾ Румъния твърди, че действителните стойности за 2022 г. показват, че прогнозите на TAROM по отношение на пътниците са били надхвърлени съответно с 8,35 % за международните полети и с 6,86 % за вътрешните полети. Макар че действителните стойности за 2023 г. са били по-ниски от изчисленията на TAROM, според Румъния това до голяма степен се дължи на събитията в Близкия изток, които са засегнали маршрутите до Тел Авив, Аман и Кайро, както и значителен дял от чартърните полети, [...].
- 105) В следващите таблици е представен преглед на финансовите прогнози в сценария за спад на дейността, като се взема предвид фактът, че продажбата на слота [...] е несигурна (вж. съображение 119), т.е. таблица 6 включва въздействието от продажбата на слота [...], а таблица 7 — не.

Таблица 6

Подбрани финансови показатели — Сценарий за спад на дейността, включващ продажбата на слота [...]

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

Таблица 7

Подбрани финансови показатели — Сценарий за спад на дейността, който не включва продажбата на слота [...]

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 106) Както е видно от таблици 6 и 7, докато в базовия сценарий оперативните приходи на TAROM се възстановяват в значителна степен през 2022 г. и се планира да се върнат почти до нивата отпреди COVID-19 през 2023 г., като достигнат [...] милиона евро през 2025 г. и [...] милиона евро в края на периода на реструктуриране през 2026 г., в сценария за спад на дейността приходите остават малко по-ниски, като достигат [...] милиона евро през 2026 г. (или [...] милиона евро в случай на лизинг, а не на продажба на слота [...]).
- 107) Освен това румънските органи посочват, че както в базовия сценарий, така и в сценария за спад на дейността се прогнозира, че печалбата преди лихви, данъци и амортизация (EBITDA) на TAROM ще стане положителна през 2023 г.
- 108) В съответствие с това, вследствие на по-песимистичните допускания за движението в сценария за спад на дейността, приходите на TAROM ще нараснат по-малко, като същевременно цените на горивата, за които се приема, че ще са по-високи в сравнение с базовия сценарий, ще повишат разходите на дружеството. Това води до приходи в размер на [...] милиона евро в края на периода на реструктуриране в сравнение с [...] милиона евро в базовия сценарий (който включва продажбата на слота [...]). По-високите разходи за гориво, които се приемат в сценария със спад на дейност, ще допринесат — точно както по-ниските приходи (но в по-малка степен предвид предполагаемото по-ниско ниво на летателните дейности) — за по-ниско ниво на EBITDA (в размер на [...] милиона евро) в сценария за спад на дейността (който включва продажбата на слота [...]) в сравнение с базовия сценарий (с [...] милиона евро).

⁽⁵⁰⁾ Комисията отбелязва, че становищата на румънските органи остават валидни и приложими, когато се вземат предвид преразгледаните прогнозни стойности на ЕВРОКОНТРОЛ от февруари 2024 г. В това отношение вж. бележка под линия 48.

- 109) В този контекст румънските органи обясняват, че в базовия сценарий се планира нетният доход на TAROM да стане положителен през 2024 г. ([...] милиона евро), а в съответствие с прогнозите за по-слабо развитие на пазара в сценария за спад на дейността се очаква той да стане положителен година по-късно (2025 г.) ([...] милиона евро с изключване на продажбата на слота [...], която се очаква да бъде осъществена през [...]). Следва да се отбележи, че данните за [...] включват и дохода, генериран от продажбата на въздухоплавателни средства, предвидена за тази година (вж. съображения 60 и 61), без които нетният доход за тази година няма да бъде положителен в сценария за спад на дейността. На тази основа румънските органи посочват, че до края на периода на реструктуриране се планира нетният доход да нарасне на [...] милиона евро в базовия сценарий и на [...] милиона евро в сценария за спад на дейността (или [...] EUR в случай на лизинг, а не на продажба на слота [...]) и че нетният доход през 2026 г. не е засегнат от никакви продажби на активи, било то на въздухоплавателни средства или слотове.
- 110) В базовия сценарий нормата на нетната печалба от продажбите на TAROM постепенно ще нарасне към края на периода на реструктуриране, като към 2026 г. очакваното ниво е [...] %, както е видно от таблица 8. Годината [...] включва въздействието от продажбата на активи. Румънските органи посочват, че се очаква това ниво да е в съответствие със съотношението, постигнато от дружествата в избраната група на дружествата аналози на TAROM⁽⁵¹⁾ преди избухването на COVID-19 (средни стойности), или леко да го надхвърля, както и че се очаква то да бъде постигнато чрез предприетите мерки за реструктуриране.

Таблица 8

Норма на нетната печалба от продажбите (от базовия сценарий в актуализирания план за реструктуриране)

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 111) Румънските органи посочват, че до края на периода на реструктуриране се очаква собственият капитал на TAROM да стане положителен в базовия сценарий ([...] милиона евро през 2026 г.) и в сценария за спад на дейността както с включване, така и с изключване на продажбата на слота [...]. Планира се продажбата на слота [...] да бъде осъществена през [...] и да допринесе с около [...] милиона евро за капиталовата позиция на TAROM. Освен това румънските органи посочват, че ако слотът [...] не бъде продаден, той ще бъде отдаден на лизинг и следователно ще генерира приходи, които отчасти ще компенсират пропуснатия доход от продажбата, като по този начин ще допринесат за положителната капиталова позиция в края на периода на реструктуриране в базовия сценарий и в сценария за спад на дейността. Както е видно от таблица 6, ако в сценария за спад на дейността слотът [...] бъде продаден, се очаква капиталовата позиция на TAROM да стане положителна в края на периода на реструктуриране с общ размер на собствения капитал от [...] милиона евро. Ако слотът бъде отдаден на лизинг в сценария за спад на дейността, румънските органи посочват, че капиталовата позиция на TAROM пак се очаква да стане положителна в края на периода на реструктуриране с общ размер на собствения капитал от [...] милиона евро.
- 112) ROCE показва възвръщаемостта от оперативните дейности, при които се използват активите, финансирани от инвестициите в дружеството дългов и собствен капитал. Румънските органи посочват, че в базовия сценарий с прогнозен коефициент на ROCE от [...] % в края на периода на реструктуриране се очаква TAROM да постигне резултат, който е в съответствие със средната стойност на избраната група на дружества аналози⁽⁵²⁾ от 12 % през 2019 г., т.е. последната пълна година преди пандемията от COVID-19. Те също така посочват, че ROCE на TAROM в края на 2026 г. произтича от проектите му за структурно повишаване на неговата рентабилност (чрез намаляване на разходите и мерки за реструктуриране, включително на нивото на приходите) в съчетание с понижаване на размера на вложения капитал в резултат на използването на инструменти за финансов лизинг. Румънските органи обясняват, че друг фактор, който води до намаляване на размера на вложения капитал, произтича от факта, че TAROM вече няма да притежава значителни въздухоплавателни средства (само два ATR 72-500), което означава, че в това отношение няма да бъдат понесени съществени капиталови разходи.

⁽⁵¹⁾ Групата на дружествата аналози се състои от основните конкуренти на TAROM по най-натоварените им маршрути (Амстердам (AMS), Париж (CDG) и Франкфурт (FRA)): обединените Air France/KLM SA, Deutsche Lufthansa AG, easyJet plc, Ryanair Holdings plc, SAS AB, Wizz Air Holdings Plc, Jet2 plc и самостоятелното KLM Royal Dutch Airlines.

⁽⁵²⁾ За състава на групата на дружествата аналози вж. бележка под линия 51.

- 113) Румънските органи посочват, че се очаква прогнозното ниво на рентабилност и произтичащата от това ROCE да гарантират дългосрочната жизнеспособност на TAROM. Освен това те посочват, че в базовия сценарий очакваната ROCE на TAROM ще бъде по-висока от неговата WACC ⁽⁵³⁾ (която в края на юни 2023 г. се изчислява на [...] % ⁽⁵⁴⁾) и че по този начин се очаква TAROM да генерира стойност за своите акционери и други доставчици на капитал. Румънските органи посочват, че това заключение важи с още по-голяма сила в контекста на неотдавнашната обстановка (поне през първото тримесечие на 2024 г.), която се характеризира с низходяща тенденция при лихвените проценти.
- 114) Що се отнася до съотношението на нетния дълг към EBITDA, румънските органи посочват, че до края на периода на реструктуриране се предвижда то да се подобри до ниво на инвестиционен рейтинг доста под три (както е видно от таблица 9), по същество като резултат от по-високо ниво на прогнозната EBITDA, която се очаква да нарасне от приблизително [...] милиона евро през 2023 г. на [...] милиона евро до края на периода на реструктуриране (или над [...] милиона евро в сценария за спад на дейността).

Таблица 9

Нетен дълг/EBITDA (от базовия сценарий в актуализирания план за реструктуриране)

[...]

- 115) С оглед на факта, че съгласно базовия сценарий се планира 2025 г. да е първата година с постоянна печалба и постоянни парични потоци, изчислените в актуализирания план за реструктуриране коефициенти на лихвено покритие, с които се измерва способността на TAROM да обслужва своите дългове, са положителни, но на доста ниски нива, особено когато бъдат сравнени с тези на дружествата аналози на TAROM ⁽⁵⁵⁾ (както е видно от таблица 10).

Таблица 10

Съотношение на EBITDA към лихвите (от базовия сценарий в актуализирания план за реструктуриране)

[...]

- 116) Румънските органи признават, че съотношението, посочено в съображение 115, е доста скромно, но подчертават, че то се предвижда да бъде постигнато за относително кратък срок от три години до края на периода на реструктуриране. Те също така посочват, че следва да се очакват разлики със съотношенията, които постигат основни авиокомпании като Ryanair, Wizz Air или Lufthansa, тъй като тези много по-големи авиокомпании се възползват от много по-значителни икономии от мащаба и прилагат по-агресивно намаляване на оперативните

⁽⁵³⁾ TAROM предостави информация относно изчисляването на WACC, приблизителните изчисления и източниците в най-новия си бизнес план. За да изчисли своята WACC, TAROM използва стандартната формула за WACC: $WACC = [K_e * (1 - \text{ливъридж})] + [K_d * \text{ливъридж}]$, където K_e е цената на собствения капитал (която се изчислява на 13,3 %), а K_d е цената на дълга (която се изчислява на 6,0 %). За да изчисли цената на собствения капитал, TAROM използва стандартната формула за CAPM, т.е. $K_e = (1 + R_f) * (1 + CRP) - 1 + (\text{бета на собствения капитал} * EMRP)$, където R_f е безрисковият лихвен процент, CRP е рисковата премия за държавата, коефициентът „бета“ на собствения капитал е мярката, с която се измерва нестабилността на даден актив в сравнение с пазара, а EMRP е очакваната премия за пазарен риск. Допусканятията на TAROM са следните: R_f от 2,4 % (съответстващ на 10-годишните германски държавни облигации); CRP от 3,6 % (получена от дългосрочните рейтинги в чуждестранна валута на S&P и от анализ на спредовете на облигации в евро); коефициент „бета“ на собствения капитал от 1,11 (получен като се използва средният коефициент „бета“ на активите и ливъриджа на предприятията от групата на дружествата аналози за сектора на TAROM); EMRP от 6,5 % (получена от разликата в минали периоди между възвръщаемостта на рискови ценни книжа, изчислена от борсов индекс, и възвръщаемостта на (квази) безрисковите инвестиции на капиталовия пазар).

За да изчисли цената на дълга, TAROM използва стандартната формула: $[(1 + CRP) * (1 + R_f) - 1 + CS] * (1 - T)$, където CS е кредитният спред, а T е пределната данъчна ставка в размер на 16 %. Румънските органи изчислиха кредитния спред от 1 % като разликата между лихвените проценти по облигациите в евро за дружествата в същия отрасъл, в който извършва дейност TAROM, и германски държавни облигации с подобни срокове до падежа.

⁽⁵⁴⁾ Предвид факта, че приложимите лихвени проценти бавно, но сигурно намаляват от октомври 2023 г. насам, Комисията отбелязва консервативния подход на румънските органи, които запазват WACC от октомври 2023 г., вместо да използват преразгледана стойност, която основателно би могла да е по-ниска.

⁽⁵⁵⁾ За състава на групата на дружествата аналози вж. бележка под линия 48.

разходи в съчетание с опростяване на самолетния парк и на мрежата. Накрая, румънските органи твърдят, че според авиационни експерти цялостните нива на задължениост в авиационния отрасъл ще останат високи през следващите няколко години и че в резултат на това следва да се очакват разлики между съотношенията от 2019 г. и тези от 2026 г. при сегашните пазарни условия след сериозна пандемия и няколко макроикономически предизвикателства ⁽⁵⁶⁾.

6.5. Мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията

- 117) Румънските органи представиха структурни мерки и мерки за поведение, които имат за цел да се ограничи нарушаването на конкуренцията в резултат на помощта за реструктуриране.

6.5.1. Структурни мерки

Напояване на дейностите и на капацитета

- 118) Периодът на реструктуриране на TAROM започна през януари 2021 г. Макар че мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, предложени от Румъния, по принцип следва да бъдат оценени с оглед на преобладаващата през 2020 г. ситуация по отношение на конкуренцията, такова сравнение с мрежата от маршрути и ASK на TAROM от 2020 г. би дало доста изкривена представа. Причината за това е, че в резултат на ограничителните мерки, предприети през 2020 г. от правителствата по целия свят за предотвратяване на разпространението на пандемията от COVID-19, авиокомпаниите бяха принудени да приземят повечето, ако не и всички свои самолети в продължение на няколко месеца поради закриването на стотици маршрути в европейското и световното въздушно пространство. Дори след юни 2020 г., когато ограничителните мерки частично и временно бяха облекчени в Румъния и в други държави, множество маршрути, особено на международно равнище, останаха засегнати от ограничения или забрани за полети, а клиентите продължиха да избягват пътуванията поради несигурността във връзка с развитието на пандемията и приложимите правила. В съответствие с това сравнението от гледна точка на ASK, маршрутите и честотата на полетите се извършва въз основа на стойностите от 2019 г., които не са засегнати от изкривяването, настъпило в резултат на пандемията от COVID-19.
- 119) Румънските органи посочват, че TAROM ще закрие общо 14 маршрута ⁽⁵⁷⁾ в сравнение с мрежата си от 41 маршрута отпреди COVID-19. 13 от тези маршрути вече са закрити и още един маршрут — между летище [...], което е едно от най-натоварените летища, и летище OTP — ще бъде закрит, тъй като слотът [...] ще бъде отдаден под наем на трета страна с начална дата [...], след което е планирано слотът да бъде продаден. През 2023 г. започна тръжна процедура съгласно съответните правила на Обединеното кралство и един потенциален купувач представи ориентировъчна оферта в размер на приблизително [...] милиона евро за слота (който бе оценен от консултантското дружество [...] на приблизително [...] милиона евро на 17 март 2023 г.). Потенциалният купувач обаче се оттегли от преговорите и тръжната процедура продължава. TAROM получи [...] оферти на стойност приблизително [...] милиона евро, като оферентите бяха заинтересовани да придобият слота, считано от зимния сезон на 2025 г. [...]. Румънските органи увериха Комисията, че TAROM ще продаде слота на летище [...] към [...] и във всеки случай не по-късно от края на периода на реструктуриране.
- 120) В резултат на закриването на маршрути TAROM ще обслужва 27 маршрута вместо 41, както е било през 2019 г. Това представлява намаление с 34 % на броя на маршрутите в сравнение с 2019 г. През 2019 г. 14-те маршрута, които ще бъдат закрити, са представлявали [...] % от оборота на TAROM (с оборот от 50,23 милиона евро през 2019 г.) и [...] % от общия брой на редовните полети. [...] ⁽⁵⁸⁾ [...] ⁽⁵⁹⁾ [...]. Осем от тези маршрути са свързани с летища с

⁽⁵⁶⁾ В подкрепа на своята оценка румънските органи посочват, че през 2021 г. един от старшите партньори на McKinsey заяви, че коефициентите на ливъридж вероятно няма да се върнат до нивата от 2019 г. до 2030 г. и че управляващият директор и ръководителят по авиационни въпроси на глобално равнище в Alton Aviation Consultancy е посочил, че „в близко бъдеще се очаква повишената задължениост да представлява значителна тежест“.

⁽⁵⁷⁾ Те са: i) в първия кръг на закриване на маршрути: осем маршрута от/до летище OTP: Аликанте; Ереван; Хамбург; Ларнака; Сибиу; Стокхолм; Тбилиси; Валенсия; ii) във втория кръг на закриване на маршрути: общо шест маршрута, разпределени, както следва: четири допълнителни маршрута от/до летище OTP: Барселона, Мюнхен, Виена и Лондон (считано от октомври 2024 г., вж. също съображение (118)), както и два маршрута, които не са свързани с летище OTP: Клуж—Яш и Яш—Тимишоара.

⁽⁵⁸⁾ Клуж—Яш и три маршрута от/до летище OTP: Сибиу, Тбилиси и Виена.

⁽⁵⁹⁾ Вж бележка под линия 19.

ниво 3 на натовареност, а един маршрут е свързан с летище с ниво 2 на натовареност⁽⁶⁰⁾, като на всяко от деветте летища работят конкуренти. Румъния поема ангажимент да гарантира, че нито един от закритите маршрути няма да бъде разкрит повторно през периода на реструктуриране и че през този период няма да бъдат разкривани други нови маршрути. По този начин броят на обслужваните от TAROM маршрути през периода на реструктуриране след закриването на всички маршрути, предвидени в актуализирания план за реструктуриране, няма да надвишава 27 маршрута.

- 121) Освен това TAROM ще намали броя на полетите за 19 от 27-те маршрута, които ще бъдат запазени, в сравнение с нивото от 2019 г.; тези намаления ще варират значително в зависимост от дестинацията и ще бъдат в диапазона от 6 % до 76 % за вътрешните полети в сравнение с 2019 г. Що се отнася до вътрешните маршрути, намаляването на честотата ще бъде между 6 % и 15 %⁽⁶¹⁾ с изключение на един маршрут, по който намаляването достига 76 %⁽⁶²⁾. По един вътрешен маршрут честотата на полетите ще се увеличи⁽⁶³⁾. TAROM очаква да намали броя на полетите си по вътрешни маршрути между 2019 г. и 2026 г. средно с 16 % ([...]). Намаляването на полетите по международните маршрути ще бъде между 9 % и 40 % в сравнение с нивото от 2019 г. TAROM очаква да намали броя на полетите си по международни маршрути между 2019 г. и 2026 г. средно с 34,7 % (това включва и закритите маршрути). Това представлява намаляване с 28 % на общия брой на редовните полети (намаляване с 27 %, ако се включат и чартърните полети) през 2026 г. в сравнение с нивата от 2019 г. Румънските органи посочват, че през 2022 г. е имало конкуренция по всички маршрути, обхванати от намаляване на честотата на полетите, с изключение на един (Сагу Маре), което според румънските органи означава, че конкурентите на TAROM ще бъдат в състояние да повишат честотата на своите полети. Девет от маршрутите, по които се намалява честотата на полетите, са свързани с натоварени летища.
- 122) Освен това TAROM постепенно ще намали самолетния си парк, като изведе от експлоатация съществуващи въздухоплавателни средства — от 29 обслужвани самолета през 2020 г. и 2021 г. до постоянно ниво от 14 самолета, считано от 2025 г. (вж. също съображения 59—61). Това означава, че в края на периода на реструктуриране TAROM ще извършва дейност с едва около половината от самолетния си парк от 2019 г. Румъния поема ангажимент да гарантира, че до края на 2024 г. самолетният парк на TAROM няма да надхвърля 18 въздухоплавателни средства и че от края на 2025 г. до края на периода на реструктуриране самолетният парк ще се състои от максимум 14 въздухоплавателни средства.
- 123) Въпреки че от 2025 г. TAROM ще извършва дейност с едва около половината от самолетния си парк от нивото от 2019 г., намаляването на капацитета, измерено с оглед на ASK, е по-малко от намаляването на самолетния парк, защото редица по-малки въздухоплавателни средства се заменят с по-големи. С показателя ASK се измерва предлагането, което го прави показател за капацитета на дадена авиокомпания, за разлика от пътниците (PAX), които представляват мярка за търсенето. Намаляването на ASK е резултат от намаляването на самолетния парк, закриването на маршрути и намаляването на честотата на полетите, като означава намаляване на присъствието на авиокомпанията на пазара. ASK на TAROM през 2019 г. по маршрутите с ниво на рентабилност C1 е бил [...], а планираният през 2026 г. ASK по маршрутите с ниво на рентабилност C1 е [...], което означава намаляване на маршрутите с ниво на рентабилност C1 с [...] % през 2026 г. в сравнение с 2019 г. Общият ASK на TAROM през 2019 г. е бил [...], а общият му планиран ASK през 2026 г. е [...], което съответно представлява общо намаляване с [...] % през този период. Румънските органи посочват, че описаните намаления ще бъдат запазени като минимално намаляване за цялата продължителност на периода на реструктуриране, докато през някои години намаляването в сравнение с 2019 г. ще бъде още по-голямо.

Продажби на участия

- 124) TAROM планира да продаде своите участия в три субекта — [...] ⁽⁶⁴⁾. Румънските органи предоставиха данни, съгласно които, с изключение на 2020 г., през която бе отчетено значително отрицателно въздействие в резултат на пандемията от COVID-19, [...] и [...] са били рентабилни през всички години от 2018 г. насам. Въз основа на докладите за оценка, предоставени от румънските органи, участието на TAROM в [...] беше оценено на [...] милиона евро, а участието му в [...] — на [...] милиона евро. По отношение на [...]. Румънските органи поеха ангажимент, че TAROM ще продаде своите участия през [...] и [...], но във всеки случай не по-късно от края на периода на реструктуриране през 2026 г.

⁽⁶⁰⁾ Летища с ниво 3 на натовареност: Аликанте; Хамбург; Стокхолм; Валенсия; Барселона; Лондон; Мюнхен; Виена. Летища с ниво 2 на натовареност: Ларнака.

⁽⁶¹⁾ [...].

⁽⁶²⁾ [...].

⁽⁶³⁾ [...].

⁽⁶⁴⁾ За подробностите относно дяловете на TAROM в тези дружества и техния профил вж. съображение (8).

- 125) TAROM също така проучи начини да възложи (част) от своите дейности по ПРОП (техническият отдел) на външни изпълнители, но дискусиите с потенциални партньори, които биха могли да поемат ПРОП на TAROM или да участват в съвместно предприятие, не бяха успешни и не бе постигнато окончателно споразумение. С оглед на факта, че плановете за възлагане на ПРОП на външни изпълнители са несигурни, въпреки решението на TAROM да предприеме такива действия, въздействието им не е включено в бизнес плана.

6.5.2. Мерки за поведение

- 126) Румънските органи също така поемат ангажимент да гарантират, че TAROM ще се въздържа от:

- а) придобиване на дялове в което и да е дружество през периода на реструктуриране, освен когато това е наложително за осигуряване на неговата дългосрочна жизнеспособност и след одобрение от страна на Комисията; както и
- б) разгласяване на държавната подкрепа като конкурентно предимство при предлагането на пазара на своите продукти и услуги.

6.6. Ефекти от излизането на TAROM от пазара

- 127) Румъния посочи, че излизането на TAROM от пазара би оказало значително отрицателно въздействие върху свързаността в Румъния и би засегнало стотици хиляди пътници по всички маршрути, които разчитат на мрежата на TAROM за своите пътувания, като най-сериозно би било въздействието върху десетте маршрута, които понастоящем се обслужват единствено от TAROM⁽⁶⁵⁾. По-специално Румъния счита, че предишните примери от пазарите, на които TAROM е прекратило дейността си, показват, че няма вероятност други превозвачи да поемат някои от маршрутите, тъй като много от закритите маршрути продължават да не се обслужват до днес: от 25-те маршрута, закрити от TAROM през последните три години, девет (36 %) понастоящем не се обслужват от никоя друга авиокомпания, а три (12 %) се обслужват от НП до далечни второстепенни летища⁽⁶⁶⁾. Повечето от тях не са се обслужвали дори при обичайни пазарни условия преди пандемията от COVID-19. Например закритите наскоро маршрути до Тбилиси и Ереван, са останали необслужвани, като понастоящем нито един превозвач не предлага такива полети от Румъния. Освен това понастоящем не се обслужва нито един от вътрешните маршрути, които бяха закрити наскоро от TAROM⁽⁶⁷⁾. Румъния посочва, че има вероятност от същото развитие по отношение на неговите маршрути до Бейрут и Кайро, ако TAROM излезе от пазара. Румъния заявява, че като цяло конкурентите биха имали намерение да обслужват основните маршрути на TAROM, но не и маршрутите, които не са толкова привлекателни за тях (поради разнообразни причини, включително по-ниско търсене; липса на подходящи леки въздухоплавателни средства; предпочитания за връзки от точка до точка вместо модела на звездообразна мрежа, прилаган от TAROM; модел на стопанска дейност, основан на свързаност; предпочитания за по-евтини второстепенни летища и др.).
- 128) Румъния посочва, че моделът на стопанска дейност на TAROM е основан на звездообразна система, чиято ключова характеристика е, че свързва центъра на системата с всички основни регионални или европейски центрове, като по този начин на пътниците се осигурява достъп до маршрути, които не се обслужват от най-близкото до тях летище. Това също така позволява на TAROM да обслужва някои маршрути с ниска степен на натоварване, които може да не са рентабилни като връзки от точка до точка, но се вписват в неговия модел на звездообразна мрежа. Румъния посочва, че ако TAROM преустанови дейност, моделът на звездообразна мрежа вероятно няма да се прилага от конкурентите, които обслужват основно маршрути от точка до точка, като свързват дадено второстепенно летище с друго въз основа на най-ниските летищни такси и обслужват слотове, които често са по-неудобни за прекачващи се или за корпоративни пътници, но са по-евтини, или превозват пътниците до своите собствени центрове. Според Румъния първият случай се отнася по-специално за двамата основни конкуренти на TAROM на румънския пазар — Wizz Air и Ryanair (вж. съображение 10). Новият участник HiSky също извършва дейност като НП, като често

⁽⁶⁵⁾ В съответствие със становището на румънските органи от 29 март 2024 г. тези десет маршрута са следните: i) четири международни маршрута от летище ОТП до Кайро, София, Аман и Бейрут; ii) международният маршрут от ОТП до Будапеща, който понастоящем се обслужва единствено от TAROM, и по който бе обявено, че ще започне да работи нов участник (Wizz Air), считано от юни 2024 г.; iii) пет вътрешни маршрута от летище ОТП до Яш (IAS), Орадя (OMR), Сату Маре (SUJ), Сучава (SCV) и Бая Маре (BAY).

⁽⁶⁶⁾ Например понастоящем не се обслужва маршрутът Яш—Мюнхен, като вместо това Wizz Air лети от Яш до Меминген, който е разположен на разстояние от 115 km от Мюнхен.

⁽⁶⁷⁾ Клуж—Яш, Яш—Тимишоара, ОТП—Сибиу.

използва слотове в средата на деня, които не са удобни за чувствителните към фактора време пътници. Традиционната авиокомпания с най-големия дял на румънския пазар е Lufthansa, като пазарният ѝ дял беше приблизително 11 % между 2019 г. и 2022 г., но впоследствие спадна на 5,6 % през 2023 г. Националните превозвачи, които извършват дейност на румънския пазар, като например Lufthansa и Air France-KLM, превозват пътници основно до своите собствени центрове и поради това е малко вероятно да свържат Букурещ с други столици/важни градове, различни от тези, в които са разположени техните центрове, или да свържат вътрешни румънски летища с Букурещ. Поради това според Румъния излизането на TAROM от пазара би довело до значително намаляване на свързаността и мобилността за румънските граждани и предприятия.

- 129) Традиционно TAROM извършва дейност на главни летища и разполага с удобни слотове и честота на полетите, за да гарантира свързващи полети за своите пътници. Това често не е така при НП, които вместо това се насочват към по-евтини летища, често разположени на известно разстояние от основните центрове, или, ако осъществяват полети до главните летища, избират слотове, които не са толкова удобни за свързващи полети (или двупосочни пътувания) и поради това са по-евтини. Освен това би могло да се очаква, че значителното намаляване на честотата на полетите би оказало пряко и съществено въздействие върху чувствителните към фактора време пътници, като например корпоративните клиенти. Например нито Ryanair, нито Wizz Air свързват летище OTP с Брюксел; вместо това те кацат на регионалното летище в Charleroi, разположено на приблизително 60 km южно от Брюксел. Макар че HiSky извършва директни полети до Брюксел, седмичната честота на неговите полети е много по-ниска от тази на TAROM с едва три полета седмично до Брюксел, докато TAROM осъществява два пъти повече полети дори след планираното намаляване на честотата. Макар че TAROM намалява значително основните си дейности, авиокомпанията продължава да обслужва своите исторически наложили се слотове, удобни за прекачващи се и за корпоративни пътници, на множество главни международни летища, както и на регионални летища, като поддържа висока степен на свързаност, както е видно от примера с маршрута до Брюксел. Според Румъния излизането на TAROM от пазара би могло да доведе до отрицателни последици за регионалното развитие и за икономическото положение в съответните региони.
- 130) Освен това според Румъния, ако TAROM напусне пазара, това вероятно би довело до увеличение на цените на билетите по маршрути, по които има само един друг конкурент (дуопол) ⁽⁶⁸⁾, и до създаване на монопол. Това е видно например от промените в цените на билетите по два маршрута, които TAROM е спряло да обслужва и по които е останала само една авиокомпания (Стокхолм и Хамбург). В допълнение, Румъния предоставя анализ на цените на TAROM и на конкурентите по ключови маршрути, който показва, че повечето цени, предлагани от TAROM по съответните маршрути, са по-ниски от предлаганите от други традиционни превозвачи (например Букурещ—Амстердам, Букурещ—Франкфурт, Букурещ—Париж). Румъния също така твърди, че предлагането на цени, по-ниски от тези на TAROM, по тези маршрути от определени НП всъщност е свързано с по-ниско ниво на цялостната услуга, поради което не противоречи на факта, че TAROM постоянно предлага по-ниски цени за сравними услуги. Освен това, както е посочено в съображение 129, TAROM разполага с мрежа от удобни слотове и честота на полетите на редица главни летища. Поради това Румъния счита, че излизането на TAROM от пазара би оказало значително отрицателно въздействие върху пътниците от гледна точка на цените на билетите, услугите на авиокомпанията и удобните връзки за заминаващи и пристигащи трансферни полети.
- 131) В допълнение Румъния посочва, че някои промени във връзка с регионалната свързаност, отчетени след пандемията от COVID-19, изглежда представляват краткосрочно адаптиране от страна на определени превозвачи, за да се възползват възможностите за покриване на фиксирани разходи. Според Румъния изглежда разумно да се приеме, че в

⁽⁶⁸⁾ В съответствие със становището на румънските органи от 29 март 2024 г. понастоящем по следните международни маршрути до/от летище OTP TAROM има само по един конкурент: Амстердам (AMS) с KLM; Белград (BEG) с Air Serbia; Брюксел (BRU) с HiSky; Ница (NCE) с Wizz Air; Париж (CDG) с Air France; Прага (PRG) с Czech Airlines (споразумение за съвместно опериране, но в действителност само TAROM обслужва маршрута); Кишинев с HiSky, както и по следните вътрешни маршрути до/от летище OTP: Клуж (CLJ) с HiSky; Тимишоара (TSR) с HiSky. Освен това по маршрута от летище Букурещ OTP до Будапеща, който понастоящем се обслужва единствено от TAROM, бе обявено, че ще започне да работи нов участник (Wizz Air), считано от юни 2024 г.

средносрочен до дългосрочен план тези превозвачи ще се върнат към стратегиите си отпреди COVID-19, за да гарантират жизнеспособността на маршрутите. Става въпрос по-специално за НП Blue Air, който започна да обслужва определени главни летища, като Амстердам Схипхол, Лондон Хийтроу, Париж Шарл дьо Гол или летище Франкфурт, като тази дейност бе улеснена и от временното преустановяване на прилагането на правилата за използване на слотовете, докато бяха в сила ограниченията, свързани с пандемията от COVID-19 ⁽⁶⁹⁾. През септември 2022 г. обаче Blue Air прекрати дейността си по всички тези маршрути, като TAROM остана единственият местен оператор, който обслужва такива центрове. На 31 март 2023 г. по отношение на Blue Air беше образувано производство по несъстоятелност, като дружеството не е извършвало никакви търговски дейности след тази дата. На 16 февруари 2024 г. Комисията прие решение, с което обявява за несъвместима с единния пазар помощта, предоставена от Румъния на Blue Air, съгласно Насоките за оздравяване и реструктуриране, и нареди на Румъния да възстанови приблизително 33,84 милиона евро от Blue Air ⁽⁷⁰⁾.

- 132) Недостатъчната регионална свързаност, особено след обявяването в несъстоятелност на Blue Air, се утежнява от факта, че пътната и железопътната мрежа на Румъния не е добре развита и е в лошо състояние.
- 133) Както вече е описано в решението за помощ за оздравяване ⁽⁷¹⁾, Румъния е с най-ниското качеството на пътната инфраструктура сред всички държави членки, а резултатите, които отчита по отношение на пътната безопасност, са сред най-слабите в ЕС. Магистралите и националните пътища в Румъния представляват едва около 20 % от пътната мрежа, а приблизително 90 % от националните пътища имат само по една пътна лента във всяка посока. Тези елементи възпрепятстват мобилността и пътната безопасност. Що се отнася до железопътната инфраструктура, тя е в изключително лошо състояние поради хронична липса на поддръжка, като повечето от активите, свързани с железопътните релси, се нуждаят от обновяване. Това намалява скоростта на влаковете и понижава ефективността на железопътния транспорт ⁽⁷²⁾. Румънската част от основната трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) за пътни и железопътни нужди трябва да бъде доразвита. Румъния посочва, че румънските региони, и по-специално североизточните региони, са слабо взаимосвързани ⁽⁷³⁾.
- 134) В резултат на това въздушният транспорт остава от изключително значение за регионалното развитие и свързаността на гражданите. По-специално всички седем маршрута за вътрешни полети, обслужвани от TAROM ⁽⁷⁴⁾, свързват Букурещ в Южна Румъния с градове в Централна и Северна Румъния. С оглед на липсващите железопътни и пътни връзки, включително по маршрути, които свързват южните части на страната с централните и северните части, въздушните връзки остават изключително важни за ефективната регионална свързаност. Според румънските органи въздушните връзки между летище ОТП и вътрешните летища отнемат приблизително час и половина, докато изминаването на тези маршрути с автомобил или влак в най-добрия случай би отнело почти пет пъти повече време с автомобил и над осем пъти повече с влак. Румънските органи обясняват например, че пътуване с влак от Букурещ до Сату Маре (разстояние от приблизително 617 km) обичайно отнема между 13 и 20 часа, а с автомобил — между седем и десет часа. Подобно е положението при пътуване до Орадя, Сучава, Бая Маре, Яш, Клуж и Тимишоара. Според румънските органи, ако TAROM напусне пазара, пътниците [...], които понастоящем се превозват от TAROM по петте вътрешни маршрута, които не се обслужват от друга авиокомпания, ще трябва да пътуват с автомобилен транспорт, което значително би увеличило трафика и пътните произшествия по националните пътища (едва 10 % от които имат повече от една пътна лента в едната посока) и допълнително би повишило продължителността на пътуването. Румъния посочва, че е малко вероятно тези маршрути да се обслужват от конкуренти поради причините, посочени по-специално в съображение 128.

⁽⁶⁹⁾ Във връзка с ограниченията, наложени от държавите членки на авиокомпаниите, за да се ограничи разпространението на COVID-19, по време на пандемията от COVID-19 временно бяха изменени правилата на Съюза, съгласно които през която и да е година авиокомпанията трябва да използват най-малко 80 % от своите слотове, за да ги запазят през следващата година. Тези правила са посочени в Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

⁽⁷⁰⁾ Решение C(2024) 910 final на Комисията от 16 февруари 2024 г., все още непубликувано.

⁽⁷¹⁾ По-специално съображения 11—14.

⁽⁷²⁾ Европейска комисия, ГД „Мобилност и транспорт“: Транспортът в Европейския съюз: текущи тенденции и проблеми, март 2019 г. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.

⁽⁷³⁾ По-специално Румъния посочва, че все още не са завършени румънските участъци от коридорите на TEN-T Рейн—Дунав и Ориент—Източно Средиземноморие. Липсващите връзки включват магистралата Сибиу—Питещ и железопътните връзки Брашов—Предел и Тимишоара—Крайова—Калафат.

⁽⁷⁴⁾ След закриването на маршрутите Яш—Клуж, Яш—Тимишоара и ОТП—Сибиу TAROM ще обслужва следните седем вътрешни маршрута през периода на реструктуриране: от ОТП до Бая Маре, Клуж, Яш, Орадя, Сату Маре, Сучава и Тимишоара.

6.7. Ангажименти, поети от Румъния

- 135) С цел да гарантира пълното изпълнение на определени мерки за реструктуриране или мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, възникващо в бъдеще, Румъния представи следните ангажименти:
- а) да гарантира, че TAROM ще продаде всички свои дялове изцяло през [...] и най-късно до 31 декември 2026 г.;
 - б) да гарантира, че TAROM ще отдаде на лизинг своите слотове на летище [...], считано от [...], и ще ги продаде изцяло до 31 декември 2026 г.;
 - в) да гарантира, че TAROM ще спазва ограничение по отношение на броя на обслужваните маршрути, като максималният брой не надхвърля 28 маршрута и, считано от [...] до 31 декември 2026 г., не надхвърля 27 маршрута;
 - г) да гарантира, че TAROM ще спазва ограничение по отношение на броя на въздухоплавателните средства, като максималният брой не надхвърля 18 до 31 декември 2025 г. и 14 за останалата част от периода на реструктуриране до 31 декември 2026 г.;
 - д) да намали честотата на полетите по обслужваните маршрути средно с 28 % за редовните полети (и с 27 %, ако се включат и чартърните полети) през 2026 г.⁽⁷⁵⁾ в сравнение с честотата на полетите по тези маршрути, отчетена през 2019 г.;
 - е) да гарантира намаляване на капацитета, изразяващо се в намаляване на ASK с [...] % през целия период на реструктуриране в сравнение с 2019 г. по маршрути, които са били с ниво на рентабилност C1 през 2019 г.;
 - ж) да гарантира, че TAROM ще се въздържа от придобиване на акции в което и да е дружество през периода на реструктуриране, освен когато това е наложително за осигуряване на дългосрочната му жизнеспособност и то след предварително одобрение от страна на Комисията; както и
 - з) да гарантира, че TAROM ще се въздържа от разгласяване на държавната подкрепа като конкурентно предимство при предлагането на пазара на продукти и услуги.

6.8. Жалба от Wizz Air Malta

- 136) На 14 март 2024 г. Wizz Air Malta подаде жалба до службите на Комисията, в която твърди, че е предоставена неправомерна държавна помощ в полза на TAROM. Wizz Air Malta представи три отделни аргумента защо получената от TAROM държавна помощ е неправомерна.
- 137) Първо, според Wizz Air Malta между октомври 2022 г. и декември 2023 г. румънската държава чрез Министерството на транспорта е извършила седем увеличения на капитала на TAROM на обща стойност от приблизително 7,8 милиона евро, което надхвърля с повече от 6 милиона евро размера на увеличението на капитала в размер на 1,9 милиона евро, одобрено с второто решение за обезщетение на щети. Според Wizz Air Malta, ако надхвърлянето на одобреното увеличаване на капитала бъде приписано на първото решение за обезщетение на щети, това би представлявало значително изменение на разрешената помощ с оглед на факта, че Комисията е разрешила държавна гаранция по заемането на средства в размер на 93,88 милиона румънски леи (приблизително 19,33 милиона евро), а не вливане на капитал.
- 138) Второ, Wizz Air Malta твърди, че TAROM се е възползвало от неправомерна държавна помощ, без да уточнява нейния размер, която се изразява в това, че TAROM само привидно е гарантирало дълга си към CNAB за предоставянето на неговите услуги. CNAB е държавно предприятие, което предоставя своите услуги под контрола на Министерството на транспорта. Wizz Air Malta посочва, че в съответствие със специфична договорна разпоредба за гаранция Министерството на транспорта (т.е. главният акционер в TAROM) ще трябва да даде своето съгласие за изпълнението на гаранцията (т.е. активите, предоставени от TAROM като обезпечение в случай на неизпълнение на задълженията). Това на практика означава, че акционерът в длъжника, който по една случайност е и контролиращият субект на кредитора, ще трябва да се съгласи с активирането на обезпечението — условие, което частен кредитор не би приел. Wizz Air Malta не разполага с информация дали румънското правителство действително е упражнило правото си на преценка.

⁽⁷⁵⁾ Намаляването на честотата на полетите и на ASK се извършва в рамките на периода на реструктуриране и варира леко през този период (през някои години намаляванията по някои маршрути са малко по-големи в сравнение с референтната 2026 година, а през други години — малко по-малки).

- 139) Трето, според Wizz Air Malta предложената от TAROM продажба на един или повече слотове на летище [...], одобрена от акционерите в TAROM през юли 2023 г., би могла да бъде осъществена на цена, която е възможно да не отразява справедливата пазарна стойност. Ако договорената цена е под пазарната стойност, това би могло да представлява помощ за купувача. Въз основа на публична информация обаче Wizz Air Malta не разполага с информация дали TAROM планира да осъществи продажбата и на каква цена.

6.9. Становища на Румъния по жалбата от Wizz Air Malta

- 140) На 28 март, 4 април, 16 април, 19 април и 24 април 2024 г. Румъния представи своите становища относно жалбата, подадена от Wizz Air Malta.
- 141) Що се отнася до първото твърдение относно неправомерни вливания на капитал, Румъния обяснява, първо, че в съответствие с правното основание за помощта, както е вписано в първото решение за обезщетение на щети, с което се одобрява държавна помощ под формата на публична гаранция, както и съгласно самото споразумение за гаранция Министерството на транспорта, в качеството си на собственик на TAROM, е длъжно да предостави финансовите средства, с които се гарантира изплащането на гарантирания заем. Румъния посочва, че тъй като Министерството на транспорта не е страна по споразумението за заем, то не може да изплати сумата директно на отпускателната заема банка, и че съгласно румънското законодателство единственият начин да предостави на TAROM необходимото финансиране е посредством увеличаване на капитала срещу нови акции.
- 142) Освен това Румъния обяснява, че решенията на акционерите за одобряване на вливанията на капитал невинно се следват от действителни вливания, както е видно от решенията, за които е отбелязано, че са взети на следващи заседания на акционерите, в резултат на което действителният размер на вливанията на капитал, извършени въз основа на първото решение за обезщетение на щети, прието от Комисията, към днешна дата е 12 518 000 RON (приблизително 2,7 милиона евро), което съответства на първите три вноски по съответния заем.
- 143) Тази сума е включена в помощта за реструктуриране, за която е отправено уведомление, и по-специално в увеличението на капитала в размер на 45,77 милиона евро (вж. съображение 18), като се взема предвид фактът, че сумата от 2,7 милиона евро е била необходима за покриване на нуждите на TAROM от ликвидност през 2023 г. Влятата сума въз основа на второто решение за обезщетение на щети, прието от Комисията, съответства точно на одобрения размер на помощта под формата на увеличение на капитала в размер на 9 439 155 RON (приблизително 1,9 милиона евро). Освен това Румъния обяснява, че досега през периода на реструктуриране не са извършвани други увеличения на капитала.
- 144) Що се отнася до второто твърдение за неправомерна помощ, произтичаща от допълнителни гаранции на съществуващ дълг към CNAB, обременяващи определени активи на TAROM като обезпечение в случай на неизпълнение на задълженията, румънските органи считат това твърдение за също толкова неоснователно. Причината за това по-специално е, че TAROM и CNAB са две независими предприятия, създадени съгласно румънското дружествено право. Румъния посочва, че договорната разпоредба за въпросната гаранция, съгласно която изпълнението на допълнителната гаранция подлежи на одобрението на основния акционер, е била въведена едностранно от акционерите на TAROM. Макар Министерството на транспорта да е мажоритарният собственик както на TAROM, така и на CNAB, то обаче трябва да спазва Извънредно правителствено постановление № 109/2011 относно корпоративното управление на публичните предприятия. Тези правила гласят, че публичният надзорен орган (т.е. Министерството на транспорта) не може да се намесва в процеса на вземане на решения, управлението и текущата дейност на публични предприятия, както и че всички решения, взети в нарушение на това ограничение, са нищожни. Румънските органи считат, че тези разпоредби не позволяват на Министерството на транспорта да откаже да даде своето съгласие, ако CNAB вземе решение да предприеме действия за събиране на вземанията си, изразяващи се в активирането на гаранцията. Освен това Румъния подчертава, че TAROM и CNAB действат стриктно като оператори в условията на пазарна икономика по отношение на съществуващите между тях задължения, както се доказва от i) няколко решения на акционерите, с които се отправя искане ръководството на CNAB да предприеме всички необходими мерки, за да се предотврати каквото и да е увреждане на CNAB, а на съвета на директорите се възлага да предприеме действия във връзка с потенциалното разширяване на гаранциите, без да се посочва необходимост да се получи съгласието на надзорния орган ⁽⁷⁶⁾; ii) продължаващите плащания от страна на TAROM за намаляване на неговия дълг към CNAB; iii) търговското решение на CNAB да отсрочи някои вземания, при условие че TAROM демонстрира явна добросъвестност; iv) разширяването на гаранциите в полза на CNAB с допълнителни залози, например върху вземанията от продажбата на слота [...] като последствие от решението на акционерите в CNAB да прибегнат до всички позволени от закона средства, за да избегнат увреждане на CNAB ⁽⁷⁷⁾; v) факта, че по отношение на дълга на TAROM се начисляват лихви за забава, така че CNAB получава възнаграждение за удължаването на срока

⁽⁷⁶⁾ Например Решение № 14 на акционерите на CNAB от 10.10.2022 г., точки 3 и 4, Решение № 18 на акционерите на CNAB от 5.12.2022 г., точка 3, Известие за свикване на заседание № 147 на CNAB от 22.5.2023 г., точка 1 във връзка с Решение № 11 на акционерите на CNAB от 27.6.2023 г., точка 1.

⁽⁷⁷⁾ Решение № 14 на акционерите на CNAB, цитирано по-горе.

за изплащане; vi) осведомеността на CNAB по отношение на факта, че незабавното изпълнение на гаранцията вероятно би довело до обявяване на TAROM в несъстоятелност, докато одобряването на плана за реструктуриране от Комисията би позволило на TAROM да изплати своя дълг заедно с лихвите за забава в близко бъдеще. Освен това, за да се подчертае фактът, че въпросната договорна разпоредба не оказва влияние върху професионалното поведение на TAROM, съветът на директорите на TAROM е отправил искане събранието на акционерите да го заличи от съответното споразумение за гаранция, сключено между CNAB и TAROM. Румъния пое ангажимент да представи измененото споразумение на Комисията, след като то бъде прието. На 17 април 2024 г. Румъния представи Решение № 9/16.04.2024 на общото събрание на акционерите, с което се отхвърля изменението на споразумението за гаранция, съгласно което се въвежда разпоредба в смисъл, че изпълнението на залозите ще изисква съгласието на надзорния орган (Министерството на транспорта), а съветът на директорите се инструктира да вземе всички необходими мерки за заличаването на тази разпоредба от споразумението за гаранция.

- 145) Що се отнася до третото твърдение относно продажбата на слота [...] под пазарната стойност, Румъния посочва, че TAROM е положило всички усилия да постигне най-високата продажна цена за слота. Това се доказва от множество фактори, по-специално от факта, че i) TAROM е възложило извършването на независима експертна оценка от [...], който да изчисли пазарната стойност от продажбата и лизинга на слота [...], преди да започне тържната процедура, и да окаже съдействие в процеса на продажба; ii) TAROM активно е потърсило оферти от приблизително 20 дружества, след като е обсъдило вариантите и потенциалните купувачи с Airport Coordination Limited — най-големия координатор на летищни слотове; iii) при провеждането на първия процес на продажба, започнал през март 2023 г., TAROM е потърсило по-добри оферти и впоследствие е избрало дружеството с най-високата оферта, преди да продължи преговорите за сключване на договор в продължение на няколко месеца, докато оферентът е прекратил процеса през ноември 2023 г. [...]; iv) TAROM е започнало втори процес на продажба през декември 2023 г. и отново [...] (вж. съображение 119).

7. ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ ЗА ПОМОЩ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ

- 146) Комисията първо ще прецени дали публичното финансиране на плана за реструктуриране на TAROM, както е определено в съображение 18, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, и ако е така, впоследствие ще определи дали тази помощ е правомерна и съвместима с вътрешния пазар.

7.1. Наличие на държавна помощ

- 147) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС „[о]свен когато е предвидено друго в Договорите, всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.
- 148) Следователно за определянето на дадена мярка като помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС е необходимо да бъдат изпълнени следните кумулативни условия: i) мярката трябва да може да бъде приписана на държавата и да бъде финансирана с държавни ресурси; ii) мярката трябва да предоставя предимство на своя получател; iii) предимството трябва да бъде изборително; и iv) мярката трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да засяга търговията между държавите членки.
- 149) Комисията отбелязва, че Румъния е уведомила, че мерките представляват държавна помощ. Това уведомление не освобождава Комисията от задължението сама да проучи дали мерките включват държавна помощ.

7.1.1. Ресурси на държавата и приписване на отговорност на държавата

- 150) Както е посочено в съображение 30 от решението за помощта за оздравяване, заемът в размер на 175 952 000 RON (приблизително 36,66 милиона евро) в полза на TAROM е трябвало да бъде отпуснат от Министерството на публичните финанси чрез държавната хазна съгласно условията на споразумение за заем между министерството и TAROM в извънредно на извънредно постановление на румънското правителство. Поради това решението за предоставяне на заема за оздравяване може да бъде приписано на държавата и включва държавни ресурси. Като част

от помощта за реструктуриране ще бъде отписана сумата, която съответства на заема за оздравяване (с лихвите и евентуалните разлики в резултат на обменния курс) (вж. съображение 18). Решението за отказване от изплащането на заема за оздравяване с лихвите е взето от държавата и ще бъде за сметка на държавния бюджет.

- 151) Както е посочено в съображение 19, правното основание за отпускане на помощта за реструктуриране е Правителствено постановление № 45/1997, изменено с Извънредно правителствено постановление № 113/2021, и съгласно тези правителствени постановления финансирането на мерките за помощ за реструктуриране ще бъде осигурено от Министерството на транспорта. По този начин решението за предоставяне на двете мерки за помощ за реструктуриране е взето от държавата и финансирането за двете мерки се осигурява от държавния бюджет.
- 152) Поради това Комисията стига до заключението, че мерките за помощ за реструктуриране, за които е отправено уведомление, включват държавни ресурси и решенията за предоставяне на мерките могат да бъдат приписани на държавата.

7.1.2. Предимство

- 153) Комисията е длъжна да провери дали мерките облагодетелстват TAROM, доколкото в ситуация, възможно най-близка до тази на Румъния, нито един пазарен участник, който държи акции в TAROM, не би взел подобно решение и не би предоставил същите мерки при същите условия, като се изключат очакваните от Румъния ползи, свързани с позицията ѝ на носител на публична власт ⁽⁷⁸⁾.
- 154) Наличието на такова предимство може да бъде изведено от факта, че TAROM е натрупало значителни загуби и нетната му стойност е отрицателна (съображения 13 и 88), почти всичките му активи вече са предоставени в залог за предишно или текущо финансиране и то не може да получи достатъчен капитал или да привлече дългово финансиране при пазарни условия без публична подкрепа (съображения 17, 53 и 54).
- 155) Мерките ще помогнат на TAROM да финансира продължаването на дейността си и осъществяването на плана си за реструктуриране, като му дадат достъп до финансиране, което TAROM не е в състояние да получи на пазара предвид специфичното си положение и текущите обстоятелства. В тази връзка е съмнително, че TAROM би било в състояние да привлече такова финансиране от частния пазар при подобни условия.
- 156) Поради това Комисията стига до заключението, че мерките предоставят икономическо предимство на TAROM по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.3. Избирателност

- 157) Мерките ще бъдат предоставени единствено в полза на TAROM. Както е заявил Съдът ⁽⁷⁹⁾, когато става въпрос за индивидуална помощ, определянето на икономическото предимство по принцип е достатъчно, за да се подкрепи презумпцията, че дадена мярка е избирателна. Това е така, независимо дали на съответните пазари има оператори, които се намират в сравнимо положение. Във всеки случай мерките, за които е отправено уведомление, не са част от по-широка мярка на общата икономическа политика за предоставяне на същия вид ad hoc подкрепа на всички предприятия, осъществяващи дейност, които са в подобно правно и фактическо положение с оглед на целта на мерките (предвид факта, че по принцип всички икономически оператори следва да покриват собствените си разходи), а се предоставят единствено на TAROM.
- 158) Следователно Комисията стига до заключението, че мерките са избирателни по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.4. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията

- 159) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва положението на дадено предприятие в сравнение с това на други предприятия, конкуриращи се в рамките на вътрешнопазарната търговия, последните трябва да се считат за засегнати от тази помощ. Достатъчно е, че получателят на помощта се конкурира с други предприятия на отворени за

⁽⁷⁸⁾ Решение на Съда от 20 септември 2017 г., *Комисия/Frucona Košice*, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, точка 59; решение на Съда от 5 юни 2012 г., *Комисия/EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, точки 78, 79 и 103.

⁽⁷⁹⁾ Решение на Съда от 4 юни 2015 г., *Комисия/MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, точка 60.

конкуренция пазари. В това отношение фактът, че даден икономически сектор е бил либерализиран на равнището на Съюза, е елемент, който може да послужи за определяне на това, че помощта има реално или потенциално въздействие върху конкуренцията и търговията между държавите членки.

- 160) TAROM предоставя въздухоплавателни услуги на пътници до, от и в рамките на Румъния и се конкурира на този пазар по-специално с Wizz Air, Ryanair, HiSky, Lufthansa и други авиокомпани. Авиационният пазар е отворен за конкуренция в Съюза и за предоставяне на услуги от една държава членка в друга. С мерките се предоставя финансиране в полза на TAROM при условия, които то не би могло да получи на частния пазар, и дружеството се освобождава от такси, които би понесло при обичайни пазарни условия. По този начин мерките укрепват позицията на TAROM на румънския пазар за въздушен транспорт в сравнение с неговите конкуренти, които не са облагодетелствани от тези мерки.
- 161) Следователно има възможност мерките за помощ за реструктуриране да нарушат или да заплашват да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите членки.

7.1.5. *Заклучения относно наличието на държавна помощ*

- 162) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че мерките за помощ за реструктуриране представляват държавна помощ в полза на TAROM по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.2. **Законосъобразност на мерките за помощ за реструктуриране**

- 163) Комисията отбелязва, че през 2023 г. вече са извършени увеличения на капитала в размер на общо 2,7 милиона евро от цялостното увеличаване на капитала в размер на 45,77 милиона евро, за което е отправено уведомление (съображения 18 и 19). Комисията също така отбелязва, че съгласно ИПП останалата част от мерките за помощ за реструктуриране, за които е отправено уведомление, няма да бъде приведена в действие, преди да бъде одобрена от Комисията (съображение 19).
- 164) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че Румъния е привела в действие част от мерките, за които е отправено уведомление, без решение на Комисията, с което мерките да се установят за съвместими с вътрешния пазар. По този начин Румъния е нарушила задължението за отлагане, определено в член 108, параграф 3 от ДФЕС. Следователно тази част от мерките за помощ за реструктуриране в полза на TAROM, за които е отправено уведомление, представлява неправомерна държавна помощ.

7.3. **Съвместимост на помощта с вътрешния пазар**

- 165) В съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС Комисията може да счете за съвместими с вътрешния пазар помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес.
- 166) От уведомлението не следва, че помощта за реструктуриране или свързаните с нея условия, или икономическите дейности, улеснени от помощта, биха могли да доведат до нарушение на относима разпоредба на правото на Съюза. По-специално Комисията не е изпратила мотивирано становище на Румъния относно евентуално нарушение на правото на Съюза, което би имало връзка с настоящото дело, нито е получила жалби или информация, които биха могли да подсказват, че държавната помощ, свързаните с нея условия или икономическите дейности, улеснени от помощта, биха могли да противоречат на съответните разпоредби на правото на Съюза.
- 167) В съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, за да бъде обявена за съвместима, помощта, от една страна, трябва да цели улесняването на развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони и, от друга страна, тя не трябва да засяга по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес.
- 168) Съгласно първото условие Комисията проверява дали помощта има за цел да улесни развитието на някои икономически дейности. Съгласно второто условие Комисията съпоставя положителните ефекти от предложената помощ за развитието на дейностите, които помощта има за цел да подкрепи, с отрицателните ефекти, които помощта може да окаже върху вътрешния пазар ⁽⁸⁰⁾.

⁽⁸⁰⁾ Решение на Съда от 22 септември 2020 г., Австрия/Комисия (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, точка 19.

- 169) В Насоките за оздравяване и реструктуриране Комисията определя критериите, които разглежда, когато преценява съвместимостта на помощта за реструктуриране на дадено дружество с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС ⁽⁸¹⁾.
- 170) Румъния счита, че помощта за реструктуриране може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар в съответствие с Насоките за оздравяване и реструктуриране.
- 171) С оглед на естеството и целите на въпросната държавна помощ и твърденията на румънските органи Комисията ще прецени дали планираното финансиране в подкрепа на реструктурирането е в съответствие с приложимите критерии, установени в Насоките за оздравяване и реструктуриране.
- 172) При проверката дали помощта за реструктуриране засяга по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес, Комисията извършва сравнителен тест в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС и Насоките за оздравяване и реструктуриране. При извършването на този тест, ако бенефициерът отговаря на условията за получаване на помощ за реструктуриране, Комисията съпоставя положителните ефекти от помощта спрямо отрицателните ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки, породени от въздействието на държавната помощ. В рамките на това оценяване тя взема предвид необходимостта от намеса от страна на държавата, целесъобразността, пропорционалността и прозрачността на помощта, принципа на еднократната помощ и мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, посочени в Насоките за оздравяване и реструктуриране.

7.3.1. Допустимост: секторен обхват и предприятие в затруднено положение

- 173) За да бъде допустим за получаване на помощ за реструктуриране, бенефициерът трябва да отговаря на условията за предприятие в затруднено положение по смисъла на раздел 2.2 от Насоките за оздравяване и реструктуриране. По-специално в точка 20 от Насоките за оздравяване и реструктуриране се посочва, че едно предприятие се намира в затруднено положение, когато без намеса от страна на държавата то почти сигурно ще бъде принудено да прекрати дейността си в краткосрочен или средносрочен план. Такъв би бил случаят, когато е налице поне едно от обстоятелствата, описани в точка 20, букви а) — г) от Насоките за оздравяване и реструктуриране.
- 174) Както е обяснено в съображение 7 от решението за откриване на процедурата и в съображения 6, 53 и 57 от решението за помощ за оздравяване, записаният акционерен капитал на TAROM е намалял с повече от половината в резултат на натрупани загуби и така дружеството изпълнява критерия, посочен в точка 20, буква а) от Насоките за оздравяване и реструктуриране, от 31 декември 2018 г. до приемането на решението за откриване на процедурата през юли 2021 г. (виж съображение 39 от настоящото решение). Това положение не се е променило от юли 2021 г. насам, както е видно от представените от Румъния финансови данни, описани в съображения 13, 16 и 88, които показват, че TAROM е продължило да реализира загуби след 2019 г., като в края на 2023 г. нетната му стойност е била отрицателна. От това следва, че TAROM изпълнява критериите на точка 20, буква а) от Насоките за оздравяване и реструктуриране и следователно отговаря на условията за предприятие в затруднено положение.
- 175) Съгласно точка 21 от Насоките за оздравяване и реструктуриране новосъздадено предприятие, т.е. предприятие през първите три години след започването на стопанска дейност в съответната област, не е допустимо за помощ за реструктуриране. TAROM не е новосъздадено предприятие за целите на Насоките за оздравяване и реструктуриране, тъй като е създадено през 1954 г. (вж. съображение 8), т.е. преди повече от три години.
- 176) Съгласно точка 22 от Насоките за оздравяване и реструктуриране предприятие, принадлежащо към по-голяма икономическа група или придобито от нея, обикновено не е допустимо за получаване на помощ за оздравяване, освен ако може да се докаже, че затрудненията на предприятието са вътрешни, а не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата, като затрудненията са прекалено големи, за да може групата сама да се справи с тях.
- 177) Затрудненията на TAROM произтичат основно от остаряващ и нееднороден самолетен парк и от оперативна неефективност (съображение 15). TAROM не принадлежи към по-голяма икономическа група и държавата има едноличен контрол върху него чрез Министерството на транспорта (съображение 8), така че то е публично предприятие, в което държавата упражнява едноличен контрол по силата на своята собственост и финансов принос ⁽⁸²⁾. Следователно TAROM не е част от по-голяма група и не е в процес на придобиване от група.

⁽⁸¹⁾ Насоки за оздравяване и реструктуриране, точка 38.

⁽⁸²⁾ Вж. член 2, буква б) от Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17).

- 178) От факта, че държавата упражнява едноличен контрол върху TAROM, следва, че в настоящия случай всяка финансова подкрепа от държавата за TAROM с цел да се помогне за преодоляването на затрудненията му, би се квалифицирала като помощ, освен ако се извършва при пазарни условия. Следователно, въпреки че затрудненията на TAROM са присъщи, не стои въпросът дали те са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата и дали затрудненията са твърде сериозни, за да може групата сама да се справи с тях.
- 179) Освен това в съответствие с точка 18 от Насоките за оздравяване и реструктуриране предприятията във възлюбивия или стоманодобивния сектор и финансовите предприятия не са допустими за помощ съгласно Насоките за оздравяване и реструктуриране. Както е посочено в съображение 9, TAROM извършва дейност в областта на въздушния транспорт на пътници, товари и пощенски пратки. От това следва, че TAROM нито извършва дейност във възлюбивия или стоманодобивния сектор, нито е финансово предприятие, поради което не е изключено от получаването на помощ за реструктуриране съгласно точка 18 от Насоките за оздравяване и реструктуриране.
- 180) Въз основа на гореизложеното Комисията стига до заключението, че TAROM е предприятие в затруднено положение и е допустимо за получаване на помощ за реструктуриране.

7.3.2. *Помощта улеснява развитието на някои икономически дейности или някои икономически региони*

- 181) Съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, за да се счита за съвместима с вътрешния пазар, държавната помощ трябва да улеснява развитието на някои икономически дейности или някои икономически региони.
- 182) В това отношение, за да докаже, че помощта за реструктуриране има за цел да улесни развитието на такива дейности или региони, държавата членка, предоставяща такава помощ, трябва да докаже, че целта на помощта е да се предотвратят социални трудности или да се преодолее пазарна неефективност. В конкретния контекст на помощ за реструктуриране Комисията отбелязва, че, както се признава в точка 43 от Насоките за оздравяване и реструктуриране, излизането от пазара е важно за по-широкия процес на растеж на производителността. Поради това фактът, че се избягва едно предприятие да напусне пазара, не представлява достатъчно основание за предоставяне на държавна помощ. И обратно, помощта за оздравяване и реструктуриране е сред видовете държавна помощ, които нарушават конкуренцията в най-голяма степен, тъй като създава пречки за процеса на излизане от пазара. Въпреки това в определени ситуации реструктурирането на предприятие в затруднено положение може да допринесе за развитието на икономически дейности или региони, надхвърлящи дейностите, осъществявани от бенефициера. Такъв е случаят, когато при липса на такава помощ фалитът на бенефициера би довел до ситуации на пазарна неефективност или социални трудности, възпрепятстващи развитието на икономическите дейности и/или региони, които биха били засегнати от такива ситуации. Неизчерпателен списък на такива ситуации е представен в точка 44 от Насоките за оздравяване и реструктуриране.
- 183) Такива ситуации възникват, наред с другото, когато бенефициерът, чийто фалит помощта има за цел да предотврати, извършва важна услуга, която е трудно да бъде възпроизведена и която конкурентите трудно биха поели, като това би могло да породри риск от прекъсване на предоставянето на тази важна услуга (точка 44, буква б) от Насоките за оздравяване и реструктуриране). Като дава възможност на бенефициера да продължи дейността си, помощта предотвратява подобна пазарна неефективност или социални трудности. В случай на помощ за реструктуриране обаче това е валидно единствено когато помощта дава възможност на бенефициера да се конкурира на пазара със свои собствени сили, което може да бъде гарантирано само ако помощта се основава на изпълнението на план за реструктуриране, с който се възстановява дългосрочната жизнеспособност на бенефициера.
- 184) Макар че в решението за откриване на процедурата Комисията не изрази съмнения относно изпълнението на критерия за социални трудности и/или пазарна неефективност, тя получи мнения по този въпрос от заинтересована страна — авиокомпанията Wizz Air. Wizz Air заяви по-специално, че TAROM е загубило пазарен дял през последните години заради Wizz Air и Blue Air, които към момента, в който Wizz Air представи своите мнения, са притежавали съответно 40 % и 13 % от пазара. Според Wizz Air в резултат на това TAROM не е изпълнявало важна роля на румънския пазар за въздушен транспорт, която би могла да се приравни на ролята на национален доставчик на инфраструктура.
- 185) Следователно Комисията първо ще прецени дали помощта има за цел да предотврати ситуация на пазарна неефективност или социални трудности (раздел 7.3.2.1) и дали е придружена от план за реструктуриране, с който да се възстанови дългосрочната жизнеспособност на бенефициера (раздел 7.3.2.2).

7.3.2.1. Предотвратяване на социални трудности или пазарна неефективност, като се допринася за развитието на икономическа дейност или регион

- 186) Сред ситуацияите, в които оздравяването на предприятие в затруднено положение може да допринесе за развитието на икономически дейности или региони, в случаите по точка 44, буква б) от Насоките за оздравяване и реструктуриране съществува риск от прекъсване на предоставянето на важна услуга, която е трудно да бъде възпроизведена и която конкурентите трудно биха поели.
- 187) Въз основа на данните, представени от Румъния, Комисията смята, че TAROM изпълнява важна роля за осигуряването на свързаност на румънските граждани, предприятия и региони.
- 188) По-специално, за разлика от основните си конкуренти, които понастоящем извършват дейност на румънския пазар, т.е. Wizz Air и Ryanair (съображение 10), TAROM обслужва звездообразна мрежа (съображение 130), като свързва различните региони на Румъния със столицата и осигурява свързващи международни полети. Това осигурява на пътниците достъп до маршрути, които не се обслужват от най-близките до тях летища.
- 189) Освен това TAROM съсредоточава дейността си върху осигуряването на връзки до главни летища при добра честота на полетите и в удобно време за своите пътници, което е особено важно за чувствителните към фактора време пътници, като например корпоративните клиенти (съображение 129).
- 190) Връзките до главни летища при добра честота на полетите и в удобно време са от особено значение за румънския пазар заради лошото състояние на румънската железопътна и пътна мрежа, в резултат на което пътуването с железопътен или автомобилен транспорт отнема много повече време от пътуването с въздушен транспорт и е ненадеждно и неудобно (вж. съображения 132—134). Към 29 март 2024 г. TAROM е единственият оператор по десет маршрута, докато по други девет има само още една авиокомпания⁽⁸³⁾ (съображение 130). Това означава, че ако TAROM напусне пазара, маршрутите, които понастоящем се обслужват само от него, вече няма да бъдат обслужвани, а по маршрутите, по които понастоящем има само още една авиокомпания, ще се установи монополно положение. Понастоящем TAROM има повече от един конкурент по едва девет⁽⁸⁴⁾ маршрута (вж. също съображение 197).
- 191) Основните конкуренти на TAROM на румънския пазар обслужват връзки от точка до точка и е малко вероятно да променят модела на своите маршрути, тъй като се стремят да постигнат най-разходоэффективния резултат, като подбират летищата и/или слотовете с най-ниската цена (съображения 127 и 128). Освен това традиционните авиокомпании като Lufthansa и Air France-KLM основно превозват пътници от Букурещ до своите собствени центрове, а не свързват румънските региони помежду им или Букурещ с други важни градове по света (вж. също съображения 128 и 129). Така биха останали необслужени множество регионални пътници, които разчитат на модела на звездообразната мрежа, и ще бъдат засегнати отрицателно корпоративните клиенти, които трябва да оптимизират времето за пътуване и се нуждаят от надеждни връзки в удобно време и с удобна честота на полетите.
- 192) Комисията отбелязва, че в точка 44, буква б) от Насоките за оздравяване и реструктуриране препратката към национален доставчик на инфраструктура е просто пример и не предполага, че всяко предприятие, за което има смисъл да бъде реструктурирано поради значението на предоставяната от него услуга по смисъла на тази точка, трябва да се приравнява към ролята, изпълнявана от национален доставчик на инфраструктура.
- 193) Освен това размерът на пазара, на който извършва дейност предприятието, или дялът му на този пазар също не са определящи фактори за преценката колко е важна услугата, изложена на риск от прекъсване. Това беше потвърдено наскоро от Съда в дело за обжалване, заведено от Wizz Air⁽⁸⁵⁾ по отношение на помощта за оздравяване в полза на TAROM. В решението си Съдът постанови по-специално, че „макар размерът на пазара, на който извършва дейност бенефициерът на помощта, и неговият дял на този пазар да могат да бъдат фактори, показващи значението на услугата, която този бенефициер осигурява, нито от точка 44, буква б) от тези насоки, нито от нейния контекст

⁽⁸³⁾ Wizz Air обяви, че ще започне да обслужва маршрута OTP—Будапеща, считано от 17 юни 2024 г. Следователно от тази дата TAROM ще бъде единственият оператор по девет маршрута и ще съществува дуопол по десет маршрута.

⁽⁸⁴⁾ След като TAROM продаде своя слот [...], броят на маршрутите, по които има повече от един конкурент, ще станат осем.

⁽⁸⁵⁾ Решение на Съда от 11 януари 2024 г. по дело C-440/22 P, Wizz Air Hungary/Комисия, ECLI:EU:C:2024:26, точки 35—39.

следва, че то непременно ще зависи от тези фактори, и по-специално че неплатежоспособността на бенефициера на помощта е вероятно да породи сериозни социални трудности или голяма пазарна неефективност само при условие че пазарът, на който той извършва дейност, надхвърля определен размер“. Съдът потвърди становището на Общия съд, че ограниченият размер на пазара не е пречка услуга, предлагана на този пазар, да се квалифицира като важна по смисъла на Насоките за оздравяване и реструктуриране, особено когато, както установява Общият съд, спирането на дейността на TAROM, водещо до конкретен риск от прекъсване на предоставянето на някои услуги по пътнически въздушен транспорт в Румъния, би навредило на свързаността на румънските региони, обслужвани изключително от тази авиокомпания, както и на икономическото положение на тези региони.

- 194) Макар да е вярно, че пазарният дял на TAROM намалява или е в застой от известно време, бенефициерът успя значително да повиши броя на своите пътници през последните години, като от 2,41 милиона души през 2017 г. те се увеличиха на 3,13 милиона души през 2019 г. (вж. също съображение 99). С изпълнението на своя план за реструктуриране и с прекратяването на дейностите на Blue Air през септември 2022 г. (вж. също съображение 131) тази тенденция вероятно ще се запази в бъдеще, както е видно и от бизнес прогнозите на TAROM. Във всеки случай не пазарният дял на TAROM, а неговата роля за осигуряване на свързаност на регионите в Румъния свидетелства за значението на предоставяната от TAROM услуга по смисъла на точка 44, буква б) от Насоките за оздравяване и реструктуриране.
- 195) Както вече беше посочено в съображения 43, 44 и 45 от решението за откриване на процедурата, Комисията е осведомена, че има конкуренти, които са навлезли по същите вътрешни маршрути, обслужвани от TAROM. Например през лятото на 2020 г. Blue Air навлезе по три от маршрутите, по които TAROM беше единственият оператор: Букурещ—Орадя (който отново се обслужва единствено от TAROM, след като Blue Air прекрати дейността си), Клуж—Яш и Яш—Тимишоара (който TAROM вече не обслужва, като никоя друга авиокомпания не е навлязла по тези маршрути, след като Blue Air и TAROM спряха да ги обслужват), следвани от HiSky по маршрутите Букурещ—Тимишоара и Букурещ—Клуж през 2021 г. Това изглежда показва, че размерът на въздухоплавателните средства не е непременно пречка за навлизането на конкуренти по тези вътрешни маршрути, по които търсенето като цяло е по-слабо в сравнение с международните маршрути. Освен това, що се отнася до международните маршрути, малкото предоставени от Румъния примери за ценови разлики между TAROM и други превозвачи не са достатъчно надеждни, за да може Комисията да достигне до заключение относно вероятните увеличения на цените и липсата на алтернативен превозвач, ако TAROM спре да обслужва тези маршрути.
- 196) При все това, макар че други превозвачи биха могли да навлязат, поне временно, по някои от тези маршрути, не може да се приеме за даденост, че конкурентите ще бъдат в състояние и ще имат готовност да поемат ролята на TAROM за осигуряване на удобна свързаност за румънските граждани и предприятия на достъпни цени (вж. съображение 130) чрез възпроизвеждане на всички или на голяма част от маршрутите и полетните услуги, предлагани от TAROM на национално и международно равнище, без прекъсвания за клиентите в средносрочен до дългосрочен план. Особено след излизането на Blue Air от пазара съществува очевиден риск регионите в Северна и Централна Румъния, чиято пътна и железопътна свързаност с южната част на страната също не е добра, да бъдат принудени да осъществяват изключително дълги и неудобни пътувания с влак или да използват пътната мрежа, която като цяло е в лошо състояние и в по-голямата си част е само с една лента (вж. съображения 133 и 134).
- 197) По-специално към 29 март 2024 г. от общо 28 маршрута, обслужвани от TAROM, бенефициерът е единственият оператор по пет вътрешни и четири международни маршрута (вж. съображение 127), а по 10 други маршрута (осем международни и два вътрешни) има само още един конкурент (дуопол) (вж. съображение 130). Няма доказателства, че конкурентите ще имат готовност да възпроизведат тази мрежа чрез обслужваната от TAROM звездобразна система. Дружеството свързва регионални летища със столицата посредством летище OTP, докато конкурентите на румънския пазар предоставят основно услуги от точка до точка или превозват пътници до своите центрове (т.е. Мюнхен, Виена, Варшава и др.). По-специално, след като TAROM спря да обслужва петте маршрута Яш—Тимишоара, Клуж—Яш, Букурещ—Сибиу, Букурещ—Ереван, Букурещ—Тбилиси, никой друг конкурент не навлезе по тези маршрути. След като Blue Air прекрати дейността си през септември 2022 г., понастоящем само една друга авиокомпания — новият участник HiSky — извършва вътрешни полети в Румъния по два маршрута, а именно маршрутите Букурещ—Тимишоара и Букурещ—Клуж (съображение 130).
- 198) Въздушните връзки на различните региони със столицата са особено важни в Румъния поради лошото състояние на румънската пътна и железопътна мрежа. Поради това последната не е жизнеспособен вариант за пътуване на по-големи разстояния, както е видно от особено големите закъснения (и понякога от трудните условия), преобладаващи по множество маршрути. Румъния обяснява например, че румънските региони, и по-специално североизточните региони са слабо взаимосвързани, като все още не са изградени важни връзки от трансевропейската

транспортна мрежа (TEN-T) (вж. съображение 133). В резултат на това въздушният транспорт е от огромно значение за регионалното развитие. В това отношение седемте вътрешни маршрута, обслужвани от TAROM, които свързват летище ОТП с летищата в централната и северната част на страната, остават жизненоважни за ефективната регионална свързаност (вж. съображение 134). Обслужваните от TAROM маршрути свързват северните региони на Румъния не само с южната част на страната, но — през Букурещ — и с дестинации в чужбина.

- 199) Фактът, че TAROM е с ограничена големина, сам по себе си не е пречка неговата услуга да се счита за важна по смисъла на точка 44, букви б) и ж) от Насоките за оздравяване и реструктуриране. Освен това наличието на определена степен на заменяемост само по себе си не изключва риска от прекъсвания. Например чувствителните към фактора време пътници, като например корпоративните пътници, може да бъдат възпрепятствани в значителна степен в своите пътувания с оглед на лошото състояние на пътната и железопътната мрежа, като това на свой ред може да засегне голям брой предприятия, които разчитат на гъвкавостта, предлагана от многобройните и удобни връзки на TAROM от регионалните летища към столицата и обратно, а оттам и регионите, в които извършват дейност тези предприятия. Това е услуга, която не се предлага от НП като Wizz Air, чиято оферта е изключително чувствителна към фактора цена и обикайно се основава на не толкова скъпи слотове или на летищата с най-ниските такси. Освен това основните конкуренти на TAROM обслужват предимно връзки от точка до точка, докато Lufthansa и Air France-KLM превозват пътници основно до своите собствени центрове (вж. съображение 128), а HiSky не предлага същото ниво на обслужване като TAROM, като извършва полети до второстепенни летища, в по-неудобни слотове и предлага само малък брой маршрути. В този контекст загубата на звездобразната система на TAROM в съчетание с нивото на обслужване, което предлага дружеството (удобни слотове, добра честота на полетите, множество главни летища, достъпни цени), би била особено неблагоприятна и няма признаци, че конкурентите биха възпроизвели такава мрежа и такова обслужване.
- 200) Поради това Комисията счита, че с помощта за реструктуриране ще се избегне рискът от прекъсвания на румънския пазар на въздушния транспорт, които е вероятно излизането на TAROM от пазара да предизвика.

Заклучение относно предотвратяването на социални трудности или пазарна неефективност

- 201) Въпреки че Румъния се позовава и на обстоятелствата, посочени в точка 44, букви в) и е) от Насоките за оздравяване и реструктуриране, Комисията е убедена, че условието за избягване на социални трудности или пазарна неефективност е изпълнено в съответствие с точка 44, буква б) от Насоките за оздравяване и реструктуриране, поради което не е необходимо да оценява доводите на Румъния в това отношение.
- 202) Също така следва да се отбележи, че в решението си за откриване на процедурата Комисията не е изразила съмнения относно изпълнението на този критерий за съвместимост, а мненията, изразени от Wizz Air по негова собствена инициатива, са разгледани в настоящия раздел.
- 203) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че помощта допринася за развитието на икономическата дейност на въздушния транспорт в Румъния в смисъл, че предотвратява излизането на предприятие от пазара, което би породило сериозен риск от прекъсване на важна услуга, която е трудно да бъде възпроизведена и която конкурентите трудно биха поели (точка 44, буква б) от Насоките за оздравяване и реструктуриране).

7.3.2.2. План за реструктуриране и възстановяване на дългосрочната жизнеспособност

- 204) Съгласно точка 46 от Насоките за оздравяване и реструктуриране предоставянето на помощ за реструктуриране трябва да бъде обусловено от изпълнението на план за реструктуриране, който ще възстанови жизнеспособността на бенефициера. Изпълнението на мерки за реструктуриране, с които да се отстранят причините, довели до затрудненията на бенефициера, чрез улесняване на възстановяването на жизнеспособността му в дългосрочен план, е необходимо условие, за да може помощта за реструктуриране да послужи за развитието на икономическите дейности и регионите, в които бенефициерът извършва дейност.
- 205) Съгласно точки 45—48 от Насоките за оздравяване и реструктуриране помощта за реструктуриране следва да се предоставя само в подкрепа на осъществим, последователен и мащабен план за реструктуриране, чиито мерки трябва да са предназначени за възстановяване на дългосрочната жизнеспособност в разумен срок, като се изключва всякаква друга помощ извън тази, която подкрепя плана за реструктуриране на бенефициера. В плана за реструктуриране трябва да бъдат установени причините за затрудненията на бенефициера, както и неговите собствени слабости, и да се очертае начинът, по който предложените мерки за реструктуриране ще решат проблемите на бенефициера.

- 206) Резултатите от реструктурирането трябва да бъдат доказани при базов и при песимистичен сценарий чрез определяне на параметрите на производителността и основните предвидими рискови фактори. За да докаже дългосрочната си жизнеспособност, бенефициерът трябва да постигне подходяща възвръщаемост на инвестицията капитал след покриване на всички свои разходи, включително амортизация и финансови такси, без да зависи от оптимистични допускания за фактори като колебания на цените или на търсенето, и трябва да е в състояние да се конкурира на пазара със свои собствени сили.
- 207) Актуализираният план за реструктуриране на TAROM е изготвен по такъв начин, че да се преодолеят проблемите, установени от бенефициера след задълбочена оценка на причините за неговите финансови затруднения, като целта му е той да възвърне своята жизнеспособност. Както е посочено в съображение 15, основният проблем на TAROM е остаряващият му и нееднороден самолетен парк. Този проблем се решава изцяло чрез програмата за обновяване на самолетния парк (вж. раздел 6.2.1), която ще доведе до по-единен и модерен самолетен парк, пригоден към нуждите на TAROM, както и до значителни икономии на разходи. Освен това проблемът с нерентабилните маршрути ще бъде решен чрез програмата за оптимизация на маршрутите, която ще изпълнява през периода на реструктуриране и която ще доведе до намаляване на броя на въздухоплавателните средства по всеки маршрут и до постигане на ниво на рентабилност С3 по всички маршрути до 2029 г. (вж. съображение 64). Вторият основен проблем на TAROM е свързан с големите му оперативни разходи, като той ще бъде решен чрез повишаване на организационната и оперативната ефективност, както и чрез оптимизация на разходите (вж. съображение 66 и раздели 6.2.3 и 6.2.4). Чрез реорганизацията на персонала тези мерки също така ще доведат до подобряване на установените проблеми във връзка с работната сила. Накрая, TAROM също така планира да увеличи приходите от спомагателни дейности, които в миналото са били изключително ограничени, като започна да предлага допълнителни услуги (съображение 65).
- 208) Шестгодишната продължителност на плана, който обхваща периода от 1 януари 2021 г. до 31 декември 2026 г., не е неразумно дълга с оглед на факта, че се очаква въздушното движение в Румъния да се възстанови до нивата отпреди COVID-19 още до лятото на 2024 г. (вж. съображение 89). Освен това някои мерки за реструктуриране се изпълняват през по-дълъг период от време поради естеството си, като например обновяването на самолетния парк (при което първо трябва да се договори и подпише споразумението за лизинг, след това самолетите трябва да бъдат построени и доставени), поради което според плана за реструктуриране на TAROM пълните икономии и ефективността от тях ще бъдат постигнати едва през 2025 г. (съображения 59—62).
- 209) В следващия раздел Комисията първо ще оцени надеждността на допусканията, залегнали в актуализирания план за реструктуриране на бенефициера, а след това ще оцени доказателствата за възвръщането на жизнеспособността на бенефициера в края на периода на действие на този план.

Оценка на основните допускания, залегнали в основата на финансовите прогнози

- 210) Комисията внимателно разглежда ключовите допускания, залегнали в основата на финансовите прогнози на актуализирания план за реструктуриране, представен от Румъния.
- 211) Що се отнася до надеждността на допусканията, залегнали в основата на финансовите прогнози, Комисията отбелязва, че по отношение на обема TAROM прилага прогнозните сценарии на Евроконтрол за периода след COVID-19 по отношение на търсенето във въздушния транспорт на пътници ⁽⁸⁶⁾ към маршрутите, които ще продължи да обслужва след изпълнението на мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията (които включват намаляване на самолетния му парк през периода на реструктуриране, както и намаляване на броя на обслужваните от TAROM маршрути и на броя на полетите по тези маршрути). Нивото на намаляване на броя на полетите в сравнение с 2019 г. е посочено в таблица 11.

Таблица 11

Развитие на (действителния и прогнозния) брой полети на TAROM от 2019 г. насам

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 212) Съчетанието от намаления общ брой на маршрутите, полетите и въздухоплавателните средства води до цялостно намаляване на ASK с [...] % (ако се отчитат само маршрутите с ниво на рентабилност С1), намаляване на ASK с [...] % (ако се отчитат всички маршрути) и намаляване с [...] % (ако бъдат включени чартърните полети) в сравнение с базовата 2019 г., както е видно от таблица 12. Комисията също така отбелязва, че пътничекото, прогнозиран от

⁽⁸⁶⁾ Вж. бележки под линия 48 и 50 по отношение на избора и използването на прогнозите на Евроконтрол от страна на TAROM.

TAROM по всички маршрути, включени в неговите прогнози, се основава на собствените му действителни стойности и модел до 2022 г., както и на общия изчислен пазар на Международната асоциация за въздушен транспорт (МАВТ) за останалата част от периода на реструктуриране ⁽⁸⁷⁾.

Таблица 12

Развитие на ASK на TAROM (в милиони ASK)

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 213) Докато с ASK се измерва предлагането, обемът на пътниците представлява мярка за търсенето. Използването на по-големи въздухоплавателни средства до няколко дестинации ще стимулира търсенето чрез по-добро ценообразуване и ще спомогне за максимално увеличаване на рентабилността на маршрутите и за повишаване на коефициентите на натоварване. Коефициентът на запълване на самолетите с пътници, който определя дяла на запълнения или търсения капацитет, е свързан с капацитета на ASK. При намален самолетен парк, по отношение на който се прилага таван, TAROM ще бъде в позиция да извършва дейност по жизнеспособен начин само ако може да използва въздухоплавателните си средства по-ефикасно, с по-високи коефициенти на натоварване.
- 214) През 2019 г. дейността на TAROM съвсем не е била ефикасна, тъй като коефициентът на натоварване за годината е бил едва [...] % — най-ниският от първите пет авиокомпании, извършващи дейност на румънския пазар. Тази стойност също така е значително по-ниска от средния коефициент на натоварване, отчетен на европейско равнище — 85,2 % ⁽⁸⁸⁾.
- 215) Оттогава насам мерките за търговска оптимизация водят до постоянно подобряване на този критичен показател за ефективност за TAROM, въпреки че все още има значителни възможности за растеж в сравнение с конкуренцията.

Фигура 2

Коефициент на натоварване ⁽⁸⁹⁾ на първите пет авиокомпании, които извършват дейност в Румъния (% изчисления за периода 2019—2023 г.)

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 216) В това отношение, както е видно от таблица 13, TAROM е постигнало значителен напредък след периода на пандемията от COVID-19, като през 2023 г. коефициентът на натоварване се е увеличил средно с близо [...] % в сравнение с 2019 г.

Таблица 13

Развитие на коефициента на натоварване на TAROM за 2023/2022 г. (след COVID-19) спрямо 2019 г. (отпреди COVID-19)

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

⁽⁸⁷⁾ Общият пазар за периода 2018—2022 г. е основан на изчисленията на МАВТ на пазарния дял на TAROM и на действителните данни за PAX на TAROM за периода 2018—2022 г. Общият пазар за периода 2023—2029 г. е основан на стойностите за 2019 г. и на скоростта на възстановяване според Еврoконтрoл. Пазарните дялове са основани на изчисленията на МАВТ по отношение на въздушното движение през периода 2018—2022 г. Пазарният дял на TAROM за периода 2023—2029 г. е основан на изчисленията PAX в неговия модел и на общия изчислен пазар.

⁽⁸⁸⁾ От документа на МАВТ „Състояние на региона: Европа“ от юли 2020 г., достъпен на адрес: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-briefing---europe---june-2020/>. Алтернативен източник е информацията, публикувана от ИКАО за 2019 г., в която се посочва приблизително същият коефициент на натоварване (85 %), достъпна на адрес: https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics.pdf (стр. 4).

⁽⁸⁹⁾ Представеният коефициент на натоварване за Wizz Air, Lufthansa, Ryanair и Air France-KLM е изчислен за общата оперативна база, не само за Румъния. Коефициентите на натоварване са представени съгласно годишните доклади (в съответствие с календарите на финансовите години) за всички авиокомпании с изключение на TAROM (представени са данни за дружествата, включително изчисление за 2023 г.). По отношение на стойностите на Lufthansa и Air France-KLM за 2023 г. са представени данни за първите девет месеца от 2023 г., докато данните за Wizz Air и Ryanair се отнасят до финансовата година, която приключва на 31 март 2023 г.

- 217) В допълнение към информацията, представена в таблица 13, румънските органи посочиха, че средният коефициент на натоварване на TAROM за 2023 г. е достигнал [...] %, както е видно от таблица 5. Освен това те обясниха, че TAROM очаква малко по-ниски коефициенти на натоварване през 2025 г. и 2026 г. в резултат на въвеждането на новите въздухоплавателни средства с по-голям капацитет, което ще доведе до леко увеличение на обема на ASK⁽⁹⁰⁾ (въпреки че маршрутите и честотата на полетите няма да се променят). През следващите години обаче коефициентът на натоварване следва отново да се увеличава бавно (от 2027 г. нататък) с очакваните подобрения на оперативните резултати на TAROM (вж. таблица 5 в съображение 101).
- 218) В резултат на това, в съответствие с прогнозата на Евроконтрол за пазара (вж. съображения 89—91), се очаква до 2025 г. пътничепотока на TAROM да достигне нивата отпреди COVID-19 и да нараства средно с [...] % годишно през периода 2025—2029 г., достигайки по този начин очакван общ брой на пътниците от [...] милиона души в края на периода на реструктуриране, както е видно от фигура 3.

Фигура 3

Развитие на капацитета и регламентирания полети на TAROM⁽⁹¹⁾

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 219) В този смисъл, както може да се види от таблица 14, броят на пътниците, изчислен от TAROM за базовия сценарий и сценария за спад на дейността през 2024 г., 2025 г., както и в края на периода на реструктуриране през 2026 г., е под кривите на възстановяване съгласно прогнозата на Евроконтрол — както в базовия, така и в песимистичния сценарий. По-специално базовият сценарий на TAROM остава консервативно под базовата крива съгласно прогнозата на Евроконтрол през останалата част от анализирания период и под песимистичната крива съгласно прогнозата на Евроконтрол за 2024 г., 2025 г. и 2026 г. По подобен начин сценарият за спад на дейността на TAROM остава под песимистичната крива съгласно прогнозата на Евроконтрол през 2024 г., 2025 г. и 2026 г., като леко я надхвърля от 2027 г. нататък.

Таблица 14

Брой на пътниците на TAROM спрямо кривите на възстановяване съгласно прогнозата на Евроконтрол, само за маршрутите, които ще бъдат обслужвани съгласно плана за реструктуриране (в милиони PAX)

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 220) Точността и надеждността на тези прогнози се подсилват допълнително от данните на румънските органи, че действителният брой на пътниците, превозени от TAROM през 2022 г.⁽⁹²⁾ по редовните маршрути, които дружеството ще продължи да обслужва, е бил с [...] % по-голям от предвижданията му въз основа на прогнозите на Евроконтрол в актуализирания план за реструктуриране, представен на Комисията.
- 221) По-специално по отношение на международните полети [...].
- 222) По отношение на вътрешните полети [...].
- 223) Макар че, за разлика от 2022 г., действителният брой на пътниците за пълната 2023 година (2 333 839 души) е с [...] % по-малък от изчисленията на TAROM в актуализирания план за реструктуриране (които са извършени въз основа на действителните стойности за първите 9 месеца от тази година), тази отрицателна разлика до голяма степен се дължи на размириците, които започнаха през октомври 2023 г. в Близкия изток и засегнаха трафика към Тел Авив, Аман и Кайро, както и чартърните полети до [...]. Когато тези дестинации бъдат премахнати от изчислението, разликата между действителните стойности с прогнозите за редовните международни полети е под 2 %, а за редовните вътрешни полети — под 1 %, както е видно от таблица 15.

⁽⁹⁰⁾ Планира се това увеличение да настъпи в края на периода на реструктуриране в резултат на реструктурирането на самолетния парк и вследствие на предишното намаляване като една от мерките за реструктуриране, които ще бъдат изпълнени като част от актуализирания план за реструктуриране.

⁽⁹¹⁾ Регламентирания полети обхващат редовните търговски (вътрешни и международни) полети, за разлика от чартърните (нередовни) полети.

⁽⁹²⁾ В отговора на TAROM на искането на Комисията за предоставяне на сведения (№ 3), представен на 24 февруари 2023 г., както и от представените от него данни на 1 февруари 2024 г.

Таблица 15

Брой на пътниците през 2023 г., отклонение на действителните от прогнозните стойности (РАХ, %)

[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 224) Като цяло през 2022 г. и 2023 г. — две години със значими непредвидими събития извън контрола на TAROM (агресивната война на Русия срещу Украйна и размириците в Близкия изток) — разликата в броя на пътниците спрямо прогнозите в актуализирания план за реструктуриране е била или положителна (2022 г.), или отрицателна с по-малко от 4 % (2023 г.).
- 225) В обобщение, като взема под внимание гореизложеното, Комисията смята, че приблизителното изчисляване на броя на пътниците в базовия сценарий и в сценария за спад на дейността е реалистично и надеждно поради следните основни причини:
- 1) то съчетава развитието на капацитета на самолетния парк на TAROM с по-ефикасен търговски подход, съгласно който коефициентът на натоварване ще се повиши до по-добри нива от отправната позиция през 2019 г.;
 - 2) през целия период на реструктуриране коефициентът на натоварване се изчислява въз основа на консервативни равнища в сравнение с конкурентите (и действително е най-ниският от тях);
 - 3) броят на пътниците в базовия сценарий е както под базовата крива, така и под песимистичната крива съгласно прогнозата на Евроконтрол за 2024 г. и 2025 г.;
 - 4) броят на пътниците в сценария за спад на дейността остава под песимистичната крива съгласно прогнозата на Евроконтрол за 2024 г., 2025 г. и 2026 г. и я надхвърля леко едва от 2027 г. (която попада извън периода на реструктуриране);
 - 5) разликите между действителните стойности и прогнозите, включени в плана за реструктуриране, са или положителни (2022 г.), или леко отрицателни поради основателни причини, които не зависят от осъществяването на дейностите на TAROM (2023 г.).
- 226) Накрая, по искане на Комисията и независимо от гореизложеното, румънските органи доказаха, че рентабилността на TAROM би могла да устои дори на допълнително неочаквано намаляване на броя на пътниците с отклонение до 5 % годишно спрямо базовия сценарий. Това би съответствало на най-сериозните отклонения на базовата спрямо песимистичната крива съгласно прогнозата на Евроконтрол през периода 2024—2026 г. и би било по-значимо от разликата на прогнозите за 2023 г. спрямо действителния отчетен брой на пътниците (т.е. общо -3,7 %, докато по редовните маршрути извън Близкия изток разликата е по-малка). В такъв случай (и като едновременно с това се запазва увеличението на цените на горивото с [...] %, вж. съображение 238 за въздействието на чувствителността спрямо цената на горивото за реактивни двигатели) TAROM пак би постигнало жизнеспособност през 2025 г. и би я запазило през 2026 г. ⁽⁹³⁾.
- 227) Що се отнася до надеждността на допусканията, залегнали в основата на прогнозите на TAROM за ценообразуването, Комисията отбелязва новата диференцирана търговска стратегия на TAROM, която следва да му позволи да оптимизира ценообразуването по отношение на цялата клиентска база (както е описано в съображения 94—98), както и предпазливия подход при ценообразуването, който като цяло се прилага от TAROM, особено по отношение на коригирането на цените спрямо инфлацията ⁽⁹⁴⁾ през периода на реструктуриране (както е обяснено в съображение 98 и е видно от таблица 4).
- 228) По аналогичен начин Комисията признава изключително консервативните прогнози за приноса от продажбите на спомагателни услуги към общите приходи от пътници, като те няма да достигнат повече от [...] % в който и да е момент от периода на реструктуриране (както е обяснено в съображения 65 и 98).

⁽⁹³⁾ Както се доказва от анализите на румънските органи, представени на Комисията на 21 март 2024 г.⁽⁹⁴⁾ Равнищата на индексирание, използвани в прогнозите за 2023 г., 2024 г., 2025 г. и 2026 г., са съответно 9,3 %, 5,6 %, 4,2 % и 3,30 % и като такива изглеждат разумни и в съответствие с най-новата прогноза на Комисията за Румъния в размер на 9,7 % през 2023 г., 5,8 % през 2024 г. и 3,6 % през 2025 г. (достъпни на адрес: https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-surveillance-eu-economies/romania/economic-forecast-romania_en?prefLang=bg).

- 229) Поради посочените по-горе причини Комисията смята, че прогнозите на TAROM за приходите от пътници през периода на реструктуриране са разумни и надеждни, по-специално с оглед на средата с висока инфлация, факта, че най-големите увеличения на цените са настъпили между 2022 г. и 2024 г., както и с оглед на изключително консервативните прогнози за увеличенията през останалата част от периода на реструктуриране.
- 230) Що се отнася до надеждността на допусканията, залегнали в основата на прогнозите за разходите, Комисията отбелязва, че актуализираният план за реструктуриране на TAROM включва изпълнението на мерки, насочени към: i) повишаване на оперативната ефикасност и работната ефективност чрез съчетание от реорганизиране на неговите дейности, преконфигуриране на самолетния парк, реструктуриране на персонала, подобряване на процесите и внедряване на най-новите технологии; както и ii) повишаване на използването на ресурси с акцент върху намаляването на разходите, например чрез програма за намаляване на потреблението на гориво, преместване на служители и отдаване под наем на сградата на седалището. Освен това Комисията отбелязва, че TAROM е закрило голям брой нерентабилни агенции за продажба на билети, което е генерирало допълнителни икономии на разходи.
- 231) Прогнозните икономии ⁽⁹⁵⁾ от тези разнообразни мерки се изчисляват от TAROM на по-малко от [...] милиона евро годишно, когато бъдат осъществени изцяло. Тези икономии представляват по-малко от 1 % от годишната разходна база на TAROM и като такива не могат да се считат за надценени или нереалистични.
- 232) Например променливите разходи за поддръжка и разносните за въздухоплавателните средства са най-значимите елементи от разходите, генерирани от експлоатацията на самолетния парк. Стойностите между отделните въздухоплавателни средства значително се различават поради характеристиките на последните, разпределението по маршрутите, възрастта, и особено договорните разходи за лизинг и вътрешните счетоводни политики на TAROM (в актуализирания план за реструктуриране се прогнозира, че променливите разходи за поддръжка на Boeing 737-800, ATR 72-600 и Boeing 737-8 MAX ще се увеличат с [...] % през 2025—2026 г., с [...] % през 2027 г. и с [...] % през 2028—2029 г., [...]).
- 233) Въз основа на гореизложеното Комисията счита цялостните прогнози за разходите на TAROM за надеждни.
- 234) За да подходи консервативно и в допълнение към гореизложеното обаче, Комисията изпита финансовите прогнози на TAROM в случай на евентуални неблагоприятни промени на цените на горивото за реактивни двигатели. Разходите за гориво са съществен компонент от структурата на оперативните разходи на всяка авиокомпания и поради това следва да им се обърне особено внимание, когато се оценяват прогнозите и възможното им въздействие върху рентабилността и жизнеспособността на всяка авиокомпания. Това е особено вярно за TAROM, тъй като дружеството не е постигало нетна печалба през последното десетилетие.
- 235) При първоначалното изготвяне на плана си за реструктуриране и свързаните с него финансови прогнози TAROM е използвало поредица от данни от Fitch (стойности за минали периоди и прогнозни стойности за гориво за реактивни двигатели/керосин, Ротердам) като базово равнище за изчисляването на цената на горивото за реактивни двигатели и е допълнило тази информация с наблюдението на цената на горивото за реактивни двигатели, публикувана на уебсайта на MAVT и в съобщения в печата относно прогнозата на BMI ⁽⁹⁶⁾ по отношение на горивото за реактивни двигатели.
- 236) В резултат на това съответните допускания в плана за реструктуриране са, както следва:

⁽⁹⁵⁾ Част от икономии, генерирани от мерките за реструктуриране, се компенсират от повишаването на някои разходи. Със закриването на агенциите част от резервациите на PAX ще се прехвърлят към онлайн резервиране и/или към други канали с по-големи комисиони. По аналогичен начин възлагането на наземното обслужване на външни изпълнители ще доведе до повишаване на разходите за него. И в двата случая обаче повишаването на разходите се компенсира от генерираните икономии. Отрицателното въздействие е отразено като процентно увеличение на разходите.

⁽⁹⁶⁾ BMI е доставчик на независими и основани на данни разяснения, анализи и прогнози за пазара по теми, държави и сектори, като осигурява задълбочена информация относно нововъзникващите пазари. BMI е част от Fitch Solutions, който е доставчик на разяснения, данни и анализи. Fitch Solutions е част от Fitch Group — световен лидер при предоставянето на услуги за финансова информация, който извършва дейност в над 30 държави. Fitch Group се притежава от Hearst. Вж. www.fitchsolutions.com.

Таблица 16

Средни стойности на поредиците от данни на Fitch и съобщенията на BMI относно средните годишни (прогнозни) стойности (USD/тон)

Година	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Базова цена на горивото за реактивни двигатели (USD/тон)	1 105	852	829	837	821	821	821	821

Източник: план за реструктуриране на TAROM.

- 237) През 2022 г. обаче действителните средни разходи на TAROM за гориво за реактивни двигатели са били [...] USD/тон. В сравнение с посочената по-горе базова стойност (1 105 USD/тон) това съответства на множител [...] (действителна спрямо базова стойност). През октомври 2023 г., въз основа на наличната информация за първите девет месеца от тази година, действителните средни разходи на TAROM за гориво за реактивни двигатели са били [...] USD/тон, което съставлява множител [...] спрямо отчетената базова стойност (852 USD/тон).
- 238) С оглед на тези несъответствия Комисията поиска от румънските органи да преразгледат своите допускания по отношение на горивото, за да се уверят, че финансовите им прогнози са реалистични и надеждни.
- 239) Румънските органи извършиха такова коригиране на прогнозите за средната годишна цена на горивото с оглед да се отразят евентуално по-високи цени в бъдеще. Това доведе до прогнозна средна цена на горивото за реактивни двигатели за TAROM от [...] USD/тон за 2023 г.
- 240) В съответствие с това множителът спрямо базовата стойност, отчетена за 2023 г., стана [...] ([...] спрямо [...] USD/тон). Този множител беше приложен и към прогнозните базови поредици от данни, като бяха генерирани допускания за цената на горивото за реактивни двигатели, които понастоящем са включени в актуализираните финансови прогнози на актуализирания план за реструктуриране, както следва:

Таблица 17

Коригирани прогнози за цената на горивото за реактивни двигатели в плана за реструктуриране (USD/тон)

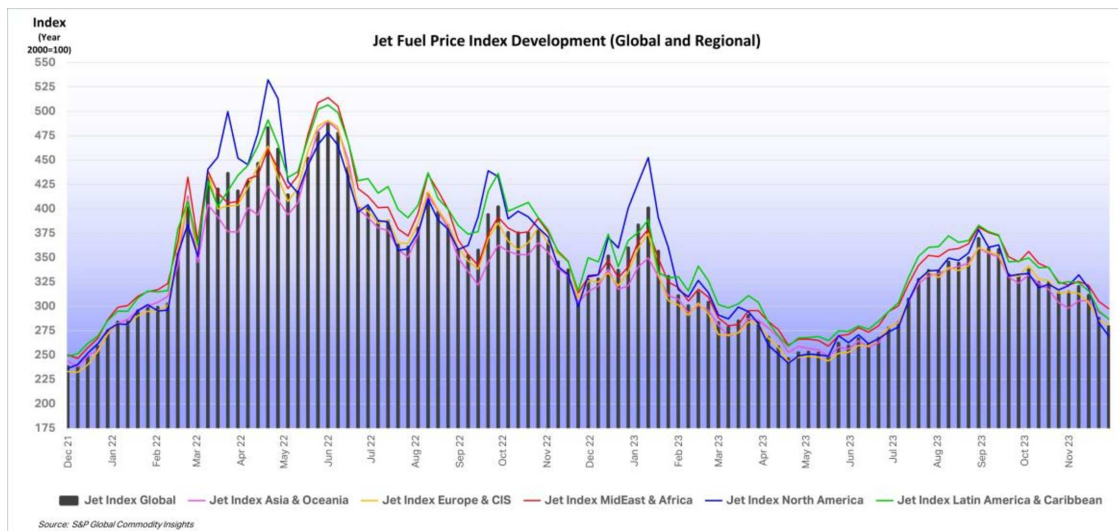
[...]

Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 241) Като отчита нестабилността на пазара на нефт и свързаните с него горива, Комисията счита тези прогнози за разумни. Фактът, че след извършването на корекцията цените на горивото за реактивни двигатели постоянно (и съществено) намаляват, както е видно от фигура 4, още веднъж доказва, че този подход е и консервативен. Например за седмицата, приключваща на 15 декември 2023 г., цената на горивото за реактивни двигатели за Европа беше 824,80 USD/тон — почти 18 % по-ниска от отчетената на 6 октомври 2023 г. стойност от 969,85 USD/тон.

Фигура 4

Графика от уебстраницата за наблюдение на цената на горивото за реактивни двигатели на МАВТ към 15 декември 2023 г. (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)

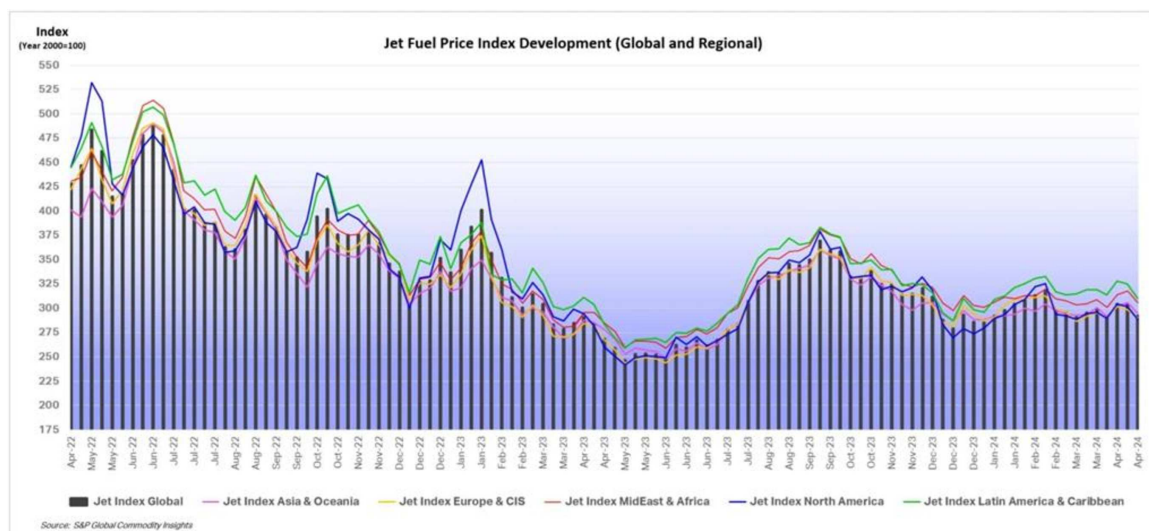


Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM.

- 242) Отчетените наскоро промени остават в границите на прогнозите на TAROM, както е видно от актуализираната версия (към 24 април 2024 г.) на индекса за развитие на цената на горивото за реактивни двигатели, представена на фигура 5.

Фигура 5

Графика от уебстраницата за наблюдение на цената на горивото за реактивни двигатели на МАВТ към април 2024 г. (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)



- 243) Въз основа на това Комисията счита, че допусканията на TAROM относно цената на горивото са по-песимистични по отношение на развитието в бъдеще в сравнение с действителното развитие на пазара понастоящем и поради това могат да се считат за консервативни.
- 244) За да потвърди допълнително тази оценка, Комисията поиска от румънските органи да извършат анализ на чувствителността по отношение на цената на горивото и да проверят по какъв начин биха се повлияли финансовите прогнози и рентабилността на TAROM от хипотетични колебания на цената на горивото.

- 245) Както беше обяснено по-горе, средната цена на горивото за 2023 г. беше изчислена на [...] USD/тон, а действителната цена в края на 2023 г. беше [...] USD/тон, т.е. още на този етап по-ниска от това изчисление. Това потвърждава, че коригираните прогнози в актуализирания план за реструктуриране са консервативни.
- 246) Комисията отбелязва, че изчисленията на чувствителността на TAROM показват, че при други равни условия финансовият модел би могъл да устои на увеличение на цената на горивото до [...] % предвид разумните и консервативни допускания, които вече са залегнали в прогнозите.
- 247) С оглед на гореизложеното, макар Комисията да признава несигурността по отношение на възможните промени на цената на нефта в бъдеще, тя счита, че прогнозираните стойности за останалата част от периода на реструктуриране са консервативни, разумни и следователно надеждни.

Оценка на възвръщането на жизнеспособността на бенефициера

- 248) След като установи надеждността на допусканията, на които се основават финансовите прогнози, Комисията ще прецени дали според тези прогнози бенефициерът е в състояние да възстанови жизнеспособността си до края на периода на реструктуриране. По-конкретно Комисията ще провери дали до края на 2026 г. може да се очаква бенефициерът да генерира достатъчна норма на възвръщаемост от дейността си и да бъде в състояние да се конкурира самостоятелно.
- 249) Съгласно базовия сценарий, благодарение на генерирането на приходи, сравними със ситуацията отпреди COVID-19 (т.е. 2019 г.), и на приноса от установените мерки за реструктуриране, Комисията отбелязва, че през 2023 г. — за първи път от 2019 г. насам (вж. съображение 107) — TAROM ще бъде в състояние да отчете положителна EBITDA. Прогнозира се, че на свой ред оперативният доход (EBIT) и нетният доход на TAROM ще станат положителни през 2024 г. благодарение на очакваното развитие на въздушното движение, подобряването на коефициента на натоварване на TAROM, нивото на разходите и приходите въз основа на продължаващото изпълнение на мерките за реструктуриране, по-специално по отношение на преконфигурирането на самолетния парк и инициативите за икономии на разходи (съображения 109 и 110). Тъй като Комисията счита различните допускания по отношение на приходите (от гледна точка както на обема, така и на цените) и разходите за реалистични и надеждни (вж. съображения 227—247), всички резултати и последици от използването на тези прогнози в актуализирания план за реструктуриране на TAROM подкрепят довода, че планът за реструктуриране ще осигури дългосрочната жизнеспособност на бенефициера, както се изисква съгласно Насоките за оздравяване и реструктуриране, приети от Комисията.
- 250) Това заключение важи не само за изброените по-горе показатели (EBITDA, EBIT и нетния доход), но и за капиталовата позиция на TAROM, която се очаква да стане положителна до края на периода на реструктуриране и при двата сценария (в базовия сценарий с [...] милиона евро до 2026 г. и [...] милиона евро в случай на лизинг, а не на продажба на слота [...]), макар и незначително (с [...] милиона евро) в сценария за спад на дейността в случай на лизинг, а не на продажба на слота [...].
- 251) Наред с другото⁽⁹⁷⁾, като последица от посоченото по-горе ниво на нетния доход ROCE, чрез която се отчита генерираната от дадено предприятие възвръщаемост на активите, финансирани както с дългов, така и със собствен капитал, също се очаква да стане положителна до края на периода на реструктуриране (през 2026 г.) в размер на [...] % в базовия сценарий (и леко над [...] % в сценария за спад на дейността) (съображения 112 и 113). Такива нива на ROCE са в благоприятно съотношение с тези на групата на дружествата аналози на TAROM (съображение 112) и се подкрепят от посочената по-горе оценка, която Комисията извърши по отношение на представените от румънските органи финансови прогнози (вж. съображения 227—247). В основата на тези прогнози са залегнали редица мерки за реструктуриране, които влияят положително на приходната и разходната база на TAROM, и демонстрират очакваното структурно увеличение на рентабилността на TAROM.

⁽⁹⁷⁾ Намалването на размера на вложения капитал, произтичащо от факта, че TAROM вече няма да притежава значителен самолетен парк (вследствие на мерките за реструктуриране, които засягат състава на самолетния му парк, по-специално продажбата на собствени въздухоплавателни средства и замяната им с получени на лизинг такива, считано от 2025 г.), също допринася положително за нивото на ROCE.

252) В този смисъл Комисията счита, че прогнозното ниво на ROCE до края на периода на реструктуриране както в базовия сценарий, така и в сценария за спад на дейността, отговаря на изискването възвръщаемостта, генерирана от актуализирания план за реструктуриране, да осигури дългосрочната жизнеспособност на бенефициера. Това заключение се подкрепя от факта, че се очаква ROCE на TAROM през 2026 г. ([...] %) да бъде по-висока от неговата WACC (която в края на юни 2023 г. се изчислява на [...] %), както и от това, че в резултат на изпълнението на плана за реструктуриране се очаква TAROM да генерира стойност за своите акционери и други доставчици на капитал. Комисията извърши оценка на изчисленията на параметрите на WACC (описани в бележка под линия 53) и установи по-специално, че:

- а) използваният от Румъния безрисков лихвен процент от 2,4 % съответства на средната дневна доходност на 10-годишните германски държавни облигации през периода 2023—2024 г., както и на средната стойност през последните 6 и 12 месеца съгласно данни на германската централна банка ⁽⁹⁸⁾.
- б) В съответствие с широко използван и признат източник средната рискова премия за Румъния към януари 2024 г. е 2,8 % ⁽⁹⁹⁾. Поради това използваната от Румъния рискова премия за държавата от 3,6 % е консервативна.
- в) Комисията направи консервативен анализ на чувствителността по отношение на представеното от Румъния допускане за коефициента „бета“ на активите от 0,56. Като изключи определени държави аналози от извадката, установена от Румъния ⁽¹⁰⁰⁾, Комисията достигна до коефициент „бета“ на активите в размер на 1, като използва тази стойност в сравнителния си анализ.
- г) Информацията от сравнителния набор от данни показва премия за риск на капиталовия пазар от 4,6 % към януари 2024 г. ⁽¹⁰¹⁾ Поради това използваната от Румъния премия за риск на капиталовия пазар от 6,5 % е консервативна.
- д) Що се отнася до кредитния спред, Комисията изчисли консервативно вероятния кредитен рейтинг на TAROM за 2026 г. въз основа на очакваните му резултати през 2026 г. и стигна до по-консервативен кредитен спред от 2,35 % ⁽¹⁰²⁾.
- е) Прилаганата от Румъния данъчна ставка от 16 % отговаря на ставката на корпоративния данък на Румъния.

253) На таблица 18 е показано сравнение на резултатите от анализите на Румъния и на Комисията. Както е видно от таблицата, допусканията на Комисията, както са описани по-горе, водят до диапазон за WACC между [...] % и [...] %, със средна стойност от [...] % за TAROM. Това е в съответствие с WACC от [...] %, посочена от Румъния. Освен това изчислената от Румъния WACC и дори таванът на диапазона, определен от Комисията, са под ROCE от [...] %, която се очаква да постигне TAROM през 2026 г. (вж. съображение 112). Поради това Комисията счита, че WACC от [...] % е разумна.

⁽⁹⁸⁾ Данните са достъпни на уебсайта на Bundesbank (Дневна доходност на настоящите федерални ценни книжа | Deutsche Bundesbank).

⁽⁹⁹⁾ Вж. набора с данни на проф. Damodaran, актуализиран през януари 2024 г. (ctryprem.xlsx (live.com)).

⁽¹⁰⁰⁾ Тези дружества са: Public Joint Stock Company Aeroflot - Russian Airlines; Sas Ab (Publ); Jet2 Plc и Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi. Комисията отбелязва, че изключването на три от тези дружества (Public Joint Stock Company Aeroflot - Russian Airlines; Sas Ab (Publ); и Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi) води до корекция в посока увеличение на коефициента „бета“ на активите, поради което този коефициент е изключително консервативен. Комисията отбелязва, че дори Jet2 Plc да остане в извадката, резултатите за WACC се променят незначително с 0,1 % и в трите сценария на Комисията по отношение на WACC.

⁽¹⁰¹⁾ Вж. набора с данни на проф. Damodaran, актуализиран през януари 2024 г. (ctryprem.xlsx (live.com)).

⁽¹⁰²⁾ Следвайки методиката на Standard and Poor's (вж. S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19 ноември 2013 г.), Комисията разгледа двата основни финансови показателя (съотношението на дълга към EBITDA и съотношението на средствата от дейността към дълга, извлечени от актуализирания план за реструктуриране на TAROM), които се използват за определяне на кредитния рейтинг на дадено дружество. Тези съотношения показват, че вероятният рейтинг според S&P би бил BBV или съответно рейтинг Baa2 според Moody's, което отговаря на кредитен спред от 2,35 % (вж. данните на проф. Damodaran, актуализирани през януари 2024 г., ctryprem.xlsx (live.com)).

Таблица 18

Оценка на WACC

WACC	Румъния	Комисия		
		Песимистичен сценарий	Средностатистически сценарий ⁽¹⁾	Оптимистичен сценарий
Безрисков лихвен процент	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Рискова премия за държавата	3,6 %	2,8 %	3,2 %	3,6 %
Коефициент „бета“ на активите	0,56	1,01	1,01	1,01
Целеви ливъридж	49 %	49 %	49 %	49 %
Премия за риск на капиталовия пазар	6,5 %	4,5 %	5,5 %	6,5 %
Цена на собствения капитал	13,3 %	11,4 %	13,1 %	14,9 %
Данъчна ставка	16,0 %	16,0 %	16,0 %	16,0 %
Кредитен спред	1,0 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Цена на дълга	6,0 %	6,4 %	6,7 %	7,1 %
WACC (след данъчно облагане)	9,7 %	8,9 %	10,0 %	11,1 %

⁽¹⁾ Стойността на всеки параметър, използван в „средностатистическия“ сценарий за WACC, е изчислена като средната аритметична стойност на стойностите на съответния параметър в „песимистичния“ и „оптимистичния“ сценарий за WACC.
Източник: актуализиран план за реструктуриране на TAROM и анализ на Комисията.

- 254) Освен това Комисията смята, че е обичайна практика и следователно разумно да се използва изчислената WACC в настоящия ѝ вид, за да се определи каква възвръщаемост следва да очакват инвеститорите на инвестиция, която се прави към настоящ момент, но въз основа на свободни парични потоци в бъдеще, и оттук тя да бъде сравнена с очакваната възвръщаемост в бъдеще, измерена, наред с другото, чрез прогнозната ROCE ⁽¹⁰³⁾.
- 255) Като част от своята оценка Комисията също така отчете способността на TAROM да обслужва финансовите си задължения в краткосрочен и дългосрочен план посредством преглед на съотношения, като например съотношението на нетния дълг към EBITDA и съотношението на EBITDA към лихвите.
- 256) И двете съотношения ще достигнат задоволителни равнища до края на периода на реструктуриране. В действителност се очаква до края на 2026 г. съотношението на нетния дълг към EBITDA да спадне под [...], което се счита за ниво на инвестиционен рейтинг ⁽¹⁰⁴⁾ и е от полза, за да се потвърди, че бенефициерът ще възвърне жизнеспособността си в края на периода на реструктуриране. Тогава се очаква за равнището на посоченото съотношение да допринесе именно нарастването на прогнозната EBITDA на TAROM през периода на реструктуриране (съображения 107 и 108) в резултат на планираните от TAROM мерки за подобряване на приходите и на икономии на разходи, описани подробно по-горе.

⁽¹⁰³⁾ Макар да е възможно да се направят разумни изчисления и прогнози въз основа на определени допускания и анализ, предвиждането на точната бъдеща WACC на дадено дружество със сигурност представлява предизвикателство поради разнообразните фактори, които се включват, и несигурността, присъща на финансовите пазари (WACC се повлиява от разнообразни фактори, като например лихвените проценти, премията за пазарен риск и капиталовата структура на дружеството; тези фактори могат да се променят с времето поради икономическите условия, промени в пазарните нагласи или във финансовата структура на дружеството). Следователно използването на настоящата WACC като референтен показател може да бъде счетено за разумен и приемлив аналог, ако не може да се прогнозира каква би могла или би следвало да бъде нейната стойност в бъдеще.

⁽¹⁰⁴⁾ Вж. S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19 ноември 2013 г., таблица 18.

- 257) По аналогичен начин се очаква коефициентът на лихвено покритие (съотношение на EBITDA към лихвите) да се развие по благоприятен начин през периода на реструктуриране благодарение на подобрените оперативни и финансови резултати на TAROM, като следва да достигне задоволително равнище от [...] до края на 2026 г.⁽¹⁰⁵⁾ (съображения 115 и 116), макар и по-ниско в сравнение с това на дружествата аналози на TAROM, постигнато преди пандемията от COVID-19.
- 258) Двете съотношения доказват способността на TAROM да обслужва краткосрочните и дългосрочните си задължения, което е знак, че бенефициерът ще може да осъществява дейността си в дългосрочен план без допълнителна помощ.
- 259) В съответствие с точка 50 от Насоките за оздравяване и реструктуриране румънските органи изготвиха песимистичен сценарий (вж. съображения 103—105), за да наблюдават въздействието върху финансовите резултати на TAROM. Този сценарий за спад на дейността е основан на по-неблагоприятни допускания от описаните по-горе.
- 260) Както е обяснено в съображения 252—259, извършената от Комисията оценка на сценария за спад на дейността потвърждава, че дори при по-песимистични допускания TAROM пак ще бъде в състояние да покрива всичките си разходи, включително амортизацията и обслужването на дълговите си задължения, и да остане на пазара, без да се нуждае от допълнителна помощ за реструктуриране в края на плана за реструктуриране, както и при базовия сценарий.
- 261) Освен това, предвид значението на развитието на цените на горивата и броя на пътниците за жизнеспособността на TAROM до края на периода на реструктуриране, Комисията поиска от румънските органи да извършат специфични допълнителни анализи на чувствителността по отношение на тези параметри. Целта на искането бе да се провери до каква степен актуализираният план за реструктуриране би могъл да отрази промени в тези параметри.
- 262) Основа за такива анализи на чувствителността са както базовият сценарий, включващ продажбата на слота [...] (в който не се прилага изменение на цената на горивото и/или на PAX, като той се нарича сценарий „0“ или „B“ (от „базов сценарий“), т.е. комбинацията F0/P0 в обобщаващата фигура 5), така и свързаният сценарий за спад на дейността (който вече съчетава увеличение с [...] % на цената на горивото със спад на броя на пътниците с 2 % в сравнение с базовия сценарий и се нарича сценарий „1“ или „Sb“ (от „сценарий за спад на дейността“), т.е. комбинацията F1/P1).
- 263) Въз основа на тези допускания сценарий „2“ (F2/P2) включва увеличение с [...] % на цената на горивото и спад на броя на пътниците с 4,6 % в сравнение с базовия сценарий (F0/P0 или „B“), докато сценарий „3“ (F3/P3) включва увеличение с [...] % на цената на горивото и спад на броя на пътниците с 6,5 % в сравнение с базовия сценарий.
- 264) Както е видно от фигура 6 по-долу, макар както базовият сценарий, така и сценарият за спад на дейността да генерират положителни капиталови позиции (както и положителен нетен доход)⁽¹⁰⁶⁾ в края на периода на реструктуриране, във всички случаи, в които комбинацията от допускания включва или увеличение на цената на горивото (повишаване с [...] %), или промени в броя на пътниците (спад с 6,5 %) в сравнение със сценарий „3“, в края на периода на реструктуриране капиталовата позиция на TAROM винаги (а нетният доход в повечето случаи) е с отрицателна стойност. Освен това се очаква всяка комбинация на следните допускания да доведе до отрицателни капиталови позиции:
- 1) увеличение на цената на горивото с [...] % (F2) при спад на PAX с 2 % (P1);
 - 2) увеличение на цената на горивото с [...] % (F2) при спад на PAX с 4,6 % (P2).

⁽¹⁰⁵⁾ Стойностите между 5 и 9 се считат за задоволителни. Вж. S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19 ноември 2013 г., таблица 18.

⁽¹⁰⁶⁾ Моля, направете справка с бележка под линия 107 за пояснения относно съответните равнища на прогнозния нетен доход при тези обстоятелства.

Фигура 6

Резултат от анализите на чувствителността по отношение на равнището на капиталовата позиция и нетния доход на TAROM ⁽¹⁰⁷⁾ (края на 2026 г.) в случай на продажба на слота [...]

	F0	F1	F2	F3
P0	B			
P1		Sb		
P2				
P3				

Легенда:

B Базов сценарий или сценарий 0 (=F0/P0)

F1/P1 Сценарий за спад на дейността или сценарий 1 (=Sb)

F0/P0 Базов сценарий (без отклонение спрямо базовото равнище) (= B)

F1-F2-F3 Сценарии 1, 2 и 3 за чувствителност по отношение на горивото

P1-P2-P3 Сценарии 1, 2 и 3 за чувствителност по отношение на PAX

- 265) От съображения за пълнота трябва обаче да се посочи, че в сценария за спад на дейността в случай на лизинг, а не на продажба на слота [...] нито една комбинация, с изключение на сценарий Sb (F1/P1), няма да доведе до положителна капиталова позиция/положителен нетен доход в края на периода на реструктуриране. Това означава, че ако слотът [...] бъде отдаден на лизинг, вместо да бъде продаден, всички възможни комбинации с по-неблагоприятен резултат от този на сценария за спад на дейността (при който се приема продажбата на слота [...], т.е. сценарий „Sb“ във фигура 6) водят до отрицателна нетна стойност/отрицателен нетен доход ⁽¹⁰⁸⁾ в края на периода на реструктуриране, доколкото генерираният доход от продажбата на слота няма да бъде налице, за да компенсира по-ниските приходи (от пътници) и по-големите разходи (за гориво), произтичащи от сценарии 2 или 3.
- 266) Въз основа на гореизложеното единствено комбинации F0/P0 (т.е. базовият сценарий с изключване на продажбата на слота [...]), F0/P1, F1/P0 и F1/P1 (т.е. сценарият за спад на дейността с изключване на продажбата на слота [...]) биха генерирали положителна капиталова позиция/положителен нетен доход ⁽¹⁰⁹⁾ до края на периода на реструктуриране (или с други думи ще бъдат посочени като „зелени“ на фигура 6).
- 267) Въз основа на извършения от Комисията анализ на валидирането по отношение на допусканията за цената на горивото и броя на пътниците в началото на прегледа на актуализирания план за реструктуриране на TAROM и произтичащите от него финансови модели на базовия сценарий и сценария за спад на дейността (вж. съображения 227—246) Комисията заключи, че комбинациите, които биха довели до отрицателни капиталови позиции/отрицателен нетен доход ⁽¹¹⁰⁾ (включително разглежданите в съображения 265 и 266), са основани на екстремни допускания, които — предвид вече агресивните отправни точки на базовия сценарий и сценария за спад на дейността в тази връзка — е много малко вероятно да се реализират, освен ако не настъпят извънредни

⁽¹⁰⁷⁾ От съображения за точност трябва да се поясни, че прогнозният нетен доход не е отрицателен, но е съвсем малко над нула в следните три комбинации: F3/P0 (прогнозен нетен доход от [...] EUR), F2/P1 (прогнозен нетен доход от [...] EUR) и F0/P3 (прогнозен нетен доход от [...] EUR). При всички останали комбинации се генерира отрицателен нетен доход. За целите на своя анализ и от съображения за опростяване и лесна справка в контекста на настоящото решение поради изключително ограничения положителен размер на нетния доход Комисията смята, че такива равнища на нетния доход могат да бъдат приравнени на отрицателни стойности (т.е. равни на нула или по-малки от нула) и следователно да бъдат обединени с равнищата на нетния доход в останалите комбинации (макар че това вероятно не би било необходимо, тъй като положителната стойност на нетния доход в тези комбинации допълнително подкрепя и потвърждава заключението на Комисията за тези аспекти от оценката ѝ).

⁽¹⁰⁸⁾ Моля, направете справка с бележка под линия 107 за пояснения относно съответните равнища на прогнозният нетен доход при тези обстоятелства.

⁽¹⁰⁹⁾ Моля, направете справка с бележка под линия 107 за пояснения относно съответните равнища на прогнозният нетен доход при тези обстоятелства.

⁽¹¹⁰⁾ Моля, направете справка с бележка под линия 107 за пояснения относно съответните равнища на прогнозният нетен доход при тези обстоятелства.

макроикономически и/или геополитически промени. Поради това те могат да бъдат отхвърлени като нереалистични в контекста на стрес тестването на финансовите прогнози на TAROM. Това важи в още по-голяма степен с оглед на факта, че комбинация, която в действителност е по-неблагоприятна от сценария за спад на дейността (т.е. F1/P2, която включва увеличение на цената на горивото с [...] % със спад на PAX с 4,6 %), пак би довела до положителна капиталова позиция/положителен нетен доход до края на периода на реструктуриране (макар че трябва да се отбележи, че в нея се предвижда продажбата, а не лизингът на слота [...]).

- 268) С оглед на гореизложеното съмненията на Комисията, изразени в решението за откриване на процедурата, са разсеяни. В съответствие с това Комисията стига до заключението, че предложеният актуализиран план за реструктуриране е осъществим, последователен и мащабен и е в състояние да възстанови дългосрочната жизнеспособност на TAROM в разумен срок, като се вземат предвид спецификата на неговата дейност и времето, необходимо за изпълнение и извличане на ползи от планираните инвестиции. В това отношение и като се имат предвид продължителността и съдържанието на плана за реструктуриране, както и пазарът, на който функционира TAROM, е целесъобразно Румъния да предприеме действия, така че TAROM да приложи своевременно и ефективно мерките, включени в плана за реструктуриране, като условие за съвместимост на помощта. Румъния или TAROM следва да предприемат всички необходими действия за преодоляване на възможните отклонения от финансовата траектория и прогнози, които са в основата на плана за реструктуриране.

7.3.3. Въздействие върху конкуренцията и условията на търговия между държавите членки

- 269) За да се прецени дали помощта не засяга неправомерно конкуренцията и условията на търговия, е необходимо да се определят положителните ефекти от помощта за развитието на икономическа дейност, както и други положителни ефекти от помощта; да се определят отрицателните ефекти от помощта върху конкуренцията и търговията; и да се проучи дали отрицателните ефекти са достатъчно ограничени чрез смекчаващи фактори, с които се гарантират необходимостта, целесъобразността, пропорционалността и прозрачността на помощта. Накрая, необходимо е да се прецени дали положителните ефекти от помощта надвишават оставащите отрицателни ефекти от нея, като се вземат предвид смекчаващите фактори, и дали в крайна сметка въздействието на помощта върху вътрешния пазар остава положително.

7.3.3.1. Необходимост от помощта и стимулиращ ефект

- 270) Съгласно точка 53 от Насоките за оздравяване и реструктуриране, за да докажат необходимостта от държавна намеса, държавите членки, които възнамеряват да предоставят помощ за реструктуриране, трябва да предоставят сравнение с надежден алтернативен сценарий, който не включва държавна помощ, като покажат как преследваната цел за избягване на пазарна неефективност или социални трудности няма да бъде постигната или ще бъде постигната в по-малка степен без помощта. Освен това, за да докажат, че помощта за реструктуриране има стимулиращ ефект, държавите членки трябва да покажат, че при липса на помощ предприятието бенефициер би било реструктурирано, продадено или ликвидирено по начин, който не би постигнал преследваната цел за избягване на пазарна неефективност или социални трудности (точка 59 от Насоките за оздравяване и реструктуриране).
- 271) Целта на помощта за реструктуриране е да се избегне прекратяването на дейността на TAROM и по този начин да се предотврати ситуация на пазарна неефективност и социални трудности, които биха възпрепятствали развитието на въздухоплавателните услуги в Румъния. Тази цел се постига чрез изпълнението на актуализирания план за реструктуриране, частично финансиран от помощта за реструктуриране, което предотвратява предстоящата неплатежоспособност на TAROM, отнемането на оперативния му лиценз и прекратяването на дейността, които със сигурност биха настъпили при липса на помощ.
- 272) Актуализираният план за реструктуриране показва, че за разрешаването на финансовите проблеми на бенефициера е необходимо да бъдат разглеждани както въпросите, свързани с ликвидността, така и тези, свързани с платежоспособността му. Без помощта в краткосрочен план TAROM няма да бъде в състояние да изпълни финансовите си задължения или да получи достъп до пазарно финансиране (вж. съображения 15 и 17 и раздел 6.1). Освен това TAROM няма да бъде в състояние да изпълни мерките си за реструктуриране поради липса на финансиране, които не само ще затвърди проблемите, причинени от затрудненията му, но и ще доведе до приземяване на въздухоплавателните средства (вж. съображения 54 и 55). С оглед на значителните натрупани загуби (вж. съображения 13 и 15), които ще продължат да са налице при липса на помощ и в крайна сметка ще доведат до неплатежоспособност на TAROM, дружеството не е в състояние да изпълнява финансовите си задължения в дългосрочен план. Трябва да се припомни, че най-малко от февруари 2020 г. насам TAROM вече изпълнява критериите, за да бъде считано за предприятие в затруднено положение (вж. съображение 11) и това не се е променило оттогава насам (вж.

съображение 13). При липсата на помощ за реструктуриране по всяка вероятност излизането на TAROM от пазара ще е неизбежно с оглед на настоящата му задлъжнялост, факта, че всичките му активи с определена стойност са предоставени като обезпечение за съществуващо финансиране или дългове, произтичащата от това невъзможност да се осигури финансиране на частния пазар, реалния риск да бъде отнет оперативният му лиценз и самолетният му парк да бъде приземен (съображение 17 и раздел 6.1). Поради това помощта за реструктуриране е необходима за успешното изпълнение на актуализирания план за реструктуриране, чието изпълнение на свой ред цели да се преодолеят слабостите на TAROM, дружеството да възвърне жизнеспособността си в дългосрочен план и така да се улесни развитието на въздухоплавателните услуги в Румъния. Без помощта за реструктуриране TAROM би напуснало пазара, което би лишило румънските граждани, предприятия и региони от основен инструмент за регионална свързаност, необходим за превоз, както и за регионално икономическо и социално развитие. По този начин е изпълнено изискването за необходимост от помощта, определено в точка 38, буква б) и точка 53 от Насоките за оздравяване и реструктуриране.

- 273) Въз основа на гореизложеното Комисията също така стига до заключението, че помощта има стимулиращ ефект, тъй като без помощта за реструктуриране TAROM почти със сигурност би напуснало пазара, което би породило риск от прекъсване на важната услуга, предоставяна от него. Следователно е изпълнено изискването помощта да има стимулиращ ефект, посочено в точка 38, буква г) и точка 59 от Насоките за оздравяване и реструктуриране.

7.3.3.2. Целесъобразност на помощта

- 274) Съгласно точка 38, буква в) и точка 54 от Насоките за оздравяване и реструктуриране помощта за реструктуриране няма да се счита за съвместима с вътрешния пазар, ако същата цел може да бъде постигната с мерки, които нарушават конкуренцията в по-малка степен; освен това за помощта трябва да бъде предоставено подходящо възнаграждение. В точка 58 от Насоките за оздравяване и реструктуриране се предвижда, че избраните инструменти за държавна помощ трябва да са подходящи за проблема с платежоспособността или ликвидността, който тя е предназначена да разреши.
- 275) TAROM има проблеми с платежоспособността и ликвидността, които трябва да се разрешат с помощта за реструктуриране. С комбинацията от инструментите „вливане на капитал“ и „отписване на дълг“ (съображение 18), които се предоставят като помощ за реструктуриране, се намира решение както за значителното влошаване на собствения капитал на TAROM, който е силно отрицателен, така и за липсата на средства за обслужване на съществуващия дълг и задоволяване на нуждите от парични потоци за обичайната дейност.
- 276) В тази връзка Комисията счита, че помощта за реструктуриране в размер на 95,3 милиона евро е целесъобразна с оглед на формата поради две основни причини. Първо, предвид факта, че TAROM е предприятие в затруднено положение, чиито значителни загуби в миналото са довели до отрицателна нетна стойност поне от края на 2020 г. (съображение 13), при липса на помощта за реструктуриране, с която да се подобри неговата платежоспособност, бенефициерът няма да е в състояние да натрупа достатъчен собствен капитал, за да компенсира загубите в минали период и да привлече значително финансиране в дългосрочен план на капиталовите пазари. Помощта за реструктуриране осигурява на TAROM необходимото финансиране в собствен капитал, така че да се укрепят неговата платежоспособност и балансова позиция. Второ, прогнозите за ликвидността показват, че без помощта за реструктуриране през 2024 г. генерираните парични средства от дейността на TAROM ще бъдат отрицателни, ако някои от дълговете (като например помощта за оздравяване) бъдат изплатени (вж. съображения 54—56). Сериозният касов дефицит, прогнозиран за края на 2024 г., няма да бъде покрит и TAROM няма да разполага с достатъчно средства, за да обезпечи доставката на четирите самолета Boeing 737-8 MAX или да плати лизинговите вноски за съществуващите си въздухоплавателни средства. Комисията не изрази опасения по този аспект в решението за откриване на процедурата.
- 277) Поради тези причини Комисията стига до заключението, че формата на помощта за реструктуриране е най-подходящият начин да се разрешат проблемите на TAROM и че с избраните инструменти се разрешават както проблемите с ликвидността, така и проблемите с платежоспособността на бенефициера.
- 278) Що се отнася до възнаграждението за държавата, изразените от Комисията съмнения в тази връзка в решението за откриване на процедурата бяха разсеяни посредством значителното намаляване на размера на помощта за реструктуриране в сравнение с първоначалния план за реструктуриране и отпадането на преките безвъзмездни средства, планирани съгласно първоначалния план за реструктуриране. Освен това съгласно актуализирания план за реструктуриране държавата ще получи възнаграждение чрез очакваните положителни нетни приходи, които ще увеличат стойността на държавния дял в TAROM. По-специално в резултат на увеличението на акционерния капитал държавният дял в TAROM ще се увеличи от сегашното му равнище от 97,22 % на приблизително 98,5 %, което ще позволи на държавата да се възползва от почти всички предимства от успешното реструктуриране на TAROM. Такова възнаграждение за държавата може да се счита за подходящо и по този начин планираната помощ за реструктуриране е подходящо възнаградена.

279) При тези обстоятелства Комисията счита, че помощта за реструктуриране е целесъобразна.

7.3.3.3. Пропорционалност

- 280) Съгласно точка 38, буква д) от Насоките за оздравяване и реструктуриране помощта за реструктуриране не трябва да надвишава необходимия минимум за постигането на целта, която се преследва с тази помощ. Размерът и интензитетът на помощта за реструктуриране трябва да бъдат сведени до строгия минимум, необходим за осъществяването на реструктурирането, в зависимост от наличните финансови ресурси на бенефициера, неговите акционери или икономическата група, към която принадлежи. По-специално трябва да се гарантира достатъчно равнище на собствен принос към разходите за реструктурирането и когато държавна помощ се предоставя под форма, която укрепва позицията на собствения капитал на бенефициера, трябва да се приложат мерки за споделяне на тежестта. В оценката на тези изисквания се взема предвид и помощта за оздравяване, предоставена преди това (точка 61 от Насоките за оздравяване и реструктуриране).
- 281) Собственият принос на бенефициера към плана за реструктуриране трябва да бъде действителен и наличен и обикновено следва да бъде съпоставим с предоставената помощ по отношение на въздействието върху платежоспособността или позицията на ликвидност на бенефициера. В съответствие с точка 63 от Насоките за оздравяване и реструктуриране Комисията трябва да прецени дали различните източници на собствен принос са действителни и не съдържат помощ. В съответствие с точка 64 от Насоките за оздравяване и реструктуриране Комисията обикновено счита собствения принос за подходящ, ако неговият размер е поне 50 % от разходите за реструктуриране.
- 282) Комисията трябва да провери дали различните източници на финансиране в актуализирания план за реструктуриране са действителни, т.е. да е достатъчно сигурно, че ще бъдат реализирани през периода на реструктуриране и без да се включват очаквани бъдещи печалби.
- 283) Източниците на собствен принос, осигурени от TAROM, произтичат от финансов лизинг (съображение 76) и от продажбата на въздухоплавателни средства (съображение 78). Що се отнася до продажбата на въздухоплавателни средства, TAROM сключи споразумения за закупуване на стойност [...] милиона евро (за продажбата на четири самолета Boeing 737-300, един двигател Boeing 737-300 и седем ATR 42-500) (съображение 76). Постъпленията от купувачите на тези активи съставляват действителни и налични ресурси, които повишават позицията на ликвидност на TAROM и по този начин допринасят за реструктурирането. С оглед на факта, че всички купувачи на тези активи са търговски предприятия, които са платили цена, получена в резултат на тръжна процедура (съображение 76), средствата също така не съдържат помощ. Що се отнася до договора за финансиране, сключен за лизинга на ново въздухоплавателно средство на стойност приблизително [...] милиона евро, лизинговото споразумение е подписано. Следователно приносът е наличен (договорът е подписан), действителен (допринася за финансиране на реструктурирането чрез предварителното финансиране на въздухоплавателно средство, получено от лизингодателя) и не съдържа помощ (договорен е с частен купувач при търговски условия без никаква държавна гаранция).
- 284) Що се отнася до другите източници на приходи, предвиджани от TAROM (съображение 80), а именно приходи от продажбата на неговите участия в [...], приходи от продажбата на слота на летище [...] и продажбата на допълнително въздухоплавателно средство (Airbus 318), те не могат да се считат за действителни и налични. По-специално понастоящем се водят преговори за продажбата на слота [...], но не е избран купувач, не е договорена цена и още повече не е подписано споразумение в този смисъл. Същото важи и за продажбите на участията. Извършени са оценки на стойността и от органите на TAROM, които вземат решенията, е получено съгласие за продажбите, но към настоящия момент не са получени обвързващи оферти. Освен това, както е посочено в решението за откриване на процедурата, за предвидените продажби на участията не може да се счита, че не съдържат помощ, ако не бъде доказано, че е спазен принципът за оператор в условията на пазарна икономика (вж. съображение 28). Продажбата на самолета Airbus 318 напредва значително, но към настоящия момент е подписано само необвързващо писмо за намерение [...]. Ако тези дейности бъдат реализирани през периода на реструктуриране, те ще допринесат за укрепване на жизнеспособността на TAROM. Понастоящем обаче не може да се счита за достатъчно сигурно, че продажбата на тези активи ще бъде осъществена. Поради това те не представляват действителен и наличен собствен принос.
- 285) Следователно Комисията може да приеме сумата в размер на 77,66 милиона евро като действителен, наличен и несъдържащ помощ собствен принос на TAROM към разходите за реструктуриране и счита, че съмненията ѝ, изразени в тази връзка в решението за откриване на процедурата, са били разсеяни. С оглед на факта, че общите разходи за реструктуриране са в размер на 172,96 милиона евро и че се финансират с помощ за реструктуриране в размер на 95,3 милиона евро, собственият принос се равнява на 44,9 % от финансирането на разходите за реструктуриране, т.е. на по-малко от 50 %.

- 286) В съответствие с точка 64 от Насоките за оздравяване и реструктуриране Комисията може да приеме принос, който не достига 50 % от разходите за реструктуриране, при изключителни обстоятелства и в случаи на големи трудности, при условие че размерът на този принос остава значителен. Тези обстоятелства и случаи трябва да бъдат доказани от държавата членка.
- 287) При настоящите обстоятелства, след избухването на пандемията от COVID-19, Комисията счита, че в случая на TAROM и съгласно насоките на Комисията, предоставени във връзка с „Временна рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19“⁽¹¹¹⁾, може да е оправдано собственият принос да остане под прага от 50 % от разходите за реструктуриране, тъй като той остава значителен и включва допълнително ново финансиране при пазарни условия.
- 288) Комисията признава, че пандемията от COVID-19 и мерките, предприети за нейното ограничаване, са създали изключителни обстоятелства за бенефициера в контекста на сериозни затруднения в икономиката по смисъла на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС. В този контекст от 2020 г. насам дейността на TAROM е засегната от пандемията от COVID-19 в областта както на търсенето, така и на предлагането (съображение 9). Освен това пандемията от COVID-19 допълнително доведе до това, че пазарите за дългово финансиране бяха до голяма степен затворени или ограничени за някои сектори, а финансовите институции като цяло намалиха кредитните си лимити.
- 289) Макар че пандемията от COVID-19 приключи, а действието на Временната рамка изтече, секторът на въздухоплаването е засегнат особено тежко от пандемията. В съответствие с прогнозите на Евроконтрол (вж. съображение 91) въздушното движение се възстанови до нивата отпреди COVID-19 едва в хода на 2023 г., т.е. 3 години след пика на кризата. Както е видно от фигура 1, TAROM е било засегнато значително по-тежко от средното за отрасъла през 2020 г. и възстановяването му е било по-трудно през 2021 г. Макар че възстановяването на TAROM се е ускорило през 2022 г., то е останало под средната скорост на възстановяване съгласно ЕВРОКОНТРОЛ до 2023 г. и се очаква да остане под средната скорост на възстановяване съгласно Евроконтрол както в базовия, така и в песимистичния сценарий съгласно прогнозата на Евроконтрол до 2025 г. включително. По-бавният растеж на TAROM и по-бавното му възстановяване до нивата отпреди COVID-19 в сравнение със средното за отрасъла би могло отчасти да се дължат на забавеното обновяване на самолетния парк, ефектите от което се очаква да се проявят най-рано през 2025 г.
- 290) Тъй като собственият принос се равнява на 44,9 % от разходите за реструктуриране, което представлява значителна част от тези разходи и не е далече от прага от 50 %, с оглед на факта, че голяма част от него (приблизително 80 %) се осигурява под формата на ново финансиране, и като се вземе предвид въздействието на пандемията от COVID-19 върху дейността на TAROM, Комисията стига до заключението, че в настоящия случай може да се приеме собствен принос от 44,9 %.
- 291) Съгласно точки 65, 66 и 67 от Насоките за оздравяване и реструктуриране държавна помощ, предоставена под форма, която укрепва капиталовата позиция на бенефициера, може да осигури на акционерите или подчинените кредитори защита срещу последствията от техния избор да инвестират в бенефициера, като по този начин се поражда морален риск и се уронва пазарната дисциплина. Следователно помощта за покриване на загуби следва да се отпуска само при условия, които предвиждат адекватно споделяне на тежестта от съществуващите инвеститори, а държавната намеса следва да се осъществява, след като загубите са били напълно отчетени и приписани на съществуващите акционери и притежатели на подчинени дългове. Адекватно споделяне на тежестта ще означава също така, че всяка държавна помощ, която подобрява капиталовата позиция на бенефициера, следва да се предоставя при условия, които осигуряват на държавата разумен дял от бъдещите печалби в стойността на бенефициера, с оглед на размера на вливането на капитал от страна на държавата в сравнение с останалите активи на предприятието, след като загубите са били осчетоводени.
- 292) Помощта за реструктуриране не стимулира моралния риск или поемането на прекомерен риск, което би било в полза на акционерите или кредиторите. Както е посочено в раздел 6.3.3, румънската държава, която понастоящем предоставя помощта, упражнява надзор като мажоритарен акционер върху стратегическите и търговските решения на TAROM. Освен това дейността на дружеството не е финансирана с подчинен дълг или с хибридно (поемашо загуби) финансиране, което има вероятност да бъде частично отписано в съответствие с изискванията за споделяне на тежестта в Насоките за оздравяване и реструктуриране. При това положение споделянето на тежестта от страна на

⁽¹¹¹⁾ Съобщение на Комисията „Временна рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19“ (ОВ С 911, 20.3.2020 г., стр. 1), изменено със съобщения на Комисията C(2020) 2215 (ОВ С 1121, 4.4.2020 г., стр. 1), C(2020) 3156 (ОВ С 164, 13.5.2020 г., стр. 3), C(2020) 4509 (ОВ С 218, 2.7.2020 г., стр. 3), C(2020) 7127 (ОВ С 3401, 13.10.2020 г., стр. 1), C(2021) 564 (ОВ С 34, 1.2.2021 г., стр. 6), C(2021) 8442 (ОВ С 473, 24.11.2021 г., стр. 1) и C(2022) 7902 (ОВ С 423, 7.11.2022 г., стр. 9).

миноритарните акционери ще бъде постигнато посредством частично поемане на загубите чрез намаляването на капитала и последващото вливане на капитал, както е описано в раздел 6.3.3. Първо, загубите на TAROM частично ще бъдат поети чрез намаляването на капитала с [...] милиарда румънски леи. Това ще бъде последвано от увеличение на акционерния капитал от страна на държавата с 43,07 милиона евро, което ще намали дяловото участие на миноритарните акционери ⁽¹¹²⁾ от първоначалните 2,75 % на приблизително [...] %. В това отношение миноритарните акционери в TAROM допринасят за реструктурирането чрез поемане на загубите и подходящо намаляване на дяловото си участие, като по този начин се намалява необходимостта от държавна помощ и се ограничава моралният риск.

293) Поради това Комисията стига до заключението, че помощта за реструктуриране е пропорционална.

7.3.3.4. Принцип на еднократната помощ

294) За да се гарантира, че отрицателните последици от помощта са ограничени, с цел да се избегнат необосновани последици за конкуренцията и търговията, и за да се гарантира, че общият баланс е положителен ⁽¹¹³⁾, помощта трябва да се предоставя на предприятия в затруднено положение в съответствие с принципа на еднократната помощ, при който такава помощ се ограничава за период от десет години.

295) Комисията разрешава помощ за реструктуриране в подкрепа само на една операция по реструктуриране и при условие, ако е целесъобразно, че са изминали повече от десет години след предходно предоставяне на помощ за реструктуриране или след като планът за реструктуриране е приключил или е бил спрян ⁽¹¹⁴⁾. Комисията разрешава изключения от това правило, когато помощта за реструктуриране следва помощта за оздравяване като част от една операция по реструктуриране ⁽¹¹⁵⁾.

296) С помощта за реструктуриране в полза на TAROM се подкрепя само една операция по реструктуриране. TAROM (включително евентуалните дъщерни предприятия, контролирани от него) не е получавало помощ за оздравяване или реструктуриране през последните десет години, с изключение на помощта за оздравяване, одобрена през февруари 2020 г. (вж. съображение 11), която е била предоставена за шест месеца, формирайки едно цяло с помощта за реструктуриране, предмет на оценка, и с която тя съставлява единна операция по реструктуриране. Следователно се спазва принципът на еднократната помощ.

7.3.3.5. Мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията

297) Както е обяснено в точки 87—93 от Насоките за оздравяване и реструктуриране, мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, произтичащо от помощта за реструктуриране, следва да бъдат определени пропорционално на нарушаващите ефекти на помощта и зависят от няколко фактора, по-специално: i) големината и естеството на помощта и условията и обстоятелствата, при които тя е предоставена; ii) големината и относителната важност на бенефициера за пазара и характеристиките на съответния пазар; и iii) степента, в която остават проблеми с моралния риск след прилагането на мерки за собствен принос и споделяне на тежестта.

298) Структурните мерки могат да включват продажба на активи, намаляване на капацитета или на пазарното присъствие. Те следва да благоприятстват навлизането на пазара на нови конкуренти, разрастването на съществуващите малки конкуренти или трансграничната дейност, като се вземат предвид пазарът или пазарите, на които бенефициерът ще има значителна пазарна позиция след реструктурирането, по-специално тези с излишен капацитет (точки 78 и 79 от Насоките за оздравяване и реструктуриране). С мерките за поведение следва да се гарантира, че с помощта се финансира единствено възстановяването на дългосрочната жизнеспособност и че с нея не се злоупотребява за удължаване на сериозни и трайни нарушения на пазарната структура или за предпазване на бенефициера от здравословна конкуренция (точка 83 от Насоките за оздравяване и реструктуриране).

299) Както е посочено в съображения 117—124, Румъния предлага следните структурни мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията: i) намаляване на дейностите чрез закриване на маршрути, намаляване на честотата на полетите по съществуващите маршрути и намаляване на самолетния парк, в резултат на което се намалява капацитетът, изразен като намаляване на ASK, както и ii) отдаване на лизинг и/или продажба на слота [...] и iii) продажба на дялове във вертикално свързани дружества със стопанска цел.

⁽¹¹²⁾ Публичните дружества CNAB и Romatsa RA и частния инвестиционен фонд Muntenia; вж. съображение (8).

⁽¹¹³⁾ Точка 38, буква е) от Насоките за оздравяване и реструктуриране.

⁽¹¹⁴⁾ Точки 70 и 71 от Насоките за оздравяване и реструктуриране.

⁽¹¹⁵⁾ Точка 72, буква а) от Насоките за оздравяване и реструктуриране.

- 300) Що се отнася до намаляването на дейностите, както е посочено в съображение 118, то включва закриването на 14 маршрута от обслужваните от TAROM през 2019 г. 41 маршрута, което представлява намаление със 17 % спрямо общия брой полети, обслужвани през 2019 г., и намаление с 18 % на превозваните пътници. Това означава закриване на една трета от маршрутите на TAROM, което представлява значителна част от неговите дейности. Макар че нито един от въпросните маршрути не е бил рентабилен на ниво С3 през 2019 г., трябва да се отбележи, че по онова време TAROM е имало само три такива маршрута (ОТР—Будапеща, ОТР—София и Брюксел—Страсбург), тъй като дейностите са били засегнати особено тежко от неефективния модел на стопанска дейност. Това въздействие отчасти може да отпадне, като се разгледа рентабилността на маршрутите на ниво С1. Разглеждано от този ъгъл, 10 от 14 маршрута са генерирали положителни резултати през 2019 г. TAROM е отбелязало растеж по 12 от 14-те маршрута, като 9 от тях са свързани с натоварени летища, слотовете на които са изключително търсени. На едно от най-натоварените летища в портфейла на TAROM, а именно летище [...], дружеството ще предложи двойка слотове (вж. съображение 119) за отдаване на лизинг, считано от октомври 2024 г., и в дългосрочен план ще предложи тази двойка слотове за продажба. Закриването на тези маршрути очевидно ще даде възможност на конкурентите да се разраснат по редица привлекателни маршрути. Румънските органи поеха ангажимент, TAROM да не разкрива повторно който и да е от закритите маршрути през периода на реструктуриране и да продаде слота на [...] летище [...], но във всеки случай не по-късно от края на периода на реструктуриране през 2026 г. (вж. съображение 119).
- 301) Въпреки факта, че периодът на реструктуриране на TAROM е започнал през 2021 г., Комисията счита, че е целесъобразно закриването на маршрути и намаляването на капацитета да се оценяват от гледна точка на състоянието на дейността през 2019 г. (вместо през 2020 г. като годината, непосредствено предхождаща периода на реструктуриране), защото дейността на TAROM през 2020 г. е била засегната в значителна степен от ограниченията на пътуванията, наложени с цел да се противодейства на разпространението на пандемията от COVID-19, както е посочено в съображение 118.
- 302) По оставащите си маршрути TAROM отчасти ще намали честотата на полетите; а именно ще бъде осъществено намаление с 28 % на общия брой на редовните полети (и намаление с 27 %, ако бъдат включени чартърните полети) през 2026 г. в сравнение с нивата от 2019 г. (вж. съображение 121). Като се има предвид, че през 2022 г. е имало конкуренция по всички маршрути, обхванати от намаляване на честотата на полетите, с изключение на един (Сату Маре), може да се очаква, че конкурентите ще бъдат заинтересовани от повишаване на честотата на своите полети по тези маршрути, особено с оглед на факта, че девет от въпросните маршрути са свързани с натоварени летища. Намаляването на честотата на полетите в съчетание със закриването на маршрути и намаляването на самолетния парк от 25 въздухоплавателни средства през 2019 г. на 14 до 2025 г., които ще се запазят до края на периода на реструктуриране, ще доведат до намаляване на ASK с [...] % — както и до намаляване на ASK с [...] % по маршрутите с ниво на рентабилност С1 — в сравнение с нивата от 2019 г. Това представлява значително намаляване на рентабилните дейности.
- 303) Румъния пое ангажимент да гарантира, че TAROM ще обслужва максимум 18 въздухоплавателни средства до 2025 г. и максимум 14 въздухоплавателни средства през останалата част от периода на реструктуриране.
- 304) Накрая, както е посочено в съображение 124, TAROM ще продаде своите участия в [...] и [...]. Като се има предвид обаче, че само [...] на TAROM, може да се очаква пазарното присъствие на TAROM да бъде намалено единствено чрез продажбата на участието на TAROM в [...]. Продажбата на участието в [...] ще намали допълнително дейностите на TAROM за реализиране на печалба, пазарното му присъствие и отново ще осигури възможност на конкурентите да навлязат в тази рентабилна стопанска дейност и по този начин да навлязат на румънския пазар или да укрепят позицията си на него. Румънските органи поеха ангажимент да гарантират, че TAROM ще продаде своите участия през [...], както и през [...], но във всеки случай не по-късно от края на периода на реструктуриране през 2026 г. (вж. съображение 124).
- 305) Този ясен пакет от мерки за намаляване на капацитета и дейността, заедно с категоричните ангажименти, предложени от Румъния, представляват значително подобрение в сравнение с първоначалния план за реструктуриране и разсейват съмненията на Комисията, изразени в решението за откриване на процедурата.
- 306) С оглед на размера и пазарния дял на TAROM (вж. съображение 9) Комисията смята, че намаляване на дейностите, надхвърлящо предложените от Румъния нива, може да навреди на модела на стопанска дейност на TAROM и да засегне неговата дългосрочна жизнеспособност. Като взема предвид значителния размер на осигуреното от TAROM ново финансиране под формата на финансов лизинг за нов 737-8 MAX (вж. съображение 76), което представлява повече от една трета от общите разходи за реструктуриране, планираното намаляване на акционерния капитал с приблизително [...] милиарда румънски леи от общия акционерен капитал в размер на 2,26 милиарда румънски

леи, което представлява значително усилие от страна на акционерите за поемане на загубите, фактът, че за TAROM не е възможно пълно поемане на загубите, тъй като натрупаните му загуби надхвърлят в значителна степен акционерния му капитал, прогнозираното разводняване на дяловете на миноритарните собственици от 2,75 % на [...] %, което се равнява на обезценяване на дяловете им с над [...] % (вж. съображение 81), както и отсрочването на дълга, получено от важни кредитори, и съгласието за въздържане от обратно получаване на отдадените на лизинг въздухоплавателни средства, получено от всички лизингодатели (съображение 85), Комисията счита, че моралният риск е ограничен по ефективен начин и че пакетът от мерки, описан в съображение 300, ще разкрие значителен капацитет за конкурентите и ще им осигури възможност да навлязат на румънския пазар или да укрепят позицията си на него.

- 307) Освен това, както е посочено в съображение 126, Румъния пое ангажимент да гарантира, че TAROM ще спазва мерките за поведение, посочени в точка 84 от Насоките за оздравяване и реструктуриране, а именно да се въздържа от i) придобиване на акции през периода на реструктурирането, освен когато е наложително, за да се осигури жизнеспособността му в дългосрочен план, и след одобрение от Комисията; и от ii) разгласяване на държавната подкрепа като конкурентно предимство при предлагането на пазара на своите продукти и услуги. По този начин ще се гарантира, че TAROM не използва помощта за разширяване на стопанската си дейност чрез придобиване на дялове в конкуренти или за стимулиране на продажбите си чрез разгласяване на подкрепата, с която се ползва от румънската държава. В тази връзка трябва да бъде отхвърлено предложението на Wizz Air, че би било подходящо на TAROM да бъдат наложени ограниченията по отношение на възнагражденията на ръководството, наложени на някои авиокомпании в контекста на мерките за рекапитализация, свързана с COVID-19 (вж. съображение 47), с оглед на факта, че за разлика от настоящия случай, ограниченията по отношение на възнагражденията на членовете на ръководството на бенефициерите са били сред условията за съвместимост на мярка за рекапитализация, свързана с COVID-19, съгласно приложимата правна уредба, а Wizz Air не е доказало и не е очевидно по какъв начин ограниченията по отношение на възнагражденията на ръководството в настоящия случай биха допринесли за ограничаване на нарушаването на конкуренцията.
- 308) В съответствие с точка 83 от Насоките за оздравяване и реструктуриране тези мерки ще гарантират, че помощта се използва само за финансиране на възстановяването на дългосрочната жизнеспособност на бенефициера и че с нея не се злоупотребява чрез създаване на нарушения на пазара или за предпазване на бенефициера от здравословна конкуренция.
- 309) Поради това Комисията счита, че мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията са подходящи за намаляване на отрицателните последици от помощта за реструктуриране.

7.3.3.6. Прозрачност и отчетност

- 310) Съгласно точка 38, буква ж) от Насоките за оздравяване и реструктуриране държавите членки, Комисията, икономическите оператори и обществеността трябва да имат лесен достъп до всички актове и до информацията, имащи отношение към предоставената помощ. За тази цел румънските органи се ангажираха да прилагат разпоредбите за прозрачност, посочени в точка 96 от Насоките за оздравяване и реструктуриране, като предоставят съответната информация на уебсайтовете www.monitoruloficial.ro, www.ajutordestat.ro, www.tarom.ro и www.mt.gov.ro.
- 311) Комисията счита, че е необходимо Румъния да представя редовни доклади за изпълнението на актуализирания план за реструктуриране на всеки 6 месеца от датата на приемане на настоящото решение до края на периода на реструктуриране. В тези доклади ще се посочват по-конкретно датите на действителното изплащане на финансирането, за което е поела ангажимент държавата, и на собствения принос, всички отклонения от финансовите или оперативните траектории на актуализирания план за реструктуриране, овладяването и намаляването на разходите, както и приходите, постигнати чрез мерките за реструктуриране, а също и корективните мерки, предвидени или предприети от Румъния или от бенефициера, когато е целесъобразно.

7.3.3.7. Съпоставяне на положителните и отрицателните ефекти

- 312) Внимателно разработената мярка за държавна помощ трябва да гарантира, че цялостният баланс на последиците от мярката е положителен, като се избягва неблагоприятно въздействие върху условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес.
- 313) Както е посочено в раздел 7.3.2, помощта за реструктуриране има положителен ефект, защото допринася за развитието на въздухоплавателните услуги в Румъния. По-специално с помощта се избягва рискът от прекъсване на важна услуга (вж. раздел 7.3.2.1) и на TAROM се позволява да осъществи мерки за реструктуриране, с които ще се възстанови дългосрочната жизнеспособност на бенефициера (раздел 7.3.2.2).
- 314) В Насоките за оздравяване и реструктуриране Комисията е определила критериите, които разглежда, когато оценява съвместимостта на помощта за реструктуриране с вътрешния пазар, която се гарантира, че развитието на въпросната икономическа дейност не засяга неблагоприятно условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес. Както е обяснено по-горе, помощта за реструктуриране е необходима и има стимулиращ ефект (вж.

раздел 7.3.3.1), целесъобразна е (вж. раздел 7.3.3.2) и е пропорционална (вж. раздел 7.3.3.3). Освен това съществуват солидни гаранции за ограничаване на отрицателните ефекти от помощта чрез компенсаторни мерки, с които нарушаването на конкуренцията се свежда до минимум (вж. раздел 7.3.3.5), както и чрез спазване на принципа на еднократната помощ (вж. раздел 7.3.3.4) и изискванията за прозрачност (вж. раздел 7.3.3.6).

- 315) Предложените мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, включително цялостното намаляване на ASK на TAROM, намаляването на броя (честотата) на полетите, закриването на маршрути и намаляването на самолетния парк, както и продажбата на участията му в [...], ще намалят присъствието на TAROM на пазара, на който то ще продължи да извършва дейност след реструктурирането, и ще доведат до известна степен на отвъряне на пазара.
- 316) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че мерките за ограничаване на породеното от помощта нарушаване на конкуренцията са подходящи за намаляване на отрицателните последици от помощта за реструктуриране.
- 317) Следователно положителното въздействие на помощта за реструктуриране върху развитието на дейностите в областта на въздушния транспорт в Румъния надхвърля потенциалните отрицателни ефекти за конкуренцията и търговията, които следователно не са засегнати в степен, която противоречи на общия интерес.

7.4. Оценка на жалбата, подадена от Wizz Air Malta

- 318) На 14 март 2024 г. Комисията получи жалба, подадена от Wizz Air Malta („жалбоподателя“), в която се твърди, че Румъния е предоставила допълнителна помощ в контекста на реструктурирането на TAROM по три начина: i) чрез вливания на капитал през периода на реструктуриране, надхвърлящи одобрените с второто решение за обезщетение на щети, прието от Комисията, и/или представляващи изменение на помощта, одобрена с първото решение за обезщетение на щети, прието от Комисията, под формата на публична гаранция; ii) приемане на договорна клауза, която води до невъзможност за изпълнение на обезпечението, предоставено на един от кредиторите на TAROM — публичното дружество CNAB, чийто мажоритарен собственик е същият като този на TAROM, т.е. румънската държава чрез своето Министерство на транспорта; iii) продажбата на слота [...] под пазарната цена. Тези твърдения са изложени в раздел 6.8.
- 319) Комисията ще прецени дали е налице неправомерна помощ в резултат на тези мерки и до каква степен тези твърдения се отразяват върху съвместимостта на мерките, за които е отправено уведомление, с член 107, параграф 3 от ДФЕС.
- 320) На датите, посочени в съображение 6, Румъния представи своите становища по трите твърдения, отправени от жалбоподателя, като заяви, че са неоснователни поради следните причини: i) увеличението на капитала с 1,9 милиона евро е било в съответствие с помощта, одобрена във второто решение за обезщетение на щети, прието от Комисията; увеличението на капитала с общо 2,7 милиона евро са представлявали единствено изпълнение на публичната гаранция, одобрена с първото решение за обезщетение на щети, прието от Комисията, в съответствие с приложимите правни и договорни разпоредби и във всеки случай са представлявали част от мерките, за които е отправено уведомление, тъй като са свързани с нуждите на TAROM от ликвидност през периода на реструктуриране (вж. съображения 141 и 143); ii) клаузата за обвързаните с условия залози не е оказала въздействие върху поведението на пазара нито на TAROM, нито на CNAB, тъй като на държавата, в качеството ѝ на надзорен орган, ѝ е забранено по закон да се намесва в стопанските решения на ръководството, както се доказва от действителното поведение на дружествата, което е основано на максимално увеличение на вероятността за пълно изплащане на натрупания път с лихвите за забава, и във всеки случай клаузата ще бъде премахната от споразумението (вж. съображение 144); iii) TAROM е положило всички усилия да постигне най-високата възможна цена за продажбата на слота [...], както е видно от наемането на независим експерт и текущата тръжна процедура. Тези мнения на румънските органи са посочени в раздел 6.9.
- 321) От становището на Румъния по първото твърдение следва, че вливанията на капитал, посочени в първото твърдение, могат да бъдат разделени на три сегмента: i) първият сегмент се състои от две увеличения на капитала с 9 000 000 RON и с 439 155 RON (общо 9 439 155 RON или приблизително 1,9 милиона евро), извършени съгласно второто решение за обезщетение на щети; ii) вторият сегмент се състои от увеличение на капитала в размер

на 5 394 285 RON, 5 460 515 RON и 1 663 200 RON (общо 12 518 000 RON) или приблизително 2,7 милиона евро, за които Румъния е отправила уведомление като помощ за реструктуриране в контекста на уведомлението по настоящото дело; и iii) третият сегмент се състои от решенията на акционерите, с които се разрешават бъдещи увеличения на капитала в размер на приблизително 14,9 милиона румънски леи или приблизително 3,21 милиона евро, които не са последвани от потвърдителни решения от събранието на акционерите и не са осъществени.

- 322) Румъния представи съответните решения на акционерите и финансовите сметки, доказващи, че действително извършените увеличения на капитала от Министерството на транспорта през 2022 г. и 2023 г. са в размер съответно на 9 000 000 RON, 439 155 RON (общо 9 439 155 RON или приблизително 1,9 милиона евро), 5 394 285 RON, 5 460 515 RON, 1 663 200 RON (общо 12 518 000 RON или приблизително 2,7 милиона евро). Причината за това е, че не всички одобрени преди това увеличения на капитала действително са били осъществени, тъй като TAROM е било в състояние да поеме част от вноските по гарантирания заем от собствените си ресурси. От това следва, че общият размер на извършените досега увеличения на капитала през периода на реструктуриране е 21 957 155 RON (приблизително 4,6 милиона евро), а не приблизително 7,8 милиона евро, както твърди жалбоподателят. Това се потвърждава от годишния отчет на TAROM (все още неподложен на одит за 2023 г.).
- 323) От тази сума вливането на капитал в размер на 1,9 милиона евро, което съответства на първия сегмент от първото твърдение, посочено в съображение 321, е одобрено с второто решение за обезщетение на шети, прието от Комисията, като съвместима помощ съгласно член 107, параграф 2, буква б) от ДФЕС и следователно не оказва въздействие върху оценката на мерките, за които е отправено уведомление.
- 324) По отношение на остатъка от тези 4,6 милиона евро, а именно 2,7 милиона евро, които съответстват на втория сегмент от първото твърдение, посочено в съображение 321, Румъния е отправила уведомление в контекста на уведомлението по настоящото дело като помощ за реструктуриране. Тъй като всички погасителни вноски по заема във връзка с първото решение за обезщетение за шети ⁽¹¹⁶⁾, които TAROM няма да е в състояние да изплати през периода на реструктуриране поради недостига на парични средства, са покрити от вливанията на капитал, включени в увеличението на капитала с 45,77 милиона евро, за което е отправено уведомление като помощ за реструктуриране, Комисията оцени съответните вливания на капитал като част от мерките, за които е отправено уведомление. Заключение на Комисията по отношение на този сегмент е отразено в настоящото решение относно увеличението на капитала.
- 325) Считано от 2025 г., всички оставащи погасителни вноски ще се изплащат от TAROM от собствените му ресурси.
- 326) Що се отнася до останалите увеличения на капитала, чийто общ размер възлиза на приблизително 3,21 милиона евро и които съответстват на третия сегмент от първото твърдение, посочено в съображение 321, макар че те по принцип са одобрени от събранието на акционерите, с тези решения просто се разкрива теоретична възможност за такива вливания, но те не са последвани от потвърдителни решения от събранието на акционерите, с които се разрешава осъществяването на такива увеличения. При липсата на такива потвърдителни решения тези увеличения на капитала не са осъществени и би било прибързано да се оценява хипотетичното предимство, предоставено на TAROM.
- 327) Що се отнася до второто твърдение по отношение на клауза в споразумението за обезпечение между TAROM и CNAB, Комисията отбелязва, че към настоящия момент, когато е призована да приключи своето разследване на съвместимостта на мерките, за които е отправено уведомление ⁽¹¹⁷⁾, въз основа на информацията, предоставена от жалбоподателя, Комисията не разполага с достатъчно данни, за да заключи, че посочените в жалбата мерки представляват държавна помощ, и да счете, че те са от значение за съвместимостта на мерките, за които е отправено уведомление. При все това, за да се гарантира внимателно проучване на второто твърдение, като същевременно не се забавя процедурата по отношение на мерките, за които е отправено уведомление, Комисията ще продължи своята оценка по отношение на второто твърдение в отделна процедура ⁽¹¹⁸⁾.
- 328) Що се отнася до третото твърдение относно продажбата на слота [...] под пазарната му стойност, достатъчно е да се отбележи, че към днешна дата не е осъществена продажба, поради което е прибързано да се оценява дали хипотетичната продажба на слота ще бъде извършена при нормални пазарни условия, и следователно дали към

⁽¹¹⁶⁾ Това са погасителните вноски за 2023 г. в размер на общо 2,7 милиона евро и погасителните вноски, които ще станат дължими през 2024 г. в размер на общо 3,29 милиона евро, като взети заедно представляват приблизително 5,99 милиона евро.

⁽¹¹⁷⁾ Висящата процедура за разследване, стартирана на 5 юли 2021 г., по време на която Комисията надлежно изслуша заинтересованите страни и изразените от нея съмнения в решението за откриване на процедурата бяха разсеяни, следва да бъде приключена без забавяне, включително с оглед на риска (за който Румъния представи доказателства) някои от изпълнителите на TAROM да прекратят отношенията си с бенефициера, ако до определена дата не бъде прието окончателно решение по помощта за реструктуриране, излагайки по този начин на риск успешното изпълнение на плана за реструктуриране.

⁽¹¹⁸⁾ Дело SA.113203 (2024/FC).

момента на продажбата би било осигурено икономическо предимство за купувача на слота. От това следва, че въпросното твърдение се отнася до потенциална мярка в бъдеще и следователно не оказва въздействие върху оценката на мерките, за които е отправено уведомление.

- 329) Въз основа на гореизложеното Комисията стига до заключението, че вторият сегмент от първото твърдение, отправено от жалбоподателя, е част от уведомлението по настоящото дело и поради това заключението на Комисията по този сегмент е отразено в настоящото решение относно помощта за реструктуриране, за която е отправено уведомление, и по-специално вливането на капитал в размер на 45,77 милиона евро. Що се отнася до първия сегмент от първото твърдение, той е предмет на предходно решение на Комисията и не е обхванат от уведомлението по настоящото дело, като Комисията ще изрази окончателната си позиция по това твърдение в отделната процедура, посочена в съображение 327. Що се отнася до третия сегмент от първото твърдение, второто твърдение и третото твърдение, въз основа на информацията, предоставена от жалбоподателя, Комисията не разполага с достатъчно данни, за да заключи, че посочените в жалбата мерки представляват държавна помощ; тя обаче ще оцени тези твърдения в отделната процедура, посочена в съображение 327.

7.5. Заключение относно съвместимостта

- 330) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че съмненията, изразени от нея в решението за откриване на процедурата, са отстранени, както и че отрицателните ефекти от помощта за реструктуриране върху конкуренцията и търговията са ограничени, като се имат предвид по-специално ограниченият размер на бенефициера, здравословната конкуренция на пазара и мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, чието изпълнение Румъния следва да осигури. Следователно, при условие че Румъния гарантира изпълнението на актуализирания план за реструктуриране⁽¹¹⁹⁾, положителните ефекти от помощта за реструктуриране за развитието на дейностите в областта на въздушния транспорт надвишават оставащите отрицателни ефекти за конкуренцията и търговията, които следователно не са неблагоприятно засегнати в степен, която противоречи на общия интерес.
- 331) В своята оценка, като взе предвид коментарите, получени от трети страни и от Румъния, както и измененията в плана за реструктуриране и подкрепящата помощ за реструктуриране, внесени в отговор на изразените съмнения, Комисията стига до заключението, че помощта за реструктуриране е в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, тъй като улеснява развитието на въздухоплавателните услуги до, от и в рамките на Румъния и не нарушава конкуренцията и търговията между държавите членки до степен, която противоречи на общия интерес. Оценката на Комисията в настоящото решение не се поставя под въпрос от информацията, предоставена от жалбоподателя, независимо от допълнителното проучване на част от тази жалба в отделна процедура.

8. Заключение

- 332) Комисията констатира, че Румъния не е спазила задължението за отлагане, определено в член 108, параграф 3 от ДФЕС, и през 2023 г. неправомерно е предоставила част от мерките, за които е отправено уведомление, в размер на приблизително 2,7 милиона евро. Комисията обаче заключава, че помощта за реструктуриране, включително неправомерно предоставената през 2023 г. част, е съвместима с вътрешния пазар по силата на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Вливането на капитал в размер на 2,7 милиона евро, предоставено през 2023 г. в полза на TAROM S.A., представлява държавна помощ и Комисията изразява съжаление, че тя е била предоставена неправомерно от Румъния в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз.
2. Помощта за реструктуриране в полза на TAROM S.A., която Румъния частично е привела и планира да приведе в действие под формата на вливане на капитал от държавата, равняващо се на приблизително 45,77 милиона евро (което е било извършвано и ще бъде извършвано в румънски леи), и отписването на капитал, съответстващо на размера на заема за оздравяване с лихвите и евентуалните разлики в резултат на обменния курс от 49,53 милиона евро, чийто общ размер се равнява на приблизително 95,3 милиона евро, е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз.

⁽¹¹⁹⁾ Точка 122 от Насоките за оздравяване и реструктуриране.

Член 2

Румъния уведомява Комисията в срок от два месеца от уведомлението за настоящото решение за мерките, предприети за неговото спазване.

Член 3

Адресат на настоящото решение е Румъния.

Съставено в Брюксел на 29 април 2024 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Изпълнителен заместник-председател
