



2025/775

24.4.2025

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/775

ze dne 29. dubna 2024

o státní podpoře SA.59344 - 2021/C (ex 2021/N, ex 2020/PN) – Podpora na restrukturalizaci společnosti TAROM

(oznámeno pod číslem C(2024) 2968)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽¹⁾, a s ohledem na připomínky třetích stran obdržené v průběhu řízení,

Vzhledem k tomu,

1. POSTUP

- (1) V návaznosti na kontakty před oznámením ⁽²⁾ rumunské orgány dne 28. května 2021 oznámily Komisi svůj záměr poskytnout společnosti TAROM S.A. (dále jen „TAROM“) podporu na restrukturalizaci.
- (2) Komise dopisem ze dne 5. července 2021 informovala rumunské orgány, že se rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“), pokud jde o podporu na restrukturalizaci. Rumunské orgány předložily své připomínky ke zjištění uvedeným v daném dopise dne 11. srpna 2021.
- (3) Rozhodnutí Komise zahájit řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽³⁾ dne 3. září 2021. Komise vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek.
- (4) Kromě připomínek rumunských orgánů Komise obdržela ve stanovené lhůtě připomínky jedné zúčastněné strany, a to společnosti Wizz Air Hungary Zrt. (dále jen „Wizz Air“) ⁽⁴⁾. Tyto připomínky postoupila rumunským orgánům, kterým byla poskytnuta příležitost na ně reagovat. Připomínky rumunských orgánů obdržela dopisem ze dne 12. listopadu 2021.
- (5) Rumunské orgány zaslaly Komisi další informace, a to ve dnech 29. července 2021, 14. února 2022, 27. května 2022, 23. září 2022, 21. listopadu 2022, 21. prosince 2022, 24. února 2023, 27. března 2023, 5. dubna 2023, 12. dubna 2023, 20. dubna 2023, 30. května 2023, 28. června 2023, 13. července 2023, 18. července 2023, 21. července 2023, 24. července 2023, 28. července 2023, 31. července 2023, 3. srpna 2023, 22. srpna 2023, 7. září 2023, 13. září 2023, 28. září 2023, 7. listopadu 2023, 12. prosince 2023, 12. ledna 2024, 17. ledna 2024, 1. února 2024, 8. února 2024, 15. února 2024, 7. března 2024, 19. března 2024, 21. března 2024, 25. března 2024, 26. března 2024, 29. března 2024, 4. dubna 2024, 12. dubna 2024, 15. dubna 2024, 16. dubna 2024, 17. dubna 2024, 19. dubna 2024 a 25. dubna 2024.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 355, 3.9.2021, s. 10.

⁽²⁾ Tyto výměny započaly dne 24. srpna 2020, kdy rumunské orgány oznámily návrh plánu restrukturalizace, a až do oznámení zahrnovaly výměny e-mailů, technické diskuse během video- a telekonferencí a předběžnou zpětnou vazbu týkající se návrhu plánu restrukturalizace.

⁽³⁾ Viz poznámka pod čarou 1.

⁽⁴⁾ Podání společnosti Wizz Air ze dne 4. října 2021.

- (6) Dne 14. března 2024 obdržela Komise stížnost ⁽⁵⁾ společnosti Wizz Air Malta Limited (dále jen „Wizz Air Malta“), k níž Rumunsko předložilo připomínky ve dnech 28. března 2024, 4. dubna 2024, 16. dubna 2024, 19. dubna 2024 a 24. dubna 2024.
- (7) Rumunské orgány dne 11. července 2023 výjimečně souhlasily, že se vzdají svých práv vyplývajících z článku 342 SFEU ve spojení s článkem 3 nařízení Rady č. 1/1958 ⁽⁶⁾ a že toto rozhodnutí bude přijato a oznámeno v souladu s článkem 297 SFEU v angličtině ⁽⁷⁾.

2. POPIS OPATŘENÍ

2.1. Příjemce

- (8) TAROM je rumunská letecká společnost, která byla založena jako státní podnik v roce 1954. V roce 1997 byla reorganizována nařízením vlády ⁽⁸⁾ a podle zákona č. 136/1998 ⁽⁹⁾ zřízena jako akciová společnost, která je rumunským národním leteckým dopravcem. Rumunský stát, zastoupený ministerstvem dopravy, infrastruktury a komunikací (dále jen „ministerstvo dopravy“), přímo vlastní 97,25 % akcií. Zbývající menšinové podíly drží dvě veřejné společnosti: Bukurešťská národní letištní společnost (CNAB) 1,44 % a společnost Romatsa RA (rumunská správa letových provozních služeb) 1,23 % a jeden soukromý akcionář, investiční fond Muntenia, který vlastní 0,08 % akcií. Rumunské orgány tvrdí, že společnost TAROM není součástí větší podnikatelské skupiny, neboť je nezávislým rozhodovacím centrem, které není řízeno společně s jinými státními podniky. Společnost TAROM vlastní [...] a je menšinovým akcionářem několika dalších společností, jako je [...] nebo [...] ⁽¹⁰⁾.
- (9) Společnost TAROM působí především v odvětví letecké přepravy cestujících, nákladu a pošty. Po své organizační restrukturalizaci společnost TAROM ke dni 19. prosince 2023 zaměstnává 1 156 pracovníků, z nichž přibližně [...] pracuje v technické divizi (údržba a opravy). Od roku 2010 je členem aliance SkyTeam. Společnost TAROM je dopravce využívající jediné uzlové letiště, který má sídlo na letišti OTP v regionu Ilfov. K prosinci 2023 tvořilo flotilu společnosti TAROM 18 letadel provozovaných na 28 leteckých trasách, z toho 21 mezinárodních a 7 vnitrostátních. Prostřednictvím svých mezinárodních tras společnost TAROM spojuje Bukurešť s hlavními městy v Evropě i mimo ni a s dalšími uzly v Evropě. Kromě pravidelných letů nabízí společnost TAROM také dopravní služby pro cestovní kanceláře; v roce 2023 činil odhadovaný podíl charterů na celkových čistých příjmech společnosti TAROM [...] %. V důsledku pandemie COVID-19 společnost TAROM v roce 2020 přišla o 73 % svého objemu před pandemií a oproti 3,1 milionu cestujících v roce 2019 přepravila v roce 2020 pouhých 900 000 cestujících. Oživení začalo v roce 2021, kdy počet cestujících vzrostl na 1,6 milionu, a v roce 2022 zrychlilo, kdy společnost TAROM přepravila přibližně 2,2 milionu cestujících. Počet přepravených cestujících v roce 2023 se odhaduje na [...] milionů, což je stále [...] % pod úroveň provozu společnosti TAROM před pandemií, tedy úroveň roku 2019.
- (10) V roce 2019 činil podíl společnosti TAROM na rumunském trhu letecké dopravy [...] %, zatímco největší letecká společnost na tomto trhu, nízkonákladový dopravce Wizz Air, měla podíl 25,7 %. Společnost Blue Air, druhý největší subjekt, měla podíl 17,1 % a čtvrtou největší leteckou společností byla Lufthansa, která se umístila těsně za společností TAROM s podílem 12,3 %. Tyto tržní podíly zůstávaly v posledních letech víceméně stabilní, přičemž v roce 2022 společnost Wizz Air vlastnila podíl 25,2 %, společnost Blue Air 18,6 %, společnost TAROM [...] % a společnost Lufthansa 10,6 %. V roce 2023 se situace změnila, mimo jiné následkem platební neschopnosti

⁽⁵⁾ SA.113203 – Údajná státní podpora pro společnost TAROM.

⁽⁶⁾ Nařízení č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385/58).

⁽⁷⁾ Dopisem ze dne 29. prosince 2021.

⁽⁸⁾ Nařízení vlády č. 45/1997 o zřízení obchodní společnosti „Národní rumunský letecký dopravce – TAROM“ – S.A.

⁽⁹⁾ Zákon č. 136/1998 ze dne 29. 6. 1998 zveřejněný v Úředním věstníku č. 241, části I, ze dne 2. července 1998 o schválení nařízení vlády č. 45/1997 o založení obchodní společnosti „Národní rumunský letecký dopravce – TAROM“ – S.A.

⁽¹⁰⁾ Kromě [...] drží společnost TAROM podíly v následujících společnostech: [...].

společnosti Blue Air, přičemž podíl společnosti Wizz Air se zvýšil na 37,5 %, na druhém místě se s [...] % umístila společnost TAROM a třetím největším konkurentem na trhu s podílem 13,7 %, který se blíží podílu společnosti TAROM, se stala společnost Ryanair. Čtvrtým největším konkurentem v roce 2023 byla společnost Lufthansa s podílem 5,6 % a pátým pak nový účastník na trhu, společnost HiSky⁽¹¹⁾, s podílem 5,3 %. Hlavními konkurenty společnosti TAROM na rumunském trhu jsou tedy společnost Wizz Air, která je dominantním účastníkem trhu provozujícím v Rumunsku třicet letadel obsluhujících 170 tras ze šesti základen (OTP, Kluž, Craiova, Jasy, Sibiň, Temešvár), a druhý nízkonákladový dopravce, společnost Ryanair. Společnost Ryanair se stala třetí největší leteckou společností na rumunském trhu a nabízí spojení ze tří letišť (OTP, Kluž a Jasy) na přibližně 44 trasách. Jak uvádějí rumunské orgány, trh letecké dopravy v Rumunsku se vyznačuje vysokou mírou koncentrace a rivalitu mezi prvními pěti až šesti dopravci, kteří trhu dominují. Společný podíl pěti největších leteckých společností na trhu vzrostl v roce 2023 na 78 %. Odvětví letecké dopravy je poměrně konkurenční a na konci roku 2023 bylo na rumunském trhu registrováno dvacet leteckých společností provozujících pravidelné a charterové lety. Na trhu dominují nízkonákladoví dopravci, v současnosti společnosti Wizz Air, Ryanair a HiSky (podíl na trhu v roce 2023 z hlediska tržeb přibližně 57 % a z hlediska přepravených cestujících v roce 2022 přibližně 70 % (tři výše uvedení nízkonákladoví dopravci a společnost Blue Air)). Z leteckých společností provozujících pravidelné lety na rumunská letiště a z nich mají základny v Rumunsku pouze čtyři společnosti, a to tři nízkonákladoví dopravci (Wizz Air, Ryanair, HiSky) a TAROM.

2.2. Souvislosti opatření

2.2.1. Podpora na záchranu

- (11) Dne 19. února 2020 rumunské orgány oznámily Komisi svůj plán poskytnout podporu na záchranu ve prospěch podniku TAROM. Podle rumunských orgánů se společnost TAROM v době tohoto oznámení nacházela ve finančních potížích, a to vzhledem k nahromaděným ztrátám způsobeným zejména stárnoucím a nehomogenním leteckým parkem s vysokými náklady na údržbu a vysokými poplatky za palivo, což mělo negativní dopad na zisk, provozní peněžní toky a peněžní zdroje společnosti TAROM. Svým rozhodnutím ze dne 24. února 2020⁽¹²⁾ (dále jen „rozhodnutí o podpoře na záchranu“) Komise schválila půjčku na záchranu RON 175 952 000 (ve výši přibližně 36,66 milionu EUR s použitím tehdy uplatňovaných směnných kurzů) ve prospěch společnosti TAROM (dále jen „půjčka na záchranu“), a to na základě čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, jak je vykládán v pokynech pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (dále jen „pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci“) (13). Rumunské orgány potvrzují, že s výjimkou podpory na záchranu poskytnuté na základě rozhodnutí o podpoře na záchranu neobdržela společnost TAROM ani žádná jím kontrolovaná dceřiná společnost v posledních deseti letech podporu na záchranu nebo restrukturalizaci ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a že plán restrukturalizace společnosti TAROM nezahrnuje žádné kapitálové injekce ani investice do subjektů, v nichž má společnost TAROM účast.
- (12) Dne 4. května 2022 Tribunál zamítl žalobu společnosti Wizz Air na zrušení rozhodnutí o podpoře na záchranu⁽¹⁴⁾. Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „Soudní dvůr“) rozsudkem ze dne 11. ledna 2024 zamítl odvolání společnosti Wizz Air proti rozsudku Tribunálu z roku 2022⁽¹⁵⁾. Soudní dvůr zejména potvrdil, že se Tribunál nedopustil nesprávného právního posouzení, když rozhodl, že pro účely posouzení, zda existuje riziko narušení důležité služby, kterou lze jen obtížně opakovat, ve smyslu bodu 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, není Komise povinna zohlednit velikost trhu, na němž společnost TAROM působí, ani podíl této letecké společnosti na tomto trhu⁽¹⁶⁾.

2.2.2. Finanční potíže podniku TAROM

- (13) Rumunské orgány tvrdí, že společnost TAROM je podnikem v obtížích, neboť v důsledku kumulace ztrát došlo ke ztrátě více než poloviny jeho upsaného základního kapitálu, jak se uvádí v bodě 20 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Společnost TAROM od roku 2004 kumuluje ztráty a v posledních letech jsou její

⁽¹¹⁾ Společnost HiSky vstoupila na rumunský trh letecké dopravy v březnu 2021 a zajišťuje některé pravidelné, ale i charterové lety. Od prosince 2023 společnost provozuje flotilu sedmi letadel, která obsluhují přibližně 25 tras, z toho dvě vnitrostátní trasy spojující letiště OTP s Kluží a Temešvárem.

⁽¹²⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 24. února 2020 C(2020) 1160 final ve věci SA.56244 (2020/N) – Rumunsko – Podpora na záchranu ve prospěch podniku TAROM (Úř. věst. C 310, 18.9.2020, s. 1).

⁽¹³⁾ Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1.

⁽¹⁴⁾ Rozsudek Tribunálu ze dne 4. května 2022, Wizz Air Hungary v. Komise, T-718/20, ECLI:EU:T:2022:276.

⁽¹⁵⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. ledna 2024, Wizz Air Hungary v. Komise, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26.

⁽¹⁶⁾ Tamtéž, bod 39.

ztráty značné. Upsaný základní kapitál společnosti TAROM v roce 2021 činil přibližně 3,57 miliardy RON⁽¹⁷⁾ (přibližně 717,21 milionu EUR⁽¹⁸⁾). Společnost TAROM vykázala v roce 2020 ztráty ve výši 90,3 milionu EUR, v roce 2021 ve výši 66,6 milionu EUR a v roce 2022 ve výši 55,7 milionu EUR, kumulované ztráty v roce 2020 ve výši 3 623 825 813 RON (přibližně 728,03 milionu EUR) a v roce 2021 ve výši 3 951 281 534 RON, což představuje přibližně 793,81 milionu EUR. Vlastní kapitál společnosti TAROM v roce 2021 dosáhl záporných hodnot, na konci roku 2021 činil – 51 283 857 EUR a na konci roku 2022 pak – 90 884 124 EUR; předběžné výsledky společnosti TAROM za rok 2023 ukazují, že vlastní kapitál k 31. prosinci 2023 dosahuje hodnoty [...] EUR.

- (14) Rumunské orgány dále tvrdí, že společnost TAROM podle vnitrostátního práva splňuje kritéria pro zařazení do kolektivního úpadkového řízení na žádost jeho věřitelů podle bodu 20 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Podle rumunského vnitrostátního práva může každý věřitel, jehož pohledávka vůči dlužníkovi přesahuje 50 000 RON (přibližně 10 045 EUR) a je po splatnosti déle než 60 dní, podat u soudu návrh na zahájení úpadkového řízení. Dlužník se však může proti návrhu věřitele bránit tím, že uvede, že i když jsou splněny výše uvedené podmínky, má dostatečnou likviditu. Společnost TAROM je vystavena riziku, že se mohou někteří věřitelé kdykoli rozhodnout podat návrh na zahájení úpadkového řízení.
- (15) Rumunské orgány uvedly, že existuje několik důvodů pro finanční obtíže společnosti TAROM; ke snížení konkurenceschopnosti společnosti TAROM a ke zvýšení provozních nákladů vedly vnitřní i vnější faktory. Zprvu, společnost TAROM provozovala zastaralý letecký park (průměrné stáří proudových letadel společnosti TAROM se pohybuje mezi 13 a 18 lety a čtyři z jeho Boeingů 737-300 jsou v průměru 25 let staré), která byla vysoce diverzifikovaná (tj. tvořila ji letadla Avion de Transport Régional G.I.E. (dále jen „ATR“), Boeing a Airbus) a vyžadovala vysoké náklady na údržbu, technickou modernizaci a modernizaci. Společnost TAROM rovněž provozuje značný počet neziskových tras⁽¹⁹⁾ a v roce 2019 měl pouze tři linky, které dosáhly úrovně ziskovosti C3⁽²⁰⁾. Zadruhé, vstup dalších hráčů na trh, zejména nízkonákladových dopravců, vedl ke zvýšení tlaku na tvorbu cen společnosti TAROM. Za třetí, objevily se problémy s pracovní silou v podobě nízké pracovní zátěže, vyšších nákladů na pracovní sílu, než je nutné, zvýšené byrokracie, demotivace zaměstnanců a obtíží při získávání a udržení kvalifikovaných lidí. Za čtvrté, docházelo k nehospodárnosti operací, což zahrnovalo nehospodárnost v technickém oddělení (například nízká produktivita, nedostatek certifikací a technických dovedností, nadměrné úrovně řízení, nedostatek ukazatelů výkonnosti) a v oddělení nákupu (nestandardizovaný, manuální, neplánovaný a decentralizovaný proces nákupu, nízká produktivita, nedostatek ukazatelů výkonnosti) a nerentabilní (vnitrostátní a mezinárodní) agentury zajišťující prodej letenek. Ziskovost společnosti TAROM navíc snížily rostoucí náklady na pohonné hmoty a další náklady a omezené dodatečné příjmy. Hlavní příčinou zhoršující se provozní výkonnosti je nevyrovnaný vývoj provozních nákladů v porovnání s příjmy; provozními náklady, které mají největší nepříznivý dopad, jsou náklady na pohonné hmoty, náklady na údržbu stárnoucího leteckého parku a také náklady vyplývající z nehospodárnosti operací.
- (16) To vedlo ke značnému nahromadění ztrát, což způsobilo, že společnost TAROM měla záporný vlastní kapitál, a k nahromadění dluhu a vyčerpání peněžních rezerv, které zapříčinilo, že společnost TAROM měla záporné peněžní toky. A konečně, ztráty v letech 2020 a 2021 prohloubilo období pandemie COVID-19, a to v důsledku výrazného útlumu letové činnosti a následně i příjmů. Společnost TAROM sice dvakrát obdržela podporu na náhradu škody podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU⁽²¹⁾, pokud jde o škody, které utrpěla v přímém důsledku

⁽¹⁷⁾ Oznámení ze dne 21. prosince 2022.

⁽¹⁸⁾ Směnný kurz použitý v tomto rozhodnutí je 1 RON = 0,2012 EUR (a naopak 1 EUR = 4,9706 RON, což je směnný kurz zaznamenaný Evropskou centrální bankou (ECB) dne 6. března 2024.

⁽¹⁹⁾ Například trasy spojující Bukurešť (letišťe OTP) s Tbilisi, Alicante, Jerevanem, Hamburkem, Larnakou, Sibirí, Stockholmem, Valencíí, Barcelonou, Mnichovem, Vídní a trasy Kluž–Jasy a Jasy–Temešvár. Tyto trasy byly při ziskovosti na úrovni C3 ztrátové a některé z nich byly ztrátové i při úrovni ziskovosti C1 (viz poznámka pod čarou 20).

⁽²⁰⁾ Úroveň ziskovosti C3 představuje výsledek po odečtení přímých provozních nákladů, nákladů na letadla a administrativních nákladů, zatímco úroveň ziskovosti C1 bere v potaz pouze přímé provozní náklady a úroveň ziskovosti C2 pouze přímé provozní náklady a náklady na letadla.

⁽²¹⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 2. října 2020 C(2020) 6910 final ve věci státní podpory SA.56810 (2020/N) – Rumunsko – COVID-19: Podpora pro společnost TAROM (Úř. věst. C 94, 19.3.2021, s. 1) – první rozhodnutí o náhradě škody; rozhodnutí Komise ze dne 29. dubna 2022 C(2022) 2934 final ve věci SA.63360 (2021/N) – Rumunsko COVID-19 – Náhrada škody II pro společnost TAROM (Úř. věst. C 378, 30.9.2022, s. 1) – druhé rozhodnutí o náhradě škody.

vládních opatření, jejichž cílem bylo zabránit šíření onemocnění COVID-19, ale tato opatření podpory nebyla zaměřena na řešení nebo zmírnění finančních potíží společnosti TAROM, které existovaly již před vypuknutím pandemie, ale pouze na náhradu ztrát, které byly letecké společnosti přímo způsobeny výjimečnou okolností v podobě pandemie a souvisejícími omezeními volného pohybu osob.

- (17) Jak uvádějí rumunské orgány, veškerá aktiva společnosti TAROM, která mají určitou hodnotu, a zejména všechna letadla ve vlastnictví společnosti TAROM, jsou zastavena jako součást stávajících dohod o financování nebo jako záruky za nesplacené dluhy (například letadla Airbus 318, která jsou zastavena v rámci půjčky na záchranu uvedené v 11. bodě odůvodnění); státní podpora, kterou společnost TAROM obdržela na základě prvního rozhodnutí o náhradě škody, byla rovněž poskytnuta ve formě záruky za půjčku, kterou musela společnost TAROM zajistit svým majetkem). Navíc letadla, která se stanou součástí flotily společnosti TAROM v rámci programu obnovy letecké flotily, pocházejí z leasingových smluv, a tudíž by nebylo možné je využít jako zajištění (viz 61. bod odůvodnění). Podle rumunských orgánů proto společnost TAROM nebude mít v budoucnu dostatek aktiv k zajištění půjček. Vzhledem k nedostatku aktiv, která by mohla sloužit jako zajištění, rumunské orgány tvrdí, že společnost TAROM nebude schopna zajistit financování ze strany banky, a nebyly zjištěny žádné alternativy krátkodobého financování.

2.3. Opatření podpory na restrukturalizaci

- (18) Jako podporu na restrukturalizaci Rumunské orgány Komise oznámily tato dvě opatření ve prospěch společnosti TAROM: i) sérii navýšení základního kapitálu ⁽²²⁾ prostřednictvím kapitálové injekce ze strany státu v celkové výši přibližně 45,77 milionu EUR (z toho již bylo v roce 2023 provedeno navýšení v objemu 12 518 000 RON neboli přibližně 2,7 milionu EUR ⁽²³⁾ a zbývajících navýšení v objemu 43,07 milionu EUR bude provedeno od roku 2024; veškerá navýšení byla a budou provedena v rumunských lei) a ii) odpis dluhu ve výši půjčky na záchranu s úroky v celkové výši 49,53 milionu EUR (společně „opatření podpory na restrukturalizaci“). Částka uvedená v bodě i) výše pokrývá nedostatek peněžních toků společnosti TAROM v období restrukturalizace, včetně částky 5,99 milionu EUR na placení splátek půjčky zajištěné podle prvního rozhodnutí o náhradě škody (dále jen „půjčka v souvislosti s pandemií COVID-19“). Částka odpisu dluhu se skládá z jistiny půjčky na záchranu ve výši přibližně 36,7 milionu EUR, kapitalizovaných úroků za období květen 2020 ⁽²⁴⁾ až duben 2024 a případných kurzových rozdílů, které v tomto období vznikly. Rumunské orgány tvrdí, že po odepsání příslušné částky bude povinnost společnosti TAROM splatit půjčku na záchranu a související náklady zrušena. Obě opatření podpory na restrukturalizaci představují společně částku přibližně 95,3 milionu EUR.
- (19) Finanční prostředky na opatření poskytne rozpočet ministerstva dopravy. Podpora na restrukturalizaci bude poskytnuta na základě článku 20 nařízení vlády č. 45/1997 o založení obchodní společnosti „Rumunská národní letecká dopravní společnost – TAROM“ S.A., ve znění mimořádného nařízení vlády č. 113/2021 ze dne 10. října 2021 (dále jen „mimořádné nařízení vlády“), na jehož základě bude po přijetí rozhodnutí Komise o schválení podpory na restrukturalizaci pro společnost TAROM a v souladu s tímto rozhodnutím vydáno rozhodnutí vlády o schválení částky a formy státní podpory. Rumunské orgány tvrdí, že mimořádné nařízení vlády tedy obsahuje povinnost pozastavení v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU, podle něhož bude podpora společnosti TAROM

⁽²²⁾ V tomto rozhodnutí se uvádí rovněž „navýšení kapitálu“ nebo „kapitálová injekce“.

⁽²³⁾ Dne 29. listopadu 2023 rumunské orgány informovaly Komisi, že společnost TAROM nebude schopna zaplatit splátku půjčky v souvislosti s pandemií COVID-19, u níž Komise v prvním rozhodnutí o náhradě škody (uvedeném v 16. bodě odůvodnění) schválila státní podporu ve formě veřejné záruky, a požádaly proto útvary Komise o stanovisko k uplatnění záruky. Útvary Komise informovaly Rumunsko, že pouhé uplatnění záruky, kdy ručitel splácí věřiteli a práva věřitele přechází na ručitele, by nepředstavovala novou podporu. Jelikož však měl podle rumunských právních předpisů veřejný vlastník společnosti TAROM povinnost poskytnout prostředky na platbu splátky formou navýšení kapitálu, oznámily rumunské orgány toto navýšení kapitálu jako součást podpory na restrukturalizaci. Celková částka navýšení kapitálu za účelem platby splátek půjčky v souvislosti s pandemií COVID-19 během období restrukturalizace nepřesáhne 5,99 milionu EUR, přičemž tato částka sestává z částky 2,7 milionu EUR, která již byla poskytnuta v roce 2023, a částky 3,29 milionu EUR, která se plánuje v roce 2024. Zbývajících splátek půjčky po roce 2024 bude společnost TAROM platit z vlastních zdrojů.

⁽²⁴⁾ Ačkoli Komise schválila půjčku na záchranu dne 24. února 2020 (viz 11. bod odůvodnění), rumunské orgány podporu poskytly až dne 29. dubna 2020.

poskytnuta až poté, co ji Komise schválí, a datem poskytnutí podpory bude datum, kdy se vnitrostátní orgány zaváží podporu poskytnout, což je podmíněno předchozím souhlasem Komise. Rumunsko uvedlo, že povinnost pozastavení nebyla uplatněna u částky přibližně 2,7 milionu EUR, která byla poskytnuta v několika splátkách v rumunských lei v březnu 2023, červnu 2023 a září 2023 na úhradu splátek půjčky v souvislosti s pandemií COVID-19.

2.4. Původní plán restrukturalizace pro společnost TAROM

- (20) Dne 28. května 2021 oznámily rumunské orgány Komisi plán restrukturalizace (dále jen „původní plán restrukturalizace“), na nějž byla poskytnuta podpora na restrukturalizaci ve výši 190,7 milionu EUR, která se skládá z i) odpisu dluhu ve výši 40,6 milionu EUR ze strany Rumunska, pokud jde o půjčku poskytnutou jako podpora na záchranu (jistina ve výši 36,7 milionu EUR a odpovídající úroky); ii) kapitálové injekce Rumunska ve výši 92,9 milionu EUR a iii) grantu ve výši 57,2 milionu EUR.
- (21) Původní plán restrukturalizace zahrnoval období od roku 2021 do roku 2025. Původní plán restrukturalizace předpokládal, že společnost TAROM v roce 2024 vykáže zisk a v roce 2024 dosáhne návratnosti investovaného kapitálu (ROCE) ve výši 7,38 %. Celkové náklady na restrukturalizaci, které podle očekávání měly v počátečním pětiletém období restrukturalizace vzniknout, činily 408,5 milionu EUR.
- (22) Původní plán restrukturalizace zahrnoval následující soubor opatření:
- a) obnova leteckého parku: postupné zavádění nových a vyřazování starých letadel, což povede ke změně leteckého parku z 29 letadel v roce 2020 na 17 letadel v roce 2024, přičemž celková kapacita vyjádřená v nabízeném počtu sedadlokilometrů ⁽²⁵⁾, bude na konci restrukturalizace podobná;
 - b) obchodní optimalizační opatření: optimalizace tras, oddělení služeb, větší zaměření na charterové lety atd.;
 - c) organizační opatření ke zvýšení účinnosti: změna velikosti základní struktury tak, aby se přizpůsobila současné a budoucí úrovni činnosti, optimalizace technické divize atd.;
 - d) optimalizační opatření v oblasti nákladů: snížení nákladů na pohonné hmoty, snížení počtu zaměstnanců, přemístění zaměstnanců atd.
- (23) Soukromý menšinový akcionář společnosti TAROM (investiční fond Muntenia) ani věřitelé společnosti TAROM neměli zajistit sdílení zátěže v jakékoli formě a nebylo jasné, zda menšinoví akcionáři, kteří nepřispívají ke sdílení břemene, budou požádáni, aby se vzdali svých podílů ve prospěch státu.
- (24) Byla předpokládána následující opatření k omezení narušení hospodářské soutěže: a) ukončení provozu letů do deseti destinací, a to jak mezinárodních, tak vnitrostátních, a uvolnění příslušných letištních časů; b) odprodej menšinových podílů společnosti TAROM ve společnostech [...], [...] a [...]; a c) outsourcování části údržby a opravárenských prací společnosti TAROM (technická divize) prostřednictvím společného podniku s [...], externím soukromým dodavatelem. Jako opatření upravující chování rumunské orgány navrhly, aby se společnost TAROM upustila od nákupu podílů v jiných podnicích během původního období restrukturalizace, s výjimkou případů, kdy je to nezbytné k zaručení jeho dlouhodobé životaschopnosti, a pokud jde o využívání podpory jako propagace při prodeji jeho výrobků.

⁽²⁵⁾ V leteckém průmyslu je nabízený počet sedadlokilometrů základní výrobní jednotkou letecké společnosti přepravující cestující, která měří kapacitu přepravy cestujících. Vypočítá se vynásobením počtu míst, která jsou pro cestující k dispozici, a proletěné vzdálenosti v kilometrech.

2.5. Důvody pro zahájení formálního vyšetřovacího řízení

- (25) Jelikož Komise měla pochybnosti, zda bude oznámená podpora na restrukturalizaci splňovat podmínky slučitelnosti s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, jak jsou stanoveny v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, zahájila dne 5. července 2021 formální vyšetřovací řízení, a to z následujících důvodů: rozsah vlastního příspěvku, sdílení zátěže, obnovení životaschopnosti a opatření k omezení narušení hospodářské soutěže. Komise navíc vyjádřila určité obavy ohledně vhodnosti podpory.

2.5.1. Vhodnost podpory

- (26) V době přijetí rozhodnutí o zahájení řízení se plánované nástroje a částky podpory jeví jako odpovídající pro řešení problémů společnosti TAROM v oblasti solventnosti a likvidity společnost, a proto mohly být považovány za vhodné; konkrétně se mělo za to, že grant a odpis dluhu řeší potřeby likvidity společnosti TAROM, zatímco navýšení kapitálu bylo zaměřeno na zlepšení její solventnosti ⁽²⁶⁾.
- (27) Jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení ⁽²⁷⁾, poskytnutí podpory na restrukturalizaci v podobě (neúročeného) grantu ve výši 40,6 milionu EUR a odpisu dluhu ve výši 57,2 milionu EUR by však neumožnilo státu, jedinácímu jako poskytovatel podpory, mít prospěch z výhod úspěšné restrukturalizace, přestože se očekávalo, že po skončení počátečního období restrukturalizace bude mít společnost TAROM kladné čisté hospodářské výsledky.

2.5.2. Vlastní příspěvek

- (28) Ukázalo se, že údajný vlastní příspěvek společnosti TAROM ve výši 217,8 milionu EUR předložený rumunskými orgány nebyl ani skutečný, ani opravdový ⁽²⁸⁾. U většiny vlastního příspěvku se rumunské orgány spoléhaly na vyjednávání smlouvy (smluv) o finančním leasingu s potenciálními pronajímateli nebo bankami. Bez pevného závazku k financování ze strany pronajímatele nebo banky však nemohla být částka finančního leasingu 150,9 milionu EUR považována za skutečný a opravdový vlastní příspěvek ⁽²⁹⁾. Původní plán restrukturalizace navíc nebyl pevně podpořen tržním investorem nebo věřitelem ⁽³⁰⁾. Postup prodeje aktiv společnosti TAROM (letadla a menšinové podíly ve vertikálně propojených společnostech), který byl navržen jako další zdroj financování, nebyl zahájen a pro menšinové podíly společnosti TAROM nebyl předem určen kupec ani nebyly předloženy příslušné znalecké posudky ⁽³¹⁾. Kromě toho by bylo nutné potvrdit, zda by nákup aktiv společnosti TAROM společností CNAB proběhl za podmínek, které by subjekt v tržním hospodářství přijal, jelikož je společnost CNAB je vlastněná státem ⁽³²⁾.
- (29) Předběžné posouzení původního plánu restrukturalizace ukázalo, že pouze 25 % nákladů na restrukturalizaci lze považovat za náklady financované ze skutečného a opravdového vlastního příspěvku neobsahujícího podporu ⁽³³⁾, zatímco bod 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci vyžaduje vlastní příspěví zpravidla ve výši alespoň 50 % nákladů na restrukturalizaci, přičemž rumunské orgány nepředložily žádné argumenty prokazující zvláště závažné problémy nebo výjimečné okolnosti, které by odůvodňovaly, aby byl podíl vlastního příspěví společnosti TAROM nižší než 50 % nákladů na restrukturalizaci.

2.5.3. Sdílení nákladů

- (30) Rumunské orgány připustily, že soukromý menšinový akcionář společnosti TAROM (investiční fond Muntenia) ani věřitelé společnosti TAROM nebudou zajišťovat sdílení zátěže v žádné formě, a nebylo jasné, zda menšinoví akcionáři, kteří nepřispívají ke sdílení zátěže, budou požádáni, aby se vzdali svého podílu ve prospěch státu ⁽³⁴⁾.

⁽²⁶⁾ Viz 50. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽²⁷⁾ Viz 49. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽²⁸⁾ Viz 52. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽²⁹⁾ Viz 52. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³⁰⁾ Viz 52. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³¹⁾ Viz 53. a 54. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³²⁾ Viz 54. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³³⁾ Viz 57. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³⁴⁾ Viz 56. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

Komise proto pochybovala o tom, zda podpora splňuje kritéria stanovená v bodech 65 až 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, podle nichž by podpora na pokrytí ztrát měla být poskytována pouze za podmínek, které vyžadují, aby stávající investoři sdíleli náklady rovnocenně, což by za normálních okolností znamenalo, že stávající akcionáři a podřízení věřitelé musí převzít ztráty v plném rozsahu předtím, než jakýmkoli způsobem zasáhne stát.

2.5.4. Obnovení dlouhodobé životaschopnosti a restrukturalizace v přiměřené lhůtě

- (31) Jak bylo uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení⁽³⁵⁾, původní plán restrukturalizace obsahoval odhady založené na pětileté prognóze organizace Eurocontrol pro Evropu na období 2020–2024, a tedy na důvěryhodných hypotézách týkajících se scénářů očkovací kampaně proti onemocnění COVID-19. Podle základního scénáře by k návratu k ziskovosti mělo dojít do roku 2025. Kromě toho by finanční ukazatele společnosti TAROM v roce 2025 (návrtnost aktiv (ROA), ROCE a čisté ziskové rozpětí) byly v souladu s historickými finančními ukazateli skupiny srovnatelné se společností TAROM. Plán restrukturalizace však neobsahoval žádné vysvětlení přiměřenosti úrovně ziskovosti, které by společnost TAROM údajně dosáhl v roce 2025, a bylo třeba dále objasnit testy, složky vážených průměrných nákladů na kapitál (WACC)⁽³⁶⁾ a výběr srovnatelných skupin. Očekávaná úroveň ziskovosti se vzhledem k historické výkonnosti společnosti TAROM jevila jako optimistická. V pesimistickém scénáři by navíc bylo dosaženo návratu k ziskovosti až od roku 2027, tj. mimo období restrukturalizace, které mělo trvat do roku 2025. Požadavek bodu 47 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, tj. že plán restrukturalizace musí v přiměřené lhůtě obnovit dlouhodobou životaschopnost příjemce, tedy jak v základním, tak v pesimistickém scénáři nebyl splněn. V základním ani pesimistickém scénáři neposkytly rumunské orgány dostatečné informace o složení srovnatelné skupiny ani o číselných údajích, na kterých jsou údaje o srovnatelné skupině založeny.
- (32) Komise proto měla pochybnosti, že měl původní plán restrukturalizace odpovídající dobu trvání a že by na konci původního období restrukturalizace vedl k obnovení životaschopnosti společnosti TAROM, protože nebylo zjevné, že by společnost TAROM přinesl dostatečnou návratnost a že by byla schopna udržet se bez další podpory na trhu⁽³⁷⁾.

2.5.5. Přítomnost a účinnost smysluplných opatření k omezení narušení hospodářské soutěže

- (33) V rozhodnutí o zahájení řízení⁽³⁸⁾ Komise předběžně dospěla k závěru, že není dostatečně prokázáno, že se předpokládají skutečná strukturální opatření k omezení narušení hospodářské soutěže. Zaprvé, z navrhovaných uvolnění letištních časů se pouze omezený počet týkal potenciálně přetížených letišť a rumunské orgány neposkytly nezbytné informace, které by Komisi umožnily posoudit, zda časy letů navrhované pro uvolnění letištního času skutečně odpovídají podmínkám, kdy je letiště značně přetíženo. Rumunské orgány navrhly odprodej menšinových podílů ve společnostech, jejichž činnost souvisí s leteckou dopravou, ale plány na odprodej byly vágní a chyběly v nich zejména znalecké posudky pro aktiva a informace o ziskovosti dotčených společností. Komise se domnívala, že vzhledem k silným pochybnostem o přiměřenosti podpory a o vlastním příspěvku společnosti TAROM je nezbytné, aby výnosy z prodeje a odprodeje aktiv na tržním základě přispěly ke snížení výše podpory na restrukturalizaci a zároveň snížily negativní dopady podpory na ostatní letecké dopravce. Navíc i přes značné snížení počtu letadel by se celková letová kapacita společnosti TAROM vyjádřená v nabízeném počtu sedadlokilometrů do konce plánu restrukturalizace podstatně nezměnila.
- (34) A konečně rumunské orgány nenavrhly žádná dodatečná opatření upravující chování, kromě toho, že by omezily společnost TAROM, pokud jde o nákup akcií v jiných podnicích během období restrukturalizace, s výjimkou případů, kdy je to nezbytné k zaručení její dlouhodobé životaschopnosti, a pokud jde o využívání podpory jako propagace při prodeji jejích produktů.

⁽³⁵⁾ Viz 59. až 64. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³⁶⁾ WACC je zkratka pro vážené průměrné náklady na kapitál, což je výpočet celkových kapitálových nákladů podniku, v nichž je každá kategorie kapitálu úměrně vážena.

⁽³⁷⁾ Viz 64. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

⁽³⁸⁾ Viz 65. až 72. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení.

- (35) Komise tak měla pochybnosti o tom, zda při neexistenci striktních a jasných strukturálních opatření a opatření upravujících chování byly negativní účinky podpory na hospodářskou soutěž uspokojivě zmírněny.

3. PŘIPOMÍNKY RUMUNSKA

- (36) Dopisem ze dne 11. srpna 2021 ⁽³⁹⁾ rumunské orgány předložily své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.
- (37) Pokud jde o vlastní příspěvek společnosti TAROM, rumunské orgány uvedly, že v době jejich odpovědi stále probíhala jednání s pronajímateli letadel, a dodaly, že souběžně byla zahájena jednání o možnosti, aby společnost TAROM získala úvěr ve výši [...] milionů USD od společnosti [...] zabývající se financováním letadel.
- (38) Pokud jde o plánovaný prodej menšinových podílů společnosti TAROM ve společnosti [...], rumunské orgány předložily dva aktualizované znalecké posudky pro společnost [...] a [...], které obsahovaly nižší hodnoty, než jaké byly uvažovány v původním plánu restrukturalizace, a oznámily předložení aktualizované zprávy o [...]. [...].
- (39) Pokud jde o prodej letadel, rumunské orgány uvedly, že se očekává, že do září/října 2021 budou prodány dvě letadla Boeing 737-300 a že sedm letadel ATR 42-500 bude prodáno zpět společnosti ATR ve čtvrtém čtvrtletí roku 2021. Rumunsko rovněž oznámilo, že do konce roku 2021 nabídne k prodeji další dvě letadla Boeing 737-300.
- (40) Pokud jde o obavy Komise v souvislosti se sdílením zátěže, rumunské orgány uvedly, že tyto obavy byly dobře pochopeny, ale že o přístupu k jejich řešení je třeba teprve rozhodnout.
- (41) Rumunské orgány dále uvedly, že obavy Komise ohledně obnovení životaschopnosti společnosti TAROM a opatření k omezení narušení hospodářské soutěže byly vzaty na vědomí a že aktualizovaný obchodní plán, který tyto obavy řeší, bude Komisi předložen v pozdější fázi. Rumunské orgány poskytly údaje o srovnatelné skupině a harmonogramu uvolňování letištních časů.
- (42) A konečně, pokud jde o provádění opatření navržených společností TAROM v původním plánu restrukturalizace, rumunské orgány vysvětlily, že správní rada společnosti TAROM dne 30. července 2021 schválila zahájení další fáze programu restrukturalizace zaměstnanců a že dne 3. srpna 2021 se konalo formální setkání s odbory.

4. PŘIPOMÍNKY TŘETÍ STRANY

- (43) Dne 4. října 2021, v průběhu formálního vyšetřovacího řízení, Komise obdržela připomínky od společnosti Wizz Air.
- (44) Společnost Wizz Air se domnívala, že kvůli velkému množství vypuštěných informací v rozhodnutí o zahájení řízení byla porušena její procesní práva, což jí údajně znemožnilo předložit smysluplné připomínky.
- (45) Společnost Wizz Air souhlasila se závěrem Komise, že podmínky přiměřenosti podpory na restrukturalizaci a sdílení zátěže nebyly splněny. Podle společnosti Wizz Air se společnost TAROM potýkala s potížemi již řadu let a plán restrukturalizace neřešil problém špatného hospodaření. Společnost Wizz Air rovněž uvedla, že prognózy letecké dopravy vycházejí ze zastaralých údajů a měly by být upraveny směrem dolů. Společnost Wizz Air se domnívala, že výběr skupiny srovnatelné se společností TAROM nebyl vhodný, neboť tato srovnatelná skupina zahrnovala převážně vlajkové dopravce a některé letecké společnosti, které se mohly během srovnávacího období dostat do finančních potíží. Kromě toho se společnost Wizz Air domnívala, že podpora nebyla ani vhodná, ani přiměřená, ale tvrdila, že vzhledem k rozsáhlému vypuštění finančních informací v rozhodnutí o zahájení řízení nebylo možné předložit podrobnější připomínky.

⁽³⁹⁾ Podání Rumunska ze dne 11. srpna 2021.

- (46) Společnost Wizz Air se dále domnívala, že podpora na restrukturalizaci nesplňuje podmínku „jednou a dost“ stanovenou v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, neboť společnost TAROM se v důsledku finančních potíží nachází ve stavu trvalé restrukturalizace již více než deset let od poskytnutí předchozí podpory, která byla schválena rumunskou Radou pro hospodářskou soutěž v roce 2004.
- (47) Pokud jde o opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, společnost Wizz Air uvedla, že plán restrukturalizace nezahrnuje snížení kapacit ani omezení činností, což bylo vyžadováno v rámci předchozí rozhodovací praxe Komise při restrukturalizaci leteckých společností. Společnost Wizz Air tvrdila, že společnost TAROM by měla omezit svou činnost alespoň ve stejné míře, v jaké tak v průměru činili nepodpoření konkurenti. Společnost Wizz Air se rovněž domnívala, že převod letištních časů by měl odpovídat přinejmenším míře omezení leteckého parku společnosti TAROM. Vzhledem ke značné částce podpory na restrukturalizaci, o kterou požádala společnost TAROM, navíc společnost Wizz Air považovala navrhované závazky týkající se chování za nedostatečné. Společnost Wizz Air zejména navrhla, že by bylo vhodné uložit společnosti TAROM omezení týkající se odměňování vedoucích pracovníků, která byla uložena některým leteckým společnostem v rámci rekapitalizačních opatření COVID-19, a to vzhledem k tomu, že i) společnost TAROM měla před 31. prosincem 2019 na rozdíl od ostatních příjemců rekapitalizační podpory COVID-19 finanční potíže a ii) zhoršující se finanční situace společnosti TAROM byla částečně způsobena špatným hospodařením.
- (48) Nakonec společnost Wizz Air zmínila otázku souladu s bodem 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, o němž Komise v rozhodnutí o zahájení řízení nevyjádřila žádné pochybnosti. V tomto ohledu společnost Wizz Air uvedla, že společnost TAROM byla postupně vytlačována z trhů, na kterých předešle poskytovala služby, a přišla tak o svou roli, kterou v minulosti hrála při zajišťování nezbytného spojení s Rumunskem. Společnost Wizz Air se domnívala, že služby společnosti TAROM již reprodukuje konkurenti, včetně společnosti Wizz Air, která je největším provozovatelem na rumunských linkách (přibližně 40 % kapacity), a společnosti Blue Air s 13 % podílem na vnitrostátním trhu, a že by tudíž služby společnosti TAROM nepředstavovaly služby vnitrostátního poskytovatele infrastruktury, jak se uvádí v rozhodnutí o zahájení řízení. Podle společnosti Wizz Air je vnitrostátní trh, na kterém podle Komise společnost TAROM poskytuje důležité služby, velmi malý (méně než 10 % celkové letecké dopravy do Rumunska, z Rumunska a uvnitř Rumunska) a podíl společnosti TAROM na vnitrostátním trhu činí 63 %, což tedy představuje pouze 6,3 % celkové kapacity rumunského trhu (tj. vnitrostátní a mezinárodní), a proto služby TAROM na vnitrostátním trhu nejsou důležité. Společnost Wizz Air se domnívá, že vzhledem k omezenému počtu výlučných vnitrostátních tras společnosti TAROM by výše podpory na restrukturalizaci nebyla přiměřená cíli zachovat tyto trasy, a Komise by proto měla zjistit, zda by na těchto trasách nemohly být místo toho zavedeny závazky veřejné služby. Nakonec společnost Wizz Air uvedla, že od července 2021 bylo v EU vyřazeno z provozu více než 3 000 letadel a že by výrazná přebytečná kapacita v tržních podmínkách po pandemii COVID-19, které se vyznačují nižší poptávkou a zbývajících cestovními omezeními, v případě odchodu společnosti TAROM z trhu zcela jistě a rychle vedla k novému vstupu na její trasy.
- (49) Společnost Wizz Air rovněž tvrdila, že neexistují žádné důkazy o tom, že společnost TAROM předtím, než požádala rumunský stát o podporu, vyčerpala tržní možnosti zajištění financování a že takové financování bylo na trhu dostupné i pro jiné letecké společnosti. Kromě toho společnost Wizz Air tvrdila, že nedostupnost financování ze strany věřitelů společnosti TAROM ukazuje, že tito věřitelé nejsou přesvědčeni o životaschopnosti společnosti TAROM, protože v opačném případě by neriskovali likvidaci společnosti TAROM, která by při neexistenci financování byla pravděpodobná.

5. PŘIPOMÍNKY RUMUNSKA K PŘIPOMÍNKÁM TŘETÍ STRANY

- (50) V reakci na připomínky společnosti Wizz Air, které byly obdrženy dne 12. října 2021, předložily rumunské orgány dne 12. listopadu 2021 následující připomínky:
- a) pokud jde o údajné porušení procesních práv společnosti Wizz Air, rumunské orgány uvedly, že byla vypuštěna pouze obchodní tajemství, které je Komise povinna chránit, neboť je vázána profesním tajemstvím;
 - b) rumunské orgány souhlasily s předběžnými zjištěními Komise v rozhodnutí o zahájení řízení, pokud jde o přínos podpory k rozvoji hospodářské činnosti, zamezení sociálním obtížím a existenci selhání trhu, a se skutečností, že podpora se zdála být vhodná k řešení problémů společnosti TAROM v oblasti solventnosti a likvidity;

- c) pokud jde o otázky týkající se důvěry investorů v tržním hospodářství, společnost TAROM vyvinula značné úsilí, aby zajistila podporu investorů za účelem financování obnovy leteckého parku, a již obdržela několik nabídek financování;
- d) výběr srovnávacích leteckých společností vybraných společností TAROM pro účely referenčního srovnávání byl vhodný vzhledem k číselným údajům, na kterých jsou údaje o srovnávacích skupinách založeny;
- e) pokud jde o přiměřenost podpory, rumunské orgány upřesnily, že měla být poskytnuta v tomto poměru: přibližně 50 % v podobě navýšení základního kapitálu a zbytek ve formě přímé dotace a odpisu dluhu (podpory na záchranu v podobě vratné půjčky a příslušných úroků). Rumunské orgány uvedly, že grant a odpis dluhu by vyřešily potřeby likvidity společnosti TAROM na začátku období restrukturalizace, zatímco navýšení kapitálu by zlepšilo její solventnost. Podle rumunských orgánů by jiné nástroje (např. záruky nebo půjčky) nebo částky buď ohrozily cíle restrukturalizace, nebo by znamenaly neúnosné finanční náklady, což by negativně ovlivnilo dlouhodobou životaschopnost společnosti TAROM;
- f) pokud jde o přiměřenost podpory, rumunské orgány navrhy, aby menšinoví akcionáři byli požádáni, aby buď přispěli, nebo se vzdali svých podílů ve prospěch státu, a vyřešily se tak obavy ze sdílení nákladů, a aby byl finanční leasing uznán jako vlastní příspěvek, neboť je projevem důvěry finančních trhů v návrat k životaschopnosti letecké společnosti;
- g) pokud jde o kritérium „jednou a dost“, rumunské orgány potvrdily, že společnost TAROM neobdržela v posledních deseti letech před oznámením podpory na restrukturalizaci žádnou podporu na záchranu, podporu na restrukturalizaci, dočasnou podporu na restrukturalizaci ani žádnou neoznámenou podporu a že poslední podpora na restrukturalizaci, kterou společnost TAROM obdržela, byla schválena rumunskou Radou pro hospodářskou soutěž před přistoupením Rumunska k Unii a týkala se období restrukturalizace v letech 2002–2005;
- h) pokud jde o opatření, která mají omezit narušení hospodářské soutěže, rumunské orgány uvedly, že společnost TAROM se rozhodla zavést další opatření, například:
 - 1) ukončení provozování letů do dalších pěti destinací na letištích, která jsou nejvíce přetížena, což představuje 13,2 % celkového počtu letů v původně předloženém obchodním plánu, což by vedlo k tomu, že by společnost TAROM do konce roku 2022 fakticky ukončila činnost v 56 % svých destinací, které jsou velmi přetíženy. Rumunské orgány uvedly, že by se tím počet destinací společnosti TAROM snížil na 25, což by odpovídalo omezení mezinárodních činností o 54 % a omezení vnitrostátních činností o 42 % ve srovnání s rokem 2019, a představovalo by to snížení počtu letů oproti dříve navrženému letovému plánu o dalších 10 % (ve srovnání s výchozím rokem 2019, tj. –27,6 % namísto –17,8 %);
 - 2) snížení počtu letadel na 15 (namísto 17 v původním plánu restrukturalizace) a posunutí termínu, kdy by letecký park začal provádět svou činnost v dlouhodobém složení, na rok 2023 (namísto 2024);
 - 3) v důsledku dalších změn popsanych v bodech 1 a 2 by se celkový nabízený počet sedadlokilometrů rovněž snížil o [...] % ve srovnání s výchozím stavem v roce 2019.

6. AKTUALIZOVANÝ PLÁN RESTRUKTURALIZACE

- (51) Dne 19. dubna 2024 rumunské orgány předložily Komisi aktualizovaný plán restrukturalizace ze dne 18. dubna 2024 ⁽⁴⁰⁾ (dále jen „aktualizovaný plán restrukturalizace“) a následně poskytly další informace, které jsou rovněž součástí aktualizovaného plánu restrukturalizace.
- (52) V aktualizovaném plánu restrukturalizace jsou uvedena slabá místa, která způsobila potíže společnosti TAROM (jak je uvedeno v 15. až 17. bodě odůvodnění), je v něm popsán hypotetický srovnávací scénář, při němž by společnost TAROM podporu neobdržela (viz oddíl 6.1), a stanoven komplexní soubor opatření, která společnost TAROM provede, aby odstranila své potíže a stala se dlouhodobě životaschopnou (oddíl 6.2).

⁽⁴⁰⁾ Aktualizovaný plán restrukturalizace ze dne 18. dubna 2024 nahradil dřívější předběžná znění plánu restrukturalizace předložená rumunskými orgány.

6.1. Alternativní scénář bez podpory

- (53) Rumunsko tvrdí, že k prosinci 2023 měla společnost TAROM dluh po splatnosti ve výši přibližně [...] milionů EUR a její dostupná hotovost byla omezena na částku [...] milionů EUR. Vzhledem k opakovaným odkladům splacení některých dluhů Rumunsko tvrdí, že mezi klíčovými věřiteli společnosti TAROM vzrůstá netrpělivost, aby jim bylo zaplacen. Podle informací předložených Rumunskem má společnost TAROM zejména nezaplacené leasingové splátky vůči třem pronajímatelům letadel a také značný dluh vůči společnosti CNAB, která je odbavovací společností na letišti OTP. Tento dluh je zajištěn zástavním právem k nemovitostem ve vlastnictví společnosti TAROM, dvěma letadly ATR 72-500, zástavním právem k podílům společnosti TAROM ve společnostech [...], [...], jakož i zástavním právem k pohledávkám z budoucího prodeje letištních časů [...] (viz 119. bod odůvodnění). Vzhledem k tomu, že veškerá aktiva společnosti TAROM, která mají určitou hodnotu, byla buď prodána za účelem financování nákladů na restrukturalizaci (viz 60. a 77. bod odůvodnění), nebo jsou zastavena v rámci probíhajících finančních ujednání, jako je půjčka na záchranu a úvěr v souvislosti s pandemií COVID-19 garantovaný podle prvního rozhodnutí o náhradě škody (viz 17. a 54. bod odůvodnění), či u stávajících dluhů, nemá letecká společnost k dispozici žádné krátkodobé alternativní způsoby financování.
- (54) Rumunské orgány vysvětlují, že bez podpory na restrukturalizaci by společnosti TAROM rychle došla hotovost a nebyla by schopna pokračovat ve své běžné činnosti. Pokud by letecká společnost začala splácet část svého dluhu v roce 2024, její peněžní tok by byl záporný. Z důvodu nedostatku finančních prostředků nemohla být provedena plánovaná restrukturalizační opatření, což by dále ovlivnilo příjmy společnosti TAROM. Kromě toho by se stala splatnou podpora na záchranu, pro niž společnost TAROM zastavila jako zajištění část svých letadel a která by musela být splacena, což by vedlo k vymáhání zajištění. Společnost TAROM by rovněž nebyla schopna platit poplatky za pronájem stávajících letadel, která by byla vyřazena z provozu.
- (55) Rumunské orgány vysvětlují, že věřitelé s dlouhodobými pohledávkami by zahájili kroky v oblasti jejich vymáhání a v případě, že by nebyly splaceny, mohli by požádat, aby společnost TAROM vstoupila do úpadečného řízení. Pokud by se společnost TAROM vyhlásila úpadek (což je vzhledem k její solventnosti i likviditě velmi pravděpodobné), byla by jí odebrána provozní licence, což by znamenalo, že její letadla (pokud by již nebyla zabavena a/nebo vyřazena z provozu v rámci individuálního vymáhání, viz 53. a 54. bod odůvodnění) budou vyřazena z provozu a že by musela ukončit činnost. Podle článku 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008⁽⁴¹⁾ nesmí žádná společnost usazená v Unii provozovat leteckou přepravu cestujících v obchodní letecké dopravě bez provozní licence. Podle čl. 9 odst. 1 uvedeného nařízení orgán vydávající licenci pozastaví nebo zruší licenci leteckého dopravce, pokud není nadále přesvědčen, že může dostát svým stávajícím i možným budoucím závazkům v období dvanácti měsíců. Příslušný orgán může vydat dočasnou licenci pouze za předpokladu, že existuje reálný výhled na uspokojivou finanční reorganizaci během této doby. Podle rumunských orgánů by vzhledem k předlužení a nedostatku likvidity společnosti TAROM takový výhled existoval pouze v případě, že by byla oznámena opatření přiznána. V opačném případě by musela být provozní licence společnosti TAROM pozastavena nebo zrušena, což by znamenalo okamžité vyřazení všech letadel společnosti TAROM z provozu. Kromě toho čl. 9 odst. 2 nařízení (ES) č. 1008/2008 stanoví, že kdykoli se objeví zřetelné náznaky existence finančních potíží nebo bylo-li proti letecké společnosti, jejímž byla v Unii vydána licence, zahájeno úpadečkové nebo podobné řízení, provede příslušný orgán vydávající licenci bezodkladně hloubkové posouzení finanční situace této letecké společnosti a na základě svých zjištění přezkoumá do tří měsíců status provozní licence. Důsledky, které by podle rumunských orgánů mělo ukončení činnosti společnosti TAROM na rumunský trh letecké dopravy, jsou uvedeny v oddíle 6.6.
- (56) Podle rumunských orgánů by podnikání společnosti TAROM nebylo udržitelné bez podpory na restrukturalizaci ani v případě, že by byla schopna přežít rok 2024, přičemž tuto skutečnost nelze předjímat. Důvodem je skutečnost, že v případě neposkytnutí podpory by společnost TAROM nebyla schopna provést plánovanou obnovu leteckého parku, a musela by tudíž pokračovat v činnosti s neefektivní skladbou zastaralých letadel, což je jedním z hlavních důvodů jejich současných potíží. V důsledku nezaplacených poplatků za pronájem nebo vymáhání aktiv zastavených jako zajištění by navíc byla vyřazena z provozu část leteckého parku (viz 53. a 54. bod odůvodnění). Kvůli nedostatku finančních prostředků by kromě toho nemohly být provedeny ani další části restrukturalizačních opatření, což by vedlo k prohloubení problémů, které způsobily potíže společnosti TAROM, a mělo by to další negativní dopad na její činnost.

⁽⁴¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

- (57) Rumunsko tvrdí, že společnost TAROM nemá jiné možnosti, jak získat dostatečné finanční prostředky, aby mohla v příštích třech letech pokračovat v činnosti. Jak je uvedeno v 53. bodě odůvodnění, společnost TAROM nemá žádná aktiva, jež by mohla použít k získání krátkodobého financování, a v roce 2024 bude mít nadále záporný vlastní kapitál (viz 88. bod odůvodnění). Probíhá mírné omezení činností v podobě prodeje účastí, tento proces je však zdoluhavý a nepřinesl by včas dostatečné prostředky, aby nemuselo dojít podání návrhu na zahájení úpadečného řízení. Totéž platí pro prodej letištního času [...], který je [...] (jak je vysvětleno ve 119. bodě odůvodnění). Společnosti TAROM se podařilo získat finanční leasing na dodávku jednoho letadla Boeing 737-8 MAX v hodnotě [...] milionů EUR bez úroků; [...].

6.2. Restrukturalizační opatření

- (58) Období restrukturalizace v rámci aktualizovaného plánu restrukturalizace pokrývá období od ledna 2021 do prosince 2026. Aktualizovaný plán restrukturalizace vychází z několika základních pilířů, mezi něž patří obnova leteckého parku, optimalizovaný plán tras a různá opatření v oblasti provozní účinnosti, která byla nebo budou provedena v průběhu restrukturalizace.

6.2.1. Obnova leteckého parku

- (59) Cílem restrukturalizace leteckého parku je používat letadla, která odpovídají potřebám společnosti TAROM, a snížit náklady (na údržbu, leasing, palivo atd.). Z leteckého parku tvořeného 29 letadly sedmi různých typů ⁽⁴²⁾ v roce 2021 bude letecký park společnosti TAROM do roku 2025 omezen na 14 letadel pouze čtyř různých typů ⁽⁴³⁾. Počet letadel tak zůstane nejméně do konce období restrukturalizace na úrovni 14.
- (60) V prosinci 2023 tvořilo letecký park společnosti TAROM dvanáct proudových letadel a šest letadel ATR. V současné době probíhají snahy o obnovu leteckého parku, která by měla být dokončena do [...]. V roce 2022 společnost TAROM prodala všechna čtyři letadla Boeing 737-300 spolu s jedním motorem Boeing 737-300 za celkovou částku [...] EUR. V roce 2023 společnost TAROM prodala všech sedm letadel ATR 42-500 za [...] EUR. Celkově činí výnosy z letadel prodaných v letech 2022 a 2023 přibližně [...] milionů EUR. Byl zahájen proces prodeje čtyř letadel Airbus 318 a do ledna 2024 byly obdrženy [...] předběžné nabídky. Dne 7. března 2024 rumunské orgány informovaly Komisi, že společnost TAROM vybrala jako úspěšného předkladatele v nabídkovém řízení společnost [...], která nabídla za čtyři letadla Airbus 318 částku [...] milionů USD (přibližně [...] milionů EUR); [...]. Dne 1. dubna 2024 byla mezi společnostmi TAROM a případným kupujícím podepsána předběžná dohoda. Čtyři letadla Boeing 737-700 budou postupně vyřazena z provozu a k prodeji všech těchto letadel orientačně dojde v [...].
- (61) Postupné vyřazování letadel bude doprovázeno postupným zaváděním čtyř nových letadel Boeing 737-8 MAX, která by měla být zařazena do leteckého parku společnosti TAROM v [...], z toho jedno na základě smlouvy o finančním leasingu a tři na základě smluv o operativním leasingu, k nimž proběhla jednání [...]. Doposud byla uzavřena smlouva o finančním leasingu na jedno letadlo Boeing 737-8 MAX (viz 57. bod odůvodnění) a dne [...] byla uzavřena jedna smlouva o operativním leasingu na jedno letadlo Boeing 737-8 MAX, kdy [...] bude pronajímatelem a společnost TAROM nájemcem. Hlavní ekonomický účinek obnovy leteckého parku se tak projeví v roce [...], přičemž v roce 2024 bude růst mírnější, a to v důsledku pokračujícího provozu starších letadel.
- (62) Letecký park společnosti TAROM bude efektivnější a jednodušší, což umožní, aby společnost TAROM měla konkurenceschopnější cenovou strukturu a efektivnější provoz, který přinese úspory plynoucí z moderního a harmonizovaného leteckého parku. Kromě snížení provozních nákladů se očekává, že bude dosaženo jednoduššího leteckého parku, což povede k dalšímu zvyšování efektivity; budou nabízeny lepší služby s moderními letadly a v souladu s poptávkou ze strany zákazníků a letecký park bude díky výraznému snížení počtu letadel efektivnější.

6.2.2. Obchodní optimalizace

- (63) Aktualizovaný plán restrukturalizace předpokládá opatření týkající se: a) optimalizace tras (viz 64. bod odůvodnění); b) vedlejších příjmů (viz 65. bod odůvodnění); a c) uzavření agentur, marketingových akcí a komunikace (viz 66. a 67. bod odůvodnění).

⁽⁴²⁾ Letecký park čítající 29 letadel tvořila: čtyři letadla Boeing 737-300, čtyři letadla Boeing 737-700, čtyři letadla Boeing 737-800, čtyři letadla Airbus 318, čtyři letadla ATR 72-600, dvě letadla ATR 72-500, sedm letadel ATR 42-500.

⁽⁴³⁾ Letecký park o 14 letadlech tvoří: čtyři letadla Boeing 737-MAX 8, čtyři letadla ATR 72-600, dvě letadla ATR 72-500, čtyři letadla Boeing 737-800.

Optimalizovaný plán tras

- (64) Společnost TAROM provedla hloubkovou analýzu svých stávajících tras s cílem zjistit jejich výkonnost s ohledem na vývoj poptávky po pandemii COVID-19 a stanovila a zavedla opatření v oblasti provozní účinnosti. V důsledku toho společnost TAROM zefektivňuje svou činnost tím, že řadu tras ruší a snižuje počet letů na stávajících trasách. Zatímco v roce 2019 nebyla žádná trasa z těch, které mají být zachovány, zisková na úrovni C3, do roku 2029 bude každá z nich zisková na úrovni C3 a 23 tras bude na konci období restrukturalizace v roce 2026 ziskových na úrovni C2. Každá zbývajících trasa, s výjimkou tras do/z [...], má být podle plánu provozována [...]. Tato skutečnost spolu s restrukturalizací leteckého parku povede ke zvýšení faktoru vytížení společnosti TAROM z přibližně [...] % v roce 2019 na přibližně [...] % na konci období restrukturalizace a na více než [...] % po tomto období (viz 101. bod odůvodnění a tabulka 5). Podle skutečných údajů pro rok 2022 dosahuje faktor vytížení [...] %. Rumunské orgány skutečně tvrdí, že ačkoli společnost TAROM (zatím) nedosáhla faktoru vytížení na úrovni svých konkurentů (která se obvykle pohybuje mezi 80 % a 90 % v závislosti na letecké společnosti, viz také obrázek 2 v 217. bodě odůvodnění), je jedinou z pěti největších leteckých společností působících na rumunském trhu (Wizz Air, Ryanair, Lufthansa, Air France – KLM, TAROM), která dokázala v roce 2022 zvýšit svůj faktor vytížení ve srovnání s rokem 2019.

Vedlejší příjmy

- (65) Společnost TAROM má v úmyslu vytvářet vedlejší příjmy z různých zdrojů. Služby nabízené za příplatek zahrnují [...]. Rumunské orgány uvádějí, že vedlejší příjmy se v dlouhodobém horizontu odhadují na přibližně [...] % celkových příjmů. Společnost TAROM tvrdí, že se v porovnání s referenčními hodnotami pro tradiční letecké společnosti jedná o konzervativní odhad (v průměru dosahovaly v minulých letech 4,5 %) a v případě nízkonákladových dopravců je to ještě více (ti v roce 2019 generovali přibližně 12,5 % příjmů z těchto doplňkových služeb, a v případě společnosti Ryanair se jednalo dokonce o 31,1 %). Podle rumunských orgánů začaly z doplňkových služeb pomalu plynout příjmy na konci roku 2021 a v roce 2022 tyto příjmy rostly. Rumunské orgány tvrdí, že [...]. V důsledku toho se na základě předběžných (neauditovaných) údajů za rok 2023 příjmy z doplňkových služeb zvýšily mezi lety 2022 a 2023 přibližně [...] krát a za rok 2023 činily přibližně [...] milionů EUR, což představovalo přibližně [...] % celkových příjmů.

Uzavření agentur, marketingové akce a komunikace

- (66) Vzhledem k tomu, že náklady interních agentur zajišťujících prodej vstupenek byly v porovnání s jejich podílem na příjmech a prodeji společnosti TAROM prostřednictvím těchto agentur, který se neustále snižoval a v roce 2023 klesl na pouhých [...] %, stále vysoké, společnost TAROM se rozhodla restrukturalizovat svou prodejní síť vstupenek restrukturalizovat. Aktualizovaný plán restrukturalizace předpokládá zrušení několika agentur se sídlem v Rumunsku, přičemž zbývajících agentury by se staly regionálními agenturami a převzaly by činnost ostatních agentur v regionu. Kromě toho by v činnosti pokračovaly pouze dvě mezinárodní agentury zajišťující prodej letenek, a to v Bruselu a v Kišiněvě, a zbývajících dvanáct mezinárodních agentur by bylo uzavřeno. Rumunské orgány informovaly Komisi, že bylo úspěšně uzavřeno dvanáct vnitrostátních a dvanáct mezinárodních agentur, přičemž v činnosti pokračují pouze čtyři domácí a dvě mezinárodní agentury. Podle očekávání mělo uzavření vnitrostátních agentur přinést úspory ve výši přibližně [...] EUR ročně a tržby měly být podobné jako v roce 2019. Na základě skutečných údajů za rok 2022 rumunské orgány uvádějí, že tyto odhady byly ve velké míře překonány a v roce 2022 se podařilo dosáhnout úspor ve výši přibližně [...] milionů EUR. Očekávalo se, že uzavření mezinárodních agentur přinese úspory ve výši přibližně [...] milionů EUR ročně, přičemž prodeje budou ve srovnání s rokem 2019 víceméně konstantní.
- (67) Proces restrukturalizace bude navíc doprovázen marketingovými opatřeními podpořenými využitím digitálních nástrojů a lepší komunikační strategií.

6.2.3. Organizační účinnost

- (68) V rámci opatření ke zvýšení organizační účinnosti společnost TAROM provádí restrukturalizaci zaměstnanců. Počet zaměstnanců se snížil z 1 765 v červenci 2020 na 1 154 v prosinci 2023, částečně na základě programu dobrovolných dovolených, a jsou prováděna organizační zlepšení. Cílový počet zaměstnanců před zavedením opatření v oblasti outsourcování je 1 316 zaměstnanců. Společnost TAROM začala obsazovat volná pracovní místa a snaží se dosáhnout tohoto cíle. Očekává se, že toto opatření přinese úspory z mezd ve výši přibližně [...] milionů EUR ročně ⁽⁴⁴⁾.
- (69) V zájmu dalšího zlepšení své situace v oblasti nákladů hodlá společnost TAROM reorganizovat svou technickou divizi a vypracovat novou strategii údržby, oprav a generálních oprav letadel, včetně možného outsourcování těchto činností. Po několika neúspěšných pokusech však společnost TAROM stále ještě hledá vhodného partnera pro toto outsourcování. Ačkoli TAROM aktivně usiluje o vnitřní zlepšení v technické divizi a o její výzkum a jednání s cílem dosáhnout outsourcování údržby, oprav a generálních oprav letadel, nákladové dopady těchto opatření nebyly do prognóz v aktualizovaném plánu restrukturalizace zahrnuty.

6.2.4. Optimalizace nákladů

Snížení nákladů na palivo

- (70) Cílem společnosti TAROM je snížit spotřebu paliva prostřednictvím řady opatření, včetně [...]. To by mělo vést k úsporám ve výši přibližně [...] % v roce 2024 a [...] % po roce 2025. Další úspory lze očekávat díky používání letadel Boeing 737-8 MAX s nižší spotřebou paliv. Podle odhadů by kumulované úspory měly do roku 2029 dosáhnout přibližně [...] milionů EUR, přičemž přínosy budou zachyceny ve finančních prognózách od roku 2025. Celkově nová letadla do roku 2025 přinesou celkové snížení spotřeby paliva o přibližně [...] % a lepší systém hospodaření s palivy povede k dalšímu snížení spotřeby paliva až o přibližně [...] %, což bude v roce 2025 odpovídat úsporám ve výši [...] milionů EUR. [...].

Snížení nákladů na odbavení

- (71) Podle Rumunského letiště OTP provádí program modernizace a automatizace, který byl zahájen v říjnu 2023 a má být dokončen v srpnu 2024. Očekává se, že to bude mít pozitivní dopad na interní náklady na odbavení, tento proces ale zůstává mimo kontrolu společnosti TAROM. Rumunské orgány proto zaujaly obezřetný přístup a úspory související s tímto procesem modernizace nezahrnovaly do prognóz v aktualizovaném plánu restrukturalizace.

Stěhování zaměstnanců a pronájem budovy sídla společnosti

- (72) Pronájem budovy sídla společnosti TAROM, která se nachází v blízkosti bukureštského letiště OTP, a přemístění zaměstnanců do pronajaté kancelářské budovy by měly po roce 2025 přinášet čisté příjmy a peněžní toky ve výši přibližně [...] až [...] milionů EUR ročně.

6.3. Financování plánu restrukturalizace

6.3.1. Náklady na restrukturalizaci

- (73) Rumunské orgány uvádějí, že celkové náklady na restrukturalizaci společnosti TAROM činí 172,96 milionu EUR. Hlavní nákladovou položkou restrukturalizačních opatření je obnova leteckého parku ve výši [...] milionů EUR. Kromě toho společnost TAROM plánuje, že v období restrukturalizace bude mít schodek hotovosti ve výši přibližně 43 milionů EUR. Další náklady na restrukturalizaci se týkají zejména odstupného pro propuštěné zaměstnance, uzavření agentur zajišťujících prodej letenek, nákladů na komunikaci a marketing, přemístění zaměstnanců a poradenských služeb. Náklady na restrukturalizaci budou financovány částečně ze státní podpory ve výši 95,3 milionu EUR a částečně z vlastního příspěvku společnosti TAROM ve výši 77,66 milionu EUR (viz 75. až 79. bod odůvodnění).

⁽⁴⁴⁾ Strana 129 aktualizovaného plánu restrukturalizace.

6.3.2. Zdroje financování restrukturalizačních opatření

a) Veřejné financování

- (74) Rumunský stát by podpořil restrukturalizaci společnosti TAROM prostřednictvím podpory na restrukturalizaci ve výši přibližně 95,3 milionu EUR (viz 18. bod odůvodnění).

b) Vlastní příspěvek

- (75) Rumunské orgány uvádějí, že zdroje vlastního příspěvku společnosti TAROM na náklady na restrukturalizační opatření budou podle očekávání sestávat z finančního leasingu uzavřeného v souvislosti s jedním novým letadlem Boeing 737-8 MAX a prodeje letadel.

Finanční leasing

- (76) Rumunské orgány tvrdí, že společnost TAROM uzavřela dne [...] se soukromým pronajímatelem, společností [...], smlouvu o finančním leasingu na jedno letadlo Boeing 737-8 MAX. Doba trvání leasingu je [...] let a celková hodnota sestává z jistiny v částce [...] milionů EUR a úroků v částce [...] milionů EUR, tudíž celková částka, kterou má společnost TAROM zaplatit pronajímateli, činí [...] milionů EUR. Rumunské orgány se domnívají, že vlastní příspěvek přičitatelný finančnímu leasingu činí přibližně [...] milionů USD (přibližně [...] milionů EUR), což odpovídá jistině bez úroků splatné podle leasingové smlouvy.

Prodej letadel

- (77) Jak je uvedeno v 60. bodě odůvodnění, letadla společnosti TAROM, která mají být prodána, zahrnují čtyři letadla Boeing 737-300, čtyři letadla Boeing 737-700, čtyři letadla Airbus 318 a sedm letadel ATR 42-500. V roce 2022 byla společnosti [...] prodána čtyři letadla Boeing 737-300 a společnosti [...] byl prodán jeden motor Boeing 737-300 za celkovou částku [...] milionů EUR. Sedm letadel ATR 42-500 bylo prodáno společnosti [...] na základě smlouvy podepsané v květnu 2023, přičemž prodejní cena činila [...] milionů EUR. Byl vybrán kupec pro čtyři letadla Airbus 318, přičemž vítězná nabídka dosahovala výše [...] milionů USD (přibližně [...] milionů EUR) (viz 60. bod odůvodnění). Probíhá prodej zbývajících letadel, u čtyř letadel Boeing 737-700 (očekávané příjmy ve výši [...] milionů EUR) ale dosud nebyl vybrán kupující. Všechny prodeje byly uskutečněny na základě konkurenčních nabídkových řízení a po vypracování znaleckého posudku pro letadla.
- (78) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem rumunské orgány předložily jako vlastní příspěvek společnosti TAROM z prodeje letadel částku [...] milionů EUR, která odpovídá výnosům z již uskutečněných prodejů letadel.

Celkový vlastní příspěvek

- (79) Rumunské orgány se domnívají, že na základě výše uvedených údajů o prodeji letadel a finančním leasingu činí vlastní příspěvek společnosti TAROM 77,66 milionu EUR, což odpovídá 44,9 % celkových nákladů na restrukturalizaci ve výši 172,96 milionu EUR.

c) Další očekávané zdroje příjmů

- (80) Podle rumunských orgánů může společnost TAROM během období restrukturalizace získat další příjmy (prodej stávajících podílů, outsourcing údržby, oprav a generálních oprav letadel, jak je uvedeno ve 124. a 125. bodě odůvodnění), další prodeje letadel (čtyři letadla Airbus 318 a čtyři letadla Boeing 737-700, viz 77. bod odůvodnění) a prodej letištního času [...] (viz 119. bod odůvodnění), což rovněž přispěje k jejímu financování. U těchto prodejů však nebyly schváleny žádné závazné nabídky, a případné příjmy tudíž ještě nejsou jisté, a proto je Rumunsko nepředložilo jako vlastní příspěvek společnosti TAROM.

6.3.3. Sdílení nákladů

- (81) Rumunské orgány uvádějí, že ačkoli není jisté, zda se menšinoví akcionáři ⁽⁴⁵⁾ budou podílet na navýšení základního kapitálu o 43,07 milionu EUR, které má být provedeno v rámci podpory na restrukturalizaci, jejich podíl by se tímto navýšením ze současných 2,75 % snížil na přibližně [...] % po navýšení (přičemž ministerstvo dopravy bude po navýšení základního kapitálu vlastnit přibližně 98,5 % základního kapitálu). To by znamenalo snížení podílu menšinových akcionářů ve společnosti TAROM o 46 %. Podle rumunských orgánů se tím zajistí, že menšinoví akcionáři přispějí k pokrytí ztrát a nebudou využívat výhod podpory na restrukturalizaci.
- (82) Navýšení základního kapitálu bude předcházet snížení základního kapitálu o [...] miliard RON (přibližně [...] milionů EUR), přičemž současný základní kapitál činí přibližně 2,26 miliardy RON (přibližně 454,65 milionů EUR). Rumunské orgány vysvětlují, že vzhledem k tomu, že kumulované ztráty společnosti TAROM k 31. prosinci 2022 činily 4,16 miliardy RON, snížení základního kapitálu o [...] milionů RON nepovede k pokrytí ztrát v plné výši. Rumunské orgány dále uvádějí, že podle rumunského práva jsou společnosti povinny zachovávat minimální základní kapitál (minimální základní kapitál akciových společností, který je pro společnost TAROM relevantní, činí 90 000 RON). Snížení základního kapitálu za účelem pokrytí ztrát v plné výši je proto pro společnost TAROM ve své podstatě neproveditelné.
- (83) Podle rumunských orgánů však bude přiměřené sdílení nákladů mezi akcionáři zajištěno prostřednictvím navýšení základního kapitálu provedeného po snížení základního kapitálu (viz 81. bod odůvodnění).
- (84) V případě společnosti TAROM navíc stát jako hlavní akcionář dohlíží na její strategická a obchodní rozhodnutí. Provoz společnosti rovněž nebyl financován podřízeným dluhem nebo hybridním financováním (se schopností absorbovat ztráty), které by pravděpodobně byly částečně odepsány v souladu s požadavky na sdílení nákladů podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (85) Pokud jde o věřitele společnosti TAROM, společnost TAROM se nepodařilo dosáhnout odpisu dluhů, nicméně dosáhla odkladu splácení dluhů ze strany dvou svých hlavních věřitelů, společností [...] a [...], a také různých dalších dodavatelů, u nichž došlo k odložení plateb. Kromě toho se všichni pronajímatelé společnosti TAROM [...] dohodli, že nebudou uplatňovat své právo získat zpět pronajatá letadla, pokud společnost TAROM nebude schopna platit některé leasingové splátky.

6.4. Finanční prognózy

- (86) Rumunské orgány poskytly finanční prognózy v základním i pesimistickém („zhoršeném“) scénáři.
- (87) Vzhledem k tomu, že prodej letištních časů [...] a příjmy z tohoto prodeje jsou nejisté (viz 119. bod odůvodnění), předložila společnost TAROM finanční prognózy v základním scénáři i scénáři počítajícím se zhoršením, přičemž v každém scénáři byla uvedena varianta zahrnující očekávané příjmy z prodeje letištního času [...] a další varianta, která tyto příjmy nezahrnuje, ale místo toho zohledňuje příjmy z pronájmu tohoto letištních časů. Základní scénář je ve variantě zahrnující prodej letištních časů na letišti [...] ovlivněn v [...] příjmy z prodeje tohoto letištního času ⁽⁴⁶⁾. Vzhledem k nejistotě ohledně prodeje bude Komise při posuzování základního scénáře i scénáře počítajícího se zhoršením zvažovat obě varianty, tj. jak variantu s prodejem, tak variantu s pronájmem letištního času namísto jeho prodeje.

⁽⁴⁵⁾ Veřejné společnosti CNAB a Romatsa RA a soukromá společnost Investment Fund Muntenia; viz 8. bod odůvodnění.

⁽⁴⁶⁾ K prodeji letištního času [...] by podle plánu mělo dojít v průběhu [...] za cenu stanovenou ve finančních prognózách společnosti TAROM ve výši [...] milionů USD. Celkové výnosy z prodeje, pokud by se uskutečnil, jak je plánováno, je zaúčtován jako „ostatní provozní výnosy“ v předběžném výkazu zisků a ztrát společnosti TAROM v [...]. Vzhledem k tomu, že letištní čas není zahrnut v rozvaze společnosti TAROM, budou celkové výnosy uznány jako příjmy, a budou mít tudíž pozitivní dopad na kapitálové postavení společnosti TAROM již v [...]. Rumunské orgány však vysvětlují, že společnosti TAROM bude zapláceno až v průběhu [...], přičemž tato platba je zohledněna v předběžném výkazu peněžních toků společnosti TAROM za rok [...].

(88) V následujících tabulkách je uveden přehled finančních prognóz v základním scénáři:

Tabulka 1:

Vybrané finanční ukazatele – Základní scénář, včetně prodeje letištního času [...] ⁽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

Zdroj: Aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

Tabulka 2:

Vybrané finanční ukazatele – Základní scénář, bez prodeje letištního času [...]

[...]

[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

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (89) Rumunské orgány vysvětlily, že finanční prognózy v základním scénáři zohledňují zmírněný vývoj trhu, který je v souladu s dopravními prognózami organizace Eurocontrol zveřejněnými v říjnu 2023 ⁽⁴⁸⁾.
- (90) Mechanismus použitý v modelu pro odhad počtu cestujících je založen na přístupu zdola nahoru, který zohledňuje podíl společnosti TAROM na trhu na každé trase na základě současné kapacity a četnosti letů, ale i historického vývoje počtu cestujících, vnímaných změn v poptávce a konkurence na dané trase. Údaje vycházejí z řady pevných a proměnných parametrů odvozených z historických hodnot společnosti TAROM, včetně změn od roku 2020 vyvolaných pandemií COVID-19, výhledů do budoucna a případně dopadu opatření ke zvýšení účinnosti. Tento dopad je vyjádřen jako procento úspor, které se projevuje v ziskovosti každé trasy. Hodnoty představují roční průměr.
- (91) Jak je znázorněno na obrázku 1 a uvedeno v tabulce 3 pro roky 2024 a 2025, prognózy počtu cestujících jsou pod referenční křivkou i pod křivkou nízké míry oživení podle organizace Eurocontrol a zůstávají hluboko pod referenční křivkou až do konce období restrukturalizace a mimo něj. Rumunsko dále uvedlo, že společnost TAROM provedla posouzení přiměřenosti výsledku tím, že přezkoumala faktor vytížení pro každou trasu a případně upravila

⁽⁴⁷⁾ Zkratka „e“ znamená „odhadovaný“ a „f“ znamená „předpokládaný“.

⁽⁴⁸⁾ Aktualizovaný plán restrukturalizace, s. 21: „EUROCONTROL: Seven-Year-Forecast Update 2023–2029“ (Aktualizace sedmileté prognózy na období 2023–2029), říjen 2023. Komise bere na vědomí, že organizace Eurocontrol vydala v únoru 2024 revidovanou prognózu. Eurocontrol uvádí, že „navzdory silnému létu 2023 vykázal počet evropských letů od listopadu 2023 nižší než očekávaný objem, s místními rozdíly mezi východními a západními státy. Kromě toho došlo na evropské úrovni k revizi hospodářských prognóz pro rok 2024 směrem dolů. V důsledku toho byla prognóza letů do roku 2027 mírně snížena. Na úrovni ECAC dosáhne počet letů v roce 2024 pravděpodobně 10,6 milionu, což představuje nárůst o 4,9 % ($\pm 2,3$ p.b.) ve srovnání s rokem 2023 a představuje 96 % úroveň roku 2019. Očekává se, že tento trend bude pokračovat a v roce 2025 se zvýší na 10,9 milionu (99 %) a do roku 2026 na 11,2 milionu (101 %). V případě ECAC dosáhne počet letů na měsíční bázi úroveň roku 2019 pravděpodobně v létě 2025. Po roce 2025 se očekává nárůst počtu letů v průměru o 2,0 % ročně ($\pm 1,4$ p.b.) a v roce 2030 se zvýší na více než 12 milionů letů. Tato prognóza podléhá různým nejistotám, jako jsou geopolitické události, ekonomické otřesy a přetrvávající problémy v leteckém průmyslu, a uživatelům se důrazně doporučuje, aby pro účely svých plánů zvažovali hodnoty prognóz v rozmezí od nízkých až po vysoké.“ Pokud jde o Rumunsko, prognóza organizace Eurocontrol z února 2024 je v porovnání s prognózou (základní scénář) z října 2023 (2019 = 100) následující: 23. října 2024 = 113 vs. únor 2024 = 110 (základní scénář společnosti TAROM = 97); 23. října 2024 = 116 vs. únor 2024 = 114 (základní scénář společnosti TAROM = 110); 23. října 2026 = 119 vs. únor 2024 = 118 (základní scénář společnosti TAROM = 114).

počet přepravených cestujících (například jej snížila v případech, kdy nárůst počtu přepravených cestujících nemohl být pokryt dostupnou kapacitou na trase). Nakonec byl celkový výsledek (součet cestujících na všech trasách) porovnán s křivkami oživení odhadnutými na základě míry růstu podle organizace Eurocontrol.

Obrázek 1:

Scénáře oživení poptávky po letecké dopravě (pro Rumunsko) (index 2019 = 100)

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

Tabulka 3:

Počet cestujících v porovnání s křivkami oživení podle organizace Eurocontrol pouze pro trasy, které mají být provozovány podle aktualizovaného plánu restrukturalizace (v milionech přepravených cestujících)

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (92) Odhady příjmů vycházejí z modelování počtu cestujících popsaného v 90. a 91. bodě odůvodnění. Jak je patrné z tabulky 1, očekává se, že provozní příjmy společnosti TAROM v základním scénáři (včetně prodeje letištního času [...]) v nadcházejících letech postupně porostou, v roce 2024 překročí úroveň před pandemií COVID-19 a v roce 2026, na konci období restrukturalizace, dosáhnou [...] milionů EUR.
- (93) Pokud jde o předpoklady týkající se tvorby cen a průměrných příjmů očekávaných od cestujících, rumunské orgány vysvětlily, že společnost TAROM vypracovala jasnou obchodní strategii, která se převádí do podoby jasných a smysluplných opatření týkajících se tvorby cen a řízení příjmů, přičemž společnost TAROM má nyní pro každou konkrétní trasu strategii, která je v souladu s jejími obecnými obchodními cíli, pokud jde o plánování leteckého parku a kapacity, postavení na trhu a konkurenčních nabídek. V této souvislosti rumunské orgány vysvětlily, že společnost TAROM používá nové nástroje a systémy, aby byla schopna rychle reagovat na chování trhu a mít přehled o cenových strategiích referenčních konkurentů na každé trase s cílem zachovávat zaměření na strukturu tarifů a ceny na každé úrovni tarifu.
- (94) Rumunské orgány rovněž uvádějí, že v rámci své nové obchodní strategie [...].
- (95) V této souvislosti rumunské orgány vysvětlily, že prostřednictvím nového systému řízení příjmů společnost TAROM [...]. Rumunské orgány dále tvrdí, že společnost TAROM bude [...].
- (96) Kromě přijetí tohoto [...] rumunské orgány uvádějí, že [...]. Rumunské orgány vysvětlily, že [...], jak je vidět v tabulce 4.

Tabulka 4:

Vývoj průměrných příjmů od cestujících (2019–2026) ⁽⁴⁹⁾

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (97) Závěrem rumunské orgány uvádějí, že společnost TAROM plánuje, že porostou očekávání cestujících, pokud jde o služby a flexibilitu, a že je [...]. To přinese další vedlejší příjmy.

⁽⁴⁹⁾ Yq označuje daň z palivového příplatku, kterou letecké společnosti uplatňují na některé ceny letenek (v závislosti na trasách).

- (98) V tomto ohledu rumunské orgány vysvětlily, že očekávané průměrné příjmy z doplňkových služeb se pohybují v rozmezí od [...] do [...] EUR na cestujícího (na vnitrostátních linkách), a předpokládá se, že dosáhnou [...] EUR na cestujícího (na mezinárodních linkách, přičemž se očekává, že [...] přinese částku [...] až [...] EUR na cestujícího). Rumunské orgány uvádějí, že ve svých prognózách příjmů zaujaly obezřetný postoj, pokud jde o celkové očekávané příjmy z doplňkových služeb, neboť na základě dosavadních výsledků není společnost TAROM zatím schopna dosáhnout u těchto služeb stejné úrovně příjmů jako tradiční letecké společnosti. Očekávané příjmy jsou proto stanoveny nejvýše na [...] % z celkových příjmů, přičemž tradiční dopravci na trhu v minulých letech dosáhli procentního podílu vedlejších produktů a/nebo služeb na celkových příjmech v průměru 4,5 % a nízkonákladoví dopravci přibližně 12,5 %, a společnost Ryanair v roce 2019 dokonce 31,1 %.
- (99) Rumunské orgány tvrdí, že trvalý růst příjmů a čistých výsledků představuje pokračování vývoje, který započal již v letech 2018 a 2019, kdy se společnosti TAROM podařilo výrazně zvýšit počet cestujících z 2,41 milionu v roce 2017 na 3,13 milionu v roce 2019, a který v roce 2020 zastavil pouze dopad pandemie COVID-19.
- (100) Společnost TAROM provedla hloubkový přezkum svých tras, četnost a typů používaných letadel s cílem optimalizovat ziskovost své sítě. Spolu s opatřeními v oblasti provozní účinnosti v aktualizovaném plánu restrukturalizace [...].
- (101) Nejvýznamnější nákladovou položkou letecké společnosti jsou letadla. Společnost TAROM provedla hloubkovou restrukturalizaci svého leteckého parku, sestávající z: i) vyřazení nejstarších letadel v leteckém parku, která měla nejvyšší náklady na údržbu a palivo; ii) harmonizace typů provozovaných letadel za účelem dalšího snížení technických nákladů (letadla i posádky); iii) toho, že na každé trase bude na základě rozsáhlých zkoušek létat nejvhodnější letadlo; iv) optimalizace počtu letů pro každou trasu na základě typu letadla a faktoru vytížení. Tato opatření mají pozitivní dopad na činnost společnosti TAROM, což dokládá trvalý růst faktoru vytížení této letecké společnosti v posledních pěti letech. Faktor vytížení se ve skutečnosti zvýšil z [...] % v roce 2019 na [...] % v roce 2023 a očekává se, že po období restrukturalizace dále poroste, jak je vidět v tabulce 5 (nižší očekávané úrovně v letech 2025/2026 jsou způsobeny provedením restrukturalizace leteckého parku). Odhady v tabulce 5 se týkají pouze pravidelných linek, s výjimkou charterových linek.

Tabulka 5:

Očekávaný roční faktor vytížení na pravidelných trasách (2023–2029)

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM (a = skutečné a f = předpokládané údaje)

- (102) Společnost TAROM rovněž zavedla rozsáhlý program optimalizace nákladů, včetně uzavření agentur zajišťujících prodej letenek, přemístění sídla, reorganizace zaměstnanců atd. (viz oddíl 6.2.3 a 6.2.4).
- (103) Jak je uvedeno v 86. a 87. bodě odůvodnění, rumunské orgány předložily prognózy obchodní činnosti pro společnost TAROM ve scénáři počítajícím se zhoršením situace, aby zohlednily možný nepříznivý vývoj na trhu. Vzhledem k tomu, že příjmy společnosti TAROM pocházejí především z provozu pravidelných letů určených k přepravě cestujících, nižší úroveň rozvoje trhu, která by vedla ke snížení počtu cestujících, by měla na prognózy obchodní činnosti největší dopad. Rumunské orgány dále uvádějí, že pro letecké společnosti představuje velmi významnou nákladovou položku palivo a že ceny pohonných hmot v posledních letech kolísaly. Scénář počítající se zhoršením tudíž tyto dvě citlivosti zohledňuje.

- (104) Scénář neúspěchu předpokládá, že hlavní parametry ovlivňující zisky společnosti TAROM, tj. počet cestujících a ceny paliv, se budou vyvíjet pod úrovní očekávání, čímž se zohlední možný negativní vývoj trhu. Ve scénáři neúspěchu konkrétně rumunské orgány předpokládají jak zvýšení cen paliv o [...] % oproti základnímu scénáři, tak snížení počtu přepravených cestujících o 2 % oproti základnímu scénáři, od roku 2024 (neboť skutečné údaje jsou známy až do roku 2023). Pokud jde o počty cestujících, odhady ve scénáři neúspěchu zůstávají po celé období restrukturalizace hluboko pod křivkou nízké míry oživení podle organizace Eurocontrol a poprvé ji mírně překročí až v roce 2027 ⁽⁵⁰⁾. Rumunsko tvrdí, že skutečné údaje za rok 2022 ukazují, že prognózy společnosti TAROM týkající se počtu cestujících byly u mezinárodních letů překročeny o 8,35 % a u vnitrostátních letů o 6,86 %. Skutečné údaje za rok 2023 byly sice nižší než odhady společnosti TAROM, ale Rumunsko tvrdí, že je to do značné míry způsobeno událostmi na Blízkém východě, které měly dopad na linky do Tel Avivu, Ammánu a Káhiry, a značným podílem charterových letů, [...].
- (105) Následující tabulky uvádějí přehled finančních prognóz ve scénáři neúspěchu a zohledňují skutečnost, že prodej letištního času [...] je nejistý (viz 119. bod odůvodnění), tj. tabulka 6 zahrnuje dopad prodeje letištního času automatu [...], tabulka 7 nikoli.

Tabulka 6:

Vybrané finanční ukazatele – scénář počítající se zhoršením, se zahrnutím prodeje letištního času [...]

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

Tabulka 7:

Vybrané finanční ukazatele – scénář počítající se zhoršením, bez zahrnutí prodeje letištního času [...]

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (106) Zatímco podle tabulek 6 a 7 se provozní příjmy společnosti TAROM v základním scénáři v roce 2022 výrazně zotavily a v roce 2023 se mají vrátit téměř na úroveň z doby před pandemií COVID-19, přičemž v roce 2025 by měly dosáhnout [...] milionů EUR a na konci období restrukturalizace v roce 2026 [...] milionů EUR, ve scénáři počítajícím se zhoršením zůstávají příjmy mírně nižší a v roce 2026 dosáhnou [...] milionů EUR (nebo [...] milionů EUR, a to v případě, že se uvažuje o pronájmu, a nikoli o prodeji letištního času [...]).
- (107) Rumunské orgány dále uvádějí, že jak základní scénář, tak scénář počítající se zhoršením předpokládají, že se ukazatel EBITDA společnosti TAROM v roce 2023 dostane do kladných hodnot.
- (108) Na základě pesimističtějších předpokladů týkajících se dopravy ve scénáři počítajícím se zhoršením tedy příjmy společnosti TAROM porostou méně, přičemž předpokládané vyšší ceny paliva ve srovnání se základním scénářem zvýší její náklady. To vede k příjmům na konci období restrukturalizace ve výši [...] milionů EUR ve srovnání s [...] miliony EUR v základním scénáři (včetně prodeje letištního času [...]). Vyšší náklady na palivo předpokládané ve scénáři počítajícím se zhoršením přispějí, stejně jako nižší příjmy (ale v menší míře, vzhledem k předpokládané nižší úrovni letového provozu), k nižší úrovni EBITDA (ve výši [...] milionů EUR) ve scénáři počítajícím se zhoršením (včetně prodeje letištního času [...]) než v základním scénáři (s částkou [...] milionů EUR).

⁽⁵⁰⁾ Komise konstatuje, že připomínky rumunských orgánů zůstávají platné a použitelné i při zohlednění údajů z revidované prognózy organizace Eurocontrol z února 2024. V tomto ohledu viz poznámka pod čarou 48.

- (109) V této souvislosti rumunské orgány vysvětlily, že čistý zisk společnosti TAROM by měl být podle základního scénáře v roce 2024 kladný ([...] milionů EUR) a v souladu s nižšími prognózami vývoje trhu by měl být podle scénáře počítajícího se zhoršením o rok později kladný (2025) ([...] milionů EUR bez prodeje letištního času [...], k němuž by mělo dojít v roce [...]). Je třeba poznamenat, že údaje za [...] zahrnují také příjmy z prodeje letadel očekávané za daný rok (viz 60. a 61. bod odůvodnění), bez nichž by čistý zisk za daný rok ve scénáři počítajícím se zhoršením nebyl kladný. Na tomto základě rumunské orgány uvádějí, že čistý zisk se má v základním scénáři do konce období restrukturalizace zvýšit na [...] milionů EUR a na [...] milionů EUR ve scénáři počítajícím se zhoršením (nebo [...]) EUR, pokud se uvažuje o pronájmu, nikoli o prodeji letištních časů [...] a že čistý zisk v roce 2026 není ovlivněn žádným prodejem aktiv, ať už letadel, nebo letištních časů.
- (110) V základním scénáři by se rozpětí čistého zisku z prodeje dosažené společností TAROM ke konci období restrukturalizace postupně zvyšovalo a v roce 2026 by dosáhlo očekávané úrovně [...] %, jak je uvedeno v tabulce 8. Rok [...] zahrnuje dopad prodeje aktiv. Rumunské orgány uvádějí, že se očekává, že tato úroveň bude v souladu s poměrem dosaženým vybranou skupinou srovnatelnou se společností TAROM nebo mírně nad ním ⁽³¹⁾ před vypuknutím epidemie COVID-19 (průměrné hodnoty) a že se očekává, že jí bude dosaženo prostřednictvím přijatých restrukturalizačních opatření.

Tabulka 8:

Rozpětí čistého zisku z prodeje (z aktualizovaného základního scénáře plánu restrukturalizace)

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (111) Rumunské orgány uvádějí, že na konci období restrukturalizace by měl být vlastní kapitál společnosti TAROM kladný jak v základním scénáři ([...] milionů EUR v roce 2026), tak ve scénáři počítajícím se zhoršením, a to včetně prodeje letištního času [...] i bez něj. K prodeji letištního času [...] by mělo dojít v [...] a do vlastního kapitálu společnosti TAROM by měl přispět částkou přibližně [...] milionů EUR. Rumunské orgány dále uvádějí, že pokud by k prodeji letištního času [...] nedošlo, byl by pronajat, a tudíž by vytvářel příjmy, které by částečně vykompenzovaly příjmy, jež nebyly dosaženy prodejem, a přispěly by tak ke kladné kapitálové pozici na konci období restrukturalizace v základním scénáři a ve scénáři počítajícím se zhoršením. Jak vyplývá z tabulky 6, ve scénáři počítajícím se zhoršením se v případě, že dojde k prodeji letištního času [...], očekává, že se vlastní kapitál společnosti TAROM na konci období restrukturalizace dostane do kladných hodnot, přičemž celkový vlastní kapitál dosáhne [...] milionů EUR. Pokud by došlo k pronájmu letištního času, rumunské orgány uvádějí, že by se nadále očekávalo, že vlastní kapitál společnosti TAROM na konci období restrukturalizace dosáhne kladné hodnoty, přičemž celkový vlastní kapitál ve scénáři počítajícím se zhoršením dosáhne [...] milionů EUR.
- (112) Ukazatel ROCE se zaměřuje na návratnost z provozní činnosti, při níž jsou využívána aktiva, která byla financována na dluh a vlastním kapitálem investovaným do společnosti. Rumunské orgány uvádějí, že v základním scénáři, v němž by měl na konci období restrukturalizace ukazatel ROCE dosáhnout [...] %, se předpokládá, že společnost TAROM dosáhne v roce 2019, tj. v posledním celém roce před pandemií COVID-19, výsledku odpovídajícímu průměru vybrané srovnatelné skupiny ⁽³²⁾ ve výši 12 %. Dále uvádějí, že ukazatel ROCE společnosti TAROM na konci roku 2026 je výsledkem jejích projektů zaměřených na strukturální zvýšení ziskovosti (prostřednictvím snížení nákladů a restrukturalizačních opatření, včetně opatření na úrovni výnosů) v kombinaci se snížením úrovně použitého kapitálu v důsledku využívání nástrojů finančního leasingu. Rumunské orgány vysvětlily, že další vliv na snížení úrovně použitého kapitálu vyplývá ze skutečnosti, že společnost TAROM již nebude vlastnit žádná významná letadla (pouze dvě ATR 72-500), což znamená, že v tomto ohledu nebudou vynaloženy žádné významné kapitálové výdaje.

⁽³¹⁾ Do srovnatelné skupiny patří hlavní konkurenti společnosti TAROM na jejích nejvytíženějších trasách (Amsterdam (AMS), Paříž (CDG) a Frankfurt (FRA)): spojení společností Air France/KLM SA, Deutsche Lufthansa AG, easyJet plc, Ryanair Holdings plc, SAS AB, Wizz Air Holdings Plc, Jet2 plc a KLM Royal Dutch Airlines.

⁽³²⁾ Složení srovnatelné skupiny viz poznámka pod čarou 51.

- (113) Rumunské orgány uvádějí, že předpokládaná úroveň ziskovosti a z ní vyplývající ukazatel ROCE by měly zajistit dlouhodobou životaschopnost společnosti TAROM. Dále uvádějí, že v základním scénáři bude očekávaný ukazatel ROCE společnosti TAROM vyšší než její vážené průměrné náklady na kapitál ⁽⁵³⁾ (ve výši [...] % vypočtené ke konci června 2023 ⁽⁵⁴⁾), a že se tedy očekává, že společnost TAROM bude vytvářet hodnotu pro své akcionáře a další poskytovatele kapitálu. Rumunské orgány uvádějí, že tento závěr zůstává platný tím více v období nedávné konjunktury (přínejmenším v prvním čtvrtletí roku 2024), kdy měly úrokové sazby klesající tendenci.
- (114) Pokud jde o poměr čistého dluhu k EBITDA, rumunské orgány uvádějí, že se do konce období restrukturalizace (jak je uvedeno v tabulce 9) předpokládá jeho zlepšení na úroveň investic, která je výrazně nižší než tři, a to zejména v důsledku vyšší úrovně předpokládaného zisku EBITDA, který by se měl do konce období restrukturalizace zvýšit z přibližně [...] milionů EUR v roce 2023 na [...] milionů EUR (nebo více než [...] milionů EUR ve scénáři počítajícím se zhoršením).

Tabulka 9:

Poměr čistého dluhu k EBITDA (z aktualizovaného základního scénáře plánu restrukturalizace)

[...]

- (115) Vzhledem k tomu, že podle základního scénáře má být rok 2025 prvním rokem s konzistentními zisky a peněžními toky, jsou ukazatele úrokového krytí vypočtené v aktualizovaném plánu restrukturalizace, které měří schopnost společnosti TAROM splácet své dluhy, kladné, ale poměrně nízké, zejména ve srovnání se společnostmi srovnatelnými se společností TAROM ⁽⁵⁵⁾ (jak je uvedeno v tabulce 10).

Tabulka 10:

Poměr EBITDA k úrokům (z aktualizovaného základního scénáře plánu restrukturalizace)

[...]

- (116) Rumunské orgány uznávají, že poměr uvedený ve 115. bodě odůvodnění je spíše nižší, ale zdůrazňují, že předpokládá se, že jej bude dosaženo v poměrně krátkém období tří let do konce období restrukturalizace. Dále uvádějí, že lze očekávat rozdíly v poměrech dosahovaných velkými leteckými společnostmi, jako jsou Ryanair, Wizz Air nebo Lufthansa, neboť tyto mnohem větší letecké společnosti těží z větších úspor z rozsahu a vedle zjednodušení leteckého parku a sítě usilují o agresivnější snižování provozních nákladů. V neposlední řadě rumunské orgány tvrdí,

⁽⁵³⁾ Společnost TAROM poskytla informace o výpočtu, odhadech a zdrojích týkajících se vážených průměrných nákladů na kapitál ve svém posledním obchodním plánu. Pro odhad vážených průměrných nákladů na kapitál společnost TAROM použila standardní vzorec pro jejich výpočet: $WACC = [(K_e * (1 - \text{finanční páka})] + [K_d * \text{finanční páka}]$, kde K_e jsou náklady vlastního kapitálu (odhadované na 13,3 %) a K_d jsou náklady dluhu (odhadované na 6,0 %).

Při odhadu nákladů vlastního kapitálu vycházela společnost TAROM ze standardního vzorce pro oceňování kapitálových aktiv (CAPM), tj. $K_e = ((1 + R_f) * (1 + CRP) - 1) + (\text{koeficient beta vlastního kapitálu} * EMRP)$, kde R_f je bezriziková míra, CRP je riziková premie země, koeficient beta vlastního kapitálu je míra volatility aktiva ve srovnání s trhem a $EMRP$ je očekávaná tržní riziková premie. Společnost TAROM vychází z těchto předpokladů: R_f ve výši 2,4 % (což odpovídá desetiletým německým státním dluhopisům); CRP ve výši 3,6 % (odvozeno z dlouhodobých ratingů v zahraničních měnách agentury S&P a analýzy spreadů výnosů z dluhopisů v EUR); koeficient beta vlastního kapitálu ve výši 1,11 (získaná na základě mediánu beta aktiv a zadluženosti srovnatelných společností v odvětví, do něhož spadá společnost TAROM); $EMRP$ ve výši 6,5 % (odvozeno z historického rozdílu mezi návratností rizikových cenných papírů, vypočtené z akciového indexu, a návratností (kvazi)bezrizikových investic na kapitálovém trhu).

Pro odhad nákladů dluhu použila společnost TAROM tento standardní vzorec: $= [(1 + CRP) * (1 + R_f) - 1 + CS] * (1 - T)$, kde CS je úvěrové rozpětí a T je mezní sazba daně ve výši 16 %. Rumunské orgány odvodily úvěrové rozpětí ve výši 1 % jako rozdíl mezi sazbami dluhopisů v eurech pro společnosti ve stejném odvětví jako společnost TAROM a německými státními dluhopisy s podobnou splatností.

⁽⁵⁴⁾ Vzhledem k tomu, že platné úrokové sazby od října 2023 pomalu, ale jistě klesají, Komise bere na vědomí konzervativní přístup rumunských orgánů, které použily hodnotu vážených průměrných nákladů na kapitál z října 2023 namísto hodnoty z revidované verze, která mohla být oprávněně nižší.

⁽⁵⁵⁾ Složení srovnatelné skupiny viz poznámka pod čarou 48.

že podle odborníků na letectví zůstane celková úroveň zadlužení v leteckém průmyslu vysoká ještě po několik let a že by se v důsledku toho v současných tržních podmínkách vyplývajících z těžké pandemie a některých makroekonomických problémů měly očekávat rozdíly mezi poměry v letech 2019 a 2026 ⁽⁵⁶⁾.

6.5. Opatření k omezení narušení hospodářské soutěže

- (117) Rumunské orgány navrhly strukturální opatření a opatření upravující chování, jejichž cílem je omezit narušení hospodářské soutěže způsobené podporou na restrukturalizaci.

6.5.1. Strukturální opatření

Snižování velikosti a kapacity

- (118) V lednu 2021 bylo zahájeno období restrukturalizace společnosti TAROM. Ačkoli by opatření k omezení narušení hospodářské soutěže nabízená Rumunskem měla být zpravidla hodnocena podle stavu hospodářské soutěže v roce 2020, takové srovnání se sítí tras společnosti TAROM v roce 2020 a nabízeným počtem sedadlokilometrů by přineslo značně zkreslený obraz. Je tomu tak proto, že v důsledku restriktivních opatření, která v roce 2020 přijaly vlády po celém světě, aby zabránily šíření onemocnění COVID-19, byly letecké společnosti během několika měsíců vzhledem ke zrušení stovek tras v evropském a světovém vzdušném prostoru nuceny vyřadit z provozu většinu, pokud ne všechna, svá letadla. Řada tras, zejména na mezinárodní úrovni, byla zasažena omezeními nebo zákazy letů i po červnu 2020, kdy došlo k částečnému a dočasnému uvolnění restriktivních opatření v Rumunsku a dalších zemích, a zákazníci vzhledem k nejistotě ohledně vývoje pandemie a platných pravidel nebyli stále ochotni cestovat. Srovnání z hlediska nabízeného počtu sedadlokilometrů, tras a četnosti se proto provádí na základě údajů za rok 2019, které nejsou ovlivněny zkreslením, k němuž došlo v důsledku pandemie COVID-19.
- (119) Rumunské orgány uvádějí, že společnost TAROM zruší celkem čtrnáct tras ⁽⁵⁷⁾, přičemž před pandemií COVID-19 čítala její síť 41 tras. Třináct z těchto tras již bylo zrušeno a jedna další, mezi letištěm [...], které je jedním z nejpřetíženějších letišť, a letištěm OTP, bude zrušena v návaznosti na pronájem letištního času [...] třetí straně, který započne [...], a plánuje se, že poté bude letištní čas prodán. V roce 2023 bylo zahájeno nabídkové řízení v souladu s příslušnými pravidly Spojeného království a potenciální kupec předložil předběžnou nabídku na prodej letištního času (který poradenská společnost [...] dne 17. března 2023 ocenila na přibližně [...] milionů EUR) ve výši přibližně [...] milionů EUR. Potenciální kupec však od jednání odstoupil a nabídkové řízení pokračuje. Společnost TAROM obdržela [...] nabídek v hodnotě přibližně [...] milionů EUR, přičemž zájemci mají zájem o získání letištního času od zimní sezóny 2025. [...]. Rumunské orgány ujistily Komisi, že společnost TAROM prodá letištní čas na letišti [...] k [...], nejpozději však na konci období restrukturalizace.
- (120) V důsledku zrušení tras bude společnost TAROM provozovat spojení na 27 trasách, zatímco v roce 2019 bylo těchto tras 41. To představuje ve srovnání s rokem 2019 snížení počtu tras o 34 %. V roce 2019 představovalo čtrnáct tras, které mají být zrušeny, [...] % obratu společnosti TAROM (přičemž obrat v roce 2019 činil 50,23 milionu EUR) a [...] % celkového počtu pravidelných letů. [...] ⁽⁵⁸⁾ [...] ⁽⁵⁹⁾ [...]. Osm z těchto tras se týká přetížených letišť třetí úrovně

⁽⁵⁶⁾ Na podporu svého hodnocení rumunské orgány uvádějí, že jeden z hlavních společníků společnosti McKinsey v roce 2021 uvedl, že míra zadlužení se pravděpodobně nevrátí na úroveň roku 2019 až do roku 2030, a že výkonný ředitel a globální ředitel pro praxi leteckých společností ve společnosti Alton Aviation Consultancy uvádí, že „vyšší zadlužení leteckých společností bude v dohledné budoucnosti představovat značnou zátěž“.

⁽⁵⁷⁾ Jedná se o tyto trasy: i) v prvním kole rušení tras: osm tras na letiště OTP a z něj: Alicante, Jerevan, Hamburk, Larnaka, Sibiň, Stockholm, Tbilisi, Valencie; ii) ve druhém kole rušení tras: celkem šest tras, které jsou rozděleny takto: čtyři další linky na letiště OTP a z něj: Barcelona, Mnichov, Vídeň a Londýn (od října 2024, viz také 118. bod odůvodnění) a dvě trasy, které nezahrnují letiště OTP: Kluž–Jasy a Jasy–Temešvár.

⁽⁵⁸⁾ Kluž–Jasy a tři trasy na letiště OTP a z něj: Sibiň, Tbilisi a Vídeň.

⁽⁵⁹⁾ Viz poznámka pod čarou 19.

a jedna trasa se týká přetíženého letiště druhé úrovně⁽⁶⁰⁾, přičemž konkurenti působí na všech devíti letištích. Rumunsko se zavazuje zajistit, že během období restrukturalizace nebude znovu otevřena žádná z uzavřených tras a že během období restrukturalizace nebudou otevřeny žádné další nové trasy. Počet tras provozovaných společností TAROM v období restrukturalizace tak po zrušení všech linek zamýšleném v aktualizovaném plánu restrukturalizace nepřesáhne 27.

- (121) Společnost TAROM navíc omezí počet letů u 19 z 27 tras, které budou zachovány ve srovnání s rokem 2019; tato omezení se budou velmi lišit v závislosti na destinaci a ve srovnání s rokem 2019 budou u vnitrostátních letů dosahovat rozmezí od 6 % do 76 %. Pokud jde o vnitrostátní linky, snížení počtu letů se bude pohybovat mezi 6 % a 15 %⁽⁶¹⁾ s výjimkou jedné trasy, kde snížení dosáhne 76 %⁽⁶²⁾. Na jedné vnitrostátní lince se zvýší četnost letů⁽⁶³⁾. Společnost TAROM očekává, že v letech 2019 až 2026 sníží počet svých letů na vnitrostátních linkách v průměru o 16 % ([...]). Na mezinárodních linkách se počet letů ve srovnání s rokem 2019 sníží o 9 % až 40 %. Společnost TAROM očekává, že v letech 2019–2026 sníží počet svých letů na mezinárodních linkách v průměru o 34,7 % (což zahrnuje i zrušené trasy). To představuje snížení celkového počtu pravidelných letů v roce 2026 ve srovnání s rokem 2019 o 28 % (snížení 27 % v případě, že jsou zahrnuty charterové lety). Rumunské orgány uvádějí, že v roce 2022 existovala konkurence na všech trasách dotčených snížením četnosti s výjimkou jedné trasy (Satu Mare), což podle rumunských orgánů znamená, že konkurenti společnosti TAROM budou moci zvýšit počet svých letů. Devět linek s nižším počtem letů se týká přetížených letišť.
- (122) Společnost TAROM navíc postupně sníží počet svých letadel tím, že bude z 29 letadel provozovaných v letech 2020 a 2021 postupně vyřazovat stávající letadla, aby od roku 2025 dosáhla stabilního počtu čtrnácti letadel (viz také 59. až 61. bod odůvodnění). To znamená, že na konci období restrukturalizace bude společnost TAROM provozovat pouze přibližně polovinu leteckého parku, který měla v roce 2019. Rumunsko se zavazuje, že do konce roku 2024 nebude letecký park společnosti TAROM obsahovat více než osmnáct letadel a že od konce roku 2025 do konce období restrukturalizace bude tvořen nejvýše čtrnácti letadly.
- (123) Přestože od roku 2025 bude společnost TAROM provozovat pouze přibližně polovinu leteckého parku, který měla v roce 2019, snížení kapacity měřené v nabízeném počtu sedadlokilometrů je nižší než snížení počtu letadel v leteckém parku, neboť řada menších letadel bude nahrazena většími. Metrika „nabízeného počtu sedadlokilometrů“ měří nabídku a jako taková představuje ukazatel kapacity letecké společnosti, na rozdíl od počtu přepravených cestujících, který představuje měřítko poptávky. Snížení nabízeného počtu sedadlokilometrů vyplývá ze snížení počtu letadel v leteckém parku, rušení linek a snižování počtu letů a znamená omezení postavení letecké společnosti na trhu. Počet sedadlokilometrů nabízených společností TAROM v roce 2019 na ziskových trasách C1 činil [...] a nabízený počet sedadlokilometrů předpokládaný v roce 2026 na ziskových trasách C1 činí [...], což představuje v roce 2026 ve srovnání s rokem 2019 snížení na ziskových trasách C1 o [...] %. Celkový nabízený počet sedadlokilometrů společnosti TAROM v roce 2019 činil [...] a její celkový plánovaný nabízený počet sedadlokilometrů v roce 2026 činí [...], což představuje celkové snížení o [...] % v tomto období. Rumunské orgány uvádějí, že popsané snížení bude po celou dobu trvání restrukturalizace zachováváno jako minimální snížení, přičemž v některých letech bude snížení oproti roku 2019 ještě vyšší.

Převody aktivit

- (124) Společnost TAROM plánuje prodat své podíly ve třech subjektech – [...] ⁽⁶⁴⁾. Rumunské orgány poskytly údaje, že s výjimkou roku 2020, který byl výrazně negativně ovlivněn pandemií COVID-19, byly [...] a [...] od roku 2018 ve všech letech ziskové. Na základě znaleckých posudků poskytnutých rumunskými orgány byla účast společnosti TAROM ve společnosti [...] oceněna na [...] milionů EUR a ve společnosti [...] na [...] milionů EUR. Pokud jde o [...]. Rumunské orgány se zavázaly, že společnost TAROM prodá své podíly ve společnostech [...] a [...], nejpozději však do konce období restrukturalizace v roce 2026.

⁽⁶⁰⁾ Přetížená letiště třetí úrovně: Alicante, Hamburk, Stockholm, Valencie, Barcelona, Londýn, Mnichov, Vídeň. Přetížené letiště druhé úrovně: Larnaka.

⁽⁶¹⁾ [...].

⁽⁶²⁾ [...].

⁽⁶³⁾ [...].

⁽⁶⁴⁾ Podrobnosti o podílech společnosti TAROM v těchto společnostech a jejich profilu viz 8. bod odůvodnění.

- (125) Společnost TAROM rovněž zkoumala možnosti outsourcingu (části) svých činností v oblasti údržby, oprav a generálních oprav letadel (technické divize), jednání s možnými partnery, kteří by mohli převzít tyto činnosti společnosti TAROM nebo se podílet na společném podniku, však nebyla úspěšná a nebylo dosaženo žádné konečné dohody. Vzhledem k tomu, že plány na outsourcingu údržby, oprav a generálních oprav letadel jsou nejisté, navzdory odhodlání společnosti TAROM pokračovat v tomto postupu není jeho dopad v obchodním plánu zahrnut.

6.5.2. Opatření upravující chování

- (126) Rumunské orgány se dále zavázaly, že zajistí, aby se společnost TAROM zdržela:

- a) nabývání podílů v jakékoli společnosti během období restrukturalizace, s výjimkou případů, kdy je to nezbytné k zajištění její dlouhodobé životaschopnosti a kdy to schválí Komise, a
- b) propagace státní podpory jako konkurenční výhody při uvádění jejích výrobků a služeb na trh.

6.6. Dopady odchodu společnosti TAROM z trhu

- (127) Rumunsko uvedlo, že odchod společnosti TAROM z trhu by měl významný negativní dopad na propojení v Rumunsku a měl by dopad na stovky tisíc cestujících na všech trasách, kteří se při svých cestách spoléhají na síť společnosti TAROM, přičemž nejsilnější dopad by měl na deset tras, které v současné době provozuje výlučně společnost TAROM⁽⁶⁵⁾. Rumunsko se zejména domnívá, že předchozí příklady z trhů, kde společnost TAROM ukončila činnost, ukazují, že není pravděpodobné, že by na některých trasách převzali provoz jiní dopravci, neboť řada tras, na kterých byl provoz ukončen, není dodnes provozována: z 25 linek, které společnost TAROM v posledních třech letech zrušila, jich devět (36 %) v současnosti neprovozuje žádná jiná letecká společnost a tři (12 %) provozují nízkonákladoví dopravci na vzdálená vedlejší letiště⁽⁶⁶⁾. Většina z nich nebyla před pandemií COVID-19 provozována ani za běžných tržních podmínek. Například nedávno zrušené linky do Tbilisi a Jerevanu zůstaly neobsluhované a v současné době je z Rumunska neprovozuje žádný dopravce. Kromě toho není v současné době provozována žádná z vnitrostátních linek, které společnost TAROM v nedávné době zrušila⁽⁶⁷⁾. Rumunsko tvrdí, že totéž by pravděpodobně nastalo v případě, že by společnost TAROM opustila trh svých tras do Bejrútu a Káhiry. Rumunsko tvrdí, že celkově by konkurenti měli v úmyslu obsluhovat hlavní destinace společnosti TAROM, ale ne trasy, které jsou pro ně méně atraktivní (z různých důvodů, mimo jiné nižší poptávky; nedostatku vhodných malých letadel; upřednostňování spojení z bodu do bodu na rozdíl od modelu hvězdicové sítě, který používá společnost TAROM; obchodního modelu založeného na konektivitě; upřednostňování levnějších sekundárních letišť atd.).

- (128) Rumunsko tvrdí, že obchodní model společnosti TAROM je založen na systému hvězdicové sítě, jehož klíčovou vlastností je, že spojuje vlastní uzel s významnými regionálními nebo evropskými uzly, a umožňuje tak cestujícím přístup k trasám, které nejsou obsluhovány jejich blízkým letištěm. To mimo jiné umožňuje společnosti TAROM provozovat určité trasy s nízkou hustotou, které nemusí být ziskové jako spojení z bodu do bodu, ale které jsou přínosem pro její model hvězdicové sítě. Rumunsko tvrdí, že v případě neúspěchu společnosti TAROM by model hvězdicové sítě pravděpodobně neopakovali konkurenti, kteří buď provozují převážně trasy z bodu do bodu, spojující jedno sekundární letiště s druhým, na základě nejnižších letištních poplatků a provozních letištních časů, které jsou často méně výhodné pro cestující s přestupem nebo obchodní cestující, ale jsou levnější, nebo přepravují cestující do svých vlastních uzlů. Podle Rumunska se jedná zejména o dva hlavní konkurenty společnosti TAROM na rumunském trhu, společnosti Wizz Air a Ryanair (viz 10. bod odůvodnění). Nový účastník, společnost HiSky, rovněž provozuje lety jako nízkonákladový dopravce a často využívá polední letištní časy, které nevyhovují

⁽⁶⁵⁾ Podle podání rumunských orgánů ze dne 29. března 2024 se jedná o těchto deset tras: i) čtyři mezinárodní linky z letiště OTP do Káhiry, Sofie, Ammánu a Bejrútu; ii) mezinárodní trasa z OTP do Budapešti, kterou v současné době provozuje výhradně společnost TAROM a na níž nový účastník (Wizz Air) oznámil zahájení provozu od června 2024; iii) pět vnitrostátních linek z letiště OTP do měst Jasy (IAS), Oradea (OMR), Satu Mare (SUJ), Sučava (SCV) a Baia Mare (BAY).

⁽⁶⁶⁾ Například linka Jasy–Mnichov není v současné době provozována, místo toho létá společnost Wizz Air z letiště Jasy do Memmingenu, který je od Mnichova vzdálen 115 km.

⁽⁶⁷⁾ Kluž–Jasy, Jasy–Temešvár, OTP–Sibiň.

cestujícím citlivým na čas. Tradiční leteckou společností s nejvyšším podílem na rumunském trhu je Lufthansa, která měla v letech 2019–2022 podíl na trhu ve výši přibližně 11 %, ale její podíl od té doby klesl, a to na 5,6 % v roce 2023. Vlajkoví dopravci působící na rumunském trhu, jako jsou společnosti Lufthansa a Air France – KLM, přepravují cestující hlavně do svých vlastních uzlů, a je tedy nepravděpodobné, že by spojovali Bukurešť s jinými hlavními městy / významnými městy, než těmi, v nichž se nacházejí jejich uzly, nebo že by spojovali vnitrostátní rumunská letiště s Bukureští. Podle Rumunska by proto odchod společnosti TAROM vedl k výraznému omezení propojení a mobility rumunských občanů a podniků.

- (129) Společnost TAROM tradičně působí na hlavních letištích a má k dispozici vhodné letištní časy a četnosti pro zajištění spojení svým cestujícím. Tomu tak často není v případě nízkonákladových dopravců, kteří se zaměřují spíše na levnější letiště, jež často leží nedaleko hlavních uzlů, nebo se v případě, že létají na hlavní letiště, zaměřují na letištní časy, které jsou méně vhodné pro navazující lety (nebo pro zpáteční lety), a jsou tudíž levnější. Navíc se očekává, že výrazné snížení počtu letů bude mít přímý a významný dopad na cestující citlivé na čas, jako jsou zákazníci z řad obchodní klientely. Ani společnost Ryanair, ani společnost Wizz Air například nemají spojení mezi letištěm OTP a Brusel; místo toho přistávají na regionálním letišti Charleroi, které se nachází přibližně 60 km jižně od Bruselu. Společnost HiSky sice létá přímo do Bruselu, ale má mnohem nižší četnost letů za týden než společnost TAROM – do Bruselu létá pouze třikrát týdně, zatímco společnost TAROM má dvojnásobný počet letů, a to i po plánovaném snížení četnosti. Ačkoli letecká společnost TAROM zavádí výrazná omezení své hlavní činnosti, nadále provozuje své historické letištní časy, které jsou vhodné pro navazující lety a cestující z řad obchodní klientely, na mnoha hlavních mezinárodních letištích i na regionálních letištích a zachovává vysokou míru konektivity, jak ukazuje příklad linky do Bruselu. Podle Rumunska by tak odchod společnosti TAROM z trhu mohl mít negativní důsledky pro regionální rozvoj a hospodářskou situaci v dotčených regionech.
- (130) Podle Rumunska by navíc v případě odchodu společnosti TAROM z trhu pravděpodobně došlo ke zdražení cen letenek na trasách, na kterých působí jediný další konkurent (duopol) ⁽⁶⁸⁾, a došlo by tedy ke vzniku monopolu. To dokládá například vývoj cen letenek na dvou trasách, na kterých společnost TAROM ukončila provoz a na nichž zůstala jediná letecká společnost (Stockholm a Hamburk). Rumunsko dále předkládá analýzu cen společnosti TAROM a jejích konkurentů na hlavních trasách, která ukazuje, že většina cen nabízených společnostmi TAROM na příslušných trasách je nižší než ceny nabízené jinými tradičními dopravci (například na trase Bukurešť–Amsterdam, Bukurešť–Frankfurt, Bukurešť–Paříž). Rumunsko rovněž tvrdí, že existence cen nižších než ceny společnosti TAROM na těchto trasách provozovaných některými nízkonákladovými dopravci ve skutečnosti souvisí s nižší úrovní celkové služby, což není v rozporu s tím, že ceny společnosti TAROM za srovnatelné služby jsou dlouhodobě nižší. Jak je uvedeno ve 129. bodě odůvodnění, společnost TAROM má rovněž síť vhodných letištních časů a četností letů na určitém počtu hlavních letišť. Rumunsko se proto domnívá, že odchod společnosti TAROM z trhu by měl značný negativní dopad na cestující, pokud jde o ceny letenek, služby letecké společnosti a pohodlné spojení při přestupních letech do státu a ze státu.
- (131) Rumunsko dále tvrdí, že určitý vývoj pozorovaný po pandemii COVID-19, pokud jde o regionální propojenost, zjevně představuje krátkodobé přizpůsobení některých dopravců s cílem využít příležitosti k pokrytí fixních nákladů. Podle Rumunska lze předpokládat, že ve střednědobém až dlouhodobém horizontu se tyto dopravci vrátí ke svým strategiím z doby před pandemií COVID-19, aby zajistili životaschopnost tras. To se týká zejména

⁽⁶⁸⁾ Podle sdělení rumunských orgánů ze dne 29. března 2024 provozuje společnost TAROM v současné době s jediným dalším konkurentem tyto mezinárodní linky na letiště OTP a z něj: Amsterdam (AMS) se společností KLM; Bělehrad (BEG) se společností Air Serbia; Brusel (BRU) se společností HiSky; Nice (NCE) se společností Wizz Air; Paříž (CDG) se společností Air France; Praha (PRG) s Českými aeroliniemi (sdílený kód, ale linku ve skutečnosti provozuje pouze společnost TAROM); Kišiněv se společností HiSky a na následujících vnitrostátních linkách na letiště OTP a z něj: Kluž (CLJ) se společností HiSky; Temešvár (TSR) se společností HiSky. Na trase z letiště Bukurešť OTP do Budapešti, kterou v současnosti provozuje výlučně společnost TAROM, navíc oznámil zahájení provozu od června 2024 nový účastník (společnost Wizz Air).

nízkonákladového dopravce, společnosti Blue Air, která začala obsluhovat některá hlavní letiště, jako je amsterdamský Schiphol, londýnské Heathrow, pařížské letiště Charlese de Gaulle nebo frankfurtské letiště, což bylo rovněž usnadněno dočasným pozastavením pravidel pro využívání letištních časů během platnosti omezení souvisejících s pandemií COVID-19 ⁽⁶⁹⁾. V září 2022 však společnost Blue Air ukončila provoz na všech těchto trasách a společnost TAROM zůstala jediným místním dopravcem, který tyto uzly obsluhuje. Dne 31. března 2023 vstoupila společnost Blue Air do úpadkového řízení a od tohoto data nevykonává žádnou obchodní činnost. Dne 16. února 2024 přijala Komise rozhodnutí, kterým se konstatuje, že podpora poskytnutá Rumunskem společnosti Blue Air podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je neslučitelná s jednotným trhem, a nařídila Rumunsku, aby od společnosti Blue Air zajistila navrácení částky ve výši přibližně 33,84 milionu EUR ⁽⁷⁰⁾.

- (132) Nedostatečná regionální propojenost, zejména po úpadku společnosti Blue Air, zhoršuje skutečnost, že rumunská silniční a železniční síť není příliš rozvinutá a je ve špatném technickém stavu.

- (133) Jak již bylo popsáno v rozhodnutí o podpoře na záchranu ⁽⁷¹⁾, Rumunsko má nejnižší kvalitu silniční infrastruktury ze všech členských států a patří k zemím s nejhoršími výsledky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v EU. Dálnice a státní silnice v Rumunsku tvoří pouze přibližně 20 % silniční sítě a přibližně 90 % státních silnic má pouze jeden jízdní pruh v každém směru. Tyto prvky omezují mobilitu a bezpečnost silničního provozu. Pokud jde o železniční infrastrukturu, ta je v důsledku dlouhodobé nedostatečné údržby v havarijním stavu a většina aktiv souvisejících s tratěmi vyžaduje obnovu. To snižuje rychlost vlaků a zhoršuje hospodárnost železniční dopravy ⁽⁷²⁾. Rumunskou část transevropské dopravní sítě (TEN-T) v oblasti silniční a železniční dopravy je potřeba dále rozvíjet. Rumunsko tvrdí, že rumunské regiony, zejména regiony na severovýchodě, jsou špatně propojeny ⁽⁷³⁾.

- (134) Letecká doprava tudíž zůstává pro regionální rozvoj a propojení občanů nejdůležitější. Všechny sedm vnitrostátních leteckých tras, které společnost TAROM provozuje ⁽⁷⁴⁾, konkrétně propojuje Bukurešť na jihu Rumunska s městy ve středním a severním Rumunsku. Vzhledem k chybějícím spojmům v železničním a silničním propojení, včetně tras spojujících jižní části země se středními a severními částmi, má pro účinnou regionální propojenost i nadále zásadní význam letecké spojení. Podle rumunských úřadů trvá letecké spojení mezi letištěm OTP a vnitrostátními letišti přibližně hodinu a půl, zatímco cesta autem nebo vlakem by trvala v nejlepším případě téměř pětikrát déle (v případě cesty autem), resp. více než osmkrát déle (v případě cesty vlakem). Rumunské úřady vysvětlují, že například cesta vlakem z Bukurešti do Satu Mare (přibližně 617 km) trvá obvykle 13 až 20 hodin; jízda autem trvá sedm až deset hodin. Podobně to platí pro cesty do měst Oradea, Sučava, Baia Mare, Jasy, Kluž a Temešvár. Podle rumunských orgánů by v případě odchodu společnosti TAROM z trhu muselo [...] cestujících, které v současné době přepravuje společnost TAROM na pěti vnitrostátních linkách, na nichž nepůsobí žádná jiná letecká společnost, cestovat po silnici, což by výrazně zvýšilo provoz a nehodovost na vnitrostátních silnicích (z nichž pouze 10 % má více než jeden jízdní pruh v každém směru) a dále prodloužilo dobu cestování. Rumunsko tvrdí, že je nepravděpodobné, že by vzhledem k důvodům uvedeným zejména ve 128. bodě odůvodnění provozovali tyto trasy konkurenti.

⁽⁶⁹⁾ Během pandemie COVID-19 byla v souvislosti s omezeními, která členské státy uložily leteckým společnostem za účelem omezení šíření COVID-19, dočasně změněna pravidla Unie, podle nichž musí letecké společnosti v daném roce využít nejméně 80 % svých letištních časů, aby si je mohly zachovat i v následujícím roce. Tato pravidla jsou uvedena v nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

⁽⁷⁰⁾ Rozhodnutí Komise C(2024) 910 final ze dne 16. února 2024, nezveřejněno.

⁽⁷¹⁾ Viz zejména 11. až 14. bod odůvodnění.

⁽⁷²⁾ Evropská komise, GR pro mobilitu a dopravu: Doprava v Evropské unii: Aktuální trendy a problémy, březen 2019. <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2019-03/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.

⁽⁷³⁾ Rumunsko zejména uvádí, že je stále potřeba dokončit rumunské úseky koridorů transevropské dopravní sítě TEN-T Rýn–Dunaj a Orient–Východní Středomoří. Mezi chybějící spojení patří dálnice Sibiň–Pitešť a železniční spojení Brašov–Predeal a Temešvár–Craiova–Calafat.

⁽⁷⁴⁾ Po zrušení tras Kluž–Jasy, Jasy–Temešvár a OTP–Sibiň společnost TAROM provozuje v období restrukturalizace sedm vnitrostátních tras z OTP do těchto destinací: Baia Mare, Kluž, Jasy, Oradea, Satu Mare, Sučava a Temešvár.

6.7. Přísliby Rumunska

(135) Aby Rumunsko zajistilo úplné provedení některých restrukturalizačních opatření nebo opatření, která mají omezit narušení hospodářské soutěže, k nimž dojde v budoucnu, poskytlo přísliby, že:

- a) zajistí, aby společnost TAROM odprodala v plné výši všechny své podíly ve [...], a to nejpozději do 31. prosince 2026;
- b) zajistí, aby společnost TAROM od [...] pronajala a nejpozději do 31. prosince 2026 odprodala v plné výši své letištní časy na letišti [...];
- c) zajistí, aby společnost TAROM dodržovala limit pro počet provozovaných tras, který nesmí překročit 28 tras, a od [...] do 31. prosince 2026 nesmí překročit 27 tras;
- d) zajistí, aby společnost TAROM dodržovala limit pro počet letadel, který nesmí přesáhnout osmnáct letadel do 31. prosince 2025 a čtrnáct letadel po zbytek období restrukturalizace do 31. prosince 2026;
- e) sníží počet letů na provozovaných trasách v průměru o 28 % u pravidelných letů (a o 27 % včetně charterových letů) v roce 2026 ⁽⁷⁵⁾ ve srovnání s četností letů na těchto trasách registrovanou v roce 2019;
- f) zajistí snížení kapacity, co se týče snížení nabízeného počtu sedadlokilometrů, o [...] % v průběhu celého období restrukturalizace ve srovnání s rokem 2019 na trasách, které byly v roce 2019 ziskové na úrovni C1;
- g) zajistí, že se společnost TAROM zdrží nabývání podílů v jakékoli společnosti s výjimkou případů, kdy je to nezbytné pro zajištění její dlouhodobé životaschopnosti, což je podmíněno předchozím souhlasem Komise, a
- h) zajistí, že se společnost TARPM zdrží propagace státní podpory jako konkurenční výhody při uvádění výrobků a služeb na trh.

6.8. Stížnost společnosti Wizz Air Malta

(136) Dne 14. března 2024 podala společnost Wizz Air Malta útvarům Komise stížnost týkající se údajné protiprávní státní podpory pro společnost TAROM. Společnost Wizz Air Malta předložila tři různá tvrzení, proč byla státní podpora, kterou obdržela společnost TAROM, protiprávní.

(137) Za prvé, podle společnosti Wizz Air Malta rumunský stát prostřednictvím ministerstva dopravy v období od října 2022 do prosince 2023 sedmkrát navýšil kapitál společnosti TAROM o celkovou částku přibližně 7,8 milionu EUR, což je o více než 6 milionů EUR více, než kolik činilo navýšení kapitálu schválené druhým rozhodnutím o náhradě škody ve výši přibližně 1,9 milionu EUR. Pokud by překročení schváleného navýšení kapitálu vyplývalo z prvního rozhodnutí o náhradě škody, znamenalo by to podle společnosti Wizz Air Malta podstatnou změnu schválené podpory, jelikož Komise schválila státní záruku za půjčku ve výši 93,88 milionu RON (přibližně 19,33 milionu EUR), a nikoli kapitálovou injekci.

(138) Zadruhé společnost Wizz Air Malta tvrdila, že společnost TAROM obdržela protiprávní státní podporu ve výši, kterou nevyčíslila a která spočívala pouze v tom, že společnost TAROM zdánlivě ručila za svůj dluh vůči společnosti CNAB, pokud jde o poskytování jejích služeb. CNAB je státem vlastněná společnost kontrolovaná ministerstvem dopravy, která poskytuje své služby. Společnost Wizz Air Malta tvrdí, že podle zvláštního ustanovení o smluvní záruce by ministerstvo dopravy (které je hlavním akcionářem společnosti TAROM) muselo dát souhlas s vymáháním záruky (tj. aktiv, která společnost TAROM poskytla jako zajištění pro případ nesplacení). To ve skutečnosti znamená, že akcionář dlužníka, který je shodou okolností zároveň ovládající osobou věřitele, by musel dát souhlas k aktivaci zajištění, což je podmínka, kterou by soukromý věřitel nepřijal. Společnost Wizz Air Malta neměla k dispozici informace o tom, zda rumunská vláda skutečně využila svoji posuzovací pravomoc.

⁽⁷⁵⁾ Snížení četnosti a snížení nabízeného počtu sedadlokilometrů jsou prováděna po celou dobu trvání restrukturalizace a v průběhu tohoto období se mírně liší (v některých letech jsou na některých trasách snížení o něco vyšší než v referenčním roce 2026 a v některých letech o něco nižší).

- (139) Zatřetí, podle společnosti Wizz Air Malta by k navrhovanému prodeji jednoho nebo více letištních časů na letišti [...], který byl schválen akcionáři společnosti TAROM v červenci 2023, mohlo dojít za cenu, která by nemusela odrážet reálnou tržní hodnotu. Pokud by dohodnutá cena byla nižší než tržní hodnota, mohlo by to představovat podporu pro kupujícího. Na základě veřejně dostupných informací však není společnosti Wizz Air Malta známo, zda společnost TAROM plánuje prodej uskutečnit a za jakou cenu.

6.9. Přípomínky Rumunska ke stížnosti společnosti Wizz Air Malta

- (140) Ve dnech 28. března, 4. dubna, 16. dubna, 19. dubna a 24. dubna 2024 předložilo Rumunsko své připomínky ke stížnosti podané společností Wizz Air Malta.
- (141) Pokud jde o první tvrzení týkající se protiprávních kapitálových injekcí, Rumunsko nejprve vysvětluje, že podle právního základu podpory, jak je uvedeno v prvním rozhodnutí o náhradě škody, kterým byla schválena státní podpora ve formě veřejné záruky, jakož i podle samotné dohody o záruce, má ministerstvo dopravy jako většinový vlastník společnosti TAROM povinnost poskytnout finanční prostředky na zajištění splacení úvěrové záruky. Rumunsko tvrdí, že ministerstvo dopravy nemůže splatit úvěr přímo věřitelské bance, jelikož není stranou úvěrové dohody, a že podle rumunského práva je jediným prostředkem, jak poskytnout společnosti TAROM požadované finanční prostředky, navýšení kapitálu prostřednictvím nových akcií.
- (142) Rumunsko dále vysvětluje, že po rozhodnutích akcionářů o schválení kapitálových injekcí k těmto vkladům často nedojde, jak vyplývá z rozhodnutí zaznamenaných na následných schůzích akcionářů, přičemž skutečná částka kapitálových injekcí provedených na základě prvního rozhodnutí Komise o náhradě škody k dnešnímu dni činí 12 518 000 RON (přibližně 2,7 milionu EUR), což odpovídá prvním třem splátkám příslušné půjčky.
- (143) Tato částka je zahrnuta v oznámené podpoře na restrukturalizaci, a zejména v navýšení kapitálu o 45,77 milionu EUR (viz 18. bod odůvodnění), přičemž je třeba vzít v úvahu, že k pokrytí potřebné likvidity společnosti TAROM v roce 2023 by byla zapotřebí částka 2,7 milionu EUR. Částka poskytnutá na základě druhého rozhodnutí Komise o náhradě škody přesně odpovídá schválené výši podpory ve formě navýšení kapitálu o 9 439 155 RON (přibližně 1,9 milionu EUR). Rumunsko dále vysvětluje, že během období restrukturalizace dosud nedošlo k žádnému dalšímu navýšení kapitálu.
- (144) Pokud jde o druhé tvrzení týkající se protiprávní podpory vyplývající z dodatečných záruk za existující dluh vůči společnosti CNAB, které zatěžují určitá aktiva společnosti TAROM jako zajištění pro případ nesplacení, rumunské orgány je považují za rovněž neopodstatněné. Je tomu tak zejména proto, že společnosti TAROM a CNAB jsou dva nezávislé podniky zřízené podle rumunského práva obchodních společností. Rumunsko tvrdí, že smluvní ustanovení o dotčené záruce, které podmiňuje výkon dodatečného zajištění souhlasem hlavního akcionáře, bylo zavedeno jednostranně akcionáři společnosti TAROM. Ministerstvo dopravy je sice většinovým vlastníkem společnosti TAROM a CNAB, ale podléhá mimořádnému nařízení vlády č. 109/2011 o správě a řízení veřejných podniků. Tato pravidla stanoví, že veřejný kontrolní orgán (tj. ministerstvo dopravy) nemůže zasahovat do rozhodovacího procesu, řízení a běžného provozu veřejných podniků a že veškerá rozhodnutí přijatá v rozporu s tímto omezením jsou neplatná. Rumunské orgány se domnívají, že tato ustanovení by bránila ministerstvu dopravy odeprít souhlas, pokud by se společnost CNAB rozhodla uplatnit své nároky týkající se aktivace záruky. Rumunsko dále zdůrazňuje, že společnosti TAROM a CNAB se chovají čistě jako subjekty v tržním hospodářství, pokud jde o existující závazky mezi nimi, o čemž svědčí i) několik rozhodnutí akcionářů, kteří požadují, aby vedení společnosti CNAB přijalo veškerá nezbytná opatření s cílem předejít jakékoli podjatosti vůči společnosti CNAB, a pověřují představenstvo, aby se zabývalo případným rozšířením záruk, aniž by se odvolávalo na nutnost získat souhlas orgánu dohledu ⁽⁷⁶⁾; ii) pokračování v provádění plateb společnosti TAROM s cílem snížit své zadlužení vůči společnosti CNAB; iii) obchodní rozhodnutí společnosti CNAB odložit některé splatné částky, dokud bude na straně společnosti TAROM existovat zřejmá dobrá vůle; iv) rozšíření záruk ve prospěch společnosti CNAB o další zástavní práva, například k pohledávkám z prodeje letištního času [...] v důsledku rozhodnutí akcionáře společnosti CNAB využít všech právních prostředků, aby se zabránilo podjatosti vůči společnosti CNAB ⁽⁷⁷⁾; v) skutečnost, že dluh společnosti TAROM podléhá sankcím za prodlení, a společnost CNAB tudíž získá protiplnění v případě prodloužení lhůt splatnosti; vi) to, že si společnost CNAB uvědomuje, že okamžité vymáhání zajištění by pravděpodobně vedlo k platební neschopnosti společnosti TAROM, zatímco schválení plánu restrukturalizace Komisí by společnosti TAROM umožnilo v blízké budoucnosti splatit narostlý dluh včetně penále z prodlení.

⁽⁷⁶⁾ Například rozhodnutí akcionáře společnosti CNAB č. 14 ze dne 10. října 2022, body 3 a 4, rozhodnutí akcionáře společnosti CNAB č. 18 ze dne 5. prosince 2022, bod 3, oznámení společnosti CNAB o svolání zasedání č. 147 ze dne 22. května 2023, bod 1, společně s rozhodnutím akcionáře společnosti CNAB č. 11 ze dne 27. června 2023, bod 1.

⁽⁷⁷⁾ Rozhodnutí akcionáře CNAB č. 14, tamtéž.

Představenstvo společnosti TAROM navíc požádalo valnou hromadu, aby z příslušné dohody o cenných papírech uzavřené mezi společnostmi CNAB a TAROM odstranila předmětné smluvní ustanovení, aby tak zdůraznila skutečnost, že nemá žádný vliv na obchodní činnost společnosti TAROM. Rumunsko se zavázalo předložit Komisi pozměněnou dohodu poté, co bude přijata. Rumunsko dne 17. dubna 2024 předložilo rozhodnutí valné hromady akcionářů č. 9/16.4.2024 o zamítnutí změny dohody o záruce, která obsahovala ustanovení, podle něhož je k provádění zajištění nutný souhlas orgánu dohledu (ministerstva dopravy), a uložila představenstvu přijmout veškerá nezbytná opatření, aby toto ustanovení bylo z dohody o záruce odstraněno.

- (145) Pokud jde o třetí tvrzení týkající se prodeje letištního času [...] za cenu nižší než tržní, Rumunsko tvrdí, že společnost TAROM učinila vše pro to, aby dosáhla co nejvyšší prodejní ceny letištního času. O tom svědčí řada důkazů, jako zejména skutečnost, že i) společnost TAROM před zahájením nabídkového řízení a na podporu průběhu odprodeje pověřila [...] vypracováním nezávislého znaleckého posudku s cílem odhadnout tržní hodnotu letištního času [...] v případě jeho prodeje a pronájmu; ii) společnost TAROM po diskusích o možnostech a potenciálních kupcích se společností Airport Coordination Limited, která je největším světovým koordinátorem letištních časů, aktivně usilovala o nabídky od přibližně dvaceti společností; iii) během prvního procesu prodeje, který byl zahájen v březnu 2023, společnost TAROM usilovala o to, aby získala lepší nabídky, a následně vybrala společnost, která předložila nejvyšší nabídku, a poté několik měsíců pokračovala ve smluvních jednáních, dokud uchazeč nebyl nucen proces v listopadu 2023 přerušit [...]; iv) společnost TAROM v prosinci 2023 zahájila druhý proces prodeje a znovu došlo k tomu, že [...] (viz 119. bod odůvodnění).

7. POSOUZENÍ PODPORY NA RESTRUKTURALIZACI

- (146) Komise nejprve posoudí, zda veřejné financování v rámci plánu restrukturalizace podniku TAROM tak, jak je definováno v 18. bodě odůvodnění, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a pokud tomu tak je, následně určí, zda je tato podpora zákonná a slučitelná s vnitřním trhem.

7.1. Existence státní podpory

- (147) V čl. 107 odst. 1 SFEU je stanoveno, že „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak“.
- (148) Proto aby mohlo být opatření považováno za podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí splňovat následující kumulativní podmínky: i) opatření musí být přičitatelné státu a financováno ze státních prostředků; ii) musí příjemci poskytovat výhodu; iii) tato výhoda musí být selektivní a iv) opatření musí narušovat nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy.
- (149) Komise podotýká, že Rumunsko opatření oznámilo jako představující státní podporu. Toto oznámení nezbavuje Komisi povinnosti, aby sama přezkoumala, zda opatření představují státní podporu.

7.1.1. Státní prostředky a přičitatelnost státu

- (150) Jak je stanoveno v 30. bodě odůvodnění rozhodnutí o podpoře na záchranu, půjčka ve výši 175 952 000 RON (přibližně 36,66 milionu EUR) ve prospěch podniku TAROM měla být poskytnuta ministerstvem veřejných financí prostřednictvím státní pokladny podle podmínek úvěrové dohody mezi ministerstvem a společností TAROM, a to v rámci provádění mimořádného nařízení rumunské vlády. Rozhodnutí o poskytnutí půjčky na záchranu tedy bylo přičitatelné státu a zahrnovalo státní prostředky. V rámci podpory na restrukturalizaci bude částka odpovídající

půjčce na záchranu (s úroky a případnými kurzovými rozdíly) odepsána (viz 18. bod odůvodnění). Rozhodnutí upustit od splacení půjčky na záchranu včetně úroků přijímá stát a bude pokryto ze státního rozpočtu.

- (151) Jak je uvedeno v 19. bodě odůvodnění, právním základem pro poskytnutí podpory na restrukturalizaci je nařízení vlády č. 45/1997 ve znění mimořádného nařízení vlády č. 113/2021, přičemž podle těchto nařízení vlády poskytne finanční prostředky na opatření podpory na restrukturalizaci ministerstvo dopravy. Rozhodnutí o udělení obou podpor na restrukturalizaci tedy přijal stát a financování obou opatření pochází ze státního rozpočtu.
- (152) Komise proto dospěla k závěru, že oznámená opatření podpory zahrnují státní prostředky a rozhodnutí o jejich udělení je přičitatelné státu.

7.1.2. Výhoda

- (153) Komise je povinna ověřit, zda opatření zvýhodňují společnost TAROM v tom smyslu, že by žádný hospodářský subjekt, který má ve společnosti TAROM podíl, v situaci co nejvíce se blíží situaci Rumunska nepřijal podobné rozhodnutí a neposkytl tatáž opatření za stejných podmínek, odhlédne-li se od případných výhod, které by to mělo přinést Rumunsku v jeho postavení orgánu veřejné moci ⁽⁷⁸⁾.
- (154) Existenci takové výhody lze odvodit ze skutečnosti, že společnost TAROM má značné kumulované ztráty a záporný vlastní kapitál (13. a 88. bod odůvodnění), téměř všechna aktiva společnosti TAROM jsou již zastavena jako zajištění za minulé nebo současné financování a společnost TAROM nebyla schopna získat dostatečný kapitál nebo opatřit dluhové financování za tržních podmínek bez veřejné podpory (17., 53. a 54. bod odůvodnění).
- (155) Opatření pomohou společnosti TAROM financovat pokračování jejich činností a provádění plánu jeho restrukturalizace, jelikož jí poskytnou přístup k finančním prostředkům, které společnost TAROM vzhledem ke své specifické situaci a současným okolnostem nedokázala získat na trhu. V tomto ohledu lze pochybovat o tom, že by společnost TAROM byla schopna získat takové financování ze soukromého trhu za podobných podmínek.
- (156) Komise proto dospěla k závěru, že opatření poskytují společnosti TAROM ekonomickou výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.1.3. Selektivita

- (157) Opatření budou poskytnuta výlučně ve prospěch společnosti TAROM. Jak uvedl Soudní dvůr ⁽⁷⁹⁾, jedná-li se o individuální podporu, pak identifikace hospodářské výhody v zásadě umožňuje předpokládat její selektivitu. Je tomu tak bez ohledu na to, zda na relevantních trzích existují hospodářské subjekty ve srovnatelné situaci. Oznámená opatření v každém případě nejsou součástí širšího opatření obecné hospodářské politiky, které by stanovilo poskytnutí stejného druhu podpory ad hoc všem podnikům působícím v odvětví letectví nebo jiných hospodářských odvětvích, které se s ohledem na cíl opatření nacházejí ve srovnatelné právní nebo skutkové situaci (s přihlédnutím k tomu, že všechny hospodářské subjekty by v zásadě pokrývaly vlastní náklady), ale tato podpora je k dispozici pouze pro společnost TAROM.
- (158) Komise proto dospěla k závěru, že opatření jsou selektivní ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.1.4. Narušení hospodářské soutěže a dopad na obchod

- (159) Pokud podpora poskytnutá členským státem posiluje postavení určitého podniku vůči ostatním podnikům, které soutěží v rámci obchodu uvnitř Unie, je nutno mít za to, že tento obchod je dotyčnou podporou ovlivněn. Postačuje, že příjemce podpory soutěží s ostatními podniky na trzích otevřených hospodářské soutěži. V tomto

⁽⁷⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 20. září 2017, Komise v. Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, bod 59; rozsudek Soudního dvora ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, body 78, 79 a 103.

⁽⁷⁹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. června 2015, Komise v. MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.

ohledu je prvkem, který může sloužit ke stanovení toho, zda má podpora skutečný nebo potenciální vliv na hospodářskou soutěž nebo obchod mezi členskými státy, skutečnost, že hospodářské odvětví bylo liberalizováno na úrovni Unie.

- (160) Společnost TAROM poskytuje služby letecké přepravy osob do Rumunska, z Rumunska a uvnitř Rumunska a na tomto trhu konkuruje zejména společností Wizz Air, Ryanair, HiSky, Lufthansa a dalším leteckým společností. Letecký trh je otevřený hospodářské soutěži v Unii a poskytování služeb z jednoho členského státu do jiného. Opatření poskytují společnosti TAROM financování za podmínek, které by nemohla získat na soukromém trhu, a osvobozují ji od poplatků, které by musela nést za běžných tržních podmínek. Opatření tak posílila postavení společnosti TAROM na rumunském trhu letecké dopravy v porovnání s jejími konkurenty, kteří nebyli příjemci těchto opatření.
- (161) Opatření podpory na restrukturalizaci jsou proto náchylná k narušení nebo možnosti narušení hospodářské soutěže a k ovlivňování obchodu mezi členskými státy.

7.1.5. Závěr ohledně existence státní podpory

- (162) S ohledem na výše uvedené Komise dospěla k závěru, že opatření podpory na restrukturalizaci představují státní podporu společnosti TAROM ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

7.2. Zákonnost opatření podpory na restrukturalizaci

- (163) Komise konstatuje, že v roce 2023 již bylo provedeno navýšení kapitálu v celkové výši 2,7 milionu EUR z celkového oznámeného navýšení kapitálu ve výši 45,77 milionu EUR (18. a 19. bod odůvodnění). Komise rovněž poznamenává, že podle mimořádného nařízení vlády nebudou zbývající oznámená opatření podpory na restrukturalizaci provedena před jejich schválením Komisí (19. bod odůvodnění).
- (164) Na základě výše uvedených skutečností Komise dospěla k závěru, že Rumunsko poskytlo část oznámených opatření, aniž by Komise rozhodla o jejich slučitelnosti s vnitřním trhem. Tím Rumunsko porušilo povinnost pozastavení stanovenou v čl. 108 odst. 3 SFEU. Tato část oznámených opatření podpory na restrukturalizaci ve prospěch společnosti TAROM tedy představuje protiprávní státní podporu.

7.3. Slučitelnost podpory s vnitřním trhem

- (165) Podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU Komise může považovat podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, za slučitelné s vnitřním trhem, pokud tyto podpory nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.
- (166) Z oznámení nevyplývá, že by podpora na restrukturalizaci nebo podmínky s ní spojené nebo hospodářské činnosti, které podpora usnadňuje, mohly vést k porušení příslušného ustanovení práva Unie. Komise zejména nezaslala Rumunsku odůvodněné stanovisko k možnému porušení práva Unie, které by se týkalo tohoto případu, a neobdržela žádné stížnosti ani informace, které by naznačovaly, že by státní podpora, podmínky s ní spojené nebo hospodářské činnosti, které podpora usnadňuje, mohly být v rozporu s příslušnými ustanoveními práva Unie.
- (167) Podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU podpora musí být na jedné straně zaměřena na usnadnění rozvoje určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí a na druhé straně nesmí nepříznivě ovlivňovat podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem, aby mohla být prohlášena za slučitelnou,
- (168) V rámci první podmínky Komise zkoumá, zda je podpora určena k usnadnění rozvoje určitých hospodářských činností. V rámci druhé podmínky Komise posuzuje pozitivní účinky navrhované podpory na rozvoj činností, které má podpora podpořit, oproti negativním účinkům, které může mít podpora na vnitřní trh ⁽⁸⁰⁾.

⁽⁸⁰⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. září 2020, Rakousko v. Komise (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, bod 19.

- (169) V pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise stanovila kritéria, která zkoumá při posuzování slučitelnosti podpory na restrukturalizaci podniku s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU ⁽⁸¹⁾.
- (170) Rumunsko se domnívá, že podporu na restrukturalizaci lze prohlásit za slučitelnou s vnitřním trhem podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (171) Komise se zřetelem na povahu a cíle dotčené státní podpory a na tvrzení rumunských orgánů posoudí, zda je plánované financování za účelem restrukturalizace v souladu s příslušnými kritérii stanovenými v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (172) V rámci zkoumání toho, zda má podpora na restrukturalizaci nepříznivé účinky na obchodní podmínky v míře, která je v rozporu se společným zájmem, Komise provádí ověření vyváženosti v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU a s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Pokud je příjemce způsobilý obdržet podporu na restrukturalizaci, Komise při provádění tohoto ověření posuzuje pozitivní účinky podpory ve srovnání s negativními účinky na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy vytvořené dopadem státní podpory. Při provádění tohoto posuzování zvažuje potřebu státního zásahu, vhodnost, přiměřenost a transparentnost podpory, zásadu jednou a dost a opatření k omezení narušení hospodářské soutěže stanovená v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

7.3.1. Způsobilost: odvětvová oblast působnosti a podnik v obtížích

- (173) Aby byl příjemce způsobilý pro podporu na restrukturalizaci, musí se kvalifikovat jako podnik v obtížích, jak je definován v oddíle 2.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Konkrétně bod 20 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci stanoví, že podnik je považován za podnik v obtížích, pokud bude v krátkodobém či střednědobém výhledu bez zásahu státu téměř s jistotou odsouzen k ukončení činnosti. Tak by tomu bylo v případě, pokud nastane alespoň jedna z okolností popsanych v bodě 20 písm. a) až d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (174) Jak je vysvětleno v 7. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení a v 6., 53. a 57. bodě odůvodnění rozhodnutí o podpoře na záchranu, společnost TAROM v důsledku kumulovaných ztrát vyčerpala více než polovinu svého upsaného základního kapitálu, a od 31. prosince 2018 a do přijetí rozhodnutí o zahájení řízení v červenci 2021 tak splňovala kritérium stanovené v bodě 20 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci (viz 39. bod odůvodnění uvedeného rozhodnutí). Tato situace se od července 2021 nezměnila, jak vyplývá z finančních údajů předložených Rumunskem popsanych ve 13., 16. a 88. bodě odůvodnění, které dokládají, že společnost TAROM po roce 2019 nadále vykazovala ztráty a na konci roku 2023 měla záporný vlastní kapitál. Z toho vyplývá, že společnost TAROM splňuje kritéria stanovená v bodě 20 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a je tedy považována za podnik v obtížích.
- (175) Podle bodu 21 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci není nově vytvořený podnik, tj. podnik, který působí v příslušné oblasti v prvních třech letech po svém založení, způsobilý pro podporu na restrukturalizaci. Společnost TAROM není nově vytvořeným podnikem pro účely pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, jelikož byla zřízena v roce 1954 (viz 8. bod odůvodnění), tedy před více než třemi lety.
- (176) Podle bodu 22 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci není společnost, která patří k větší obchodní skupině nebo byla touto skupinou převzata, za normálních okolností způsobilá pro poskytnutí podpory na restrukturalizaci, ledaže je možné prokázat, že jsou dané obtíže její vlastní a nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny a že jsou tyto obtíže příliš vážné na to, aby je skupina vyřešila sama.
- (177) Potíže společnosti TAROM pramení především ze stárnoucího a nehomogenního leteckého parku a z nehospodárnosti operací (15. bod odůvodnění). Společnost TAROM nepatří k větší obchodní skupině a stát nad ním má výlučnou kontrolu prostřednictvím ministerstva dopravy (8. bod odůvodnění), a jedná se tedy o veřejný podnik, v němž stát vykonává výlučnou kontrolu na základě svého vlastnictví a finanční účasti ⁽⁸²⁾. Společnost TAROM tedy není součástí žádné větší skupiny ani není v procesu převzetí skupinou.

⁽⁸¹⁾ Pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, bod 38.

⁽⁸²⁾ Viz čl. 2 písm. b) směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).

- (178) Ze skutečnosti, že stát má výlučnou kontrolu nad společností TAROM, vyplývá, že v tomto případě by se jakákoli finanční podpora od státu pro společnost TAROM s cílem pomoci jí s jejími obtížemi kvalifikovala jako podpora, ledaže by byla provedena za tržních podmínek. Proto ačkoli jsou obtíže společnosti TAROM její vlastní, nevystává otázka, zda jsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny a zda jsou tyto obtíže příliš vážné na to, aby je vyřešila skupina sama.
- (179) Kromě toho podle bodu 18 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nejsou podniky působící v odvětví uhlí a oceli a finanční podniky způsobilé pro podporu podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Jak je uvedeno v 9. bodě odůvodnění, společnost TAROM působí v oblasti letecké přepravy cestujících, nákladu a pošty. Z toho vyplývá, že společnost TAROM nepůsobí v odvětví uhlí nebo oceli ani není finančním podnikem, a proto není vyloučena z obdržení podpory na restrukturalizaci podle bodu 18 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (180) Na základě výše uvedeného Komise dospěla k závěru, že společnost TAROM je podnikem v obtížích a je způsobilá pro podporu na restrukturalizaci.

7.3.2. Podpora usnadňuje rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí

- (181) Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU stanoví, že aby mohla být státní podpora považována za slučitelnou s vnitřním trhem, musí usnadňovat rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí.
- (182) V tomto ohledu platí, že aby členské státy poskytující takovou podporu ukázaly, že podpora na restrukturalizaci je určena k usnadnění rozvoje takovýchto činností nebo oblastí, musí prokázat, že cílem podpory je zabránit sociálním potížím nebo řešit tržní selhání. V souvislosti s konkrétní podporou na restrukturalizaci Komise poznamenává, že, jak je uvedeno v bodě 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, odchod z trhu má význam pro širší proces růstu produktivity. Pouhé zabránění podniku v odchodu z trhu tedy k odůvodnění poskytnutí státní podpory nestačí. Naopak podpora na záchranu a restrukturalizaci patří mezi druhy státní podpory, které nejvíce narušují hospodářskou soutěž, neboť zasahují do procesu odchodu z trhu. V určitých situacích však může restrukturalizace podniku v obtížích přispět k rozvoji hospodářských činností nebo oblastí, a to i nad rámec činností vykonávaných příjemcem. Tak je tomu tehdy, kdy by v případě neposkytnutí takové podpory vedl neúspěch příjemce k selhání trhu nebo k sociálním potížím, což by bránilo rozvoji hospodářských činností a/nebo oblastí, které by byly těmito situacemi dotčeny. Neúplný seznam těchto situací je uveden v bodě 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (183) K takovým situacím dochází mimo jiné tehdy, když příjemce, jehož selhání má podpora odvrátit, poskytuje důležitou službu, kterou je obtížné opakovat a u níž by pro každého konkurenta bylo obtížné na ni jednoduše navázat, což by mohlo vést k riziku narušení této důležité služby (bod 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci). Podpora tím, že příjemci umožňuje pokračovat v činnosti, brání takovému selhání trhu nebo sociálním potížím. V případě podpory na restrukturalizaci však toto platí pouze tehdy, pokud podpora příjemci umožňuje konkurovat na trhu vlastními silami, což může být zajištěno pouze tehdy, je-li tato podpora založena na provádění plánu restrukturalizace, který obnoví dlouhodobou životaschopnost příjemce.
- (184) Komise v rozhodnutí o zahájení řízení nevznesla žádné pochybnosti ohledně splnění kritéria sociálních potíží a/ nebo selhání trhu a obdržela k této otázce připomínky od zúčastněné strany, letecké společnosti Wizz Air. Společnost Wizz Air zejména tvrdila, že společnost TAROM v posledních letech ztratila podíl na trhu, který získaly společnosti Wizz Air a Blue Air, jež v době, kdy společnost Wizz Air předložila své připomínky, měly tržní podíl 40 %, resp. 13 %. Podle společnosti Wizz Air proto společnost TAROM nehrála na rumunském trhu letecké dopravy významnou roli, kterou by bylo možné přirovnat k roli vnitrostátního poskytovatele infrastruktury.
- (185) Komise proto nejprve posoudí, zda má podpora zabránit selhání trhu nebo sociálním potížím (oddíl 7.3.2.1) a zda je doprovázena plánem restrukturalizace, který obnoví dlouhodobou životaschopnost příjemce (oddíl 7.3.2.2).

7.3.2.1. Zabránění sociálním potížím nebo selhání trhu přispívající k rozvoji hospodářské činnosti nebo oblasti

- (186) Mezi situace, kdy záchrana podniku v obtížích může přispět k rozvoji hospodářských činností nebo oblastí, patří bod 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, který se vztahuje na případy, kdy existuje riziko narušení důležité služby, kterou je obtížné opakovat a u níž by pro každého konkurenta bylo obtížné na ni jednoduše navázat.
- (187) Na základě údajů předložených Rumunskem se Komise domnívá, že společnost TAROM hraje důležitou roli při poskytování spojení pro rumunské občany, podniky a regiony.
- (188) Na rozdíl od svých hlavních konkurentů, kteří v současné době působí na rumunském trhu, tj. společností Wizz Air a Ryanair (10. bod odůvodnění), provozuje společnost TAROM zejména hvězdicovou síť (130. bod odůvodnění), která spojuje různé regiony Rumunska s hlavním městem a zajišťuje navazující mezinárodní lety. To umožňuje cestujícím přístup k trasám, které nejsou obsluhovány na letišti v jejich blízkosti.
- (189) Společnost TAROM se navíc zaměřuje na zajištění spojení s hlavními letišti s dobrou četností a v časech, které vyhovují cestujícím, což je důležité zejména pro cestující citlivé na čas, jako jsou zákazníci z řad obchodní klientely (129. bod odůvodnění).
- (190) Pro rumunský trh je obzvláště důležité spojení na hlavní letiště s dobrou četností a ve vhodných časech, a to z důvodu špatného stavu rumunské železniční a silniční sítě, kvůli kterému je cestování po železnici nebo silnici mnohem delší než cestování letadlem a je nespolehlivé a nepohodlné (viz 132. až 134. bod odůvodnění). Ke dni 29. března 2024 je společnost TAROM jediným provozovatelem na deseti trasách, zatímco na devíti dalších je přítomna jediná další letecká společnost ⁽⁸³⁾ (130. bod odůvodnění). To znamená, že pokud by společnost TAROM opustila trh, trasy, na kterých v současné době působí sama, by již nebyly obsluhovány, zatímco na trasách, kde je v současné době přítomna pouze jedna letecká společnost, by vznikl monopol. Společnost TAROM má v současné době více než jednoho konkurenta pouze na devíti trasách ⁽⁸⁴⁾ (viz také 197. bod odůvodnění).
- (191) Hlavní konkurenti společnosti TAROM na rumunském trhu provozují spojení z bodu do bodu a je nepravděpodobné, že by model svých tras změnili, jelikož jejich cílem je dosáhnout výsledku, který je z hlediska nákladů nejefektivnější, výběrem letišť a/nebo letištních časů, které nabízejí nejnížší cenu (127. a 128. bod odůvodnění). Tradiční letecké společnosti, jako jsou Lufthansa a Air France – KLM, navíc místo toho, aby propojovaly rumunské regiony mezi sebou nebo Bukurešť s jinými významnými městy po celém světě, směřují cestující z Bukurešti především do svých vlastních uzlů (viz také 128. a 129. bod odůvodnění). V důsledku toho by zůstalo množství regionálních cestujících, kteří se spoléhají na model hvězdicové sítě, neobslouženo a mělo by to negativní dopad na obchodní klientelu, která musí optimalizovat dobu strávenou na cestě a potřebuje spolehlivé spojení ve vhodných hodinách a četnosti.
- (192) Komise poznamenává, že v bodě 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je odkaz na vnitrostátního poskytovatele infrastruktury pouze příkladem a neznamená to, že by každý podnik, který si zaslouží restrukturalizaci vzhledem k významu služby, kterou poskytuje, ve smyslu uvedeného bodu musel být postaven na roveň vnitrostátnímu poskytovateli infrastruktury.
- (193) Velikost trhu, na kterém podnik působí, nebo podíl tohoto podniku na trhu navíc není rozhodující pro stanovení

⁽⁸³⁾ Společnost Wizz Air oznámila zahájení provozu na trase OTP–Budapešť ode dne 17. června 2024. Od tohoto data by pak společnost TAROM byla jediným provozovatelem na devíti trasách a na deseti trasách by existoval duopol.

⁽⁸⁴⁾ Jakmile společnost TAROM prodá svůj letištní čas [...], bude mít osm tras, na kterých má více než jednoho konkurenta.

významu služby, u níž existuje riziko narušení. To nedávno potvrdil i Soudní dvůr v kasačním opravném prostředku podaném společností Wizz Air⁽⁸⁵⁾ ve věci podpory na záchranu ve prospěch společnosti TAROM. Ve svém rozsudku v této věci Soudní dvůr zejména konstatoval, že „i když velikost trhu, na kterém působí příjemce podpory, a podíl, který má na tomto trhu, mohou být faktory naznačujícími důležitost služby, kterou tento příjemce zajišťuje, z bodu 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci ani z jeho kontextu nevyplývá, že by nezbytně závisel na těchto faktorech a zejména že by neúspěch příjemce podpory mohl způsobit závažné sociální obtíže nebo závažné tržní selhání pouze za podmínky, že trh, na kterém působí, přesahuje určitou velikost“. Soudní dvůr potvrdil názor Tribunálu, že omezená velikost trhu nebrání tomu, aby služba poskytovaná na tomto trhu byla kvalifikována jako důležitá ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, zejména pokud by, jak konstatoval Tribunál, ukončení činnosti společnosti TAROM, které by znamenalo konkrétní riziko přerušování některých služeb letecké přepravy cestujících v Rumunsku, mělo nepříznivý dopad na propojení rumunských regionů výlučně obsluhovaných touto leteckou společností, jakož i na hospodářskou situaci těchto regionů.

- (194) Je sice pravda, že podíl společnosti TAROM na trhu v některých letech klesal nebo stagnoval, ale v posledních letech se příjemci podařilo výrazně zvýšit počet cestujících, a to z 2,41 milionu v roce 2017 na 3,13 milionu v roce 2019 (viz také 99. bod odůvodnění). Vzhledem k provádění plánu restrukturalizace a ukončení činnosti společnosti Blue Air v září 2022 (viz také 131. bod odůvodnění) je pravděpodobné, že tento trend bude pokračovat i v budoucnu, což také potvrzují i obchodní prognózy společnosti TAROM. O významu služby společnosti TAROM ve smyslu bodu 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci v každém případě nesvědčí podíl společnosti TAROM na trhu, ale její úloha při zajišťování propojení rumunských regionů.
- (195) Jak již bylo uvedeno ve 43., 44. a 45. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, Komise si je vědoma toho, že na některé vnitrostátní trasy provozované společností TAROM vstoupili konkurenti. Například společnost Blue Air v létě 2020 vstoupila na tři z tras, na kterých byla společnost TAROM jediným provozovatelem: Bukurešť–Oradea (tuto trasu po ukončení provozu společnosti Blue Air opět provozuje výhradně společnost TAROM), Kluž–Jasy a Jasy–Temešvár (na těchto trasách již společnost TAROM v současné době nepůsobí a od doby, kdy společnosti Blue Air a TAROM přestaly tyto trasy provozovat, na ně nevstoupila žádná jiná letecká společnost), v roce 2021 pak následoval vstup společnosti HiSky na trasy Bukurešť–Temešvár a Bukurešť–Kluž. Tento fakt naznačuje, že velikost letadla není nutně překážkou pro vstup konkurentů na vnitrostátní trasy, kde je poptávka obecně nižší než na mezinárodních trasách. Pokud jde o mezinárodní trasy, několik příkladů rozdílů v cenách mezi společností TAROM a ostatními dopravci, které Rumunsko poskytl, není dostatečně spolehlivých na to, aby Komise mohla učinit závěr o pravděpodobném zvýšení cen a nedostatku alternativních vstupů, pokud by společnost TAROM z těchto tras odešla.
- (196) Ačkoli by na některé trasy mohli – alespoň dočasně – vstoupit jiní dopravci, nelze předpokládat, že by konkurenti byli schopni a připraveni převzít úlohu společnosti TAROM v zajišťování pohodlného spojení pro rumunské občany a podniky za přijatelné ceny (viz 130. bod odůvodnění) tím, že by ve střednědobém až dlouhodobém horizontu reprodukovali všechny trasy a letecké služby, které společnost TAROM provozuje na vnitrostátní a mezinárodní úrovni, nebo jejich větší část, aniž by to pro zákazníky znamenalo narušení. Po odchodu společnosti Blue Air z trhu zejména existuje jasné riziko, že regiony v severním a středním Rumunsku, které rovněž nemají dobré silniční a železniční spojení s jihem, budou nuceny využívat velmi dlouhé a nepohodlné jízdy vlakem nebo silniční sítí, která je většinou ve špatném stavu a z velké části tvořena jednoproudými silnicemi (viz 133. a 134. bod odůvodnění).
- (197) Konkrétně je příjemce ke dni 29. března 2024 z celkem 28 tras, které obsluhuje společnost TAROM, jediným provozovatelem na pěti vnitrostátních a čtyřech mezinárodních trasách (viz 127. bod odůvodnění) a na deseti dalších trasách (osmi mezinárodních a dvou vnitrostátních) existuje jediný další konkurent (duopol) (viz 130. bod odůvodnění). Neexistuje žádný důkaz, že by konkurenti byli připraveni reprodukovat tuto síť poskytovanou prostřednictvím hvězdicového systému provozovaného společností TAROM. Ten spojuje regionální letiště s hlavním městem prostřednictvím letiště OTP, zatímco konkurenti na rumunském trhu poskytují především služby z bodu do bodu nebo přepravují cestující do svých uzlů (tj. Mnichov, Vídeň, Varšava atd.). Od doby, kdy společnost TAROM odešla z pěti tras, tj. Jasy–Temešvár, Kluž–Jasy, Bukurešť–Sibiň, Bukurešť–Jerevan a Bukurešť–Tbilisi, především nevstoupil na trh žádný jiný konkurent. Poté, co v září 2022 ukončila provoz společnost Blue Air, provozuje v současnosti lety uvnitř Rumunska jediná další letecká společnost, která je novým účastníkem trhu, společnost HiSky, a to na dvou trasách, konkrétně na trasách Bukurešť–Temešvár a Bukurešť–Kluž (130. bod odůvodnění).
- (198) Vzhledem k tomu, že rumunská silniční a železniční síť je ve špatném stavu, je letecké spojení jednotlivých regionů s hlavním městem v Rumunsku obzvláště důležité. Tato síť proto není vhodnou volbou pro cestování na delší vzdálenosti, o čemž svědčí mimořádně velká zpoždění (a někdy i obtížné podmínky) přetrvávající na mnoha trasách. Rumunsko například vysvětluje, že rumunské regiony, a zejména severovýchodní regiony, jsou nedostatečně propojeny, přičemž stále nebyly dokončeny důležité prvky transevropské dopravní sítě (TEN-T) (viz

⁽⁸⁵⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. ledna 2024, Wizz Air Hungary v. Komise, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26, body 35 až 39.

133. bod odůvodnění). Letecká doprava má proto pro regionální rozvoj zásadní význam. V tomto ohledu má sedm vnitrostátních linek provozovaných společnostmi TAROM, které spojují letiště OTP s centrálními a severními letišti, i nadále zásadní význam pro účinné regionální propojení (viz 134. bod odůvodnění). Trasy obsluhované společnostmi TAROM spojují severní regiony Rumunska nejen s jihem země, ale přes Bukurešť také s destinacemi v zahraničí.

- (199) Skutečnost, že společnost TAROM má omezenou velikost, sama o sobě nebrání tomu, aby její služby byly považovány za důležité ve smyslu bodu 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Existence určitého stupně zastupitelnosti navíc sama o sobě nevylučuje riziko narušení. Například cestující, kteří jsou citliví na čas, jako například obchodní cestující, mohou být vzhledem ke špatné silniční a vlakové síti značně omezeni v cestování, což může mít dopad na velké množství podniků, které se spoléhají na flexibilitu, kterou nabízí četná a pohodlná spojení z regionálních letišť do hlavního města a zpět, a v širším smyslu i na regiony, v nichž tyto podniky působí. Tuto službu nenabízejí nízkonákladoví dopravci, například společnost Wizz Air, jejichž nabídka je z hlediska ceny velmi citlivá a obvykle je založena na levnějších letištních časech nebo letištích s nejnižšími poplatky. Hlavní konkurenti společnosti TAROM navíc provozují převážně spojení z bodu do bodu, přičemž společnosti Lufthansa a Air France – KLM zajišťují spojení pro cestující převážně se svými vlastními uzly (viz 128. bod odůvodnění) a společnost HiSky tím, že létá na vedlejší letiště, v méně výhodných letištních časech a nabízí pouze malý počet tras, nenabízí stejnou úroveň služeb jako společnost TAROM. V této souvislosti by ztráta systému hvězdicové sítě společnosti TAROM v kombinaci s úrovní služeb, které nabízí (výhodné letištní časy, dobré četnosti, mnoho hlavních letišť, přijatelné ceny), byla obzvláště nepříznivá a nic nenasvědčuje tomu, že by konkurence takovou síť a služby reprodukovala.
- (200) Komise se proto domnívá, že podpora na restrukturalizaci zabrání riziku narušení rumunského trhu letecké dopravy, které by pravděpodobně vyvolal odchod společnosti TAROM z trhu.

Závěry týkající se zabránění sociálním potížím nebo tržnímu selhání

- (201) Ačkoli se Rumunsko odvolávalo rovněž na okolnosti uvedené v bodě 44 písm. c) a f) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, Komise je spokojena s tím, že je splněna podmínka zabránění sociálním obtížím nebo selhání trhu uvedená v bodě 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a není tudíž nutné posuzovat argumenty Rumunska v tomto ohledu.
- (202) Rovněž je třeba poznamenat, že Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení nevznesla pochybnosti ohledně splnění tohoto kritéria slučitelnosti ve svém rozhodnutí o zahájení řízení, přičemž připomínky vznesené společností Wizz Air z vlastního podnětu jsou řešeny v tomto oddíle.
- (203) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že podpora přispívá k rozvoji hospodářské činnosti v oblasti letecké dopravy v Rumunsku, neboť zabráňuje odchodu podniku, který by vyvolal vážné riziko narušení důležité služby, kterou je obtížné opakovat a u níž by bylo pro jakéhokoli konkurenta obtížné jednoduše nastoupit (bod 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

7.3.2.2. Plán restrukturalizace a návrat k dlouhodobé životaschopnosti

- (204) Podle bodu 46 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být poskytnutí podpory podmíněno prováděním plánu restrukturalizace, který by obnovil životaschopnost příjemce. Provádění restrukturalizačních opatření pro nápravu příčin, které vedly k obtížím příjemce, a to prostřednictvím umožnění, že se stane dlouhodobě životaschopným, představuje nezbytnou podmínku pro to, aby podpora na restrukturalizaci sloužila rozvoji hospodářských činností a oblastí, v nichž příjemce působí.
- (205) Podle bodů 45 až 48 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci by podpora na restrukturalizaci měla být udělena pouze na podporu realistického, důsledného a dalekosáhlého plánu restrukturalizace a jeho opatření musí být navržena tak, aby v přiměřené lhůtě obnovila dlouhodobou životaschopnost, a musí být vyloučena další podpora nad rámec podpory podporující plán restrukturalizace příjemce. Plán restrukturalizace musí určit příčiny vlastních obtíží příjemce a slabé stránky příjemce a musí nastínit, jak navrhovaná restrukturalizační opatření problémy příjemce napraví.

- (206) Výsledky restrukturalizace musí být prokázány v základním a pesimistickém scénáři určením parametrů ovlivňujících výsledky a hlavních předvídatelných rizikových faktorů. Aby příjemce prokázal svou dlouhodobou životaschopnost, musí dosáhnout přiměřené návratnosti investovaného kapitálu po pokrytí všech svých nákladů, včetně odpisů a finančních nákladů, bez závislosti na optimistických předpokladech ohledně faktorů, jako jsou změny cen nebo poptávky, a musí být schopen konkurovat na trhu vlastními silami.
- (207) Aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM byl navržen se záměrem řešit problémy, které příjemce zjistil po důkladném posouzení příčin jejích finančních potíží, a s cílem zajistit její opětovnou životaschopnost. Jak je uvedeno v 15. bodě odůvodnění, hlavním problémem společnosti TAROM byl její stárnoucí a nehomogenní letecký park. To plně řeší program obnovy leteckého parku (viz oddíl 6.2.1), jehož výsledkem bude jednodušší a modernější letecký park přizpůsobený potřebám společnosti TAROM a který přinese významné úspory nákladů. Problém neziskových tras bude navíc řešen programem optimalizace tras, který je prováděn v období restrukturalizace a který povede ke snížení počtu letadel na trase a k dosažení ziskovosti C3 na všech trasách do roku 2029 (viz 64. bod odůvodnění). Druhým hlavním problémem společnosti TAROM byly její vysoké provozní náklady, které budou řešeny zvýšením organizační a provozní účinnosti a optimalizací nákladů (viz 66. bod odůvodnění a oddíly 6.2.3 a 6.2.4). Prostřednictvím reorganizace zaměstnanců povedou tato opatření také ke zlepšení zjištěných problémů s pracovními silami. V neposlední řadě plánuje společnost TAROM zvýšit i vedlejší příjmy, které byly v minulosti velmi omezené, a zahájila prodej doplňkových služeb (65. bod odůvodnění).
- (208) Vzhledem k tomu, že se očekává, že rumunská letecká doprava se vrátí na úroveň před pandemií COVID-19 až v létě 2024, není šestileté trvání plánu, které zahrnuje období od 1. ledna 2021 do 31. prosince 2026, nepřiměřeně dlouhé (viz 89. bod odůvodnění). Některá restrukturalizační opatření jsou navíc ze své podstaty prováděna v delším časovém období, jako je například obnova leteckého parku (kdy je nejprve třeba vyjednat a podepsat leasingovou smlouvu a poté vyrobit a dodat letadla), a proto se podle plánu restrukturalizace společnosti TAROM (59. až 62. bod odůvodnění) plně projeví až v roce 2025.
- (209) V následujícím oddíle Komise nejprve posoudí věrohodnost předpokladů, z nichž vychází aktualizovaný plán restrukturalizace příjemce, a poté důkazy o návratu příjemce k životaschopnosti na konci tohoto plánu.

Posouzení hlavních předpokladů, z nichž vycházejí finanční výhledy

- (210) Komise pečlivě přezkoumala klíčové předpoklady, z nichž vycházejí finanční prognózy aktualizovaného plánu restrukturalizace předloženého Rumunskem.
- (211) Pokud jde o věrohodnost předpokladů, z nichž vycházejí prognózy příjmů, Komise poznamenává, že pokud jde o objemy, společnost TAROM použila scénáře prognóz organizace Eurocontrol pro poptávku cestujících v letecké dopravě⁽⁸⁶⁾ u tras, které bude nadále provozovat po zavedení opatření k omezení narušení hospodářské soutěže (která zahrnují omezení jejího leteckého parku v období restrukturalizace, jakož i snížení počtu tras obsluhovaných společnostmi TAROM a snížení počtu letů na těchto trasách). Úroveň snížení počtu letů ve srovnání s rokem 2019 ukazuje tabulka 11.

Tabulka 11:

Vývoj (skutečného a plánovaného) počtu letů společnosti TAROM od roku 2019

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (212) Jak je vidět v tabulce 12, kombinace sníženého celkového počtu tras, letů a letadel vede k celkovému snížení

⁽⁸⁶⁾ Viz poznámky pod čarou 48 a 50, pokud jde o výběr a použití prognóz organizace Eurocontrol společností TAROM.

nabízeného počtu sedadlokilometrů o [...] % (kdy jsou započítány pouze ziskové trasy C1), ke snížení nabízeného počtu sedadlokilometrů o [...] % (kdy jsou započítány všechny trasy) a ke snížení o [...] % (kdy jsou započítány charterové lety) ve srovnání s výchozím stavem v roce 2019. Komise rovněž poznamenává, že prognóza dopravy, kterou společnost TAROM uvádí u všech tras zahrnutých do svých prognóz, vychází z vlastních skutečných číselných údajů a modelu společnosti TAROM do roku 2022, jakož i z celkového odhadovaného trhu IATA ve zbývajícím období restrukturalizace ⁽⁸⁷⁾.

Tabulka 12:

Vývoj hodnoty nabízeného počtu sedadlokilometrů společnosti TAROM (v milionech nabízených sedadlokilometrů)

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (213) Zatímco nabízený počet sedadlokilometrů měří nabídku, objem cestujících představuje měřítko poptávky. Využití větších letadel v několika destinacích bude stimulovat poptávku prostřednictvím lepších cen, pomůže maximalizovat ziskovost tras a přispěje k růstu faktorů vytížení. Faktor vytížení cestujícími, který udává podíl naplněné nebo požadované kapacity, je spojen s kapacitou vyjádřenou nabízeným počtem sedadlokilometrů. S omezeným a zastropovaným počtem letadel v leteckém parku by společnost TAROM mohla životaschopně fungovat pouze v případě, že by dokázala svá letadla využívat účinněji a s vyššími faktory vytížení.
- (214) V roce 2019 společnost TAROM zdaleka nefungovala jako efektivní letecká společnost, neboť její faktor vytížení za rok dosahoval pouhých [...] %, což je nejnižší hodnota z pěti největších leteckých společností působících na rumunském trhu. Tato hodnota byla rovněž výrazně nižší než průměrný faktor vytížení zaznamenaný na evropské úrovni, který činil 85,2 % ⁽⁸⁸⁾.
- (215) Od té doby vedla obchodní optimalizační opatření k tomu, že se tento zásadní ukazatel efektivity společnosti TAROM neustále zlepšoval, i když ve srovnání s konkurencí je zde stále značný prostor pro růst.

Obrázek 2:

Faktor vytížení ⁽⁸⁹⁾ pěti největších leteckých společností působících v Rumunsku (v procentech, odhad pro období 2019–2023)

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (216) V tomto ohledu, jak ukazuje tabulka 13, dosáhla společnost TAROM po období pandemie COVID-19 významného pokroku, přičemž v roce 2023 se ve srovnání s rokem 2019 faktor vytížení zvýšil v průměru o téměř [...] %.

Tabulka 13:

Vývoj faktoru vytížení společnosti TAROM na základě srovnání období 2023/2022 (po pandemii COVID-19) oproti roku 2019 (před pandemií COVID-19)

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

⁽⁸⁷⁾ Celkový trh v období 2018–2022 vychází z výpočtů IATA týkajících se tržních podílů společnosti TAROM a ze skutečných údajů společnosti TAROM o počtu přepravených cestujících v období 2018–2022. Celkový trh v období 2023–2029 vychází z hodnoty z roku 2019 a míry oživení podle organizace Eurocontrol. Podíly na trhu vycházejí z výpočtů IATA týkajících se letecké dopravy v období 2018–2022. Podíl společnosti TAROM na trhu v období 2023–2029 je založen na počtu přepravených cestujících odhadovaném v jejím modelu a na celkovém odhadovaném trhu.

⁽⁸⁸⁾ Z článku „IATA State of the region: Europe“ (Zpráva Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) o stavu regionu: Evropa) z června 2020, která je k dispozici na adrese <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-briefing---europe---june-2020/>. Alternativním zdrojem jsou informace zveřejněné organizací Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) pro rok 2019 uvádějící přibližně stejný faktor vytížení (85 %), k dispozici na adrese https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics.pdf (strana 4).

⁽⁸⁹⁾ V případě společností Wizz Air, Lufthansa, Ryanair a Air France – KLM je uvedený faktor vytížení vypočítán pro celkovou provozní základnu, nikoli pouze pro Rumunsko. Faktory vytížení jsou uvedeny podle výročních zpráv (podle kalendářů účetních období) pro všechny letecké společnosti kromě společnosti TAROM (předložené údaje společnosti včetně odhadu pro rok 2023). U údajů společností Lufthansa a Air France – KLM za rok 2023 jsou uvedeny údaje za prvních devět měsíců roku 2023, zatímco u společností Wizz Air a Ryanair se údaje týkají účetního období končícího 31. března 2023.

- (217) Kromě informací uvedených v tabulce 13 rumunské orgány uvedly, že průměrný faktor vytížení společnosti TAROM pro rok 2023 činil [...] %, jak uvádí tabulka 5. Dále vysvětlily, že společnost TAROM očekává v letech 2025 a 2026 mírně nižší faktory vytížení, a to v důsledku zavedení nových letadel s větší kapacitou, což povede k mírnému nárůstu objemu nabízeného počtu sedadlokilometrů⁽⁹⁰⁾ (i když se trasy a četnost nezmění). V následujících letech (počínaje rokem 2027) by se však měl faktor vytížení s očekávaným zlepšením provozní výkonnosti společnosti TAROM opět pomalu zvyšovat (viz tabulka 5 ve 101. bodě odůvodnění).
- (218) V důsledku toho se v souladu s tržní prognózou organizace Eurocontrol (viz 89. až 91. bod odůvodnění) očekává, že doprava zajišťovaná společností TAROM dosáhne do roku 2025 úrovně před pandemií COVID-19 a v období 2025–2029 poroste v průměru o [...] % ročně, a na konci období restrukturalizace tudíž dosáhne očekávaného celkového ročního počtu cestujících [...] milionů, jak uvádí obrázek 3.

Obrázek 3:

Vývoj kapacity a regulovaných letů společnosti TAROM⁽⁹¹⁾

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (219) Jak je vidět v tabulce 14, počet cestujících odhadovaný společností TAROM jak v základním scénáři, tak ve scénáři počítajícím se zhoršením je v letech 2024 a 2025 i na konci období restrukturalizace v roce 2026 pod křivkou oživení organizace Eurocontrol, a to jak u základního scénáře, tak u scénáře počítajícího se zhoršením. Základní scénář společnosti TAROM zejména zůstává po zbytek analyzovaného období konzervativně pod referenční křivkou organizace Eurocontrol a v letech 2024, 2025 a 2026 pod křivkou nízkého oživení organizace Eurocontrol. Také ve scénáři společnosti TAROM počítajícím se zhoršením zůstává tato hodnota v letech 2024, 2025 a 2026 pod křivkou nízkého oživení organizace Eurocontrol a od roku 2027 začíná být mírně nad ní.

Tabulka 14:

Počet cestujících společnosti TAROM v porovnání s křivkami oživení podle organizace Eurocontrol pouze pro trasy, které mají být provozovány podle plánu restrukturalizace (v milionech přepravených cestujících)

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (220) Přesnost a důvěryhodnost těchto prognóz dále posiluje údaj rumunských orgánů, že skutečný počet cestujících, které společnost TAROM přepravila v roce 2022⁽⁹²⁾ na pravidelných linkách, které bude nadále provozovat, byl o [...] % vyšší než její odhady na základě prognóz organizace Eurocontrol v aktualizovaném plánu restrukturalizace předloženém Komisi.
- (221) Zejména pokud jde o mezinárodní lety, [...].
- (222) Pokud jde o vnitrostátní lety, [...].
- (223) Skutečný počet cestujících za celý rok 2023 (2 333 839) je sice na rozdíl od roku 2022 o [...] % nižší než odhad společnosti TAROM v aktualizovaném plánu restrukturalizace (který byl proveden na základě skutečných údajů za prvních devět měsíců uvedeného roku), ale tento záporný rozdíl lze z velké části přičíst nepokojům, které začaly v říjnu 2023 na Blízkém východě a které ovlivnily lety do Tel Avivu, Ammánu a Káhiry, jakož i charterové lety do [...]. Pokud se tyto destinace z výpočtu odstraní, rozdíl ve skutečných číselných údajích oproti prognózám je u pravidelných mezinárodních letů nižší než 2 % a u pravidelných vnitrostátních letů nižší než 1 %, jak je vidět v tabulce 15.

⁽⁹⁰⁾ K tomuto zvýšení má podle plánu dojít na konci období restrukturalizace v důsledku restrukturalizace leteckého parku a po předchozím omezení, které je jedním z restrukturalizačních opatření provedených v rámci aktualizovaného plánu restrukturalizace.

⁽⁹¹⁾ Regulované lety zahrnují pravidelné komerční (vnitrostátní a mezinárodní) lety, nikoli charterové (nepravidelné) lety.

⁽⁹²⁾ V odpovědi společnosti TAROM na žádost Komise o informace (číslo 3) předložené dne 24. února 2023 a z jejího podání ze dne 1. února 2024.

Tabulka 15:

Počet cestujících v roce 2023, rozdíl mezi skutečnými a odhadovanými hodnotami (počet přepravených cestujících, %)

[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (224) Celkově lze říci, že v letech 2022 a 2023, tedy ve dvou letech, kdy došlo k významným nepředvídatelným událostem, nad nimiž neměla společnost TAROM kontrolu (ruská válka proti Ukrajině a nepokoje na Blízkém východě), byly rozdíly v počtu cestujících ve srovnání s prognózami v aktualizovaném plánu restrukturalizace buď kladné (2022), nebo záporné o méně než 4 % (2023).
- (225) S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Komise domnívá, že odhad počtu cestujících v základním scénáři a ve scénáři počítajícím se zhoršením je realistický a věrohodný, a to z následujících hlavních důvodů:
- 1) kombinuje vývoj kapacity leteckého parku společnosti TAROM s efektivnějším obchodním přístupem, který by vedl ke zvýšení jejího faktoru vytížení na lepší úroveň, než je výchozí pozice v roce 2019;
 - 2) faktor vytížení je v celém období restrukturalizace odhadován na základě konzervativních úrovní ve srovnání s konkurenty (a ve skutečnosti je ve srovnání s nimi nejnižší);
 - 3) počet cestujících v základním scénáři je v letech 2024 a 2025 pod referenční křivkou organizace Eurocontrol i pod křivkou nízkého oživení;
 - 4) počet cestujících podle scénáře počítajícího se zhoršením zůstává v letech 2024, 2025 a 2026 pod křivkou nízkého oživení organizace Eurocontrol a od roku 2027 (což je mimo období restrukturalizace) jen mírně nad ní;
 - 5) rozdíly mezi skutečnými číselnými údaji a prognózami obsaženými v plánu restrukturalizace byly buď kladné (2022), nebo z ospravedlnitelných důvodů nezávislých na provádění činností společností TAROM mírně záporné (2023).
- (226) Na žádost Komise a bez ohledu na výše uvedené skutečnosti rumunské orgány prokázaly, že ziskovost společnosti TAROM by přetrvávala i při dodatečném neočekávaném snížení počtu cestujících až o 5 % ročně oproti základnímu scénáři. To by odpovídalo nejhorším scénářům rozdílů mezi referenční úrovní a úrovní nízkého oživení podle organizace Eurocontrol v období 2024–2026 a bylo by to horší než rozdíl v prognózách na rok 2023 ve srovnání se skutečně zaznamenanými počty cestujících (tj. celkově –3,7 %, přičemž u pravidelných linek mimo Blízký východ byl rozdíl nižší). V takovém případě (a při zachování současného [...] % nárůstu cen paliva, viz 238. bod odůvodnění, kde je uveden dopad citlivosti cen leteckého paliva) by bylo životaschopnosti společnosti TAROM dosaženo i v roce 2025 a byla by zachována v roce 2026 ⁽⁹³⁾.
- (227) Pokud jde o důvěryhodnost předpokladů, z nichž vycházejí prognózy cen společnosti TAROM, Komise bere na vědomí novou diferencovanou obchodní strategii společnosti TAROM, která by jí měla umožnit optimalizovat ceny pro celou zákaznickou základnu (jak je popsáno v 94. až 98. bodě odůvodnění), jakož i obezřetný přístup k cenám, který společnost TAROM obecně uplatňuje, zejména pokud jde o přizpůsobení cen inflaci ⁽⁹⁴⁾ během doby trvání restrukturalizace (jak je vysvětleno v 98. bodě odůvodnění a jak je vidět v tabulce 4).
- (228) Stejně tak Komise uznává velmi konzervativní prognózy podílu prodeje doplňkových služeb na celkových příjmech z cestujících, neboť v žádném okamžiku během období restrukturalizace nedosáhnou více než [...] % (jak je vysvětleno v 65. a 98. bodě odůvodnění).

⁽⁹³⁾ Jak vyplývá z analýz rumunských orgánů předložených Komisi dne 21. března 2024.

⁽⁹⁴⁾ Míry indexace použité v prognózách pro roky 2023, 2024, 2025 a 2026 činí 9,3 %, 5,6 %, 4,2 % a 3,3 % a jako takové se zdají být přiměřené a v souladu s poslední prognózou Komise pro Rumunsko, která činí 9,7 % v roce 2023, 5,8 % v roce 2024 a 3,6 % v roce 2025 (k dispozici na https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-surveillance-eu-economies/romania/economic-forecast-romania_en).

- (229) Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že prognózy společnosti TAROM, pokud jde o příjmy od cestujících, jsou v období restrukturalizace přiměřené a věrohodné, zejména s ohledem na prostředí vysoké inflace, kdy k největšímu nárůstu cen došlo v letech 2022 až 2024, a na velmi konzervativní prognózy nárůstu ve zbývajících částech období restrukturalizace.
- (230) Pokud jde o důvěryhodnost předpokladů, z nichž vycházejí prognózy nákladů, Komise poznamenává, že aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM zahrnuje provedení opatření zaměřených na: i) zvýšení provozní účinnosti a efektivity práce kombinací reorganizace svých činností, reorganizace leteckého parku, restrukturalizace pracovníků, zlepšení procesů a zavádění nejnovějších technologií a také ii) lepšího využití zdrojů se zaměřením na snížení nákladů, například prostřednictvím programu snižování spotřeby paliv, přemístění zaměstnanců a pronájmu budovy ústředí. Komise dále konstatuje, že společnost TAROM uzavřela velké množství nerentabilních agentur zajišťujících prodej letenek, což přineslo další úspory nákladů.
- (231) Společnost TAROM odhaduje, že předpokládané úspory ⁽⁹⁵⁾ na základě těchto různých opatření po jejich plném provedení dosáhnou méně než [...] milionů EUR ročně. Tyto úspory představují méně než 1 % roční nákladové základny společnosti TAROM, a proto je nelze považovat za nadhodnocené nebo nereálné.
- (232) Například nejvlivnějšími složkami nákladů, které vznikají při využívání leteckého parku, jsou variabilní náklady na údržbu a letadla. Hodnoty se u jednotlivých letadel výrazně liší, a to vzhledem k jejich vlastnostem, rozdělení na jednotlivé trasy, stáří a zejména smluvním nákladům na leasing a interním účetním politikám společnosti TAROM (aktualizovaný plán restrukturalizace předpokládá, že variabilní údržba letadel Boeing 737-800, ATR 72-600 a Boeing 737-8 MAX se v letech 2025–2026 zvýší o [...] %, v roce 2027 o [...] % a v letech 2028–2029 o [...] %, [...]).
- (233) Na základě výše uvedených skutečností považuje Komise celkové prognózy nákladů společnosti TAROM za věrohodné.
- (234) Kromě výše uvedených skutečností však Komise v zájmu konzervativnosti testovala finanční prognózy společnosti TAROM s ohledem na možný nepříznivý vývoj cen leteckého paliva. Náklady na palivo jsou významnou součástí struktury provozních nákladů každé letecké společnosti a jako takové si zaslouží zvláštní pozornost při posuzování prognóz a jejich možného dopadu na ziskovost a životaschopnost každé letecké společnosti. To platí zejména pro společnost TAROM, která za posledních deset let nedosáhla čistého zisku.
- (235) Při první přípravě plánu restrukturalizace a souvisejících finančních prognóz použila společnost TAROM jako základ pro odhad cen leteckého paliva datové řady společnosti Fitch (historické a prognózané hodnoty pro tryskové palivo/kerosin, Rotterdam) a doplnila tyto informace o monitor cen leteckého paliva IATA zveřejněný na internetových stránkách sdružení IATA a o zprávy v médiích o prognóze leteckého paliva společnosti BMI ⁽⁹⁶⁾.
- (236) V důsledku toho byly odpovídající předpoklady plánu restrukturalizace následující:

⁽⁹⁵⁾ Část úspor vzniklých v důsledku restrukturalizačních opatření je kompenzována zvýšením některých nákladů. Uzavřením agentur se část rezervací cestujících přesune na internetu a/nebo do jiných kanálů, které mají vyšší provize. Obdobně i externalizace činností pozemního odbavení povede ke zvýšení nákladů v této oblasti. V obou těchto případech je však zvýšení nákladů kompenzováno dosaženými úsporami. Negativní dopad se projevil jako procentuální nárůst nákladů.

⁽⁹⁶⁾ BMI je poskytovatelem nezávislých a na datech založených tržních informací, analýz a prognóz napříč tématy, zeměmi a odvětvími s hlubokou znalostí rozvíjejících se trhů. Organizace BMI je součástí společnosti Fitch Solutions, která poskytuje informace, data a analýzy. Společnost Fitch Solutions je součástí skupiny Fitch Group, globálního lídra v oblasti finančních informačních služeb, který působí ve více než třiceti zemích. Společnost Fitch Group je vlastněna společností Hearst. Viz www.fitchsolutions.com.

Tabulka 16:

**Průměrné hodnoty z datových řad agentury Fitch a zpráv společnosti BMI a průměrné roční
(předpokládané) hodnoty (USD/t)**

Rok	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Referenční cena leteckého paliva (USD/t)	1 105	852	829	837	821	821	821	821

Zdroj: plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (237) V roce 2022 však skutečné průměrné náklady společnosti TAROM na letecké palivo činily [...] USD/tunu. V porovnání s výše uvedenou referenční hodnotou (1 105 USD/t) to odpovídá [...] násobku (skutečná hodnota oproti referenční hodnotě). V říjnu 2023 na základě dostupných informací za prvních devět měsíců uvedeného roku činily skutečné průměrné náklady společnosti TAROM na letecké palivo [...] USD/t, což představuje [...] násobek oproti uvažovanému základu (852 USD/t).
- (238) Vzhledem k těmto nesrovnalostem Komise požádala rumunské orgány, aby přezkoumaly své předpoklady o palivu a ujistily se, že jejich finanční prognózy jsou realistické a důvěryhodné.
- (239) Rumunské orgány provedly tuto úpravu prognóz průměrné roční ceny pohonných hmot s cílem zohlednit potenciálně vyšší budoucí ceny. Výsledkem je odhadovaná průměrná cena leteckého paliva společnosti TAROM v roce 2023 ve výši [...] USD/t.
- (240) V důsledku toho dosáhl násobek oproti základu uvažovanému pro rok 2023 hodnoty [...] ([...] oproti [...] USD/t). Tento násobek byl dále uplatněn na předpokládané základní datové řady, čímž byly vytvořeny předpoklady o cenách leteckého paliva, které jsou nyní zahrnuty do aktualizovaných finančních prognóz aktualizovaného plánu restrukturalizace:

Tabulka 17:

Upravené prognózy cen leteckého paliva v plánu restrukturalizace (USD/t)

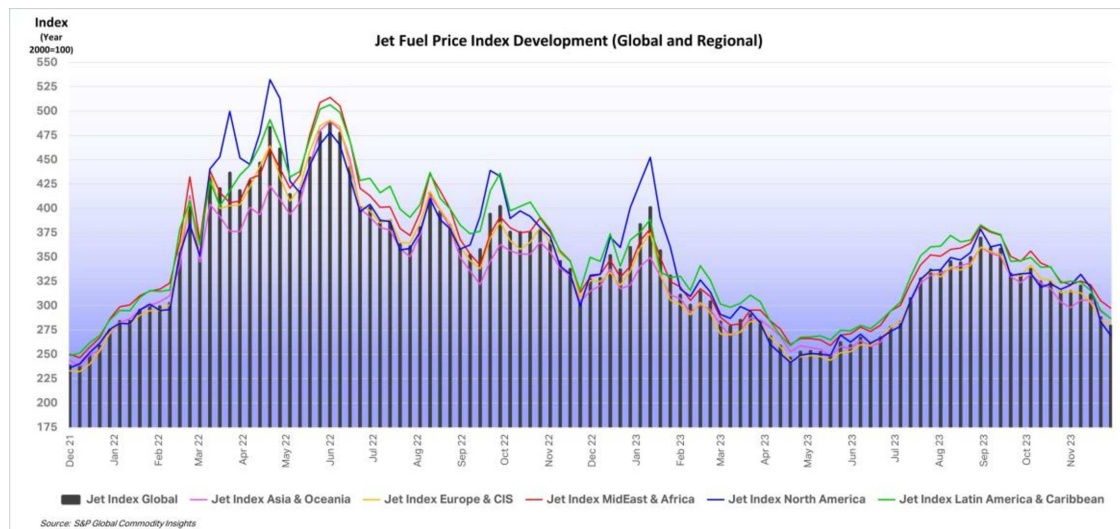
[...]

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (241) Vzhledem k volatilitě trhu s ropou a souvisejícími palivovými produkty Komise považuje tyto prognózy za přiměřené. Konzervativnost tohoto přístupu dokládá i skutečnost, že od provedení úpravy ceny leteckého paliva trvale (a výrazně) klesají, jak je vidět na obrázku 4. Například v týdnu končícím 15. prosince 2023 činila cena leteckého paliva pro Evropu 824,80 USD/t, což je téměř o 18 % méně než hodnota 969,85 USD/t ze dne 6. října 2023.

Obrázek 4:

Graf z internetové stránky „Jet Fuel Price Monitor“ sdružení IATA k 15. prosinci 2023 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)

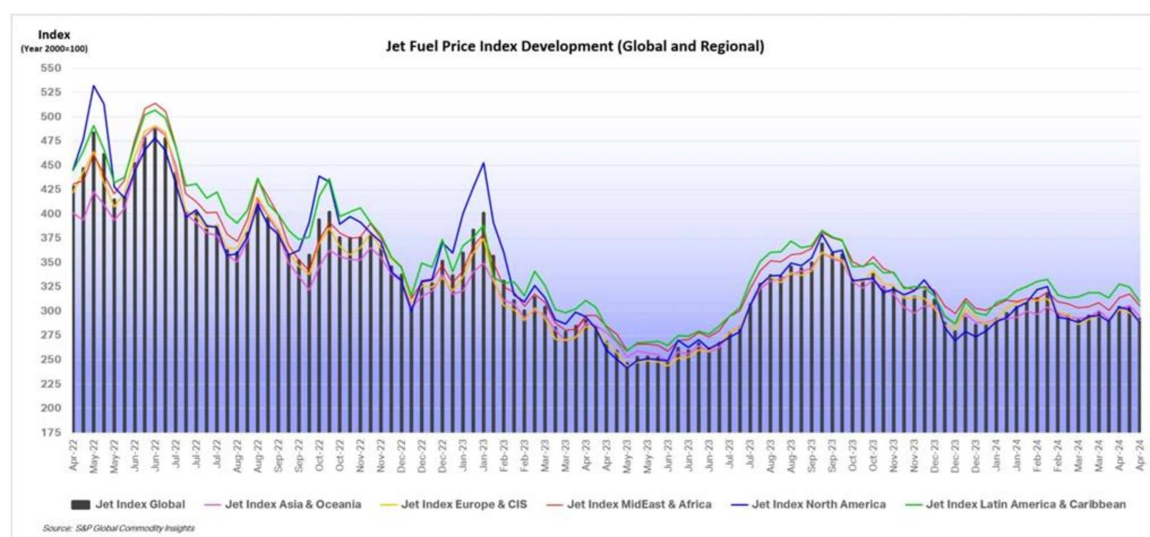


Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM

- (242) Poslední vývoj je v mezích prognóz společnosti TAROM, jak je vidět v aktualizované verzi (k 24. dubnu 2024) vývoje indexu cen leteckých paliv, jak je znázorněno na obrázku 5.

Obrázek 5:

Graf z internetové stránky „Jet Fuel Price Monitor“ sdružení IATA k dubnu 2024 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)



- (243) Na tomto základě se Komise domnívá, že předpoklady společnosti TAROM ohledně cen paliv jsou z hlediska budoucího vývoje pesimističtější než současný skutečný vývoj trhu, a lze je proto považovat za konzervativní.
- (244) Aby Komise toto posouzení dále potvrdila, požádala rumunské orgány, aby provedly citlivost cen paliv a ověřily, jak by hypotetické změny cen paliv ovlivnily finanční prognózy a ziskovost společnosti TAROM.

- (245) Jak bylo vysvětleno výše, průměrná cena paliva pro rok 2023 byla odhadnuta na [...] USD/t a skutečná cena na konci roku 2023 byla [...] USD/t, je již tedy nižší než tento odhad. To potvrzuje, že upravené prognózy aktualizovaného plánu restrukturalizace byly konzervativní.
- (246) Komise konstatuje, že výpočty citlivosti provedené společností TAROM ukazují, že při zachování ostatních podmínek by finanční model s ohledem na přiměřené a konzervativní předpoklady, které již byly do prognóz zahrnuty, byl schopen odolat zvýšení ceny paliva až o [...] %.
- (247) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise, přestože uznává nejistotu možného budoucího vývoje cen ropy, domnívá, že hodnoty předpokládané pro zbývající období restrukturalizace jsou konzervativní, přiměřené, a tudíž věrohodné.

Posouzení obnovení životaschopnosti příjemce

- (248) Poté, co byla stanovena věrohodnost předpokladů, z nichž vycházejí finanční výhledy, Komise na základě těchto prognóz posoudí, zda je příjemce schopen se na konci období restrukturalizace navrátit k životaschopnosti. Konkrétněji Komise ověří, zda příjemce do konce roku 2026 může očekávat, že bude vytvářet dostatečnou míru návratnosti ze svého provozu a bude schopen konkurovat na trhu vlastními silami.
- (249) V rámci základního scénáře Komise konstatuje, že díky tvorbě příjmů srovnatelných se situací před pandemií COVID-19 (tj. v roce 2019) a příspěvkům plynoucím ze stanovených restrukturalizačních opatření bude společnost TAROM v roce 2023 poprvé od roku 2019 schopna vykázat kladný ukazatel EBITDA (107. bod odůvodnění). Provozní zisk (EBIT) a čistý zisk společnosti TAROM by se naopak měly v roce 2024 dostat do kladných čísel, a to díky očekávanému vývoji v letecké dopravě, zlepšení faktoru vytížení, nákladů a příjmů společnosti TAROM na základě pokračujícího provádění restrukturalizačních opatření, zejména pokud jde o přeorganizování leteckého parku a iniciativy zaměřené na úsporu nákladů (109. a 110. bod odůvodnění). Vzhledem k tomu, že Komise považuje různé předpoklady, pokud jde o příjmy (v objemech i cenách) a samotné náklady, za realistické a věrohodné (viz 227. až 247. bod odůvodnění), výsledky a důsledky provedení těchto prognóz v aktualizovaném plánu restrukturalizace společnosti TAROM podporují tvrzení, že plán restrukturalizace zajistí dlouhodobou životaschopnost příjemce, jak vyžadují pokyny Komise pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
- (250) Tento závěr platí nejen pro výše uvedené ukazatele (EBITDA, EBIT a čistý zisk), ale také pro stav vlastního kapitálu společnosti TAROM, který by měl být podle obou scénářů na konci období restrukturalizace kladný (v případě základního scénáře [...] milionů EUR do roku 2026 a [...] milionů EUR, pokud se uvažuje o pronájmu letištního času [...] a nikoli jeho prodeji), i když pouze nepatrně ([...] milionů EUR) v případě scénáře počítajícího se zhoršením, který uvažuje o pronájmu letištního času [...] a nikoli jeho prodeji.
- (251) Mimo jiné ⁽⁹⁷⁾, v důsledku výše uvedené úrovně čistého zisku se očekává, že výnosnost kapitálu (ROCE), která zohledňuje výnosnost aktiv financovaných dluhovým i vlastním kapitálem podniku, bude na konci období restrukturalizace (v roce 2026) rovněž kladná a bude dosahovat výše [...] % v případě základního scénáře (a mírně nad úroveň [...] % v případě scénáře počítajícího se zhoršením) (112. a 113. bod odůvodnění). Tyto úrovně ROCE jsou při porovnání se srovnatelnou skupinou společností TAROM příznivé (112. bod odůvodnění) a jsou potvrzeny výše uvedeným hodnocením finančních výhledů předložených rumunskými orgány, které provedla Komise (viz 227. až 247. bod odůvodnění). Tyto prognózy jsou podloženy řadou restrukturalizačních opatření, která pozitivně ovlivňují příjmy a náklady společnosti TAROM, a prokazují očekávané strukturální zvýšení ziskovosti společnosti TAROM.

⁽⁹⁷⁾ K úrovni ROCE pozitivně přispívá i snížení úrovně použitého kapitálu v důsledku skutečnosti, že společnost TAROM již nebude vlastnit žádný významný letecký park (v důsledku restrukturalizačních opatření, která ovlivní složení jejího leteckého parku, zejména prodeje vlastních letadel a jejich nahrazení pronajatými letadly od roku 2025).

(252) Komise má tedy za to, že předpokládaná úroveň ROCE na konci období restrukturalizace v základním scénáři i scénáři počítajícím se zhoršením proto Komise splňuje požadavek, aby výnosy dosažené aktualizovaným plánem restrukturalizace zajistily dlouhodobou životaschopnost příjemce. Tento závěr dokládá skutečnost, že se očekává, že ROCE společnosti TAROM v roce 2026 ([...]) převyší vážené průměrné náklady na kapitál (ve výši [...] % vypočtené ke konci června 2023) a že se očekává, že v důsledku provedení plánu restrukturalizace vytvoří společnost TAROM hodnotu pro své akcionáře a další poskytovatele kapitálu. Komise posoudila odhady parametrů vážených průměrných nákladů na kapitál (popsané v poznámce pod čarou 53) a zjistila zejména následující:

- a) Bezriziková sazba 2,4 %, kterou Rumunsko použilo, podle údajů německé centrální banky odpovídá dennímu průměru výnosů desetiletých německých státních dluhopisů za období 2023–2024 a také průměru za posledních šest a dvanáct měsíců ⁽⁹⁸⁾.
- b) Podle široce používaného a uznávaného zdroje dosahuje průměrná riziková přírážka Rumunska v lednu 2024 výše 2,8 % ⁽⁹⁹⁾. Riziková přírážka země ve výši 3,6%, kterou používá Rumunsko, je tedy konzervativní.
- c) Pokud jde o předpoklad týkající se hodnoty koeficientu beta aktiv 0,56, který poskytlo Rumunsko, Komise použila konzervativní citlivost. Vyloučením některých srovnatelných podniků ze vzorku určeného Rumunskem ⁽¹⁰⁰⁾ dospěla Komise ke koeficientu beta aktiv ve výši 1, kterou použila ve své srovnávací analýze.
- d) Informace ze srovnávacího souboru dat ukazují, že riziková prémie kapitálového trhu k lednu 2024 činí 4,6 % ⁽¹⁰¹⁾. Riziková prémie kapitálového trhu ve výši 6,5 %, kterou používá Rumunsko, je tedy konzervativní.
- e) Pokud jde o úvěrové rozpětí, Komise konzervativně odhadla pravděpodobný úvěrový rating společnosti TAROM pro rok 2026 na základě její očekávané výkonnosti v roce 2026 a dospěla ke konzervativnějšímu úvěrovému rozpětí ve výši 2,35 % ⁽¹⁰²⁾.
- f) Daňová sazba ve výši 16 % použitá Rumunskem odpovídá rumunské sazbě daně z příjmů právnických osob.

(253) Tabulka 18 ukazuje srovnání výsledků analýz Rumunska a Komise. Jak je vidět, výše popsané předpoklady Komise vedly k rozpětí vážených průměrných nákladů na kapitál od [...] % a [...] %, přičemž průměrná hodnota společnosti TAROM byla [...] %. To je v souladu s váženými průměrnými náklady na kapitál ve výši [...] %, které poskytlo Rumunsko. Kromě toho jak vážené průměrné náklady na kapitál odhadované Rumunskem, tak i horní hranice rozpětí stanoveného Komisí leží pod úrovní ROCE [...] %, které má společnost TAROM dosáhnout v roce 2026 (viz 112. bod odůvodnění). Komise se tudíž domnívá, že vážené průměrné náklady na kapitál ve výši [...] % jsou přiměřené.

⁽⁹⁸⁾ Údaje jsou k dispozici na internetových stránkách Bundesbank (Daily yields of current Federal securities | Deutsche Bundesbank).

⁽⁹⁹⁾ Viz soubor dat profesora Damodarana aktualizovaný v lednu 2024 (ctryprem.xlsx (live.com)).

⁽¹⁰⁰⁾ Těmito společnostmi jsou: veřejná akciová společnost Aeroflot – Russian Airlines; Sas Ab (Publ); Jet2 Plc a Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı. Komise konstatuje, že vyloučení tří z těchto společností (veřejné akciové společnosti Aeroflot – Russian Airlines, Sas Ab (Publ) a Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı) povede k úpravě hodnoty koeficientu beta aktiv směrem nahoru, a je proto velmi konzervativní. Komise poznamenává, že i když je společnost Jet2 Plc ponechána ve vzorku, výsledky vážených průměrných nákladů na kapitál se změní jen nepatrně, a to ve všech třech scénářích Komise týkajících se vážených průměrných nákladů na kapitál o 0,1 %.

⁽¹⁰¹⁾ Viz soubor dat profesora Damodarana aktualizovaný v lednu 2024 (ctryprem.xlsx (live.com)).

⁽¹⁰²⁾ Komise se na základě metodiky společnosti Standard and Poor's (viz S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19. listopadu 2013) zabývala dvěma základními finančními ukazateli (poměr dluhu k EBITDA a poměr prostředků z provozní činnosti k dluhu pocházející z aktualizovaného plánu restrukturalizace společnosti TAROM), které se používají k určení úvěrového ratingu společnosti. Tyto ukazatele svědčí spíše o ratingu BBB agentury S&P nebo případně Baa2 agentury Moody's, což odpovídá úvěrovému rozpětí 2,35 % (viz údaje profesora Damodarana, aktualizované v lednu 2024, ctryprem.xlsx (live.com)).

Tabulka 18:

Posouzení vážených průměrných nákladů na kapitál

Vážené průměrné náklady na kapitál	Rumunsko	Komise		
		nízké	Průměr ⁽¹⁾	vysoké
Bezriziková míra	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Riziková přírážka země	3,6 %	2,8 %	3,2 %	3,6 %
Koeficient beta aktiv	0,56	1,01	1,01	1,01
Cílová finanční páka	49 %	49 %	49 %	49 %
Riziková prémie kapitálového trhu	6,5 %	4,5 %	5,5 %	6,5 %
Náklady vlastního kapitálu	13,3 %	11,4 %	13,1 %	14,9 %
Daň	16,0 %	16,0 %	16,0 %	16,0 %
Úvěrové rozpětí	1,0 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Náklady dluhu	6,0 %	6,4 %	6,7 %	7,1 %
Vážené průměrné náklady na kapitál (po zdanění)	9,7 %	8,9 %	10,0 %	11,1 %

(¹) Hodnota každého parametru použitého ve scénáři „průměrných“ vážených průměrných nákladů na kapitál se vypočítá jako prostý průměr hodnot daného parametru ve scénáři „nízkých“ a „vysokých“ vážených průměrných nákladů na kapitál.

Zdroj: aktualizovaný plán restrukturalizace společnosti TAROM a analýza Komise

- (254) Komise se dále domnívá, že je běžnou praxí, a je tudíž rozumné, používat vážené průměrné náklady na kapitál vypočtené za současného stavu k určení toho, jakou návratnost by měli investoři očekávat od investice, která má být provedena v současnosti, ale na základě budoucích peněžních toků, a porovnat ji tedy s očekávanými budoucími výnosy měřenými mimo jiné pomocí odhadované hodnoty ROCE (¹⁰³).
- (255) V rámci svého posouzení Komise rovněž zvažila schopnost společnosti TAROM splácet své krátkodobé a dlouhodobé finanční závazky pomocí přezkumu ukazatelů, jako je poměr čistého dluhu k EBITDA a poměr EBITDA k úrokům.
- (256) Oba ukazatele dosáhnou do konce období restrukturalizace uspokojivé úrovně. Očekává se, že poměr čistého dluhu k EBITDA klesne do konce roku 2026 pod [...], což je považováno za úroveň investičního stupně (¹⁰⁴) a přispívá to k potvrzení obnovení životaschopnosti příjemce na konci období restrukturalizace. Očekává se, že k úrovni tohoto ukazatele v daném okamžiku přispěje růst odhadované hodnoty EBITDA společnosti TAROM v období restrukturalizace (107. a 108. bod odůvodnění) v důsledku příjmů a opatření ke zlepšení úspory nákladů, která společnost TAROM plánuje, jak je podrobně uvedeno výše.

(¹⁰³) I když je možné na základě určitých předpokladů a analýz provést přiměřené odhady a prognózy, předpovědět s jistotou, jaká bude přesná budoucí hodnota vážených průměrných nákladů na kapitál společnosti, je velmi náročné, a to vzhledem k různým faktorům a nejistotám, které jsou vlastní finančním trhům (vážené průměrné náklady na kapitál jsou ve skutečnosti ovlivňovány různými faktory, jako jsou úrokové sazby, tržní rizikové prémie a kapitálová struktura společnosti; tyto faktory se mohou v průběhu času měnit v důsledku ekonomických podmínek, změn nálady na trhu nebo změn ve finanční struktuře společnosti). Použití stávajících vážených průměrných nákladů na kapitál jako referenční hodnoty lze proto považovat za rozumnou a přijatelnou zástupnou hodnotu, není ale zdaleka možné předpovědět, jaká by mohla či měla být v budoucnu.

(¹⁰⁴) Viz S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19. listopadu 2013, tabulka 18.

- (257) Podobně se očekává, že během období restrukturalizace se bude příznivě vyvíjet i poměr úrokového krytí (EBITDA k úrokům), a to díky lepší provozní a finanční výkonnosti společnosti TAROM, a do konce roku 2026 by měl dosáhnout uspokojivé úrovně [...] ⁽¹⁰⁵⁾ (115. a 116. bod odůvodnění), i když se jedná o nižší úroveň, než jaké dosahovaly srovnatelné společnosti TAROM před pandemií COVID-19.
- (258) Tyto ukazatele prokazují schopnost společnosti TAROM splácet své krátkodobé a dlouhodobé závazky, což je znamení, že příjemce bude v dlouhodobém horizontu schopen provádět své činnosti bez další podpory.
- (259) V souladu s bodem 50 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci rumunské orgány připravily pesimistický scénář (viz 103. až 105. bod odůvodnění), aby bylo možné sledovat dopad na finanční výsledky společnosti TAROM. Tento scénář počítající se zhoršením je založen na méně příznivých předpokladech než těch, které jsou popsány výše.
- (260) Jak je vysvětleno v 252. až 259. bodě odůvodnění, posouzení scénáře počítajícího se zhoršením provedené Komisí potvrzuje, že společnost TAROM by i za pesimističtějších předpokladů byla schopna pokrýt všechny své náklady, včetně odpisů a splácení svých dluhů, a na konci období restrukturalizace obstát na trhu bez potřeby další podpory na restrukturalizaci, stejně jako v případě základního scénáře.
- (261) Vzhledem k významu vývoje cen paliv a počtu cestujících pro životaschopnost společnosti TAROM do konce období restrukturalizace Komise dále požádala rumunské orgány, aby provedly zvláštní dodatečné analýzy citlivosti těchto parametrů. Cílem této žádosti bylo ověřit, do jaké míry může aktualizovaný plán restrukturalizace zohlednit změny těchto parametrů.
- (262) Základem pro tyto analýzy citlivosti je jak základní scénář zahrnující prodej letištního času [...] (kde se neuplatňuje žádná změna ceny paliva a/nebo počet přepravených cestujících a označuje se jako scénář „0“ nebo „B“ (Baseline, tj. základní scénář), což je kombinace F0/P0 na obrázku 5), tak související scénář počítající se zhoršením (který již kombinuje [...] % zvýšení ceny paliva s 2 % snížením počtu cestujících ve srovnání se základním scénářem a je označován jako scénář „1“ nebo „Sb“ (Setback, tj. zhoršení), což je kombinace F1/P1).
- (263) Na základě těchto předpokladů scénář „2“ (F2/P2) zahrnuje jak zvýšení ceny paliva o [...] %, tak snížení počtu cestujících o 4,6 % ve srovnání se základním scénářem (nebo F0/P0 či „B“), zatímco scénář „3“ (F3/P3) zahrnuje jak zvýšení ceny paliva o [...] %, tak snížení počtu cestujících o 6,5 % ve srovnání se základním scénářem.
- (264) Jak je vidět na níže uvedeném obrázku 6, zatímco základní scénář i scénář počítající se zhoršením na konci období restrukturalizace vytvářejí kladné kapitálové pozice (a rovněž čistý příjem) ⁽¹⁰⁶⁾, ať již kombinace předpokladů zahrnuje vývoj ceny paliva (zvýšení o [...] %), nebo vývoj počtu cestujících (snížení o 6,5 %) oproti scénáři „3“, vlastní kapitál společnosti TAROM bude na konci období restrukturalizace vždy záporný (ve většině případů čistý zisk). Kromě toho se očekává, že k záporným kapitálovým pozicím povede jakákoli kombinace následujících předpokladů:
- 1) zvýšení cen pohonných hmot o [...] % (F2) při snížení počtu přepravených cestujících o 2 % (P1);
 - 2) zvýšení cen pohonných hmot o [...] % (F2) při poklesu počtu přepravených cestujících o 4,6 % (P2).

⁽¹⁰⁵⁾ Hodnoty v rozmezí 5 až 9 jsou považovány za uspokojivé. Viz S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19. listopadu 2013, tabulka 18.

⁽¹⁰⁶⁾ Objasnění příslušných úrovní předpokládaného čistého příjmu za těchto okolností viz poznámka pod čarou 107.

Obrázek 6:

**Výsledek analýzy citlivosti na úroveň vlastního kapitálu a čistého příjmu společnosti TAROM ⁽¹⁰⁷⁾ (rok 2026)
v případě prodeje letištního času [...]**

	F0	F1	F2	F3
P0	B			
P1		Sb		
P2				
P3				

Legenda:

B Základní scénář nebo scénář 0 (= F0/P0)

F1/P1 Scénář počítající se zhoršením nebo scénář 1 (= Sb)

F0/P0 Výchozí hodnota (bez změny oproti výchozí hodnotě) (= B)

F1-F2-F3 Scénáře 1, 2 a 3 pro citlivost paliv

P1-P2-P3 Scénáře 1, 2 a 3 pro citlivost počtu přepravených cestujících

(265) Pro úplnost je však třeba uvést, že v případě scénáře odkladu, který uvažuje spíše o pronájmu než o prodeji letištního času [...], nepovede ke kladné kapitálové pozici / čistému příjmu na konci období restrukturalizace žádná jiná kombinace než scénář Sb (F1/P1). To znamená, že v případě, že by nedošlo k prodeji letištního času [...], ale k jeho pronájmu, by jakákoli možná kombinace horší než v případě scénáře počítajícího se zhoršením (za předpokladu prodeje letištního času [...], tj. „Sb“ na obrázku 6) vedla k zápornému vlastnímu kapitálu / čistému příjmu ⁽¹⁰⁸⁾ na konci období restrukturalizace v rozsahu, v jakém by nebyly k dispozici příjmy dosažené z prodeje letištního času, které by kompenzovaly nižší příjmy (z cestujících) a vyšší náklady (na palivo) vyplývající ze scénáře 2 nebo 3.

(266) Na základě výše uvedeného by na konci období restrukturalizace vytvořily kladnou kapitálovou pozici / čistý příjem pouze kombinace F0/P0 (tj. základní scénář nezahrnující prodej letištního času [...]), F0/P1, F1/P0 a F1/P1 (tj. scénář počítající se zhoršením a nezahrnující prodej letištního času [...]) ⁽¹⁰⁹⁾ (jinými slovy by byly na obrázku 6 vyznačeny zeleně).

(267) Na základě ověřovací analýzy předpokladů o ceně paliva a počtu cestujících, kterou provedla Komise na začátku přezkumu aktualizovaného plánu restrukturalizace společnosti TAROM a z něj vyplývajících výchozích a vyrovnávacích finančních modelů (viz 227. až 246. bod odůvodnění), Komise dospěla k závěru, že kombinace, které by vedly k záporným vlastním zdrojům / čistým příjmům ⁽¹¹⁰⁾ (včetně těch, které jsou zvažovány v 265. a 266. bodě odůvodnění), jsou založeny na extrémních předpokladech, které se vzhledem k již tak agresivním výchozím bodům základního scénáře a scénáře počítajícího se zhoršením v těchto ohledech velmi pravděpodobně nenaplní, pokud nedojde k mimořádnému makroekonomickému a/nebo geopolitickému vývoji. Proto je lze v rámci

⁽¹⁰⁷⁾ Pro účely přesnosti je třeba vyjasnit, že předpokládaný čistý příjem není záporný, ale jen těsně nad nulou v případě těchto tří kombinací: F3/P0 (předpokládaný čistý příjem ve výši [...] EUR), F2/P1 (předpokládaný čistý příjem ve výši [...] EUR) a F0/P3 (předpokládaný čistý příjem ve výši [...] EUR). Všechny ostatní kombinace generují záporný čistý příjem. Pro účely své analýzy a pro zjednodušení a snadnou orientaci v rámci tohoto rozhodnutí se Komise domnívá, že vzhledem k velmi omezené kladné hodnotě čistého příjmu lze tyto úrovně čistého příjmu považovat za jiné než kladné (tj. rovné nule nebo nižší), a spojit je tedy s úrovněmi čistého příjmu u ostatních kombinací (i když by to pravděpodobně nebylo nutné, protože kladná hodnota čistého příjmu dosažená u těchto kombinací dále podporuje a potvrzuje závěr Komise ohledně těchto aspektů jejího posouzení).

⁽¹⁰⁸⁾ Objasnění příslušných úrovní předpokládaného čistého příjmu za těchto okolností viz poznámka pod čarou 107.

⁽¹⁰⁹⁾ Objasnění příslušných úrovní předpokládaného čistého příjmu za těchto okolností viz poznámka pod čarou 107.

⁽¹¹⁰⁾ Objasnění příslušných úrovní předpokládaného čistého příjmu za těchto okolností viz poznámka pod čarou 107.

zátěžového testování finančních prognóz společnosti TAROM zamítnout jako nereálné. To platí tím spíše, že kombinace, která je ve skutečnosti horší než scénář počítající se zhoršením (tj. F1/P2, který zahrnuje zvýšení ceny paliva o [...] % při poklesu počtu přepravených cestujících o 4,6 %), by sama o sobě stále vedla ke kladné kapitálové pozici / čistému příjmu na konci období restrukturalizace (nutno uvést, že zvažuje prodej letištního času [...] a nikoli jeho pronájem).

- (268) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem byly pochybnosti Komise uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení rozptýleny. V důsledku toho Komise dospěla k závěru, že navrhovaný plán restrukturalizace je proveditelný, důsledný a dalekosáhlý a je schopen v přiměřeném časovém rámci obnovit dlouhodobou životaschopnost společnosti TAROM, a to s přihlédnutím ke specifčnosti jeho obchodní činnosti a k době potřebné pro provedení plánovaných investic a využití jejich přínosů. V tomto ohledu a vzhledem k délce trvání a obsahu plánu restrukturalizace a k trhu, na němž společnost TAROM působí, je vhodné, že Rumunsko dohlédne na to, aby společnost TAROM účinně a včas prováděla opatření zahrnutá v plánu restrukturalizace jako podmínku pro slučitelnost podpory. Rumunsko nebo případně společnost TAROM by měly přijmout veškerá opatření potřebná pro řešení případných odchylek od finanční trajektorie a prognóz, které slouží jako zdroj informací pro plán restrukturalizace.

7.3.3. Účinek na hospodářskou soutěž a podmínky obchodu mezi členskými státy

- (269) Aby bylo možné posoudit, zda podpora nemá nepříznivý vliv na hospodářskou soutěž a podmínky obchodu, je nutné určit pozitivní účinky podpory na rozvoj hospodářské činnosti, jakož i další pozitivní účinky podpory; určit negativní účinky podpory na hospodářskou soutěž a obchod a posoudit, zda jsou negativní účinky dostatečně omezeny zmírňujícími faktory, které zajišťují nezbytnost, vhodnost, přiměřenost a transparentnost podpory. Nakonec je třeba posoudit, zda pozitivní účinky podpory převažují nad zbývajícími negativními účinky podpory s přihlédnutím ke zmírňujícím faktorům a zda je dopad podpory na vnitřní trh nadále příznivý.

7.3.3.1. Nezbytnost podpory a její motivační účinek

- (270) Podle bodu 53 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí členské státy, které hodlají poskytnout podporu na restrukturalizaci, předložit srovnání s věrohodným alternativním scénářem, který nezahrnuje státní podporu, a prokázat, jak by zamýšleného cíle zabránit selhání trhu nebo sociálním obtížím nebylo dosaženo nebo by ho bylo dosaženo v menší míře bez podpory. Aby se prokázalo, že podpora na restrukturalizaci má motivační účinek, musí členské státy rovněž prokázat, že bez podpory by došlo k restrukturalizaci, prodeji nebo likvidaci příjemce způsobem, který by nevedl k dosažení cíle zabránit selhání trhu nebo sociálním obtížím (bod 59 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).
- (271) Podpora na restrukturalizaci má za cíl zabránit tomu, aby společnost TAROM ukončila činnost, a odvrátit tak situaci tržního selhání a sociálních potíží, která by narušila rozvoj služeb letecké dopravy v Rumunsku. Tohoto cíle se dosáhne prostřednictvím provádění aktualizovaného plánu restrukturalizace, částečně financovaného podporou na restrukturalizaci, což zabrání hrozícímu úpadku společnosti TAROM, ztrátě její provozní licence a ukončení činnosti, k čemuž by v případě absence podpory jistě došlo.
- (272) Aktualizovaný plán restrukturalizace prokazuje, že k vyřešení finančních problémů příjemce je třeba se zabývat jak likviditou, tak solventností. Bez podpory by společnost TAROM v krátkodobém horizontu nebyla schopna plnit své finanční závazky ani získat přístup k tržnímu financování (viz 15. a 17. bod odůvodnění a oddíl 6.1). Společnost TAROM by navíc nemohla provést svá restrukturalizační opatření kvůli nedostatku finančních prostředků, což by nejen prohloubilo problémy, které způsobily její potíže, ale také vedlo k vyřazení letadel z provozu (viz 54. a 55. bod odůvodnění). Vzhledem ke značným kumulovaným ztrátám (viz 13. a 15. bod odůvodnění), které by v případě neposkytnutí podpory pokračovaly a nakonec by vedly k platební neschopnosti společnosti TAROM, společnost TAROM z dlouhodobého hlediska není schopna plnit své finanční závazky. Je třeba připomenout, že společnost TAROM již přinejmenším od února 2020 splňuje kritéria pro to, aby byla považována za podnik v obtížích (viz 11. bod odůvodnění), a že se od té doby skutečnost nezměnila (viz 13. bod odůvodnění). Bez podpory na restrukturalizaci by byl odchod společnosti TAROM z trhu s největší pravděpodobností nevyhnutelný,

a to vzhledem k jejímu stávajícímu zadlužení, skutečnosti, že veškerá její aktiva určité hodnoty jsou zastavena jako zajištění za stávající financování nebo dluhy, následné nedostupnosti soukromého tržního financování, reálnému riziku ztráty provozní licence společnosti TAROM a vyřazení jejího letadel z provozu (17. bod odůvodnění a oddíl 6.1.). Pro úspěšné uskutečnění aktualizovaného plánu restrukturalizace, jehož provedení má odstranit slabá místa společnosti TAROM, zajistit její dlouhodobou životaschopnost a usnadnit tím rozvoj služeb letecké dopravy v Rumunsku, je proto podpora na restrukturalizaci nezbytná. Bez podpory na restrukturalizaci by společnost TAROM opustila trh, v důsledku čehož by rumunští občané, podniky a regiony přišli o základní nástroj regionálního propojení, které je nezbytné pro dopravu i regionální hospodářský a sociální rozvoj. Požadavek na nezbytnost podpory stanovený v bodě 38 písm. b) a v bodě 53 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je tedy splněn.

- (273) Na základě výše uvedených skutečností Komise rovněž dospěla k závěru, že podpora má motivační účinek, neboť bez podpory na restrukturalizaci by společnost TAROM téměř jistě opustila trh a riskovala by narušení důležitých služeb, které poskytuje. Požadavek, aby podpora měla motivační účinek, stanovený v bodě 38 písm. d) a v bodě 59 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, je tedy splněn.

7.3.3.2. Vhodnost podpory

- (274) Podle bodu 38 písm. c) a bodu 54 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nebude podpora na restrukturalizaci považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud dosažení téhož cíle umožňují jiná opatření, která méně narušují hospodářskou soutěž; za podporu na restrukturalizaci musí být rovněž poskytnuto řádné protiplnění. Bod 58 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci uvádí, že zvolený nástroj státní podpory musí být vhodný pro problém solventnosti nebo likvidity, který má řešit.
- (275) Společnost TAROM čelí problémům v oblasti solventnosti a likvidity, které je třeba v rámci podpory na restrukturalizaci řešit. Kombinace nástrojů ve formě kapitálové injekce a odpisu dluhu (18. bod odůvodnění), které jsou poskytovány jako podpora na restrukturalizaci, řeší jak výrazné zhoršení v oblasti vlastního kapitálu společnosti TAROM, který je vysoce záporný, tak nedostatek prostředků na splácení stávajícího dluhu a pokrytí potřeb peněžního toku pro běžný provoz.
- (276) V tomto ohledu Komise považuje podporu na restrukturalizaci ve výši 95,3 milionu EUR za přiměřenou, pokud jde o formu, a to ze dvou hlavních důvodů: Zaprvé, příjemce by vzhledem k tomu, že společnost TAROM je podnikem v obtížích, jehož značné ztráty z minulosti způsobily, že byl jeho vlastní kapitál přinejmenším od roku 2020 záporný (13. bod odůvodnění), bez podpory na restrukturalizaci, která by zlepšila jeho platební schopnost, nebyl schopen vytvořit dostatečný vlastní kapitál, aby vyrovnal ztráty z minulosti a získal významné dlouhodobé financování na kapitálových trzích. Podpora na restrukturalizaci poskytuje společnosti TAROM nezbytné financování prostřednictvím vlastního kapitálu, což jí umožní zlepšit její platební schopnost a rozvahovou pozici. Za druhé, z prognóz likvidity vyplývá, že bez podpory na restrukturalizaci by v roce 2024 byly peněžní prostředky z činností společnosti TAROM záporné, pokud by byly splaceny některé dluhy (např. podpora na záchranu) (viz 54. až 56. bod odůvodnění). Nebyl by tak pokryt významný nedostatek peněžních toků, který se odhaduje ke konci roku 2024, a společnost TAROM by neměla dostatek prostředků na zajištění dodávky čtyř letadel Boeing 737-8 MAX ani na placení leasingových splátek za stávající letadla. Komise v rozhodnutí o zahájení řízení nevyjádřila v tomto ohledu žádné připomínky.
- (277) Z těchto důvodů Komise dospěla k závěru, že forma podpory na restrukturalizaci je nejvhodnějším způsobem řešení problémů společnosti TAROM a že zvolené nástroje řeší jak problémy likvidity, tak solventnosti příjemce.
- (278) Pokud jde o protiplnění ve prospěch státu, v důsledku výrazného snížení částky podpory na restrukturalizaci ve srovnání s původním plánem restrukturalizace a zrušení přímé dotace plánované v původním plánu restrukturalizace byly pochybnosti Komise uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení v tomto ohledu zmírněny. Podle aktualizovaného plánu restrukturalizace navíc stát získá protiplnění prostřednictvím očekávaného kladného čistého zisku, který zvýší hodnotu státního podílu ve společnosti TAROM. V důsledku navýšení základního kapitálu se zejména zvýší podíl státu ve společnosti TAROM ze současných 97,22 % na přibližně 98,5 %, což státu umožní využít téměř všech výhod plynoucích z úspěšné restrukturalizace společnosti TAROM. Toto protiplnění pro stát může být považováno za vhodné a plánovaná podpora na restrukturalizaci proto má vhodné protiplnění.

(279) Za těchto okolností se Komise domnívá, že podpora na restrukturalizaci je vhodná.

7.3.3.3. Přiměřenost

- (280) Podle bodu 38 písm. e) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nesmí podpora na restrukturalizaci překročit minimum nutné k dosažení cíle, o který daná podpora usiluje. Částka a intenzita podpory na restrukturalizaci se musí omezit na úplné minimum nutné k provedení restrukturalizace s ohledem na stávající finanční zdroje příjemce, jeho akcionářů nebo obchodní skupiny, ke které náleží. Zejména musí být zaručena dostačující úroveň vlastního příspěvní na náklady na restrukturalizaci, a pokud je státní podpora poskytnuta ve formě, která posiluje kapitálové postavení příjemce, musí být provedena opatření týkající se sdílení nákladů. Při posuzování těchto požadavků se zohlední jakákoli dříve poskytnutá podpora na záchranu (bod 61 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).
- (281) Vlastní příspěvní příjemce plánu restrukturalizace musí být skutečné a opravdové a zpravidla by mělo být srovnatelné s poskytnutou podporou, pokud jde o dopad na solventnost nebo likviditu příjemce. Podle bodu 63 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí Komise posoudit, zda jsou různé zdroje vlastního příspěvní skutečné a neobsahují podporu. Podle bodu 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise obvykle považuje vlastní příspěvní za přiměřené, pokud jeho výše bude představovat alespoň 50 % nákladů na restrukturalizaci.
- (282) Komise musí ověřit, zda jsou jednotlivé zdroje financování aktualizovaného plánu restrukturalizace skutečné, tj. zda je dostatečně jisté, že budou dosaženy během období restrukturalizace, a jsou z nich vyloučeny očekávané budoucí zisky.
- (283) Zdroje vlastního příspěvní společnosti TAROM pocházejí z finančního leasingu (76. bod odůvodnění) a z prodeje letadel (78. bod odůvodnění). Pokud jde o prodej letadel, společnost TAROM uzavřela kupní smlouvy v hodnotě [...] milionů EUR (týkající se prodeje čtyř letadel Boeing 737-300, jednoho motoru Boeing 737-300 a sedmi letadel ATR 42-500) (76. bod odůvodnění). Výnosy získané od kupujících těchto aktiv jsou skutečnými a opravdovými zdroji, které zvyšují stav hotovosti společnosti TAROM, a přispívají tak k restrukturalizaci. Vzhledem k tomu, že všichni kupující těchto aktiv jsou obchodní podniky, které zaplatily cenu vzešlou z nabídkového řízení (76. bod odůvodnění), tyto prostředky rovněž neobsahují podporu. Pokud jde o smlouvu o financování, jejímž předmětem je pronájem nového letadla v hodnotě přibližně [...] milionů EUR bez úroků, byla podepsána leasingová smlouva. Příspěvník je tedy skutečný (smlouva je podepsána), opravdový (přispívá k financování restrukturalizace prostřednictvím předfinancování letadel získaných od pronajímatele) a neobsahuje podporu (je sjednán se soukromým kupujícím za komerčních podmínek a bez jakékoli státní záruky).
- (284) Pokud jde o další zdroje příjmů, které společnost TAROM předpokládá (80. bod odůvodnění), konkrétně příjmy z prodeje podílů ve společnosti [...], příjmy z prodeje letištního času na letišti [...] a z prodeje dalších letadel (Airbus 318), nelze je považovat za skutečné a opravdové. V současné době se zejména projednává prodej [...], ale nebyl vybrán žádný kupce, nebyla dohodnuta cena, a nebyla tedy ani podepsána žádná smlouva. Totéž platí pro prodej účastí. Bylo provedeno ocenění a od rozhodovacích orgánů společnosti TAROM byly získány souhlasy s prodejem, ale doposud nebyla obdržena žádná závazná nabídka. Kromě toho, jak je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení, zamýšlený prodej účastí nelze považovat za prodej, který neobsahuje podporu, pokud nebyl prokázán soulad se zásadou subjektu v tržním hospodářství (viz 28. bod odůvodnění). Prodej letadla Airbus 318 pokročil, nicméně doposud byla podepsána pouze nezávazná předběžná dohoda [...]. Pokud se tyto operace během období restrukturalizace uskuteční, přispějí k posílení životaschopnosti TAROM. V současné době však nelze považovat za dostatečně jisté, že k prodeji těchto aktiv skutečně dojde. Nepředstavují tedy skutečné a opravdové vlastní příspěvní.
- (285) Komise proto může přijmout částku 77,66 milionu EUR jako skutečné a opravdové příspěvní společnosti TAROM na náklady na restrukturalizaci, které neobsahuje podporu, a domnívá se, že její pochybnosti uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení byly v tomto ohledu rozptýleny. Vzhledem k tomu, že celkové náklady na restrukturalizaci činí 172,96 milionu EUR a jsou financovány z podpory na restrukturalizaci ve výši 95,3 milionu EUR, podíl vlastního příspěvní na financování nákladů na restrukturalizaci představuje 44,9 %, tedy méně než 50 %.

- (286) V souladu s bodem 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci může Komise přijmout příspěvek, který nedosahuje 50 % nákladů na restrukturalizaci, za výjimečných okolností a v případě zvlášť závažných problémů, je-li výše tohoto příspěvku i nadále významná. Tyto okolnosti a případy musí členský stát prokázat.
- (287) Za stávajících okolností po vypuknutí pandemie COVID-19 se Komise domnívá, že v případě společnosti TAROM a při dodržení pokynů Komise poskytnutých s ohledem na „Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19“⁽¹¹⁾ lze odůvodnit, že vlastní příspěví zůstává pod prahovou hodnotou 50 % nákladů na restrukturalizaci, protože zůstává významné a zahrnuje dodatečné nové financování za tržních podmínek.
- (288) Komise uznává, že pandemie COVID-19 a opatření přijatá za účelem jejího zvládnutí vytvořily mimořádné okolnosti pro příjemce, a to v kontextu vážné poruchy v hospodářství ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU. V této souvislosti a od roku 2020 byla činnost společnosti TAROM zasažena pandemií COVID-19 jak z hlediska poptávky, tak i dodávek (9. bod odůvodnění). Pandemie COVID-19 dále vedla k situaci, kdy byly trhy pro dluhové financování převážně zavřené nebo omezené pro určitá odvětví a finanční instituce obecně snížily své úvěrové limity.
- (289) Ačkoli pandemie COVID-19 skončila a platnost dočasného rámce vypršela, letecký průmysl byl a je dopadem pandemie obzvláště zasažen. Podle prognóz organizace Eurocontrol (viz 91. bod odůvodnění) se letecká doprava vrátila na úroveň před pandemií COVID-19 až v průběhu roku 2023, tedy tři roky po vyvrcholení krize. Jak je vidět na obrázku 1, společnost TAROM byla v roce 2020 zasažena výrazně silněji, než byl průměr odvětví, a její oživení bylo v roce 2021 obtížnější. I když se v roce 2022 tempo oživení společnosti TAROM zrychlilo, zůstalo až do roku 2023 nižší než průměrná míra oživení podle organizace Eurocontrol a očekává se, že jak v základním scénáři, tak ve scénáři nízkého oživení do konce roku 2025 nepřesáhne průměrnou míru oživení organizace Eurocontrol. Pomalejší růst společnosti TAROM a její oživení na úroveň před pandemií COVID-19 ve srovnání s průměrem odvětví lze částečně přičíst opožděné obnově leteckého parku, jejíž účinky se očekávají nejdříve v roce 2025.
- (290) Vzhledem k tomu, že výše vlastního příspěví pokrývá 44,9 % nákladů na restrukturalizaci, což představuje významnou část těchto nákladů a není daleko od hranice 50 %, neboť jeho převážná část (přibližně 80 %) je poskytnuta formou nového financování, a s přihlédnutím k dopadu, který měla pandemie COVID-19 na činnosti společnosti TAROM, dospěla Komise k závěru, že ve stávajícím případě je vlastní příspěví ve výši 44,9 % přijatelné.
- (291) Podle bodů 65, 66 a 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci může mít státní podpora poskytnutá způsobem, který posiluje kapitálové postavení příjemce, za následek ochranu akcionářů a podřízených věřitelů před důsledky jejich volby investovat do podniku, který je příjemcem podpory, což vytváří morální hazard a oslabuje tržní disciplínu. Podpora na pokrytí ztrát by proto měla být poskytována pouze za podmínek, které zahrnují přiměřené sdílení nákladů ze strany stávajících investorů, a státní zásah by měl být proveden poté, co byly ztráty v plném rozsahu zúčtovány a rozděleny mezi stávající akcionáře a držitele podřízeného dluhu. Rovnoměrné sdílení nákladů bude rovněž znamenat, že jakákoli státní podpora, která posiluje kapitálové postavení příjemce, by měla být udělena za podmínek, které státu zajistí přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích příjemce, odpovídající objemu vlastního kapitálu vloženého státem v poměru k ostatnímu vlastnímu kapitálu společnosti po započtení ztrát.
- (292) Podpora na restrukturalizaci nemotivuje k morálnímu hazardu nebo k nadměrně riskantním pobídkám, z nichž by

⁽¹¹⁾ Sdělení Komise – Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19 (Úř. věst. C 91 I, 20.3.2020, s. 1), ve znění sdělení Komise C(2020) 2215 (Úř. věst. C 112 I, 4.4.2020, s. 1), C(2020) 3156 (Úř. věst. C 164, 13.5.2020, s. 3), C(2020) 4509 (Úř. věst. C 218, 2.7.2020, s. 3), C(2020) 7127 (Úř. věst. C 340 I, 13.10.2020, s. 1), C(2021) 564 (Úř. věst. C 34, 1.2.2021, s. 6), C(2021) 8442 (Úř. věst. C 473, 24.11.2021, s. 1) a C(2022) 7902 (Úř. věst. C 423, 7.11.2022, s. 9).

měli akcionáři nebo věřitelé prospěch. Jak je uvedeno v oddíle 6.3.3, rumunský stát, který je v současnosti poskytovatelem podpory, dohlíží jako majoritní akcionář na strategická a obchodní rozhodnutí společnosti TAROM. Provoz společnosti rovněž nebyl financován podřízeným dluhem nebo hybridním financováním (se schopností absorbovat ztráty), které by pravděpodobně byly částečně odepsány v souladu s požadavky na sdílení nákladů podle pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. V takovém případě bude sdílení nákladů menšinovými akcionáři dosaženo částečným převzetím ztrát prostřednictvím snížení kapitálu a následné kapitálové injekce, jak je popsáno v oddíle 6.3.3. Za prvé, ztráty společnosti TAROM budou částečně pokryty snížením kapitálu o [...] miliard RON. Poté bude následovat navýšení základního kapitálu státem ve výši 43,07 milionu EUR, které rozředí podíl menšinových akcionářů ⁽¹¹²⁾ z původních 2,75 % na přibližně [...] %. V této souvislosti menšinoví akcionáři společnosti TAROM přispívají k restrukturalizaci prostřednictvím toho, že absorbují ztráty svých akciových podílů, a prostřednictvím vhodného oslabení své účasti, čímž se snižuje potřeba státní podpory a snižuje se morální hazard.

(293) Komise proto dospěla k závěru, že podpora na restrukturalizaci je přiměřená.

7.3.3.4. Zásada „jednou a dost“

(294) K zajištění toho, že negativní účinky podpory jsou omezené, aby se zabránilo vzniku nepříznivých účinků na hospodářskou soutěž a obchod a zajistilo se, že celková bilance je kladná ⁽¹¹³⁾, musí být podpora podnikům v obtížích udělena v souladu se zásadou „jednou a dost“, která tuto podporu omezuje na období deseti let.

(295) Komise povoluje podporu na restrukturalizaci na podporu pouze jedné restrukturalizační operace a případně za předpokladu, že od dřívějšího udělení podpory na restrukturalizaci nebo od doby, kdy plán restrukturalizace skončil nebo byl pozastaven, uběhlo méně než deset let ⁽¹¹⁴⁾. Komise povoluje výjimky z tohoto pravidla, pokud podpora na restrukturalizaci navazuje na poskytnutí podpory na záchranu, a tvoří tak součást jediné restrukturalizační operace ⁽¹¹⁵⁾.

(296) Podpora na restrukturalizaci společnosti TAROM podporuje pouze jednu restrukturalizační operaci. Společnost TAROM (včetně všech jí ovládaných dceřiných společností) neobdržela v posledních deseti letech žádnou podporu na záchranu nebo restrukturalizaci, s výjimkou podpory na záchranu schválené v únoru 2020 (viz 11. bod odůvodnění), která byla poskytnuta na šest měsíců a která navazuje na posuzovanou podporu na restrukturalizaci, s níž tvoří jedno restrukturalizační opatření. Zásada „jednou a dost“ je proto dodržena.

7.3.3.5. Opatření, která mají omezit narušení hospodářské soutěže

(297) Jak je vysvětleno v bodech 87 až 93 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, opatření k omezení narušení hospodářské soutěže plynoucí z podpory na restrukturalizaci by měla být stanovena v poměru k účinkům podpory narušujícím hospodářskou soutěž a závisí zejména na těchto faktorech: i) výši a povaze podpory a podmínkám a okolnostem, za nichž byla udělena; ii) velikosti a poměrnému významu příjemce na trhu a vlastnostem dotčeného trhu a iii) míře, v níž po uplatnění vlastního příspěvku a opatření ke sdílení nákladů přetrvávají obavy ohledně morálního hazardu.

(298) Strukturální opatření mohou zahrnovat odprodej aktiv, snížení kapacity nebo omezení přítomnosti na trhu. Měla by vytvářet příznivé podmínky pro vstup nových konkurentů na trh, rozrůstání stávajících malých konkurentů nebo přeshraniční činnost s přihlédnutím k trhu nebo trhům, na nichž bude mít příjemce po restrukturalizaci významné tržní postavení, zejména trhům s nadměrnou kapacitou (body 78 a 79 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci). Opatření upravující chování by měla zaručit, že podpora financuje pouze obnovu dlouhodobé životaschopnosti a nebude zneužívána k prodlužování závažných a přetrvávajících narušení tržní struktury nebo k ochraně příjemce před zdravou konkurencí (bod 83 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

(299) Jak je uvedeno ve 117. až 124. bodě odůvodnění, Rumunsko navrhuje následující strukturální opatření k omezení narušení hospodářské soutěže: i) omezení činností prostřednictvím rušení linek, snižování počtu letů na stávajících trasách a snížení velikosti leteckého parku vedoucí ke snížení kapacity vyjádřené jako snížení nabízeného počtu sedadlokilometrů; ii) [...] pronájem a/nebo prodej letištních časů a (iii) odprodej podílů ve vertikálně propojených společnostech dosahujících zisku.

⁽¹¹²⁾ Veřejné společnosti CNAB a Romatsa RA a soukromý investiční fond Muntenia; viz 8. bod odůvodnění.

⁽¹¹³⁾ Bod 38 písm. f) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

⁽¹¹⁴⁾ Body 70 a 71 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

⁽¹¹⁵⁾ Bod 72 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

- (300) Pokud jde o omezení činností uvedené ve 118. bodě odůvodnění, zahrnuje zrušení 14 z 41 tras, které společnost TAROM provozovala v roce 2019, což představuje snížení celkového počtu letů provozovaných v roce 2019 o 17 % a přepravených cestujících o 18 %. To znamená, že bude uzavřena třetina tras společnosti TAROM, což představuje významnou část jeho činností. Žádná z dotčených tras nebyla v roce 2019 ziskovou trasou na úrovni C3, je však třeba poznamenat, že v té době měla společnost TAROM pouze tři takové trasy (OTP–Budapešť, OTP–Sofie a Brusel–Štrasburk), neboť byl provoz vážně zasažen neefektivním obchodním modelem. Tento dopad lze částečně eliminovat sledováním ziskovosti tras na úrovni C1. Z tohoto pohledu dosahovalo v roce 2019 kladných výsledků deset ze čtrnácti tras. Společnost TAROM zaznamenala růst u dvanácti ze čtrnácti tras, přičemž u devíti z nich se týká přetížených letišť, kde je vysoká poptávka po letištních časech. Na jednom z nejpřetíženějších letišť ve svém portfoliu, konkrétně na letišti [...], nabídne společnost TAROM od října 2024 dvojici letištních časů (viz 119. bod odůvodnění) k pronájmu a nakonec i k prodeji. Tato uzavření jsou pro konkurenty jednoznačnou příležitostí k rozšíření jejich působení na řadě atraktivních tras. Rumunské orgány se zavázaly, že společnost TAROM během období restrukturalizace znovu neotevře žádnou z uzavřených linek a prodá letištní čas na [...] letišti [...], nejpozději však na konci období restrukturalizace v roce 2026 (viz 119. bod odůvodnění).
- (301) Navzdory skutečnosti, že období restrukturalizace společnosti TAROM začalo v roce 2021, Komise považuje za vhodné posoudit uzavření tras a snížení kapacity s ohledem na stav činností v roce 2019 (a nikoli v roce 2020, který byl rokem bezprostředně předcházejícím období restrukturalizace), jelikož činnosti společnosti TAROM byly v roce 2020 významně ovlivněny omezeními cestování uloženými v rámci boje proti šíření pandemie COVID-19, jak je uvedeno ve 118. bodě odůvodnění.
- (302) Na zbývajících trasách společnost TAROM částečně sníží počet letů; konkrétně dojde v roce 2026 ve srovnání s rokem 2019 ke snížení celkového počtu pravidelných letů o 28 % (o 27 %, jsou-li zahrnuty charterové lety) (viz 121. bod odůvodnění). Vzhledem k tomu, že v roce 2022 existovala konkurence na všech trasách, jichž se snížení počtu letů týkalo, s výjimkou jedné (Satu Mare), lze očekávat, že konkurenti budou mít zájem o zvýšení počtu svých letů na těchto trasách, zejména s ohledem na to, že devět z dotčených tras zahrnuje přetížená letiště. Snížení četnosti spolu s rušením tras a snížením počtu letadel z 25 v roce 2019 na 14 do roku 2025, které bude zachováno až do konce období restrukturalizace, povede ve srovnání s úrovní v roce 2019 ke snížení nabízeného počtu sedadlokilometrů o [...] % a snížení nabízeného počtu sedadlokilometrů o [...] % na ziskových trasách C1. To představuje významné omezení ziskových činností.
- (303) Rumunsko se zavázalo zajistit, že společnost TAROM bude do roku 2025 provozovat nejvýše osmnáct letadel a po zbytek období restrukturalizace nejvýše čtrnáct letadel.
- (304) A konečně, jak je uvedeno ve 124. bodě odůvodnění, společnost TAROM odprodá své účasti ve společnostech [...] a [...]. Avšak vzhledem k tomu, že se to týká pouze [...] společnosti TAROM, lze očekávat, že její přítomnost na trhu sníží pouze odprodej účasti společnosti TAROM ve společnosti [...]. Odprodej podílu ve společnosti [...] dále omezí ziskovou činnost společnosti TAROM, její přítomnost na trhu a opětovně nabídne konkurentům možnost vstoupit do této ziskové oblasti podnikání, a vstoupit tak na rumunský trh nebo posílit svou pozici na něm. Rumunské orgány se zavazují zajistit, že společnost TAROM prodá své podíly ve společnosti [...], jakož i ve společnosti [...], nejpozději však na konci období restrukturalizace v roce 2026 (viz 124. bod odůvodnění).
- (305) Tento jasný soubor opatření na snížení kapacity a omezení činností spolu s pevnými závazky, které Rumunsko nabídlo, představuje významné zlepšení ve srovnání s původním plánem restrukturalizace a zmírňuje pochybnosti Komise uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení.
- (306) Vzhledem k velikosti a podílu společnosti TAROM na trhu (viz 9. bod odůvodnění) se Komise domnívá, že omezení

činností, které by přesáhlo úroveň navrhovanou Rumunskem, by mohlo poškodit obchodní model společnosti TAROM a ovlivnit její dlouhodobou životaschopnost. S přihlédnutím ke značné částce nového financování, kterou společnost TAROM poskytla ve formě finančního leasingu s ohledem na nové letadlo Boeing 737-8 MAX (viz 76. bod odůvodnění) a která představuje více než třetinu celkových nákladů na restrukturalizaci, plánovanému snížení základního kapitálu přibližně [...] miliard RON z celkového základního kapitálu ve výši 2,26 miliardy RON, které svědčí o značné snaze akcionářů absorbovat ztráty, skutečnosti, že společnost TAROM nedokáže plně absorbovat ztráty kvůli tomu, že její kumulované ztráty vysoce převyšují její základní kapitál, plánovanému rozředění podílu menšinových akcionářů z 2,75 % na [...] %, což představuje znehodnocení jejich podílu o více než [...] % (viz 81. bod odůvodnění), jakož i odkladu splácení dluhu získaného od významných věřitelů a tomu, že ze strany všech věřitelů nedošlo k vymáhání pronajatých letadel (85. bod odůvodnění), se Komise domnívá, že riziko morálního hazardu bylo účinně omezeno a že balíček opatření popsany ve 300. bodě odůvodnění poskytne konkurentům značnou kapacitu a nabídne jim možnost vstoupit na rumunský trh nebo posílit své postavení na něm.

- (307) Kromě toho, jak je uvedeno ve 126. bodě odůvodnění, se Rumunsko zavázalo zajistit, že společnost TAROM bude dodržovat opatření upravující chování uvedená v bodě 84 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, jimiž jednání zdržet se i) nabývání akcií během období restrukturalizace, s výjimkou případů, kdy by to bylo nezbytné pro jeho životaschopnost a kdy by to schválila Komise, a ii) propagace státní podpory jako konkurenční výhody při uvádění svých výrobků a služeb na trh. Tím se zajistí, že společnost TAROM nevyužije podporu k rozšíření svého podnikání získáním podílů v konkurenčních společnostech nebo ke zvýšení svých tržeb propagací podpory, kterou jí poskytuje rumunský stát. V této souvislosti je třeba odmítnout návrh společnosti Wizz Air, že by bylo vhodné uložit společnosti TAROM omezení odměňování vedoucích pracovníků, která byla uložena některým leteckým společnostem v rámci rekapitalizačních opatření COVID-19 (viz 47. bod odůvodnění), vzhledem k tomu, že na rozdíl od stávajícího případu patřilo omezení týkající se odměňování členů vedení příjemců podpory mezi podmínky slučitelnosti podpory na rekapitalizaci COVID-19 podle tehdy platného právního rámce a společnost Wizz Air neprokázala, a ani není zřejmé, jak by omezení týkající se odměňování vedoucích pracovníků ve stávajícím případě přispěla k omezení narušení hospodářské soutěže.
- (308) V souladu s bodem 83 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci tato opatření zaručí, že tato podpora bude použita pouze k financování obnovy dlouhodobé životaschopnosti příjemce a nebude zneužita tím, že by vytvářela narušení trhu nebo by chránila příjemce před zdravou konkurencí.
- (309) Komise se proto domnívá, že opatření k omezení narušení hospodářské soutěže jsou vhodná k omezení negativních účinků podpory na restrukturalizaci.

7.3.3.6. Transparentnost a podávání zpráv

- (310) Podle bodu 38 písm. g) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí mít členské státy, Komise, hospodářské subjekty a veřejnost snadný přístup ke všem relevantním aktům a příslušným informacím o udělené podpoře. Rumunské orgány se za tímto účelem zavázaly, že budou uplatňovat zásady transparentnosti stanovené v bodě 96 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a to tak, že budou příslušné informace zveřejňovat na internetových stránkách www.monitoruloficial.ro, www.ajutordestat.ro, www.tarom.ro a www.mt.gov.ro.
- (311) Komise považuje za nezbytné, aby Rumunsko předkládalo pravidelné zprávy o provádění plánu restrukturalizace, a to každých šest měsíců od data přijetí tohoto rozhodnutí až do konce období restrukturalizace. Tyto zprávy budou uvádět především data skutečného vyplacení finančních prostředků vyčleněných státem a vlastního příspěví, jakékoli odchylky od finančních nebo provozních trajektorií aktualizovaného plánu restrukturalizace, omezování a snižování nákladů a výnosy dosažené prostřednictvím restrukturalizačních opatření, jakož i nápravná opatření předpokládaná nebo přijatá Rumunskem nebo případně příjemcem.

7.3.3.7. Vyvažování pozitivních a negativních účinků

- (312) Pečlivě navržené opatření státní podpory musí zajistit, že je celková vyváženost účinků opatření kladná, a to tím, že zabrání tomu, aby podmínky obchodu měnily v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.
- (313) Jak je uvedeno v oddíle 7.3.2, podpora na restrukturalizaci má pozitivní účinek, protože přispívá k rozvoji služeb letecké dopravy v Rumunsku. Podpora zejména odvrací riziko narušení důležité služby (viz oddíl 7.3.2.1) a umožňuje společnosti TAROM provést restrukturalizační opatření, která povedou k obnovení dlouhodobé životaschopnosti příjemce (oddíl 7.3.2.2).
- (314) V pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise stanovila kritéria, která přezkoumává při

posuzování slučitelnosti podpory na restrukturalizaci s vnitřním trhem a která zajišťují, že rozvoj dané hospodářské činnosti nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Jak je vysvětleno výše, podpora na restrukturalizaci je nezbytná a má motivační účinek (viz oddíl 7.3.3.1), je vhodná (viz oddíl 7.3.3.2) a přiměřená (viz oddíl 7.3.3.3). Kromě toho jsou zavedeny spolehlivé záruky k omezení negativních účinků podpory pomocí kompenzačních opatření, která minimalizují narušení hospodářské soutěže (viz oddíl 7.3.3.5), jakož i dodržováním zásady „jednou a dost“ (viz oddíl 7.3.3.4) a požadavků na transparentnost (viz oddíl 7.3.3.6).

- (315) Navrhovaná opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, včetně celkového snížení nabízeného počtu sedadlokilometrů společnosti TAROM, snížení počtu letů (četností), uzavření tras a snížení velikosti leteckého parku, jakož i odprodej její účasti ve společnosti [...], sníží přítomnost společnosti TAROM na trhu, na kterém má po restrukturalizaci nadále působit, a povedou k určitému otevření trhu.
- (316) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že opatření k omezení narušení hospodářské soutěže vytvořená podporou jsou vhodná pro omezení negativních účinků podpory na restrukturalizaci.
- (317) Proto pozitivní účinek podpory na restrukturalizaci na rozvoj činností v oblasti letecké dopravy v Rumunsku převyšuje případné negativní účinky na hospodářskou soutěž a obchod, které je tak nemění v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

7.4. Posouzení stížnosti podané společností Wizz Air Malta

- (318) Dne 14. března 2024 obdržela Komise stížnost podanou společností Wizz Air Malta (dále jen „stěžovatel“), která tvrdila, že Rumunsko poskytlo dodatečnou podporu v souvislosti s restrukturalizací společnosti TAROM třemi způsoby: i) prostřednictvím kapitálových injekcí během období restrukturalizace, které jsou vyšší než kapitálové injekce, jež byly schváleny druhým rozhodnutím Komise o náhradě škody, a/nebo které představují změnu podpory schválené prvním rozhodnutím Komise o náhradě škody ve formě veřejné záruky; ii) přijetím smluvní doložky, která má za následek nevymahatelnost zajištění poskytnutého jednomu z věřitelů společnosti TAROM, společnosti CNAB, která je veřejnou společností se stejným většinovým vlastníkem jako společnost TAROM, tj. rumunským státem zastoupeným ministerstvem dopravy; iii) prodejem letištního času [...] za cenu nižší než tržní. Tato tvrzení jsou uvedena v oddíle 6.8.
- (319) Komise posoudí, zda z těchto opatření vyplývá protiprávní podpora a do jaké míry mají tato tvrzení dopad na slučitelnost oznámených opatření s čl. 107 odst. 3 SFEU.
- (320) Ve dnech uvedených v 6. bodě odůvodnění Rumunsko předložilo své připomínky ke třem tvrzením vzneseným stěžovatelem a uvedlo, že jsou neopodstatněná z následujících důvodů: i) navýšení kapitálu o 1,9 milionu EUR bylo v souladu s podporou schválenou ve druhém rozhodnutí Komise o náhradě škody; navýšení kapitálu v celkové výši 2,7 milionu EUR bylo pouze uplatněním veřejné záruky schválené prvním rozhodnutím Komise o náhradě škody v souladu s platnými právními a smluvními ustanoveními a bylo v každém případě součástí oznámených opatření, neboť se týkalo potřeb likvidity společnosti TAROM v období restrukturalizace (viz 141. a 143. bod odůvodnění); ii) doložka o podmíněných cenných papírech neměla žádný vliv na tržní chování společnosti TAROM ani společnosti CNAB, neboť stát jako orgán dohledu nemůže ze zákona zasahovat do obchodních rozhodnutí vedení společnosti a dokládá to skutečné chování společností, které je založeno na maximalizaci pravděpodobnosti úplného splacení dluhu, jenž vznikl v důsledku sankcí za pozdní platby, a bude v každém případě ze smlouvy odstraněna (viz 144. bod odůvodnění); iii) společnost TAROM učinila vše pro to, aby dosáhla při prodeji letištního času [...] co nejvyšší ceny, o čemž svědčí to, že najala nezávislého znalce, a probíhající nabídkové řízení. Tyto připomínky rumunských orgánů jsou uvedeny v oddíle 6.9.
- (321) Z vyjádření Rumunska k prvním tvrzením vyplývá, že kapitálové injekce uvedené v prvním tvrzení lze rozdělit do tří

částí: i) první část spočívá ve dvou navýšeních kapitálu ve výši 9 000 000 RON a 439 155 RON (celkem 9 439 155 RON, tj. přibližně 1,9 milionu EUR), která byla provedena na základě druhého rozhodnutí o náhradě škody; ii) druhá část spočívá v navýšení kapitálu ve výši 5 394 285 RON, 5 460 515 RON a 1 663 200 RON (celkem 12 518 000 RON) neboli přibližně 2,7 milionu EUR, které Rumunsko oznámilo jako podporu na restrukturalizaci v rámci oznámení ve stávajícím případě; a iii) třetí část tvoří rozhodnutí akcionářů, která schvalují budoucí navýšení kapitálu až do výše přibližně 14,9 milionu RON, tj. přibližně 3,21 milionu EUR, po nichž nenásledovala potvrzující rozhodnutí valné hromady akcionářů a která nebyla provedena.

- (322) Rumunsko předložilo příslušná rozhodnutí akcionářů a finanční výkazy, z nichž vyplývá, že navýšení kapitálu skutečně provedené ministerstvem dopravy v letech 2022 a 2023 činí 9 000 000 RON, 439 155 RON (celkem 9 439 155 RON, tj. přibližně 1,9 milionu EUR), 5 394 285 RON, 5 460 515 RON, 1 663 200 RON (celkem 12 518 000 RON, tj. přibližně 2,7 milionu EUR). Důvodem je skutečnost, že ne všechna dříve schválená navýšení kapitálu byla skutečně provedena, neboť společnost TAROM byla schopna uhradit část splátek úvěrové záruky z vlastních zdrojů. Z toho vyplývá, že celkové navýšení kapitálu provedené k dnešnímu dni během období restrukturalizace činí 21 957 155 RON (přibližně 4,6 milionu EUR), a nikoli přibližně 7,8 milionu EUR, jak tvrdí stěžovatel. To potvrzuje i roční účetní závěrka společnosti TAROM (za rok 2023 zatím nebyla auditována).
- (323) Z této částky byla kapitálová injekce ve výši 1,9 milionu EUR, což odpovídá první části prvního tvrzení uvedeného v 321. bodě odůvodnění, schválena druhým rozhodnutím Komise o náhradě škody jako podpora slučitelná se společným trhem podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU, a nemá tedy žádný dopad na posouzení oznámených opatření.
- (324) Zbývající část z těchto 4,6 milionu EUR, konkrétně 2,7 milionu EUR, což odpovídá druhé části prvního tvrzení uvedeného v 321. bodě odůvodnění, Rumunsko oznámilo v rámci oznámení ve stávajícím případě jako podporu na restrukturalizaci. Vzhledem k tomu, že kapitálové injekce zahrnuté v navýšení kapitálu ve výši 45,77 milionu EUR oznámeného jako podpora na restrukturalizaci pokrývají všechny splátky půjčky související s prvním rozhodnutím o náhradě škody⁽¹¹⁶⁾, které společnost TAROM nebude schopna během období restrukturalizace uhradit z důvodu nedostatku hotovosti, Komise vyhodnotila příslušné kapitálové injekce jako součást oznámených opatření. Závěr Komise v této části je zohledněn v tomto rozhodnutí týkajícím se tohoto navýšení kapitálu.
- (325) Od roku 2025 bude všechny zbývající splátky společnost TAROM hradit ze svých vlastních zdrojů.
- (326) Pokud jde o zbývající navýšení kapitálu v celkové výši přibližně 3,21 milionu EUR, což odpovídá třetí části prvního tvrzení uvedeného v 321. bodě odůvodnění, tato rozhodnutí byla sice v zásadě schválena valnou hromadou akcionářů, ale pouze teoreticky otevírají možnost takovýchto vkladů, nenásledovala však po nich potvrzující rozhodnutí valné hromady akcionářů, která by umožnila tato navýšení provést. Vzhledem k tomu, že taková potvrzující rozhodnutí neexistují, k tomuto navýšení kapitálu nedošlo, a bylo by tedy předčasné hypotetickou výhodu poskytnutou společností TAROM posuzovat.
- (327) Pokud jde o druhé tvrzení týkající se doložky v dohodě o cenných papírech mezi společnostmi TAROM a CNAB, Komise konstatuje, že v současné době, kdy má ukončit šetření slučitelnosti oznámených opatření⁽¹¹⁷⁾, nemá na základě informací poskytnutých stěžovatelem dostatečné podklady k tomu, aby mohla opatření, které je předmětem stížnosti, označit za státní podporu a považovat je za relevantní z hlediska slučitelnosti oznámených opatření. Aby však bylo zajištěno důkladné posouzení druhého tvrzení a zároveň nedošlo ke zdržení řízení týkajícího se oznámených opatření, Komise bude pokračovat v posuzování druhého tvrzení v samostatném řízení⁽¹¹⁸⁾.
- (328) Pokud jde o třetí tvrzení týkající se prodeje letištního času [...] za cenu nižší než jeho tržní hodnota, postačí uvést, že

⁽¹¹⁶⁾ Jedná se o splátky za rok 2023 v celkové výši 2,7 milionu EUR a splátky, které budou splatné v průběhu roku 2024, v celkové výši 3,29 milionu EUR, celkem tedy přibližně 5,99 milionu EUR.

⁽¹¹⁷⁾ Probíhající vyšetřovací řízení zahájené dne 5. července 2021, během něhož Komise řádně vyslechla zúčastněné strany a rozptýlila své pochybnosti uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení, je třeba neprodleně ukončit, a to i s ohledem na riziko (doložené Rumunskem), že někteří dodavatelé společnosti TAROM ukončí svůj vztah s příjemcem, pokud nebude do určitého data vydáno konečné rozhodnutí o podpoře na restrukturalizaci, což by ohrozilo úspěšné provedení plánu restrukturalizace.

⁽¹¹⁸⁾ Věc SA.113203 (2024/FC).

doposud k žádnému prodeji nedošlo, takže je předčasné posuzovat, zda hypotetický prodej letištního času [...] bude uskutečněn za běžných tržních podmínek, a zda by tedy v okamžiku prodeje přinesl kupci tohoto letištního času ekonomickou výhodu. Z toho vyplývá, že toto tvrzení se týká možného budoucího opatření, a proto nemá žádný dopad na posouzení oznámených opatření.

- (329) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že druhá část prvního tvrzení vzneseného stěžovatelem je součástí oznámení ve stávajícím případě, a proto je závěr Komise o této části vyjádřen v tomto rozhodnutí týkajícím se oznámené podpory na restrukturalizaci, a zejména kapitálové injekce ve výši 45,77 milionu EUR. Pokud jde o první část prvního tvrzení, ta byla předmětem předchozího rozhodnutí Komise a není předmětem oznámení ve stávajícím případě a Komise k ní zaujme konečné stanovisko v samostatném řízení uvedeném v 327. bodě odůvodnění. Pokud jde o třetí část prvního tvrzení, druhé tvrzení a třetí tvrzení, Komise nemá na základě informací poskytnutých stěžovatelem dostatečné podklady k tomu, aby mohla označit opatření, která jsou předmětem stížnosti, za státní podporu; tato tvrzení však posoudí v samostatném řízení uvedeném v 327. bodě odůvodnění.

7.5. Závěr ohledně slučitelnosti

- (330) S ohledem na výše uvedené Komise dospěla k závěru, že pochybnosti, které vznesla v rozhodnutí o zahájení řízení, byly odstraněny, negativní účinky podpory na restrukturalizaci na hospodářskou soutěž a obchod jsou omezené, zejména vzhledem k omezené velikosti příjemce, zdravé hospodářské soutěži na trhu i opatřením, která mají omezit narušení hospodářské soutěže, jejichž provedení by mělo Rumunsko zajistit. Proto za předpokladu, že Rumunsko zajistí provádění aktualizovaného plánu restrukturalizace ⁽¹¹⁹⁾, pozitivní účinky podpory na restrukturalizaci na rozvoj činností letecké dopravy převyšují zbývající negativní účinky na hospodářskou soutěž a obchod, které je tak nemění v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.
- (331) Komise při svém posuzování zohlednila připomínky zaslané zúčastněnou stranou a Rumunskem, jakož i úpravy plánu restrukturalizace a podpůrné podpory na restrukturalizaci, které byly představeny za účelem řešení vznesených pochybností, a dospěla k závěru, že podpora na restrukturalizaci je v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, jelikož usnadňuje rozvoj služeb v letecké dopravě do Rumunska, z Rumunska a uvnitř Rumunska a nenarušuje hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Posouzení Komise v tomto rozhodnutí není zpochybněno informacemi poskytnutými stěžovatelem, bez ohledu na další zkoumání části této stížnosti v samostatném řízení.

8. ZÁVĚR

- (332) Komise konstatuje, že Rumunsko nedodrželo povinnost pozastavení stanovenou v čl. 108 odst. 3 SFEU a v roce 2023 protiprávně poskytlo část oznámených opatření ve výši přibližně 2,7 milionu EUR. Komise nicméně dospěla k závěru, že podpora na restrukturalizaci, včetně části protiprávně poskytnuté v roce 2023, je slučitelná s vnitřním trhem v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Kapitálová injekce ve výši 2,7 milionu EUR poskytnutá v roce 2023 ve prospěch společnosti TAROM S.A. představuje státní podporu a Komise vyjadřuje politování nad tím, že ji Rumunsko poskytlo protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie.
2. Podpora na restrukturalizaci společnosti TAROM S.A., kterou Rumunsko částečně provedlo a plánuje provést, v podobě kapitálové injekce ze strany státu ve výši přibližně 45,77 milionu EUR (byla provedena a bude provedena v RON) a odpisu dluhu odpovídajícího výši půjčky na záchranu s úroky a případnými kurzovými rozdíly ve výši 49,53 milionu EUR, což celkem činí přibližně 95,3 milionu EUR, je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy o fungování Evropské unie.

⁽¹¹⁹⁾ Bod 122 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

Článek 2

Do dvou měsíců ode dne oznámení tohoto rozhodnutí informuje Rumunsko Komisi o opatřeních přijatých k dosažení souladu s tímto rozhodnutím.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Rumunsku.

V Bruselu dne 29. dubna 2024.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
výkonná místopředsdkyně
