



2025/775

24.4.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/775 DER KOMMISSION

vom 29. April 2024

**über die Staatliche Beihilfe SA.59344 — 2021/C (ex 2021/N, ex 2020/PN) —
Umstrukturierungsbeihilfe für TAROM**

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 2968)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen ⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung der Stellungnahmen, die im Laufe des Verfahrens von dritten Parteien eingegangen sind,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Nach Vorabkontakten ⁽²⁾ meldeten die rumänischen Behörden am 28. Mai 2021 bei der Kommission ihre Absicht an, TAROM S.A. (im Folgenden „TAROM“) eine Umstrukturierungsbeihilfe zu gewähren.
- (2) Mit Schreiben vom 5. Juli 2021 setzte die Kommission die rumänischen Behörden von ihrem Beschluss in Kenntnis, in Bezug auf die Umstrukturierungsbeihilfe ein Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) einzuleiten. Die rumänischen Behörden übermittelten am 11. August 2021 ihre Stellungnahme zu den in diesem Schreiben enthaltenen Bemerkungen.
- (3) Der Beschluss der Kommission, das Verfahren einzuleiten (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“) wurde am 3. September 2021 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽³⁾ veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Stellungnahme auf.
- (4) Neben der Stellungnahme der rumänischen Behörden ging bei der Kommission innerhalb der vorgeschriebenen Frist eine Stellungnahme einer interessierten Partei, Wizz Air Hungary Zrt. (im Folgenden „Wizz Air“) ⁽⁴⁾, ein. Die Kommission leitete diese Stellungnahme an die rumänischen Behörden weiter, um ihnen die Möglichkeit zur Stellungnahme zu geben. Die rumänischen Behörden übermittelten ihre Bemerkungen mit Schreiben vom 12. November 2021.
- (5) Die rumänischen Behörden übermittelten der Kommission am 29. Juli 2021, 14. Februar 2022, 27. Mai 2022, 23. September 2022, 21. November 2022 und 21. Dezember 2022, 24. Februar 2023, 27. März 2023, 5. April 2023, 12. April 2023, 20. April 2023, 30. Mai 2023, 28. Juni 2023, 13. Juli 2023, 18. Juli 2023, 21. Juli 2023, 24. Juli 2023, 28. Juli 2023, 31. Juli 2023, 3. August 2023, 22. August 2023, 7. September 2023, 13. September 2023, 28. September 2023, 7. November 2023, 12. Dezember 2023, 12. Januar 2024, 17. Januar 2024, 1. Februar 2024, 8. Februar 2024, 15. Februar 2024, 7. März 2024, 19. März 2024, 21. März 2024, 25. März 2024, 26. März 2024, 29. März 2024, 4. April 2024, 12. April 2024, 15. April 2024, 16. April 2024, 17. April 2024, 19. April 2024 und 25. April 2024 weitere Informationen.

⁽¹⁾ ABl. C 355 vom 3.9.2021, S. 10.

⁽²⁾ Diese Kontakte begannen am 24. August 2020, als die rumänischen Behörden den Entwurf eines Umstrukturierungsplans voranmeldeten, und umfassten bis zur förmlichen Anmeldung den Austausch von E-Mails, Fachgespräche im Rahmen von Video- und Telekonferenzen und vorläufige Rückmeldungen zum Entwurf des Umstrukturierungsplans.

⁽³⁾ Siehe Fußnote 1.

⁽⁴⁾ Stellungnahme von Wizz Air vom 4. Oktober 2021.

- (6) Am 14. März 2024 ging bei der Kommission eine Beschwerde ⁽⁵⁾ von Wizz Air Malta Limited (im Folgenden „Wizz Air Malta“) ein, zu der Rumänien am 28. März 2024, 4. April 2024, 16. April 2024, 19. April 2024 und 24. April 2024 Stellung nahm.
- (7) Am 11. Juli 2023 stimmten die rumänischen Behörden einem ausnahmsweisen Verzicht auf die Rechte, die sich aus Artikel 342 AEUV in Verbindung mit Artikel 3 der Verordnung Nr. 1 des Rates von 1958 ⁽⁶⁾ ergeben, sowie der Annahme und Bekanntgabe dieses Beschlusses nach Artikel 297 AEUV in englischer Sprache zu ⁽⁷⁾.

2. BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN

2.1. Der Begünstigte

- (8) TAROM ist eine rumänische Fluggesellschaft, die 1954 als staatliches Unternehmen gegründet wurde. Sie wurde gemäß der Regierungsverordnung von 1997 ⁽⁸⁾ umstrukturiert und nach dem Gesetz Nr. 136/1998 ⁽⁹⁾ in eine Aktiengesellschaft (Nationale Fluggesellschaft Rumäniens) umgewandelt. Der rumänische Staat, vertreten durch das Ministerium für Verkehr, Infrastruktur und Kommunikation (im Folgenden „Verkehrsministerium“), hält direkt 97,25 % der Aktien. Die verbleibenden Minderheitsbeteiligungen werden von den beiden öffentlichen Unternehmen Bukarest Airports National Company (im Folgenden „CNAB“), 1,44 % und Romatsa RA (Romanian Air Traffic Service Administration, 1,23 %) sowie von einem privaten Anteilseigner, dem Investmentfonds Muntenia (0,08 %), gehalten. Den Angaben der rumänischen Behörden zufolge gehört TAROM nicht zu einer größeren Unternehmensgruppe; vielmehr handelt es sich um ein unabhängiges Entscheidungszentrum, das nicht gemeinsam mit anderen staatlichen Beteiligungen geführt wird. TAROM hält [...] — und ist Minderheitsaktionär mehrerer anderer Unternehmen wie [...] oder [...] ⁽¹⁰⁾.
- (9) TAROM ist hauptsächlich im Lufttransport von Passagieren, Fracht und Post tätig. Mit Stand vom 19. Dezember 2023 (nach der Umstrukturierung des Unternehmens) hat TAROM 1 156 Beschäftigte, von denen etwa [...] in der technischen Abteilung (Wartung und Reparaturen) tätig sind. Seit 2010 ist das Unternehmen Mitglied der Luftfahrtallianz SkyTeam. TAROM operiert von einem einzigen Drehkreuz aus und hat seinen Hauptsitz am Flughafen OTP in der Region Ilfov. Im Dezember 2023 umfasste die Flotte von TAROM 18 Flugzeuge, die auf 28 Strecken eingesetzt wurden, davon 21 internationale und 7 nationale Strecken. Auf seinen internationalen Strecken verbindet TAROM Bukarest mit Hauptstädten innerhalb und außerhalb Europas sowie mit anderen Drehkreuzen in Europa. Zusätzlich zu den Linienflügen bietet TAROM auch Transportleistungen für Reiseveranstalter an. Im Jahr 2023 belief sich der geschätzte Anteil der Charterflüge an den Gesamtnettoeinnahmen von TAROM auf [...] %. Infolge der COVID-19-Pandemie ging das Passagieraufkommen von TAROM im Jahr 2020 um 73 % zurück — die Zahl der Fluggäste sank von 3,1 Millionen im Jahr 2019 auf 900 000 im Jahr 2020. Ab 2021 erholte sich das Unternehmen wieder und die Passagierzahlen stiegen auf 1,6 Millionen. Im Jahr 2022 beschleunigte sich die Erholung und TAROM beförderte etwa 2,2 Millionen Fluggäste. Die Zahl der im Jahr 2023 beförderten Fluggäste wird auf [...] Millionen geschätzt, was immer noch [...] % unter dem Passagieraufkommen von TAROM vor der Pandemie, d. h. dem Niveau von 2019, liegt.
- (10) Im Jahr 2019 betrug der Anteil von TAROM am rumänischen Luftverkehrsmarkt [...] %, während der Anteil der größten Fluggesellschaft auf diesem Markt, der Billigfluggesellschaft Wizz Air, bei 25,7 % lag. Blue Air, die zweitgrößte Fluggesellschaft, hatte einen Anteil von 17,1 % und Lufthansa war mit einem Anteil von 12,3 % die viertgrößte Fluggesellschaft, dicht hinter TAROM. Diese Marktanteile sind in den letzten Jahren mehr oder weniger konstant geblieben: Im Jahr 2022 lag der Anteil von Wizz Air bei 25,2 %, der von Blue Air bei 18,6 %, der von TAROM bei [...] % und der von Lufthansa bei 10,6 %. 2023 änderte sich die Situation, u. a. aufgrund der Insolvenz von Blue Air: Wizz Air erhöhte seinen Anteil auf 37,5 %, TAROM rückte mit [...] % auf den zweiten Rang vor und

⁽⁵⁾ SA.113203 – Mutmaßliche staatliche Beihilfe zugunsten von TAROM.

⁽⁶⁾ Verordnung Nr. 1 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385/58).

⁽⁷⁾ Mit Schreiben vom 29. Dezember 2021.

⁽⁸⁾ Regierungsverordnung Nr. 45/1997 über die Gründung der Handelsgesellschaft „Nationale Luftverkehrsgesellschaft Rumäniens – TAROM“ – S.A.

⁽⁹⁾ Gesetz Nr. 136/1998 vom 29.6.1998, veröffentlicht im Amtsblatt, Teil I Nr. 241 vom 2.7.1998 zur Genehmigung der Regierungsverordnung Nr. 45/1997 über die Gründung der Handelsgesellschaft „Nationale Luftverkehrsgesellschaft Rumäniens – TAROM“ – S.A.

⁽¹⁰⁾ Neben [...] hält TAROM Beteiligungen an folgenden Unternehmen: [...].

Ryanair wurde mit einem Anteil von 13,7 %, der nahe dem Anteil von TAROM liegt, zum drittgrößten Wettbewerber auf dem Markt. Lufthansa mit 5,6 % und ein neuer Marktteilnehmer, HiSky⁽¹¹⁾, mit 5,3 % waren 2023 der viert- bzw. der fünftgrößte Wettbewerber. Die derzeit größten Konkurrenten von TAROM auf dem rumänischen Markt sind somit Wizz Air, der marktbeherrschende Anbieter mit 30 in Rumänien stationierten Flugzeugen, der von sechs Basen aus (OTP, Cluj, Craiova, Iași, Sibiu, Timișoara) rund 170 Strecken bedient, und eine zweite Billigfluggesellschaft, Ryanair. Letztere ist inzwischen die drittgrößte Fluggesellschaft auf dem rumänischen Markt und bietet von drei Flughäfen (OTP, Cluj und Iași) aus Verbindungen auf etwa 44 Strecken an. Wie von den rumänischen Behörden dargelegt, ist der Luftverkehrsmarkt in Rumänien durch ein hohes Maß an Konzentration und Konkurrenz zwischen den fünf bis sechs marktbeherrschenden Luftfahrtunternehmen gekennzeichnet. Der gemeinsame Marktanteil der fünf größten Fluggesellschaften stieg 2023 auf 78 %. In der Luftverkehrsbranche herrscht relativ starker Wettbewerb; Ende 2023 gab es auf dem rumänischen Markt zwanzig registrierte Fluggesellschaften, die Linien- und Charterflüge durchführten. Der Markt wird von Billigfluggesellschaften beherrscht, derzeit von Wizz Air, Ryanair und HiSky (nach dem Umsatz etwa 57 % im Jahr 2023 und nach der Zahl der Fluggäste etwa 70 % im Jahr 2022 (die drei genannten Billigfluggesellschaften und Blue Air)). Von den Fluggesellschaften, die Linienflüge von und zu den rumänischen Flughäfen durchführen, haben nur vier Unternehmen eine Basis in Rumänien, nämlich drei Billigfluggesellschaften (Wizz Air, Ryanair, HiSky) und TAROM.

2.2. Hintergrund der Maßnahmen

2.2.1. Die Rettungsbeihilfe

- (11) Am 19. Februar 2020 meldeten die rumänischen Behörden bei der Kommission ihre Pläne an, eine Rettungsbeihilfe zugunsten von TAROM zu gewähren. Zum Zeitpunkt dieser Anmeldung befand sich TAROM nach Angaben der rumänischen Behörden aufgrund der kumulierten Verluste, die vor allem auf die überalternde und inhomogene Flotte mit hohen Wartungskosten und hohen Treibstoffkosten zurückzuführen sind, in finanziellen Schwierigkeiten. Dies wiederum wirkte sich nachteilig auf den Gewinn, den operativen Cashflow und die Barmittel von TAROM aus. Mit Beschluss vom 24. Februar 2020⁽¹²⁾ (im Folgenden „Rettungsbeihilfebeschluss“) genehmigte die Kommission auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV in der Auslegung der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (im Folgenden „Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen“)⁽¹³⁾ ein Darlehen in Höhe von 175 952 000 RON (ca. 36,66 Mio. EUR zum damaligen Wechselkurs) zugunsten von TAROM (im Folgenden „Rettungsdarlehen“). Die rumänischen Behörden bestätigten, dass weder TAROM noch eine von dem Unternehmen kontrollierte Tochtergesellschaft in den letzten zehn Jahren eine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe im Sinne der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen erhalten hat und dass der Umstrukturierungsplan von TAROM keine Kapitalzuführungen oder Investitionen in Unternehmen vorsieht, an denen TAROM Beteiligungen hält.
- (12) Am 4. Mai 2022 wies das Gericht die Klage von Wizz Air auf Nichtigerklärung des Rettungsbeihilfebeschlusses ab⁽¹⁴⁾. Mit seinem Urteil vom 11. Januar 2024 wies der Gerichtshof der Europäischen Union (im Folgenden „Gerichtshof“) die Rechtsmittel zurück, die Wizz Air gegen das Urteil des Gerichts von 2022 eingelegt hatte⁽¹⁵⁾. Insbesondere bestätigte der Gerichtshof, dass das Gericht rechtsfehlerfrei die Auffassung vertreten hat, dass die Kommission bei der Prüfung, ob im Sinne von Randnummer 44 Buchstabe b der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen die Gefahr einer Unterbrechung der Erbringung eines wichtigen Diensts besteht, der nur schwer zu ersetzen ist, nicht verpflichtet war, die Größe des Markts, auf dem TAROM tätig ist, oder den Anteil zu berücksichtigen, den diese Fluggesellschaft an diesem Markt hält⁽¹⁶⁾.

2.2.2. Die finanziellen Schwierigkeiten von TAROM

- (13) Den Angaben der rumänischen Behörden zufolge ist TAROM ein Unternehmen, das sich in Schwierigkeiten befindet, da nach Randnummer 20 Buchstabe a der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen mehr als die

⁽¹¹⁾ HiSky trat im März 2021 in den rumänischen Luftverkehrsmarkt ein und bietet einige Linienflüge sowie Charterflüge an. Im Dezember 2023 betrieb das Unternehmen eine Flotte von sieben Flugzeugen, die etwa 25 Strecken bedient, davon zwei Inlandsstrecken, die den Flughafen OTP mit Cluj bzw. Timișoara verbinden.

⁽¹²⁾ Beschluss C(2020) 1160 final der Kommission vom 24. Februar 2020 in der Sache SA.56244 (2020/N) – Rumänien – Rettungsbeihilfe für TAROM (ABl. C 310 vom 18.9.2020, S. 1).

⁽¹³⁾ ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1.

⁽¹⁴⁾ Urteil des Gerichts vom 4. Mai 2022, Wizz Air Hungary/Kommission, T-718/20, ECLI:EU:T:2022:276.

⁽¹⁵⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 11. Januar 2024, Wizz Air Hungary/Kommission, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26.

⁽¹⁶⁾ Ebd., Rn. 39.

Hälfte des gezeichneten Grundkapitals infolge aufgelaufener Verluste verloren gegangen ist. TAROM habe seit 2004 Verluste angesammelt und in den letzten Jahren erhebliche Verluste verzeichnet. Das gezeichnete Grundkapital von TAROM habe sich 2021 auf rund 3,57 Mrd. RON⁽¹⁷⁾ (ca. 717,21 Mio. EUR⁽¹⁸⁾) belaufen. TAROM habe im Jahr 2020 Verluste in Höhe von 90,3 Mio. EUR, im Jahr 2021 in Höhe von 66,6 Mio. EUR und im Jahr 2022 in Höhe von 55,7 Mio. EUR sowie im Jahr 2020 kumulierte Verluste in Höhe von 3 623 825 813 RON (ca. 728,03 Mio. EUR) und im Jahr 2021 in Höhe von 3 951 281 534 RON (ca. 793,81 Mio. EUR) verzeichnet. Das Eigenkapital von TAROM habe sich 2021 ins Negative gekehrt und Ende 2021 bei - 51 283 857 EUR sowie Ende 2022 bei -90 884 124 EUR gelegen. Die vorläufigen Ergebnisse von TAROM für 2023 wiesen zum 31. Dezember 2023 ein Eigenkapital von [...] EUR aus.

- (14) Die rumänischen Behörden geben weiter an, dass TAROM nach nationalem Recht die Kriterien für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens auf Antrag seiner Gläubiger gemäß Randnummer 20 Buchstabe c der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen erfülle. Nach rumänischem Recht kann jeder Gläubiger, dessen Forderungen gegenüber seinem Schuldner 50 000 RON (ca. 10 045 EUR) übersteigen und die mehr als 60 Tage überfällig sind, bei Gericht einen Insolvenzantrag stellen. Der Schuldner kann sich jedoch gegen den Antrag des Gläubigers verteidigen, indem er sich darauf beruft, dass er über ausreichende Liquidität verfügt, selbst wenn die oben genannten Bedingungen erfüllt sind. TAROM sei dem Risiko ausgesetzt, dass bestimmte Gläubiger jederzeit die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens beantragen können.
- (15) Die rumänischen Behörden legen dar, dass es mehrere Gründe für die finanziellen Schwierigkeiten von TAROM gebe. Sowohl interne als auch externe Faktoren hätten zu einer Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit von TAROM und zu einem Anstieg der Betriebskosten geführt. Erstens betreibe TAROM eine alte Flotte (das durchschnittliche Alter der Flugzeuge von TAROM liege zwischen 13 und 18 Jahren, und vier seiner Boeing 737-300 seien im Durchschnitt 25 Jahre alt), die stark diversifiziert sei (d. h. Avion de Transport Régional G.I.E. (im Folgenden „ATR“, Boeing und Airbus), mit hohen Wartungskosten verbunden sei und technische Modernisierungen erfordere. Außerdem bediene TAROM eine beträchtliche Anzahl unrentabler Strecken⁽¹⁹⁾ und habe 2019 nur bei drei Strecken Rentabilität auf C3-Ebene⁽²⁰⁾ erreicht. Zweitens werde durch den Markteintritt anderer Akteure, insbesondere Billigfluggesellschaften, zunehmend Druck auf die Preise von TAROM ausgeübt. Drittens gebe es Personalprobleme in Form einer geringen Auslastung, unnötig hoher Arbeitskosten, erhöhter Bürokratie, Demotivation der Beschäftigten und Schwierigkeiten bei der Anwerbung und Bindung qualifizierter Arbeitskräfte. Viertens gebe es operative Ineffizienzen, z. B. in der technischen Abteilung (u. a. geringe Produktivität, fehlende Zertifizierungen und technische Kompetenzen, zu viele Managementebenen, fehlende Leistungsindikatoren) und in der Beschaffungsabteilung (nicht standardisierter, manueller, ungeplanter und dezentraler Beschaffungsprozess, geringe Produktivität, fehlende Leistungsindikatoren); hinzu kämen unrentable (nationale und internationale) Verkaufsstellen für Flugtickets. Darüber hinaus werde die Rentabilität von TAROM durch steigende Treibstoff- und andere Kosten sowie begrenzte zusätzliche Einnahmen untergraben. Die Hauptursache für die Verschlechterung der Betriebsergebnisse sei die unausgewogene Entwicklung der Betriebsausgaben im Vergleich zu den Einnahmen. Zu den Betriebskosten mit den größten negativen Auswirkungen gehörten die Treibstoffkosten, die Wartungskosten für die überalternde Flotte sowie die Kosten, die sich aus operativen Ineffizienzen ergäben.
- (16) Dies habe eine beträchtliche Anhäufung von Verlusten zur Folge gehabt, was zu einem negativen Eigenkapital geführt habe. Ebenso sei es zu einer Anhäufung von Schulden und einer Erschöpfung der Liquiditätsreserven gekommen, was sich in negativen Cashflows niedergeschlagen habe. Schließlich seien die Verluste in den Jahren 2020 und 2021 durch die COVID-19-Pandemie verstärkt worden, weil diese einen Rückgang des Flugbetriebs und somit der Einnahmen bewirkt habe. Zwar habe TAROM zweimal Beihilfen zum Ausgleich von Schäden, die als

⁽¹⁷⁾ Notifizierungsformular, 21. Dezember 2022.

⁽¹⁸⁾ Der in diesem Beschluss verwendete Wechselkurs entspricht dem von der Europäischen Zentralbank (EZB) am 6. März 2024 veröffentlichten Wechselkurs, d. h. 1 RON = 0,2012 EUR (bzw. 1 EUR = 4,9706 RON).

⁽¹⁹⁾ Beispielsweise die Verbindungen zwischen Bukarest (Flughafen OTP) und Tiflis, Alicante, Eriwan, Hamburg, Larnaca, Sibiu (Hermannstadt), Stockholm, Valencia, Barcelona, München und Wien sowie die Strecken Cluj (Klausenburg)–Iasi und Iasi–Timișoara. Diese Routen seien auf C3-Ebene und einige von ihnen auch auf C1-Ebene unrentabel (siehe Fußnote 20).

⁽²⁰⁾ Die C3-Ebene entspricht dem Ergebnis nach Abzug der direkten Betriebskosten, der Flugzeugkosten und der Verwaltungskosten, während bei der C1-Ebene nur die direkten Betriebskosten und bei der C2-Ebene nur die direkten Betriebs- und Flugzeugkosten berücksichtigt werden.

direkte Folge der behördlichen Maßnahmen zur Verhinderung der Ausbreitung von COVID-19 entstanden seien, gemäß Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV erhalten ⁽²¹⁾, doch hätten diese Beihilfen nicht darauf abgezielt, die finanziellen Schwierigkeiten von TAROM zu beheben oder zu verringern, die bereits vor dem Ausbruch der Pandemie bestanden hätten, sondern lediglich darauf, die Fluggesellschaft für Verluste zu entschädigen, die unmittelbar durch die außergewöhnlichen Umstände der Pandemie und der damit verbundenen Verkehrsbeschränkungen verursacht worden seien.

- (17) Die rumänischen Behörden bringen vor, dass alle Vermögenswerte von TAROM, die einen bestimmten Wert hätten, und insbesondere alle im Eigentum von TAROM stehenden Flugzeuge, im Rahmen der laufenden Finanzierungsvereinbarungen oder als Sicherheit für ausstehende Schulden verpfändet seien (z. B. seien die Airbus 318 für das in Erwägungsgrund 11 genannte Rettungsdarlehen verpfändet worden; außerdem sei die staatliche Beihilfe, die TAROM gemäß dem ersten Beschluss über Schadensausgleich erhalten habe, in Form einer Kreditbürgschaft gewährt worden, die TAROM durch seine Vermögenswerte habe absichern müssen). Darüber hinaus stammten die Flugzeuge, die im Rahmen des Flottenerneuerungsprogramms in die Flotte von TAROM aufgenommen würden, aus Leasingverträgen und stünden daher nicht als Sicherheiten zur Verfügung (siehe Erwägungsgrund 61). Den rumänischen Behörden zufolge wird TAROM daher in Zukunft nicht über genügend Vermögenswerte verfügen, um Kredite zu besichern. Da es keine Vermögenswerte gebe, die als Sicherheiten dienen könnten, werde TAROM nicht in der Lage sein, Bankfinanzierungen zu besichern, und es stünden keine kurzfristigen Finanzierungsalternativen zur Verfügung.

2.3. Die Umstrukturierungsbeihilfen

- (18) Die rumänischen Behörden meldeten bei der Kommission die beiden folgenden Maßnahmen zugunsten von TAROM als Umstrukturierungsbeihilfen an: i) eine Reihe von Kapitalerhöhungen ⁽²²⁾ durch Kapitalzuführung des Staats in Höhe von insgesamt rund 45,77 Mio. EUR (12 518 000 RON bzw. rund 2,7 Mio. EUR bereits im Jahr 2023 ⁽²³⁾, die restlichen 43,07 Mio. EUR ab 2024) (alle bereits erfolgten oder noch bevorstehenden Kapitalerhöhungen in RON) und ii) ein Schuldenerlass in Höhe des Rettungsdarlehens zzgl. Zinsen in Höhe von insgesamt 49,53 Mio. EUR (im Folgenden zusammen „Umstrukturierungsbeihilfen“). Der unter Ziffer i genannte Betrag deckt das Liquiditätsdefizit von TAROM während des Umstrukturierungszeitraums, einschließlich eines Betrags von 5,99 Mio. EUR für die Zahlung der Raten des gemäß dem ersten Beschluss über Schadensausgleich verbürgten Darlehens (im Folgenden „COVID-19-Darlehen“). Der Betrag des Schuldenerlasses setzt sich zusammen aus dem Kapitalbetrag des Rettungsdarlehens in Höhe von rund 36,7 Mio. EUR, den kapitalisierten Zinsen für den Zeitraum Mai 2020 ⁽²⁴⁾ bis April 2024 und etwaigen Umrechnungsdifferenzen in diesem Zeitraum. Die rumänischen Behörden geben an, dass nach Erlass des entsprechenden Betrags die Verpflichtung von TAROM zur Rückzahlung des Rettungsdarlehens und der damit verbundenen Kosten aufgehoben werde. Die beiden Umstrukturierungsbeihilfen beliefen sich zusammen auf rund 95,3 Mio. EUR.
- (19) Die Mittel für die Maßnahmen werden aus dem Haushalt des Verkehrsministeriums bereitgestellt. Die Umstrukturierungsbeihilfe wird auf der Grundlage des Artikels 20 der Regierungsverordnung Nr. 45/1997 über die Gründung der Handelsgesellschaft „Nationale Luftverkehrsgesellschaft Rumäniens — TAROM“ S.A., geändert durch die Notverordnung 113/2021 der Regierung vom 10. Oktober 2021 (im Folgenden „Regierungsnoterlass“) gewährt, auf deren Grundlage nach Erlass eines Beschlusses der Kommission zur Genehmigung der Umstrukturierungsbeihilfe für TAROM und im Einklang mit diesem Beschluss ein Regierungsbeschluss zur Genehmigung der Höhe und der Form der staatlichen Beihilfe erlassen wird. Die rumänischen Behörden legen dar, dass der Regierungsnoterlass

⁽²¹⁾ Beschluss K(2020) 6910 endg. der Kommission vom 2. Oktober 2020 über die staatliche Beihilfe SA.56810 (2020/N) – Rumänien – COVID-19: Beihilfe zugunsten von TAROM (ABl. C 94 vom 19.3.2021, S. 1) – erster Beschluss über Schadensausgleich; Beschluss C(2022) 2934 final der Kommission vom 29. April 2022 über die staatliche Beihilfe SA.63360 (2021/N) – Rumänien COVID-19 – Schadensausgleich II zugunsten von TAROM (ABl. C 378 vom 30.9.2022, S. 1) – zweiter Beschluss über Schadensausgleich.

⁽²²⁾ In diesem Beschluss auch als „Kapitalerhöhung(en)“ oder „Kapitalzuführung(en)“ bezeichnet.

⁽²³⁾ Am 29. November 2023 teilten die rumänischen Behörden der Kommission mit, dass TAROM nicht in der Lage sei, eine Rate des COVID-19-Darlehens zurückzuzahlen, für das mit dem ersten (in Erwägungsgrund (16) genannten) Beschluss der Kommission über Schadensausgleich eine staatliche Beihilfe in Form einer staatlichen Garantie genehmigt worden war, und ersuchten daher die Kommissionsdienststellen um Stellungnahme zur Inanspruchnahme der Garantie. Die Kommissionsdienststellen teilten Rumänien mit, dass eine bloße Inanspruchnahme der Garantie, bei der der Bürge den Gläubiger auszahlt und die Rechte des Gläubigers auf den Bürgen übergehen, keine neue Beihilfe darstellt. Da jedoch der öffentliche Eigentümer von TAROM nach rumänischem Recht verpflichtet war, die Mittel zur Zahlung der Rate in Form einer Kapitalerhöhung bereitzustellen, meldeten die rumänischen Behörden diese Kapitalerhöhung als Teil der Umstrukturierungsbeihilfe an. Der Gesamtbetrag der Kapitalerhöhungen für die Zahlung der Raten für das COVID-19-Darlehen während des Umstrukturierungszeitraums wird 5,99 Mio. EUR (bestehend aus den bereits 2023 gewährten 2,7 Mio. EUR und den für 2024 vorgesehenen 3,29 Mio. EUR) nicht übersteigen. Die verbleibenden Raten des Darlehens nach 2024 werden von TAROM aus eigenen Mitteln gezahlt.

⁽²⁴⁾ Obwohl die Kommission das Rettungsdarlehen am 24. Februar 2020 genehmigte (siehe Erwägungsgrund (11)), gewährten die rumänischen Behörden die Beihilfe erst am 29. April 2020.

demnach eine Stillhalteverpflichtung gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV enthalte, wonach die Beihilfe TAROM erst nach Genehmigung durch die Kommission gewährt werde und der Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe der Zeitpunkt sei, an dem sich die nationalen Behörden vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission zur Gewährung der Beihilfe verpflichtet hätten. Rumänien brachte vor, dass die Stillhalteverpflichtung nicht auf rund 2,7 Mio. EUR angewandt worden sei, die im März 2023, Juni 2023 und September 2023 in mehreren Tranchen in RON für die Zahlung der Raten eines COVID-19-Darlehens gewährt worden seien.

2.4. Der ursprüngliche Umstrukturierungsplan für TAROM

- (20) Am 28. Mai 2021 meldeten die rumänischen Behörden bei der Kommission einen Umstrukturierungsplan (im Folgenden „ursprünglicher Umstrukturierungsplan“) an, der durch eine Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 190,7 Mio. EUR unterstützt wurde, bestehend aus i) einem Schuldenerlass in Höhe von 40,6 Mio. EUR für das als Rettungsbeihilfe gewährte Darlehen durch Rumänien (Hauptforderung in Höhe von 36,7 Mio. EUR und entsprechende Zinsen), ii) einer Kapitalzuführung durch Rumänien in Höhe von 92,9 Mio. EUR und iii) einem Zuschuss in Höhe von 57,2 Mio. EUR.
- (21) Der ursprüngliche Umstrukturierungsplan betraf den Zeitraum 2021 bis 2025 und sah vor, dass TAROM im Jahr 2024 Gewinne erwirtschaftet und eine Kapitaleinsatz-Rendite (Return on capital employed – im Folgenden „ROCE“) von 7,38 % erzielt. Die Umstrukturierungskosten, die in dem ursprünglichen Umstrukturierungszeitraum von fünf Jahren anfallen sollten, beliefen sich insgesamt auf 408,5 Mio. EUR
- (22) Der ursprüngliche Umstrukturierungsplan enthielt folgende Maßnahmen:
- a) Flottenerneuerung: die schrittweise Einführung neuer Flugzeuge und die schrittweise Ausmusterung alter Flugzeuge, was zu einer Verkleinerung der Flotte von 29 Flugzeugen im Jahr 2020 auf 17 Flugzeuge im Jahr 2024 führt, mit einer insgesamt ähnlichen Kapazität in Bezug auf die angebotenen Sitzkilometer (Available Seat Kilometres — im Folgenden „ASK“) ⁽²⁵⁾ am Ende der Umstrukturierung.
 - b) Betriebliche Optimierungsmaßnahmen: Streckenoptimierung, Entflechtung von Leistungen, stärkere Fokussierung auf Charterflüge usw.
 - c) Maßnahmen zur Steigerung der organisatorischen Effizienz: Anpassung der Kernstruktur an den derzeitigen und künftigen Umfang der Tätigkeit, Optimierung der technischen Abteilung usw.
 - d) Maßnahmen zur Kostenoptimierung: Senkung der Treibstoffkosten, Personalabbau, Umzug der Beschäftigten usw.
- (23) Weder der private Minderheitsaktionär von TAROM (der Investmentfonds Muntenia) noch die Gläubiger von TAROM sollten in irgendeiner Form für eine Lastenverteilung sorgen und es war nicht klar, ob die Minderheitsaktionäre, die nicht zur Lastenverteilung beitragen, aufgefordert würden, ihre jeweiligen Anteile an den Staat abzugeben.
- (24) Zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen waren folgende Maßnahmen erwogen worden: a) Einstellung des Flugbetriebs zu zehn Zielen im In- und Ausland und Freigabe der entsprechenden Zeitnischen, b) Veräußerung der Minderheitsbeteiligungen von TAROM an den Unternehmen [...], [...] und [...] und c) Auslagerung eines Teils des Wartungs- und Reparaturbetriebs von TAROM (Technische Abteilung) über ein Joint-Venture mit [...], einem externen privaten Anbieter. Als Verhaltensmaßregeln schlugen die rumänischen Behörden vor, dass TAROM während des ursprünglichen Umstrukturierungszeitraums keine Beteiligungen an anderen Unternehmen erwerben dürfe, es sei denn, dies sei für die Sicherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens unerlässlich, und dass das Unternehmen die Beihilfe nicht als Werbemaßnahme für den Verkauf seiner Produkte nutzen dürfe.

⁽²⁵⁾ In der Luftverkehrsbranche ist die Kennzahl „Angebotene Sitzkilometer“ (ASK) die grundlegende Produktionseinheit einer Passagierbeförderungsgesellschaft, mit der die Fahrgastkapazität gemessen wird. Der Wert wird ermittelt, indem die Zahl der in einem Flugzeug für Fluggäste verfügbaren Sitzplätze mit der Anzahl der Kilometer, die das Flugzeug zurücklegen wird, multipliziert wird.

2.5. Gründe für die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens

- (25) Da die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der angemeldeten Umstrukturierungsbeihilfe mit dem Binnenmarkt nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV in der Auslegung der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen hatte, leitete sie am 5. Juli 2021 aus folgenden Gründen ein förmliches Prüfverfahren ein: Umfang des Eigenbeitrags, Lastenverteilung, Wiederherstellung der Rentabilität und Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen. Darüber hinaus äußerte die Kommission gewisse Bedenken hinsichtlich der Geeignetheit der Beihilfe.

2.5.1. Geeignetheit der Beihilfe

- (26) Zum Zeitpunkt der Annahme des Einleitungsbeschlusses schienen die geplanten Beihilfeinstrumente und -beträge geeignet zu sein, die Solvenz- und Liquiditätsprobleme von TAROM zu beheben, und konnten daher als angemessen angesehen werden. Mit dem Zuschuss und dem Schuldenerlass sollte der Liquiditätsbedarf von TAROM gedeckt werden, während die Kapitalerhöhung der Verbesserung der Solvenz dienen sollte ⁽²⁶⁾.
- (27) Wie im Einleitungsbeschluss dargelegt ⁽²⁷⁾, würde die Gewährung einer Umstrukturierungsbeihilfe in Form eines (unverzinslichen) Zuschusses in Höhe von 40,6 Mio. EUR und eines Schuldenerlasses in Höhe von 57,2 Mio. EUR jedoch nicht dazu führen, dass der Staat als Beihilfegeber von einer erfolgreichen Umstrukturierung profitiert, auch wenn TAROM nach dem Ende des ursprünglichen Umstrukturierungszeitraums voraussichtlich ein positives Nettoergebnis erzielen würde.

2.5.2. Eigenbeitrag

- (28) Offensichtlich war der von den rumänischen Behörden angegebene Eigenbeitrag von TAROM in Höhe von 217,8 Mio. EUR weder konkret noch tatsächlich ⁽²⁸⁾. Für den größten Teil des Eigenbeitrags stützten sich die rumänischen Behörden auf Verhandlungen über Finanzierungsleasingverträge mit potenziellen Leasinggebern oder Banken. Ohne eine feste Finanzierungszusage eines Leasinggebers oder einer Bank konnten die 150,9 Mio. EUR des Finanzierungsleasings jedoch nicht als konkreter und tatsächlicher Eigenbeitrag angesehen werden ⁽²⁹⁾. Zudem unterstützte kein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalanleger oder Kreditgeber nachdrücklich den ursprünglichen Umstrukturierungsplan ⁽³⁰⁾. Das Veräußerungsverfahren für die Vermögenswerte von TAROM (Flugzeuge und Minderheitsbeteiligungen an vertikal verbundenen Unternehmen), das als weitere Finanzierungsquelle vorgeschlagen wurde, war noch nicht angelaufen, und es gab weder einen Vorabkäufer für die Minderheitsbeteiligungen von TAROM noch lagen die entsprechenden Bewertungsberichte vor ⁽³¹⁾. Außerdem wäre zu prüfen, ob der Erwerb der Vermögenswerte von TAROM durch CNAB zu Bedingungen erfolgen würde, die ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter akzeptiert hätte, da CNAB sich in staatlichem Eigentum befindet ⁽³²⁾.
- (29) Die vorläufige Prüfung des ursprünglichen Umstrukturierungsplans ergab, dass höchstens 25 % der Umstrukturisierungskosten als durch einen konkreten, tatsächlichen und beihilfefreien Eigenbeitrag finanziert angesehen werden konnten ⁽³³⁾, während in Randnummer 64 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen eine Eigenbeteiligung von grundsätzlich mindestens 50 % dieser Kosten gefordert wird, und die rumänischen Behörden haben keine Belege für das Vorliegen einer besonderen Härte oder außergewöhnlicher Umstände vorgebracht, die einen Eigenbeitrag von unter 50 % rechtfertigen würden.

2.5.3. Lastenverteilung

- (30) Die rumänischen Behörden räumten ein, dass weder der private Minderheitsaktionär von TAROM (der Investmentfonds Muntenia) noch ihre Gläubiger sich in irgendeiner Form an den Lasten beteiligen würden, und es war nicht klar, ob die Minderheitsaktionäre, die nicht zur Lastenverteilung beitragen, aufgefordert würden, ihre Anteile an den Staat abzugeben ⁽³⁴⁾. Die Kommission bezweifelte daher, dass die Beihilfe die in den

⁽²⁶⁾ Erwägungsgrund 50 des Einleitungsbeschlusses.

⁽²⁷⁾ Erwägungsgrund 49 des Einleitungsbeschlusses.

⁽²⁸⁾ Erwägungsgrund 52 des Einleitungsbeschlusses.

⁽²⁹⁾ Erwägungsgrund 52 des Einleitungsbeschlusses.

⁽³⁰⁾ Erwägungsgrund 52 des Einleitungsbeschlusses.

⁽³¹⁾ Erwägungsgründe 53 und 54 des Einleitungsbeschlusses.

⁽³²⁾ Erwägungsgrund 54 des Einleitungsbeschlusses.

⁽³³⁾ Erwägungsgrund 57 des Einleitungsbeschlusses.

⁽³⁴⁾ Erwägungsgrund 56 des Einleitungsbeschlusses.

Randnummern 65 bis 67 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen festgelegten Kriterien erfüllt, wonach Beihilfen zur Deckung von Verlusten nur zu Bedingungen gewährt werden, die eine angemessene Einbeziehung der bestehenden Investoren in die Lastenverteilung beinhalten, was normalerweise bedeuten würde, dass die etablierten Anteilseigner und nachrangigen Gläubiger die Verluste in vollem Umfang übernehmen müssen, bevor eine staatliche Intervention erfolgt.

2.5.4. Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität und Umstrukturierung innerhalb eines angemessenen Zeitraums

- (31) Wie im Einleitungsbeschluss festgestellt ⁽³⁵⁾, enthielt der ursprüngliche Umstrukturierungsplan Schätzungen, die auf der Fünfjahresprognose 2020-2024 von Eurocontrol für Europa und damit auf glaubwürdigen Hypothesen zu den Szenarien der COVID-19-Impfkampagnen beruhten. Nach dem Basisszenario würde die Rückkehr zur Rentabilität bis 2025 erfolgen. Darüber hinaus würden die Finanzkennzahlen von TAROM für 2025 (Gesamtkapitalrendite (Return on Assets) — im Folgenden „ROA“, ROCE und Nettogewinnspanne) mit den historischen Finanzkennzahlen der Peer Group von TAROM übereinstimmen. Der Umstrukturierungsplan enthielt jedoch keine Erläuterung der Angemessenheit des Rentabilitätsniveaus, das TAROM angeblich im Jahr 2025 erreichen würde, und es waren weitere Klarstellungen zu den Tests, den Komponenten der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital — im Folgenden „WACC“) ⁽³⁶⁾ und der Auswahl der Peer Group erforderlich. Das erwartete Rentabilitätsniveau erschien in Anbetracht der bisherigen Geschäftsergebnisse von TAROM optimistisch. Darüber hinaus würde im pessimistischen Szenario die Wiederherstellung der Rentabilität erst ab 2027 erreicht, d. h. außerhalb des Umstrukturierungszeitraums, der bis 2025 laufen sollte. Die Anforderung aus Randnummer 47 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, wonach der Umstrukturierungsplan die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des begünstigten Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist sowohl im Basisszenario als auch im pessimistischen Szenario erlauben muss, war somit nicht erfüllt. Weder für das Basisszenario noch für das pessimistische Szenario legten die rumänischen Behörden ausreichende Informationen über die Zusammensetzung der Peer Group oder die den Daten der Peer Group zugrunde liegenden Zahlen vor.
- (32) Die Kommission hatte daher Zweifel daran, dass der ursprüngliche Umstrukturierungsplan von angemessener Dauer war und am Ende des Umstrukturierungszeitraums zur Wiederherstellung der Rentabilität von TAROM führen würde, da nicht ersichtlich wurde, dass TAROM eine ausreichende Rendite erwirtschaften und ohne weitere Beihilfen weiterhin auf dem Markt bestehen kann ⁽³⁷⁾.

2.5.5. Existenz und Wirksamkeit sinnvoller Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen

- (33) Im Einleitungsbeschluss ⁽³⁸⁾ vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass nicht hinreichend nachgewiesen wurde, dass konkrete strukturelle Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen geplant waren. Erstens betraf nur eine begrenzte Zahl der vorgeschlagenen Zeiträumenfreigaben potenziell überlastete Flughäfen und die rumänischen Behörden legten nicht die erforderlichen Informationen vor, anhand deren die Kommission hätte beurteilen können, ob die für die freigegebenen Zeiträumen vorgeschlagenen Flugzeiten tatsächlich den Bedingungen einer starken Überlastung Rechnung tragen würden. Die rumänischen Behörden schlugen vor, Minderheitsbeteiligungen an Unternehmen zu veräußern, die Nebentätigkeiten zum Flugbetrieb ausübten. Die Veräußerungspläne waren jedoch vage; insbesondere fehlten Bewertungsberichte über die Vermögenswerte und Informationen über die Rentabilität der betreffenden Unternehmen. Da die Kommission starke Zweifel an der Verhältnismäßigkeit der Beihilfe und am Eigenbeitrag von TAROM hatte, hielt sie es für erforderlich, dass die Erlöse aus den marktbasierten Verkäufen und Veräußerungen von Vermögenswerten dazu beitragen sollten, den Betrag der Umstrukturierungsbeihilfe zu verringern und gleichzeitig die negativen Auswirkungen der Beihilfe auf andere Luftfahrtunternehmen zu reduzieren. Darüber hinaus würde sich die Gesamtflugkapazität von TAROM, ausgedrückt in ASK, trotz der erheblichen Verringerung der Zahl der Flugzeuge bis zum Ende des Umstrukturierungsplans nicht wesentlich ändern.
- (34) Abgesehen davon, dass TAROM während des Umstrukturierungszeitraums keine Beteiligungen an anderen Unternehmen erwerben darf, es sei denn, dies ist für die Sicherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens unerlässlich, und dass das Unternehmen die Beihilfe nicht als Werbemaßnahme für den Verkauf seiner Produkte verwenden darf, schlugen die rumänischen Behörden, keine weiteren Verhaltensmaßregeln vor.

⁽³⁵⁾ Erwägungsgründe 59 bis 64 des Einleitungsbeschlusses.

⁽³⁶⁾ „WACC“ steht für „Weighted Average Cost of Capital“ und bezeichnet die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten eines Unternehmens.

⁽³⁷⁾ Erwägungsgrund 64 des Einleitungsbeschlusses.

⁽³⁸⁾ Erwägungsgründe 65 bis 72 des Einleitungsbeschlusses.

- (35) Die Kommission bezweifelte daher, dass die negativen Auswirkungen der Beihilfe auf den Wettbewerb mangels verbindlicher und eindeutiger struktureller Maßnahmen und Verhaltensmaßregeln in ausreichendem Maße abgemildert würden.

3. BEMERKUNGEN RUMÄNIENS

- (36) Die rumänischen Behörden übermittelten ihre Bemerkungen zum Einleitungsbeschluss mit Schreiben vom 11. August 2021 ⁽³⁹⁾.
- (37) In Bezug auf den Eigenbeitrag von TAROM gaben die rumänischen Behörden an, dass die Gespräche mit den Flugzeug-Leasinggebern zum Zeitpunkt ihrer Antwort noch andauerten, und fügten hinzu, dass parallel dazu Gespräche über die Möglichkeit für TAROM aufgenommen worden seien, eine Unternehmensfazilität in Höhe von [...] Mio. USD von einer Flugzeugfinanzierungsgesellschaft zu erhalten [...].
- (38) Im Hinblick auf den geplanten Verkauf der Minderheitsbeteiligungen von TAROM an [...] legten die rumänischen Behörden zwei aktualisierte Bewertungsberichte für [...] und für [...] vor, die niedrigere Werte enthielten als im ursprünglichen Umstrukturierungsplan vorgesehen, und kündigten die Vorlage eines aktualisierten Berichts für [...] an. [...].
- (39) In Bezug auf die Flugzeugverkäufe gaben die rumänischen Behörden an, dass zwei Boeing 737-300 bis September/Okttober 2021 verkauft werden sollen und dass sieben ATR 42-500 im vierten Quartal 2021 an ATR zurückverkauft würden. Rumänien kündigte ferner an, dass bis Ende 2021 zwei weitere Boeing 737-300 zum Verkauf angeboten würden.
- (40) Hinsichtlich der Bedenken der Kommission in Bezug auf die Lastenverteilung erklärten die rumänischen Behörden, dass man diese Bedenken sehr wohl verstehe, dass aber noch entschieden werden müsse, wie man sie ausräumen könne.
- (41) Die rumänischen Behörden wiesen ferner darauf hin, dass die Bedenken der Kommission hinsichtlich der Wiederherstellung der Rentabilität von TAROM und der Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen zur Kenntnis genommen worden seien und dass der Kommission zu einem späteren Zeitpunkt ein aktualisierter Geschäftsplan vorgelegt werde, der diese Bedenken ausräume. Die rumänischen Behörden legten Daten über die Peer Group und den Zeitplan für die Freigabe von Zeitnischen vor.
- (42) Schließlich erklärten die rumänischen Behörden in Bezug auf die Umsetzung der von TAROM im ursprünglichen Umstrukturierungsplan vorgeschlagenen Maßnahmen, dass der Vorstand von TAROM am 30. Juli 2021 den Beginn der nächsten Phase des Personalumstrukturierungsprogramms genehmigt und am 3. August 2021 eine förmliche Sitzung mit den Gewerkschaften stattgefunden habe.

4. STELLUNGNAHME DES DRITTEN

- (43) Am 4. Oktober 2021 ging bei der Kommission im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens eine Stellungnahme von Wizz Air ein.
- (44) Wizz Air vertrat die Auffassung, dass seine Verfahrensrechte verletzt worden seien, da im Einleitungsbeschluss zahlreiche Informationen unkenntlich gemacht worden seien, was Wizz Air vorgeblich daran gehindert habe, eine aussagekräftige Stellungnahme abzugeben.
- (45) Wizz Air stimmte der Feststellung der Kommission zu, dass die Voraussetzungen der Verhältnismäßigkeit der Umstrukturierungsbeihilfe und der Lastenverteilung nicht erfüllt waren. Laut Wizz Air befindet sich TAROM seit vielen Jahren in Schwierigkeiten und auf das Problem des schlechten Managements sei im Umstrukturierungsplan nicht eingegangen worden. Wizz Air brachte ferner vor, dass die Luftverkehrsprognosen auf veralteten Daten beruhten und nach unten korrigiert werden müssten. Die Auswahl der Peer Group von TAROM sei ungeeignet, da sie hauptsächlich nationale Fluggesellschaften und nur wenige Fluggesellschaften, die sich im Vergleichszeitraum möglicherweise in finanziellen Schwierigkeiten befanden, umfasste. Darüber hinaus sei die Beihilfe weder geeignet noch verhältnismäßig. Wizz Air brachte jedoch vor, dass aufgrund der zahlreichen Schwärzungen von Finanzinformationen im Einleitungsbeschluss keine detailliertere Stellungnahme möglich sei.

⁽³⁹⁾ Vorbringen Rumäniens vom 11. August 2021.

- (46) Wizz Air brachte ferner vor, dass die Umstrukturierungsbeihilfe den Grundsatz der einmaligen Beihilfe gemäß den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen nicht erfülle, da sich TAROM seit der Gewährung früherer Beihilfen, die der rumänische Wettbewerbsrat im Jahr 2004 genehmigt hatte, aufgrund finanzieller Schwierigkeiten über mehr als zehn Jahre hinweg in einem ständigen Umstrukturierungsprozess befunden habe.
- (47) In Bezug auf die Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen wies Wizz Air darauf hin, dass der Umstrukturierungsplan weder einen Kapazitätsabbau noch eine Reduzierung des Geschäftsbetriebs vorgesehen habe, wie dies in der bisherigen Entscheidungspraxis der Kommission bei der Umstrukturierung von Fluggesellschaften gefordert worden sei. Wizz Air machte geltend, dass TAROM seinen Geschäftsbetrieb mindestens in demselben Maße reduzieren müsse wie es die nicht geförderten Wettbewerber im Durchschnitt taten. Zudem müsse der Zeitnischenverkauf mindestens im gleichen Verhältnis zur Verkleinerung der Flotte von TAROM erfolgen. Wizz Air hielt zudem die vorgeschlagenen Verpflichtungen zu Verhaltensmaßregeln in Anbetracht des erheblichen Umfangs der von TAROM beantragten Umstrukturierungsbeihilfe für unzureichend. Insbesondere brachte Wizz Air vor, dass es angemessen wäre, TAROM die Beschränkungen für die Vergütung der Geschäftsleitung aufzuerlegen, die einigen Fluggesellschaften im Zusammenhang mit den COVID-19-Rekapitalisierungsmaßnahmen auferlegt worden seien, da i) sich TAROM im Gegensatz zu anderen Empfängern von COVID-19-Rekapitalisierungsbeihilfen bereits vor dem 31. Dezember 2019 in finanziellen Schwierigkeiten befunden habe und ii) die sich verschlechternde Finanzlage von TAROM zum Teil auf ein schlechtes Management zurückzuführen sei.
- (48) Schließlich äußerte Wizz Air Bedenken hinsichtlich der Einhaltung der Randnummer 44 Buchstabe b der Leitlinien für die Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, an der die Kommission im Einleitungsbeschluss keine Zweifel geäußert hatte. In diesem Zusammenhang brachte Wizz Air vor, dass TAROM immer weiter aus den Märkten verdrängt worden sei, die das Unternehmen früher bedient habe, und daher seine frühere Rolle bei der Bereitstellung wichtiger Verbindungen nach Rumänien verloren habe. Die Dienste von TAROM seien bereits von Wettbewerbern, darunter Wizz Air, dem größten Betreiber auf rumänischen Strecken (rund 40 % der Kapazität), sowie Blue Air mit einem Anteil von 13 % am Inlandsmarkt, übernommen worden; demnach käme der Dienst von TAROM nicht dem eines nationalen Infrastrukturanbieters gleich, wie im Einleitungsbeschluss behauptet. Laut Wizz Air ist der Inlandsmarkt, von dem die Kommission behauptet, dass TAROM dort einen bedeutenden Dienst erbringt, äußerst klein (weniger als 10 % des gesamten Flugverkehrs nach, von und innerhalb Rumäniens) und der Anteil von TAROM am Inlandsmarkt betrage 63 %, was folglich nur 6,3 % der Gesamtkapazität des rumänischen Markts (d. h. Inlands- und internationale Flüge) entspreche, sodass die Dienste von TAROM auf dem Inlandsmarkt nicht bedeutend seien. Wizz Air ist der Auffassung, dass die Höhe der Umstrukturierungsbeihilfe in Anbetracht der begrenzten Zahl der ausschließlichen Inlandsstrecken von TAROM in keinem Verhältnis zu dem Ziel steht, diese Strecken zu erhalten, sodass die Kommission prüfen sollte, ob nicht stattdessen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf diesen Strecken umgesetzt werden könnten. Schließlich brachte Wizz Air vor, dass ab Juli 2021 mehr als 3 000 Flugzeuge in der EU am Boden geblieben seien und dass erhebliche Überkapazitäten im Falle des Marktaustritts von TAROM in einem Post-COVID-Marktumfeld, das durch eine geringere Nachfrage und noch vorhandene Reisebeschränkungen gekennzeichnet sei, sicherlich schnell dazu führen würden, dass diese Strecken übernommen würden.
- (49) Zudem gebe es keine Belege dafür, dass TAROM die Möglichkeiten des Markts für die Beschaffung von Finanzmitteln ausgeschöpft habe, bevor das Unternehmen beim rumänischen Staat eine Beihilfe beantragt habe, und für andere Fluggesellschaften sei eine solche Finanzierung auf dem Markt verfügbar gewesen. Darüber hinaus zeige die fehlende Verfügbarkeit von Finanzmitteln bei den Gläubigern von TAROM, dass diese Gläubiger nicht an die finanzielle Tragfähigkeit von TAROM glaubten, da sie andernfalls eine Liquidation von TAROM nicht riskiert hätten, was bei fehlender Finanzierung wahrscheinlich gewesen wäre.

5. BEMERKUNGEN RUMÄNIENS ZUR STELLUNGNAHME DES DRITTEN

- (50) Auf die bei den rumänischen Behörden am 12. Oktober 2021 eingegangene Stellungnahme von Wizz Air übermittelten die rumänischen Behörden am 12. November 2021 folgende Bemerkungen:
- a) In Bezug auf die angebliche Verletzung der Verfahrensrechte von Wizz Air brachten die rumänischen Behörden vor, dass nur Geschäftsgeheimnisse geschwärzt worden seien, die die Kommission aufgrund ihrer Verpflichtung zur Wahrung des Berufsgeheimnisses schützen müsse.
- b) Die rumänischen Behörden stimmten den vorläufigen Feststellungen der Kommission im Einleitungsbeschluss zu, wonach die Beihilfe zur Entwicklung eines Wirtschaftszweigs und zur Vermeidung sozialer Härten und eines Marktversagens beiträgt, ebenso der Tatsache, dass die Beihilfe geeignet erscheint, die Solvenz- und Liquiditätsprobleme von TAROM zu beheben.

- c) In Bezug auf das Vertrauen der marktwirtschaftlich handelnden Investoren habe TAROM erhebliche Anstrengungen unternommen, um Investoren für die Finanzierung der Flottenerneuerung zu gewinnen, und auch bereits einige Finanzierungsangebote erhalten.
- d) Die Auswahl der von TAROM zu Vergleichszwecken ausgewählten Fluggesellschaften sei in Anbetracht der den Peer-Group-Daten zugrunde liegenden Zahlen angemessen.
- e) In Bezug auf die Angemessenheit der Beihilfe stellten die rumänischen Behörden klar, dass die Beihilfe zu etwa 50 % in Form einer Kapitalerhöhung gewährt werden sollte, der übrige Teil in Form eines direkten Zuschusses und eines Schuldenerlasses (für die Rettungsbeihilfe, die in Form eines rückzahlbaren verzinsten Darlehens gewährt wurde). Die rumänischen Behörden brachten vor, dass mit dem Zuschuss und dem Schuldenerlass der Liquiditätsbedarf von TAROM zu Beginn des Umstrukturierungszeitraums gedeckt würde, während die Kapitalerhöhung die Solvenz des Unternehmens verbessern würde. Andere Instrumente (wie Bürgschaften oder Darlehen) oder Beträge würden die Umstrukturierungsziele gefährden oder untragbare finanzielle Kosten verursachen, die die langfristige Rentabilität von TAROM beeinträchtigt würden.
- f) In Bezug auf die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe schlugen die rumänischen Behörden vor, Minderheitsaktionäre aufzufordern, entweder einen Beitrag zu leisten oder ihre Anteile an den Staat abzutreten, um den Bedenken hinsichtlich der Lastenverteilung Rechnung zu tragen, und dass ein Finanzierungsleasing als Eigenbeitrag akzeptiert werden sollte, da dies ein Zeichen des Vertrauens der Finanzmärkte in die Wiederherstellung der Rentabilität der Fluggesellschaft sei.
- g) In Bezug auf den Grundsatz der einmaligen Beihilfe bestätigten die rumänischen Behörden, dass TAROM in den letzten zehn Jahren vor der Anmeldung der Umstrukturierungsbeihilfe keine Rettungsbeihilfe, Umstrukturierungsbeihilfe, vorübergehende Umstrukturierungsbeihilfe oder nicht angemeldete Beihilfe erhalten habe und dass die letzte Umstrukturierungsbeihilfe, die TAROM erhalten habe, vor dem Beitritt Rumäniens zur Union vom rumänischen Wettbewerbsrat genehmigt worden sei und den Umstrukturierungszeitraum 2002-2005 betroffen habe.
- h) In Bezug auf die Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen gaben die rumänischen Behörden an, dass TAROM beschlossen habe, weitere Maßnahmen zu ergreifen, wie z. B.:
 - (1) Einstellung der Flüge zu weiteren fünf Zielen an Flughäfen mit der höchsten Überlastung, auf die 13,2 % aller Flüge im ursprünglich vorgelegten Geschäftsplan entfielen; dies würde dazu führen, dass TAROM den Flugbetrieb an 56 % seiner stark überlasteten Ziele bis Ende 2022 effektiv einstellen würde. Die rumänischen Behörden gaben an, dass sich dadurch die Zahl der von TAROM angeflogenen Ziele auf 25 reduzieren würde, was einer Verringerung des internationalen Flugbetriebs um 54 % und des nationalen Flugbetriebs um 42 % gegenüber 2019 entspräche und eine weitere Verringerung der Zahl der Flüge um 10 % gegenüber dem zuvor vorgeschlagenen Flugplan bedeuten würde (im Vergleich zum Basisjahr 2019, d. h. – 27,6 % statt – 17,8 %).
 - (2) Verringerung der Zahl der Flugzeuge auf 15 (statt 17, wie im ursprünglichen Umstrukturierungsplan vorgesehen) und Vorverlegung des Zeitpunkts, zu dem die Flotte in ihrer langfristigen Zusammensetzung in Betrieb genommen werden soll, auf 2023 (statt 2024).
 - (3) Als Folge der unter den Nummern 1 und 2 beschriebenen zusätzlichen Änderungen würde die Gesamtzahl der ASK im Vergleich zum Basisjahr von 2019 ebenfalls um [...] % zurückgehen.

6. DER AKTUALISIERTE UMSTRUKTURIERUNGSPLAN

- (51) Am 19. April 2024 übermittelten die rumänischen Behörden der Kommission einen aktualisierten Umstrukturierungsplan vom 18. April 2024 ⁽⁴⁰⁾ (im Folgenden „aktualisierter Umstrukturierungsplan“) und legten anschließend zusätzliche Informationen vor, die ebenfalls Teil des aktualisierten Umstrukturierungsplans sind.
- (52) Der aktualisierte Umstrukturierungsplan zeigt die Schwächen auf, die zu den Schwierigkeiten von TAROM geführt haben (siehe Erwägungsgründe 15 bis 17), beschreibt das kontrafaktische Szenario, in dem TAROM die Beihilfe nicht erhalten würde (siehe Abschnitt 6.1), und sieht ein umfassendes Maßnahmenpaket vor, das TAROM umsetzen wird, um seine Schwierigkeiten zu beheben und langfristig rentabel zu werden (Abschnitt 6.2).

⁽⁴⁰⁾ Der aktualisierte Umstrukturierungsplan vom 18. April 2024 ersetzte frühere vorläufige Fassungen des von den rumänischen Behörden vorgelegten Umstrukturierungsplans.

6.1. Alternatives Szenario ohne Beihilfe

- (53) Den Angaben Rumäniens zufolge hatte TAROM im Dezember 2023 überfällige Zahlungsverpflichtungen in Höhe von rund [...] Mio. EUR und seine verfügbaren Barmittel waren auf [...] Mio. EUR begrenzt. In Anbetracht der wiederholten Stundung bestimmter Forderungen bringt Rumänien vor, dass die Hauptgläubiger von TAROM mit zunehmender Ungeduld auf die Zahlungen warteten. Nach den von Rumänien vorgelegten Informationen geht es insbesondere um unbezahlte Leasingraten an drei Flugzeug-Leasinggeber sowie erhebliche Schulden gegenüber CNAB, dem Abfertigungsunternehmen am Flughafen OTP. Die letztgenannten Verbindlichkeiten sind durch Hypotheken auf Immobilien im Eigentum von TAROM, zwei Flugzeuge des Typs ATR 72-500, Hypotheken auf die Beteiligungen von TAROM an [...] und [...] sowie eine Hypothek auf die Forderungen aus dem künftigen Verkauf der Zeiträume [...] besichert (siehe Erwägungsgrund 119). Da alle Vermögenswerte von TAROM, die einen bestimmten Wert haben, entweder zur Finanzierung der Umstrukturierungskosten veräußert wurden (siehe Erwägungsgründe 60 und 77) oder im Rahmen laufender Finanzierungsvereinbarungen wie dem Rettungsdarlehen und dem COVID-19-Darlehen, für das gemäß dem ersten Beschluss über Schadensausgleich eine Bürgschaft gewährt wurde (siehe Erwägungsgründe 17 und 54), oder für bestehende Schulden verpfändet wurden, stehen der Fluggesellschaft keine kurzfristigen alternativen Finanzierungskanäle offen.
- (54) Die rumänischen Behörden erklären, dass TAROM ohne die Umstrukturierungsbeihilfe schnell das Geld ausgehen würde und nicht in der Lage wäre, den täglichen Betrieb aufrechtzuerhalten. Wenn die Fluggesellschaft im Jahr 2024 mit der Rückzahlung eines Teils ihrer Schulden beginnen würde, wäre ihr Cashflow negativ. Die geplanten Umstrukturierungsmaßnahmen könnten aufgrund fehlender Finanzierung nicht durchgeführt werden, was sich weiter auf die Einnahmen von TAROM auswirken würde. Darüber hinaus würde die Rettungsbeihilfe, für die TAROM einen Teil seiner Flugzeuge als Sicherheit verpfändet habe, fällig und müsste zurückgezahlt werden, was die Verwertung der Sicherheiten zur Folge hätte. TAROM wäre auch nicht in der Lage, die Leasingraten für vorhandene Flugzeuge zu zahlen, die dann am Boden bleiben müssten.
- (55) Die rumänischen Behörden erklären, dass Gläubiger, denen gegenüber Dauerschulden bestehen, Vollstreckungsmaßnahmen einleiten und, falls ihre Forderungen nicht beglichen werden, die Einleitung eines Insolvenzverfahrens gegen TAROM beantragen könnten. Im Falle einer Insolvenz (die angesichts der Solvenz- und Liquiditätslage von TAROM sehr wahrscheinlich ist) würde TAROM die Betriebsgenehmigung entzogen, was bedeuten würde, dass seine Flugzeuge (soweit sie nicht bereits durch Einzelvollstreckung beschlagnahmt und/oder stillgelegt wurden; siehe Erwägungsgründe 53 und 54) am Boden bleiben würden und das Unternehmen den Betrieb einstellen müsste. Gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁴¹⁾ darf kein in der Union niedergelassenes Unternehmen Fluggäste im gewerblichen Luftverkehr ohne Betriebsgenehmigung befördern. Gemäß Artikel 9 Absatz 1 der genannten Verordnung setzt die Genehmigungsbehörde die Betriebsgenehmigung eines Luftfahrtunternehmens aus oder widerruft sie, wenn sie nicht mehr davon überzeugt ist, dass es während eines Zeitraums von zwölf Monaten seinen tatsächlichen und möglichen Verpflichtungen nachkommen kann. Die zuständige Behörde kann eine vorläufige Genehmigung nur erteilen, wenn die realistische Aussicht eines zufriedenstellenden finanziellen Umbaus innerhalb dieser Zeitspanne besteht. Den rumänischen Behörden zufolge wäre eine solche Aussicht angesichts der Überschuldung und der mangelnden Liquidität von TAROM nur gegeben, wenn die angemeldeten Maßnahmen gewährt würden. Wäre dies nicht der Fall, müsste die Betriebsgenehmigung von TAROM ausgesetzt oder widerrufen werden, was ein sofortiges Flugverbot für alle Flugzeuge von TAROM zur Folge hätte. Darüber hinaus sieht Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 vor, dass die Genehmigungsbehörde, wenn eindeutige Hinweise auf finanzielle Schwierigkeiten vorliegen oder ein Insolvenzverfahren oder ein ähnliches Verfahren gegen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft eröffnet wird, unverzüglich eine gründliche Bewertung der Finanzsituation vornimmt und den Status der Betriebsgenehmigung auf der Grundlage ihrer Erkenntnisse in Übereinstimmung mit diesem Artikel innerhalb von drei Monaten überprüft. Die Folgen, die die Einstellung des Betriebs von TAROM nach Angaben der rumänischen Behörden auf den rumänischen Luftverkehrsmarkt hätte, sind in Abschnitt 6.6 dargelegt.
- (56) Selbst wenn TAROM das Jahr 2024 überstehen könnte, wovon nicht auszugehen sei, wäre das Unternehmen nach Einschätzung der rumänischen Behörden ohne die Umstrukturierungsbeihilfe nicht überlebensfähig. Denn ohne die Beihilfe wäre TAROM nicht in der Lage, die Flottenerneuerung wie geplant durchzuführen, und müsste mit einem ineffizienten Mix aus alten Flugzeugen weiterarbeiten, was einer der Hauptgründe für die derzeitigen Schwierigkeiten sei. Darüber hinaus würde ein Teil der Flotte aufgrund nicht gezahlter Leasingraten oder der Verwertung von als Sicherheit verpfändeten Vermögenswerten stillgelegt werden (siehe Erwägungsgründe 53 und 54). Außerdem könnten auch andere Teile der Umstrukturierungsmaßnahmen aufgrund mangelnder Finanzierung nicht durchgeführt werden, was die Probleme, die die Schwierigkeiten von TAROM verursacht hätten, fortbestehen ließe und weitere negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit des Unternehmens hätte.

⁽⁴¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

- (57) Rumänien bringt vor, dass TAROM keine anderen Möglichkeiten habe, ausreichende Finanzmittel zu beschaffen, um den Betrieb in den nächsten drei Jahren aufrechtzuerhalten. Wie in Erwägungsgrund 53 dargelegt, verfüge TAROM über keine Vermögenswerte, mit denen das Unternehmen kurzfristige Finanzierungen erhalten könne, und werde auch im Jahr 2024 ein negatives Eigenkapital aufweisen (siehe Erwägungsgrund 88). Eine begrenzte Verkleinerung des Geschäftsbetriebs in Form von Veräußerungen von Beteiligungen sei im Gange, sei jedoch langwierig und würde nicht rechtzeitig genügend Erlöse einbringen, um eine Insolvenzanmeldung abzuwenden. Gleiches gelte für die Veräußerung der Zeitsche [...], d. h. [...] (wie in Erwägungsgrund 119 erläutert). TAROM sei es gelungen, ein Finanzierungsleasing für die Lieferung einer Boeing 737-8 MAX im Wert von [...] Mio. EUR (ohne Zinsen) zu erhalten. [...].

6.2. Umstrukturierungsmaßnahmen

- (58) Der Umstrukturierungszeitraum des aktualisierten Umstrukturierungsplans erstreckt sich von Januar 2021 bis Dezember 2026. Der aktualisierte Umstrukturierungsplan stützt sich auf mehrere zentrale Säulen, darunter die Erneuerung der Flotte, ein optimierter Streckenplan und verschiedene Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Effizienz, die während des Umstrukturierungszeitraums durchgeführt wurden oder werden.

6.2.1. Flottenerneuerung

- (59) Der Umbau der Flotte zielt darauf ab, Flugzeuge einzusetzen, die für den Bedarf von TAROM geeignet sind, und die Kosten (für Wartung, Leasing, Treibstoff usw.) zu senken. Die Flotte von TAROM soll von 29 Flugzeugen sieben verschiedener Typen ⁽⁴²⁾ im Jahr 2021 auf 14 Flugzeuge von nur vier verschiedenen Typen ⁽⁴³⁾ bis 2025 verkleinert werden. Die Zahl der Flugzeuge soll dann mindestens bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums konstant bei 14 liegen.
- (60) Im Dezember 2023 umfasste die Flotte von TAROM 12 Düsenflugzeuge und 6 ATR. Die Flottenerneuerung ist im Gange und soll bis [...] abgeschlossen sein. 2022 verkaufte TAROM alle vier Boeing 737-300 zusammen mit einem Boeing 737-300 Triebwerk für insgesamt [...] EUR. Im Jahr 2023 verkaufte TAROM alle sieben ATR 42-500 für [...] EUR. Insgesamt belaufen sich die Erlöse aus den Flugzeugverkäufen in den Jahren 2022 und 2023 auf rund [...] Mio. EUR. Der Verkaufsprozess für die vier Airbus 318 hat begonnen, und bis Januar 2024 waren [...] vorläufige Angebote eingegangen. Am 7. März 2024 teilten die rumänischen Behörden der Kommission mit, dass TAROM [...] als erfolgreichen Käufer im Verkaufsverfahren ausgewählt habe, der ein Angebot in Höhe von [...] Mio. USD (ca. [...] Mio. EUR) für die vier Airbus 318 unterbreitet habe. [...]. Am 1. April 2024 unterzeichneten TAROM und der potenzielle Käufer eine Absichtserklärung. Die vier Boeing 737-700 werden schrittweise außer Dienst gestellt und voraussichtlich alle bis [...] verkauft sein.
- (61) Die Ausmusterung der Flugzeuge wird mit der schrittweisen Inbetriebnahme von vier neuen Boeing 737-8 MAX einhergehen, die [...] in die Flotte von TAROM aufgenommen werden sollen, eine davon im Rahmen von Finanzierungsleasing und drei im Rahmen von Operating-Leasing (hierüber wurden bereits [...] Verhandlungen geführt). Bislang wurde der Finanzierungsleasingvertrag für eine Boeing 737-8 MAX (siehe Erwägungsgrund 57) und am [...] ein Operating-Leasing-Vertrag für eine Boeing 737-8 MAX mit [...] als Leasinggeber und TAROM als Leasingnehmer geschlossen. Die wichtigsten wirtschaftlichen Auswirkungen der Flottenerneuerung werden sich somit [...] zeigen, während das Wachstum im Jahr 2024 aufgrund des fortgesetzten Betriebs älterer Flugzeuge im Verhältnis moderat bleiben wird.
- (62) Die Flotte von TAROM wird gestrafft und vereinheitlicht, was eine wettbewerbsfähigere Preisgestaltung und einen effizienteren Betrieb ermöglichen und zu Einsparungen durch eine moderne und harmonisierte Flotte führen wird. Neben der Senkung der Betriebskosten dürfte das Ergebnis auch eine einheitlichere Flotte sein, was zu weiteren Effizienzgewinnen führen wird. Darüber hinaus wird das Leistungsangebot verbessert, mit modernen Flugzeugen, das der Kundennachfrage entspricht, und die Flotte wird durch eine deutliche Verringerung der Zahl der Flugzeuge gestrafft.

6.2.2. Betriebliche Optimierung

- (63) Der aktualisierte Umstrukturierungsplan sieht folgende Maßnahmen vor: a) Streckenoptimierung (siehe Erwägungsgrund 64), b) Nebeneinnahmen (siehe Erwägungsgrund 65), und c) Schließung von Verkaufsstellen, Marketingmaßnahmen und Kommunikation (siehe Erwägungsgründe 66 und 67).

⁽⁴²⁾ Flotte von 29 Flugzeugen mit: 4 × Boeing 737-300, 4 × Boeing 737-700, 4 × Boeing 737-800, 4 × Airbus 318, 4 × ATR 72-600, 2 × ATR 72-500, 7 × ATR 42-500.

⁽⁴³⁾ Flotte von 14 Flugzeugen mit: 4 × Boeing 737-MAX 8, 4 × ATR 72-600, 2 × ATR 72-500, 4 × Boeing 737-800.

Optimierter Streckenplan

- (64) TAROM hat eine gründliche Analyse seiner bestehenden Strecken durchgeführt, um deren Leistung unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung nach der COVID-19-Pandemie zu ermitteln und Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Effizienz zu bestimmen und umzusetzen. Demzufolge strafft TAROM seinen Geschäftsbetrieb durch die Einstellung einer Reihe von Strecken und die Verringerung der Flugfrequenz auf bestehenden Strecken. Während im Jahr 2019 keine der weiterhin bestehenden Strecken auf C3-Ebene rentabel war, wird jede von ihnen bis 2029 auf dieser Ebene rentabel werden; 23 der Strecken werden bereits am Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2026 auf C2-Ebene rentabel sein. Jede verbleibende Strecke, mit Ausnahme der Strecken nach/von [...], soll [...] bedient werden. Dies dürfte zusammen mit der Flottenumstrukturierung den Auslastungsgrad von TAROM von rund [...] % im Jahr 2019 auf etwa [...] % am Ende des Umstrukturierungszeitraums und auf über [...] % nach diesem Zeitraum erhöhen (siehe Erwägungsgrund 101 und Tabelle 5). Die tatsächlichen Zahlen für 2022 weisen einen Auslastungsgrad von [...] % aus. Die rumänischen Behörden bringen vor, dass TAROM zwar (noch) nicht den Auslastungsgrad seiner Wettbewerber erreicht habe (der je nach Fluggesellschaft in der Regel zwischen 80 % und 90 % liege, siehe auch Abbildung 2 in Erwägungsgrund 217), aber die einzige der fünf größten auf dem rumänischen Markt tätigen Fluggesellschaften (Wizz Air, Ryanair, Lufthansa, Air France-KLM, TAROM) sei, die ihren Auslastungsgrad im Jahr 2022 gegenüber 2019 habe erhöhen können.

Nebeneinnahmen

- (65) TAROM beabsichtigt, Nebeneinnahmen aus verschiedenen Quellen zu erzielen. Zu den gegen Aufpreis angebotenen Dienstleistungen sollen [...] gehören. Die rumänischen Behörden geben an, dass die Nebeneinnahmen langfristig auf etwa [...] % der Gesamteinnahmen geschätzt werden. TAROM bringt vor, dass dies eine konservative Schätzung sei, wenn man von den branchenspezifischen Richtwerten für traditionelle Fluggesellschaften (durchschnittlich 4,5 % in den letzten Jahren) und erst recht für Billigfluggesellschaften (die im Jahr 2019 etwa 12,5 % der Einnahmen aus solchen Nebendienstleistungen erzielt hätten, Ryanair sogar 31,1 %) ausgehe. Den rumänischen Behörden zufolge begannen die Einnahmen aus Nebendienstleistungen Ende 2021 langsam zu steigen, und im Jahr 2022 sei ein Wachstum zu verzeichnen gewesen. Die rumänischen Behörden bringen vor, dass [...]. Infolgedessen seien die Einnahmen aus Nebendienstleistungen auf der Grundlage vorläufiger (nicht geprüfter) Zahlen für 2023 zwischen 2022 und 2023 um etwa das [...] -fache gestiegen und hätten sich 2023 auf etwa [...] Mio. EUR belaufen, was etwa [...] % der Gesamteinnahmen entspreche.

Schließung von Verkaufsstellen, Marketingmaßnahmen und Kommunikation

- (66) Da die Kosten der internen Verkaufsstellen für Flugtickets im Vergleich zu ihrem Beitrag zu den Einnahmen von TAROM und den über diese Verkaufsstellen getätigten Verkäufen — der kontinuierlich zurückging und 2023 nur noch [...] % betrug — weiterhin hoch waren, beschloss TAROM, sein Verkaufsnetz für Flugtickets umzustrukturieren. Der aktualisierte Umstrukturierungsplan sieht die Schließung mehrerer Verkaufsstellen in Rumänien vor, während aus den verbleibenden Verkaufsstellen regionale Verkaufsstellen werden sollen, die die Tätigkeiten der anderen Verkaufsstellen in der Region übernehmen. Darüber hinaus würden nur zwei Verkaufsstellen für Flugtickets im Ausland weiterhin tätig sein, und zwar in Brüssel und in Chisinau, während die übrigen zwölf Verkaufsstellen im Ausland geschlossen würden. Die rumänischen Behörden unterrichten die Kommission darüber, dass zwölf Verkaufsstellen im Inland und zwölf Verkaufsstellen im Ausland erfolgreich geschlossen worden und nur noch vier inländische und zwei ausländische Verkaufsstellen weiterhin tätig seien. Die Schließung der inländischen Verkaufsstellen dürfte Einsparungen von rund [...] EUR pro Jahr bringen, bei ähnlich hohen Verkäufen wie im Jahr 2019. Auf der Grundlage der tatsächlichen Zahlen für 2022 geben die rumänischen Behörden an, dass diese Schätzungen weit übertroffen worden seien, was im Jahr 2022 zu Einsparungen von rund [...] Mio. EUR geführt habe. Die Schließung von Verkaufsstellen im Ausland dürfte Einsparungen von rund [...] Mio. EUR pro Jahr bei mehr oder weniger konstanten Verkäufen gegenüber 2019 bringen.
- (67) Darüber hinaus wird der Umstrukturierungsprozess von Marketingmaßnahmen flankiert, die durch den Einsatz digitaler Instrumente und eine verbesserte Kommunikationsstrategie unterstützt werden.

6.2.3. Organisatorische Effizienz

- (68) Im Rahmen von Maßnahmen zur Steigerung der organisatorischen Effizienz führt TAROM eine Personalumstrukturierung durch. Die Zahl der Beschäftigten wurde von 1 765 im Juli 2020 auf 1 154 im Dezember 2023 reduziert, teilweise auf der Grundlage von Programmen zum freiwilligen Ausscheiden aus dem Arbeitsverhältnis, und es werden organisatorische Verbesserungen umgesetzt. Der angestrebte Personalbestand vor der Umsetzung der Auslagerungsmaßnahmen beträgt 1 316 Beschäftigte. TAROM hat damit begonnen, freie Stellen zu besetzen, und arbeitet daran, dieses Ziel zu erreichen. Dies dürfte zu Einsparungen bei den Löhnen und Gehältern von etwa [...] Mio. EUR pro Jahr führen ⁽⁴⁴⁾.
- (69) Um seine Kostenposition weiter zu verbessern, beabsichtigt TAROM, seine technische Abteilung umzustrukturieren und eine neue Strategie für Wartung, Reparatur und Überholung (Maintenance, Repair and Overhaul — im Folgenden „MRO“) zu entwickeln, einschließlich einer möglichen Auslagerung der MRO-Aktivitäten. Nach mehreren erfolglosen Versuchen ist TAROM jedoch immer noch auf der Suche nach einem geeigneten Partner für diese Auslagerung. TAROM bemüht sich aktiv um interne Verbesserungen in der technischen Abteilung sowie um die Suche nach Partnern und Verwandlungsoptionen, um die MRO-Aktivitäten auszulagern; die Kosteneffekte dieser Maßnahmen sind in den Prognosen im aktualisierten Umstrukturierungsplan jedoch nicht berücksichtigt.

6.2.4. Kostenoptimierung

Senkung der Treibstoffkosten

- (70) TAROM ist bestrebt, den Treibstoffverbrauch durch eine Reihe von Maßnahmen zu senken, darunter [...]. Dies dürfte zu Einsparungen von etwa [...] % im Jahr 2024 und [...] % ab 2025 führen. Weitere Einsparungen werden durch den Einsatz der treibstoffeffizienteren Boeing 737-8 MAX erwartet. Die kumulierten Einsparungen werden bis 2029 auf etwa [...] Mio. EUR geschätzt, und die Vorteile werden in den Finanzprognosen ab 2025 erfasst. Insgesamt werden die neuen Flugzeuge bis 2025 eine Verringerung des Treibstoffverbrauchs um etwa [...] % bewirken und ein besseres Treibstoffmanagementsystem wird zu einer zusätzlichen Senkung des Treibstoffverbrauchs um bis zu ca. [...] % führen, was insgesamt Einsparungen von [...] Mio. EUR im Jahr 2025 bringen wird. [...].

Senkung der Abfertigungskosten

- (71) Rumänien zufolge setzt der Flughafen OTP ein Modernisierungs- und Automatisierungsprogramm um, das im Oktober 2023 initiiert wurde und voraussichtlich bis August 2024 abgeschlossen sein wird. Dies dürfte sich zwar positiv auf die internen Abfertigungskosten auswirken, doch liegt dieser Prozess außerhalb der Kontrolle von TAROM. Daher haben die rumänischen Behörden einen vorsichtigen Ansatz verfolgt und die mit diesem Modernisierungsprozess verbundenen Einsparungen nicht in die Prognosen im aktualisierten Umstrukturierungsplan einbezogen.

Umzug der Beschäftigten und Vermietung der Hauptverwaltung

- (72) Die Vermietung der Hauptverwaltung von TAROM in der Nähe des Flughafens OTP in Bukarest und der Umzug der Beschäftigten in ein angemietetes Bürogebäude dürften ab 2025 Nettoeinnahmen und Cashflows von etwa [...] bis [...] Mio. EUR pro Jahr generieren.

6.3. Finanzierung des Umstrukturierungsplans

6.3.1. Umstrukturierungskosten

- (73) Den Angaben der rumänischen Behörden zufolge belaufen sich die Gesamtkosten der Umstrukturierung von TAROM auf 172,96 Mio. EUR. Der größte Kostenfaktor der Umstrukturierungsmaßnahmen ist die Flottenerneuerung mit [...] Mio. EUR. Darüber hinaus rechnet TAROM während des Umstrukturierungszeitraums mit einem Liquiditätsengpass von rund 43 Mio. EUR. Weitere Umstrukturierungskosten betreffen insbesondere Abfindungen für entlassene Mitarbeiter, die Schließung von Verkaufsstellen für Flugtickets, Kommunikations- und Marketingkosten, den Umzug von Beschäftigten und Beratungsleistungen. Die Umstrukturierungskosten werden zum Teil durch staatliche Beihilfen in Höhe von 95,3 Mio. EUR und zum Teil durch einen Eigenbeitrag von TAROM in Höhe von 77,66 Mio. EUR finanziert (siehe Erwägungsgründe 75 bis 79).

⁽⁴⁴⁾ Seite 129 des aktualisierten Umstrukturierungsplans.

6.3.2. Finanzierungsquellen für die Umstrukturierungsmaßnahmen

a) Öffentliche Mittel

- (74) Der rumänische Staat würde die Umstrukturierung von TAROM mit einer Umstrukturierungsbeihilfe von rund 95,3 Mio. EUR unterstützen (siehe Erwägungsgrund 18).

b) Eigenbeitrag

- (75) Den rumänischen Behörden zufolge wird der Eigenbeitrag von TAROM zu den Kosten der Umstrukturierungsmaßnahmen voraussichtlich aus dem Finanzierungsleasing für eine neue Boeing 737-8 MAX und dem Verkauf von Flugzeugen bestehen.

Finanzierungsleasing

- (76) Den rumänischen Behörden zufolge hat TAROM am [...] einen Finanzierungsleasingvertrag für eine Boeing 737-8 MAX mit einem privaten Leasinggeber geschlossen. Die Laufzeit des Leasingvertrags beträgt [...] Jahre und der Gesamtwert beläuft sich auf einen Kapitalbetrag von [...] Mio. EUR und Zinsen in Höhe von [...] Mio. EUR, sodass TAROM insgesamt [...] Mio. EUR an den Leasinggeber zu zahlen hat. Den Angaben der rumänischen Behörden zufolge beläuft sich der Eigenbetrag, der dem Finanzierungsleasing zuzurechnen ist, auf etwa [...] Mio. USD (ca. [...] Mio. EUR), was dem im Rahmen des Leasingvertrags zu zahlenden Kapitalbetrag ohne Zinsen entspricht.

Verkauf von Flugzeugen

- (77) Wie in Erwägungsgrund 60 dargelegt, handelt es sich bei den zu verkaufenden Flugzeugen von TAROM um vier Boeing 737-300, vier Boeing 737-700, vier Airbus 318 und sieben ATR 42-500. Die vier Boeing 737-300 wurden an [...] verkauft, und ein Boeing 737-300 Triebwerk wurde 2022 für insgesamt [...] Mio. EUR an [...] verkauft. Die sieben ATR 42-500 wurden auf der Grundlage eines im Mai 2023 unterzeichneten Vertrags zu einem Verkaufspreis von [...] Mio. EUR an [...] verkauft. Der Käufer der vier Airbus 318 steht bereits fest; das erfolgreiche Angebot beläuft sich auf [...] Mio. USD (ca. [...] Mio. EUR) (siehe Erwägungsgrund 60). Der Verkauf der verbleibenden Flugzeuge ist im Gange, aber die Auswahl des Käufers oder der Käufer für die vier Boeing 737-700 (erwartete Einnahmen von [...] Mio. EUR) ist noch nicht erfolgt. Alle Verkäufe erfolgten im Rahmen von wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren, nachdem die Flugzeuge von Sachverständigen bewertet worden waren.
- (78) In Anbetracht dessen haben die rumänischen Behörden einen Eigenbeitrag von TAROM in Höhe von [...] Mio. EUR aus dem Verkauf von Flugzeugen angesetzt, der dem Erlös aus den bereits abgeschlossenen Flugzeugverkäufen entspricht.

Gesamter Eigenbeitrag

- (79) Den rumänischen Behörden zufolge beläuft sich der Eigenbeitrag von TAROM auf der Grundlage der vorstehenden Zahlen für den Flugzeugverkauf und das Finanzierungsleasing auf 77,66 Mio. EUR, was 44,9 % der gesamten Umstrukturierungskosten von 172,96 Mio. EUR entspricht.

c) Sonstige erwartete Einnahmequellen

- (80) Den rumänischen Behörden zufolge könnte TAROM während des Umstrukturierungszeitraums weitere Einnahmen erzielen (Verkauf bestehender Beteiligungen, Auslagerung von MRO-Aktivitäten (siehe Erwägungsgründe 124 und 125), weitere Flugzeugverkäufe (vier Airbus 318 und vier Boeing 737-700 (siehe Erwägungsgrund 77) und Verkauf der Zeitschriften [...] (siehe Erwägungsgrund 119), die ebenfalls zur Verbesserung der finanziellen Lage beitragen. Für diese Verkäufe liegen jedoch noch keine verbindlichen Angebote vor, sodass die möglichen Einnahmen noch nicht sicher sind und daher von Rumänien nicht als Eigenbeitrag von TAROM angesetzt wurden.

6.3.3. Lastenverteilung

- (81) Den rumänischen Behörden zufolge ist es zwar ungewiss, ob sich die Minderheitsaktionäre ⁽⁴⁵⁾ an der im Rahmen der Umstrukturierungsbeihilfe durchzuführenden Kapitalerhöhung um 43,07 Mio. EUR beteiligen würden, aber ihre Beteiligung würde durch diese Erhöhung von derzeit 2,75 % auf etwa [...] % verwässert (das Verkehrsministerium würde nach der Kapitalerhöhung rund 98,5 % halten). Dies entspräche einer Verringerung der Beteiligung der Minderheitsaktionäre an TAROM um 46 %. Den rumänischen Behörden zufolge wird dadurch sichergestellt, dass Minderheitsaktionäre sich am Verlustausgleich beteiligen und nicht die Vorteile der Umstrukturierungsbeihilfe in Anspruch nehmen.
- (82) Der Kapitalerhöhung geht eine Kapitalherabsetzung um [...] Mrd. RON (ca. [...] Mio. EUR) voraus; derzeit beläuft sich das Grundkapital auf etwa 2,26 Mrd. RON (ca. 454,65 Mio. EUR). Die rumänischen Behörden legen dar, dass sich die kumulierten Verluste von TAROM zum 31. Dezember 2022 auf 4,16 Mrd. RON belaufen hätten und die Kapitalherabsetzung um [...] Mio. RON nicht zu einem vollständigen Verlustausgleich führen werde. Darüber hinaus seien Unternehmen nach rumänischem Recht verpflichtet, ein Mindestgrundkapital vorzuhalten (das bei Aktiengesellschaften 90 000 RON betrage und somit für TAROM relevant sei). Folglich sei eine Kapitalherabsetzung bis zum vollständigen Verlustausgleich für TAROM praktisch nicht möglich.
- (83) Den rumänischen Behörden zufolge wird jedoch durch die Kapitalerhöhung im Anschluss an die Kapitalherabsetzung eine angemessene Lastenverteilung auf die Aktionäre sichergestellt (siehe Erwägungsgrund 81).
- (84) Darüber hinaus überwache der Staat als Hauptaktionär im Fall von TAROM die strategischen und geschäftlichen Entscheidungen von TAROM. Der Betrieb des Unternehmens werde zudem nicht mit nachrangigen Schuldtiteln oder hybriden (verlustausgleichenden) Finanzierungen finanziert, die gemäß den Anforderungen der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen in Bezug auf die Lastenverteilung teilweise abgeschrieben werden könnten.
- (85) In Bezug auf seine Gläubiger sei es TAROM nicht gelungen, einen Schuldenerlass zu erwirken, aber das Unternehmen habe von zwei seiner Hauptgläubiger, [...] und [...], eine Stundung der Schulden und von verschiedenen anderen Lieferanten einen Zahlungsaufschub gewährt bekommen. Darüber hinaus hätten sich alle Leasinggeber von TAROM [...] bereit erklärt, ihr Recht auf Rückforderung der geleasteten Flugzeuge nicht auszuüben, wenn TAROM bestimmte Leasingraten nicht zahlen könne.

6.4. Finanzprognosen

- (86) Die rumänischen Behörden legten Finanzprognosen sowohl für ein Basisszenario als auch für ein pessimistisches Szenario vor.
- (87) Da der Verkauf der Zeitnische [...] und die daraus resultierenden Erlöse ungewiss sind (siehe Erwägungsgrund 119), legte TAROM Finanzprognosen sowohl für das Basisszenario als auch für das pessimistische Szenario vor, wobei in jedem Szenario eine Variante mit den erwarteten Einnahmen aus dem Verkauf der Zeitnische [...] und eine andere Variante ohne diese Einnahmen, dafür aber mit den Einnahmen aus der Vermietung dieser Zeitnischen berücksichtigt wurde. Das Basisszenario wird in der Variante, die den Verkauf der Zeitnische am Flughafen [...] einschließt, im Jahr [...] durch die Einnahmen aus dem Verkauf dieser Zeitnische beeinflusst ⁽⁴⁶⁾. Angesichts der Ungewissheit in Bezug auf den Verkauf werden beide Varianten bei der Bewertung des Basisszenarios und des pessimistischen Szenarios durch die Kommission berücksichtigt, d. h. sowohl das Szenario mit dem Verkauf der Zeitnische als auch das Szenario mit der Vermietung der Zeitnische anstelle des Verkaufs.

⁽⁴⁵⁾ Die öffentlichen Unternehmen CNAB und Romatsa RA sowie das private Unternehmen Investment Fund Muntenia (siehe Erwägungsgrund (8)).

⁽⁴⁶⁾ Der Verkauf der Zeitnische [...] soll im Laufe des Jahres [...] zu einem Preis erfolgen, der in den Finanzprognosen von TAROM mit [...] Mio. USD angesetzt ist. Der gesamte Verkaufserlös wird, sollte der Verkauf wie geplant zustande kommen, im Jahr [...] in der voraussichtlichen Gewinn- und Verlustrechnung von TAROM als „sonstige betriebliche Erträge“ verbucht. Da die Zeitnische nicht in der Bilanz von TAROM ausgewiesen ist, wird der gesamte Erlös als Ertrag verbucht und sich dementsprechend positiv auf die Eigenkapitalposition von TAROM auswirken, sobald [...]. Den rumänischen Behörden zufolge wird die Zahlung an TAROM erst im Laufe des Jahres [...] erfolgen und sich in der vorläufigen Kapitalflussrechnung von TAROM für das Jahr [...] niederschlagen.

- (88) Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Finanzprognosen im Basisszenario:

Tabelle 1

Ausgewählte Finanzkennzahlen – Basisszenario, einschließlich Verkauf der Zeitnische [...] ⁽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

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

Tabelle 2

Ausgewählte Finanzkennzahlen – Basisszenario, ohne Verkauf der Zeitnische [...] ⁽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

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (89) Den rumänischen Behörden zufolge tragen die Finanzprognosen im Basisszenario einer schwächeren Marktentwicklung Rechnung, die von den im Oktober 2023 veröffentlichten Verkehrsprognosen von Eurocontrol abgeleitet ist ⁽⁴⁸⁾.
- (90) Der im Modell verwendete Mechanismus zur Schätzung der Fluggastzahlen basiert auf einem Bottom-up-Ansatz, der den Marktanteil von TAROM auf jeder Strecke berücksichtigt, basierend auf der aktuellen Kapazität und der Flugfrequenz sowie der historischen Entwicklung des Passagieraufkommens, der wahrgenommenen Nachfrageverschiebungen und dem Wettbewerb auf der betreffenden Strecke. Die Zahlen beruhen auf einer Reihe fester und variabler Parameter, die von den historischen Werten von TAROM abgeleitet wurden, einschließlich der durch die COVID-19-Pandemie ausgelösten Schwankungen seit 2020, der Zukunftsaussichten und gegebenenfalls der Auswirkungen von Effizienzmaßnahmen. Diese Auswirkungen werden als Prozentsatz der Einsparungen ausgedrückt, der sich in der Rentabilität der einzelnen Strecken niederschlägt. Die Werte stellen einen Jahresdurchschnitt dar.
- (91) Wie aus Abbildung 1 und Tabelle 3 für die Jahre 2024 und 2025 hervorgeht, liegen die Prognosen für die Zahl der Fluggäste sowohl unter der Basis- als auch der niedrigen Erholungskurve von Eurocontrol und werden bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums und darüber hinaus deutlich unter der Basiskurve bleiben. Darüber hinaus gab Rumänien an, dass TAROM eine Bewertung der Angemessenheit des Ergebnisses vorgenommen habe, indem der

⁽⁴⁷⁾ „e“ steht für „geschätzt“ („estimated“) und „f“ für „voraussichtlich“ („forecasted“).

⁽⁴⁸⁾ Aktualisierter Umstrukturierungsplan, S. 21: „Eurocontrol: Seven-Year-Forecast Update 2023-2029“, Oktober 2023. Die Kommission stellt fest, dass Eurocontrol im Februar 2024 eine überarbeitete Prognose veröffentlicht hat. Eurocontrol weist darauf hin, dass „trotz eines starken Sommers 2023 die Zahl der europäischen Flüge seit November 2023 geringer ausgefallen ist als erwartet, wobei lokale Unterschiede zwischen den östlichen und westlichen Staaten bestehen. Darüber hinaus wurden die Wirtschaftsprognosen für 2024 auf europäischer Ebene nach unten korrigiert. Infolgedessen wurde die Flugprognose bis 2027 leicht nach unten korrigiert. Auf ECAC-Ebene wird die Zahl der Flüge im Jahr 2024 voraussichtlich auf 10,6 Millionen ansteigen, was einem Wachstum von 4,9 % ($\pm$ 2,3 Prozentpunkte) gegenüber 2023 entspricht; damit würden 96 % des Stands von 2019 erreicht. Dieser Trend dürfte sich mit einem Anstieg auf 10,9 Millionen (99 %) im Jahr 2025 und auf 11,2 Millionen (101 %) im Jahr 2026 fortsetzen. Auf monatlicher Basis wird die Zahl der Flüge auf ECAC-Ebene im Sommer 2025 voraussichtlich das Niveau von 2019 erreichen. Für die Zeit nach 2025 wird ein durchschnittliches Flugwachstum von 2,0 %/Jahr ($\pm$ 1,4 Prozentpunkte) erwartet, das bis 2030 auf über 12 Millionen Flüge ansteigen dürfte. Diese Prognose unterliegt verschiedenen Unwägbarkeiten, wie geopolitischen Ereignissen, wirtschaftlichen Schocks und anhaltenden Herausforderungen in der Luftfahrtindustrie, und den Nutzern wird dringend empfohlen, bei ihren Planungen den unteren bis oberen Bereich der Prognosewerte zu berücksichtigen“. In Bezug auf Rumänien ergibt eine Gegenüberstellung der Prognose von Eurocontrol vom Februar 2024 und der Prognose (Basisszenario) vom Oktober 2023 (2019 = 100) Folgendes: 10/23 2024 = 113 ggü. 02/24 = 110 (TAROM Basisszenario = 97) 10/23 2025 = 116 ggü. 02/24 = 114 (TAROM Basisszenario = 110) 10/23 2026 = 119 ggü. 02/24 = 118 (TAROM Basisszenario = 114).

Auslastungsgrad für jede Strecke überprüft und die Zahl der beförderten Fluggäste (im Folgenden „PAX“) gegebenenfalls angepasst worden sei (z. B. nach unten, wenn der PAX-Anstieg nicht durch die verfügbare Kapazität auf der Strecke gedeckt werden konnte). Schließlich wurde das Gesamtergebnis (Summe der Fluggäste auf allen Strecken) den auf der Grundlage der Wachstumsraten von Eurocontrol geschätzten Erholungskurven gegenübergestellt.

Abbildung 1

Szenarien für die (auf Rumänien bezogene) Erholung der Fluggastnachfrage (Index 2019 = 100)

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

Tabelle 3

Passagierzahlen im Vergleich zu den Erholungskurven von Eurocontrol, nur für Strecken, die gemäß dem aktualisierten Umstrukturierungsplan bedient werden sollen (in Mio. PAX)

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (92) Die Einnahmenprognosen beruhen auf der in den Erwägungsgründen 90 und 91 beschriebenen Modellierung der Passagierzahlen. Wie aus Tabelle 1 hervorgeht, dürften die Betriebseinnahmen von TAROM im Basisszenario (einschließlich des Verkaufs der Zeiträume [...]) in den kommenden Jahren schrittweise steigen und 2024 über das Niveau vor COVID-19 hinausgehen und 2026, am Ende des Umstrukturierungszeitraums, [...] Mio. EUR erreichen.
- (93) Zu den Annahmen in Bezug auf die Preise und die erwarteten durchschnittlichen Einnahmen mit Passagieren erklären die rumänischen Behörden, dass TAROM eine explizite Geschäftsstrategie entwickelt habe, die sich in klaren und sinnvollen Maßnahmen für die Preisgestaltung und das Einnahmenmanagement niederschläge, wobei TAROM nun für jede Strecke eine eigene Strategie verfolge, die mit seinen allgemeinen geschäftlichen Zielen in Bezug auf Flotten- und Kapazitätsplanung, Marktpositionierung und wettbewerbsorientierte Angebote im Einklang stehe. In diesem Zusammenhang erklären die rumänischen Behörden, dass TAROM neue Instrumente und Systeme einsetze, um schnell auf das Marktverhalten reagieren zu können und über die Preisstrategien der Benchmark-Wettbewerber auf jeder Strecke auf dem Laufenden zu sein. Ziel sei es, auf jeder Entgeltebene den Fokus auf Preisstruktur und Preise beizubehalten.
- (94) Die rumänischen Behörden geben ferner an, dass TAROM im Rahmen seiner neuen Geschäftsstrategie [...].
- (95) In diesem Zusammenhang erklären die rumänischen Behörden, dass TAROM durch das neue Einnahmenmanagementsystem [...]. Darüber hinaus legen die rumänischen Behörden dar, dass TAROM [...].
- (96) Neben der Einführung dieses [...], so die rumänischen Behörden, [...]. Die rumänischen Behörden erklären, dass [...], wie Tabelle 4 zu entnehmen sei.

Tabelle 4

Entwicklung der durchschnittlichen Einnahmen mit Fluggästen (2019-2026) ⁽⁴⁹⁾

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (97) Schließlich legen die rumänischen Behörden dar, dass TAROM plane, die Erwartungen der Fluggäste in Bezug auf Serviceleistungen und Flexibilität besser zu erfüllen, und [...]. Dadurch würden zusätzliche Nebeneinnahmen erzielt.

⁽⁴⁹⁾ YQ bezieht sich auf den Treibstoffzuschlag, der von den Fluggesellschaften auf einen Teil ihrer Ticketpreise (abhängig von der Strecke) erhoben wird.

- (98) In diesem Zusammenhang legen die rumänischen Behörden dar, dass die erwarteten durchschnittlichen Einnahmen aus Nebendienstleistungen zwischen [...] EUR und [...] EUR pro Fluggast (auf Inlandsstrecken) schwanken und voraussichtlich bei [...] EUR pro Fluggast (auf internationalen Strecken) lägen, wobei [...] EUR bis [...] EUR pro Fluggast erzielt werden dürften. In ihren Einnahmenprognosen hätten sie eine vorsichtige Haltung in Bezug auf die erwarteten Gesamteinnahmen aus Nebendienstleistungen eingenommen, da TAROM – ausgehend von den Ergebnissen der Vergangenheit – noch nicht in der Lage sei, bei solchen Dienstleistungen dieselben Einnahmen zu erzielen wie traditionelle Fluggesellschaften. Daher würden die erwarteten Einnahmen mit höchstens [...] % der Gesamteinnahmen angesetzt, während die traditionellen Fluggesellschaften auf dem Markt in den vergangenen Jahren durchschnittlich 4,5 % aus Nebenprodukten und/oder -dienstleistungen erzielt hätten (und Billigfluggesellschaften rund 12,5 % der Einnahmen (Ryanair 31,1 % im Jahr 2019)).
- (99) Den rumänischen Behörden zufolge setzt sich mit dem stetigen Anstieg der Einnahmen und des Nettoergebnisses eine Entwicklung fort, die bereits 2018 und 2019 begonnen hatte, als TAROM seine Passagierzahlen von 2,41 Millionen im Jahr 2017 auf 3,13 Millionen im Jahr 2019 deutlich steigern konnte. Diese Entwicklung sei 2020 durch die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie gebremst worden.
- (100) TAROM habe seine Strecken, seine Flugfrequenz und seine Flugzeugtypen einer gründlichen Überprüfung unterzogen, um die Rentabilität seines Netzes zu optimieren. In Verbindung mit den Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Effizienz, die im aktualisierten Umstrukturierungsplan vorgesehen sind, [...].
- (101) Der wichtigste Kostenfaktor für eine Fluggesellschaft sind ihre Flugzeuge. TAROM hat eine tiefgreifende Umstrukturierung seiner Flotte vorgenommen, die Folgendes umfasst: i) Abschaffung der ältesten Flugzeuge in der Flotte, die die höchsten Wartungs- und Treibstoffkosten verursachen, ii) Vereinheitlichung der eingesetzten Flugzeugtypen, um die technischen Kosten (Flugzeug und Besatzung) weiter zu senken, iii) Einsatz des auf der jeweiligen Strecke am besten geeigneten Flugzeugs (auf der Grundlage umfassender Tests), iv) Optimierung der Flugfrequenz für die einzelnen Strecken (auf der Grundlage des Flugzeugtyps und des Auslastungsgrads). Diese Maßnahmen wirkten sich positiv auf die Geschäftstätigkeit von TAROM aus, wie die stetige Zunahme des Auslastungsgrads der Fluggesellschaft in den letzten fünf Jahren zeige. Tatsächlich sei die Auslastung von [...] % im Jahr 2019 auf [...] % im Jahr 2023 gestiegen und werde nach dem Umstrukturierungszeitraum voraussichtlich weiter steigen, wie aus Tabelle 5 hervorgehe (die niedrigeren erwarteten Werte für den Zeitraum 2025/2026 seien auf die Umsetzung der Flottenumstrukturierung zurückzuführen). Die Schätzungen in Tabelle 5 beziehen sich nur auf Linienflüge, nicht aber auf den Charterverkehr.

Tabelle 5

Erwarteter jährlicher Auslastungsgrad im Linienverkehr (2023-2029)

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM (a = tatsächliche Zahlen und f = prognostizierte Zahlen).

- (102) TAROM habe zudem ein weitreichendes Kostenoptimierungsprogramm umgesetzt, das u. a. die Schließung von Verkaufsstellen für Flugtickets, den Umzug der Hauptverwaltung, Personalreorganisationsmaßnahmen usw. umfasse (siehe Abschnitte 6.2.3 und 6.2.4).
- (103) Wie in den Erwägungsgründen 86 und 87 erläutert, legten die rumänischen Behörden Geschäftsprognosen für TAROM in einem pessimistischen Szenario vor, um etwaigen ungünstigen Marktentwicklungen Rechnung zu tragen. Da die Einnahmen von TAROM hauptsächlich aus der Durchführung von Passagier-Linienflügen stammten, hätte eine schwächere Marktentwicklung, die zu einer geringen Zahl von Fluggästen führe, die größten Auswirkungen auf die Geschäftsprognosen. Darüber hinaus bringen die rumänischen Behörden vor, dass Treibstoff einen sehr hohen Kostenfaktor für die Fluggesellschaften darstelle und dass die Treibstoffpreise in den letzten Jahren Schwankungen unterworfen gewesen seien. Daher berücksichtige das pessimistische Szenario diese beiden Sensitivitäten.

- (104) Das pessimistische Szenario gehe davon aus, dass die Entwicklung der wichtigsten Parameter, die die Gewinne von TAROM beeinflussten, nämlich die Zahl der Passagiere und die Treibstoffpreise, hinter den Erwartungen zurückbliebe, um einer möglichen negativen Entwicklung des Markts Rechnung zu tragen. Insbesondere gehen die rumänischen Behörden im pessimistischen Szenario von einem Anstieg der Treibstoffpreise um [...] % gegenüber dem Basisszenario und einem Rückgang bei den PAX um 2 % gegenüber dem Basisszenario ab 2024 aus (bis 2023 sind die tatsächlichen Zahlen bekannt). Was die Passagierzahlen betrifft, so liegen die Schätzungen im pessimistischen Szenario während des gesamten Umstrukturierungszeitraums deutlich unterhalb der niedrigen Erholungskurve von Eurocontrol und überschreiten sie erstmals im Jahr 2027, wenn auch nur geringfügig⁽⁵⁰⁾. Rumänien zufolge zeigen die tatsächlichen Zahlen für 2022, dass die Prognosen von TAROM für die Passagierzahlen bei internationalen Flügen und Inlandsflügen um 8,35 % bzw. 6,86 % überschritten wurden. Die tatsächlichen Zahlen für 2023 lägen zwar unter den Schätzungen von TAROM, doch sei dies größtenteils auf die Ereignisse im Nahen Osten zurückzuführen, von denen die Strecken nach Tel Aviv, Amman und Kairo sowie ein beträchtlicher Teil der Charterflüge betroffen gewesen seien [...].
- (105) Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Finanzprognosen im pessimistischen Szenario und tragen der Tatsache Rechnung, dass der Verkauf der Zeitnische [...] ungewiss ist (siehe Erwägungsgrund 119), d. h. Tabelle 6 enthält die Auswirkungen des Verkaufs der Zeitnische [...], Tabelle 7 hingegen nicht.

Tabelle 6

Ausgewählte Finanzkennzahlen – pessimistisches Szenario, einschließlich [...] des Verkaufs der Zeitnische [...]

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

Tabelle 7

Ausgewählte Finanzindikatoren – Pessimistisches Szenario, ohne Verkauf der Zeitnische [...]

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (106) Wie aus den Tabellen 6 und 7 hervorgeht, haben sich die Betriebseinnahmen von TAROM im Basisszenario im Jahr 2022 deutlich erholt und sollen 2023 wieder fast das Niveau vor der COVID-19-Pandemie erreichen und dann auf [...] Mio. EUR im Jahr 2025 und [...] Mio. EUR am Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2026 steigen. Im pessimistischen Szenario sind die Einnahmen etwas niedriger und liegen im Jahr 2026 bei [...] Mio. EUR (bzw. [...] Mio. EUR für den Fall, dass eine Vermietung statt eines Verkaufs der Zeitnische [...] in Betracht gezogen wird).
- (107) Den rumänischen Behörden zufolge wird sowohl im Basisszenario als auch im pessimistischen Szenario ein positives EBITDA für TAROM für 2023 prognostiziert.
- (108) Dementsprechend würden die Einnahmen von TAROM nach den pessimistischeren Annahmen für das Verkehrsaufkommen im pessimistischen Szenario weniger stark steigen, während die im Vergleich zum Basisszenario angenommenen höheren Treibstoffpreise die Kosten erhöhen würden. Dies führe zu Einnahmen in Höhe von [...] Mio. EUR am Ende des Umstrukturierungszeitraums gegenüber [...] Mio. EUR im Basisszenario (einschließlich des Verkaufs der Zeitnische [...]). Die im pessimistischen Szenario angenommenen höheren Treibstoffkosten würden ebenso wie die niedrigeren Einnahmen (jedoch in geringerem Maße, da von einem geringeren Flugaufkommen ausgegangen werde) zu einem niedrigeren EBITDA-Niveau (von [...] Mio. EUR) im pessimistischen Szenario (mit Verkauf der Zeitnische [...]) als im Basisszenario (mit [...] Mio. EUR) beitragen.

⁽⁵⁰⁾ Die Kommission stellt fest, dass die Bemerkungen der rumänischen Behörden auch unter Berücksichtigung der revidierten Prognosen von Eurocontrol vom Februar 2024 gültig und anwendbar bleiben. Vgl. hierzu Fußnote 48.

- (109) In diesem Zusammenhang legen die rumänischen Behörden dar, dass die Nettoeinnahmen von TAROM im Basisszenario im Jahr 2024 positiv sein dürften ([...] Mio. EUR) und nach den niedrigeren Prognosen für die Marktentwicklung im pessimistischen Szenario ein Jahr später (2025) ([...] Mio. EUR ohne den Verkauf der Zeitnische [...], der voraussichtlich [...] stattfinden werde). Es sei angemerkt, dass die Daten für [...] auch die Einnahmen aus dem Verkauf von Flugzeugen enthalten, die für das betreffende Jahr geplant sind (siehe Erwägungsgründe 60 und 61), ohne die die Nettoeinnahmen für dieses Jahr im pessimistischen Szenario nicht positiv wären. Auf dieser Grundlage legen die rumänischen Behörden dar, dass die Nettoeinnahmen bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums im Basisszenario auf [...] Mio. EUR und im pessimistischen Szenario auf [...] Mio. EUR steigen dürften (bzw. auf [...] EUR, wenn statt des Verkaufs eine Vermietung der Zeitnische [...] in Betracht gezogen würde) und dass die Nettoeinnahmen im Jahr 2026 nicht durch den Verkauf von Vermögenswerten, seien es Flugzeuge oder Zeitnischen, beeinflusst würden.
- (110) Im Basisszenario würde die Nettoerlösmarge von TAROM aus den Verkäufen gegen Ende des Umstrukturierungszeitraums allmählich steigen, und zwar auf ein Niveau von [...] % bis 2026 (siehe Tabelle 8). Für das Jahr [...] sind die Auswirkungen der Veräußerung von Vermögenswerten berücksichtigt. Die rumänischen Behörden legen dar, dass dieses Niveau dem Niveau, das von der von TAROM ausgewählten Peer Group ⁽³¹⁾ vor dem COVID-19-Ausbruch erreicht worden sei (Durchschnittswerte), entspreche oder leicht darüber liegen dürfte und dass es durch die umgesetzten Umstrukturierungsmaßnahmen erreicht werden dürfte.

Tabelle 8

Nettogewinnspanne bei Verkäufen (im Basisszenario des aktualisierten Umstrukturierungsplans)

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (111) Die rumänischen Behörden legen dar, dass das Eigenkapital von TAROM am Ende des Umstrukturierungszeitraums sowohl im Basisszenario ([...] Mio. EUR im Jahr 2026) als auch im pessimistischen Szenario positiv sein dürfte, und zwar sowohl mit als auch ohne den Verkauf der Zeitnische [...]. Der Verkauf der Zeitnische [...] soll [...] stattfinden und rund [...] Mio. EUR zur Eigenkapitalposition von TAROM beitragen. Die rumänischen Behörden legen ferner dar, dass die Zeitnische [...], sollte sie nicht verkauft werden, vermietet würde und somit Einnahmen erziele, die die nicht erzielten Einnahmen aus dem Verkauf teilweise kompensierten und somit zu der positiven Eigenkapitalposition am Ende des Umstrukturierungszeitraums im Basisszenario und im pessimistischen Szenario beitragen würden. Wie aus Tabelle 6 ersichtlich sei, werde die Eigenkapitalposition von TAROM im pessimistischen Szenario bei einem Verkauf der Zeitnische [...] am Ende des Umstrukturierungszeitraums mit einem Eigenkapital von insgesamt [...] Mio. EUR voraussichtlich positiv sein. Sollten die Zeitnische vermietet werden, dürfte die Eigenkapitalposition von TAROM am Ende des Umstrukturierungszeitraums mit einem Gesamteigenkapital von [...] Mio. EUR im pessimistischen Szenario immer noch positiv sein.
- (112) Die Kennzahl ROCE beschreibt die Rendite aus der betrieblichen Tätigkeit unter Verwendung der Vermögenswerte, die durch das in das Unternehmen investierte Fremdkapital und Eigenkapital finanziert wurden. Den rumänischen Behörden zufolge werde TAROM im Basisszenario mit einem prognostizierten ROCE von [...] % am Ende des Umstrukturierungszeitraums voraussichtlich ein Ergebnis erzielen, das dem Durchschnitt der ausgewählten Peer Group ⁽³²⁾ von 12 % im Jahr 2019, d. h. dem letzten ganzen Jahr vor der COVID-19-Pandemie, entspreche. Ferner resultiere der ROCE von TAROM Ende 2026 aus den Vorhaben des Unternehmens zur strukturellen Steigerung seiner Rentabilität (durch Kostensenkungen und Umstrukturierungsmaßnahmen, auch auf der Ebene der Einnahmen) in Verbindung mit einem Rückgang des eingesetzten Kapitals infolge der Nutzung von Finanzierungsleasinginstrumenten. Ein weiterer reduzierender Einfluss auf die Höhe des eingesetzten Kapitals ergebe sich daraus, dass TAROM keine nennenswerten Flugzeuge mehr besitzen werde (nur zwei ATR 72-500), was bedeute, dass in dieser Hinsicht keine größeren Investitionsausgaben anfallen würden.

⁽³¹⁾ Die Peer Group besteht aus den Hauptwettbewerbern von TAROM auf den verkehrsreichsten Strecken (Amsterdam (AMS), Paris (CDG) und Frankfurt (FRA)): Air France/KLM SA, Deutsche Lufthansa AG, easyJet plc, Ryanair Holdings plc, SAS AB, Wizz Air Holdings Plc, Jet2 plc und KLM Royal Dutch Airlines.

⁽³²⁾ Zur Zusammensetzung der Peer Group siehe Fußnote 51.

- (113) Den rumänischen Behörden zufolge gewährleisten die prognostizierte Rentabilität und der sich daraus ergebende ROCE die langfristige Rentabilität von TAROM. Darüber hinaus werde im Basisszenario der erwartete ROCE von TAROM höher sein als die WACC ⁽⁵³⁾ ([...] %, berechnet Ende Juni 2023 ⁽⁵⁴⁾), und TAROM dürfte dadurch für seine Aktionäre und andere Kapitalgeber Wert schöpfen. Diese Schlussfolgerung sei in der aktuellen Situation (zumindest im ersten Quartal 2024), in der die Zinssätze tendenziell nach unten gingen, umso angemessener.
- (114) In Bezug auf das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA legen die rumänischen Behörden dar, dass sich dieser Wert bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums voraussichtlich auf ein Investment-Grade-Niveau von deutlich unter drei verbessern werde (siehe Tabelle 9), was im Wesentlichen auf das höhere prognostizierte EBITDA zurückzuführen sei, das von rund [...] Mio. EUR im Jahr 2023 auf [...] Mio. EUR am Ende des Umstrukturierungszeitraums (bzw. im pessimistischen Szenario über [...] Mio. EUR) steigen dürfte.

Tabelle 9

Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA (im Basisszenario des aktualisierten Umstrukturierungsplans)

[...]

- (115) Da 2025 im Basisszenario das erste Jahr mit konstanten Gewinnen und Cashflows sein sollte, seien die im aktualisierten Umstrukturierungsplan berechneten Zinsdeckungsquoten, mit denen die Fähigkeit von TAROM zur Bedienung seiner Schulden gemessen werde, zwar positiv, aber auf einem eher niedrigen Niveau, insbesondere im Vergleich zu den Peers von TAROM ⁽⁵⁵⁾ (siehe Tabelle 10).

Tabelle 10

Verhältnis von EBITDA zu Zinsen (im Basisszenario des aktualisierten Umstrukturierungsplans)

[...]

- (116) Die rumänischen Behörden räumen ein, dass der in Erwägungsgrund 115 angegebene Wert relativ niedrig sei, betonen aber, dass er in einem relativ kurzen Zeitraum von drei Jahren bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums erreicht werden sollte. Ferner seien Unterschiede zu den Werten der großen Fluggesellschaften wie Ryanair, Wizz Air oder Lufthansa zu erwarten, da diese deutlich größeren Fluggesellschaften von größeren Skaleneffekten profitierten und neben der Optimierung der Flotte und des Netzes eine aggressivere Senkung der

⁽⁵³⁾ TAROM legte in seinem jüngsten Geschäftsplan Informationen über die Berechnung der WACC, Schätzungen und Quellen vor. Zur Schätzung der WACC verwendete TAROM die WACC-Standardformel: $WACC = [(K_e * (1 - \text{Gearing})) + [K_d * \text{Gearing}]]$ (K_e = Eigenkapitalkosten (geschätzt auf 13,3 %) und K_d = Fremdkapitalkosten (geschätzt auf 6,0 %)).

Zur Schätzung der Eigenkapitalkosten verwendete TAROM die CAPM-Standardformel, d. h. $K_e = ((1 + R_f) * (1 + CRP) - 1) + (\text{Equity Beta} * EMFP)$ (R_f = risikofreier Zinssatz, CRP = Länderrisikoprämie, Equity Beta = Maß für die Volatilität eines Vermögenswerts im Vergleich zum Markt und $EMFP$ = erwartete Marktrisikoprämie). TAROM geht von folgenden Annahmen aus: R_f von 2,4 % (entspricht der Rendite zehnjähriger deutscher Bundesanleihen) CRP von 3,6 % (abgeleitet von den langfristigen Ratings für Fremdwährungsschulden nach Standard & Poor's und der Spreadanalyse der auf EUR lautenden Anleihen) Equity Beta von 1,11 (ermittelt durch Heranziehung des Medians des Asset Beta und des Verschuldungsgrads der Unternehmen der Peer Group für den Wirtschaftszweig, in dem TAROM tätig ist) $EMFP$ von 6,5 % (abgeleitet aus der historischen Differenz zwischen der Rendite risikobehafteter Wertpapiere, berechnet aus einem Aktienindex, und der Rendite aus (quasi-)risikofreien Kapitalmarktinvestitionen).

Zur Schätzung der Fremdkapitalkosten verwendete TAROM die Standardformel: $= [(1 + CRP) * (1 + R_f) - 1 + CS] * (1 - T)$ (CS = Credit Spread und T = Grenzsteuersatz von 16 %) Die rumänischen Behörden leiteten den Credit Spread von 1 % als Differenz zwischen den Renditen auf EUR lautender Anleihen von Unternehmen aus demselben Wirtschaftszweig wie TAROM und der Rendite deutscher Bundesanleihen mit ähnlichen Laufzeiten ab.

⁽⁵⁴⁾ Da die geltenden Zinssätze seit Oktober 2023 langsam aber sicher sinken, nimmt die Kommission den konservativen Ansatz der rumänischen Behörden zur Kenntnis, die WACC ab Oktober 2023 beizubehalten anstatt sie zu überarbeiten und nach unten zu korrigieren (was legitim gewesen wäre).

⁽⁵⁵⁾ Zur Zusammensetzung der Peer Group siehe Fußnote 48.

Betriebskosten anstreben. Schließlich legen die rumänischen Behörden dar, dass die Gesamtverschuldung in der Luftverkehrsbranche nach Ansicht von Luftfahrtexperten noch mehrere Jahre hoch bliebe und dass daher unter den derzeitigen Marktbedingungen nach einer schweren Pandemie und mehreren makroökonomischen Herausforderungen Unterschiede zwischen den Werten von 2019 und 2026 zu erwarten seien ⁽⁵⁶⁾.

6.5. Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen

- (117) Die rumänischen Behörden schlugen strukturelle Maßnahmen und Verhaltensmaßregeln vor, um die durch die Umstrukturierungsbeihilfe verursachten Wettbewerbsverfälschungen zu begrenzen.

6.5.1. Strukturelle Maßnahmen

Verkleinerung und Kapazitätsabbau

- (118) Die Umstrukturierungsphase bei TAROM begann im Januar 2021. Während die von Rumänien vorgeschlagenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen grundsätzlich anhand der Wettbewerbssituation im Jahr 2020 bewertet werden sollten, würde ein solcher Vergleich mit dem von TAROM für 2020 geplanten Streckennetz und den ASK ein stark verzerrtes Bild ergeben. Denn aufgrund der restriktiven Maßnahmen, die die Regierungen in aller Welt im Jahr 2020 ergriffen haben, um die Ausbreitung der COVID-19-Pandemie zu verhindern, waren die Fluggesellschaften gezwungen, die meisten, wenn nicht sogar alle ihre Flugzeuge mehrere Monate lang am Boden zu lassen, da Hunderte von Strecken im europäischen und weltweiten Luftraum gesperrt wurden. Selbst nach Juni 2020, als die restriktiven Maßnahmen in Rumänien und in anderen Ländern teilweise und vorübergehend gelockert wurden, waren viele Strecken, insbesondere internationale Verbindungen, weiterhin von Flugbeschränkungen oder -verboten betroffen und die Kunden schränkten ihre Reisetätigkeiten aufgrund der Ungewissheit über die Entwicklung der Pandemie und der geltenden Vorschriften ein. Demnach erfolgt der Vergleich in Bezug auf ASK, Strecken und Flugfrequenz auf der Grundlage der Zahlen für 2019, die nicht von der Verzerrung infolge der COVID-19-Pandemie betroffen sind.
- (119) Die rumänischen Behörden geben an, dass TAROM insgesamt 14 Strecken einstellen werde ⁽⁵⁷⁾ (vor COVID-19 habe das Streckennetz aus 41 Strecken bestanden). 13 dieser Strecken seien bereits eingestellt worden, und eine weitere — zwischen dem Flughafen [...], einem der am stärksten überlasteten Flughäfen, und dem Flughafen OTP — werde infolge der Vermietung der Zeiträume [...] an einen Dritten ab [...] eingestellt; danach sei ein Verkauf der Zeiträume geplant. Im Jahr 2023 wurde nach den einschlägigen britischen Vorschriften ein Bietverfahren eröffnet und ein potenzieller Käufer legte ein vorläufiges Angebot für die Zeiträume (die von der Beratungsgesellschaft [...] am 17. März 2023 mit rund [...] Mio. EUR bewertet wurde) in Höhe von etwa [...] Mio. EUR vor. Der potenzielle Käufer zog sich jedoch aus den Verhandlungen zurück und das Bietverfahren wird fortgesetzt. TAROM hat [...] Angebote über rund [...] Mio. EUR erhalten, wobei die Bieter an einem Erwerb der Zeiträume ab der Wintersaison 2025 interessiert sind. [...]. Die rumänischen Behörden haben der Kommission versichert, dass TAROM die Zeiträume am Flughafen [...] gegen [...], spätestens jedoch am Ende des Umstrukturierungszeitraums, verkaufen werde.
- (120) Infolge der Einstellung der Strecken wird TAROM nurmehr 27 Strecken bedienen und nicht mehr 41 Strecken wie im Jahr 2019. Dies entspricht einer Verringerung der Zahl der Strecken um 34 % gegenüber 2019. Im Jahr 2019 entfielen auf die von der Einstellung betroffenen 14 Strecken [...] % des Umsatzes von TAROM (Umsatz von 50,23 Mio. EUR im Jahr 2019) und [...] % der Gesamtzahl der Linienflüge. [...] ⁽⁵⁸⁾ [...] ⁽⁵⁹⁾ [...]. Acht dieser Strecken betreffen Level-3-Flughäfen und eine Strecke einen Level-2-Flughafen ⁽⁶⁰⁾, wobei an allen neun Flughäfen

⁽⁵⁶⁾ Zur Untermauerung ihrer Einschätzung führen die rumänischen Behörden an, dass einer der Hauptteilhaber von McKinsey im Jahr 2021 erklärt habe, dass der Verschuldungsgrad wahrscheinlich erst im Jahr 2030 wieder das Niveau von 2019 erreichen werde, und dass der Geschäftsführer und Global Airline Practice Lead von Alton Aviation Consultancy darauf hingewiesen habe, dass „die erhöhte Schuldenlast der Fluggesellschaften auf absehbare Zeit voraussichtlich eine erhebliche Belastung darstellen dürfte“.

⁽⁵⁷⁾ Dabei handelt es sich um Folgende: i) In der ersten Runde der Streckenstreichungen: Acht Strecken vom/zum Flughafen OTP: Alicante Eriwan Hamburg Larnaca Sibiu Stockholm Tiflis Valencia ii) In der zweiten Runde der Streckenstreichungen: Insgesamt sechs Strecken, die sich wie folgt verteilen: Vier zusätzliche Strecken vom/zum Flughafen OTP: Barcelona, München, Wien und London (ab Oktober 2024, siehe auch Erwägungsgrund (118)) und zwei Strecken, die nicht den Flughafen OTP betreffen: Cluj-Iași und Iași-Timișoara.

⁽⁵⁸⁾ Cluj-Iași und drei Strecken vom/zum Flughafen OTP: Sibiu, Tiflis und Wien.

⁽⁵⁹⁾ Siehe Fußnote 19.

⁽⁶⁰⁾ Level-3-Flughäfen: Alicante Hamburg Stockholm Valencia Barcelona London München Wien Level-2-Flughafen: Larnaca.

Wettbewerber tätig sind. Rumänien verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass während des Umstrukturierungszeitraums keine der eingestellten Strecken wieder eröffnet wird und keine weiteren neuen Strecken eröffnet werden. Somit wird die Zahl der von TAROM während des Umstrukturierungszeitraums bedienten Strecken nach allen im aktualisierten Umstrukturierungsplan vorgesehenen Streckenstreichungen 27 Strecken nicht überschreiten.

- (121) Darüber hinaus wird TAROM die Zahl der Flüge auf 19 der 27 Strecken, die weiterhin bedient werden, gegenüber 2019 verringern. Der prozentuale Anteil der Streichungen wird je nach Zielort sehr unterschiedlich ausfallen; bei Inlandsflügen wird er zwischen 6 % und 76 % gegenüber 2019 liegen. Auf den Inlandsstrecken wird die Flugfrequenz zwischen 6 % und 15 % reduziert ⁽⁶¹⁾, mit Ausnahme einer Strecke, bei der es 76 % sein werden ⁽⁶²⁾. Auf einer Inlandsstrecke wird die Frequenz erhöht ⁽⁶³⁾. TAROM geht davon aus, dass sich die Zahl der Flüge auf Inlandsstrecken zwischen 2019 und 2026 um durchschnittlich 16 % (...) verringert. Auf internationalen Strecken wird die Zahl der Flüge im Vergleich zu 2019 um 9 % bis 40 % reduziert. TAROM geht davon aus, dass sich die Zahl der Flüge auf internationalen Strecken zwischen 2019 und 2026 um 34,7 % verringert (eingestellte Strecken eingeschlossen). Dies entspricht einem Rückgang der Gesamtzahl der Linienflüge um 28 % (bzw. 27 % mit Charterflügen) im Jahr 2026 gegenüber 2019. Die rumänischen Behörden geben an, dass im Jahr 2022 auf allen von der Verringerung der Flugfrequenz betroffenen Strecken (mit Ausnahme der Strecke Satu Mare) Wettbewerb geherrscht habe, was bedeute, dass die Wettbewerber von TAROM in der Lage wären, ihre Frequenz zu erhöhen. Neun der Strecken, auf denen die Flugfrequenz gesenkt wird, betreffen überlastete Flughäfen.
- (122) Darüber hinaus wird TAROM seine Flotte schrittweise verkleinern, indem von den 29 in den Jahren 2020 und 2021 betriebenen Flugzeugen einige ausgemustert werden; die Flottengröße soll ab 2025 konstant bei 14 Flugzeugen (siehe auch Erwägungsgründe 59 bis 61) liegen. Dies bedeutet, dass TAROM am Ende des Umstrukturierungszeitraums nur noch etwa die Hälfte seiner Flotte von 2019 im Einsatz haben wird. Rumänien verpflichtet sich sicherzustellen, dass die Flotte von TAROM Ende 2024 nicht mehr als 18 Flugzeuge und von Ende 2025 bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums höchstens 14 Flugzeuge umfasst.
- (123) Auch wenn TAROM ab 2025 nur noch mit etwa der Hälfte der Flotte von 2019 operieren wird, ist der Kapazitätsabbau gemessen an den ASK geringer als der Flottenabbau, da eine Reihe kleinerer Flugzeuge durch größere ersetzt werden. „ASK“ ist ein Maß für das Angebot an Sitzplätzen und ist somit ein Kapazitätsindikator für eine Fluggesellschaft, im Gegensatz zu „PAX“, einem Maß für die Nachfrage nach Flügen. Niedrigere ASK sind das Ergebnis des Flottenabbaus, der Einstellung von Strecken und der Verringerung der Flugfrequenz und bedeuten eine geringere Marktpräsenz der Fluggesellschaft. Die ASK von TAROM im Jahr 2019 auf rentablen Strecken auf C1-Ebene betrugen [...] und für 2026 werden ASK auf rentablen Strecken auf C1-Ebene von [...] prognostiziert. Dies entspricht einem Rückgang auf rentablen Strecken auf C1-Ebene um [...] % im Jahr 2026 gegenüber 2019. Die Gesamt-ASK von TAROM beliefen sich 2019 auf [...] und die prognostizierten Gesamt-ASK für 2026 liegen bei [...]. Dies entspricht einem Gesamtrückgang von [...] % in diesem Zeitraum. Die rumänischen Behörden geben an, dass die beschriebenen Kürzungen während des gesamten Umstrukturierungszeitraums die Unterschelle darstellten und in einigen Jahren im Vergleich zu 2019 sogar noch ausgeprägter wären.

Veräußerungen

- (124) TAROM plant, seine Beteiligungen an drei Unternehmen — [...] — zu veräußern ⁽⁶⁴⁾. Die rumänischen Behörden legten Daten vor, wonach mit Ausnahme des Jahres 2020, das durch die COVID-19-Pandemie erheblich beeinträchtigt wurde, [...] und [...] in allen Jahren seit 2018 rentabel waren. Auf der Grundlage der von den rumänischen Behörden vorgelegten Bewertungsberichte wurde die Beteiligung von TAROM an [...] mit [...] Mio. EUR und an [...] mit [...] Mio. EUR angesetzt. In Bezug auf [...]. Die rumänischen Behörden haben zugesagt, dass TAROM seine Beteiligungen an [...] und [...] spätestens bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2026 veräußern werde.

⁽⁶¹⁾ [...].

⁽⁶²⁾ [...].

⁽⁶³⁾ [...].

⁽⁶⁴⁾ Einzelheiten zu den Beteiligungen von TAROM an diesen Unternehmen und deren Profil sind Erwägungsgrund (8) zu entnehmen.

- (125) TAROM hat auch Möglichkeiten für die Auslagerung (eines Teils) seiner MRO-Aktivitäten (Technische Abteilung) geprüft. Die Gespräche mit potenziellen Partnern, die die MRO-Aktivitäten von TAROM übernehmen oder sich an einem Joint-Venture beteiligen könnten, waren jedoch nicht erfolgreich und es wurde keine endgültige Einigung erzielt. Da die Pläne für die Auslagerung der MRO-Aktivitäten ungewiss sind, auch wenn TAROM diesen Weg entschlossen weiter verfolgt, sind ihre Auswirkungen nicht im Geschäftsplan berücksichtigt.

6.5.2. Verhaltensmaßregeln

- (126) Die rumänischen Behörden verpflichteten sich ferner, dafür zu sorgen, dass TAROM davon absieht,
- a) während des Umstrukturierungszeitraums Unternehmensanteile zu erwerben, es sei denn, dies ist für die Sicherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens unerlässlich und wurde von der Kommission genehmigt, und
 - b) bei der Vermarktung seiner Produkte und Dienstleistungen mit staatlichen Beihilfen als Wettbewerbsvorteil zu werben.

6.6. Auswirkungen des Marktaustritts von TAROM

- (127) Rumänien legte dar, dass der Marktaustritt von TAROM erhebliche negative Auswirkungen auf die Konnektivität in Rumänien habe und Hunderttausende Fluggäste auf allen Strecken zusammen, die für ihre Reiseaktivitäten auf das Netz von TAROM angewiesen seien, beeinträchtigen würde. Die stärksten Auswirkungen wären bei den zehn Strecken zu erwarten, die derzeit ausschließlich von TAROM bedient würden⁽⁶⁵⁾. Frühere Beispiele von Märkten, in denen TAROM den Flugbetrieb eingestellt habe, zeigten, dass es unwahrscheinlich sei, dass andere Luftfahrtunternehmen einige Strecken übernehmen würden; viele eingestellte Strecken würden heute immer noch nicht bedient: Von den 25 Strecken, die TAROM in den letzten drei Jahren eingestellt habe, würden derzeit neun (36 %) von keiner anderen Fluggesellschaft bedient und drei (12 %) würden von Billigfluggesellschaften zu entfernten Sekundärflughäfen bedient⁽⁶⁶⁾. Die meisten von ihnen seien vor der COVID-19-Pandemie nicht einmal unter normalen Marktbedingungen bedient worden. So blieben beispielsweise die kürzlich eingestellten Strecken nach Tiflis und Eriwan unbedient und würden derzeit von keinem Luftfahrtunternehmen von Rumänien aus bedient. Darüber hinaus werde derzeit keine der kürzlich von TAROM eingestellten Inlandsstrecken⁽⁶⁷⁾ bedient. Rumänien zufolge wird vermutlich dasselbe geschehen, wenn TAROM für die Strecken nach Beirut und Kairo aus dem Markt ausscheiden würde. Die Wettbewerber würden insgesamt beabsichtigen, die Hauptziele von TAROM zu bedienen, nicht aber die Strecken, die für sie weniger attraktiv sind (u. a. aus Gründen wie geringere Nachfrage, fehlende geeignete kleinere Flugzeuge, Bevorzugung von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen gegenüber dem Drehkreuz-Modell von TAROM, konnektivitätsbasiertes Geschäftsmodell, Bevorzugung kostengünstigerer Sekundärflughäfen).
- (128) Rumänien legt dar, dass das Geschäftsmodell von TAROM auf einem Hub-and-Spoke-System beruhe, dessen wesentliches Merkmal darin bestehe, dass es das eigene Drehkreuz mit großen regionalen oder europäischen Drehkreuzen verbinde und so den Fluggästen den Zugang zu Strecken ermögliche, die nicht von einem Flughafen in ihrer Nähe bedient würden. Darüber hinaus könne TAROM auf diese Weise bestimmte Strecken mit geringer Dichte bedienen, die als Punkt-zu-Punkt-Verbindungen möglicherweise nicht rentabel seien, sich aber in sein Hub-and-Spoke-Modell integrieren ließen. Rumänien bringt vor, dass bei einem Ausfall von TAROM das Hub-and-Spoke-Modell wahrscheinlich nicht von Wettbewerbern übernommen würde, die entweder hauptsächlich Punkt-zu-Punkt-Strecken von einem Sekundärflughafen zu einem anderen betrieben (aufgrund besonders niedriger Flughafenentgelte und Zeitnischen, die zwar für Umsteigepassagiere oder Geschäftsreisende häufig ungünstig seien, dafür aber kostengünstiger) oder die Fluggäste zu ihren eigenen Drehkreuzen beförderten. Rumänien zufolge gilt ersteres vor allem für die beiden Hauptwettbewerber von TAROM auf dem rumänischen Markt, Wizz Air und Ryanair (siehe

⁽⁶⁵⁾ Laut dem Schreiben der rumänischen Behörden vom 29. März 2024 handelt es sich bei diesen zehn Strecken um folgende: i) vier internationale Strecken vom Flughafen OTP nach Kairo, Sofia, Amman und Beirut, ii) die internationale Strecke von OTP nach Budapest, die derzeit ausschließlich von TAROM bedient wird und auf der ein neuer Marktteilnehmer (Wizz Air) die Aufnahme des Betriebs ab Juni 2024 angekündigt hat, iii) fünf Inlandsstrecken vom Flughafen OTP nach Iași (IAS), Oradea (OMR), Satu Mare (SUJ), Suceava (SCV) und Baia Mare (BAY).

⁽⁶⁶⁾ So wird beispielsweise die Strecke Iași–München derzeit nicht bedient; stattdessen fliegt Wizz Air von Iași nach Memmingen, das 115 km von München entfernt liegt.

⁽⁶⁷⁾ Cluj–Iași, Iași–Timișoara, OTP–Sibiu.

Erwägungsgrund 10). Der neue Marktteilnehmer HiSky operiere ebenfalls als Billigfluggesellschaft und nutze häufig Zeiträumen in der Mittagszeit, die für zeitsensible Reisende ungünstig seien. Die traditionelle Fluggesellschaft mit dem höchsten Anteil am rumänischen Markt sei Lufthansa, die zwischen 2019 und 2022 einen Marktanteil von etwa 11 % gehabt habe, der aber im Jahr 2023 auf 5,6 % gesunken sei. Die auf dem rumänischen Markt tätigen nationalen Luftverkehrsunternehmen, wie Lufthansa und Air France-KLM, beförderten hauptsächlich Passagiere zu ihren eigenen Drehkreuzen und dürften daher auch keine Verbindungen zwischen Bukarest und anderen Hauptstädten bzw. wichtigen Städten als denen, in denen sich ihre Drehkreuze befinden, oder zwischen rumänischen Inlandsflughäfen und Bukarest einrichten. Rumänien zufolge würde der Ausstieg von TAROM daher zu einer erheblichen Verschlechterung der Konnektivität und Mobilität für rumänische Bürger und Unternehmen führen.

- (129) TAROM operiere traditionell an Primärflughäfen und verfüge über günstige Zeiträumen und Flugfrequenzen, um die Konnektivität der Fluggäste zu gewährleisten. Dies sei bei Billigfluggesellschaften häufig nicht der Fall, die eher an kostengünstigen Flughäfen operierten, die oft in einiger Entfernung zu den Hauptdrehkreuzen lägen, oder, wenn sie Primärflughäfen anflögen, auf Zeiträumen abzielten, die für Anschlussflüge (oder für Hin- und Rückflüge) ungünstiger und daher billiger seien. Darüber hinaus dürfte sich eine erhebliche Verringerung der Flugfrequenz direkt und erheblich auf zeitsensible Fluggäste wie Geschäftsreisende auswirken. So unterhielten weder Ryanair noch Wizz Air eine Verbindung zwischen dem Flughafen OTP und Brüssel; stattdessen landeten sie auf dem Regionalflughafen Charleroi, der ca. 60 km südlich von Brüssel liege. HiSky fliege zwar direkt nach Brüssel, die wöchentliche Flugfrequenz sei jedoch viel geringer als bei TAROM, mit nur drei wöchentlichen Flügen nach Brüssel, während TAROM doppelt so viele Flüge anböte, selbst nach der geplanten Verringerung der Flugfrequenz. Auch wenn TAROM seine Kerntätigkeiten erheblich reduziere, nutze die Fluggesellschaft weiterhin ihre historischen Zeiträumen, die für Umsteigepassagiere und Geschäftsreisende günstig seien, auf vielen internationalen Primärflughäfen sowie auf Regionalflughäfen. Dadurch erhalte sie ein hohes Maß an Konnektivität aufrecht, wie das Beispiel der Strecke nach Brüssel zeige. Rumänien zufolge könnte der Marktaustritt von TAROM somit negative Auswirkungen auf die regionale Entwicklung und die wirtschaftliche Lage in den betreffenden Regionen haben.
- (130) Darüber hinaus würde ein Ausstieg von TAROM aus dem Markt wahrscheinlich zu Preiserhöhungen auf Strecken führen, auf denen es nur einen anderen Wettbewerber gebe (Duopol) ⁽⁶⁸⁾, was ein Monopol zur Folge hätte. Dies zeige sich beispielsweise an der Entwicklung der Flugpreise auf zwei Strecken, auf denen TAROM seinen Betrieb eingestellt habe und auf denen es nur noch eine Fluggesellschaft gebe (Stockholm und Hamburg). Darüber hinaus legt Rumänien eine Preisanalyse vor, in der die Preise von TAROM denen seiner Wettbewerber auf wichtigen Strecken gegenübergestellt sind. Daraus geht hervor, dass die Preise von TAROM auf den betreffenden Strecken mehrheitlich günstiger sind als die Preise anderer etablierter Luftfahrtunternehmen (z. B. Bukarest–Amsterdam, Bukarest–Frankfurt, Bukarest–Paris). Rumänien bringt ferner vor, dass die Tatsache, dass die Preise bestimmter Billigfluggesellschaften auf den betreffenden Strecken niedriger seien als die von TAROM, mit einem insgesamt niedrigeren Dienstleistungsniveau zusammenhänge, was nicht im Widerspruch dazu stehe, dass TAROM bei einem vergleichbaren Dienstleistungen durchweg günstigere Preise habe. Darüber hinaus verfüge TAROM, wie in Erwägungsgrund 129 dargelegt, an einer Reihe von Hauptflughäfen über ein Netz von günstigen Zeiträumen und Frequenzen. Rumänien ist daher der Auffassung, dass der Marktaustritt von TAROM erhebliche negative Auswirkungen auf die Fluggäste hätte, was die Preise, die Flugdienste und günstige Verbindungen für abgehende und ankommende Transferflüge betrifft.
- (131) Weiterhin bringt Rumänien vor, dass bestimmte Entwicklungen, die nach der COVID-19-Pandemie im Hinblick auf die regionale Anbindung zu beobachten gewesen seien, offenbar kurzfristige Anpassungen bestimmter Luftfahrtunternehmen darstellten, um Möglichkeiten zur Deckung der Fixkosten zu nutzen. Rumänien zufolge ist davon

⁽⁶⁸⁾ Laut der Stellungnahme der rumänischen Behörden vom 29. März 2024 bedient TAROM derzeit mit nur einem anderen Wettbewerber die folgenden internationalen Strecken zum/vom Flughafen OTP: Amsterdam (AMS) mit KLM, Belgrad (BEG) mit Air Serbia, Brüssel (BRU) mit HiSky, Nizza (NCE) mit Wizz Air Paris (CDG) mit Air France Prag (PRG) mit Czech Airlines (Codeshare, aber nur TAROM bedient die Strecke tatsächlich) Chisinau mit HiSky und auf den folgenden Inlandsstrecken zum/vom Flughafen OTP: Cluj (CLJ) mit HiSky, Timișoara (TSR) mit HiSky. Darüber hinaus hat ein neuer Marktteilnehmer (Wizz Air) für die Strecke OTP Bukarest nach Budapest, die derzeit ausschließlich von TAROM bedient wird, die Aufnahme des Flugbetriebs ab Juni 2024 angekündigt.

auszugehen, dass diese Luftfahrtunternehmen mittel- bis langfristig zu ihren Strategien aus der Zeit vor der COVID-19-Pandemie zurückkehren werden, um die Rentabilität der Strecken zu gewährleisten. Dies betreffe insbesondere die Billigfluggesellschaft Blue Air, die begonnen habe, Primärflughäfen wie Amsterdam Schiphol, London Heathrow, Paris Charles de Gaulle oder Frankfurt anzufliegen, was auch durch die vorübergehende Aussetzung der Vorschriften für die Zeitzischnennutzung während der Geltungsdauer der Beschränkungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie erleichtert worden sei ⁽⁶⁹⁾. Im September 2022 stellte Blue Air jedoch den Flugbetrieb auf allen diesen Strecken ein, sodass TAROM nunmehr der einzige lokale Anbieter ist, der solche Drehkreuze bedient. Am 31. März 2023 meldete Blue Air Insolvenz an und übt seitdem keine Geschäftstätigkeit mehr aus. Am 16. Februar 2024 erließ die Kommission einen Beschluss, in dem sie feststellte, dass die Beihilfe, die Rumänien Blue Air auf der Grundlage der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen gewährt hatte, mit dem Binnenmarkt unvereinbar waren, und forderte Rumänien auf, rund 33,84 Mio. EUR von Blue Air zurückzufordern ⁽⁷⁰⁾.

- (132) Die unzureichende regionale Anbindung, insbesondere nach der Insolvenz von Blue Air, wird dadurch verschärft, dass das rumänische Straßen- und Schienennetz nicht gut ausgebaut ist und sich in einem schlechten Wartungszustand befindet.
- (133) Wie bereits im Rettungsbeihilfebeschluss ⁽⁷¹⁾ dargelegt, ist die Qualität der Straßeninfrastruktur in Rumänien so schlecht wie in keinem anderen Mitgliedstaat und das Land gehört zu den Nationen mit der schlechtesten Straßenverkehrssicherheit in der EU. Autobahnen und Nationalstraßen machen in Rumänien nur etwa 20 % des Straßennetzes aus, und etwa 90 % der Nationalstraßen haben nur eine Fahrspur in jeder Richtung. Diese Faktoren beeinträchtigen die Mobilität und die Straßenverkehrssicherheit. Die Eisenbahninfrastruktur ist aufgrund chronisch unzureichender Wartung heruntergekommen und der überwiegende Teil der Gleisanlagen muss erneuert werden. Die Züge müssen daher langsamer fahren und die Effizienz des Schienenverkehrs ist beeinträchtigt ⁽⁷²⁾. Der rumänische Abschnitt des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) für Straße und Schiene muss ausgebaut werden. Rumänien bringt vor, dass die rumänischen Regionen, insbesondere im Nordosten, schlecht miteinander verbunden seien ⁽⁷³⁾.
- (134) Daher sei der Luftverkehr für die regionale Entwicklung und die Anbindung der Bürger weiterhin von größter Bedeutung. Insbesondere verbänden alle sieben von TAROM bedienten Inlandsstrecken ⁽⁷⁴⁾ Bukarest in Südrumänien mit Städten in Mittel- und Nordrumänien. Angesichts der fehlenden Schienen- und Straßenverbindungen, auch auf den Strecken, die die südlichen Teile des Landes mit den zentralen und nördlichen Teilen verbinden, seien die Flugverbindungen weiterhin von entscheidender Bedeutung für eine effiziente regionale Anbindung. Den rumänischen Behörden zufolge dauern Flüge zwischen dem Flughafen OTP und den Inlandsflughäfen ungefähr anderthalb Stunden, während es mit dem Auto fast fünfmal und mit dem Zug mehr als achtmal so lange dauert. Die rumänischen Behörden geben an, dass beispielsweise eine Zugfahrt von Bukarest nach Satu Mare (ca. 617 km) in der Regel zwischen 13 und 20 Stunden dauere, mit dem Auto seien es zwischen 7 und 10 Stunden. Ähnliches gelte für die Zielorte Oradea, Suceava, Baia Mare, Iasi, Cluj und Timisoara. Nach Angaben der rumänischen Behörden müssten im Falle des Marktaustritts von TAROM die [...] Fluggäste, die derzeit von TAROM auf den fünf Inlandsstrecken befördert werden, die von keiner anderen Fluggesellschaft bedient werden, auf das Auto umsteigen, was zu einem erheblichen Anstieg des Verkehrsaufkommens und der Zahl der Unfälle auf nationalen Strecken (von denen nur 10 % über mehr als eine Fahrspur pro Richtung verfügen) und einer weiteren Verlängerung der Reisezeit führen würde. Aus den insbesondere in Erwägungsgrund 128 dargelegten Gründen sei es unwahrscheinlich, dass diese Strecken von Wettbewerbern bedient würden.

⁽⁶⁹⁾ Während der COVID-19-Pandemie wurden die Unionsvorschriften, wonach Fluggesellschaften in einem bestimmten Jahr mindestens 80 % ihrer Zeitzischnen nutzen müssen, um sie im folgenden Jahr behalten zu können, im Zusammenhang mit den Beschränkungen, die die Mitgliedstaaten den Fluggesellschaften auferlegten, um die Ausbreitung von COVID-19 einzudämmen, vorübergehend geändert. Diese Vorschriften sind in der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitzischnen auf Flughäfen in der Gemeinschaft (ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1) festgelegt.

⁽⁷⁰⁾ Beschluss C(2024) 910 final der Kommission vom 16. Februar 2024 (noch nicht veröffentlicht).

⁽⁷¹⁾ Vgl. insbesondere die Erwägungsgründe 11 bis 14.

⁽⁷²⁾ Europäische Kommission, GD Mobilität und Verkehr: Transport in the European Union: Current Trends and Issues, März 2019. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.

⁽⁷³⁾ Insbesondere bringt Rumänien vor, dass die rumänischen Abschnitte der TEN-V-Korridore Rhein-Donau und Orient-Östliches Mittelmeer noch fertiggestellt werden müssten. Zu den fehlenden Verbindungen gehörten die Autobahn Sibiu-Pitești und die Eisenbahnverbindungen Brașov-Predeal und Timișoara-Craiova-Calafat.

⁽⁷⁴⁾ Nach der Einstellung der Strecken Cluj-Iasi, Iasi-Timișoara und OTP-Sibiu bedient TAROM während des Umstrukturierungszeitraums die folgenden sieben Inlandsstrecken: von OTP nach Baia Mare, Cluj, Iasi, Oradea, Satu Mare, Suceava und Timișoara.

6.7. Zusagen Rumäniens

- (135) Um die vollständige Durchführung bestimmter Umstrukturierungsmaßnahmen oder Maßnahmen zur Begrenzung künftiger Wettbewerbsverfälschungen zu gewährleisten, verpflichtete sich Rumänien,
- a) sicherzustellen, dass TAROM alle seine Anteile [...] und spätestens bis zum 31. Dezember 2026 vollständig veräußert,
 - b) sicherzustellen, dass TAROM seine Zeiträume am Flughafen [...] ab dem [...] vermietet und bis spätestens 31. Dezember 2026 vollständig veräußert,
 - c) sicherzustellen, dass TAROM eine Obergrenze für die Zahl der bedienten Strecken einhält, die bei höchstens 28 Strecken und ab dem [...] bis zum 31. Dezember 2026 bei höchstens 27 Strecken liegt,
 - d) sicherzustellen, dass TAROM eine Obergrenze für die Zahl der Flugzeuge von höchstens 18 bis zum 31. Dezember 2025 und von höchstens 14 für die übrige Zeit des Umstrukturierungszeitraums bis zum 31. Dezember 2026 einhält,
 - e) die Flugfrequenz auf den bedienten Strecken im Durchschnitt um 28 % bei Linienflügen (und um 27 % mit Charterflügen) im Jahr 2026 ⁽⁷⁵⁾ gegenüber der 2019 auf diesen Strecken registrierten Frequenz zu verringern,
 - f) sicherzustellen, dass die Kapazität um [...] % ASK während des gesamten Umstrukturierungszeitraums gegenüber 2019 auf Strecken, die im Jahr 2019 auf C1-Ebene rentabel waren, reduziert wird,
 - g) sicherzustellen, dass TAROM keine Anteile an Unternehmen erwirbt, es sei denn, dies ist unerlässlich, um die langfristige Rentabilität von TAROM zu gewährleisten; in einem solchen Fall ist die vorherige Genehmigung der Kommission notwendig, und
 - h) sicherzustellen, dass TAROM bei der Vermarktung seiner Produkte und Dienstleistungen nicht mit staatlichen Beihilfen wirbt, um einen Wettbewerbsvorteil zu erlangen.

6.8. Beschwerde von Wizz Air Malta

- (136) Am 14. März 2024 ging bei den Kommissionsdienststellen eine Beschwerde von Wizz Air Malta ein, der zufolge das Unternehmen TAROM rechtswidrige staatlichen Beihilfen erhalten haben soll. Wizz Air Malta brachte drei Begründungen vor, warum die staatliche Beihilfe zugunsten von TAROM rechtswidrig sei.
- (137) Erstens habe der rumänische Staat zwischen Oktober 2022 und Dezember 2023 über das Verkehrsministerium sieben Kapitalerhöhungen bei TAROM in Höhe von insgesamt rund 7,8 Mio. EUR vorgenommen, was mehr als 6 Mio. EUR über den mit dem zweiten Beschluss über Schadensausgleich genehmigten Aufstockungsbetrag von ca. 1,9 Mio. EUR hinausgehe. Soweit die Überschreitung der genehmigten Kapitalerhöhung auf den ersten Beschluss über Schadensausgleich zurückzuführen wäre, käme dies nach Ansicht von Wizz Air Malta einer wesentlichen Änderung der genehmigten Beihilfe gleich, da die Kommission eine staatliche Bürgschaft für eine Kreditaufnahme in Höhe von 93,88 Mio. RON (ca. 19,33 Mio. EUR) und keine Kapitalzuführung genehmigt habe.
- (138) Zweitens brachte Wizz Air Malta vor, dass TAROM eine rechtswidrige staatliche Beihilfe in nicht bezifferter Höhe erhalten habe, die darin bestehe, dass die Verbindlichkeiten von TAROM gegenüber CNAB für die Erbringung von Dienstleistungen nur scheinbar abgesichert seien. CNAB sei ein staatseigenes Unternehmen, das vom Verkehrsministerium kontrolliert werde und Dienstleistungen erbringe. Wizz Air Malta bringt vor, dass das Verkehrsministerium (der Hauptaktionär von TAROM) gemäß einer besonderen vertraglichen Bürgschaftsklausel seine Zustimmung zur Inanspruchnahme der Bürgschaft (d. h. zur Verwertung der von TAROM als Sicherheit verpfändeten Vermögenswerte im Falle eines Ausfalls) erteilen müsse. Dies bedeute, dass der Anteilseigner des Schuldners, der zufällig auch ein kontrollierendes Unternehmen des Gläubigers ist, der Aktivierung der Sicherheiten zustimmen müsse – eine Bedingung, die ein privater Gläubiger nicht akzeptieren würde. Wizz Air Malta habe keine Informationen darüber, ob die rumänische Regierung ihr Ermessen tatsächlich ausgeübt habe.

⁽⁷⁵⁾ Verringerungen der Flugfrequenz und ASK-Kürzungen werden über die gesamte Dauer des Umstrukturierungszeitraums umgesetzt und variieren in diesem Zeitraum leicht (in einigen Jahren wird die Kürzung auf einigen Strecken etwas stärker ausfallen als im Bezugsjahr 2026, und in einigen Jahren etwas geringer).

- (139) Drittens könne der von TAROM vorgeschlagene Verkauf einer oder mehrerer Zeitnischen am Flughafen [...], der von den Anteilseignern von TAROM im Juli 2023 genehmigt worden sei, zu einem Preis erfolgen, der möglicherweise nicht dem Marktwert entspreche. Sollte der vereinbarte Preis unter dem Marktwert liegen, könnte dies eine Beihilfe für den Käufer darstellen. Aus den öffentlichen Informationen sei nicht ersichtlich, ob und zu welchem Preis TAROM den Verkauf durchführen wolle.

6.9. Bemerkungen Rumäniens zur Beschwerde von Wizz Air Malta

- (140) Am 28. März, 4. April, 16. April, 19. April und 24. April 2024 übermittelte Rumänien seine Bemerkungen zu der Beschwerde von Wizz Air Malta.
- (141) Zur ersten Behauptung in Bezug auf rechtswidrige Kapitalzuführungen erklärt Rumänien zunächst, dass das Verkehrsministerium als Mehrheitseigentümer von TAROM gemäß der Rechtsgrundlage für die Beihilfe, wie sie in dem ersten Beschluss über Schadensausgleich zur Genehmigung einer staatlichen Beihilfe in Form einer staatlichen Bürgschaft festgelegt sei, sowie gemäß der Bürgschaftsvereinbarung selbst verpflichtet sei, die finanziellen Mittel für die Rückzahlung des verbürgten Darlehens bereitzustellen. Rumänien bringt vor, dass das Verkehrsministerium, da es nicht Partei des Darlehensvertrags sei, keine Rückzahlungen direkt an die kreditgebende Bank leisten könne und dass nach rumänischem Recht die einzige Möglichkeit, TAROM die erforderlichen Finanzmittel bereitzustellen, in einer Kapitalerhöhung gegen neue Aktien bestehe.
- (142) Rumänien legt ferner dar, dass auf Beschlüsse der Aktionäre zur Genehmigung von Kapitalzuführungen nicht immer tatsächliche Kapitalzuführungen erfolgten, wie aus den Beschlüssen auf späteren Hauptversammlungen hervorgehe. Somit beliefe sich der tatsächliche Betrag der Kapitalzuführungen, die auf der Grundlage des ersten Beschlusses der Kommission über Schadensausgleich vorgenommen worden seien, bisher auf 12 518 000 RON (ca. 2,7 Mio. EUR), was den ersten drei Tranchen des entsprechenden Darlehens entspreche.
- (143) Dieser Betrag sei in der angemeldeten Umstrukturierungsbeihilfe und insbesondere in der Kapitalerhöhung von 45,77 Mio. EUR (siehe Erwägungsgrund 18) enthalten. Dabei sei berücksichtigt, dass der Betrag von 2,7 Mio. EUR zur Deckung des Liquiditätsbedarfs von TAROM im Jahr 2023 benötigt worden sei. Der auf der Grundlage des zweiten Beschlusses der Kommission über Schadensausgleich zugeführte Betrag entspreche genau dem genehmigten Beihilfebetrags in Form einer Kapitalerhöhung von 9 439 155 RON (ca. 1,9 Mio. EUR). Rumänien erklärt ferner, dass während des Umstrukturierungszeitraums bislang keine weiteren Kapitalerhöhungen stattgefunden hätten.
- (144) Die zweite Behauptung, dass es sich um eine rechtswidrige Beihilfe handle, die sich aus zusätzlichen Bürgschaften für bestehende Verbindlichkeiten gegenüber CNAB ergebe, mit denen bestimmte Vermögenswerte von TAROM im Falle eines Zahlungsausfalls als Sicherheit belastet würden, halten die rumänischen Behörden ebenfalls für unbegründet, insbesondere da es sich bei TAROM und CNAB um zwei unabhängige Unternehmen nach rumänischem Gesellschaftsrecht handle. Rumänien bringt vor, dass die in Rede stehende vertragliche Bürgschaftsklausel, die die Verwertung der zusätzlichen Sicherheiten von der Zustimmung des Hauptaktionärs abhängig mache, einseitig von den Aktionären von TAROM in den Vertrag aufgenommen worden sei. Das Verkehrsministerium sei zwar Mehrheitseigentümer sowohl von TAROM als auch von CNAB, sei aber an die Regierungsverordnung Nr. 109/2011 über die Unternehmensführung von staatlichen Unternehmen gebunden. Darin sei festgelegt, dass die staatliche Aufsichtsbehörde (d. h. das Verkehrsministerium) nicht in den Entscheidungsprozess, die Verwaltung und den laufenden Betrieb öffentlicher Unternehmen eingreifen dürfe und dass alle Entscheidungen, die unter Verstoß gegen diese Beschränkung getroffen werden, nichtig seien. Die rumänischen Behörden sind der Auffassung, dass diese Bestimmungen das Verkehrsministerium daran hindern würden, seine Zustimmung zu verweigern, falls CNAB beschließen sollte, seine Forderungen in Bezug auf die Inanspruchnahme der Bürgschaft durchzusetzen. Darüber hinaus betont Rumänien, dass sich TAROM und CNAB in Bezug auf die zwischen ihnen bestehenden Verbindlichkeiten strikt wie marktwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsteilnehmer verhielten, wie (i) mehrere Aktionärsbeschlüsse belegten, in denen die Geschäftsleitung von CNAB aufgefordert werde, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um jegliche Beeinträchtigung von CNAB zu verhindern, und der Vorstand beauftragt werde, sich mit einer möglichen Ausweitung der Bürgschaften zu befassen, ohne dass darin auf die Notwendigkeit hingewiesen werde, die Genehmigung der Aufsichtsbehörde einzuholen ⁽⁷⁶⁾, ii) die kontinuierlichen Zahlungen von TAROM zur Reduzierung seiner Schulden gegenüber CNAB belegten, iii) die geschäftliche Entscheidung von CNAB, einen Aufschub für bestimmte fällige Zahlungen zu gewähren, solange ein offensichtlicher guter Wille bei TAROM bestehe, belege, iv) die Ausweitung von Bürgschaften zugunsten von CNAB mit zusätzlichen Zusagen, z. B. in Bezug auf Forderungen aus dem Verkauf der Zeitnische [...] infolge des Beschlusses der Aktionäre von CNAB, alle

⁽⁷⁶⁾ Z. B. Aktionärsbeschluss Nr. 14 von CNAB vom 10.10.2022, Nummern 3 und 4, Aktionärsbeschluss Nr. 18 von CNAB vom 5.12.2022, Nummer 3, Einberufungsmitteilung Nr. 147 von CNAB vom 22.5.2023, Punkt 1 zusammen mit dem Aktionärsbeschluss Nr. 11 von CNAB vom 27.6.2023, Nummer 1.

rechtlichen Mittel einzusetzen, um Schaden von CNAB abwenden, belege ⁽⁷⁷⁾, v) die Tatsache belege, dass auf die Schulden von TAROM Verzugszinsen anfallen, sodass CNAB eine Gegenleistung für die Verlängerung der Tilgungsfrist erhalte, vi) die Tatsache belege, dass es CNAB bewusst sei, dass eine sofortige Verwertung der Sicherheiten wahrscheinlich zur Zahlungsunfähigkeit von TAROM führen würde, während die Genehmigung des Umstrukturierungsplans durch die Kommission TAROM in die Lage versetzen würde, seine Schulden zuzüglich der aufgelaufenen Verzugszinsen in naher Zukunft zurückzuzahlen. Um zu unterstreichen, dass die fragliche Vertragsklausel keinen Einfluss auf das Geschäftsgebaren von TAROM hat, habe der Vorstand von TAROM auf der Hauptversammlung beantragt, TAROM aus der betreffenden Sicherheitenvereinbarung zwischen CNAB und TAROM zu streichen. Rumänien verpflichtete sich, der Kommission die geänderte Vereinbarung nach Inkrafttreten vorzulegen. Am 17. April 2024 legte Rumänien der Hauptversammlung den Beschluss Nr. 9/16.04.2024 vor, in dem die Änderung der Bürgschaftsvereinbarung abgelehnt wurde, mit der eine Bestimmung aufgenommen werden sollte, wonach die Verwertung von Sicherheiten der Zustimmung der Aufsichtsbehörde (also des Verkehrsministeriums) bedürfe, und der Verwaltungsrat angewiesen wurde, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um diese Bestimmung aus der Bürgschaftsvereinbarung zu streichen.

- (145) In Bezug auf die dritte Behauptung hinsichtlich des Verkaufs der Zeitnische [...] unter dem Marktwert bringt Rumänien vor, dass TAROM sein Möglichstes getan habe, um den höchsten Verkaufspreis für die Zeitnische zu erzielen. Dies sei durch zahlreiche Faktoren belegt, insbesondere durch die Tatsache, dass i) TAROM bei einem unabhängigen Sachverständigen ([...]) die Erstellung eines Gutachtens in Auftrag gegeben habe, um den Marktwert der Zeitnische [...] bei Verkauf und Vermietung vor Beginn des Bietverfahrens ermitteln zu lassen; außerdem sollte dieser Sachverständige den Verkaufsprozess begleiten, ii) TAROM aktiv Angebote von etwa zwanzig Unternehmen eingeholt habe, nachdem es mit Airport Coordination Limited, dem weltweit größten Zeitnischenkoordinator, Optionen und potenzielle Käufer erörtert hatte, iii) TAROM sich während des ersten Verkaufsverfahrens, das im März 2023 begonnen habe, um bessere Angebote bemüht und anschließend das Unternehmen ausgewählt habe, das das höchste Angebot abgegeben hatte; die Vertragsverhandlungen seien über mehrere Monate fortgesetzt worden, bis der Bieter das Verfahren im November 2023 abbrechen musste [...], iv) TAROM im Dezember 2023 ein zweites Verkaufsverfahren eingeleitet habe und erneut [...] (siehe Erwägungsgrund 119).

7. WÜRDIGUNG DER UMSTRUKTURIERUNGSBEIHILFEN

- (146) Die Kommission wird zunächst prüfen, ob die Finanzierung des in Erwägungsgrund 18 definierten Umstrukturierungsplans von TAROM aus staatlichen Mitteln eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt und falls ja, ob diese Beihilfe rechtmäßig und mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

7.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

- (147) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV gilt: „Soweit in den Verträgen nicht etwas anderes bestimmt ist, sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“
- (148) Die Einstufung einer Maßnahme als Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV setzt daher voraus, dass alle folgenden Bedingungen erfüllt sind: i) Die Maßnahme ist dem Staat zuzurechnen und wird aus staatlichen Mitteln finanziert; ii) sie verschafft dem begünstigten Unternehmen einen Vorteil; iii) dieser Vorteil ist selektiv und iv) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht, ihn zu verfälschen, und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.
- (149) Die Kommission weist darauf hin, dass Rumänien die Maßnahmen als staatliche Beihilfen angemeldet hat. Diese Anmeldung entbindet die Kommission nicht davon, selbst zu prüfen, ob die Maßnahmen staatliche Beihilfen beinhalten.

7.1.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (150) Wie in Erwägungsgrund 30 des Rettungsbeihilfebeschlusses dargelegt, sollte das Darlehen in Höhe von 175 952 000 RON (ca. 36,66 Mio. EUR) zugunsten von TAROM vom Ministerium für öffentliche Finanzen über die Staatskasse auf der Grundlage eines Darlehensvertrags zwischen diesem Ministerium und TAROM in Umsetzung einer Notverordnung der rumänischen Regierung gewährt werden. Daher war die Entscheidung, das Rettungsdarlehen zu gewähren, dem Staat zuzurechnen und umfasste staatliche Mittel. Im Rahmen der Umstrukturi-

⁽⁷⁷⁾ Aktionärsbeschluss Nr. 14 von CNAB, a. a. O.

rierungsbeihilfe wird der dem Rettungsdarlehen entsprechende Betrag (zuzüglich Zinsen und etwaiger Wechselkursdifferenzen) erlassen (siehe Erwägungsgrund 18). Die Entscheidung über den Verzicht auf die Rückzahlung des Rettungsdarlehens zuzüglich Zinsen wird vom Staat getroffen und geht zulasten des Staatshaushalts.

- (151) Wie in Erwägungsgrund 19 dargelegt, ist die Rechtsgrundlage für die Gewährung der Umstrukturierungsbeihilfe die Regierungsverordnung Nr. 45/1997, geändert durch die Notverordnung 113/2021 der Regierung, und gemäß diesen Regierungsverordnungen werden die Mittel für die Umstrukturierungsbeihilfen vom Verkehrsministerium bereitgestellt. Die Entscheidung über die Gewährung der beiden Umstrukturierungsbeihilfen wurde somit vom Staat getroffen und die Mittel für beide Beihilfen stammen aus dem Staatshaushalt.
- (152) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die angemeldeten Umstrukturierungsbeihilfen staatliche Mittel umfassen und dass die Entscheidung über die Gewährung der Maßnahmen dem Staat zuzurechnen ist.

7.1.2. *Vorteil*

- (153) Die Kommission muss prüfen, ob die Maßnahmen TAROM insofern einen Vorteil verschaffen, als ein Anteil an TAROM haltender Marktteilnehmer, der sich in einer Lage befindet, die der Rumäniens möglichst ähnlich ist, vermeiden würde, entsprechende Entscheidungen zu treffen und dieselben Maßnahmen zu denselben Bedingungen durchzuführen, abgesehen von den Vorteilen, die Rumänien in seiner Eigenschaft als öffentliche Behörde zu erwarten hat ⁽⁷⁸⁾.
- (154) Das Vorliegen eines solchen Vorteils lässt sich daraus ableiten, dass TAROM erhebliche kumulierte Verluste und negatives Eigenkapital aufweist (Erwägungsgründe 13 und 88), fast alle Vermögenswerte von TAROM bereits als Sicherheit für frühere oder laufende Finanzierungen verpfändet sind und TAROM nicht in der Lage ist, sich ohne öffentliche Unterstützung Kapital oder Fremdfinanzierungen zu Marktbedingungen zu beschaffen (Erwägungsgründe 17, 53 und 54).
- (155) Die Maßnahmen werden TAROM dabei helfen, die Fortführung der Geschäftstätigkeit und die Umsetzung des Umstrukturierungsplans zu finanzieren, indem das Unternehmen Zugang zu Finanzmitteln erhält, die sich TAROM angesichts seiner besonderen Lage und der derzeitigen Umstände auf dem Markt nicht hätte beschaffen können. In diesem Zusammenhang ist zweifelhaft, ob TAROM in der Lage wäre, eine solche Finanzierung auf dem privaten Markt zu ähnlichen Konditionen zu erhalten.
- (156) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen TAROM einen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV verschaffen.

7.1.3. *Selektivität*

- (157) Die Maßnahmen werden ausschließlich zugunsten von TAROM gewährt. Wie der Gerichtshof festgestellt hat ⁽⁷⁹⁾, reicht bei Einzelbeihilfen im Prinzip schon die Feststellung eines wirtschaftlichen Vorteils dafür aus, die Vermutung einer selektiven Maßnahme zu untermauern. Dies gilt unabhängig davon, ob es auf den relevanten Märkten Teilnehmer gibt, die sich in einer vergleichbaren Lage befinden. Die angemeldeten Maßnahmen sind nicht Teil einer umfassenderen Maßnahme der allgemeinen Wirtschaftspolitik, mit der allen Unternehmen im Luftverkehrssektor oder in anderen Wirtschaftszweigen, die sich im Hinblick auf das Ziel der Maßnahmen (unter Berücksichtigung dessen, dass alle Wirtschaftsbeteiligte grundsätzlich ihre eigenen Kosten decken sollten) in einer vergleichbaren rechtlichen und tatsächlichen Situation befinden, dieselbe Art von Ad-hoc-Unterstützung gewährt wird, sondern stehen ausschließlich TAROM zur Verfügung.
- (158) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV selektiv sind.

7.1.4. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel*

- (159) Wenn eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel stärkt, so ist davon auszugehen, dass der Handel innerhalb der Union durch die Beihilfe beeinträchtigt wird. Es genügt dabei bereits, dass der Begünstigte der Beihilfe auf für den

⁽⁷⁸⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 20. September 2017, Kommission/Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, Rn. 59, Urteil des Gerichtshofs vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 78, 79 und 103.

⁽⁷⁹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 4. Juni 2015, Kommission/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, Rn. 60.

Wettbewerb offenen Märkten mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht. Hierbei kann die Liberalisierung eines Wirtschaftssektors auf Unionsebene dazu dienen festzustellen, dass sich die Beihilfe tatsächlich oder potenziell auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten auswirkt.

- (160) TAROM erbringt Personenbeförderungsleistungen im Flugverkehr nach, von und innerhalb Rumäniens und steht auf diesem Markt insbesondere mit Wizz Air, Ryanair, HiSky, Lufthansa und anderen Fluggesellschaften im Wettbewerb. Der Luftverkehrsmarkt steht dem Wettbewerb in der Union und der Erbringung von grenzüberschreitenden Dienstleistungen zwischen Mitgliedstaaten offen. Die Maßnahmen zugunsten von TAROM dienen der Bereitstellung von Finanzmitteln zu Konditionen, die das Unternehmen auf dem privaten Markt nicht hätte erhalten können, und der Befreiung von Aufwendungen, die es unter normalen Marktbedingungen hätte tragen müssen. Die Maßnahmen stärken somit die Stellung von TAROM auf dem rumänischen Luftverkehrsmarkt gegenüber seinen Wettbewerbern, die nicht von diesen Maßnahmen profitieren.
- (161) Die Umstrukturierungsbeihilfen können daher den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

7.1.5. Schlussfolgerung zum Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

- (162) Aus den vorstehenden Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV zugunsten von TAROM darstellen.

7.2. Rechtmäßigkeit der Umstrukturierungsbeihilfen

- (163) Die Kommission stellt fest, dass im Jahr 2023 von der insgesamt angemeldeten Kapitalerhöhung von 45,77 Mio. EUR bereits Kapitalerhöhungen in Höhe von insgesamt 2,7 Mio. EUR vorgenommen wurden (Erwägungsgründe 18 und 19). Die Kommission stellt ferner fest, dass gemäß der Notverordnung die übrigen angemeldeten Umstrukturierungsbeihilfen erst nach ihrer Genehmigung durch die Kommission durchgeführt werden (Erwägungsgrund 19).
- (164) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Rumänien diesen Teil der angemeldeten Maßnahmen ohne Beschluss der Kommission zur Feststellung der Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Binnenmarkt gewährt hat. Folglich hat Rumänien die Stillhalteverpflichtung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht eingehalten. Somit stellt dieser Teil der angemeldeten Umstrukturierungsbeihilfen zugunsten von TAROM eine rechtswidrige staatliche Beihilfe dar.

7.3. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

- (165) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV können Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige und Wirtschaftsgebiete als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, wenn sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (166) Aus der Anmeldung ergibt sich nicht, dass die Umstrukturierungsbeihilfe, die damit verbundenen Bedingungen oder der durch die Beihilfe geförderte Wirtschaftszweig zu einem Verstoß gegen einschlägige Bestimmungen des Unionsrechts führen könnten. Insbesondere hat die Kommission weder eine mit Gründen versehene Stellungnahme wegen eines möglichen Verstoßes gegen das Unionsrecht, der mit diesem Fall in Zusammenhang stehen könnte, an Rumänien gerichtet, noch hat sie Beschwerden oder Informationen erhalten, die darauf hindeuten, dass die staatliche Beihilfe, die mit ihr verbundenen Bedingungen oder der durch die Beihilfe geförderte Wirtschaftszweig einen Verstoß gegen einschlägige Bestimmungen des Unionsrechts darstellen könnten.
- (167) Damit also die staatliche Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann, muss sie nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV zum einen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete bestimmt sein und darf zum anderen die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (168) Mit Blick auf die erste Voraussetzung prüft die Kommission, ob die Beihilfe der Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige dienen soll. Bei der zweiten Voraussetzung wägt die Kommission die positiven Auswirkungen der vorgeschlagenen Beihilfe auf die Entwicklung der Wirtschaftszweige, die mit der Beihilfe gefördert werden sollen, gegen die negativen Auswirkungen ab, die die Beihilfe auf den Binnenmarkt haben könnte⁽⁸⁰⁾.

⁽⁸⁰⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 22. September 2020, Österreich/Kommission (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, Rn. 19.

- (169) In den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen hat die Kommission die Kriterien festgelegt, die sie bei der Beurteilung der Vereinbarkeit von Umstrukturierungsbeihilfen für Unternehmen mit dem Binnenmarkt nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV prüft ⁽⁸¹⁾.
- (170) Rumänien ist ferner der Auffassung, dass die Umstrukturierungsbeihilfe nach den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden kann.
- (171) In Anbetracht der Art und des Ziels der in Rede stehenden staatlichen Beihilfe und der Vorbringen der rumänischen Behörden wird die Kommission prüfen, ob die geplante Finanzierung der Umstrukturierung mit den einschlägigen Kriterien der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen im Einklang steht.
- (172) Bei der Prüfung, ob eine Umstrukturierungsbeihilfe die Handelsbedingungen in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, führt die Kommission eine Abwägungsprüfung nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV und den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen durch. Wenn der Begünstigte für eine Umstrukturierungsbeihilfe in Betracht kommt, wägt die Kommission bei dieser Prüfung die positiven Auswirkungen der Beihilfe gegen die negativen Auswirkungen der Beihilfe auf den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten ab. Bei dieser Prüfung berücksichtigt sie die Notwendigkeit eines staatlichen Eingreifens, die Geeignetheit, die Verhältnismäßigkeit, die Transparenz der Beihilfe, den Grundsatz der einmaligen Beihilfe und Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen gemäß den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.

7.3.1. Förderfähigkeit: sektoraler Anwendungsbereich und Unternehmen in Schwierigkeiten

- (173) Um für eine Umstrukturierungsbeihilfe in Betracht zu kommen, muss ein Begünstigter als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Abschnitt 2.2 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen eingestuft werden. Nach Randnummer 20 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen gilt ein Unternehmen dann als Unternehmen in Schwierigkeiten, wenn es auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher zur Einstellung seiner Geschäftstätigkeiten gezwungen sein wird, wenn der Staat nicht eingreift. Dies wäre der Fall, wenn mindestens einer der in Randnummer 20 Buchstaben a bis d der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen beschriebenen Umstände vorliegt.
- (174) Wie in Erwägungsgrund 7 des Einleitungsbeschlusses und in den Erwägungsgründen 6, 53 und 57 des Rettungsbeihilfebeschlusses dargelegt, hat TAROM infolge kumulierter Verluste mehr als die Hälfte des gezeichneten Grundkapitals aufgezehrt und erfüllte somit ab dem 31. Dezember 2018 bis zum Erlass des Einleitungsbeschlusses im Juli 2021 das in Randnummer 20 Buchstabe a der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen genannte Kriterium (siehe Erwägungsgrund 39 dieses Beschlusses). Diese Situation hat sich seit Juli 2021 nicht verändert, wie aus den von Rumänien vorgelegten Finanzdaten (siehe Erwägungsgründe 13, 16 und 88) hervorgeht. Demnach verzeichnete TAROM nach 2019 weiterhin Verluste und wies Ende 2023 ein negatives Eigenkapital auf. Daraus folgt, dass TAROM die Kriterien von Randnummer 20 Buchstabe a der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen erfüllt und somit als Unternehmen in Schwierigkeiten einzustufen ist.
- (175) Nach Randnummer 21 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen kann neu gegründeten Unternehmen in den ersten drei Jahren nach Aufnahme der Geschäftstätigkeit keine Umstrukturierungsbeihilfe gewährt werden. TAROM ist kein neu gegründetes Unternehmen im Sinne der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, da es bereits 1954 gegründet wurde (siehe Erwägungsgrund 8), d. h. vor mehr als drei Jahren.
- (176) Nach Randnummer 22 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen kommt ein Unternehmen, das einer größeren Unternehmensgruppe angehört oder im Begriff ist, von einer größeren Unternehmensgruppe übernommen zu werden, grundsätzlich nur dann für Umstrukturierungsbeihilfen infrage, wenn es sich bei den Schwierigkeiten des betreffenden Unternehmens nachweislich um Schwierigkeiten des Unternehmens selbst handelt, die nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen sind und die so gravierend sind, dass sie von der Gruppe selbst nicht bewältigt werden können.
- (177) Die Schwierigkeiten von TAROM sind hauptsächlich auf eine überalternde und inhomogene Flotte sowie auf betriebliche Ineffizienzen zurückzuführen (Erwägungsgrund 15). TAROM gehört nicht zu einer größeren Unternehmensgruppe und die alleinige Kontrolle über das Unternehmen liegt über das Verkehrsministerium in den Händen des Staats (Erwägungsgrund 8), sodass es sich um ein öffentliches Unternehmen handelt, über das der Staat aufgrund der Eigentumsverhältnisse und seiner finanziellen Beteiligung die alleinige Kontrolle ausübt ⁽⁸²⁾. TAROM gehört somit weder zu einer größeren Gruppe noch ist das Unternehmen im Begriff, von einer Gruppe übernommen zu werden.

⁽⁸¹⁾ Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, Randnummer 38.

⁽⁸²⁾ Siehe Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17).

- (178) Aus dem Umstand, dass der Staat die alleinige Kontrolle über TAROM ausübt, ergibt sich, dass im vorliegenden Fall jede finanzielle Unterstützung zur Bewältigung der Schwierigkeiten von TAROM durch den Staat als Beihilfe anzusehen ist, sofern sie nicht zu Marktbedingungen erfolgt. Da die Schwierigkeiten von TAROM inhärent sind, stellt sich nicht die Frage, ob sie das Ergebnis einer willkürlichen Kostenverteilung innerhalb einer Unternehmensgruppe sind und ob die Schwierigkeiten zu gravierend sind, um von der Gruppe selbst bewältigt werden zu können.
- (179) Darüber hinaus kommen nach Randnummer 18 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen Unternehmen, die im Kohle- und Stahlsektor tätig sind, sowie Finanzunternehmen nicht für Beihilfen im Rahmen der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen in Betracht. Wie in Erwägungsgrund 9 dargelegt, ist TAROM im Lufttransport von Passagieren, Fracht und Post tätig. Daraus folgt, dass TAROM weder im Kohle- oder Stahlsektor tätig noch ein Finanzunternehmen ist und daher nicht von der Gewährung von Umstrukturierungsbeihilfen gemäß Randnummer 18 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen ausgeschlossen ist.
- (180) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass TAROM ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist und für eine Umstrukturierungsbeihilfe infrage kommt.

7.3.2. *Die Beihilfe dient der Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete*

- (181) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV müssen staatliche Beihilfen, um als mit dem Binnenmarkt vereinbar zu gelten, die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete fördern.
- (182) Um nachzuweisen, dass eine Umstrukturierungsbeihilfe die Entwicklung solcher Tätigkeiten oder Gebiete fördern soll, muss der Mitgliedstaat, der eine solche Beihilfe gewährt, nachweisen, dass die Beihilfe darauf abzielt, soziale Härten zu verhindern oder ein Marktversagen zu beheben. Im Kontext von Umstrukturierungsbeihilfen stellt die Kommission fest, dass, wie in Randnummer 43 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen festgestellt, ein Marktaustritt für den allgemeinen Prozess des Produktivitätswachstums von Bedeutung ist, sodass das bloße Verhindern des Austritts eines Unternehmens aus dem Markt keine ausreichende Rechtfertigung für eine staatliche Beihilfe darstellt. Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen gehören vielmehr zu den am stärksten wettbewerbsverfälschenden Arten staatlicher Beihilfen, da sie den Prozess des Marktaustritts beeinträchtigen. In bestimmten Situationen kann die Umstrukturierung eines Unternehmens in Schwierigkeiten jedoch auch über die Tätigkeiten des Begünstigten hinaus zur Entwicklung von Wirtschaftszweigen oder Wirtschaftsgebieten beitragen. Dies ist der Fall, wenn der Ausfall des begünstigten Unternehmens ohne eine solche Beihilfe zu Situationen von Marktversagen oder sozialen Härten führen würde, die die Entwicklung der betroffenen Wirtschaftszweige und/oder Wirtschaftsgebiete behindern. Eine nicht erschöpfende Liste solcher Situationen findet sich in Randnummer 44 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.
- (183) Solche Situationen treten unter anderem dann ein, wenn der Begünstigte, dessen Ausfall mit der Beihilfe abgewendet werden soll, einen wichtigen Dienst erbringt, der nur schwer zu ersetzen ist und wobei es für Wettbewerber schwierig wäre, die Erbringung der Dienstleistung einfach zu übernehmen, was die Gefahr einer Unterbrechung der Erbringung dieses wichtigen Dienstes mit sich bringen könnte (Randnummer 44 Buchstabe b der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen). Indem die Beihilfe es dem Begünstigten ermöglicht, seine Tätigkeit fortzusetzen, verhindert sie ein solches Marktversagen oder soziale Härten. Bei Umstrukturierungsbeihilfen ist dies jedoch nur dann der Fall, wenn die Beihilfe den Begünstigten in die Lage versetzt, aus eigener Kraft auf dem Markt im Wettbewerb zu bestehen, was nur gewährleistet werden kann, wenn die Beihilfe an die Durchführung eines Umstrukturierungsplans geknüpft ist, der die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Begünstigten zum Ziel hat.
- (184) In ihrem Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission keine Zweifel daran, dass das Kriterium der sozialen Härte und/oder des Marktversagens erfüllt ist. Eine interessierte Partei, die Fluggesellschaft Wizz Air, übermittelte der Kommission dazu jedoch eine Stellungnahme. Insbesondere brachte Wizz Air vor, dass TAROM in den letzten Jahren Marktanteile an Wizz Air und Blue Air habe abgeben müssen, auf die zum Zeitpunkt der Stellungnahme von Wizz Air 40 % bzw. 13 % der Marktanteile entfallen seien. Demnach spiele TAROM auf dem rumänischen Luftverkehrsmarkt keine wichtige Rolle, die mit der eines nationalen Infrastrukturanbieters gleichzusetzen sei.
- (185) Die Kommission wird daher zunächst prüfen, ob mit der Beihilfe ein Marktversagen oder soziale Härten verhindert werden sollen (Abschnitt 7.3.2.1) und ob sie von einem Umstrukturierungsplan zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Begünstigten begleitet wird (Abschnitt 7.3.2.2).

7.3.2.1. Vermeidung von sozialen Härten oder eines Marktversagens als Beitrag zur Entwicklung von Wirtschaftszweigen oder eines Wirtschaftsgebiets

- (186) Als Situationen, in denen die Rettung eines Unternehmens in Schwierigkeiten zur Entwicklung von Wirtschaftszweigen oder Wirtschaftsgebieten beitragen kann, werden in Randnummer 44 Buchstabe b der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen Fälle genannt, in denen die Gefahr einer Unterbrechung der Erbringung eines wichtigen Diensts besteht, der nur schwer zu ersetzen ist, wobei es für Wettbewerber schwierig wäre, die Erbringung der Dienstleistung einfach zu übernehmen.
- (187) Auf der Grundlage der von Rumänien vorgelegten Daten ist die Kommission der Auffassung, dass TAROM eine wichtige Rolle bei der Gewährleistung der Konnektivität für rumänische Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und Regionen spielt.
- (188) Insbesondere betreibt TAROM im Gegensatz zu seinen derzeit auf dem rumänischen Markt tätigen Hauptwettbewerbern Wizz Air und Ryanair (Erwägungsgrund 10) ein Hub-and-Spoke-Netz (Erwägungsgrund 130), das die verschiedenen Regionen Rumäniens mit der Hauptstadt verbindet und internationale Anschlussflüge gewährleistet. Dadurch erhalten die Fluggäste Zugang zu Strecken, die nicht von einem Flughafen in ihrer Nähe bedient werden.
- (189) Darüber hinaus ist TAROM bestrebt, seinen Fluggästen Verbindungen zu Primärflughäfen in guter Frequenz und zu günstigen Zeiten anzubieten, was besonders für zeitsensible Passagiere wie Geschäftsreisende wichtig ist (Erwägungsgrund 129).
- (190) Für den rumänischen Markt sind Verbindungen zu Primärflughäfen in guter Frequenz und zu günstigen Zeiten von besonderer Bedeutung, da das rumänische Schienen- und Straßennetz sich in einem schlechten Zustand befindet, sodass Reisen mit der Bahn oder dem Auto deutlich länger dauern als mit dem Flugzeug (siehe Erwägungsgründe 132 bis 134). Am 29. März 2024 war TAROM der einzige Betreiber auf zehn Strecken, während es auf neun anderen Strecken nur eine weitere Fluggesellschaft gab ⁽⁸³⁾ (Erwägungsgrund 130). Demnach würden die Strecken, die derzeit nur von TAROM bedient werden, im Falle eines Marktaustritts von TAROM nicht mehr bedient, während auf den Strecken, auf denen es derzeit nur eine andere Fluggesellschaft gibt, ein Monopol entsteht. Nur auf neun ⁽⁸⁴⁾ Strecken hat TAROM derzeit mehr als einen Wettbewerber (siehe auch Erwägungsgrund 197).
- (191) Die Hauptwettbewerber von TAROM auf dem rumänischen Markt bieten Punkt-zu-Punkt-Verbindungen an und werden an ihrem Streckenmodell sicherlich nichts ändern, da sie durch die gezielte Auswahl von Flughäfen und/oder Zeitnischen mit den günstigsten Entgelten maximale Kosteneffizienz erreichen wollen (Erwägungsgründe 127 und 128). Darüber hinaus bringen traditionelle Fluggesellschaften wie Lufthansa und Air France-KLM Fluggäste aus Bukarest hauptsächlich zu ihren eigenen Drehkreuzen, anstatt die rumänischen Regionen untereinander oder Bukarest mit anderen wichtigen Städten in anderen Ländern zu verbinden (siehe auch Erwägungsgründe 128 und 129). Dies würde dazu führen, dass viele regionale Fluggäste, die auf das Hub-and-Spoke-Modell angewiesen sind, nicht mehr bedient werden, und hätte negative Auswirkungen auf Geschäftsreisende, die ihre Reisezeit optimieren müssen und auf zuverlässige Verbindungen zu günstigen Zeiten und in guter Frequenz angewiesen sind.
- (192) Die Kommission stellt fest, dass in Randnummer 44 Buchstabe b der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen die Bezugnahme auf einen nationalen Infrastrukturanbieter lediglich beispielhaft ist und nicht bedeutet, dass jedes Unternehmen, das aufgrund der Bedeutung der von ihm erbrachten Dienstleistung im Sinne dieser Randnummer umstrukturierungswürdig ist, mit der Rolle eines nationalen Infrastrukturanbieters gleichgesetzt werden muss.
- (193) Auch die Größe des Markts, auf dem das Unternehmen tätig ist, oder sein Marktanteil sind nicht ausschlaggebend für

⁽⁸³⁾ Wizz Air hat die Aufnahme des Betriebs auf der Strecke OTP–Budapest ab dem 17. Juni 2024 angekündigt. Ab diesem Zeitpunkt wäre TAROM auf neun Strecken der einzige Betreiber und auf zehn Strecken gäbe es ein Duopol.

⁽⁸⁴⁾ Sobald TAROM seine Zeitnische [...] verkauft hat, wird die Zahl der Strecken, auf denen das Unternehmen mehr als einen Wettbewerber hat, acht betragen.

die Feststellung der Bedeutung des Dienstes, bei dem die Gefahr einer Unterbrechung der Erbringung gegeben ist. Dies wurde kürzlich vom Gerichtshof in einem von Wizz Air eingeleiteten Rechtsmittelverfahren⁽⁸⁵⁾ betreffend die Rettungsbeihilfe zugunsten von TAROM bestätigt. Der Gerichtshof erklärte in seinem Urteil zu diesem Fall insbesondere, dass zwar die Größe des Markts, auf dem der Begünstigte tätig ist, und der Anteil, den dieser an diesem Markt hält, auf die Wichtigkeit des von diesem Begünstigten erbrachten Dienstes hindeutende Faktoren sein können, doch ergibt sich weder aus Randnummer 44 Buchstabe b der Leitlinien noch aus dem Kontext dieser Randnummer, dass diese Wichtigkeit zwangsläufig von diesen Faktoren abhänge und dass insbesondere ein Ausfall des Begünstigten nur dann zu schwerwiegender sozialer Härte oder zu schwerem Marktversagen führen könnte, wenn der Markt, auf dem er tätig ist, eine bestimmte Größe überschreitet. Der Gerichtshof bestätigte die Auffassung des Gerichts, wonach der Umstand, dass der Markt relativ klein ist, nicht ausschließt, dass eine auf diesem Markt erbrachte Dienstleistung als wichtig im Sinne der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen eingestuft werden kann. So verhält es sich im vorliegenden Fall: Wie das Gericht festgestellt hat, würden die „Anbindung“ der ausschließlich von TAROM bedienten Regionen Rumäniens und die wirtschaftliche Lage dieser Regionen nachteilig durch die Einstellung des Betriebs von TAROM beeinträchtigt, weil diese eine konkrete Gefahr der Unterbrechung bestimmter Passagierluftverkehrsdienste in Rumänien mit sich brächte.

- (194) Zwar war der Marktanteil von TAROM über einige Jahre rückläufig oder stagnierte, doch konnte der Begünstigte seine Passagierzahlen in den letzten Jahren erheblich steigen, und zwar von 2,41 Millionen im Jahr 2017 auf 3,13 Millionen im Jahr 2019 (siehe auch Erwägungsgrund 99). Mit der Umsetzung des Umstrukturierungsplans und der Einstellung des Betriebs von Blue Air im September 2022 (siehe auch Erwägungsgrund 131) dürfte sich dieser Trend auch in Zukunft fortsetzen, wie auch die Geschäftsprognosen von TAROM zeigen. Jedenfalls wird die Bedeutung der Dienste von TAROM im Sinne von Randnummer 44 Buchstabe b der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen nicht durch den Marktanteil von TAROM, sondern durch seine Rolle bei der Anbindung der rumänischen Regionen belegt.
- (195) Wie bereits in den Erwägungsgründen 43, 44 und 45 des Einleitungsbeschlusses dargelegt, ist der Kommission bekannt, dass Wettbewerber auf einigen von TAROM bedienten Inlandsstrecken eingestiegen sind. Blue Air z. B. stieg im Sommer 2020 auf drei der Strecken, auf denen TAROM der einzige Betreiber war, ein: Bukarest–Oradea (diese Strecke wird, nachdem Blue Air seinen Flugbetrieb eingestellt hat, wieder ausschließlich von TAROM bedient), Cluj–Iași und Iași–Timișoara (auf denen TAROM derzeit nicht operiert und auf denen keine andere Fluggesellschaft eingestiegen ist, seit Blue Air und TAROM den Flugbetrieb auf diesen Strecken eingestellt haben), gefolgt von HiSky auf den Strecken Bukarest–Timișoara und Bukarest–Cluj im Jahr 2021. Dies scheint darauf hinzudeuten, dass die Größe der Flugzeuge nicht unbedingt ein Hindernis für Wettbewerber ist, auf Inlandsstrecken einzusteigen, wo die Nachfrage im Allgemeinen geringer ist als auf internationalen Strecken. Was die internationalen Strecken anbelangt, so sind die wenigen von Rumänien vorgelegten Beispiele für Preisunterschiede zwischen TAROM und anderen Luftfahrtunternehmen nicht aussagekräftig genug, als dass die Kommission zu einer Schlussfolgerung hinsichtlich des wahrscheinlichen Preisanstiegs und des Umstands, dass es keine anderen Marktteilnehmer gibt, die auf den Strecken, welche TAROM möglicherweise aufgibt, einsteigen könnten, gelangen kann.
- (196) Auch wenn vielleicht andere Luftfahrtunternehmen — wenn auch nur vorübergehend — auf einigen der Strecken einsteigen, kann nicht davon ausgegangen werden, dass Wettbewerber in der Lage und bereit wären, die Rolle von TAROM bei der Gewährleistung einer günstigen Anbindung der rumänischen Bürger und Unternehmen zu erschwinglichen Preisen (siehe Erwägungsgrund 130) zu übernehmen, indem sie alle oder einen Großteil der Strecken und Flugdienste, die TAROM auf nationaler und internationaler Ebene anbietet, ohne Unterbrechungen für die Kunden mittel- bis langfristig übernehmen. Insbesondere nach dem Marktaustritt von Blue Air besteht eindeutig die Gefahr, dass Regionen in Nord- und Zentralrumänien, die ebenfalls nicht gut über Straße und Schiene an den Süden angebunden sind, gezwungen wären, sehr lange und anstrengende Zugfahrten auf sich zu nehmen oder auf das Straßennetz auszuweichen, das sich zumeist in einem schlechten Wartungszustand befindet und größtenteils nur einspurig ist (siehe Erwägungsgründe 133 und 134).
- (197) Insbesondere war der Begünstigte zum 29. März 2024 von insgesamt 28 von TAROM bedienten Strecken der einzige Betreiber auf fünf inländischen und vier internationalen Strecken (siehe Erwägungsgrund 127) und auf zehn weiteren Strecken (acht internationale und zwei Inlandsstrecken) gibt es nur einen weiteren Wettbewerber (Duopol) (siehe Erwägungsgrund 130). Es gibt keine Belege dafür, dass Wettbewerber bereit wären, dieses Netz, das über das Hub-and-Spoke-System von TAROM bereitgestellt wird, zu übernehmen. Letzteres verbindet die Regionalflughäfen über den Flughafen OTP mit der Hauptstadt, während die Wettbewerber auf dem rumänischen Markt hauptsächlich Punkt-zu-Punkt-Verbindungen anbieten oder Passagiere zu ihren Drehkreuzen (München, Wien, Warschau usw.) befördern. Insbesondere seit dem Ausstieg von TAROM aus den fünf Strecken Iași–Timișoara, Cluj–Iași, Bukarest–Sibiu, Bukarest–Eriwan und Bukarest–Tiflis ist kein anderer Wettbewerber eingetreten. Nachdem Blue Air seinen Flugbetrieb im September 2022 eingestellt hat, führt nur eine weitere Fluggesellschaft, der neue Marktteilnehmer HiSky, derzeit inerrumänische Flüge auf zwei Strecken durch, nämlich Bukarest–Timișoara und Bukarest–Cluj (Erwägungsgrund 130).
- (198) Aufgrund des schlechten Zustands des Straßen- und Schienennetzes in Rumänien ist der Luftverkehr, der die verschiedenen Regionen mit der Hauptstadt verbindet, besonders wichtig. Bahnreisen sind daher für längere Strecken keine praktikable Option, da es auf vielen Strecken große Verspätungen gibt (und die Bedingungen mitunter schwierig sind). Rumänien legt beispielsweise dar, dass die rumänischen Regionen und insbesondere diejenigen im Nordosten

⁽⁸⁵⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 11. Januar 2024 in der Rechtssache C-440/22 P, Wizz Air Hungary/Kommission, ECLI:EU:C:2024:26, Rn. 35 bis 39.

schlecht miteinander verbunden und wichtige Abschnitte des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) noch nicht fertiggestellt seien (siehe Erwägungsgrund 133). Folglich ist der Luftverkehr für die regionale Entwicklung von größter Bedeutung. In diesem Zusammenhang sind die sieben von TAROM bedienten Inlandsstrecken, die den Flughafen OTP mit den Flughäfen in der Mitte und im Norden des Landes verbinden, für eine effiziente regionale Konnektivität weiterhin von entscheidender Bedeutung (siehe Erwägungsgrund 134). Die von TAROM bedienten Strecken verbinden die nördlichen Regionen Rumäniens nicht nur mit dem Süden des Landes, sondern über Bukarest auch mit Zielen im Ausland.

- (199) Die Tatsache, dass TAROM ein relativ kleines Unternehmen ist, bedeutet nicht per se, dass seine Dienste nicht als wichtig im Sinne von Randnummer 44 Buchstabe b der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen angesehen werden können. Außerdem schließt ein gewisser Grad an Substituierbarkeit für sich genommen die Gefahr von Unterbrechungen nicht aus. So könnten z. B. zeitsensible Passagiere wie Geschäftsreisende aufgrund des schlechten Straßen- und Schienennetzes erheblich behindert werden, was wiederum zahlreiche Unternehmen beeinträchtigen könnte, die auf genau die Flexibilität angewiesen sind, die TAROM mit seinen zahlreichen und günstigen Verbindungen von den Regionalflughäfen in die Hauptstadt und zurück und damit auch in die Regionen, in denen diese Unternehmen tätig sind, bietet. Dabei handelt es sich um eine Dienstleistung, der von Billigfluggesellschaften wie Wizz Air nicht angeboten wird. Deren Angebot ist sehr preissensibel und konzentriert sich in der Regel auf kostengünstigere Zeiträumen oder Flughäfen mit den niedrigsten Entgelten. Darüber hinaus bieten die Hauptwettbewerber von TAROM vornehmlich Punkt-zu-Punkt-Verbindungen an, während Lufthansa und Air France-KLM die Passagiere hauptsächlich zu ihren eigenen Drehkreuzen befördern (siehe Erwägungsgrund 128). Zudem bietet HiSky kein gleichwertiges Dienstleistungsniveau, da das Unternehmen Sekundärflughäfen anfliegt, mit ungünstigeren Zeiträumen und nur einer geringen Zahl von Strecken. In diesem Zusammenhang wäre der Wegfall des Drehkreuz-Systems von TAROM in Verbindung mit seinem Dienstleistungsniveau (günstige Zeiträumen, gute Flugfrequenz, viele Primärflughäfen, erschwingliche Preise) besonders schädlich, und es gibt keinen Hinweis darauf, dass Wettbewerber ein solches Netz und einen solchen Dienst übernehmen würden.
- (200) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Gefahr von Unterbrechungen auf dem rumänischen Luftverkehrsmarkt, zu denen der Marktaustritt von TAROM wahrscheinlich führen wird, durch die Umstrukturierungsbeihilfe abgewendet wird.

Schlussfolgerung zur Vermeidung sozialer Härten oder eines Marktversagens

- (201) Rumänien berief sich auch auf die in Randnummer 44 Buchstaben c und f der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen genannten Umstände. Die Kommission ist davon überzeugt, dass das Kriterium der Vermeidung sozialer Härten oder eines Marktversagens gemäß Randnummer 44 Buchstabe b der Leitlinien über die Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen erfüllt ist, sodass es nicht erforderlich ist, die diesbezüglichen Argumente Rumäniens zu prüfen.
- (202) Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss keine Zweifel an der Erfüllung dieses Vereinbarkeitskriteriums geäußert hat und die von Wizz Air auf eigene Veranlassung vorgebrachten Bemerkungen in diesem Abschnitt behandelt wurden.
- (203) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission somit zu dem Schluss, dass die Beihilfe zur Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Erbringung von Luftverkehrsdiensten in Rumänien beiträgt, da sie den Marktaustritt eines Unternehmens verhindert, der eine ernsthafte Gefahr einer Unterbrechung der Erbringung eines wichtigen Diensts mit sich brächte, der nur schwer zu ersetzen ist, wobei es für Wettbewerber schwierig wäre, die Erbringung der Dienstleistung einfach zu übernehmen (Randnummer 44 Buchstabe b der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen).

7.3.2.2. Umstrukturierungsplan und Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität

- (204) Gemäß Randnummer 46 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen ist die Gewährung einer Umstrukturierungsbeihilfe von der Durchführung eines Umstrukturierungsplans zur Wiederherstellung der Rentabilität des Begünstigten abhängig. Die Umsetzung von Umstrukturierungsmaßnahmen zur Beseitigung der Ursachen, die zu den Schwierigkeiten des Begünstigten geführt haben, durch die Ermöglichung der Wiederherstellung seiner langfristigen Rentabilität ist eine notwendige Voraussetzung dafür, dass die Umstrukturierungsbeihilfe der Entwicklung des Wirtschaftszweigs und des Wirtschaftsgebiets dient, in denen der Begünstigte ansässig ist.
- (205) Gemäß den Randnummern 45 bis 48 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen sollten Umstrukturierungsbeihilfen nur zur Unterstützung eines realistischen, kohärenten und weitreichenden Umstrukturierungsplans gewährt werden, dessen Maßnahmen darauf ausgerichtet sein müssen, die langfristige Rentabilität innerhalb eines angemessenen Zeitraums wiederherzustellen, wobei weitere Beihilfen, die über den Umstrukturierungsplan des Begünstigten hinausgehen, ausgeschlossen sind. Im Umstrukturierungsplan müssen die Ursachen für die Schwierigkeiten des begünstigten Unternehmens und dessen spezifische Schwächen genannt werden; ferner muss aufgezeigt werden, wie die geplanten Umstrukturierungsmaßnahmen den Problemen, die den Schwierigkeiten des begünstigten Unternehmens zugrunde liegen, abhelfen werden.

- (206) Die Ergebnisse der Umstrukturierung müssen in einem Basisszenario und einem pessimistischen Szenario nachgewiesen werden, insbesondere durch die Ermittlung von Leistungsparametern und der wichtigsten vorhersehbaren Risikofaktoren. Um seine langfristige Rentabilität nachzuweisen, muss der Begünstigte nach Deckung aller Kosten, einschließlich Abschreibungen und Finanzierungskosten, eine angemessene Kapitalrendite erzielen, ohne von optimistischen Annahmen in Bezug auf Faktoren wie Preis- oder Nachfrageschwankungen abhängig zu sein, und aus eigener Kraft auf dem Markt konkurrieren können.
- (207) Der aktualisierte Umstrukturierungsplan von TAROM soll die Schwierigkeiten beheben, die der Begünstigte nach eingehender Prüfung der Gründe für seine finanziellen Schwierigkeiten festgestellt hat, und das Unternehmen wieder rentabel machen. Wie in Erwägungsgrund 15 dargelegt, besteht das Hauptproblem in der Überalterung und Inhomogenität der Flotte. Dem wird in vollem Umfang durch das Flottenerneuerungsprogramm (siehe Abschnitt 6.2.1) Rechnung getragen, das die Flotte vereinheitlicht und moderner macht und den Erfordernissen von TAROM besser gerecht wird. Dadurch werden erhebliche Kosteneinsparungen bewirkt. Darüber hinaus wird das Problem der unrentablen Strecken durch das Streckenoptimierungsprogramm angegangen, das während des Umstrukturierungszeitraums umgesetzt wird und dazu führen wird, dass die Zahl der Flugzeuge pro Strecke verringert und bis 2029 auf allen Strecken auf C3-Ebene eine Rentabilität erreicht wird (siehe Erwägungsgrund 64). Das zweite Hauptproblem von TAROM sind die hohen Betriebskosten, die durch eine Steigerung der organisatorischen und betrieblichen Effizienz sowie durch Kostenoptimierung angegangen werden (siehe Erwägungsgrund 66 sowie die Abschnitte 6.2.3 und 6.2.4). Durch die Personalreorganisation werden diese Maßnahmen auch zu einer Verbesserung der ermittelten Probleme im Personalbereich führen. Schließlich plant TAROM auch eine Steigerung der Nebeneinnahmen, die in der Vergangenheit sehr gering waren, und hat mit dem Verkauf zusätzlicher Dienstleistungen begonnen (Erwägungsgrund 65).
- (208) Die sechsjährige Laufzeit des Plans, die den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2026 umfasst, ist nicht unangemessen lang, wenn bedacht wird, dass der Luftverkehr in Rumänien vermutlich erst im Sommer 2024 wieder auf das Niveau vor der COVID-19-Pandemie zurückkehren wird (siehe Erwägungsgrund 89). Darüber hinaus werden einige Umstrukturierungsmaßnahmen naturgemäß über einen längeren Zeitraum durchgeführt, wie z. B. die Flottenerneuerung (hier muss zunächst der Leasingvertrag ausgehandelt und unterzeichnet werden, dann müssen die Flugzeuge gebaut und ausgeliefert werden), sodass die Einsparungen und Effizienzgewinne gemäß dem Umstrukturierungsplan von TAROM erst im Jahr 2025 voll zum Tragen kommen werden (Erwägungsgründe 59 bis 62).
- (209) Im nächsten Abschnitt prüft die Kommission zunächst die Glaubwürdigkeit der Annahmen, die dem aktualisierten Umstrukturierungsplan des Begünstigten zugrunde liegen, und anschließend die Nachweise für die Wiederherstellung der Rentabilität des Begünstigten am Ende der Umsetzung dieses Plans.

Bewertung der den Finanzprognosen zugrunde liegenden Hauptannahmen

- (210) Die Kommission hat die wichtigsten Annahmen, die den Finanzprognosen des von Rumänien vorgelegten aktualisierten Umstrukturierungsplans zugrunde liegen, sorgfältig geprüft.
- (211) Hinsichtlich der Glaubwürdigkeit der den Prognosen für die Einnahmen zugrunde liegenden Annahmen stellt die Kommission fest, dass TAROM in Bezug auf das Fluggastaufkommen die Post-COVID-Prognoseszenarien von Eurocontrol für die Fluggastnachfrage⁽⁸⁶⁾ für die Strecken herangezogen hat, die das Unternehmen auch nach der Umsetzung der Maßnahmen zur Begrenzung der Wettbewerbsverfälschungen weiter bedienen wird (dazu gehören die Verkleinerung der Flotte während des Umstrukturierungszeitraums sowie die Verringerung der Zahl der von TAROM bedienten Strecken und die Verringerung der Zahl der Flüge auf diesen Strecken). Wie stark sich die Zahl der Flüge gegenüber 2019 verringert, ist Tabelle 11 zu entnehmen.

Tabelle 11

Entwicklung der (tatsächlichen und prognostizierten) Zahl der Flüge bei TAROM seit 2019

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (212) Die geringere Gesamtzahl der Strecken, Flüge und Flugzeuge führt zu einem Gesamtrückgang der ASK um [...] %

⁽⁸⁶⁾ Siehe Fußnoten 48 und 50 zu den von TAROM ausgewählten und verwendeten Prognosen von Eurocontrol.

(nur auf C1-Ebene rentable Strecken), zu einem Rückgang der ASK um [...] % (alle Strecken) und zu einem Rückgang um [...] % (mit Charterflügen) gegenüber dem Basisjahr 2019 (siehe Tabelle 12). Die Kommission stellt ferner fest, dass die Verkehrsprognose von TAROM für alle in seinen Prognosen enthaltenen Strecken auf den tatsächlichen Zahlen und dem Modell von TAROM bis 2022 sowie auf den Schätzungen der IATA für den Gesamtmarkt für die übrige Zeit des Umstrukturierungszeitraums beruht ⁽⁸⁷⁾.

Tabelle 12

Entwicklung der ASK bei TAROM (in Mio. ASK)

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (213) Mit ASK wird das Angebot gemessen, mit dem Passagieraufkommen die Nachfrage. Der Einsatz größerer Flugzeuge auf mehreren Zielflughäfen wird aufgrund einer besseren Preisgestaltung die Nachfrage ankurbeln, zur Maximierung der Rentabilität der Strecken beitragen und den Auslastungsgrad erhöhen. Der Auslastungsgrad, der den Anteil der erfüllten oder nachgefragten Kapazität bestimmt, hängt mit der ASK-Kapazität zusammen. Mit einer reduzierten und nach oben hin begrenzten Flugzeugflotte wäre TAROM nur dann in der Lage, rentabel zu wirtschaften, wenn es die Flugzeuge effizienter, mit höherer Auslastung und mit höherer Frequenz einsetzen kann.
- (214) Im Jahr 2019 war TAROM weit davon entfernt, eine effiziente Fluggesellschaft zu sein; der Auslastungsgrad betrug in dem Jahr lediglich [...] %, der niedrigste von allen fünf führenden Luftfahrtunternehmen, die auf dem rumänischen Markt tätig sind. Zudem lag dieser Wert deutlich unter dem auf europäischer Ebene verzeichneten durchschnittlichen Auslastungsgrad von 85,2 % ⁽⁸⁸⁾.
- (215) Seitdem haben betriebliche Optimierungsmaßnahmen zu einer kontinuierlichen Verbesserung dieses kritischen Effizienzindikators für TAROM geführt, auch wenn im Vergleich zum Wettbewerb noch erhebliches Wachstumspotenzial vorhanden ist.

Abbildung 2

Auslastungsgrad ⁽⁸⁹⁾ für die fünf größten in Rumänien tätigen Fluggesellschaften (in %, Schätzung 2019-2023)

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (216) Wie aus Tabelle 13 hervorgeht, hat TAROM nach der COVID-19-Pandemie erhebliche Fortschritte erzielt und der Auslastungsgrad im Jahr 2023 ist gegenüber 2019 um durchschnittlich fast [...] % gestiegen.

Tabelle 13

Entwicklung der Auslastung bei TAROM 2023/2022 (nach COVID-19) gegenüber 2019 (vor COVID-19)

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

⁽⁸⁷⁾ Die Angaben zum Gesamtmarkt im Zeitraum 2018-2022 basieren auf den IATA-Berechnungen der Marktanteile von TAROM und auf den tatsächlichen PAX-Daten von TAROM für 2018-2022. Gesamtmarkt 2023-2029 auf der Grundlage des Werts von 2019 und den Erholungsdaten von Eurocontrol. Die Marktanteile basieren auf Berechnungen der IATA für den Luftverkehr im Zeitraum 2018-2022. Der Marktanteil von TAROM für 2023-2029 basiert auf den in seinem Modell geschätzten PAX und dem geschätzten Gesamtmarkt.

⁽⁸⁸⁾ Aus „IATA State of the region: Europe“ vom Juni 2020, abrufbar unter <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-briefing---europe---june-2020/>. Eine alternative Quelle sind die von der ICAO für 2019 veröffentlichten Informationen, die einen annähernd gleichen Auslastungsgrad (85 %) belegen, abrufbar unter https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics.pdf (S. 4).

⁽⁸⁹⁾ Bei Wizz Air, Lufthansa, Ryanair und Air France-KLM wird der angegebene Auslastungsgrad für alle Basen berechnet, nicht nur für Rumänien. Die Auslastung wird für alle Fluggesellschaften mit Ausnahme von TAROM anhand der Informationen in den Jahresberichten (wobei das Geschäftsjahr nicht dem Kalenderjahr entsprechen muss) angegeben (vorgelegte Unternehmensdaten, einschließlich einer Schätzung für 2023). Die Zahlen für Lufthansa und Air France-KLM 2023 beziehen sich auf die ersten neun Monate des Jahres 2023, die Daten für Wizz Air und Ryanair dagegen auf das am 31. März 2023 abgeschlossene Geschäftsjahr.

- (217) Zusätzlich zu den Informationen in Tabelle 13 gaben die rumänischen Behörden an, dass der durchschnittliche Auslastungsgrad von TAROM für 2023 [...] % betrage, wie aus Tabelle 5 hervorgehe. Ferner erwarte TAROM für die Jahre 2025 und 2026 aufgrund der Einführung der neuen, größeren Flugzeuge eine etwas geringere Auslastung, was zu einem leichten Anstieg des ASK-Volumens führen werde⁽⁹⁰⁾ (auch wenn sich nichts an den Strecken und der Flugfrequenz ändern werde). In den Folgejahren (ab 2027) sollte die Auslastung jedoch langsam wieder ansteigen, da sich die betriebliche Leistung von TAROM verbessern dürfte (siehe Tabelle 5 in Erwägungsgrund 101).
- (218) Entsprechend der Marktprognose von Eurocontrol (siehe Erwägungsgründe 89 bis 91) dürfte das Passagieraufkommen von TAROM bis 2025 das Niveau vor der COVID-19-Pandemie erreichen und im Zeitraum 2025-2029 um durchschnittlich [...] % pro Jahr zunehmen, sodass am Ende des Umstrukturierungszeitraums mit einer jährlichen Gesamtzahl von [...] Millionen Fluggästen gerechnet wird (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3

Entwicklung der Kapazität und der Linienflüge⁽⁹¹⁾ bei TAROM

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (219) Wie aus Tabelle 14 hervorgeht, liegt die von TAROM geschätzte Zahl der Fluggäste sowohl im Basisszenario als auch im pessimistischen Szenario für die Jahre 2024 und 2025 sowie am Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2026 unter den Erholungskurven von Eurocontrol (Basis- und Niedrigszenario). Insbesondere bleibt das Basisszenario von TAROM für die übrige Zeit des Analysezeitraums konservativ unter der Basiskurve von Eurocontrol und für 2024, 2025 und 2026 unter der Niedrigkurve von Eurocontrol. Auch das pessimistische Szenario von TAROM bleibt in den Jahren 2024, 2025 und 2026 unter der Niedrigkurve von Eurocontrol und wird ab 2027 geringfügig über dieser Kurve liegen.

Tabelle 14

Passagierzahlen von TAROM im Vergleich zu den Erholungskurven von Eurocontrol, nur für Strecken, die gemäß dem Umstrukturierungsplan bedient werden sollen (in Mio. PAX)

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (220) Die Genauigkeit und Glaubwürdigkeit dieser Prognosen wird durch die Angaben der rumänischen Behörden untermauert, dass die tatsächliche Zahl der Fluggäste, die TAROM im Jahr 2022⁽⁹²⁾ auf den Linienstrecken, die das Unternehmen weiterhin bedienen wird, befördert hat, um [...] % über den Prognosen lag, die in dem der Kommission vorgelegten aktualisierten Umstrukturierungsplan auf der Grundlage der Prognosen von Eurocontrol erstellt wurden.
- (221) Insbesondere in Bezug auf internationale Flüge [...].
- (222) In Bezug auf Inlandsflüge [...].
- (223) Zwar liegt die tatsächliche Zahl der Fluggäste für das Gesamtjahr 2023 (2 333 839 Millionen Passagiere) im Gegensatz zu 2022 um [...] % unter der Schätzung von TAROM im aktualisierten Umstrukturierungsplan (der auf der Grundlage der tatsächlichen Zahlen für die ersten neun Monate des betreffenden Jahres erstellt wurde), doch ist diese negative Abweichung größtenteils auf die Unruhen zurückzuführen, die im Oktober 2023 im Nahen Osten begannen und den Verkehr nach Tel Aviv, Amman und Kairo sowie den Charterflugverkehr nach [...] beeinträchtigten. Werden diese Zielorte aus der Berechnung herausgenommen, so liegt die Abweichung der tatsächlichen Zahlen gegenüber den Prognosen bei den internationalen Linienflügen unter 2 % und bei den inländischen Linienflügen unter 1 % (siehe Tabelle 15).

⁽⁹⁰⁾ Erwartet wird dieser Anstieg für Ende des Umstrukturierungszeitraums als Ergebnis der Flottenumstrukturierung im Anschluss an die Verkleinerung der Flotte als eine der Umstrukturierungsmaßnahmen im Rahmen des aktualisierten Umstrukturierungsplans.

⁽⁹¹⁾ Linienflüge sind regelmäßig geplante kommerzielle (inländische und internationale) Flüge, im Gegensatz zu Charterflügen, die keinen festen Zeitplan haben.

⁽⁹²⁾ Gemäß der Antwort von TAROM auf das Auskunftersuchen der Kommission (Nummer 3) vom 24. Februar 2023 und seiner Stellungnahme vom 1. Februar 2024.

Tabelle 15

Zahl der Fluggäste im Jahr 2023, Abweichung der tatsächlichen Werte gegenüber den geschätzten Werten (PAX, in %)

[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (224) In den Jahren 2022 und 2023 – zwei Jahre, in denen unvorhersehbare Ereignisse mit schwerwiegenden Folgen stattgefunden haben, auf die TAROM keinen Einfluss hatte (der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und Unruhen im Nahen Osten) –, war die Abweichung bei der Zahl der Fluggäste im Vergleich zu den Prognosen im aktualisierten Umstrukturierungsplan entweder positiv (2022) oder um weniger als 4 % negativ (2023).
- (225) Unter Berücksichtigung dieser Erwägungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Schätzung der Zahl der Fluggäste im Basisszenario und im pessimistischen Szenario aus folgenden Hauptgründen realistisch und glaubwürdig ist:
- (1) Die Entwicklung der Flottenkapazität von TAROM wird mit einem effizienteren Geschäftskonzept verbunden, das zu einer besseren Auslastung als im Basisjahr 2019 führen würde.
 - (2) Der Auslastungsgrad wird während des gesamten Umstrukturierungszeitraums auf der Grundlage konservativer Werte im Vergleich zu den Wettbewerbern (genaugenommen sogar der niedrigsten Werte) geschätzt.
 - (3) Die Zahl der Fluggäste im Basisszenario liegt sowohl unter der Basiskurve als auch unter der Niedrigkurve von Eurocontrol für 2024 und 2025.
 - (4) Die Zahl der Fluggäste im pessimistischen Szenario bleibt in den Jahren 2024, 2025 und 2026 unter der Niedrigkurve von Eurocontrol und liegt ab 2027 (d. h. außerhalb des Umstrukturierungszeitraums) nur geringfügig darüber.
 - (5) Die Abweichungen zwischen den tatsächlichen Zahlen und den im Umstrukturierungsplan enthaltenen Prognosen waren entweder positiv (2022) oder aus nachvollziehbaren Gründen, die nicht mit dem Geschäftsbetrieb von TAROM zusammenhängen, leicht negativ (2023).
- (226) Schließlich haben die rumänischen Behörden auf Ersuchen der Kommission und ungeachtet der vorstehenden Ausführungen nachgewiesen, dass die Rentabilität von TAROM sogar einem zusätzlichen, unerwarteten Rückgang der Fluggastzahlen bis zu einer Abweichung von 5 % pro Jahr gegenüber dem Basisszenario standhalten könnte. Dies entspräche dem ungünstigsten Abweichungswert zwischen dem Basis- und dem Niedrigszenario von Eurocontrol im Zeitraum 2024-2026 und wäre ungünstiger als die Abweichung der Prognosen von 2023 gegenüber den tatsächlich verzeichneten Passagierzahlen (d. h. insgesamt –3,7 %, wobei die Differenz auf den Linienflugstrecken außerhalb des Nahen Ostens geringer war). In einem solchen Fall (und bei einem gleichzeitigen Anstieg der Treibstoffpreise um [...] %, siehe Erwägungsgrund 238 zum Einfluss von Veränderungen der Treibstoffpreise) würde die Rentabilität von TAROM noch im Jahr 2025 erreicht und 2026 gesichert sein⁽⁹³⁾.
- (227) In Bezug auf die Glaubwürdigkeit der Annahmen, die den Preisprognosen von TAROM zugrunde liegen, nimmt die Kommission die neue differenzierte Geschäftsstrategie von TAROM, die es dem Unternehmen ermöglichen sollte, die Preise für alle Kunden zu optimieren (siehe Erwägungsgründe 94 bis 98), sowie den von TAROM allgemein angewandten vorsichtigen Preisbildungsansatz, insbesondere im Hinblick auf die Anpassung der Preise an die Inflation⁽⁹⁴⁾ während des Umstrukturierungszeitraums (siehe Erwägungsgrund 98 und Tabelle 4) zur Kenntnis.
- (228) Ebenso erkennt die Kommission die sehr konservativen Prognosen für den Beitrag der Verkäufe von Nebendienstleistungen zu den Gesamteinnahmen aus dem Fluggastgeschäft an, da diese während des Umstrukturierungszeitraums zu keinem Zeitpunkt mehr als [...] % erreichen werden (siehe Erwägungsgründe 65 und 98).

⁽⁹³⁾ Wie aus den Analysen hervorgeht, die die rumänischen Behörden der Kommission am 21. März 2024 übermittelt haben.

⁽⁹⁴⁾ Die in den Prognosen für 2023, 2024, 2025 und 2026 zugrunde gelegten Indexierungsraten von 9,3 %, 5,6 %, 4,2 % bzw. 3,30 % erscheinen angemessen und entsprechen der jüngsten Prognose der Kommission für Rumänien von 9,7 % im Jahr 2023, 5,8 % im Jahr 2024 und 3,6 % im Jahr 2025 (abrufbar unter https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-surveillance-eu-economies/romania/economic-forecast-romania_en).

- (229) Aus den genannten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die Prognosen von TAROM in Bezug auf die Fluggasteinnahmen während des Umstrukturierungszeitraums angemessen und glaubwürdig sind, insbesondere in Anbetracht der hohen Inflation, der Preissteigerungen, die zwischen 2022 und 2024 am stärksten waren, und der sehr konservativen Prognosen für Steigerungen im verbleibenden Umstrukturierungszeitraum.
- (230) In Bezug auf die Glaubwürdigkeit der Annahmen, die den Kostenprognosen zugrunde liegen, stellt die Kommission fest, dass der aktualisierte Umstrukturierungsplan von TAROM die Durchführung von Maßnahmen vorsieht, die auf Folgendes abzielen: i) Steigerung der betrieblichen Effizienz und der Arbeitseffizienz durch eine Kombination aus Reorganisation der Tätigkeiten, Neukonfiguration der Flugzeugflotte, Personalumstrukturierung, Verbesserung der Prozesse und Einführung der neuesten Technologien, sowie ii) Verbesserung der Ressourcennutzung mit Schwerpunkt auf Kostensenkungen, z. B. durch ein Programm zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs, den Umzug von Beschäftigten und die Vermietung der Hauptverwaltung. Die Kommission stellt ferner fest, dass TAROM eine große Zahl unrentabler Verkaufsstellen für Flugtickets geschlossen hat, was zu zusätzlichen Kosteneinsparungen geführt hat.
- (231) Die prognostizierten Einsparungen⁽⁹⁵⁾ dieser verschiedenen Maßnahmen werden von TAROM auf weniger als [...] Mio. EUR pro Jahr geschätzt, wenn sie vollständig umgesetzt werden. Diese Einsparungen machen weniger als 1 % der jährlichen Kostenbasis von TAROM aus und können daher nicht als zu hoch angesetzt oder unrealistisch angesehen werden.
- (232) So sind beispielsweise die variablen Wartungs- und Flugzeugkosten die größten Kostentreiber, die durch den Betrieb der Flotte entstehen. Die Werte unterscheiden sich erheblich zwischen den einzelnen Flugzeugen, was an ihren Merkmalen, den Streckenzuweisungen, dem Alter und insbesondere den vertraglichen Leasingkosten und den internen Rechnungslegungsmethoden von TAROM liegt (im aktualisierten Umstrukturierungsplan wird prognostiziert, dass der variable Wartungsaufwand für die Boeing 737-800, ATR 72-600 und Boeing 737-8 MAX im Zeitraum 2025-2026 um [...] %, im Jahr 2027 um [...] % und im Zeitraum 2028-2029 um [...] zunehmen wird).
- (233) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen hält die Kommission die Prognosen von TAROM zu den Gesamtkosten für glaubwürdig.
- (234) Aus Gründen der Vorsicht hat die Kommission jedoch zusätzlich zu den oben genannten Punkten die Finanzprognosen von TAROM im Hinblick auf mögliche ungünstige Entwicklungen bei den Treibstoffpreisen geprüft. Die Treibstoffkosten sind ein wesentlicher Bestandteil der Betriebskostenstruktur einer jeden Fluggesellschaft und verdienen daher besondere Aufmerksamkeit bei der Bewertung der Prognosen und ihrer möglichen Auswirkungen auf die Rentabilität und Existenzfähigkeit einer Fluggesellschaft. Dies gilt insbesondere für TAROM, da das Unternehmen in den letzten zehn Jahren keinen Nettogewinn erzielt hat.
- (235) Bei der ersten Erstellung des Umstrukturierungsplans und der entsprechenden Finanzprognosen verwendete TAROM als Grundlage für die Schätzung der Treibstoffpreise eine Datenreihe von Fitch (historische und prognostizierte Werte für Jet/Kerosin, Rotterdam) und ergänzte diese Informationen durch Daten des auf der IATA-Website veröffentlichten Jet Fuel Price Monitor der IATA und Medienberichte über die Treibstoffprognose von BMI⁽⁹⁶⁾.
- (236) Demnach wurden im entsprechenden Umstrukturierungsplan folgende Annahmen zugrunde gelegt:

⁽⁹⁵⁾ Einem Teil der durch die Umstrukturierungsmaßnahmen erzielten Einsparungen steht ein Anstieg bestimmter Kosten entgegen. Durch die Schließung der Verkaufsstellen wird ein Teil der PAX-Reservierungen auf Online-Buchungen und/oder andere Kanäle mit höheren Provisionen verlagert. Ebenso wird die Auslagerung der Abfertigung zu einem Anstieg der Abfertigungskosten führen. In beiden Fällen werden die Kostensteigerungen jedoch durch die erzielten Einsparungen ausgeglichen. Die negativen Auswirkungen spiegeln sich in einem prozentualen Anstieg der Kosten wider.

⁽⁹⁶⁾ BMI ist ein Anbieter unabhängiger und datengestützter themen-, länder- und sektorenübergreifender Markteinschätzungen, -analysen und -prognosen und vermittelt tiefgehende Einblicke in die Märkte der Schwellenländer. BMI ist Teil von Fitch Solutions, einem Anbieter von Einschätzungen, Daten und Analysen. Fitch Solutions ist Teil der Fitch Group, einem weltweit führenden Anbieter von Finanzinformationsdiensten, der in mehr als 30 Ländern tätig ist. Die Fitch Group gehört zu Hearst. Siehe www.fitchsolutions.com.

Tabelle 16

Durchschnitt der Datenreihe von Fitch mit Angabe der durchschnittlichen jährlichen (prognostizierten) Werte (in USD/Tonne)

Jahr	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Basispreis für Flugkraftstoff (in USD/Tonne)	1 105	852	829	837	821	821	821	821

Quelle: Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (237) Im Jahr 2022 betrugen die tatsächlichen Durchschnittskosten von TAROM für Flugkraftstoff jedoch [...] USD/Tonne. Im Vergleich zum oben genannten Basiswert (1 105 USD/Tonne) entspricht dies dem Faktor [...] (tatsächlicher Wert ggü. Basiswert). Im Oktober 2023 betrugen die tatsächlichen Durchschnittskosten von TAROM für Flugkraftstoff auf der Grundlage der für die ersten neun Monate des Jahres 2023 verfügbaren Informationen [...] USD/Tonne, was dem Faktor [...] gegenüber dem Basiswert von 852 USD/Tonne entspricht.
- (238) In Anbetracht dieser Unterschiede forderte die Kommission die rumänischen Behörden auf, ihre Treibstoffannahmen zu überprüfen, um sicherzustellen, dass ihre Finanzprognosen realistisch und glaubwürdig sind.
- (239) Die rumänischen Behörden haben die Prognosen für den durchschnittlichen jährlichen Treibstoffpreis angepasst, um potenziell höheren künftigen Preisen Rechnung zu tragen. Aus dieser Anpassung ergab sich für das Jahr 2023 ein geschätzter durchschnittlicher Treibstoffpreis für TAROM von [...] USD/Tonne.
- (240) Infolgedessen änderte sich der Faktor gegenüber dem Basiswert für 2023 in [...] ([...] ggü. [...] USD/Tonne). Dieser Faktor wurde weiter auf die prognostizierte Basis-Datenreihe angewandt und führte zu den Annahmen für die Treibstoffpreise, die nun in den aktualisierten Finanzprognosen des aktualisierten Umstrukturierungsplans wie folgt enthalten sind:

Tabelle 17

Geänderte Prognosen des Flugkraftstoffpreises im Umstrukturierungsplan (USD/Tonne)

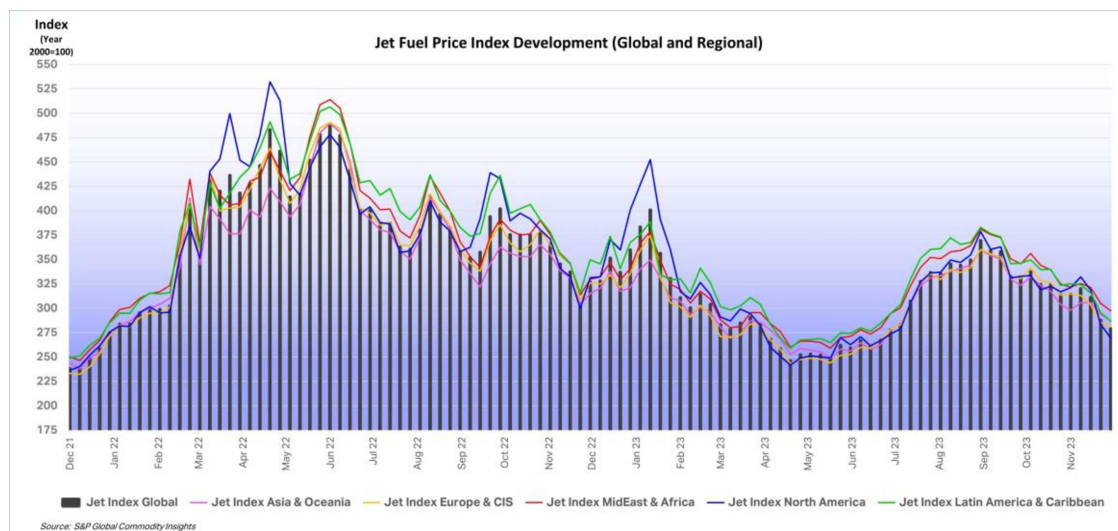
[...]

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (241) In Anbetracht der Volatilität des Ölmarkts und der dort angebotenen Treibstoffserzeugnisse hält die Kommission diese Prognosen für angemessen. Dieser Ansatz erweist sich auch deshalb als konservativ, weil die Preise für Flugkraftstoff seit der Anpassung stetig (und deutlich) gesunken sind (siehe Abbildung 4). So lag der Treibstoffpreis für Europa in der Woche zum 15. Dezember 2023 bei 824,80 USD/Tonne und damit fast 18 % unter dem Wert von 969,85 USD/Tonne am 6. Oktober 2023.

Abbildung 4

Diagramm von der IATA-Webseite „Jet Fuel Price Monitor“, 15. Dezember 2023 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)

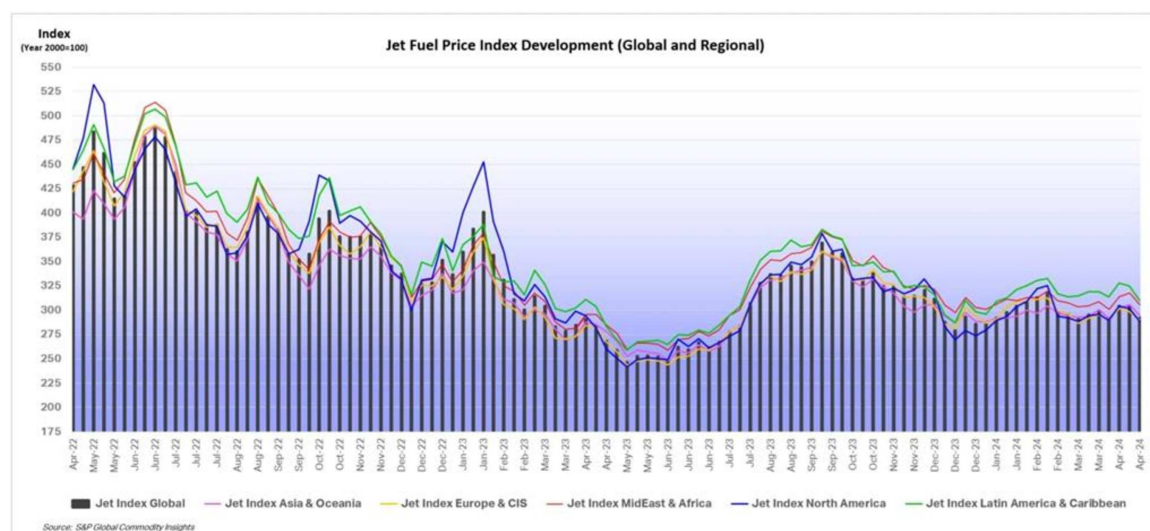


Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM.

- (242) Die jüngsten Entwicklungen liegen im Rahmen der Prognosen von TAROM, wie aus der aktualisierten Fassung (24. April 2024) des Diagramms zur Entwicklung des Preisindex für Flugkraftstoff hervorgeht (siehe Abbildung 5).

Abbildung 5

Diagramm von der IATA-Webseite „Jet Fuel Price Monitor“, April 2024 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)



- (243) Auf dieser Grundlage ist die Kommission der Auffassung, dass die Annahmen von TAROM hinsichtlich der künftigen Entwicklung der Treibstoffpreise pessimistischer sind als die derzeitige tatsächliche Marktentwicklung und daher als konservativ angesehen werden können.
- (244) Zur Bestätigung dieser Einschätzung forderte die Kommission die rumänischen Behörden auf, Sensitivitätsanalysen zu den Treibstoffpreisen durchzuführen und zu prüfen, wie sich hypothetische Schwankungen der Treibstoffpreise auf die Finanzprognosen und die Rentabilität von TAROM auswirken würden.

- (245) Wie oben dargelegt, wurde der durchschnittliche Treibstoffpreis für 2023 auf [...] USD/Tonne geschätzt, und der tatsächliche Preis lag Ende 2023 bei [...] USD/Tonne und damit bereits unter dieser Schätzung. Dies bestätigt, dass die angepassten Prognosen des aktualisierten Umstrukturierungsplans konservativ waren.
- (246) Die Kommission stellt fest, dass die Sensitivitätsberechnungen von TAROM zeigen, dass das Finanzmodell unter sonst gleichen Bedingungen einem Anstieg des Treibstoffpreises um bis zu [...] % gegenüber den angemessenen und konservativen Annahmen, die bereits in die Prognosen eingeflossen sind, standhalten könnte.
- (247) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die für den verbleibenden Umstrukturierungszeitraum prognostizierten Werte konservativ, angemessen und daher glaubwürdig sind, auch wenn sie sich der ungewissen künftigen Entwicklung des Ölpreises bewusst ist.

Bewertung zur Wiederherstellung der Rentabilität des Begünstigten

- (248) Nachdem die Kommission die Glaubwürdigkeit der den Finanzprognosen zugrunde liegenden Annahmen festgestellt hat, wird sie nun auf der Grundlage dieser Prognosen prüfen, ob der Begünstigte in der Lage ist, seine Rentabilität bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums wiederherzustellen. Insbesondere wird die Kommission prüfen, ob vom Begünstigten erwartet werden kann, dass er bis Ende 2026 eine ausreichende Rendite aus seinen Tätigkeiten erzielen kann und in der Lage sein wird, aus eigener Kraft im Wettbewerb zu bestehen.
- (249) Die Kommission stellt fest, dass TAROM im Basisszenario dank der Erzielung von Einnahmen, die mit der Situation vor der COVID-19-Pandemie (d. h. 2019) vergleichbar sind, und der Beiträge der ermittelten Umstrukturierungsmaßnahmen im Jahr 2023 erstmals seit 2019 ein positives EBITDA erzielen kann (Erwägungsgrund 107). Das Betriebsergebnis (EBIT) und das Nettoergebnis von TAROM dürften im Jahr 2024 aufgrund der erwarteten Entwicklung des Luftverkehrs, der Verbesserung des Auslastungsgrads, der Kosten und der Einnahmen von TAROM im Zuge der kontinuierlichen Umsetzung der Umstrukturierungsmaßnahmen, insbesondere im Hinblick auf die Flottenumstrukturierung und die Kostensenkungsinitiativen, positiv ausfallen (Erwägungsgründe 109 und 110). Da die Kommission die verschiedenen Annahmen in Bezug auf Einnahmen (Volumen und Preise) und die Kosten selbst für realistisch und glaubwürdig hält (Erwägungsgründe 227 bis 247), stützen die Ergebnisse und Auswirkungen der Realisierung dieser Prognosen im aktualisierten Umstrukturierungsplan von TAROM allesamt das Argument, dass der Umstrukturierungsplan die langfristige Rentabilität des Begünstigten, wie in den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen der Kommission gefordert, sichern wird.
- (250) Diese Schlussfolgerung gilt nicht nur für die oben aufgeführten Indikatoren (EBITDA, EBIT und Nettoergebnis), sondern auch für die Eigenkapitalposition von TAROM, die in beiden Szenarien am Ende des Umstrukturierungszeitraums positiv sein dürfte (im Basisszenario [...] Mio. EUR im Jahr 2026 und [...] Mio. EUR im Falle der Vermietung statt eines Verkaufs der Zeiträume [...]), wenn auch nur geringfügig ([...] Mio. EUR) im pessimistischen Szenario im Falle der Vermietung statt eines Verkaufs der Zeiträume [...].
- (251) Unter anderem⁽⁹⁷⁾ wird infolge der oben angegebenen Höhe des Nettoergebnisses der ROCE, der die Rendite eines Unternehmens aus fremd- und eigenkapitalfinanzierten Vermögenswerten misst, am Ende des Umstrukturierungszeitraums (im Jahr 2026) im Basisszenario mit [...] % (und im pessimistischen Szenario mit etwas über [...] %) voraussichtlich positiv ausfallen (Erwägungsgründe 112 und 113). Diese ROCE-Werte sind mit denen der Peer Group von TAROM vergleichbar (Erwägungsgrund 112) und werden durch die vorstehende Bewertung der von den rumänischen Behörden vorgelegten Finanzprognosen durch die Kommission bestätigt (siehe Erwägungsgründe 227 bis 247). Diese Prognosen werden durch eine Reihe von Umstrukturierungsmaßnahmen untermauert, die sich positiv auf die Einnahmen- und Kostenbasis von TAROM auswirken und den erwarteten strukturellen Anstieg der Rentabilität von TAROM belegen.

⁽⁹⁷⁾ Der Rückgang des eingesetzten Kapitals, der darauf zurückzuführen ist, dass TAROM (nach den Umstrukturierungsmaßnahmen, die sich auf die Flottenzusammensetzung auswirken, insbesondere nach dem Verkauf eigener Flugzeuge und deren Ersatz durch geleaste Flugzeuge ab 2025) keinen nennenswerten Flottenbesitz mehr haben wird, wirkt sich ebenfalls positiv auf die Höhe des ROCE aus.

(252) Daher geht die Kommission davon aus, dass der bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums prognostizierte ROCE sowohl im Basisszenario als auch im pessimistischen Szenario die Anforderung erfüllt, dass die im Zuge der Umsetzung des aktualisierten Umstrukturierungsplans erzielten Renditen die langfristige Rentabilität des Begünstigten sichern. Diese Schlussfolgerung wird dadurch belegt, dass der ROCE von TAROM im Jahr 2026 ([...] %) voraussichtlich höher sein wird als die WACC ([...] %, wie Ende Juni 2023 berechnet) und dass TAROM infolge der Umsetzung des Umstrukturierungsplans voraussichtlich Wert für seine Aktionäre und andere Kapitalgeber schöpfen wird. Die Kommission bewertete die Schätzungen der WACC-Parameter (siehe Fußnote 53) und stellte insbesondere Folgendes fest:

- a) Der von Rumänien zugrunde gelegte risikofreie Zinssatz von 2,4 % entspricht der täglichen Durchschnittsrendite der 10-jährigen deutschen Bundesanleihen im Zeitraum 2023 bis 2024 sowie dem Durchschnitt der letzten sechs und zwölf Monate gemäß Daten der Deutsche Bundesbank ⁽⁹⁸⁾.
- b) Einer gängigen und anerkannten Quelle zufolge beläuft sich die durchschnittliche Länderrisikoprämie für Rumänien seit Januar 2024 auf 2,8 % ⁽⁹⁹⁾. Die von Rumänien zugrunde gelegte Länderrisikoprämie von 3,6 % ist daher konservativ.
- c) Bei der von Rumänien getroffenen Annahme von 0,56 für das Asset Beta legt die Kommission eine konservative Sensitivitätsanalyse zugrunde. Durch den Ausschluss bestimmter Vergleichsunternehmen aus der von Rumänien ermittelten Stichprobe ⁽¹⁰⁰⁾ gelangte die Kommission zu einem Asset Beta von 1 und zog diesen Wert für ihre vergleichende Analyse heran.
- d) Den Vergleichsdaten zufolge liegt die Aktienmarktrisikoprämie mit Stand vom Januar 2024 bei 4,6 % ⁽¹⁰¹⁾. Die von Rumänien zugrunde gelegte Aktienmarktrisikoprämie von 6,5 % ist daher konservativ.
- e) In Bezug auf die Darlehens-Zinsspanne schätzte die Kommission das wahrscheinliche Rating von TAROM für 2026 konservativ auf der Grundlage der erwarteten Geschäftsentwicklung im Jahr 2026 und gelangte zu einer konservativeren Zinsspanne von 2,35 % ⁽¹⁰²⁾.
- f) Der von Rumänien zugrunde gelegte Steuersatz von 16 % entspricht dem rumänischen Körperschaftsteuersatz.

(253) In Tabelle 18 sind die Ergebnisse der Analysen Rumäniens und der Kommission gegenübergestellt. Daran ist abzulesen, dass die oben dargelegten Annahmen der Kommission eine WACC-Spanne zwischen [...] % und [...] % ergaben, mit einem Durchschnittswert für TAROM von [...] %. Dies entspricht den von Rumänien angegebenen WACC von [...] %. Darüber hinaus liegen sowohl die von Rumänien geschätzten WACC als auch die obere Grenze der von der Kommission ermittelten Spanne unter dem ROCE von [...] %, den TAROM voraussichtlich im Jahr 2026 erreichen wird (siehe Erwägungsgrund 112). Die Kommission ist daher der Auffassung, dass ein WACC von [...] % angemessen ist.

⁽⁹⁸⁾ Die Daten sind auf der Website der Deutsche Bundesbank abrufbar (Tagesrenditen umlaufender Bundeswertpapiere | Deutsche Bundesbank).

⁽⁹⁹⁾ Siehe im Januar 2024 aktualisierte Daten von Prof. Damodaran (ctryprem.xlsx (live.com)).

⁽¹⁰⁰⁾ Bei diesen Unternehmen handelt es sich um: Public Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines, Sas Ab (Publ), Jet2 Plc und Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi. Die Kommission stellt fest, dass der Ausschluss von drei dieser Unternehmen (Public Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines, Sas Ab (Publ), und Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi) zu einer Anpassung des Asset Beta nach oben führt und daher sehr konservativ ist. Die Kommission stellt fest, dass sich die WACC, selbst wenn Jet2 Plc in der Stichprobe belassen wird, in allen drei WACC-Szenarien der Kommission nur geringfügig ändern, und zwar um 0,1 %.

⁽¹⁰¹⁾ Siehe im Januar 2024 aktualisierte Daten von Prof. Damodaran (ctryprem.xlsx (live.com)).

⁽¹⁰²⁾ In Anlehnung an die Methodik von Standard und Poor's (siehe S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19. November 2013) untersuchte die Kommission die beiden wichtigsten Finanzkennzahlen (Verhältnis von Verschuldung zu EBITDA und Verhältnis von Cashflow zu Verschuldung gemäß dem aktualisierten Umstrukturierungsplan von TAROM), die zur Ermittlung des Ratings eines Unternehmens herangezogen werden. Diese Kennzahlen deuten auf ein wahrscheinliches S&P-Rating von BBB bzw. das entsprechende Moody's-Rating von Baa2 hin, was einer Zinsspanne von 2,35 % entspricht (siehe die im Januar 2024 aktualisierten Daten von Prof. Damodaran, ctryprem.xlsx (live.com)).

Tabelle 18

Bewertung der WACC

WACC	Rumänien	Kommission		
		Niedrig	Durchschnitt ⁽¹⁾	Hoch
Risikofreier Zinssatz	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Länderrisikoprämie	3,6 %	2,8 %	3,2 %	3,6 %
Asset Beta	0,56	1,01	1,01	1,01
Ziel-Verschuldungsgrad	49 %	49 %	49 %	49 %
Aktienmarktrisikoprämie	6,5 %	4,5 %	5,5 %	6,5 %
Eigenkapitalkosten	13,3 %	11,4 %	13,1 %	14,9 %
Steuern	16,0 %	16,0 %	16,0 %	16,0 %
Darlehenszins-Spanne	1,0 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Fremdkapitalkosten	6,0 %	6,4 %	6,7 %	7,1 %
WACC (nach Steuern)	9,7 %	8,9 %	10,0 %	11,1 %

⁽¹⁾ Der Wert jedes Parameters, der im „durchschnittlichen“ WACC-Szenario verwendet wird, wird als einfacher Durchschnitt der Werte dieses Parameters in den WACC-Szenarien „Niedrig“ und „Hoch“ berechnet.

Quelle: Aktualisierter Umstrukturierungsplan von TAROM und Analyse der Kommission.

- (254) Darüber hinaus ist die Kommission der Auffassung, dass es gängige Praxis und daher angemessen ist, einen zum gegenwärtigen Zeitpunkt berechneten WACC-Wert zu verwenden, um festzustellen, welche Rendite Anleger für eine jetzt getätigte, aber auf künftigen freien Cashflows basierende Investition erwarten dürfen, und den Wert daher mit den erwarteten künftigen Renditen zu vergleichen, die unter anderem anhand des prognostizierten ROCE gemessen werden ⁽¹⁰³⁾.
- (255) Im Rahmen ihrer Bewertung hat die Kommission auch geprüft, ob TAROM in der Lage ist, seine kurz- und langfristigen finanziellen Verpflichtungen zu erfüllen. Dazu wurden unter anderem das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA und das Verhältnis von EBITDA zu Zinsaufwand herangezogen.
- (256) Beide Kennzahlen werden am Ende des Umstrukturierungszeitraums auf einem zufriedenstellenden Niveau liegen. Es wird erwartet, dass das Verhältnis von Nettoverschuldung zu EBITDA bis Ende 2026 unter [...] sinkt (auf Investment-Grade-Niveau ⁽¹⁰⁴⁾), was dazu beitragen wird, dass die Rentabilität des Begünstigten am Ende des Umstrukturierungszeitraums wiederhergestellt ist. Das Wachstum des von TAROM für den Umstrukturierungszeitraum prognostizierten EBITDA (Erwägungsgründe 107 und 108), das mit den von TAROM geplanten Maßnahmen zur Steigerung der Einnahmen und der Senkung der Kosten erreicht werden soll (wie oben dargelegt), dürfte zu dem betreffenden Zeitpunkt die Höhe dieser Kennzahl beeinflussen.

⁽¹⁰³⁾ Es ist zwar möglich, auf der Grundlage bestimmter Annahmen und Analysen vernünftige Schätzungen und Prognosen vorzunehmen, aber eine genaue Vorhersage der künftigen WACC eines Unternehmens ist aufgrund der verschiedenen Einflussfaktoren und der den Finanzmärkten innewohnenden Unwägbarkeiten schwierig. (Die WACC werden u. a. durch Faktoren wie Zinssätze, Marktrisikoprämien und die Kapitalstruktur des Unternehmens beeinflusst; diese Faktoren können sich im Laufe der Zeit aufgrund der wirtschaftlichen Bedingungen, einer veränderten Marktstimmung oder Veränderungen in der Finanzstruktur des Unternehmens ändern.) Die Verwendung der derzeitigen WACC als Referenzwert kann daher als angemessener und akzeptabler Indikator für die künftige Entwicklung des Werts angesehen werden.

⁽¹⁰⁴⁾ Siehe S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19. November 2013, Tabelle 18.

- (257) Auch der Zinsdeckungsgrad (EBITDA zu Zinsaufwand) dürfte sich im Umstrukturierungszeitraum dank des verbesserten Betriebs- und Finanzergebnisses von TAROM positiv entwickeln und bis Ende 2026 ein zufriedenstellendes Niveau ⁽¹⁰⁵⁾ von [...] erreichen (Erwägungsgründe 115 und 116), auch wenn der Wert unter dem Niveau der Peer Group vor der COVID-19-Pandemie liegen wird.
- (258) Beide Kennzahlen zeigen, dass TAROM seine kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten bedienen kann, was ein Zeichen dafür ist, dass der Begünstigte in der Lage sein wird, seine Tätigkeiten langfristig ohne weitere Beihilfen auszuüben.
- (259) Gemäß Randnummer 50 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen haben die rumänischen Behörden ein pessimistisches Szenario erstellt (siehe Erwägungsgründe 103 bis 105), um die Auswirkungen auf die Finanzergebnisse von TAROM zu ermitteln. Dieses pessimistische Szenario basiert auf ungünstigeren Annahmen als den oben beschriebenen.
- (260) Wie in den Erwägungsgründen 252 bis 259 erläutert, bestätigt die Bewertung des pessimistischen Szenarios durch die Kommission, dass TAROM selbst unter pessimistischeren Annahmen immer noch in der Lage wäre, alle seine Kosten, einschließlich Abschreibungen und Schuldendienst, zu decken und am Ende des Umstrukturierungszeitraums ohne zusätzliche Umstrukturierungsbeihilfe auf dem Markt zu bestehen, genau wie im Basisszenario.
- (261) Angesichts der Bedeutung der Entwicklung der Treibstoffpreise und der Passagierzahlen für die Rentabilität von TAROM bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums hat die Kommission die rumänischen Behörden aufgefordert, spezifische, zusätzliche Sensitivitätsanalysen für diese Parameter durchzuführen. Damit soll geprüft werden, inwieweit der aktualisierte Umstrukturierungsplan Veränderungen dieser Parameter Rechnung tragen kann.
- (262) Die Grundlage für diese Sensitivitätsanalysen bilden das Basisszenario mit einem Verkauf der Zeitnische [...] (bei dem keine Schwankungen des Treibstoffpreises und/oder der PAX berücksichtigt werden und das als Szenario „0“ oder „B“ (für Basisszenario) bezeichnet wird, d. h. die Kombination F0/P0 in Abbildung 5) und das entsprechende pessimistische Szenario (das bereits einen Anstieg des Treibstoffpreises um [...] % mit einem Rückgang der Fluggastzahlen um 2 % gegenüber dem Basisszenario kombiniert und als Szenario „1“ oder „Pess“ bezeichnet wird, d. h. die Kombination F1/P1).
- (263) Ausgehend von diesen Annahmen beinhaltet das Szenario „2“ (F2/P2) sowohl einen Anstieg des Treibstoffpreises um [...] % als auch einen Rückgang der Zahl der Fluggäste um 4,6 % gegenüber dem Basisszenario (F0/P0 bzw. „B“), während das Szenario „3“ (F3/P3) sowohl einen Anstieg des Treibstoffpreises um [...] % als auch einen Rückgang der Zahl der Fluggäste um 6,5 % gegenüber dem Basisszenario beinhaltet.
- (264) Wie aus Abbildung 6 ersichtlich ist, führen sowohl das Basisszenario als auch das pessimistische Szenario zu einer positiven Eigenkapitalposition (sowie zu einem positiven Nettoergebnis) ⁽¹⁰⁶⁾ am Ende des Umstrukturierungszeitraums, doch wird die Eigenkapitalposition von TAROM immer (und das Nettoergebnis in den meisten Fällen) am Ende des Umstrukturierungszeitraums negativ sein, wenn eine Kombination von Annahmen entweder eine Veränderung des Treibstoffpreises (Anstieg um [...] %) oder der Fluggastzahlen (Rückgang um 6,5 %) gegenüber dem Szenario „3“ beinhaltet. Darüber hinaus dürfte jede Kombination der folgenden Annahmen zu einer negativen Eigenkapitalposition führen:
- (1) Anstieg des Treibstoffpreises um [...] % (F2) mit einem Rückgang der PAX um 2 % (P1),
 - (2) Anstieg des Treibstoffpreises um [...] % (F2) mit einem Rückgang der PAX um 4,6 % (P2).

⁽¹⁰⁵⁾ Werte zwischen 5 und 9 gelten als zufriedenstellend. Siehe S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19. November 2013, Tabelle 18.

⁽¹⁰⁶⁾ Für Erläuterungen zur Höhe des unter diesen Umständen prognostizierten Nettoergebnisses siehe Fußnote 107.

Abbildung 6

**Ergebnis der Sensitivitätsanalysen zur Höhe der Eigenkapitalposition und des Nettoergebnisses von TAROM⁽¹⁰⁷⁾
(Ende des Jahres 2026) im Falle eines Verkaufs der Zeitrutsche [...]**

	F0	F1	F2	F3
P0	B			
P1		Pess		
P2				
P3				

Legende:
 B Basisszenario bzw. Szenario 0 (= F0/P0)
 F1/P1 Pessimistisches Szenario bzw. Szenario 1 (= Pess)
 F0/P0 Basisszenario (keine Abweichung ggü. Basisszenario) (= B)
 F1-F2-F3 Szenarien 1, 2 und 3 für Sensitivitäten bei Treibstoff
 P1-P2-P3 Szenarien 1, 2 und 3 für Sensitivitäten bei PAX

- (265) Der Vollständigkeit halber ist jedoch darauf hinzuweisen, dass im pessimistischen Szenario bei einer Vermietung statt eines Verkaufs der Zeitrutsche [...] keine andere Kombination als das Pess-Szenario (F1/P1) zu einer positiven Eigenkapitalposition/einem positiven Nettoergebnis am Ende des Umstrukturierungszeitraums führen wird. Demnach würde für den Fall, dass die Zeitrutsche [...] nicht verkauft, sondern vermietet würde, jede mögliche Kombination, die ungünstiger ist als die des pessimistischen Szenarios (unter der Annahme des Verkaufs der Zeitrutsche [...], d. h. „Pess“ in Abbildung 6), zu einem negativen Eigenkapital/Nettoergebnis⁽¹⁰⁸⁾ am Ende des Umstrukturierungszeitraums führen, da keine Einnahmen aus der Veräußerung der Zeitrutsche zur Verfügung stünden, um die niedrigeren (Fluggast-)Einnahmen und die höheren (Treibstoff-)Kosten, die sich aus dem Szenario 2 oder 3 ergeben, auszugleichen.
- (266) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen würden nur die Kombinationen F0/P0 (d. h. das Basisszenario ohne Verkauf der Zeitrutsche [...]), F0/P1, F1/P0 und F1/P1 (d. h. das pessimistische Szenario ohne Verkauf der Zeitrutsche [...]) bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums ein positives Eigenkapital/ein positives Nettoergebnis⁽¹⁰⁹⁾ bringen („grün“ in Abbildung 6).
- (267) Auf der Grundlage der von der Kommission zu Beginn der Prüfung des aktualisierten Umstrukturierungsplans von TAROM durchgeführten Validierungsanalyse der Annahmen zu Treibstoffpreisen und Fluggastzahlen und der daraus resultierenden Finanzmodelle im Basisszenario und pessimistischen Szenario (siehe Erwägungsgründe 227 bis 246) ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass die Kombinationen, die zu einem negativen Eigenkapital/Nettoergebnis führen würden⁽¹¹⁰⁾ (einschließlich der in den Erwägungsgründen 265 und 266 berücksichtigten), auf extremen Annahmen beruhen, deren Eintreten angesichts der ohnehin schon aggressiven Ausgangspunkte des Basisszenarios und des pessimistischen Szenarios in dieser Hinsicht höchst unwahrscheinlich ist, sofern es nicht zu

⁽¹⁰⁷⁾ Der Genauigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass das prognostizierte Nettoergebnis bei den folgenden drei Kombinationen nicht negativ ist, sondern knapp über null liegt: F3/P0 (prognostiziertes Nettoergebnis von [...] EUR), F2/P1 (prognostiziertes Nettoergebnis von [...] EUR) und F0/P3 (prognostiziertes Nettoergebnis von [...] EUR). Bei allen anderen Kombinationen ergibt sich ein negatives Nettoergebnis. Für die Zwecke ihrer Analyse und der Einfachheit halber betrachtet die Kommission im Rahmen des vorliegenden Beschlusses solche Nettoergebnisse aufgrund der sehr geringen Höhe als nicht positiv (d. h. gleich null oder weniger), sodass sie mit den Nettoergebnissen der anderen Kombinationen gleichgesetzt werden können (auch wenn dies nicht notwendig wäre, da die positiven Nettoergebnisse dieser Kombinationen die Schlussfolgerung der Kommission zu diesen Aspekten ihrer Bewertung weiter untermauern und bestätigen).

⁽¹⁰⁸⁾ Für Erläuterungen zur Höhe des unter diesen Umständen prognostizierten Nettoergebnisses siehe Fußnote 107.

⁽¹⁰⁹⁾ Für Erläuterungen zur Höhe des unter diesen Umständen prognostizierten Nettoergebnisses siehe Fußnote 107.

⁽¹¹⁰⁾ Für Erläuterungen zur Höhe des unter diesen Umständen prognostizierten Nettoergebnisses siehe Fußnote 107.

außergewöhnlichen makroökonomischen und/oder geopolitischen Entwicklungen kommt. Daher können sie im Rahmen der Stresstests, denen die Finanzprognosen von TAROM unterzogen wurden, als unrealistisch eingestuft werden. Dies gilt umso mehr, wenn bedacht wird, dass selbst eine Kombination, die ungünstiger ist als das pessimistische Szenario (d. h. F1/P2 mit einem Anstieg des Treibstoffpreises um [...] % und einem PAX-Rückgang um 4,6 %), am Ende des Umstrukturierungszeitraums immer noch zu einem positiven Eigenkapital/Nettoergebnis führen würde (allerdings im Falle eines Verkaufs und keiner Vermietung der Zeiträume [...]).

- (268) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen sind damit die von der Kommission im Einleitungsbeschluss geäußerten Zweifel ausgeräumt. Die Kommission kommt daher zu dem Ergebnis, dass der vorgeschlagene Umstrukturierungsplan durchführbar, kohärent und weitreichend ist und außerdem die langfristige Rentabilität von TAROM innerhalb eines angemessenen Zeitraums wiederherstellen kann, wobei der Besonderheit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens und dem Zeitraum Rechnung zu tragen ist, der notwendig ist, um die geplanten Investitionen umzusetzen und Nutzen aus ihnen zu ziehen. In diesem Zusammenhang sollte Rumänien angesichts der Dauer und des Inhalts des Umstrukturierungsplans und der Eigenheiten des Markts, auf dem TAROM tätig ist, dafür sorgen, dass TAROM die im Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen als Voraussetzung für die Vereinbarkeit der Beihilfe wirksam umsetzt. Rumänien bzw. TAROM sollten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um mögliche Abweichungen vom finanziellen Kurs und den Prognosen, die dem Umstrukturierungsplan zugrunde liegen, zu bekämpfen.

7.3.3. Auswirkungen auf den Wettbewerb und die Handelsbedingungen zwischen Mitgliedstaaten

- (269) Um beurteilen zu können, ob die Beihilfe die Wettbewerbs- und Handelsbedingungen übermäßig beeinträchtigt, müssen die positiven Auswirkungen der Beihilfe auf die Entwicklung eines Wirtschaftszweigs sowie andere positive Auswirkungen der Beihilfe ermittelt werden, die negativen Auswirkungen der Beihilfe auf den Wettbewerb und Handel ermittelt werden, und es muss geprüft werden, ob sich die negativen Auswirkungen durch abmildernde Faktoren hinreichend begrenzen lassen, um die Erforderlichkeit, die Geeignetheit, die Verhältnismäßigkeit und die Transparenz der Beihilfe sicherzustellen. Schließlich muss geprüft werden, ob die positiven Auswirkungen der Beihilfe unter Berücksichtigung der abmildernden Faktoren die verbleibenden negativen Auswirkungen der Beihilfe überwiegen und ob die Auswirkungen der Beihilfe auf den Binnenmarkt insgesamt positiv bleiben.

7.3.3.1. Erforderlichkeit und Anreizeffekt der Beihilfe

- (270) Nach Randnummer 53 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen müssen Mitgliedstaaten, die Umstrukturierungsbeihilfen zu gewähren planen, zum Nachweis der Erforderlichkeit der staatlichen Maßnahme einen Vergleich mit einem realistischen alternativen Szenario ohne staatliche Beihilfen vorlegen, in dem sie aufzeigen, dass das angestrebte Ziel, Marktversagen oder soziale Härten zu vermeiden, ohne die Beihilfe nicht oder nur in einem geringeren Maße erreicht würde. Zum Nachweis, dass eine Umstrukturierungsbeihilfe einen Anreizeffekt hat, müssen die Mitgliedstaaten außerdem aufzeigen, dass das begünstigte Unternehmen ohne die Beihilfe so umstrukturiert, veräußert oder abgewickelt würde, dass das angestrebte Ziel, Marktversagen oder soziale Härten zu vermeiden, nicht erreicht würde (Randnummer 59 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen).
- (271) Mit der Umstrukturierungsbeihilfe soll verhindert werden, dass TAROM die Geschäftstätigkeit einstellt, und dadurch ein Marktversagen und soziale Härten vermieden werden, was die Entwicklung von Luftverkehrsdiensten in Rumänien beeinträchtigen würde. Dieses Ziel wird durch die Durchführung des Umstrukturierungsplans erreicht, der zum Teil durch die Umstrukturierungsbeihilfe finanziert wird, wodurch die drohende Insolvenz von TAROM, der Verlust der Betriebsgenehmigung und die Einstellung des Betriebs abgewendet werden, die ohne Beihilfe mit Sicherheit eintreten würden.
- (272) Aus dem aktualisierten Umstrukturierungsplan geht hervor, dass sowohl Liquiditäts- als auch Solvenzprobleme des Begünstigten angegangen werden müssen, um seine finanziellen Probleme zu beheben. Auf kurze Sicht wäre TAROM nicht in der Lage, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen oder Zugang zu Marktfinanzierungen zu erhalten (siehe Erwägungsgründe 15 und 17 sowie Abschnitt 6.1). Darüber hinaus könnte TAROM seine Umstrukturierungsmaßnahmen aufgrund fehlender Finanzmittel nicht durchführen, was nicht nur die Probleme, die zu seinen Schwierigkeiten geführt haben, verstärken, sondern auch zu einer Stilllegung der Flugzeuge führen würde (siehe Erwägungsgründe 54 und 55). Langfristig ist TAROM angesichts der erheblichen kumulierten Verluste (siehe Erwägungsgründe 13 und 15), die ohne die Beihilfe weiter bestehen und letztlich zur Insolvenz von TAROM führen würden, nicht in der Lage, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Es sei daran erinnert, dass TAROM bereits seit mindestens Februar 2020 die Kriterien für die Einstufung als Unternehmen in Schwierigkeiten erfüllt (siehe Erwägungsgrund 11) und dass sich daran seither nichts geändert hat (siehe

Erwägungsgrund 13). Ohne die Umstrukturierungsbeihilfe wäre der Marktaustritt von TAROM angesichts der bestehenden Verschuldung, der Tatsache, dass alle seine Vermögenswerte mit einem bestimmten Wert als Sicherheit für bestehende Finanzierungen oder Schulden verpfändet sind, der daraus resultierenden Nichtverfügbarkeit von Finanzierungen auf dem privaten Markt, der realen Gefahr des Verlusts der Betriebsgenehmigung und der Stilllegung der Flotte (Erwägungsgrund 17 und Abschnitt 6.1) aller Wahrscheinlichkeit nach unvermeidlich. Die Umstrukturierungsbeihilfe ist daher für den erfolgreichen Abschluss des aktualisierten Umstrukturierungsplans erforderlich, dessen Umsetzung wiederum die Schwächen von TAROM beheben soll, damit das Unternehmen langfristig existenzfähig ist, und so zur Förderung der Entwicklung der Luftverkehrsdienste in Rumänien beitragen soll. Ohne die Umstrukturierungsbeihilfe würde TAROM aus dem Markt ausscheiden und die rumänischen Bürger, Unternehmen und Regionen würden eines wesentlichen Instruments für die regionale Anbindung beraubt, das für den Verkehr und die regionale wirtschaftliche und soziale Entwicklung erforderlich ist. Die Voraussetzung der Erforderlichkeit der Beihilfe gemäß Randnummer 38 Buchstabe b und Randnummer 53 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen ist somit erfüllt.

- (273) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zudem zu dem Schluss, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt hat, da TAROM ohne die Umstrukturierungsbeihilfe mit ziemlicher Sicherheit aus dem Markt ausscheiden würde, was die Gefahr einer Unterbrechung des von ihr erbrachten wichtigen Diensts mit sich brächte. Somit ist die Voraussetzung eines Anreizeffekts der Beihilfe nach Randnummer 38 Buchstabe d und Randnummer 59 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen erfüllt.

7.3.3.2. Geeignetheit der Beihilfe

- (274) Nach Randnummer 38 Buchstabe c und Randnummer 54 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen werden Umstrukturierungsbeihilfen nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen, wenn es andere, weniger wettbewerbsverfälschende Maßnahmen gibt, mit denen dasselbe Ziel erreicht werden kann. Umstrukturierungsbeihilfen müssen außerdem angemessen vergütet werden. Nach Randnummer 58 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen müssen die gewählten staatlichen Beihilfeinstrumente geeignet sein, die aufgezeigten Solvenz- und Liquiditätsprobleme zu beheben.
- (275) TAROM steht vor Solvenz- und Liquiditätsproblemen, die mit der Umstrukturierungsbeihilfe angegangen werden müssen. Die als Umstrukturierungsbeihilfe gewährte Kapitalzuführung und der Schuldenerlass (Erwägungsgrund 18) wirken einer erheblichen Verschlechterung des stark negativen Eigenkapitals von TAROM und dem Fehlen von Mitteln für den Schuldendienst entgegen, während zugleich der Cashflow-Bedarf für den laufenden Betrieb gedeckt wird.
- (276) In diesem Zusammenhang hält die Kommission die Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 95,3 Mio. EUR vor allem aus zwei Gründen für formal geeignet: Erstens: Da es sich bei TAROM um ein Unternehmen in Schwierigkeiten handelt, dessen erhebliche Verluste in der Vergangenheit zu einem negativen Eigenkapital geführt haben, das mindestens seit 2020 besteht (Erwägungsgrund 13), wäre das begünstigte Unternehmen ohne die Umstrukturierungsbeihilfe zur Verbesserung seiner Solvenz nicht imstande, genügend Eigenkapital aufzubauen, um die erlittenen Verluste auszugleichen und erhebliche langfristige Finanzmittel in erheblichem Umfang auf den Kapitalmärkten zu beschaffen. Die Umstrukturierungsbeihilfe stellt TAROM die notwendigen Eigenkapitalmittel zur Verfügung, mit denen die Solvabilität und die Bilanzposition gestärkt werden. Zweitens: Die Liquiditätsprognosen zeigen, dass die mit dem operativen Geschäft erwirtschafteten liquiden Mittel im Jahr 2024 ohne die Umstrukturierungsbeihilfe negativ wären, wenn ein Teil der Schulden (z. B. Rettungsbeihilfen) zurückgezahlt würde (siehe Erwägungsgründe 54 bis 56). Ein für Ende 2024 prognostiziertes erhebliches Liquiditätsdefizit würde nicht gedeckt und TAROM würde nicht über ausreichende Mittel verfügen, um die Lieferung der vier Boeing 737-8 MAX zu sichern oder die Leasingraten für seine vorhandenen Flugzeuge zu zahlen. Die Kommission äußerte diesbezüglich im Einleitungsbeschluss keine Bedenken.
- (277) Aus den genannten Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Form der Umstrukturierungsbeihilfe am besten geeignet ist, um die Probleme von TAROM zu beheben, und dass sich mit den gewählten Instrumenten sowohl die Liquiditäts- als auch die Solvenzprobleme des Begünstigten beheben lassen.
- (278) Was die Vergütung für den Staat anbelangt, so wurden die im Einleitungsbeschluss geäußerten Bedenken der Kommission ausgeräumt, da sich der Betrag der Umstrukturierungsbeihilfe gegenüber dem ursprünglichen Umstrukturierungsplan deutlich verringert hat und der im ursprünglichen Umstrukturierungsplan vorgesehene direkte Zuschuss weggefallen ist. Darüber hinaus wird der Staat gemäß dem aktualisierten Umstrukturierungsplan durch erwartete positive Nettogewinne vergütet, die den Wert der staatlichen Beteiligung an TAROM steigen lassen. Insbesondere wird der staatliche Anteil an TAROM durch die Kapitalerhöhung von derzeit 97,22 % auf etwa 98,5 % steigen, was es dem Staat ermöglicht, nahezu den gesamten Nutzen aus einer erfolgreichen Umstrukturierung von TAROM zu ziehen. Eine solche Vergütung des Staats kann als angemessen angesehen werden, sodass die geplante Umstrukturierungsbeihilfe angemessen vergütet wird.

(279) Unter diesen Umständen ist die Kommission der Auffassung, dass die Umstrukturierungsbeihilfe geeignet ist.

7.3.3.3. Verhältnismäßigkeit

- (280) Gemäß Randnummer 38 Buchstabe e der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen dürfen Umstrukturierungsbeihilfen das zum Erreichen des mit der Beihilfe angestrebten Ziels erforderliche Mindestmaß nicht überschreiten. Höhe und Intensität von Umstrukturierungsbeihilfen müssen sich auf das Minimum beschränken, das angesichts der verfügbaren Finanzmittel des begünstigten Unternehmens, seiner Anteilseigner oder der Unternehmensgruppe, der es angehört, für die Umstrukturierung unbedingt erforderlich ist. Insbesondere muss ein ausreichender Eigenbeitrag zu den Umstrukturierungskosten gewährleistet sein, und es müssen, wenn die staatliche Unterstützung in einer Form gewährt wird, die die Eigenkapitalposition des begünstigten Unternehmens stärkt, Lastenverteilungsmaßnahmen umgesetzt werden. Bei der Beurteilung dieser Voraussetzungen werden alle zuvor gewährten Rettungsbeihilfen berücksichtigt (Randnummer 61 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen).
- (281) Der Eigenbeitrag des Begünstigten zum Umstrukturierungsplan muss konkret und tatsächlich sein und sollte in der Regel hinsichtlich der Auswirkungen auf die Solvenz- oder Liquiditätsposition des Begünstigten mit der gewährten Beihilfe vergleichbar sein. Gemäß Randnummer 63 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen muss die Kommission prüfen, ob die verschiedenen Quellen für den Eigenbeitrag konkret und beihilfefrei sind. Gemäß Randnummer 64 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen betrachtet die Kommission den Eigenbeitrag in der Regel als ausreichend, wenn er sich auf mindestens 50 % der Umstrukturierungskosten beläuft.
- (282) Die Kommission muss prüfen, ob die verschiedenen Finanzierungsquellen des aktualisierten Umstrukturierungsplans konkret sind, d. h., ob hinreichend sicher ist, dass sie während des Umstrukturierungszeitraums — ohne die für die Zukunft erwarteten Gewinne — zustande kommen.
- (283) Bei den Quellen für den Eigenbeitrag von TAROM handelt es sich um ein Finanzierungsleasingverhältnis (Erwägungsgrund 76) und den Verkauf von Flugzeugen (Erwägungsgrund 78). In Bezug auf den Verkauf von Flugzeugen hat TAROM Kaufverträge über [...] Mio. EUR (für den Verkauf von vier Boeing 737-300, eines Boeing 737-300 Triebwerks und sieben ATR 42-500) (Erwägungsgrund 76) geschlossen. Bei den Erlösen aus dem Verkauf dieser Vermögenswerte handelt es sich um tatsächliche und konkrete Mittel, die die Liquiditätslage von TAROM verbessern und somit zur Umstrukturierung beitragen. Da es sich bei allen Käufern dieser Vermögenswerte um gewerbliche Unternehmen handelt, die einen Preis gezahlt haben, der aus einem Bietverfahren hervorgegangen ist (Erwägungsgrund 76), sind die Mittel zudem beihilfefrei. Was den Finanzierungsvertrag für das Leasing eines neuen Flugzeugs im Wert von rund [...] Mio. EUR (ohne Zinsen) betrifft, so wurde der Leasingvertrag bereits unterzeichnet. Der Beitrag ist somit tatsächlich (Vertrag ist unterzeichnet), konkret (Beitrag zur Finanzierung der Umstrukturierung durch Vorfinanzierung der Flugzeuge durch den Leasinggeber) und beihilfefrei (ausgehandelt mit einem privaten Käufer zu kommerziellen Bedingungen ohne staatliche Garantien).
- (284) Andere von TAROM in Betracht gezogene Einnahmequellen (Erwägungsgrund 80), d. h. Einnahmen aus dem Verkauf seiner Beteiligungen an [...], aus dem Verkauf der Zeitsche am Flughafen [...] und aus dem Verkauf weiterer Flugzeuge (Airbus 318), können nicht als konkret und tatsächlich angesehen werden. Insbesondere wird derzeit über den Verkauf der Zeitsche [...] verhandelt, aber es wurde weder ein Käufer ausgewählt noch ein Preis vereinbart und erst recht kein entsprechender Vertrag unterzeichnet. Gleiches gilt für den Verkauf der Beteiligungen. Es wurden Bewertungen vorgenommen und es wurde die Zustimmung der Entscheidungsgremien von TAROM zu den Verkäufen eingeholt, aber bislang ist noch kein verbindliches Angebot eingegangen. Darüber hinaus können, wie im Einleitungsbeschluss dargelegt, die geplanten Verkäufe von Beteiligungen nicht als beihilfefrei angesehen werden, wenn nicht nachgewiesen wird, dass sie mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten vereinbar sind (siehe Erwägungsgrund 28). Der Verkauf der Airbus 318 ist weiter fortgeschritten, allerdings wurde bisher nur eine unverbindliche Absichtserklärung unterzeichnet [...]. Sollten sich diese Vorhaben während des Umstrukturierungszeitraums konkretisieren, werden sie zur Stärkung der Rentabilität von TAROM beitragen. Es kann jedoch derzeit nicht als hinreichend sicher angesehen werden, dass der Verkauf dieser Vermögenswerte zustande kommen wird. Sie stellen daher keinen konkreten und tatsächlichen Eigenbeitrag dar.
- (285) Die Kommission kann daher einen Betrag von 77,66 Mio. EUR als konkreten, tatsächlichen und beihilfefreien Eigenbeitrag von TAROM zu den Umstrukturierungskosten akzeptieren und ist der Auffassung, dass ihre diesbezüglichen im Einleitungsbeschluss geäußerten Zweifel ausgeräumt sind. In Anbetracht dessen, dass sich die gesamten Umstrukturierungskosten auf 172,96 Mio. EUR belaufen und mit einer Umstrukturierungsbeihilfe in Höhe von 95,3 Mio. EUR finanziert werden, trägt der Eigenbeitrag mit 44,9 %, also weniger als 50 %, zur Finanzierung der Umstrukturierungskosten bei.

- (286) Gemäß Randnummer 64 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen kann die Kommission einen Beitrag, der sich auf weniger als 50 % der Umstrukturierungskosten beläuft, unter außergewöhnlichen Umständen und in Härtefällen akzeptieren, sofern die Höhe des Beitrags erheblich bleibt. Diese außergewöhnlichen Umstände und Härtefälle müssen vom Mitgliedstaat nachgewiesen werden.
- (287) Unter den derzeitigen Umständen nach dem Ausbruch der COVID-19-Pandemie ist die Kommission der Auffassung, dass es im Fall von TAROM und gemäß den Leitlinien des Befristeten Rahmens für staatliche Beihilfen zur Unterstützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID-19 ⁽¹¹¹⁾ gerechtfertigt sein kann, dass der Eigenbeitrag unter die Schwelle von 50 % der Umstrukturierungskosten fällt, da er nach wie vor erheblich ist und zusätzliche neue Mittel zu Marktbedingungen enthält.
- (288) Die Kommission stellt fest, dass die COVID-19-Pandemie und die zu ihrer Eindämmung ergriffenen Maßnahmen für den Begünstigten zu außergewöhnlichen Umständen im Zusammenhang mit beträchtlichen Störungen des Wirtschaftslebens im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV geführt haben. In diesem Zusammenhang war die Tätigkeit von TAROM seit 2020 sowohl auf der Nachfrage- als auch auf der Angebotsseite von der Pandemie beeinträchtigt (Erwägungsgrund 9). Die COVID-19-Pandemie hat dazu geführt, dass die Fremdfinanzierungsmärkte für bestimmte Sektoren weitgehend geschlossen oder eingeschränkt wurden und die Finanzinstitute im Allgemeinen ihre Kreditlimits gesenkt haben.
- (289) Die COVID-19-Pandemie ist zwar vorbei und der Befristete Rahmen ist ausgelaufen, doch war die Luftfahrtindustrie besonders stark von den Auswirkungen der Pandemie betroffen. Nach den Prognosen von Eurocontrol (siehe Erwägungsgrund 91) kehrte der Luftverkehr erst im Laufe des Jahres 2023, d. h. drei Jahre nach dem Höhepunkt der Krise, wieder auf das Niveau vor der COVID-19-Pandemie zurück. Wie aus Abbildung 1 hervorgeht, war TAROM im Jahr 2020 deutlich stärker betroffen als der Branchendurchschnitt und hatte im Jahr 2021 Probleme, sich zu erholen. Im Jahr 2022 beschleunigte sich zwar die Erholung bei TAROM, doch verlief sie bis 2023 schleppender als der von Eurocontrol ermittelte Durchschnitt und dürfte sowohl im Basisszenario als auch im Niedrigszenario von Eurocontrol bis einschließlich 2025 unter der von Eurocontrol prognostizierten Erholung bleiben. Das im Vergleich zum Branchendurchschnitt langsamere Wachstum und die langsamere Erholung von TAROM auf das Niveau vor der COVID-19-Pandemie könnten zum Teil auf die verzögerte Flottenerneuerung zurückgehen, die sich frühestens 2025 auswirken dürfte.
- (290) Da sich der Eigenbeitrag auf 44,9 % der Umstrukturierungskosten beläuft, was einen beträchtlichen Teil dieser Kosten ausmacht und nicht weit von der Schwelle von 50 % entfernt ist, und da der größte Teil davon (etwa 80 %) in Form neuer Finanzmittel aufgebracht wird, sowie unter Berücksichtigung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Geschäftstätigkeit von TAROM, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass im vorliegenden Fall ein Eigenbeitrag von 44,9 % akzeptabel ist.
- (291) Nach den Randnummern 65, 66 und 67 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen kann staatliche Unterstützung in einer Form, die die Eigenkapitalposition des begünstigten Unternehmens stärkt, einen Schutz der Anteilseigner und der nachrangigen Gläubiger vor den Folgen ihrer Entscheidung, in das begünstigte Unternehmen zu investieren, bewirken, was ein moralisches Risiko begründen und die Marktdisziplin untergraben kann. Daher sollten Beihilfen zur Deckung von Verlusten nur zu Bedingungen gewährt werden, die eine angemessene Einbeziehung der bestehenden Investoren in die Lastenverteilung beinhalten, und der Staat sollte erst eingreifen, wenn die Verluste voll berücksichtigt und den bestehenden Anteilseignern und Inhabern nachrangiger Schuldtitel zugewiesen wurden. Eine angemessene Lastenverteilung beinhaltet auch, dass staatliche Beihilfen, die die Eigenkapitalposition des begünstigten Unternehmens verbessern, zu Konditionen gewährt werden sollten, die dem Staat einen Anteil an künftigen Wertgewinnen des Empfängers zusichern, der angesichts des Verhältnisses zwischen dem Betrag des zugeführten staatlichen Kapitals und dem verbleibenden Eigenkapital des Unternehmens nach Berücksichtigung von Verlusten angemessen ist.
- (292) Die Umstrukturierungsbeihilfe schafft keinen Anreiz für ein moralisches Risiko oder für die Übernahme

⁽¹¹¹⁾ Mitteilung der Kommission – Befristeter Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID-19 (ABl. C 91 I vom 20.3.2020, S. 1), geändert durch die Mitteilungen der Kommission C(2020) 2215 (ABl. C 112 I vom 4.4.2020, S. 1), C(2020) 3156 (ABl. C 164 vom 13.5.2020, S. 3), C(2020) 4509 (ABl. C 218 vom 2.7.2020, S. 3), C(2020) 7127 (ABl. C 340I vom 13.10.2020, S. 1), C(2021) 564 (ABl. C 34 vom 1.2.2021, S. 6), C(2021) 8442 (ABl. C 473 vom 24.11.2021, S. 1) und C(2022) 7902 (ABl. C 423 vom 7.11.2022, S. 9).

übermäßiger Risiken zugunsten von Anteilseignern oder Gläubigern. Wie in Abschnitt 6.3.3 dargelegt, überwacht der rumänische Staat, der jetzt der Beihilfegeber ist, als Mehrheitsaktionär die strategischen und geschäftlichen Entscheidungen von TAROM. Der Betrieb des Unternehmens werde zudem nicht mit nachrangigen Schuldtiteln oder hybriden (verlustrausgleichenden) Finanzierungen finanziert, die gemäß den Anforderungen der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen in Bezug auf die Lastenverteilung teilweise abgeschrieben werden könnten. In diesem Rahmen wird die Lastenverteilung durch die Minderheitsaktionäre durch eine teilweise Verlustübernahme durch die Kapitalherabsetzung und die anschließende Kapitalzuführung erreicht (siehe Abschnitt 6.3.3). Erstens werden die Verluste von TAROM teilweise durch die Kapitalherabsetzung um [...] Mrd. RON ausgeglichen. Danach wird das Aktienkapital durch den Staat um 43,07 Mio. EUR erhöht, wodurch die Beteiligung der Minderheitsaktionäre ⁽¹¹²⁾ von ursprünglich 2,75 % auf etwa [...] % verwässert wird. In dieser Hinsicht tragen die Minderheitsaktionäre von TAROM durch Übernahme von Verlusten mit ihren Anteilen und eine angemessene Verwässerung der Beteiligung zur Umstrukturierung bei, wodurch der Bedarf an staatlichen Beihilfen verringert und ein moralisches Risiko reduziert wird.

(293) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Umstrukturierungsbeihilfe verhältnismäßig ist.

7.3.3.4. Grundsatz der einmaligen Beihilfe

(294) Um sicherzustellen, dass die negativen Auswirkungen der Beihilfe begrenzt sind, übermäßige Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel vermieden werden und die Gesamtbilanz positiv ausfällt ⁽¹¹³⁾, müssen Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten nach dem Grundsatz der einmaligen Beihilfe für einen Zeitraum von zehn Jahren gewährt werden.

(295) Die Kommission genehmigt Umstrukturierungsbeihilfen nur zur Unterstützung einer einzigen Umstrukturierungsmaßnahme und gegebenenfalls unter der Voraussetzung, dass seit der Gewährung einer früheren Umstrukturierungsbeihilfe oder dem Abschluss oder der Einstellung des Umstrukturierungsplans mehr als zehn Jahre vergangen sind ⁽¹¹⁴⁾. Die Kommission lässt Ausnahmen von dieser Regel zu, wenn sich die Umstrukturierungsbeihilfe an eine Rettungsbeihilfe als Teil eines einzigen Umstrukturierungsvorgangs anschließt ⁽¹¹⁵⁾.

(296) Die Umstrukturierungsbeihilfe für TAROM dient nur der Unterstützung eines einzigen Umstrukturierungsvorgangs. TAROM (einschließlich der vom Unternehmen kontrollierten Tochtergesellschaften) erhielt in den letzten zehn Jahren keine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe, abgesehen von der im Februar 2020 genehmigten Rettungsbeihilfe (siehe Erwägungsgrund 11), die mit der zu prüfenden Umstrukturierungsbeihilfe in Zusammenhang steht und für sechs Monate gewährt wurde und mit der sie einen einzigen Umstrukturierungsvorgang bildet. Daher wurde der Grundsatz der einmaligen Beihilfe eingehalten.

7.3.3.5. Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen

(297) Wie in den Randnummern 87 bis 93 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen dargelegt, sollten Maßnahmen zur Begrenzung von durch Umstrukturierungsbeihilfen verursachten Wettbewerbsverfälschungen in einem angemessenen Verhältnis zu den wettbewerbsverfälschenden Auswirkungen der Beihilfe stehen und von mehreren Faktoren abhängig gemacht werden, insbesondere: i) Höhe und Art der Beihilfe und Bedingungen und Umstände der Beihilfegewährung, ii) Größe und Stellung des begünstigten Unternehmens auf seinen Märkten und Merkmale des betroffenen Markts sowie iii) Ausmaß der verbleibenden Bedenken im Hinblick auf das moralische Risiko nach der Anwendung von Eigenbeitrags- und Lastenverteilungsmaßnahmen.

(298) Zu den strukturellen Maßnahmen könnten die Veräußerung von Vermögenswerten, der Kapazitätsabbau oder eine Beschränkung der Marktpräsenz gehören. Sie sollten den Markteintritt neuer Wettbewerber, die Expansion bestehender kleiner Wettbewerber oder grenzüberschreitende Tätigkeiten fördern, wobei die Maßnahmen besonders an den Märkten ansetzen sollten, auf denen der Begünstigte nach der Umstrukturierung eine bedeutende Stellung haben wird, insbesondere dort, wo bedeutende Überkapazitäten bestehen (Randnummer 78 und 79 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen). Verhaltensmaßregeln sollen gewährleisten, dass die Beihilfe nur zur Finanzierung der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität verwendet und nicht zur Verlängerung schwerwiegender und anhaltender Störungen der Marktstruktur oder aber zur Abschottung des begünstigten Unternehmens vom gesunden Wettbewerb missbraucht wird (Randnummer 83 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen).

(299) Wie in den Erwägungsgründen 177 bis 124 dargelegt, schlägt Rumänien folgende strukturelle Maßnahmen vor, um Wettbewerbsverfälschungen zu begrenzen: i) Verkleinerung des Geschäftsbetriebs durch Einstellung von Strecken, Reduzierung der Flugfrequenz auf bestehenden Strecken und Verkleinerung der Flotte, was zu einem Kapazitätsabbau (Reduzierung der ASK) führt, und ii) Vermietung und/oder Verkauf der Zeiträume [...] und iii) Veräußerung von Anteilen an gewinnorientierten vertikal verbundenen Unternehmen.

⁽¹¹²⁾ Die öffentlichen Unternehmen CNAB und Romatsa RA und der private Investmentfonds Muntenia; (siehe Erwägungsgrund (8)).

⁽¹¹³⁾ Randnummer 38 Buchstabe f der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.

⁽¹¹⁴⁾ Randnummern 70 und 71 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.

⁽¹¹⁵⁾ Randnummer 72 Buchstabe a der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.

- (300) Die Verkleinerung des Geschäftsbetriebs (siehe Erwägungsgrund 118) geht mit der Einstellung von 14 der 41 von TAROM im Jahr 2019 bedienten Strecken einher; dies entspricht einem Rückgang der Gesamtzahl der 2019 durchgeführten Flüge um 17 % und der beförderten Fluggäste um 18 %. Demnach wird ein Drittel der von TAROM bedienten Strecken eingestellt, was einen erheblichen Teil des Geschäftsbetriebs des Unternehmens ausmacht. Zwar war keine der betroffenen Strecken im Jahr 2019 auf C3-Ebene rentabel, doch ist anzumerken, dass TAROM in dieser Zeit nur drei dieser Strecken (OTP-Budapest, OTP-Sofia und Brüssel–Straßburg) bediente, da der Betrieb durch das ineffiziente Geschäftsmodell stark beeinträchtigt wurde. Diese Auswirkung lässt sich teilweise durch Betrachtung der Strecken aus C1-Perspektive eliminieren. Aus diesem Blickwinkel erzielten 10 von 14 Strecken im Jahr 2019 positive Ergebnisse. TAROM verzeichnete auf 12 der 14 Strecken ein Wachstum und neun davon betrafen überlastete Flughäfen, auf denen die Nachfrage nach Zeitnischen hoch ist. Auf einem der am stärksten überlasteten Flughäfen im Bestand von TAROM, dem Flughafen [...], wird das Unternehmen ab Oktober 2024 ein Slot-Paar zur Miete und schließlich zum Kauf anbieten (siehe Erwägungsgrund 119). Durch die Einstellung dieser Strecken haben Wettbewerber die Möglichkeit, auf einer Reihe attraktiver Strecken zu expandieren. Die rumänischen Behörden haben zugesagt, dass TAROM während des Umstrukturierungszeitraums keine der eingestellten Strecken wiedereröffnet und die Zeitnische [...] am Flughafen [...] spätestens am Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2026 verkaufen wird (siehe Erwägungsgrund 119).
- (301) Wenngleich der Umstrukturierungszeitraum bei TAROM im Jahr 2021 begonnen hat, hält es die Kommission für angemessen, die Einstellung von Strecken und Kapazitätsverringerungen im Hinblick auf die Geschäftslage im Jahr 2019 (und nicht im Jahr 2020, dem Jahr unmittelbar vor dem Umstrukturierungszeitraum) zu bewerten, da der Geschäftsbetrieb von TAROM im Jahr 2020 erheblich durch die Reisebeschränkungen beeinträchtigt wurde, die zur Verhinderung einer Ausbreitung der COVID-19-Pandemie verhängt wurden (siehe Erwägungsgrund 118).
- (302) Auf seinen übrigen Strecken wird TAROM die Flugfrequenz teilweise reduzieren. So wird die Gesamtzahl der Linienflüge im Jahr 2026 um 28 % (bzw. 27 % mit Charterflügen) gegenüber 2019 reduziert (siehe Erwägungsgrund 121). Da im Jahr 2022 auf allen von einer Reduzierung der Flugfrequenz betroffenen Strecken Wettbewerb herrschte, mit Ausnahme einer Strecke (Satu Mare), ist davon auszugehen, dass die Wettbewerber an einer Erhöhung der Flugfrequenz auf diesen Strecken interessiert sein werden, zumal neun der betroffenen Strecken überlastete Flughäfen betreffen. Die Reduzierung der Flugfrequenz in Verbindung mit der Einstellung von Strecken und dem Flottenabbau von 25 Flugzeugen im Jahr 2019 auf 14 bis 2025, die bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums im Bestand bleiben, wird zu einer Verringerung der ASK um [...] % — und auf Strecken, die auf C1-Ebene rentabel sind, um [...] % — gegenüber 2019 führen. Dies bedeutet eine erhebliche Verkleinerung des rentablen Geschäftsbetriebs.
- (303) Rumänien hat sich verpflichtet, dafür zu sorgen, dass TAROM bis 2025 höchstens 18 Flugzeuge und während des übrigen Umstrukturierungszeitraums höchstens 14 Flugzeuge betreiben wird.
- (304) Schließlich wird TAROM, wie in Erwägungsgrund 124 dargelegt, seine Beteiligungen an [...] und [...] veräußern. Da jedoch nur die [...] von TAROM [...], ist davon auszugehen, dass nur die Veräußerung der Beteiligung von TAROM an [...] zu einer Verringerung der Marktpräsenz von TAROM führt. Die Veräußerung der Beteiligung an [...] wird die gewinnbringenden Aktivitäten von TAROM und seine Marktpräsenz weiter verringern und Wettbewerbern erneut die Möglichkeit bieten, in dieses rentable Geschäft einzusteigen und so in den rumänischen Markt einzutreten oder ihre Stellung dort zu stärken. Die rumänischen Behörden haben sich verpflichtet, dafür zu sorgen, dass TAROM seine Beteiligungen an [...] und [...] spätestens bis zum Ende des Umstrukturierungszeitraums im Jahr 2026 veräußert (siehe Erwägungsgrund 124).
- (305) Dieses klar strukturierte Maßnahmenpaket zur Verringerung der Kapazität und des Geschäftsbetriebs sowie die festen Zusagen Rumäniens stellen eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem ursprünglichen Umstrukturierungsplan dar und haben die im Einleitungsbeschluss der Kommission geäußerten Zweifel ausgeräumt.
- (306) Angesichts der Größe und des Marktanteils von TAROM (siehe Erwägungsgrund 9) ist die Kommission der

Auffassung, dass eine über das von Rumänien vorgeschlagene Maß hinausgehende Verkleinerung des Geschäftsbetriebs das Geschäftsmodell von TAROM beeinträchtigen und die langfristige Rentabilität des Unternehmens gefährden könnte. Unter Berücksichtigung des beträchtlichen Volumens an neuen Finanzmitteln, die TAROM in Form von Finanzierungsleasing für eine neue Boeing 737-8 MAX erhält (siehe Erwägungsgrund 76) und die mehr als ein Drittel der Gesamtkosten der Umstrukturierung ausmachen, der geplanten Herabsetzung des Grundkapitals um etwa [...] Mrd. RON bei einem Gesamtgrundkapital von 2,26 Mrd. RON, was eine erhebliche Anstrengung der Aktionäre zur Verlustübernahme darstellt, der Tatsache, dass ein vollständiger Ausgleich der Verluste von TAROM nicht möglich ist, da die angesammelten Verluste das Grundkapital bei Weitem übersteigen, der prognostizierten Verwässerung der Anteile der Minderheitsaktionäre von 2,75 % auf [...] %, was einer Abwertung ihrer Beteiligung um mehr als [...] % gleichkommt (siehe Erwägungsgrund 81), sowie der von wichtigen Gläubigern gewährten Stundung der Verbindlichkeiten und des Verzichts aller Leasinggeber auf die Rückforderung der geleasten Flugzeuge (Erwägungsgrund 85) ist die Kommission der Auffassung, dass das moralische Risiko wirksam begrenzt wurde und dass das in Erwägungsgrund 300 dargelegte Maßnahmenpaket Wettbewerbern erhebliche Kapazitäten eröffnet und ihnen die Möglichkeit bietet, in den rumänischen Markt einzutreten oder ihre Stellung dort zu stärken.

- (307) Darüber hinaus hat sich Rumänien verpflichtet — wie in Erwägungsgrund 126 dargelegt —, dafür zu sorgen, dass TAROM die unter Randnummer 84 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen genannten Verhaltensmaßregeln einhält, d. h., i) während des Umstrukturierungszeitraums keine Aktien zu erwerben, es sei denn, dies ist für die Rentabilität des Unternehmens unerlässlich und wurde von der Kommission genehmigt, und ii) bei der Vermarktung seiner Produkte und Dienstleistungen nicht mit staatlichen Beihilfen als Wettbewerbsvorteil zu werben. Dadurch wird sichergestellt, dass TAROM die Beihilfe nicht dafür nutzt, seinen Geschäftsbetrieb durch den Erwerb von Beteiligungen an Wettbewerbern zu erweitern oder seinen Absatz durch Werbung mit der Unterstützung, die das Unternehmen vom rumänischen Staat erhält, zu steigern. In diesem Zusammenhang ist der Vorschlag von Wizz Air zurückzuweisen, wonach es angemessen wäre, TAROM die Beschränkungen hinsichtlich der Vergütung der Geschäftsleitung aufzuerlegen, die einigen Fluggesellschaften im Zusammenhang mit den COVID-19-Rekapitalisierungsmaßnahmen auferlegt worden seien (siehe Erwägungsgrund 47). Anders als im vorliegenden Fall gehörten die Beschränkungen hinsichtlich der Vergütung von Mitgliedern der Geschäftsleitung der begünstigten Unternehmen zu den Voraussetzungen für die Vereinbarkeit der COVID-19-Rekapitalisierungsbeihilfen nach dem damals geltenden Rechtsrahmen und weder hat Wizz Air nachgewiesen noch ist ersichtlich, inwiefern Beschränkungen der Vergütung der Geschäftsleitung im vorliegenden Fall zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen beitragen würden.
- (308) Gemäß Randnummer 83 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen soll durch diese Maßnahmen gewährleistet werden, dass die Beihilfe nur zur Finanzierung der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität verwendet und nicht zur Verlängerung schwerwiegender und anhaltender Störungen der Marktstruktur oder aber zur Abschottung des begünstigten Unternehmens vom gesunden Wettbewerb missbraucht wird.
- (309) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen geeignet sind, die negativen Auswirkungen der Umstrukturierungsbeihilfe zu mindern.

7.3.3.6. Transparenz und Berichterstattung

- (310) Nach Randnummer 38 Buchstabe g der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen müssen die Mitgliedstaaten, die Kommission, die Wirtschaftsbeteiligten und die Öffentlichkeit problemlos Zugang zu allen einschlägigen Vorschriften und relevanten Informationen über die gewährten Beihilfen haben. Zu diesem Zweck haben sich die rumänischen Behörden verpflichtet, die Transparenzbestimmungen gemäß Randnummer 96 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen anzuwenden, indem sie die einschlägigen Informationen auf den Websites www.monitoruloficial.ro, www.ajutordestat.ro, www.tarom.ro und www.mt.gov.ro zur Verfügung stellen.
- (311) Die Kommission hält es für erforderlich, dass Rumänien ab dem Zeitpunkt der Annahme dieses Beschlusses bis zum Ende des aktualisierten Umstrukturierungszeitraums regelmäßig alle sechs Monate Berichte über die Durchführung des aktualisierten Umstrukturierungsplans vorlegt. Diese Berichte enthalten insbesondere Angaben zu den Terminen der tatsächlichen Auszahlung der vom Staat zugesagten Finanzmittel und des Eigenbeitrags, zu etwaigen Abweichungen von den im aktualisierten Umstrukturierungsplan vorgesehenen finanziellen oder operativen Zielvorgaben, Kosteneindämmungen, Kostensenkungen und durch die Umstrukturierungsmaßnahmen erzielten Gewinne sowie gegebenenfalls die von Rumänien oder vom Begünstigten geplanten oder getroffenen Abhilfemaßnahmen.

7.3.3.7. Abwägung positiver und negativer Auswirkungen

- (312) Eine sorgfältig konzipierte staatliche Beihilfemaßnahme muss sicherstellen, dass die Auswirkungen der Maßnahme insgesamt positiv sind und die Handelsbedingungen nicht in einer Weise beeinträchtigt, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (313) Wie in Abschnitt 7.3.2 dargelegt, wirkt sich die Umstrukturierungsbeihilfe positiv aus, da sie zur Entwicklung der Luftverkehrsdienste in Rumänien beiträgt. Durch die Beihilfe wird insbesondere die Gefahr der Unterbrechung eines wichtigen Diensts abgewendet (siehe Abschnitt 7.3.2.1) und TAROM in die Lage versetzt, Umstrukturierungsmaßnahmen durchzuführen, die das begünstigte Unternehmen langfristig wieder rentabel machen (Abschnitt 7.3.2.2).
- (314) In den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen legt die Kommission die Kriterien fest, die sie bei der

Beurteilung der Vereinbarkeit von Umstrukturierungsbeihilfen mit dem Binnenmarkt prüft, um sicherzustellen, dass die Entwicklung des betreffenden Wirtschaftszweigs die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändert, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Wie oben dargelegt, ist die Umstrukturierungsbeihilfe notwendig und hat einen Anreizeffekt (siehe Abschnitt 7.3.3.1), ist geeignet (siehe Abschnitt 7.3.3.2) und verhältnismäßig (siehe Abschnitt 7.3.3.3). Darüber hinaus wurden solide Vorkehrungen getroffen, um die negativen Auswirkungen der Beihilfe durch Ausgleichsmaßnahmen zur Minimierung von Wettbewerbsverfälschungen (siehe Abschnitt 7.3.3.5) sowie durch die Einhaltung des Grundsatzes der einmaligen Beihilfe (siehe Abschnitt 7.3.3.4) und der Transparenzanforderungen (siehe Abschnitt 7.3.3.6) zu begrenzen.

- (315) Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen, einschließlich der allgemeinen Reduzierung der ASK, der Verringerung der Zahl der Flüge (Flugfrequenz), der Einstellung von Strecken und des Flottenabbaus sowie der Veräußerung der Beteiligung an [...] werden die Präsenz von TAROM auf dem Markt, auf dem das Unternehmen nach der Umstrukturierung tätig bleiben soll, verringern und zu einer gewissen Öffnung des Markts führen.
- (316) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass die Maßnahmen zur Begrenzung der durch die Beihilfe verursachten Wettbewerbsverfälschungen geeignet sind, die negativen Auswirkungen der Umstrukturierungsbeihilfe zu verringern.
- (317) Folglich überwiegen die positiven Auswirkungen der Umstrukturierungsbeihilfe auf die Entwicklung des Luftverkehrs in Rumänien die potenziellen negativen Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel, die nicht in einer Weise beeinträchtigt werden, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

7.4. Prüfung der Beschwerde von Wizz Air Malta

- (318) Am 14. März 2024 ging bei der Kommission eine Beschwerde von Wizz Air Malta (im Folgenden „Beschwerdeführer“) ein, in der vorgebracht wurde, dass Rumänien im Zusammenhang mit der Umstrukturierung von TAROM in dreierlei Hinsicht zusätzliche Beihilfen gewährt habe: i) Kapitalzuführungen während des Umstrukturierungszeitraums, die über die im zweiten Beschluss der Kommission über Schadensausgleich genehmigten Kapitalzuführungen hinausgingen und/oder eine Änderung der im ersten Beschluss der Kommission über Schadensausgleich genehmigten Beihilfe in Form einer staatlichen Garantie darstellten, ii) Vereinbarung einer Vertragsklausel, die dazu führe, dass die Sicherheiten, die einem der Gläubiger von TAROM, nämlich dem staatlichen Unternehmen CNAB, das denselben Mehrheitseigentümer wie TAROM hat, d. h. den rumänischen Staat, über das Verkehrsministerium gewährt worden seien, nicht durchsetzbar sei, iii) Verkauf der Marktnische [...] unter dem Marktpreis. Diese Behauptungen sind in Abschnitt 6.8 dargelegt.
- (319) Die Kommission wird prüfen, ob aus diesen Maßnahmen eine rechtswidrige Beihilfe resultiert und inwieweit sich diese Behauptungen auf die Vereinbarkeit der angemeldeten Maßnahmen mit Artikel 107 Absatz 3 AEUV auswirken.
- (320) Zu den in Erwägungsgrund 6 genannten Zeitpunkten nahm Rumänien zu den drei vom Beschwerdeführer vorgebrachten Behauptungen Stellung, die es aus folgenden Gründen für unbegründet hält: i) Die Kapitalerhöhung um 1,9 Mio. EUR stehe im Einklang mit der im zweiten Beschluss der Kommission über Schadensausgleich genehmigten Beihilfe. Bei den Kapitalerhöhungen in Höhe von insgesamt 2,7 Mio. EUR handle es sich lediglich um die Inanspruchnahme der im ersten Beschluss der Kommission über Schadensausgleich genehmigten staatlichen Garantie gemäß den geltenden gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen und sie seien in jedem Fall Teil der angemeldeten Maßnahmen, da sie den Liquiditätsbedarf von TAROM während des Umstrukturierungszeitraums betroffen hätten (siehe Erwägungsgründe 141 und 143). ii) Die bedingte Klausel zu Sicherheiten wirke sich weder auf das Marktverhalten von TAROM noch von CNAB aus, da es dem Staat als Aufsichtsbehörde gesetzlich untersagt sei, in die Geschäftsentscheidungen der Geschäftsleitung einzugreifen, und wie das tatsächliche Verhalten der Unternehmen zeige, das auf der Maximierung der Wahrscheinlichkeit einer vollständigen Tilgung der Schulden plus Verzugszinsen beruhe und ohnehin aus der Vereinbarung gestrichen werde (siehe Erwägungsgrund 144). iii) TAROM habe alles in seiner Macht Stehende getan, um den höchstmöglichen Preis für den Verkauf der Zeitnische [...] zu erzielen, wie die Beauftragung eines unabhängigen Sachverständigen und das laufende Bietverfahren zeigten. Diese Bemerkungen der rumänischen Behörden sind in Abschnitt 6.9 dargelegt.
- (321) Aus der Stellungnahme Rumäniens zur ersten Behauptung geht hervor, dass sich die Kapitalzuführungen, auf die

sich die erste Behauptung bezieht, in drei Komponenten unterteilt werden können: i) Die erste Komponente besteht aus zwei Kapitalerhöhungen in Höhe von 9 000 000 RON und 439 155 RON (zusammen 9 439 155 RON bzw. ca. 1,9 Mio. EUR), die auf der Grundlage des zweiten Beschlusses über Schadensausgleich vorgenommen wurden. ii) Die zweite Komponente besteht aus einer Kapitalerhöhung in Höhe von 5 394 285 RON, 5 460 515 RON und 1 663 200 RON (zusammen 12 518 000 RON) bzw. ca. 2,7 Mio. EUR, die Rumänien im vorliegenden Fall als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldet hat. iii) Die dritte Komponente besteht aus Aktionärsbeschlüssen zur Genehmigung künftiger Kapitalerhöhungen bis zu einem Betrag von 14,9 Mio. RON bzw. ca. 3,21 Mio. EUR, für die keine bestätigenden Beschlüsse der Hauptversammlung ergingen und die nicht durchgeführt wurden.

- (322) Rumänien hat die entsprechenden Aktionärsbeschlüsse und Jahresabschlüsse vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass sich die vom Verkehrsministerium in den Jahren 2022 und 2023 tatsächlich durchgeführten Kapitalerhöhungen auf 9 000 000 RON, 439 155 RON (zusammen 9 439 155 RON bzw. ca. 1,9 Mio. EUR), 5 394 285 RON, 5 460 515 RON, 1 663 200 RON (zusammen 12 518 000 RON bzw. ca. 2,7 Mio. EUR) belaufen. Nicht alle zuvor genehmigten Kapitalerhöhungen sind tatsächlich durchgeführt worden, da TAROM in der Lage war, einen Teil der Raten des verbürgten Darlehens aus Eigenmitteln zu tilgen. Daraus ergibt sich, dass sich die während des Umstrukturierungszeitraums bisher durchgeführten Kapitalerhöhungen auf insgesamt 21 957 155 RON (ca. 4,6 Mio. EUR) und nicht auf ca. 7,8 Mio. EUR belaufen, wie vom Beschwerdeführer behauptet. Dies bestätigen die Jahresabschlüsse von TAROM (für 2023 noch nicht geprüft).
- (323) Von diesem Betrag ist eine Kapitalzuführung in Höhe von 1,9 Mio. EUR, die der ersten Komponente der ersten in Erwägungsgrund 321 genannten Behauptung entspricht, mit dem zweiten Beschluss der Kommission über Schadensausgleich als mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV genehmigt worden und hat somit keine Auswirkungen auf die Würdigung der angemeldeten Maßnahmen.
- (324) Der übrige Betrag dieser 4,6 Mio. EUR, d. h. 2,7 Mio. EUR, der der zweiten Komponente der ersten in Erwägungsgrund 321 genannten Behauptung entspricht, wurde von Rumänien im vorliegenden Fall als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldet. Da alle Darlehensraten im Zusammenhang mit dem ersten Beschluss über Schadensausgleich⁽¹¹⁶⁾, die TAROM während des Umstrukturierungszeitraums aufgrund seines Liquiditätsdefizits nicht zahlen kann, durch Kapitalzuführungen im Rahmen der als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldeten Kapitalerhöhung in Höhe von 45,77 Mio. EUR gedeckt sind, hat die Kommission die entsprechenden Kapitalzuführungen im Rahmen der angemeldeten Maßnahmen geprüft. Die Schlussfolgerung der Kommission zu dieser Komponente spiegelt sich in dem vorliegenden Beschluss über die betreffende Kapitalerhöhung wider.
- (325) Ab 2025 werden alle restlichen Raten von TAROM aus eigenen Mitteln gezahlt.
- (326) Was die verbleibenden Kapitalerhöhungen in Höhe von insgesamt etwa 3,21 Mio. EUR anbelangt, die der dritten Komponente der ersten in Erwägungsgrund 321 genannten Behauptung entsprechen, so wurden diese zwar grundsätzlich von der Hauptversammlung gebilligt, doch eröffnen diese Beschlüsse lediglich die theoretische Möglichkeit für solche Kapitalzuführungen. Die Hauptversammlung hat keine bestätigenden Beschlüsse gefasst, die die Durchführung solcher Erhöhungen ermöglichen. Da keine bestätigenden Beschlüsse gefasst wurden, haben die Kapitalerhöhungen nicht stattgefunden, und es wäre verfrüht, von einem hypothetischen Vorteil für TAROM auszugehen.
- (327) In Bezug auf die zweite Behauptung, die eine Klausel in der Sicherheitenvereinbarung zwischen TAROM und CNAB betrifft, stellt die Kommission fest, dass sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt, zu dem die Prüfung der Vereinbarkeit der angemeldeten Maßnahmen mit dem Binnenmarkt abgeschlossen werden soll⁽¹¹⁷⁾, auf der Grundlage der vom Beschwerdeführer vorgelegten Informationen nicht über ausreichende Anhaltspunkte verfügt, um die beanstandete Maßnahme als staatliche Beihilfe einzustufen und sie als relevant für die Vereinbarkeit der angemeldeten Maßnahmen anzusehen. Um jedoch eine sorgfältige Prüfung der zweiten Behauptung zu gewährleisten, ohne das Verfahren bezüglich der angemeldeten Maßnahmen zu verzögern, wird die Kommission die Prüfung der zweiten Behauptung in einem gesonderten Verfahren fortsetzen⁽¹¹⁸⁾.
- (328) In Bezug auf die dritte Behauptung, die den Verkauf der Zeitnische [...] unter ihrem Marktwert betrifft, genügt die

⁽¹¹⁶⁾ Dabei handelt es sich um die 2023 fälligen Raten in Höhe von 2,7 Mio. EUR und die im Laufe des Jahres 2024 fälligen Raten in Höhe von 3,29 Mio. EUR, insgesamt etwa 5,99 Mio. EUR.

⁽¹¹⁷⁾ Das am 5. Juli 2021 eingeleitete anhängige Prüfverfahren, in dessen Verlauf die Kommission die interessierten Parteien ordnungsgemäß angehört und ihre im Einleitungsbeschluss geäußerten Zweifel ausgeräumt hat, muss unverzüglich abgeschlossen werden, auch angesichts der (von Rumänien nachgewiesenen) Gefahr, dass einige Auftragnehmer von TAROM ihre Geschäftsbeziehung zu dem Begünstigten beenden, wenn bis zu einem bestimmten Datum kein endgültiger Beschluss über die Umstrukturierungsbeihilfe ergeht, wodurch die erfolgreiche Durchführung des Umstrukturierungsplans gefährdet würde.

⁽¹¹⁸⁾ Rechtssache SA.113203 (2024/FC).

Feststellung, dass bis heute kein Verkauf stattgefunden hat, sodass es verfrüht ist zu beurteilen, ob der hypothetische Verkauf der Zeitnische [...] unter normalen Marktbedingungen erfolgen wird und somit dem Käufer dieser Zeitnische zum Zeitpunkt des Verkaufs einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen würde. Daraus folgt, dass diese Behauptung eine potenzielle zukünftige Maßnahme betrifft und daher keine Auswirkungen auf die Würdigung der angemeldeten Maßnahmen hat.

- (329) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die zweite Komponente der ersten Behauptung des Beschwerdeführers Teil der Anmeldung im vorliegenden Fall ist. Demnach spiegelt sich die Schlussfolgerung der Kommission zu dieser Komponente in dem vorliegenden Beschluss über die angemeldete Umstrukturierungsbeihilfe und insbesondere die Kapitalzuführung in Höhe von 45,77 Mio. EUR wider. Was die erste Komponente der ersten Behauptung betrifft, so war diese Gegenstand eines früheren Beschlusses der Kommission und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Anmeldung. Die Kommission wird zu dieser Behauptung in dem in Erwägungsgrund 327 genannten gesonderten Verfahren endgültig Stellung nehmen. Was die dritte Komponente der ersten Behauptung, die zweite und die dritte Behauptung betrifft, so verfügt die Kommission auf der Grundlage der vom Beschwerdeführer vorgelegten Informationen nicht über ausreichende Anhaltspunkte, um die beanstandeten Maßnahmen als staatliche Beihilfen einzustufen. Sie wird diese Behauptungen jedoch im Rahmen des in Erwägungsgrund 327 genannten gesonderten Verfahrens prüfen.

7.5. Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit

- (330) Vor diesem Hintergrund kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die von ihr im Einleitungsbeschluss geäußerten Bedenken ausgeräumt wurden und die negativen Auswirkungen der Umstrukturierungsbeihilfe auf den Wettbewerb und den Handel begrenzt sind, insbesondere angesichts der geringen Größe des begünstigten Unternehmens, des gesunden Wettbewerbs auf dem Markt sowie der Maßnahmen zur Begrenzung der Wettbewerbsverfälschungen, deren Umsetzung Rumänien sicherstellen sollte. Die positiven Auswirkungen der Umstrukturierungsbeihilfe auf die Entwicklung des Luftverkehrs — sofern Rumänien die Umsetzung des aktualisierten Umstrukturierungsplans sicherstellt⁽¹¹⁹⁾ — überwiegen folglich die verbleibenden negativen Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel, die daher nicht in einer Weise beeinträchtigt werden, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (331) In ihrer Würdigung kommt die Kommission, unter Berücksichtigung der Stellungnahmen einer interessierten Partei und Rumäniens sowie der zur Ausräumung der geäußerten Bedenken eingeführten Änderungen des Umstrukturierungsplans und der unterstützenden Umstrukturierungsbeihilfen, zu dem Schluss, dass die Umstrukturierungsbeihilfe mit Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV vereinbar ist, da sie die Entwicklung des Luftverkehrs nach, von und innerhalb Rumäniens erleichtert und den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht in einer Weise verfälscht, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Die Würdigung der Kommission in diesem Beschluss wird durch die vom Beschwerdeführer vorgelegten Informationen nicht infrage gestellt, ungeachtet der weiteren Prüfung eines Teils dieses Antrags in einem gesonderten Verfahren.

8. SCHLUSSFOLGERUNG

- (332) Die Kommission stellt fest, dass Rumänien die Stillhalteverpflichtung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht eingehalten und einen Teil der angemeldeten Maßnahmen in Höhe von rund 2,7 Mio. EUR im Jahr 2023 rechtswidrig gewährt hat. Die Kommission kommt jedoch zu dem Schluss, dass die Umstrukturierungsbeihilfe, einschließlich des unrechtmäßig im Jahr 2023 gewährten Teils, gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Eine im Jahr 2023 gewährte Kapitalzuführung in Höhe von 2,7 Mio. EUR zugunsten von TAROM S.A. stellt eine staatliche Beihilfe dar und die Kommission bedauert, dass sie von Rumänien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig gewährt wurde.
- (2) Die Umstrukturierungsbeihilfe für TAROM S.A., die Rumänien in Form einer Kapitalzuführung des Staats in Höhe von rund 45,77 Mio. EUR (die in RON durchgeführt wurde und durchgeführt werden soll) und eines Schuldenerlasses in Höhe des Rettungsdarlehens zuzüglich Zinsen und etwaigen Wechselkursdifferenzen in Höhe von 49,53 Mio. EUR, d. h. insgesamt rund 95,3 Mio. EUR, teilweise durchgeführt hat und durchzuführen beabsichtigt, ist im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

⁽¹¹⁹⁾ Randnummer 122 der Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen.

Artikel 2

Rumänien unterrichtet die Kommission binnen zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses über die im Sinne dieses Beschlusses eingeleiteten Maßnahmen.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an Rumänien gerichtet.

Brüssel, den 29. April 2024

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Exekutiv-Vizepräsidentin
