



2025/775

24.4.2025

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/775 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Απριλίου 2024

**σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.59344 — 2021/C (πρώην 2021/N, πρώην 2020/PN) — Ενίσχυση
αναδιάρθρωσης υπέρ της TAROM**

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2024) 2968]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις ⁽¹⁾ και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν από τρίτα μέρη κατά τη διάρκεια της διαδικασίας,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Κατόπιν επαφών πριν από την κοινοποίηση ⁽²⁾, στις 28 Μαΐου 2021 οι ρουμανικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή την πρόθεσή τους να χορηγήσουν ενίσχυση αναδιάρθρωσης στην TAROM S.A. (στο εξής: TAROM).
- (2) Με επιστολή της 5ης Ιουλίου 2021 η Επιτροπή ενημέρωσε τις ρουμανικές αρχές σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ) σε σχέση με την ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους επί των παρατηρήσεων που περιέχονται στην εν λόγω επιστολή στις 11 Αυγούστου 2021.
- (3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας) δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽³⁾ στις 3 Σεπτεμβρίου 2021. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.
- (4) Εκτός από τις παρατηρήσεις τις οποίες έλαβε από τις ρουμανικές αρχές, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις εντός της ταχθείσας προθεσμίας από ένα ενδιαφερόμενο μέρος, συγκεκριμένα τη Wizz Air Hungary Zrt. (στο εξής: Wizz Air) ⁽⁴⁾. Διαβίβασε τις εν λόγω παρατηρήσεις στις ρουμανικές αρχές, στις οποίες δόθηκε η δυνατότητα να απαντήσουν. Οι παρατηρήσεις των ρουμανικών αρχών παρελήφθησαν με επιστολή της 12ης Νοεμβρίου 2021.
- (5) Οι ρουμανικές αρχές διαβίβασαν περαιτέρω πληροφορίες στην Επιτροπή στις 29 Ιουλίου 2021, στις 14 Φεβρουαρίου 2022, στις 27 Μαΐου 2022, στις 23 Σεπτεμβρίου 2022, στις 21 Νοεμβρίου 2022 και στις 21 Δεκεμβρίου 2022, στις 24 Φεβρουαρίου 2023, στις 27 Μαρτίου 2023, στις 5 Απριλίου 2023, στις 12 Απριλίου 2023, στις 20 Απριλίου 2023, στις 30 Μαΐου 2023, στις 28 Ιουνίου 2023, στις 13 Ιουλίου 2023, στις 18 Ιουλίου 2023, στις 21 Ιουλίου 2023, στις 24 Ιουλίου 2023, στις 28 Ιουλίου 2023, στις 31 Ιουλίου 2023, στις 3 Αυγούστου 2023, στις 22 Αυγούστου 2023, στις 7 Σεπτεμβρίου 2023, στις 13 Σεπτεμβρίου 2023, στις 28 Σεπτεμβρίου 2023, στις 7 Νοεμβρίου 2023, στις 12 Δεκεμβρίου 2023, στις 12 Ιανουαρίου 2024, στις 17 Ιανουαρίου 2024, την 1η Φεβρουαρίου 2024, στις 8 Φεβρουαρίου 2024, στις 15 Φεβρουαρίου 2024, στις 7 Μαρτίου 2024, στις 19 Μαρτίου 2024, στις 21 Μαρτίου 2024, στις 25 Μαρτίου 2024, στις 26 Μαρτίου 2024, στις 29 Μαρτίου 2024, στις 4 Απριλίου 2024, στις 12 Απριλίου 2024, στις 15 Απριλίου 2024, στις 16 Απριλίου 2024, στις 17 Απριλίου 2024, στις 19 Απριλίου 2024 και στις 25 Απριλίου 2024.

⁽¹⁾ ΕΕ C 355 της 3.9.2021, σ. 10.

⁽²⁾ Οι ανταλλαγές αυτές ξεκίνησαν στις 24 Αυγούστου 2020, όταν οι ρουμανικές αρχές κοινοποίησαν εκ των προτέρων προσχέδιο αναδιάρθρωσης και περιλάμβαναν, έως την κοινοποίηση, ανταλλαγές μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, τεχνικές συζητήσεις κατά τη διάρκεια βιντεοδιασκέψεων και τηλεδιασκέψεων και προκαταρκτικές παρατηρήσεις σχετικά με το προσχέδιο αναδιάρθρωσης.

⁽³⁾ Βλ. υποσημείωση 1.

⁽⁴⁾ Παρατηρήσεις της Wizz Air της 4ης Οκτωβρίου 2021.

- (6) Στις 14 Μαρτίου 2024 η Επιτροπή έλαβε καταγγελία ⁽⁵⁾ από τη Wizz Air Malta Limited (στο εξής: Wizz Air Malta), επί της οποίας η Ρουμανία υπέβαλε παρατηρήσεις στις 28 Μαρτίου 2024, στις 4 Απριλίου 2024, στις 16 Απριλίου 2024, στις 19 Απριλίου 2024 και στις 24 Απριλίου 2024.
- (7) Στις 11 Ιουλίου 2023 οι ρουμανικές αρχές συμφώνησαν, κατ' εξαίρεση, να παραιτηθούν από τα δικαιώματά τους που απορρέουν από το άρθρο 342 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 1/1958 του Συμβουλίου ⁽⁶⁾, και δέχθηκαν η παρούσα απόφαση να εκδοθεί και να κοινοποιηθεί, δυνάμει του άρθρου 297 της ΣΛΕΕ, στην αγγλική γλώσσα ⁽⁷⁾.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. Η δικαιούχος

- (8) Η TAROM είναι ρουμανική αεροπορική εταιρεία που συστάθηκε ως κρατική εταιρεία το 1954. Αναδιοργανώθηκε βάσει του κυβερνητικού διατάγματος του 1997 ⁽⁸⁾ και συστάθηκε ως συμμετοχική εταιρεία βάσει του νόμου αριθ. 136/1998 ⁽⁹⁾ ως εθνική εταιρεία αερομεταφορών της Ρουμανίας. Το ρουμανικό κράτος, εκπροσωπούμενο από το Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Επικοινωνιών (στο εξής: Υπουργείο Μεταφορών), κατέχει άμεσα το 97,25 % των μετοχών. Οι υπόλοιπες μειοψηφικές συμμετοχές ανήκουν σε δύο δημόσιες εταιρείες: στην Εθνική Εταιρεία Αερολιμένων Βουκουρεστίου (στο εξής: CNAB) με ποσοστό 1,44 % και στη Romatsa RA (Ρουμανική Διοίκηση Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας) με ποσοστό 1,23 %, και σε έναν ιδιώτη μέτοχο, το επενδυτικό ταμείο Muntenia, που κατέχει το 0,08 % των μετοχών. Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι η TAROM δεν αποτελεί μέρος ευρύτερου επιχειρηματικού ομίλου, δεδομένου ότι αποτελεί ανεξάρτητο κέντρο λήψης αποφάσεων, το οποίο δεν διοικείται από κοινού με άλλες κρατικές συμμετοχές. Η TAROM κατέχει [...] — και είναι μειοψηφών μέτοχος σε διάφορες άλλες εταιρείες, όπως η [...] ή η [...] ⁽¹⁰⁾.
- (9) Η TAROM δραστηριοποιείται κυρίως στην αεροπορική μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου. Από τις 19 Δεκεμβρίου 2023, έπειτα από οργανωτική αναδιάρθρωση, η TAROM απασχολεί 1 156 υπαλλήλους, εκ των οποίων περίπου [...] ανήκουν στο τεχνικό τμήμα (εργασίες συντήρησης και επισκευής). Η εταιρεία είναι μέλος της συμμαχίας SkyTeam από το 2010. Η TAROM είναι αεροπορική εταιρεία με έναν μόνο κομβικό αερολιμένα και έχει την έδρα της στον αερολιμένα OTP στην περιφέρεια Ιλφον. Τον Δεκέμβριο του 2023 ο στόλος της TAROM περιλάμβανε 18 αεροσκάφη που εκτελούσαν 28 δρομολόγια, εκ των οποίων 21 διεθνή και 7 δρομολόγια εσωτερικού. Στα διεθνή δρομολόγια της, η TAROM συνδέει το Βουκουρέστι με πρωτεύουσες εντός και εκτός Ευρώπης, καθώς και με άλλους κόμβους στην Ευρώπη. Πέραν των τακτικών πτήσεων, η TAROM προσφέρει επίσης υπηρεσίες μεταφοράς σε ταξιδιωτικούς πράκτορες: το 2023 το εκτιμώμενο μερίδιο των ναυλωμένων πτήσεων στα συνολικά καθαρά έσοδα της TAROM ήταν [...] %. Ως αποτέλεσμα της πανδημίας COVID-19, η TAROM το 2020 έχασε το 73 % της επιβατικής της κίνησης προ πανδημίας, και από 3,1 εκατομμύρια επιβάτες που μετέφερε το 2019, έφτασε να μεταφέρει 900 000 επιβάτες το 2020. Η ανάκαμψη ξεκίνησε το 2021, όταν ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε σε 1,6 εκατομμύρια, και επιταχύνθηκε το 2022, όταν η TAROM μετέφερε περίπου 2,2 εκατομμύρια επιβάτες. Ο αριθμός των επιβατών που μεταφέρθηκαν το 2023 εκτιμάται σε [...] εκατομμύρια, αριθμός που εξακολουθεί να υπολείπεται κατά [...] % του επιπέδου κίνησης της TAROM προ της πανδημίας, δηλαδή του επιπέδου του 2019.
- (10) Το 2019 το μερίδιο της TAROM στη ρουμανική αγορά εναέριας κυκλοφορίας ήταν [...] %, ενώ η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία στην εν λόγω αγορά, ο αερομεταφορέας χαμηλού κόστους (στο εξής: AXK) Wizz Air, κατείχε μερίδιο 25,7 %. Η Blue Air, η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία, κατείχε μερίδιο 17,1 % και η Lufthansa ήταν η τέταρτη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία, με μερίδιο 12,3 %, με μικρή διαφορά μετά την TAROM. Τα εν λόγω μερίδια αγοράς παρέμειναν κατά το μάλλον ή ήττον σταθερά τα τελευταία έτη, με τη Wizz Air να φθάνει το 25,2 %, την Blue Air το 18,6 %, την TAROM το [...] % και τη Lufthansa το 10,6 % το 2022. Το 2023 η κατάσταση άλλαξε, μεταξύ άλλων και λόγω της αφερεγγυότητας της Blue

⁽⁵⁾ SA.113203 — Εικαζόμενη κρατική ενίσχυση υπέρ της TAROM.

⁽⁶⁾ Κανονισμός αριθ. 1 περί καθορισμού του γλωσσικού καθεστώτος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΕ 17 της 6.10.1958, σ. 385/58).

⁽⁷⁾ Με επιστολή της 29ης Δεκεμβρίου 2021.

⁽⁸⁾ Κυβερνητικό διάταγμα αριθ. 45/1997 σχετικά με τη σύσταση της εμπορικής εταιρείας «Εθνική Εταιρεία Αερομεταφορών Ρουμανίας — TAROM» — S.A.

⁽⁹⁾ Νόμος αριθ. 136/1998 της 29/6/1998 που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα, μέρος I αριθ. 241, της 2/7/1998 για την έγκριση του κυβερνητικού διατάγματος αριθ. 45/1997 σχετικά με τη σύσταση της εμπορικής εταιρείας «Εθνική Εταιρεία Αερομεταφορών Ρουμανίας — TAROM» — S.A.

⁽¹⁰⁾ Ειδικότερα, εκτός από την [...], η TAROM κατέχει συμμετοχές στις ακόλουθες εταιρείες: [...].

Air, που είχε ως αποτέλεσμα η Wizz Air να αυξήσει το μερίδιό της σε 37,5 %, η TAROM να βρεθεί στη δεύτερη θέση με [...] % και η Ryanair να καταστεί η τρίτη μεγαλύτερη ανταγωνίστρια στην αγορά, με μερίδιο 13,7 %, πλησιάζοντας το μερίδιο της TAROM. Η Lufthansa με 5,6 % και ένας νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας, η HiSky ⁽¹¹⁾, με ποσοστό 5,3 %, ήταν ο τέταρτος και ο πέμπτος μεγαλύτερος ανταγωνιστής το 2023. Επομένως, οι σημερινοί κύριοι ανταγωνιστές της TAROM στη ρουμανική αγορά είναι η Wizz Air, η οποία αποτελεί τον κυρίαρχο παράγοντα με 30 αεροσκάφη με έδρα τη Ρουμανία, παρέχοντας περίπου 170 δρομολόγια από έξι βάσεις (OTP, Cluj, Craiova, Iάσιο, Sibiu, Timișoara), και ένας δεύτερος AXK, η Ryanair. Η τελευταία έχει καταστεί η τρίτη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία στη ρουμανική αγορά, προσφέροντας συνδέσεις από τρεις αερολιμένες (OTP, Cluj και Iάσιο) σε περίπου 44 δρομολόγια. Όπως υποστηρίζουν οι ρουμανικές αρχές, η αγορά αεροπορικών μεταφορών στη Ρουμανία χαρακτηρίζεται από υψηλό βαθμό συγκέντρωσης και αντιπαλότητας μεταξύ των πρώτων πέντε έως έξι αερομεταφορέων που κυριαρχούν στην αγορά. Το συνολικό μερίδιο αγοράς των πέντε κορυφαίων αεροπορικών εταιρειών αυξήθηκε σε 78 % το 2023. Ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών είναι σχετικά ανταγωνιστικός και στο τέλος του 2023 υπήρχαν 20 καταχωρισμένες αεροπορικές εταιρείες που εκτελούσαν τακτικές και ναυλωμένες πτήσεις στη ρουμανική αγορά. Στην αγορά κυριαρχούν οι AXK, επί του παρόντος η Wizz Air, η Ryanair και η HiSky [με ποσοστό περίπου 57 % το 2023 όσον αφορά τις πωλήσεις και μερίδιο αγοράς περίπου 70 % το 2022 όσον αφορά τους μεταφερόμενους επιβάτες (οι τρεις προαναφερθέντες AXK και η Blue Air)]. Από τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν τακτικές πτήσεις από και προς τους ρουμανικούς αερολιμένες, μόνο τέσσερις εταιρείες έχουν βάσεις σε ολόκληρη τη Ρουμανία, και συγκεκριμένα τρεις AXK (Wizz Air, Ryanair, HiSky) και η TAROM.

2.2. Το πλαίσιο των μέτρων

2.2.1. Η ενίσχυση διάσωσης

- (11) Στις 19 Φεβρουαρίου 2020 οι ρουμανικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή την πρόθεσή τους να χορηγήσουν ενίσχυση διάσωσης υπέρ της TAROM. Κατά τον χρόνο της εν λόγω κοινοποίησης, σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, η TAROM αντιμετώπιζε οικονομικές δυσκολίες εξαιτίας των συσσωρευμένων ζημιών της, που οφείλονταν κυρίως στη γήρανση και την ανομοιογένεια του στόλου, που συνεπάγονταν υψηλό κόστος συντήρησης και υψηλές δαπάνες καυσίμων, στοιχείο το οποίο, με τη σειρά του, επηρέαζε αρνητικά τα κέρδη, τις ταμειακές ροές από λειτουργικές δραστηριότητες και τα ταμειακά διαθέσιμα της TAROM. Με απόφαση της 24ης Φεβρουαρίου 2020 ⁽¹²⁾ (στο εξής: απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης), η Επιτροπή ενέκρινε δάνειο ύψους 175 952 000 ρουμανικών λέου (RON) (περίπου 36,66 εκατ. EUR με τις τότε ισχύουσες συναλλαγματικές ισοτιμίες) υπέρ της TAROM (στο εξής: δάνειο διάσωσης) βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, όπως ερμηνεύεται από τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση) ⁽¹³⁾. Οι ρουμανικές αρχές επιβεβαιώνουν ότι, εκτός από την ενίσχυση διάσωσης που χορηγήθηκε σύμφωνα με την απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης, ούτε η TAROM ούτε οποιαδήποτε θυγατρική που ελέγχεται από αυτήν έχει λάβει ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση κατά την τελευταία δεκαετία, και ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM δεν συνεπάγεται εισφορές κεφαλαίου ή επενδύσεις σε οντότητες στις οποίες η TAROM κατέχει συμμετοχές.
- (12) Στις 4 Μαΐου 2022 το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε την προσφυγή ακυρώσεως της Wizz Air κατά της απόφασης για την ενίσχυση διάσωσης ⁽¹⁴⁾. Με την απόφασή του της 11ης Ιανουαρίου 2024, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Δικαστήριο) απέρριψε την αίτηση αναρρέσεως της Wizz Air κατά της απόφασης του Γενικού Δικαστηρίου του 2022 ⁽¹⁵⁾. Ειδικότερα, το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι το Γενικό Δικαστήριο δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο κρίνοντας ότι, προκειμένου να εκτιμήσει αν υφίσταται κίνδυνος διαταραχής στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας που δύσκολα μπορεί να αντικατασταθεί, κατά την έννοια του σημείου 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να λάβει υπόψη το μέγεθος της αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται η TAROM ή το μερίδιο που κατέχει η ανωτέρω εταιρεία στην ως άνω αγορά ⁽¹⁶⁾.

2.2.2. Οι οικονομικές δυσκολίες της TAROM

- (13) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι η TAROM είναι προβληματική επιχείρηση, δεδομένου ότι έχει απολεσθεί πάνω από το ήμισυ του εγγεγραμμένου μετοχικού της κεφαλαίου λόγω συσσωρευμένων ζημιών, σύμφωνα με το σημείο 20 στοιχείο α)

⁽¹¹⁾ Η HiSky εισήλθε στη ρουμανική αγορά αεροπορικών μεταφορών τον Μάρτιο του 2021, παρέχοντας ορισμένες τακτικές πτήσεις, καθώς και ναυλωμένες πτήσεις. Τον Δεκέμβριο του 2023 η εταιρεία εκμεταλλευόταν στόλο επτά αεροσκαφών, τα οποία εκτελούσαν περίπου 25 δρομολόγια, εκ των οποίων δύο δρομολόγια εσωτερικού που συνδέουν τον αερολιμένα OTP με το Cluj και την Timișoara, αντίστοιχα.

⁽¹²⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 24ης Φεβρουαρίου 2020, C(2020) 1160 final, στην υπόθεση SA.56244 (2020/N) — Ρουμανία — Ενίσχυση διάσωσης υπέρ της TAROM (ΕΕ C 310 της 18.9.2020, σ. 1).

⁽¹³⁾ ΕΕ C 249 της 31.7.2014, σ. 1.

⁽¹⁴⁾ Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 4ης Μαΐου 2022, Wizz Air Hungary κατά Επιτροπής, T-718/20, ECLI:EU:T:2022:276.

⁽¹⁵⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιανουαρίου 2024, Wizz Air Hungary κατά Επιτροπής, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26.

⁽¹⁶⁾ Ό.π., σκέψη 39.

των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Η TAROM συσσωρεύει ζημιές από το 2004 και έχει καταγράψει σημαντικές ζημιές τα τελευταία έτη. Το εγγεγραμμένο μετοχικό κεφάλαιο της TAROM το 2021 ανερχόταν κατά προσέγγιση σε 3,57 δισ. RON⁽¹⁷⁾ (περίπου 717,21 εκατ. EUR⁽¹⁸⁾). Η TAROM κατέγραψε ζημιές ύψους 90,3 εκατ. EUR το 2020, 66,6 εκατ. EUR το 2021 και 55,7 εκατ. EUR το 2022, συσσωρευμένες ζημιές ύψους 3 623 825 813 RON το 2020 (περίπου 728,03 εκατ. EUR) και 3 951 281 534 RON το 2021, που αντιστοιχούν περίπου σε 793,81 εκατ. EUR. Τα ίδια κεφάλαια της TAROM κατέστησαν αρνητικά το 2021 και ανήλθαν σε - 51 283 857 EUR στο τέλος του 2021 και σε - 90 884 124 EUR στο τέλος του 2022· τα προκαταρκτικά αποτελέσματα της TAROM για το 2023 δείχνουν ίδια κεφάλαια ύψους [...] EUR την 31η Δεκεμβρίου 2023.

- (14) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν επίσης ότι η TAROM πληροί τα κριτήρια του εθνικού δικαίου για την υπαγωγή της σε συλλογική πτωχευτική διαδικασία μετά από αίτημα των πιστωτών της, σύμφωνα με το σημείο 20 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Σύμφωνα με το ρουμανικό εθνικό δίκαιο, κάθε πιστωτής με απαιτήσεις έναντι του οφειλέτη του οι οποίες υπερβαίνουν τα 50 000 RON (περίπου 10 045 EUR) και οι οποίες είναι ληξιπρόθεσμες για περισσότερες από 60 ημέρες μπορεί να υποβάλει αίτηση αφερεγγυότητας στο δικαστήριο. Ωστόσο, ο οφειλέτης μπορεί να αμυνθεί κατά της αίτησης του πιστωτή αναφέροντας ότι, ακόμα και αν πληρούνται οι ανωτέρω προϋποθέσεις, διαθέτει επαρκή ρευστότητα. Η TAROM διατρέχει τον κίνδυνο, ανά πάσα στιγμή, ορισμένοι πιστωτές να επιλέξουν να υποβάλουν αίτηση για την έναρξη διαδικασίας αφερεγγυότητας.
- (15) Οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι υπάρχουν διάφοροι λόγοι για τις οικονομικές δυσκολίες της TAROM· τόσο εσωτερικοί όσο και εξωτερικοί παράγοντες οδήγησαν σε μείωση της ανταγωνιστικότητας της TAROM και σε αύξηση του λειτουργικού κόστους. Πρώτον, η TAROM λειτουργούσε με παλιό στόλο (η μέση ηλικία των αεριωθούμενων αεροσκαφών της TAROM είναι μεταξύ 13 και 18 ετών, και τέσσερα από τα Boeing 737-300 που διαθέτει είναι ηλικίας 25 ετών κατά μέσο όρο), ο οποίος παρουσίαζε υψηλό βαθμό διαφοροποίησης (δηλαδή, Avion de Transport Régional G.I.E. (στο εξής: ATR), Boeing και Airbus] και απαιτούσε υψηλό κόστος συντήρησης, τεχνικές αναβαθμίσεις και εκσυγχρονισμό. Επίσης, η TAROM εκτελούσε σημαντικό αριθμό μη αποδοτικών δρομολογίων⁽¹⁹⁾ και το 2019 διέθετε μόνο τρία δρομολόγια που έφτασαν στο επίπεδο κερδοφορίας C3⁽²⁰⁾. Δεύτερον, η είσοδος άλλων παραγόντων στην αγορά, ιδίως των AXK, οδήγησε σε αυξανόμενη πίεση στην τιμολόγηση της TAROM. Τρίτον, παρουσιάστηκαν προβλήματα σε επίπεδο εργατικού δυναμικού, με τη μορφή χαμηλού φόρτου εργασίας, υψηλότερου κόστους εργασίας από το αναγκαίο, αυξημένης γραφειοκρατίας, έλλειψης κινήτρου των εργαζομένων και δυσκολιών προσέλκυσης και διατήρησης ειδικευμένων ατόμων. Τέταρτον, υπήρχαν φαινόμενα αναποτελεσματικότητας των δραστηριοτήτων, που περιλάμβαναν ανεπάρκειες στο τεχνικό τμήμα (όπως χαμηλή παραγωγικότητα, έλλειμμα πιστοποιήσεων και τεχνικών δεξιοτήτων, υπερβολικά επίπεδα διαχείρισης, έλλειψη δεικτών επιδόσεων) και στο τμήμα αγορών (μη τυποποιημένη, μη αυτοματοποιημένη, μη προγραμματισμένη και αποκεντρωμένη διαδικασία αγορών, χαμηλή παραγωγικότητα, έλλειψη δεικτών επιδόσεων) και μη αποδοτικά (εγχώρια και διεθνή) πρακτορεία έκδοσης εισιτηρίων. Επιπλέον, η αύξηση του κόστους των καυσίμων και άλλων δαπανών και τα περιορισμένα πρόσθετα έσοδα διάβρωσαν την κερδοφορία της TAROM. Η κύρια αιτία για την επιδείνωση των λειτουργικών επιδόσεων είναι η αναντιστοιχία της εξέλιξης των λειτουργικών δαπανών σε σύγκριση με τα έσοδα· οι λειτουργικές δαπάνες με τον μεγαλύτερο δυσμενή αντίκτυπο είναι το κόστος των καυσίμων, το κόστος συντήρησης για τον γηράσκοντα στόλο, καθώς και το κόστος που προκύπτει από την αναποτελεσματικότητα των δραστηριοτήτων.
- (16) Αυτό οδήγησε, αφενός, σε σημαντική συσσώρευση ζημιών, η οποία είχε ως αποτέλεσμα η TAROM να παρουσιάζει αρνητικά ίδια κεφάλαια και, αφετέρου, σε συσσώρευση χρέους και σε εξάντληση των ταμειακών αποθεμάτων, που είχε ως αποτέλεσμα η TAROM να εμφανίζει αρνητικές ταμειακές ροές. Τέλος, η περίοδος της πανδημίας COVID-19 ενέτεινε τις ζημιές το 2020 και το 2021 λόγω της σημαντικής μείωσης της πτητικής δραστηριότητας και, κατά συνέπεια, των εσόδων. Μολονότι η

⁽¹⁷⁾ Έντυπο κοινοποίησης της 21ης Δεκεμβρίου 2022.

⁽¹⁸⁾ Η συναλλαγματική ισοτιμία που χρησιμοποιείται στην παρούσα απόφαση είναι 1 RON = 0,2012 EUR (και αντιστρόφως 1 EUR = 4,9706 RON), που είναι η συναλλαγματική ισοτιμία την οποία κατέγραψε η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ) στις 6 Μαρτίου 2024.

⁽¹⁹⁾ Όπως, για παράδειγμα, τα δρομολόγια που συνδέουν το Βουκουρέστι (αερολιμένας OTP) με την Τιφλίδα, το Αλικάντε, το Γερεβάν, το Αμβούργο, τη Λάρνακα, τη Sibiu, τη Στοκχόλμη, τη Βαλένθια, τη Βαρκελώνη, το Μόναχο, τη Βιέννη, καθώς και τα δρομολόγια Cluj-Ιάσιο και Ιάσιο-Τιμισοάρα. Τα εν λόγω δρομολόγια ήταν μη αποδοτικά σε επίπεδο κερδοφορίας C3 και ορισμένα από αυτά ήταν επίσης μη αποδοτικά και σε επίπεδο κερδοφορίας C1 (βλ. υποσημείωση 20).

⁽²⁰⁾ Η κερδοφορία σε επίπεδο C3 αντιπροσωπεύει το αποτέλεσμα μετά την αφαίρεση των άμεσων λειτουργικών δαπανών, των δαπανών αεροσκαφών και των διοικητικών δαπανών, ενώ η κερδοφορία σε επίπεδο C1 λαμβάνει υπόψη μόνο τις άμεσες λειτουργικές δαπάνες και τις δαπάνες αεροσκαφών.

TAROM έλαβε δύο φορές ενίσχυση αποζημίωσης βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ⁽²¹⁾ για τη ζημία που υπέστη ως άμεση συνέπεια των κυβερνητικών μέτρων που αποσκοπούσαν στην πρόληψη της εξάπλωσης της νόσου COVID-19, τα εν λόγω μέτρα ενίσχυσης δεν στόχευαν στην αντιμετώπιση ή τη μείωση των οικονομικών δυσκολιών της TAROM που υπήρχαν ήδη πριν από την έξαρση της πανδημίας, αλλά απλώς στην αποζημίωση της αεροπορικής εταιρείας για ζημιές που προκλήθηκαν άμεσα από την εξαιρετική κατάσταση της πανδημίας και τους σχετικούς περιορισμούς της κυκλοφορίας.

- (17) Όπως υποστηρίζουν οι ρουμανικές αρχές, όλα τα περιουσιακά στοιχεία της TAROM που έχουν ορισμένη αξία, και ειδικότερα όλα τα αεροσκάφη που ανήκουν στην TAROM, έχουν ενεχυριαστεί στο πλαίσιο των ισχυουσών συμφωνιών χρηματοδότησης ή ως εγγυήσεις έναντι ανεξόφλητου χρέους (όπως, για παράδειγμα, τα αεροσκάφη Airbus 318 έχουν ενεχυριαστεί για το δάνειο διάσωσης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 11· επίσης, η κρατική ενίσχυση που έλαβε η TAROM κατ' εφαρμογήν της πρώτης απόφασης αποζημίωσης χορηγήθηκε υπό μορφή εγγύησης δανείου που η TAROM έπρεπε να εξασφαλίσει έναντι των περιουσιακών στοιχείων της). Επιπλέον, τα αεροσκάφη που θα εισέλθουν στον στόλο της TAROM στο πλαίσιο του προγράμματος ανανέωσης του στόλου, προέρχονται από συμφωνίες μίσθωσης και, ως εκ τούτου, δεν θα ήταν διαθέσιμα ως εξασφαλίσεις (βλ. αιτιολογική σκέψη 61). Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, η TAROM δεν θα διαθέτει στο μέλλον επαρκή περιουσιακά στοιχεία για την εξασφάλιση δανείων. Λόγω της έλλειψης περιουσιακών στοιχείων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν ως εξασφάλιση, οι ρουμανικές αρχές ισχυρίζονται ότι η TAROM δεν θα είναι σε θέση να εξασφαλίσει καμία τραπεζική χρηματοδότηση, και δεν έχουν προσδιοριστεί εναλλακτικές λύσεις βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης.

2.3. Τα μέτρα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης

- (18) Οι ρουμανικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης τα ακόλουθα δύο μέτρα υπέρ της TAROM: i) μια σειρά αυξήσεων μετοχικού κεφαλαίου⁽²²⁾ μέσω της κρατικής εισφοράς κεφαλαίου που αντιστοιχεί συνολικά σε περίπου 45,77 εκατ. EUR (εκ των οποίων 12 518 000 RON ή περίπου 2,7 εκατ. EUR έχουν ήδη εκτελεστεί το 2023⁽²³⁾ και τα υπόλοιπα 43,07 εκατ. EUR θα εκτελεστούν από το 2024· όλες οι αυξήσεις πραγματοποιήθηκαν και πρόκειται να πραγματοποιηθούν σε RON), και ii) διαγραφή χρέους για το ποσό του δανείου διάσωσης, συμπεριλαμβανομένων των τόκων, συνολικού ύψους 49,53 εκατ. EUR (στο εξής, από κοινού: μέτρα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης). Το ποσό του σημείου i) ανωτέρω καλύπτει το ταμειακό έλλειμμα της TAROM κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, συμπεριλαμβανομένου ποσού 5,99 εκατ. EUR για την αποπληρωμή των δόσεων του εγγυημένου δανείου σύμφωνα με την πρώτη απόφαση αποζημίωσης (στο εξής: δάνειο COVID-19). Το ποσό της διαγραφής χρέους περιλαμβάνει το κεφάλαιο του δανείου διάσωσης, ύψους περίπου 36,7 εκατ. EUR, κεφαλαιοποιημένους τόκους για την περίοδο από τον Μάιο του 2020⁽²⁴⁾ έως τον Απρίλιο του 2024 και τυχόν συναλλαγματικές διαφορές που προέκυψαν κατά την εν λόγω περίοδο. Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι μετά τη διαγραφή του αντίστοιχου ποσού, η υποχρέωση της TAROM να αποπληρώσει το δάνειο διάσωσης και τα σχετικά έξοδα θα ακυρωθεί. Συνολικά, τα δύο μέτρα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης ανέρχονται περίπου σε 95,3 εκατ. EUR.
- (19) Τα μέτρα θα χρηματοδοτηθούν από τον προϋπολογισμό του Υπουργείου Μεταφορών. Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης θα χορηγηθεί βάσει του άρθρου 20 του κυβερνητικού διατάγματος αριθ. 45/1997 σχετικά με τη σύσταση της εμπορικής εταιρείας «Εθνική Εταιρεία Αερομεταφορών Ρουμανίας — TAROM» S.A., όπως τροποποιήθηκε με το έκτακτο κυβερνητικό διάταγμα αριθ. 113/2021 της 10ης Οκτωβρίου 2021 (στο εξής: έκτακτο κυβερνητικό διάταγμα), βάσει του οποίου θα εκδοθεί κυβερνητική απόφαση για την έγκριση του ποσού και της μορφής της κρατικής ενίσχυσης μετά την έκδοση απόφασης της Επιτροπής με την οποία θα εγκρίνεται η ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της TAROM και σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση. Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι το έκτακτο κυβερνητικό διάταγμα περιέχει, συνεπώς, υποχρέωση

⁽²¹⁾ Απόφαση C(2020) 6910 final της Επιτροπής, της 2ας Οκτωβρίου 2020, στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.56810 (2020/N) — Ρουμανία — COVID-19: Ενίσχυση υπέρ της TAROM (ΕΕ C 94 της 19.3.2021, σ. 1) — πρώτη απόφαση αποζημίωσης· απόφαση C(2022) 2934 final της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2022, στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης SA.63360 (2021/N) — Ρουμανία — COVID-19 — Αποζημίωση υπέρ της TAROM II (ΕΕ C 378 της 30.9.2022, σ. 1) — δεύτερη απόφαση αποζημίωσης.

⁽²²⁾ Αναφέρονται επίσης στην παρούσα απόφαση ως «αύξηση/αυξήσεις κεφαλαίου» ή «εισφορά/-ές κεφαλαίου».

⁽²³⁾ Στις 29 Νοεμβρίου 2023 οι ρουμανικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι η TAROM δεν θα ήταν σε θέση να αποπληρώσει μια δόση του δανείου COVID-19 για το οποίο στην πρώτη απόφαση αποζημίωσης την οποία εξέδωσε η Επιτροπή (που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 16) είχε εγκριθεί κρατική ενίσχυση με τη μορφή δημόσιας εγγύησης και, κατά συνέπεια, ζήτησαν την άρση των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με την εκτέλεση της εγγύησης. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής ενημέρωσαν τη Ρουμανία ότι η απλή εκτέλεση της εγγύησης, στο πλαίσιο της οποίας ο εγγυητής αποπληρώνει τον πιστωτή και τα δικαιώματα του πιστωτή μεταβιβάζονται στον εγγυητή, δεν θα συνεπαγόταν νέα ενίσχυση. Ωστόσο, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τη ρουμανική νομοθεσία, το Δημόσιο ως ιδιοκτήτης της TAROM είχε την υποχρέωση να παράσχει τα μέσα για την αποπληρωμή της δόσης με τη μορφή αύξησης κεφαλαίου, οι ρουμανικές αρχές κοινοποίησαν την εν λόγω αύξηση κεφαλαίου στο πλαίσιο της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης. Το συνολικό ποσό των αυξήσεων κεφαλαίου για την αποπληρωμή των δόσεων του δανείου COVID-19 κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης δεν θα υπερβαίνει τα 5,99 εκατ. EUR, δηλαδή τα 2,7 εκατ. EUR που έχουν ήδη χορηγηθεί το 2023 και το ποσό των 3,29 εκατ. EUR που έχει προγραμματιστεί για το 2024. Οι υπόλοιπες δόσεις του δανείου μετά το 2024 θα αποπληρωθούν από την TAROM από ιδίους πόρους.

⁽²⁴⁾ Μολονότι η Επιτροπή ενέκρινε το δάνειο διάσωσης στις 24 Φεβρουαρίου 2020 (βλ. αιτιολογική σκέψη 11), οι ρουμανικές αρχές χορήγησαν την ενίσχυση μόλις στις 29 Απριλίου 2020.

αναστολής σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, βάσει της οποίας η ενίσχυση θα χορηγηθεί στην TAROM μόνο αφού η Επιτροπή εγκρίνει την ενίσχυση, και η ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης θα είναι η ημερομηνία της δέσμευσης των εθνικών αρχών να χορηγήσουν την ενίσχυση, με την επιφύλαξη της έγκρισης της Επιτροπής. Η Ρουμανία υποστήριξε ότι η υποχρέωση αναστολής δεν εφαρμόστηκε σε περίπου 2,7 εκατ. EUR που χορηγήθηκαν σε διάφορες δόσεις σε RON τον Μάρτιο του 2023, τον Ιούνιο του 2023 και τον Σεπτέμβριο του 2023 για την αποπληρωμή δόσεων του δανείου COVID-19.

2.4. Το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM

- (20) Στις 28 Μαΐου 2021 οι ρουμανικές αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή σχέδιο αναδιάρθρωσης (στο εξής: αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης) το οποίο υποστηριζόταν από ενίσχυση αναδιάρθρωσης ύψους 190,7 εκατ. EUR, αποτελούμενη από i) διαγραφή χρέους ύψους 40,6 εκατ. EUR από τη Ρουμανία από το δάνειο που χορηγήθηκε ως ενίσχυση διάσωσης (κεφάλαιο 36,7 εκατ. EUR και αντίστοιχοi τόκοι)· ii) εισφορά κεφαλαίου ύψους 92,9 εκατ. EUR από τη Ρουμανία, και iii) επιχορήγηση ύψους 57,2 εκατ. EUR.
- (21) Το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης κάλυπτε την περίοδο από το 2021 έως το 2025. Το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης προέβλεπε ότι η TAROM θα κατέγραφε κέρδη το 2024, επιτυγχάνοντας απόδοση του απασχολούμενου κεφαλαίου (στο εξής: ROCE) της τάξης του 7,38 % το 2024. Το συνολικό κόστος αναδιάρθρωσης που αναμενόταν να προκύψει κατά την αρχική πενταετή περίοδο αναδιάρθρωσης ανερχόταν σε 408,5 εκατ. EUR.
- (22) Το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλάμβανε την ακόλουθη σειρά μέτρων:
- α) ανανέωση του στόλου: σταδιακή εισαγωγή νέων και σταδιακή κατάργηση παλαιών αεροσκαφών, με αποτέλεσμα τη μεταβολή του στόλου από 29 αεροσκάφη το 2020 σε 17 αεροσκάφη το 2024, με συνολική παρόμοια χωρητικότητα από πλευράς διαθέσιμων χιλιομετρικών θέσεων (στο εξής: ASK) ⁽²⁵⁾ στο τέλος της αναδιάρθρωσης·
 - β) μέτρα εμπορικής βελτιστοποίησης: βελτιστοποίηση δρομολογίων, διαχωρισμός υπηρεσιών, αυξημένη εστίαση στις ναυλωμένες πτήσεις κ.λπ·
 - γ) μέτρα οργανωτικής αποτελεσματικότητας: αναπροσαρμογή του μεγέθους της βασικής διάρθρωσης με σκοπό την προσαρμογή στο τρέχον και στο μελλοντικό επίπεδο δραστηριότητας, βελτιστοποίηση του τεχνικού τμήματος κ.λπ·
 - δ) μέτρα βελτιστοποίησης του κόστους: μείωση του κόστους των καυσίμων, μείωση προσωπικού, μετεγκατάσταση εργαζομένων κ.λπ.
- (23) Ούτε ο ιδιώτης μειοψηφών μέτοχος της TAROM (το επενδυτικό ταμείο Muntenia) ούτε οι πιστωτές της TAROM επρόκειτο να συμμετάσχουν στον καταμερισμό των επιβαρύνσεων υπό οποιαδήποτε μορφή και δεν ήταν σαφές αν οι μειοψηφούντες μέτοχοι που δεν συμμετέχουν στον καταμερισμό των επιβαρύνσεων θα καλούνταν να παραδώσουν τις αντίστοιχες μετοχές τους στο κράτος.
- (24) Προβλέπονταν τα ακόλουθα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού: α) παύση της εκτέλεσης πτήσεων προς 10 προορισμούς, τόσο διεθνείς όσο και στο εσωτερικό, και αποδέσμευση των αντίστοιχων χρονοθυρίδων· β) εκποίηση των μειοψηφικών συμμετοχών της TAROM στις εταιρείες [...], [...] και [...]· και γ) εξωτερική ανάθεση μέρους των εργασιών συντήρησης και επισκευής της TAROM (τεχνικό τμήμα) μέσω κοινοπραξίας με την [...], εξωτερικό ιδιωτικό προμηθευτή. Ως μέτρα συμπεριφοράς, οι ρουμανικές αρχές πρότειναν η TAROM να μην προβεί σε αγορά συμμετοχών σε άλλες επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια της αρχικής περιόδου αναδιάρθρωσης, εκτός εάν αυτό είναι απολύτως απαραίτητο για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς της, καθώς και να μη χρησιμοποιήσει την ενίσχυση ως διαφήμιση κατά την πώληση των προϊόντων της.

⁽²⁵⁾ Στον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών, η διαθέσιμη χιλιομετρική θέση είναι η βασική μονάδα παραγωγής για μια αεροπορική εταιρεία μεταφοράς επιβατών, η οποία μετρά την ικανότητα μεταφοράς επιβατών. Υπολογίζεται με πολλαπλασιασμό του αριθμού των διαθέσιμων θέσεων για επιβάτες επί τη διανυθείσα απόσταση σε χιλιόμετρα.

2.5. Λόγοι για τους οποίους κινήθηκε η επίσημη διαδικασία έρευνας

- (25) Καθώς η Επιτροπή είχε αμφιβολίες για το αν η κοινοποιηθείσα ενίσχυση αναδιάρθρωσης θα μπορούσε να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, όπως ερμηνεύεται από τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, στις 5 Ιουλίου 2021 κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας για τους ακόλουθους λόγους: την έκταση της ίδιας συμμετοχής, τον καταμερισμό των επιβαρύνσεων, την αποκατάσταση της βιωσιμότητας και τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε ορισμένες ανησυχίες όσον αφορά την καταλληλότητα της ενίσχυσης.

2.5.1. Καταλληλότητα της ενίσχυσης

- (26) Κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, τα σχεδιαζόμενα μέσα και ποσά ενίσχυσης φαίνονταν επαρκή για την αντιμετώπιση των προβλημάτων φερεγγυότητας και ρευστότητας της TAROM και, ως εκ τούτου, θα μπορούσαν να θεωρηθούν κατάλληλα· συγκεκριμένα, κρίθηκε ότι η επιχορήγηση και η διαγραφή χρέους κάλυπταν τις ανάγκες ρευστότητας της TAROM, ενώ η αύξηση κεφαλαίου αποσκοπούσε στη βελτίωση της φερεγγυότητάς της ⁽²⁶⁾.
- (27) Όπως αναφέρεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ⁽²⁷⁾, η χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης με τη μορφή επιχορήγησης (χωρίς την καταβολή αμοιβής) ύψους 40,6 εκατ. EUR και διαγραφής χρέους ύψους 57,2 εκατ. EUR δεν θα επέτρεπε, παρ' όλα αυτά, στο κράτος, που ενεργεί ως χορηγός της ενίσχυσης, να αποκομίσει οφέλη από την επιτυχή αναδιάρθρωση, μολονότι, μετά το τέλος της αρχικής περιόδου αναδιάρθρωσης, η TAROM αναμενόταν να παρουσιάσει θετικά καθαρά αποτελέσματα.

2.5.2. Ίδια συμμετοχή

- (28) Φαίνεται ότι η υποτιθέμενη ίδια συμμετοχή της TAROM, η οποία προτάθηκε από τις ρουμανικές αρχές, ύψους 217,8 εκατ. EUR, δεν ήταν ούτε πραγματική ούτε ουσιαστική ⁽²⁸⁾. Για το μεγαλύτερο μέρος της ίδιας συμμετοχής, οι ρουμανικές αρχές βασίστηκαν σε διαπραγματεύσεις για συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης με δυνητικούς εκμισθωτές ή τράπεζες. Ωστόσο, χωρίς σταθερή δέσμευση για χρηματοδότηση από εκμισθωτή ή τράπεζα, το ποσό των 150,9 εκατ. EUR της χρηματοδοτικής μίσθωσης δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί πραγματική και ουσιαστική ίδια συμμετοχή ⁽²⁹⁾. Επιπλέον, κανένας επενδυτής ή δανειστής της αγοράς δεν υποστήριζε σθεναρά το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης ⁽³⁰⁾. Η διαδικασία πώλησης των περιουσιακών στοιχείων της TAROM (αεροσκάφη και μειοψηφικές συμμετοχές σε κάθετα συνδεδεμένες εταιρείες), η οποία προτάθηκε ως άλλη πηγή χρηματοδότησης, δεν είχε ξεκινήσει και δεν υπήρχε αρχικός αγοραστής για τις μειοψηφικές συμμετοχές της TAROM ούτε ήταν έτοιμες οι αντίστοιχες εκθέσεις αποτίμησης ⁽³¹⁾. Επιπλέον, θα πρέπει να επιβεβαιωθεί αν η αγορά των περιουσιακών στοιχείων της TAROM από τη CNAB επρόκειτο να πραγματοποιηθεί υπό όρους τους οποίους θα είχε αποδεχθεί ένας φορέας της οικονομίας της αγοράς, δεδομένου ότι η CNAB είναι κρατικής ιδιοκτησίας ⁽³²⁾.
- (29) Από την προκαταρκτική αξιολόγηση του αρχικού σχεδίου αναδιάρθρωσης προέκυψε ότι μόλις 25 % —το πολύ— του κόστους αναδιάρθρωσης θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι χρηματοδοτείται μέσω ίδιας συμμετοχής η οποία είναι πραγματική, ουσιαστική και απαλλαγμένη ενίσχυσης ⁽³³⁾, ενώ το σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών για την αναδιάρθρωση απαιτούσε καταρχήν ίδια συμμετοχή τουλάχιστον 50 % του εν λόγω κόστους, και οι ρουμανικές αρχές δεν πρόβαλαν επιχειρήματα που να καταδεικνύουν ιδιαίτερη δυσκολία ή εξαιρετικές περιστάσεις οι οποίες θα δικαιολογούσαν το ποσοστό της ίδιας συμμετοχής της TAROM να είναι χαμηλότερο από το 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης.

2.5.3. Καταμερισμός των επιβαρύνσεων

- (30) Οι ρουμανικές αρχές αναγνώρισαν ότι ούτε ο ιδιώτης μειοψηφών μέτοχος της TAROM (το επενδυτικό ταμείο Muntenia) ούτε οι πιστωτές της TAROM θα εξασφάλιζαν καταμερισμό των επιβαρύνσεων υπό οποιαδήποτε μορφή, και δεν ήταν σαφές αν οι μειοψηφούντες μέτοχοι που δεν συμμετέχουν στον καταμερισμό των επιβαρύνσεων θα καλούνταν να

⁽²⁶⁾ Αιτιολογική σκέψη 50 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽²⁷⁾ Αιτιολογική σκέψη 49 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽²⁸⁾ Αιτιολογική σκέψη 52 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽²⁹⁾ Αιτιολογική σκέψη 52 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽³⁰⁾ Αιτιολογική σκέψη 52 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽³¹⁾ Αιτιολογικές σκέψεις 53 και 54 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽³²⁾ Αιτιολογική σκέψη 54 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽³³⁾ Αιτιολογική σκέψη 57 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

παραδώσουν τις μετοχές τους στο κράτος ⁽³⁴⁾. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν η ενίσχυση πληρούσε τα κριτήρια που καθορίζονται στα σημεία 65 έως 67 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, σύμφωνα με τα οποία οι ενισχύσεις για την κάλυψη ζημιών θα πρέπει να χορηγούνται μόνο υπό όρους που συνεπάγονται τον επαρκή καταμερισμό των επιβαρύνσεων μεταξύ των υφιστάμενων επενδυτών, κάτι που συνεπάγεται κατά κανόνα την πλήρη ανάληψη των ζημιών από τους υφιστάμενους μετόχους και τους πιστωτές μειωμένης εξασφάλισης προτού συντελεστεί οποιαδήποτε κρατική παρέμβαση.

2.5.4. Αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας και αναδιάρθρωση εντός εύλογου χρονικού διαστήματος

(31) Όπως επισημαίνεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ⁽³⁵⁾, το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης περιείχε εκτιμήσεις οι οποίες βασίζονταν στην 5ετή πρόβλεψη του Eurocontrol για την Ευρώπη για την περίοδο 2020-2024 και, συνεπώς, σε αξιόπιστες υποθέσεις όσον αφορά τα σενάρια της εκστρατείας εμβολιασμού κατά της νόσου COVID-19. Σύμφωνα με το βασικό σενάριο, επιστροφή στην κερδοφορία θα σημειωνόταν έως το 2025. Επιπλέον, οι χρηματοοικονομικοί δείκτες της TAROM για το 2025 [απόδοση στοιχείων ενεργητικού (στο εξής: ROA), απόδοση του απασχολούμενου κεφαλαίου (ROCE) και καθαρό περιθώριο κέρδους] θα συμφωνούσαν με τους ιστορικούς χρηματοοικονομικούς δείκτες της ομάδας ομόλογων εταιρειών της TAROM. Ωστόσο, το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν περιείχε καμία εξήγηση σχετικά με τον εύλογο χαρακτήρα του επιπέδου κερδοφορίας το οποίο υποτίθεται ότι αναμένεται να επιτύχει η TAROM το 2025 και απαιτούνταν περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τις δοκιμές, τις συνιστώσες του μέσου σταθμισμένου κόστους κεφαλαίου (στο εξής: ΜΣΚΚ) ⁽³⁶⁾ και την επιλογή της ομάδας ομόλογων εταιρειών. Το αναμενόμενο επίπεδο κερδοφορίας φαινόταν αισιόδοξο, λαμβανομένων υπόψη των ιστορικών επιδόσεων της TAROM. Επιπλέον, στο απαισιόδοξο σενάριο, η επιστροφή στην κερδοφορία αναμενόταν να επιτευχθεί μόνο από το 2027, δηλαδή εκτός της διάρκειας της περιόδου αναδιάρθρωσης η οποία προβλεπόταν να εκτείνεται έως το 2025. Ως εκ τούτου, δεν τηρήθηκε η απαίτηση του σημείου 47 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, σύμφωνα με την οποία το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να αποκαθιστά τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της δικαιούχου επιχείρησης μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα τόσο στο βασικό όσο και στο απαισιόδοξο σενάριο. Τόσο στο βασικό όσο και στο απαισιόδοξο σενάριο, οι ρουμανικές αρχές δεν παρείχαν επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τη σύνθεση της ομάδας ομόλογων εταιρειών ούτε τα αριθμητικά στοιχεία στα οποία στηρίζονται τα δεδομένα της ομάδας ομόλογων εταιρειών.

(32) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες σχετικά με το αν το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης είχε την κατάλληλη διάρκεια και αν θα οδηγούσε στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της TAROM στο τέλος της αρχικής περιόδου αναδιάρθρωσης, καθώς δεν προέκυπτε ότι η TAROM θα παρείχε επαρκή απόδοση και ότι θα ήταν σε θέση να παραμείνει στην αγορά χωρίς περαιτέρω ενίσχυση ⁽³⁷⁾.

2.5.5. Ύπαρξη και αποτελεσματικότητα ουσιαστικών μέτρων για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

(33) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ⁽³⁸⁾, η Επιτροπή έκρινε προκαταρκτικά ότι δεν είχε αποδειχθεί επαρκώς ότι είχαν προβλεφθεί πραγματικά διαρθρωτικά μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Πρώτον, από τις προτεινόμενες αποδεσμεύσεις χρονοθυρίδων, μόνο ένας περιορισμένος αριθμός αφορούσε δυνητικά κορεσμένους αερολιμένες και οι ρουμανικές αρχές δεν παρείχαν τις απαραίτητες πληροφορίες που θα επέτρεπαν στην Επιτροπή να αξιολογήσει αν οι προτεινόμενοι χρόνοι πτήσης για τις αποδεσμευμένες χρονοθυρίδες θα αντιστοιχούσαν πράγματι σε συνθήκες αερολιμένων με υψηλή συμφόρηση. Οι ρουμανικές αρχές πρότειναν την εκποίηση μειοψηφικών συμμετοχών σε εταιρείες με δραστηριότητες παρεπόμενες των αεροπορικών μεταφορών, αλλά τα σχέδια εκποίησης ήταν ασαφή, και ειδικότερα χωρίς εκθέσεις αποτίμησης των περιουσιακών στοιχείων και πληροφορίες σχετικά με την κερδοφορία των εν λόγω εταιρειών. Η Επιτροπή έκρινε ότι οι σοβαρές αμφιβολίες που είχε όσον αφορά την αναλογικότητα της ενίσχυσης και την ίδια συμμετοχή της TAROM καθιστούσαν αναγκαίο τα έσοδα από βασιζόμενες στην αγορά πωλήσεις και εκποιήσεις περιουσιακών στοιχείων να συμβάλουν στη μείωση του ποσού της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, μειώνοντας παράλληλα τις αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης σε άλλους αερομεταφορείς. Επιπλέον, παρά τη σημαντική μείωση του αριθμού των αεροσκαφών, η συνολική χωρητικότητα των πτήσεων της TAROM, εκφρασμένη σε ASK, δεν θα μεταβαλλόταν ουσιαστικά έως το τέλος του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(34) Τέλος, πέραν της επιβολής απαγόρευσης στην TAROM όσον αφορά την αγορά συμμετοχών σε άλλες επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, εκτός εάν αυτό είναι απολύτως απαραίτητο για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς της, και όσον αφορά τη χρήση της ενίσχυσης ως διαφήμισης κατά την πώληση των προϊόντων της, οι ρουμανικές αρχές δεν πρότειναν άλλα μέτρα συμπεριφοράς.

⁽³⁴⁾ Αιτιολογική σκέψη 56 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽³⁵⁾ Αιτιολογικές σκέψεις 59 έως 64 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽³⁶⁾ Το ΜΣΚΚ αντιστοιχεί στο μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου, έναν υπολογισμό του κόστους κεφαλαίου μιας επιχείρησης όπου κάθε κατηγορία κεφαλαίου σταθμίζεται αναλογικά.

⁽³⁷⁾ Αιτιολογική σκέψη 64 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽³⁸⁾ Αιτιολογικές σκέψεις 65 έως 72 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

- (35) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες σχετικά με το αν, ελλείψει αυστηρών και σαφών διαρθρωτικών μέτρων και μέτρων συμπεριφοράς, οι αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης στον ανταγωνισμό μετριάστηκαν σε ικανοποιητικό βαθμό.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ

- (36) Οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας με επιστολή της 11ης Αυγούστου 2021 ⁽³⁹⁾.
- (37) Όσον αφορά την ίδια συμμετοχή της TAROM, οι ρουμανικές αρχές ανέφεραν ότι οι συζητήσεις με εκμισθωτές αεροσκαφών βρίσκονταν ακόμη σε εξέλιξη κατά τον χρόνο της απάντησής τους και πρόσθεσαν ότι, παράλληλα, είχαν ξεκινήσει συζητήσεις σχετικά με τη δυνατότητα της TAROM να λάβει εταιρική διευκόλυνση ύψους [...] εκατ. δολαρίων ΗΠΑ (USD) από εταιρεία χρηματοδότησης αεροσκαφών [...].
- (38) Όσον αφορά τη σχεδιαζόμενη πώληση των μειωηφικών συμμετοχών της TAROM στην [...], οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν δύο επικαιροποιημένες εκθέσεις αποτίμησης για [...] και για [...], οι οποίες περιείχαν χαμηλότερες τιμές από εκείνες που είχαν ληφθεί υπόψη στο αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης και ανακοίνωσαν την υποβολή επικαιροποιημένης έκθεσης για [...] [...].
- (39) Όσον αφορά τις πωλήσεις αεροσκαφών, οι ρουμανικές αρχές ανέφεραν ότι δύο Boeing 737-300 αναμενόταν να πωληθούν έως τον Σεπτέμβριο/Οκτώβριο του 2021 και ότι επτά ATR 42-500 επρόκειτο να πωληθούν εκ νέου στην ATR κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2021. Η Ρουμανία ανακοίνωσε επίσης ότι δύο ακόμα αεροσκάφη Boeing 737-300 επρόκειτο να διατεθούν προς πώληση πριν από το τέλος του 2021.
- (40) Όσον αφορά τις ανησυχίες της Επιτροπής σχετικά με τον καταμερισμό των επιβαρύνσεων, οι ρουμανικές αρχές ανέφεραν ότι οι ανησυχίες αυτές είχαν γίνει πλήρως κατανοητές, αλλά δεν είχε ακόμη αποφασιστεί η προσέγγιση για την επίλυσή τους.
- (41) Οι ρουμανικές αρχές ανέφεραν επίσης ότι οι ανησυχίες της Επιτροπής σχετικά με την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της TAROM και τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού είχαν ληφθεί υπό σημείωση και ότι σε μεταγενέστερο στάδιο επρόκειτο να υποβληθεί στην Επιτροπή επικαιροποιημένο επιχειρηματικό σχέδιο για την αντιμετώπιση των εν λόγω ανησυχιών. Οι ρουμανικές αρχές προσκόμισαν στοιχεία σχετικά με την ομάδα ομόλογων εταιρειών και το χρονοδιάγραμμα των αποδεσμεύσεων χρονοθυρίδων.
- (42) Τέλος, όσον αφορά την εφαρμογή των μέτρων που πρότεινε η TAROM στο αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης, οι ρουμανικές αρχές εξήγησαν ότι το διοικητικό συμβούλιο της TAROM είχε εγκρίνει στις 30 Ιουλίου 2021 την έναρξη της επόμενης φάσης του προγράμματος αναδιάρθρωσης του προσωπικού και ότι στις 3 Αυγούστου 2021 πραγματοποιήθηκε επίσημη συνάντηση με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΡΙΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ

- (43) Στις 4 Οκτωβρίου 2021, στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τη Wizz Air.
- (44) Η Wizz Air θεώρησε ότι τα δικονομικά δικαιώματά της είχαν παραβιαστεί λόγω του υψηλού βαθμού απαλοιφής πληροφοριών από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, στοιχείο το οποίο, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς, εμπόδισε τη Wizz Air να υποβάλει ουσιαστικές παρατηρήσεις.
- (45) Η Wizz Air συμφώνησε με τη διαπίστωση της Επιτροπής ότι δεν πληρούνταν οι προϋποθέσεις της αναλογικότητας της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης και του καταμερισμού των επιβαρύνσεων. Σύμφωνα με τη Wizz Air, η TAROM αντιμετώπιζε δυσκολίες επί σειρά ετών και το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν κάλυπτε το πρόβλημα της κακής διαχείρισης. Η Wizz Air ισχυρίστηκε επίσης ότι οι προβλέψεις για την εναέρια κυκλοφορία βασίζονταν σε παρωχημένα δεδομένα και θα πρέπει να αναθεωρηθούν προς τα κάτω. Η Wizz Air έκρινε ότι η επιλογή της ομάδας ομόλογων εταιρειών της TAROM ήταν ακατάλληλη, δεδομένου ότι περιλάμβανε κυρίως εθνικούς αερομεταφορείς και ορισμένες αεροπορικές εταιρείες που ενδεχομένως αντιμετώπιζαν οικονομικές δυσκολίες κατά τη διάρκεια της περιόδου σύγκρισης. Επιπλέον, η Wizz Air έκρινε ότι η ενίσχυση δεν ήταν ούτε κατάλληλη ούτε αναλογική, αλλά ισχυρίστηκε ότι, λόγω της εκτεταμένης απαλοιφής χρηματοοικονομικών πληροφοριών από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, ήταν αδύνατον να διατυπωθούν λεπτομερέστερες παρατηρήσεις.

⁽³⁹⁾ Παρατηρήσεις της Ρουμανίας της 11ης Αυγούστου 2021.

- (46) Η Wizz Air έκρινε επίσης ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν πληρούσε την προϋπόθεση της εφάπαξ ενίσχυσης που προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, δεδομένου ότι η TAROM βρισκόταν σε συνεχή κατάσταση αναδιάρθρωσης λόγω οικονομικών δυσκολιών για περισσότερα από 10 έτη από τη χορήγηση προηγούμενης ενίσχυσης που είχε εγκριθεί από το Συμβούλιο Ανταγωνισμού της Ρουμανίας το 2004.
- (47) Όσον αφορά τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, η Wizz Air επισήμανε ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν περιλάμβανε περιορισμό του μεγέθους της μεταφορικής ικανότητας ούτε μείωση των δραστηριοτήτων, κάτι που είχε ζητηθεί σε προηγούμενη πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής σχετικά με την αναδιάρθρωση των αεροπορικών εταιρειών. Η Wizz Air υποστήριξε ότι η TAROM θα έπρεπε να μειώσει το μέγεθος των δραστηριοτήτων της τουλάχιστον κατά το ίδιο ποσοστό με τον αντίστοιχο μέσο όρο των ανταγωνιστών που δεν έλαβαν ενίσχυση. Η Wizz Air θεώρησε επίσης ότι οι εκποιήσεις χρονοθυρίδων θα έπρεπε να είναι τουλάχιστον αναλογικά ίσες με τη μείωση του στόλου της TAROM. Η Wizz Air θεώρησε επίσης ανεπαρκείς τις προτεινόμενες δεσμεύσεις συμπεριφοράς, δεδομένου του σημαντικού ποσού ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που ζήτησε η TAROM. Ειδικότερα, η Wizz Air πρότεινε ότι θα ήταν σκόπιμο να επιβληθούν στην TAROM οι περιορισμοί των αποδοχών της διοίκησης οι οποίοι επιβλήθηκαν σε ορισμένες αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο των μέτρων ανακεφαλαιοποίησης λόγω της νόσου COVID-19, δεδομένου ότι i) η TAROM αντιμετώπιζε οικονομικές δυσκολίες πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2019 σε αντίθεση με άλλους αποδέκτες ενίσχυσης ανακεφαλαιοποίησης λόγω της νόσου COVID-19, και ii) η επιδεινούμενη οικονομική κατάσταση της TAROM οφειλόταν εν μέρει σε κακή διαχείριση.
- (48) Τέλος, η Wizz Air έθεσε το ζήτημα της συμμόρφωσης με το σημείο 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, για το οποίο η Επιτροπή δεν είχε διατυπώσει αμφιβολίες στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Συναφώς, η Wizz Air υποστήριξε ότι η TAROM είχε εκτοπιστεί σταθερά από τις αγορές που εξυπηρετούσε παλαιότερα και, συνεπώς, είχε απολέσει τον ρόλο που κατείχε στο παρελθόν όσον αφορά την παροχή ουσιαστικής συνδεσιμότητας στη Ρουμανία. Η Wizz Air έκρινε ότι οι υπηρεσίες της TAROM αντικαθίσταντο ήδη από ανταγωνιστές, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονταν η Wizz Air, ο μεγαλύτερος φορέας εκμετάλλευσης στα ρουμανικά δρομολόγια (περίπου 40 % της μεταφορικής ικανότητας), καθώς και η Blue Air με 13 % της εγχώριας αγοράς, και ότι κατά συνέπεια η υπηρεσία της TAROM δεν ισοδυναμούσε με υπηρεσία εθνικού παρόχου υποδομής, όπως δηλώνεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Σύμφωνα με τη Wizz Air, η εγχώρια αγορά, στην οποία η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η TAROM επιτελεί σημαντική υπηρεσία, είναι εξαιρετικά μικρή (λιγότερο από το 10 % της συνολικής εναέριας κυκλοφορίας προς, από και εντός της Ρουμανίας) και το μερίδιο της TAROM στην εγχώρια αγορά είναι 63 %, το οποίο, συνεπώς, αντιστοιχεί μόλις στο 6,3 % της συνολικής μεταφορικής ικανότητας της ρουμανικής αγοράς (δηλαδή των πτήσεων εσωτερικού και των διεθνών πτήσεων) και, ως εκ τούτου, οι υπηρεσίες της TAROM στην εγχώρια αγορά δεν είναι σημαντικές. Η Wizz Air θεωρεί ότι, λαμβανομένου υπόψη του περιορισμένου αριθμού αποκλειστικών δρομολογίων εσωτερικού της TAROM, το ποσό της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης θα ήταν δυσανάλογο σε σχέση με τον στόχο της διατήρησης των εν λόγω δρομολογίων, οπότε η Επιτροπή θα έπρεπε, αντ' αυτού, να διαπιστώσει αν θα μπορούσαν να επιβληθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τα εν λόγω δρομολόγια. Τέλος, η Wizz Air ισχυρίστηκε ότι περισσότερα από 3 000 αεροσκάφη ήταν καθηλωμένα στην ΕΕ από τον Ιούλιο του 2021 και ότι η σημαντική πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα, στην περίπτωση της εξόδου της TAROM από την αγορά, ασφαλώς θα οδηγούσε γρήγορα στην είσοδο νέων επιχειρήσεων στα δρομολόγια της σε ένα περιβάλλον αγοράς μετά την πανδημία COVID-19 που χαρακτηρίζεται από χαμηλότερη ζήτηση και εναπομένοντες ταξιδιωτικούς περιορισμούς.
- (49) Η Wizz Air ισχυρίστηκε επίσης ότι δεν υπήρχαν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η TAROM είχε εξαντλήσει τις επιλογές της αγοράς για την εξασφάλιση χρηματοδότησης προτού ζητήσει ενίσχυση από το ρουμανικό κράτος και ότι τέτοιου είδους χρηματοδότηση ήταν διαθέσιμη στην αγορά για άλλες αεροπορικές εταιρείες. Επιπλέον, η Wizz Air υποστήριξε ότι η μη διαθέσιμότητα χρηματοδότησης από τους πιστωτές της TAROM δείχνει ότι οι πιστωτές αυτοί δεν πιστεύουν στη βιωσιμότητα της TAROM διότι, σε αντίθετη περίπτωση, δεν θα διακινδύνευαν την εκκαθάριση της TAROM, η οποία ήταν πιθανή ελλείψει οποιασδήποτε χρηματοδότησης.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΡΙΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ

- (50) Απαντώντας στις παρατηρήσεις της Wizz Air τις οποίες έλαβαν στις 12 Οκτωβρίου 2021, οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν στις 12 Νοεμβρίου 2021 τις ακόλουθες παρατηρήσεις:
- όσον αφορά την εικαζόμενη παραβίαση των διαδικαστικών δικαιωμάτων της Wizz Air, οι ρουμανικές αρχές υποστήριξαν ότι απαλειφθηκαν μόνο στοιχεία που συνιστούν επιχειρηματικό απόρρητο, τα οποία η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να προστατεύσει, καθώς δεσμευόταν από την τήρηση του επαγγελματικού απορρήτου·
 - οι ρουμανικές αρχές συμφώνησαν με τα προκαταρκτικά πορίσματα της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας όσον αφορά τη συμβολή της ενίσχυσης στην ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας, την αποφυγή κοινωνικών προβλημάτων και την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς, καθώς και με το γεγονός ότι η ενίσχυση φαινόταν κατάλληλη για την αντιμετώπιση των προβλημάτων φερεγγυότητας και ρευστότητας της TAROM·

- γ) όσον αφορά τα ζητήματα που σχετίζονται με την εμπιστοσύνη των επενδυτών της οικονομίας της αγοράς, η TAROM είχε καταβάλει σημαντικές προσπάθειες για να εξασφαλίσει τη στήριξη επενδυτών για τη χρηματοδότηση της ανανέωσης του στόλου και είχε ήδη λάβει ορισμένες προσφορές χρηματοδότησης·
- δ) η επιλογή των συγκρίσιμων αεροπορικών εταιρειών που επέλεξε η TAROM για σκοπούς συγκριτικής αξιολόγησης ήταν κατάλληλη με βάση τα αριθμητικά στοιχεία στα οποία βασίζονται τα δεδομένα της ομάδας ομόλογων εταιρειών·
- ε) όσον αφορά την καταλληλότητα της ενίσχυσης, οι ρουμανικές αρχές διευκρίνισαν ότι ποσοστό περίπου 50 % της ενίσχυσης επρόκειτο να χορηγηθεί με τη μορφή αύξησης μετοχικού κεφαλαίου και το υπόλοιπο με τη μορφή άμεσης επιδότησης και διαγραφής χρέους (της ενίσχυσης διάσωσης υπό μορφή επιστρεπτέου δανείου και των αντίστοιχων τόκων). Οι ρουμανικές αρχές υποστήριξαν ότι η επιχορήγηση και η διαγραφή χρέους θα κάλυπταν τις ανάγκες ρευστότητας της TAROM στην αρχή της περιόδου αναδιάρθρωσης, ενώ η αύξηση κεφαλαίου θα βελτιώνει τη φερεγγυότητά της. Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, άλλα μέσα (όπως εγγυήσεις ή δάνεια) ή ποσά είτε θα υπονόμειναν τους στόχους της αναδιάρθρωσης είτε θα συνεπάγονταν δυσβάστακτο οικονομικό κόστος, εμποδίζοντας τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της TAROM·
- στ) όσον αφορά την αναλογικότητα της ενίσχυσης, οι ρουμανικές αρχές πρότειναν να ζητηθεί από τους μειοψηφούντες μετόχους είτε να συνεισφέρουν είτε να παραδώσουν τις μετοχές τους στο κράτος προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι ανησυχίες σχετικά με τον καταμερισμό των επιβαρύνσεων, και η χρηματοδοτική μείωση να γίνει δεκτή ως ίδια συμμετοχή, καθώς αποτελεί ένδειξη εμπιστοσύνης από την πλευρά των χρηματοπιστωτικών αγορών στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της αεροπορικής εταιρείας·
- ζ) όσον αφορά το κριτήριο της εφάπαξ ενίσχυσης, οι ρουμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η TAROM δεν είχε λάβει καμία ενίσχυση διάσωσης, ενίσχυση αναδιάρθρωσης, προσωρινή ενίσχυση αναδιάρθρωσης ή οποιαδήποτε μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση κατά τα τελευταία 10 έτη πριν από την κοινοποίηση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, η δε τελευταία ενίσχυση αναδιάρθρωσης που είχε λάβει η TAROM εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Ανταγωνισμού της Ρουμανίας πριν από την προσχώρηση της Ρουμανίας στην Ένωση και κάλυπτε την περίοδο αναδιάρθρωσης 2002-2005·
- η) όσον αφορά τα μέτρα για τον περιορισμό της στρέβλωσης του ανταγωνισμού, οι ρουμανικές αρχές ανέφεραν ότι η TAROM είχε αποφασίσει να εφαρμόσει περαιτέρω μέτρα, όπως:
- 1) παύση της εκτέλεσης πτήσεων προς πέντε επιπλέον προορισμούς σε αερολιμένες που παρουσιάζουν συμφόρηση του υψηλότερου επιπέδου, που αντιστοιχεί στο 13,2 % του συνολικού αριθμού πτήσεων στο αρχικά υποβληθέν επιχειρηματικό σχέδιο, και που θα είχε ως αποτέλεσμα η TAROM να παύσει ουσιαστικά τις δραστηριότητές της στο 56 % των προορισμών της με υψηλή συμφόρηση έως το τέλος του 2022. Οι ρουμανικές αρχές ανέφεραν ότι αυτό θα μείωνε τον αριθμό των προορισμών της TAROM σε 25, που αντιστοιχεί σε μείωση των διεθνών δραστηριοτήτων κατά 54 % και σε μείωση των εγχώριων δραστηριοτήτων κατά 42 % σε σύγκριση με το 2019 και θα συνιστούσε περαιτέρω μείωση κατά 10 % του αριθμού των πτήσεων από το σχέδιο πτήσεων που είχε προταθεί προηγουμένως (σε σύγκριση με τη βάση αναφοράς του 2019, δηλαδή – 27,6 % αντί για – 17,8 %).
 - 2) μείωση του αριθμού των αεροσκαφών σε 15 (αντί των 17 που προβλέπονταν στο αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης) και επίσπευση του χρονικού σημείου έναρξης λειτουργίας του στόλου με τη μακροπρόθεσμη σύνθεσή του για το 2023 (αντί του 2024).
 - 3) ως συνέπεια των πρόσθετων αλλαγών που περιγράφονται στα σημεία 1) και 2), ο συνολικός αριθμός των ASK θα μειωνόταν επίσης κατά [...] % σε σύγκριση με τη βάση αναφοράς του 2019.

6. ΤΟ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

- (51) Στις 19 Απριλίου 2024 οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης με ημερομηνία 18 Απριλίου 2024 ⁽⁴⁰⁾ (στο εξής: επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης) και στη συνέχεια προσκόμισαν πρόσθετες πληροφορίες που αποτελούν επίσης μέρος του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης.
- (52) Το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης προσδιορίζει τις αδυναμίες που προκάλεσαν τις δυσκολίες της TAROM (όπως περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 15 έως 17), περιγράφει το αντίστροφο σενάριο στο οποίο η TAROM δεν θα λάμβανε την ενίσχυση (βλ. ενότητα 6.1) και καθορίζει ολοκληρωμένο σύνολο μέτρων που θα εφαρμόσει η TAROM για να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες της και να καταστεί βιώσιμη μακροπρόθεσμα (ενότητα 6.2).

⁽⁴⁰⁾ Το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της 18ης Απριλίου 2024 αντικατέστησε τις προηγούμενες ενδιάμεσες εκδοχές του σχεδίου αναδιάρθρωσης που είχαν υποβάλει οι ρουμανικές αρχές.

6.1. Εναλλακτικό σενάριο χωρίς την ενίσχυση

- (53) Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι από τον Δεκέμβριο του 2023 η TAROM είχε ληξιπρόθεσμες οφειλές ύψους περίπου [...] εκατ. EUR και τα ταμειακά της διαθέσιμα περιορίζονταν σε [...] εκατ. EUR. Δεδομένης της επανειλημμένης αναβολής της εξόφλησης ορισμένων οφειλών, η Ρουμανία υποστηρίζει ότι εντείνεται η ανυπομονησία των βασικών πιστωτών της TAROM που πρέπει να πληρωθούν. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Ρουμανία, η TAROM έχει, ειδικότερα, μη καταβληθέντα μισθώματα σε τρεις εκμισθωτές αεροσκαφών, καθώς και σημαντικό χρέος έναντι της CNAB, της εταιρείας επίγειας εξυπηρέτησης στον αερολιμένα OTP. Το τελευταίο αυτό χρέος είναι εξασφαλισμένο με υποθήκες επί ακινήτων που ανήκουν στην TAROM, δύο αεροσκάφη ATR 72-500, υποθήκες επί των συμμετοχών της TAROM στις [...], [...], καθώς και υποθήκη επί των απαιτήσεων από τη μελλοντική πώληση της χρονοθυρίδας [...] (βλ. αιτιολογική σκέψη 119). Δεδομένου ότι όλα τα περιουσιακά στοιχεία της TAROM που έχουν μια ορισμένη αξία είτε έχουν πωληθεί για τη χρηματοδότηση του κόστους αναδιάρθρωσης (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 60 και 77) είτε έχουν ενεχυριαστεί στο πλαίσιο χρηματοδοτικών ρυθμίσεων που βρίσκονται σε εξέλιξη, όπως το δάνειο διάσωσης και το εγγυημένο δάνειο COVID-19 σύμφωνα με την πρώτη απόφαση αποζημίωσης (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 17 και 54) ή για το υφιστάμενο χρέος, η αεροπορική εταιρεία δεν διαθέτει εναλλακτικούς διαύλους βραχυπρόθεσμης χρηματοδότησης.
- (54) Οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι χωρίς την ενίσχυση αναδιάρθρωσης, η TAROM θα εξαντλούσε γρήγορα τα ταμειακά της διαθέσιμα και δεν θα ήταν σε θέση να διατηρήσει τις καθημερινές της λειτουργίες. Εάν η αεροπορική εταιρεία άρχιζε να εξοφλεί μέρος του χρέους της το 2024, οι ταμειακές ροές της θα ήταν αρνητικές. Τα σχεδιαζόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης δεν θα μπορούσαν να εφαρμοστούν, λόγω έλλειψης χρηματοδότησης, στοιχείο που θα επηρέαζε περαιτέρω τα έσοδα της TAROM. Επιπλέον, η ενίσχυση διάσωσης, για την οποία η TAROM ενεχυρίασε μέρος των αεροσκαφών της ως εξασφάλιση, θα καθίστατο ληξιπρόθεσμη και θα έπρεπε να αποπληρωθεί, στοιχείο που θα οδηγούσε στην αναγκαστική εκτέλεση της εξασφάλισης. Η TAROM δεν θα ήταν επίσης σε θέση να καταβάλει τα μισθώματα για τα υφιστάμενα αεροσκάφη, τα οποία θα παρέμεναν καθηλωμένα.
- (55) Οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι οι πιστωτές προς τους οποίους εκκρεμούσαν επί μακρόν ληξιπρόθεσμες οφειλές θα άρχιζαν ενέργειες αναγκαστικής εκτέλεσης και, εάν δεν πληρώνονταν, θα μπορούσαν να ζητήσουν την υπαγωγή της TAROM σε διαδικασία αφερεγγυότητας. Σε περίπτωση αφερεγγυότητας (η οποία είναι πολύ πιθανή, δεδομένης της κατάστασης της TAROM τόσο από άποψη φερεγγυότητας όσο και από άποψη ρευστότητας), η άδεια εκμετάλλευσης της TAROM θα ανακληθεί, πράγμα που θα σήμαινε ότι τα αεροπλάνα της (εφόσον δεν είχαν ήδη κατασχεθεί και/ή καθηλωθεί μέσω μεμονωμένης αναγκαστικής εκτέλεσης, βλ. αιτιολογικές σκέψεις 53 και 54) θα καθιλώνονταν και η εταιρεία θα αναγκαζόταν να παύσει τις δραστηριότητές της. Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁴¹⁾, καμία εταιρεία εγκατεστημένη στην Ένωση δεν επιτρέπεται να μεταφέρει επιβάτες πτήσεων στο πλαίσιο εμπορικών αεροπορικών μεταφορών χωρίς άδεια εκμετάλλευσης. Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού, η αρχή αδειοδότησης αναστέλλει ή ανακαλεί την άδεια αερομεταφοράς εάν εκτιμήσει ότι αυτός δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίσει τις υφιστάμενες και δυνητικές υποχρεώσεις του για περίοδο δώδεκα μηνών. Η αρμόδια αρχή μπορεί να εκδώσει προσωρινή άδεια μόνο εάν υπάρχει ρεαλιστική προοπτική ικανοποιητικής χρηματοοικονομικής ανασυγκρότησης εντός του εν λόγω χρονικού διαστήματος. Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, λόγω της υπερχρέωσης και της έλλειψης ρευστότητας της TAROM, η προοπτική αυτή θα υπήρχε μόνο εάν χορηγούνταν τα κοινοποιηθέντα μέτρα. Σε αντίθετη περίπτωση, η άδεια εκμετάλλευσης της TAROM θα έπρεπε να ανασταλεί ή να ανακληθεί, πράγμα που θα συνεπαγόταν την άμεση καθήλωση όλων των αεροσκαφών της TAROM στο έδαφος. Επιπλέον, το άρθρο 9 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 ορίζει ότι, οσάκις υφίστανται σαφείς ενδείξεις ότι υπάρχουν χρηματοοικονομικά προβλήματα ή ότι έχουν κινηθεί διαδικασίες κήρυξης αφερεγγυότητας ή παρόμοιες διαδικασίες εναντίον αεροπορικής εταιρείας που έχει λάβει άδεια στην Ένωση, η αρχή αδειοδότησης πραγματοποιεί αμελλητί διεξοδική εκτίμηση της χρηματοοικονομικής κατάστασης της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας και, με βάση τα πορίσματά της, επανεξετάζει το καθεστώς της άδειας εκμετάλλευσης εντός τριών μηνών. Οι συνέπειες που θα είχε, σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, η παύση των δραστηριοτήτων της TAROM στη ρουμανική αγορά αεροπορικών μεταφορών παρατίθενται στην ενότητα 6.6.
- (56) Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, ακόμα και αν η TAROM ήταν σε θέση να επιβιώσει το 2024, κάτι που δεν μπορεί να θεωρηθεί δεδομένο, η επιχειρηματική της δραστηριότητα δεν θα ήταν βιώσιμη χωρίς την ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Αυτό οφείλεται στο ότι, ελλείψει της ενίσχυσης, η TAROM δεν θα ήταν σε θέση να υλοποιήσει την προβλεπόμενη ανανέωση του στόλου και, ως εκ τούτου, θα έπρεπε να συνεχίσει τις επιχειρηματικές δραστηριότητές της με το αναποτελεσματικό σύνολο παλαιών αεροσκαφών της, που αποτελεί έναν από τους κύριους λόγους για τις τρέχουσες δυσχέρειες που αντιμετωπίζει. Επιπλέον, μέρος του στόλου θα ήταν καθηλωμένο λόγω μη καταβληθέντων μισθωμάτων ή λόγω αναγκαστικής εκτέλεσης των περιουσιακών στοιχείων που έχουν ενεχυριαστεί ως εξασφάλιση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 53 και 54). Επιπλέον, άλλα μέρη των μέτρων αναδιάρθρωσης δεν θα μπορούσαν επίσης να υλοποιηθούν λόγω έλλειψης χρηματοδότησης, πράγμα που θα διαιώνιζε τα προβλήματα που προκάλεσαν τις δυσκολίες της TAROM και θα είχε περαιτέρω αρνητικό αντίκτυπο στις δραστηριότητές της.

⁽⁴¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).

- (57) Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι η TAROM δεν έχει άλλες δυνατότητες να αντλήσει επαρκή χρηματοδότηση ώστε να συνεχίσει τις επιχειρηματικές της δραστηριότητες κατά τα επόμενα τρία έτη. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 53, η TAROM δεν διαθέτει περιουσιακά στοιχεία έναντι των οποίων θα μπορούσε να λάβει βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση και εξακολουθεί να εμφανίζει αρνητικά ίδια κεφάλαια το 2024 (βλ. αιτιολογική σκέψη 88). Η περιορισμένη μείωση του μεγέθους των δραστηριοτήτων με τη μορφή πωλήσεων συμμετοχών βρίσκεται σε εξέλιξη, αλλά αποτελεί χρονοβόρα διαδικασία και δεν θα αποφέρει επαρκή έσοδα εγκαίρως ώστε να αποφευχθεί η κίνηση διαδικασίας αφερεγγυότητας. Το ίδιο ισχύει και για την πώληση της χρονοθυρίδας [...], η οποία είναι [...] (όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 119). Η TAROM κατάφερε να λάβει χρηματοδοτική μίσθωση για την παράδοση ενός Boeing 737-8 MAX αξίας [...] εκατ. EUR, εξαιρουμένων των τόκων [...].

6.2. Μέτρα αναδιάρθρωσης

- (58) Η περίοδος αναδιάρθρωσης στο επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης εκτείνεται από τον Ιανουάριο του 2021 έως τον Δεκέμβριο του 2026. Το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης βασίζεται σε διάφορους βασικούς πυλώνες, στους οποίους περιλαμβάνονται η ανανέωση του στόλου, ένα βελτιστοποιημένο σχέδιο δρομολογίων και διάφορα μέτρα επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας που έχουν εφαρμοστεί ή πρόκειται να εφαρμοστούν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης.

6.2.1. Ανανέωση του στόλου

- (59) Ο επανασχεδιασμός του στόλου αποσκοπεί στη χρήση αεροσκαφών κατάλληλων για τις ανάγκες της TAROM και στη μείωση του κόστους (για συντήρηση, χρηματοδοτική μίσθωση, καύσιμα κ.λπ.). Από στόλο 29 αεροσκαφών επτά διαφορετικών τύπων ⁽⁴²⁾ το 2021, ο στόλος της TAROM θα μειωθεί σε 14 αεροσκάφη τεσσάρων μόνο διαφορετικών τύπων ⁽⁴³⁾ έως το 2025. Στη συνέχεια, ο αριθμός των αεροσκαφών θα παραμείνει στα 14 τουλάχιστον μέχρι το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.
- (60) Από τον Δεκέμβριο του 2023 ο στόλος της TAROM περιλάμβανε 12 αεροσκάφη τύπου αεριωθούμενων και 6 ATR. Οι προσπάθειες ανανέωσης του στόλου βρίσκονται σε εξέλιξη και προβλέπεται να ολοκληρωθούν έως τις [...]. Το 2022 η TAROM πώλησε και τα τέσσερα αεροσκάφη Boeing 737-300 μαζί με έναν κινητήρα Boeing 737-300 έναντι συνολικού ποσού [...] EUR. Το 2023 η TAROM πώλησε και τα επτά αεροσκάφη ATR 42-500 έναντι [...] EUR. Συνολικά, τα έσοδα από τα αεροσκάφη που πωλήθηκαν το 2022 και το 2023 ανέρχονται κατά προσέγγιση σε [...] εκατ. EUR. Η διαδικασία πώλησης για τα τέσσερα αεροσκάφη Airbus 318 έχει ξεκινήσει και, έως τον Ιανουάριο του 2024, είχαν ληφθεί [...] προκαταρκτικές προσφορές. Στις 7 Μαρτίου 2024 οι ρουμανικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι η TAROM είχε επιλέξει την [...] ως επιτυχόντα αγοραστή στη διαδικασία πώλησης, με προσφορά ύψους [...] εκατ. USD (περίπου [...] εκατ. EUR) για τα τέσσερα αεροσκάφη Airbus 318 [...]. Την 1η Απριλίου 2024 υπογράφηκε δήλωση προθέσεων μεταξύ της TAROM και του υποψήφιου αγοραστή. Τα τέσσερα αεροσκάφη Boeing 737-700 θα τεθούν σταδιακά εκτός υπηρεσίας, με σκοπό όλα να πωληθούν ενδεικτικά το [...].
- (61) Η σταδιακή κατάργηση των αεροσκαφών θα συνοδεύεται από τη σταδιακή εισαγωγή τεσσάρων νέων Boeing 737-8 MAX, τα οποία προβλέπεται να ενταχθούν στον στόλο της TAROM το [...], από τα οποία το ένα θα εισέλθει βάσει συμφωνίας χρηματοδοτικής μίσθωσης και τρία βάσει συμφωνιών λειτουργικής μίσθωσης, για τα οποία οι διαπραγματεύσεις πραγματοποιήθηκαν [...]. Μέχρι σήμερα, έχει συναφθεί η συμφωνία χρηματοδοτικής μίσθωσης για ένα Boeing 737-8 MAX (βλ. αιτιολογική σκέψη 57), ενώ επίσης μία συμφωνία λειτουργικής μίσθωσης για ένα Boeing 737-8 MAX συνάφθηκε στις [...] με την [...] ως εκμισθωτή και την TAROM ως μισθωτή. Ως εκ τούτου, τα κύρια οικονομικά αποτελέσματα της ανανέωσης του στόλου θα καταστούν εμφανή το [...], ενώ η ανάπτυξη θα παραμείνει πιο συγκρατημένη το 2024, λόγω συνεχιζόμενων δραστηριοτήτων με παλαιότερα αεροσκάφη.
- (62) Ο στόλος της TAROM θα είναι πιο εξορθολογισμένος και ομοιόμορφος, στοιχείο που θα της επιτρέψει να έχει πιο ανταγωνιστική διάρθρωση τιμών και να λειτουργεί αποτελεσματικότερα, δημιουργώντας εξοικονομήσεις που προκύπτουν από έναν σύγχρονο και εναρμονισμένο στόλο. Πέραν της μείωσης του λειτουργικού κόστους, με τον τρόπο αυτόν αναμένεται να επιτευχθεί ένας πιο ομοιόμορφος στόλος, που θα οδηγήσει σε περαιτέρω βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας: παροχή καλύτερων υπηρεσιών με σύγχρονα αεροσκάφη, σύμφωνα με τη ζήτηση των πελατών και εξορθολογισμό του στόλου μέσω σημαντικής μείωσης του αριθμού των αεροσκαφών.

6.2.2. Εμπορική βελτιστοποίηση

- (63) Το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει μέτρα σχετικά με: α) βελτιστοποίηση δρομολογίων (βλ. αιτιολογική σκέψη 64)· β) παρεπόμενα έσοδα (βλ. αιτιολογική σκέψη 65)· και γ) κλείσιμο πρακτορείων, ενέργειες εμπορικής προώθησης και επικοινωνία (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 66 και 67).

⁽⁴²⁾ Ο στόλος 29 αεροσκαφών περιλάμβανε: 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⁾ Ο στόλος 14 αεροσκαφών θα περιλάμβανε: 4 × Boeing 737-MAX 8, 4 × ATR 72-600, 2 × ATR 72-500, 4 × Boeing 737-800.

Βελτιστοποιημένο σχέδιο δρομολογίων

- (64) Η TAROM διενήργησε διεξοδική ανάλυση των υφιστάμενων δρομολογίων της, προκειμένου να καθορίσει την απόδοσή τους, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της ζήτησης μετά την πανδημία COVID-19, και να καθορίσει και να εφαρμόσει μέτρα επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας. Ως εκ τούτου, η TAROM εξορθολογίζει τις δραστηριότητές της με την κατάργηση ορισμένων δρομολογίων και τη μείωση της συχνότητας των υφιστάμενων δρομολογίων. Ενώ κανένα από τα δρομολόγια που θα διατηρηθούν δεν ήταν κερδοφόρο το 2019, καθένα από αυτά θα καταστεί κερδοφόρο σε επίπεδο C3 έως το 2029 και 23 από τα δρομολόγια αυτά θα είναι κερδοφόρα ήδη στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2026. Κάθε εναπομένον δρομολόγιο, με εξαίρεση τα δρομολόγια προς/από [...], προγραμματίζεται να εκτελείται [...]. Αυτό, σε συνδυασμό με την αναδιάρθρωση του στόλου, αναμένεται να αυξήσει τον συντελεστή πληρότητας της TAROM από περίπου [...] % το 2019 σε περίπου [...] % στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης και άνω του [...] % μετά την εν λόγω περίοδο (βλ. αιτιολογική σκέψη 101 και πίνακα 5). Τα πραγματικά αριθμητικά στοιχεία για το 2022 δείχνουν συντελεστή πληρότητας [...] %. Πράγματι, οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι, ενώ η TAROM δεν έχει (ακόμη) επιτύχει τα επίπεδα συντελεστών πληρότητας των ανταγωνιστών της (τα οποία συνήθως κυμαίνονται μεταξύ 80 % και 90 % ανάλογα με την αεροπορική εταιρεία, βλ. επίσης γράφημα 2 στην αιτιολογική σκέψη 217), είναι η μόνη από τις πέντε κορυφαίες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη ρουμανική αγορά (Wizz Air, Ryanair, Lufthansa, Air France-KLM, TAROM) η οποία κατόρθωσε να αυξήσει τον συντελεστή πληρότητάς της το 2022 σε σύγκριση με το 2019.

Παρεπόμενα έσοδα

- (65) Η TAROM προτίθεται να παραγάγει παρεπόμενα έσοδα από διάφορες πηγές. Οι υπηρεσίες που προσφέρονται με πρόσθετο κόστος θα περιλαμβάνουν [...]. Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι τα παρεπόμενα έσοδα εκτιμώνται κατά προσέγγιση σε ποσοστό [...] % των συνολικών εσόδων μακροπρόθεσμα. Η TAROM υποστηρίζει ότι πρόκειται για συντηρητική εκτίμηση σε σύγκριση με τους δείκτες αναφοράς του κλάδου για τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες (οι οποίες πέτυχαν 4,5 % κατά μέσο όρο τα τελευταία έτη) και ακόμα περισσότερο για τους ΑΧΚ (όπου από τις εν λόγω επικουρικές υπηρεσίες προήλθε περίπου το 12,5 % των εσόδων, ή ακόμα και το 31,1 % στην περίπτωση της Ryanair το 2019). Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, οι επικουρικές υπηρεσίες άρχισαν να παράγουν έσοδα με αργούς ρυθμούς στο τέλος του 2021 και αυξήθηκαν το 2022. Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι [...]. Ως εκ τούτου, με βάση τα προκαταρκτικά (μη ελεγμένα) αριθμητικά στοιχεία για το 2023, τα έσοδα από επικουρικές υπηρεσίες αυξήθηκαν μεταξύ του 2022 και του 2023 κατά περίπου [...] φορές και για το 2023 ανήλθαν κατά προσέγγιση σε [...] εκατ. EUR, ποσό που αντιστοιχούσε περίπου στο [...] % των συνολικών εσόδων.

Κλείσιμο πρακτορείων, ενέργειες εμπορικής προώθησης και επικοινωνία

- (66) Δεδομένου ότι το κόστος των εσωτερικών πρακτορείων έκδοσης εισιτηρίων εξακολούθησε να είναι υψηλό σε σύγκριση με τη συμβολή τους στα έσοδα και στις πωλήσεις της TAROM μέσω των εν λόγω πρακτορείων —τα οποία σημείωναν συνεχή πτώση και μειώθηκαν σε ποσοστό μόλις [...] % το 2023— η TAROM αποφάσισε να αναδιάρθρωσει το δίκτυο εισιτηρίων της. Το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει το κλείσιμο αρκετών πρακτορείων εγκατεστημένων στη Ρουμανία, ενώ τα υπόλοιπα θα μετατρέπονταν σε περιφερειακά πρακτορεία που θα αναλάμβαναν τις δραστηριότητες των άλλων πρακτορείων της περιοχής. Επιπλέον, θα συνέχιζαν να λειτουργούν μόνο δύο διεθνή πρακτορεία έκδοσης εισιτηρίων, στις Βρυξέλλες και στο Κισινάου, ενώ τα υπόλοιπα 12 διεθνή πρακτορεία θα έκλειναν. Οι ρουμανικές αρχές ενημερώνουν την Επιτροπή ότι 12 εγχώρια πρακτορεία και 12 διεθνή πρακτορεία έχουν κλείσει επιτυχώς, ενώ εξακολουθούν να λειτουργούν μόνο τέσσερα εγχώρια και δύο διεθνή πρακτορεία. Το κλείσιμο των εγχώριων πρακτορείων αναμενόταν να αποφέρει εξοικονόμηση περίπου [...] EUR ετησίως, με πωλήσεις παρόμοιες με εκείνες του 2019. Με βάση τα πραγματικά στοιχεία του 2022, οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι τα αποτελέσματα υπερέβησαν κατά πολύ τις εκτιμήσεις αυτές, οδηγώντας σε εξοικονόμηση περίπου [...] εκατ. EUR το 2022. Το κλείσιμο των διεθνών πρακτορείων αναμενόταν να αποφέρει εξοικονόμηση περίπου [...] EUR ετησίως, με πωλήσεις κατά το μάλλον ή ήττον σταθερές σε σύγκριση με το 2019.
- (67) Επιπλέον, η διαδικασία αναδιάρθρωσης θα συνοδεύεται από δράσεις εμπορικής προώθησης που θα υποστηρίζονται από τη χρήση ψηφιακών εργαλείων και από βελτιωμένη επικοινωνιακή στρατηγική.

6.2.3. Οργανωτική αποτελεσματικότητα

- (68) Στο πλαίσιο των μέτρων οργανωτικής αποτελεσματικότητας, η TAROM προβαίνει σε αναδιάρθρωση του προσωπικού. Ο αριθμός των εργαζομένων μειώθηκε από 1 765 τον Ιούλιο του 2020 σε 1 154 τον Δεκέμβριο του 2023, εν μέρει βάσει προγράμματος εθελουσίας εξόδου, ενώ επίσης εφαρμόζονται οργανωτικές βελτιώσεις. Ο επιδιωκόμενος αριθμός απασχολούμενων πριν από την εφαρμογή των μέτρων εξωτερικής ανάθεσης είναι 1 316 εργαζόμενοι. Η TAROM έχει αρχίσει να καλύπτει τις κενές θέσεις και εργάζεται για την επίτευξη αυτού του στόχου. Αυτό αναμένεται να οδηγήσει σε εξοικονόμηση μισθών ύψους περίπου [...] εκατ. EUR ετησίως ⁽⁴⁴⁾.
- (69) Για την περαιτέρω βελτίωση της θέσης της όσον αφορά το κόστος, η TAROM προτίθεται να αναδιοργανώσει το τεχνικό τμήμα της και να αναπτύξει νέα στρατηγική συντήρησης, επισκευής και γενικής επισκευής (στο εξής: MRO), συμπεριλαμβανομένης της πιθανής εξωτερικής ανάθεσης των δραστηριοτήτων MRO. Ωστόσο, μετά από αρκετές ανεπιτυχείς δοκιμές, η TAROM εξακολουθεί να αναζητεί κατάλληλο εταίρο για την εν λόγω εξωτερική ανάθεση. Παρότι η TAROM επιδιώκει ενεργά εσωτερικές βελτιώσεις στο τεχνικό τμήμα και επιδίδεται σε έρευνα και διαπραγματεύσεις για την επίτευξη της εξωτερικής ανάθεσης των δραστηριοτήτων MRO, οι επιπτώσεις των εν λόγω μέτρων στο κόστος δεν έχουν συμπεριληφθεί στις προβλέψεις του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης.

6.2.4. Βελτιστοποίηση του κόστους

Μείωση του κόστους των καυσίμων

- (70) Η TAROM στοχεύει στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων μέσω μιας σειράς μέτρων, μεταξύ των οποίων [...]. Αυτό αναμένεται να οδηγήσει σε εξοικονόμηση περίπου [...] % το 2024 και [...] % από το 2025. Αναμένεται δε περαιτέρω εξοικονόμηση από τη χρήση των αεροσκαφών Boeing 737-8 MAX που είναι πιο αποδοτικά ως προς την κατανάλωση καυσίμων. Η σωρευτική εξοικονόμηση εκτιμάται σε [...] εκατ. EUR περίπου έως το 2029 και τα οφέλη θα αποτυπωθούν στις χρηματοοικονομικές προβλέψεις από το 2025. Συνολικά, έως το 2025, τα νέα αεροσκάφη θα αποφέρουν συνολική μείωση της κατανάλωσης καυσίμων κατά περίπου [...] %, ενώ ένα καλύτερο σύστημα διαχείρισης καυσίμων θα οδηγήσει σε πρόσθετη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων έως [...] % περίπου, οι δε μειώσεις αυτές, από κοινού, θα ισοδυναμούν με εξοικονόμηση [...] εκατ. EUR το 2025. [...].

Μείωση του κόστους επίγειας εξυπηρέτησης

- (71) Σύμφωνα με τη Ρουμανία, ο αερολιμένας OTP εφαρμόζει πρόγραμμα εκσυγχρονισμού και αυτοματοποίησης, το οποίο ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2023 και αναμένεται να ολοκληρωθεί έως τον Αύγουστο του 2024. Μολονότι αυτό αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στο εσωτερικό κόστος επίγειας εξυπηρέτησης, η διαδικασία παραμένει εκτός του ελέγχου της TAROM. Ως εκ τούτου, οι ρουμανικές αρχές υιοθέτησαν συνετή προσέγγιση και δεν συμπεριέλαβαν στις προβλέψεις του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης την εξοικονόμηση που σχετίζεται με αυτήν τη διαδικασία εκσυγχρονισμού.

Μετεγκατάσταση εργαζομένων και ενοικίαση του κτιρίου κεντρικών γραφείων

- (72) Η εκμίσθωση του κτιρίου κεντρικών γραφείων της TAROM, που βρίσκεται κοντά στον αερολιμένα OTP του Βουκουρεστίου, και η μετεγκατάσταση των εργαζομένων σε μισθωμένο κτίριο γραφείων αναμένεται να αποφέρουν καθαρά έσοδα και ταμειακές ροές ύψους περίπου [...] έως [...] εκατ. EUR ετησίως, αρχής γενομένης από το 2025.

6.3. Χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης

6.3.1. Κόστος αναδιάρθρωσης

- (73) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι το συνολικό κόστος της αναδιάρθρωσης της TAROM ανέρχεται σε 172,96 εκατ. EUR. Το κύριο στοιχείο κόστους των μέτρων αναδιάρθρωσης είναι η ανανέωση του στόλου που ανέρχεται σε [...] εκατ. EUR. Επιπλέον, η TAROM προβλέπει ότι θα έχει έλλειμμα ρευστότητας περίπου 43 εκατ. EUR κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης. Άλλες δαπάνες αναδιάρθρωσης αφορούν κυρίως τις αποζημιώσεις απόλυσης προσωπικού, το κλείσιμο πρακτορείων έκδοσης εισιτηρίων, τα έξοδα επικοινωνίας και εμπορικής προώθησης, τη μετεγκατάσταση εργαζομένων, καθώς και συμβουλευτικές υπηρεσίες. Το κόστος αναδιάρθρωσης θα χρηματοδοτηθεί εν μέρει από κρατική ενίσχυση ύψους 95,3 εκατ. EUR και εν μέρει από ίδια συμμετοχή της TAROM, ύψους 77,66 εκατ. EUR (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 75 έως 79).

⁽⁴⁴⁾ Σελίδα 129 του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης.

6.3.2. Πηγές χρηματοδότησης των μέτρων αναδιάρθρωσης

α) Δημόσια χρηματοδότηση

- (74) Το ρουμανικό κράτος θα στηρίξει την αναδιάρθρωση της TAROM με ενίσχυση αναδιάρθρωσης ύψους περίπου 95,3 εκατ. EUR (βλ. αιτιολογική σκέψη 18).

β) Ιδία συμμετοχή

- (75) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι οι πηγές της ίδιας συμμετοχής της TAROM στο κόστος των μέτρων αναδιάρθρωσης αναμένεται να συνίστανται στη χρηματοδοτική μίσθωση που συνάφθηκε για ένα νέο αεροσκάφος Boeing 737-8 MAX και στην πώληση αεροσκαφών.

Χρηματοδοτική μίσθωση

- (76) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι στις [...] η TAROM συνήψε σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης αεροσκάφους για ένα αεροσκάφος Boeing 737-8 MAX με ιδιώτη εκμισθωτή [...]. Η διάρκεια της μίσθωσης είναι [...] έτη και η συνολική αξία ανέρχεται σε [...] εκατ. EUR για το κεφάλαιο και επιπλέον [...] εκατ. EUR για τόκους, που σημαίνει ότι το συνολικό ποσό που θα καταβάλει η TAROM στον εκμισθωτή θα ανέλθει σε [...] εκατ. EUR. Οι ρουμανικές αρχές θεωρούν ότι η ίδια συμμετοχή που μπορεί να αποδοθεί στη χρηματοδοτική μίσθωση ανέρχεται κατά προσέγγιση σε [...] εκατ. USD (περίπου [...] εκατ. EUR), ποσό που αντιστοιχεί στο κεφάλαιο, εξαιρουμένων των τόκων, το οποίο είναι καταβλητέο βάσει της συμφωνίας μίσθωσης.

Πώληση αεροσκαφών

- (77) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 60, τα προς πώληση αεροσκάφη της TAROM περιλαμβάνουν τέσσερα Boeing 737-300, τέσσερα Boeing 737-700, τέσσερα Airbus 318 και επτά ATR 42-500. Τα τέσσερα αεροσκάφη Boeing 737-300 πωλήθηκαν στην [...] και ένας κινητήρας Boeing 737-300 πωλήθηκε στην [...] το 2022 έναντι συνολικού ποσού [...] εκατ. EUR. Τα επτά αεροσκάφη ATR 42-500 πωλήθηκαν στην [...] βάσει σύμβασης που υπογράφηκε τον Μάιο του 2023, με τιμή πώλησης [...] εκατ. EUR. Επιλέχθηκε ο αγοραστής για τα τέσσερα Airbus 318, με την επιτυχή προσφορά να ανέρχεται σε [...] εκατ. USD (περίπου [...] εκατ. EUR) (βλ. αιτιολογική σκέψη 60). Η πώληση των υπόλοιπων αεροσκαφών βρίσκεται σε εξέλιξη, αλλά η επιλογή του/των αγοραστή/-ών δεν έχει ακόμη πραγματοποιηθεί για τα τέσσερα Boeing 737-700 (αναμενόμενα έσοδα ύψους [...] εκατ. EUR). Όλες οι πωλήσεις πραγματοποιήθηκαν μέσω ανταγωνιστικών διαδικασιών υποβολής προσφορών, έπειτα από αποτιμήσεις των αεροσκαφών από εμπειρογνώμονες.
- (78) Με βάση τα ανωτέρω, οι ρουμανικές αρχές πρότειναν ίδια συμμετοχή ύψους [...] εκατ. EUR από την TAROM από την πώληση αεροσκαφών, η οποία αντιστοιχεί στα έσοδα από τις πωλήσεις αεροσκαφών οι οποίες έχουν ήδη ολοκληρωθεί.

Σύνολο ίδιας συμμετοχής

- (79) Οι ρουμανικές αρχές θεωρούν ότι, με βάση τα ανωτέρω αριθμητικά στοιχεία για τις πωλήσεις και τη χρηματοδοτική μίσθωση αεροσκαφών, η ίδια συμμετοχή της TAROM ανέρχεται σε 77,66 εκατ. EUR, ποσό που αντιστοιχεί στο 44,9 % του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης, ύψους 172,96 εκατ. EUR.

γ) Άλλες αναμενόμενες πηγές εσόδων

- (80) Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, η TAROM μπορεί να αποκομίσει και άλλα έσοδα κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης (πώληση υφιστάμενων συμμετοχών, εξωτερική ανάθεση των δραστηριοτήτων MRO, σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις 124 και 125), από περαιτέρω πωλήσεις αεροσκαφών (τεσσάρων αεροσκαφών Airbus 318 και τεσσάρων αεροσκαφών Boeing 737-700, βλ. αιτιολογική σκέψη 77), και την πώληση της χρονοθυρίδας [...] (βλ. αιτιολογική σκέψη 119), που θα συμβάλουν επίσης στα οικονομικά της. Ωστόσο, δεν έχουν εγκριθεί δεσμευτικές προσφορές για τις εν λόγω πωλήσεις, με αποτέλεσμα τα πιθανά έσοδα να μην είναι ακόμη βέβαια και, ως εκ τούτου, δεν έχουν προταθεί από τη Ρουμανία ως ίδια συμμετοχή της TAROM.

6.3.3. Καταμερισμός των επιβαρύνσεων

- (81) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι, μολονότι είναι αβέβαιο αν οι μειωηφούντες μέτοχοι ⁽⁴⁵⁾ θα συμμετείχαν στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου ύψους 43,07 εκατ. EUR που θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, η συμμετοχή τους θα απομειωνόταν λόγω της αύξησης αυτής από 2,75 % επί του παρόντος σε περίπου [...] % μετά την αύξηση (και το Υπουργείο Μεταφορών θα κατέχει μετοχικό κεφάλαιο περίπου 98,5 % μετά την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου). Αυτό αντιστοιχεί σε μείωση κατά 46 % της συμμετοχής των μειωηφούντων μετόχων στην TAROM. Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, αυτό θα εξασφαλίσει ότι οι μειωηφούντες μέτοχοι θα συμμετάσχουν στην απορρόφηση των ζημιών και δεν θα επωφεληθούν από την ενίσχυση αναδιάρθρωσης.
- (82) Πριν από την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου θα προηγηθεί μείωση του μετοχικού κεφαλαίου κατά [...] δισ. RON (περίπου [...] εκατ. EUR), ενώ το τρέχον μετοχικό κεφάλαιο ανέρχεται σε περίπου 2,26 δισ. RON (περίπου 454,65 εκατ. EUR). Οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι, δεδομένου ότι οι συσσωρευμένες ζημιές της TAROM την 31η Δεκεμβρίου 2022 ανέρχονταν σε 4,16 δισ. RON, η μείωση του μετοχικού κεφαλαίου κατά [...] εκατ. RON δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την πλήρη απορρόφηση των ζημιών. Επιπλέον, οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι, σύμφωνα με το ρουμανικό δίκαιο, οι εταιρείες υποχρεούνται να διατηρούν ένα ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο (δηλαδή το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο για τις συμμετοχικές εταιρείες, το οποίο αφορά την TAROM, είναι 90 000 RON). Κατά συνέπεια, η μείωση του μετοχικού κεφαλαίου για την πλήρη απορρόφηση των ζημιών δεν είναι ουσιαστικά εφικτή για την TAROM.
- (83) Ωστόσο, σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, θα διασφαλιστεί επαρκής καταμερισμός των επιβαρύνσεων μεταξύ των μετόχων μέσω της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου μετά τη μείωση του μετοχικού κεφαλαίου (βλ. αιτιολογική σκέψη 81).
- (84) Επιπλέον, στην περίπτωση της TAROM, το Δημόσιο, ως κύριος μέτοχος, εποπτεύει τις στρατηγικές και εμπορικές αποφάσεις της TAROM. Επίσης, η λειτουργία της εταιρείας δεν χρηματοδοτήθηκε με δάνεια μειωμένης εξασφάλισης ή με υβριδική χρηματοδότηση (για απορρόφηση ζημιών) που είναι πιθανό να διαγραφούν εν μέρει σύμφωνα με τις απαιτήσεις καταμερισμού των επιβαρύνσεων που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (85) Όσον αφορά τους πιστωτές της TAROM, η TAROM δεν κατάφερε να εξασφαλίσει καμία διαγραφή χρέους αλλά, παρ' όλα αυτά, πέτυχε αναβολή εξόφλησης του χρέους από δύο από τους κύριους πιστωτές της: την [...] και την [...], καθώς και από διάφορους άλλους προμηθευτές προς τους οποίους οι πληρωμές αναβλήθηκαν. Επιπλέον, όλοι οι εκμισθωτές της TAROM [...], συμφώνησαν να μην ασκήσουν το δικαίωμά τους για ανάκτηση των μισθωμένων αεροσκαφών όταν η TAROM δεν ήταν σε θέση να καταβάλει ορισμένες δόσεις μισθωμάτων.

6.4. Χρηματοοικονομικές προβλέψεις

- (86) Οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν χρηματοοικονομικές προβλέψεις τόσο για ένα βασικό σενάριο όσο και για ένα απαισιόδοξο σενάριο (στο εξής: σενάριο οπισθοδρόμησης).
- (87) Δεδομένου ότι η πώληση της χρονοθυρίδας [...] και τα έσοδα από αυτήν είναι αβέβαια (βλ. αιτιολογική σκέψη 119), η TAROM υπέβαλε χρηματοοικονομικές προβλέψεις τόσο για το βασικό σενάριο όσο και για το σενάριο οπισθοδρόμησης, προβλέποντας, σε κάθε σενάριο, μια παραλλαγή στην οποία περιλαμβάνονται τα αναμενόμενα έσοδα από την πώληση της χρονοθυρίδας [...] και μια άλλη παραλλαγή στην οποία τα εν λόγω έσοδα εξαιρούνται αλλά, αντ' αυτών, λαμβάνονται υπόψη τα έσοδα από τη μίσθωση της συγκεκριμένης χρονοθυρίδας. Το βασικό σενάριο, στην παραλλαγή στην οποία συμπεριλαμβάνεται η πώληση της χρονοθυρίδας στον αερολιμένα [...], επηρεάζεται το [...] από τα έσοδα από την πώληση της εν λόγω χρονοθυρίδας ⁽⁴⁶⁾. Δεδομένης της αβεβαιότητας όσον αφορά την πώληση, και οι δύο παραλλαγές θα ληφθούν υπόψη στην αξιολόγηση της Επιτροπής τόσο για το βασικό σενάριο όσο και για το σενάριο οπισθοδρόμησης, δηλαδή τόσο για το σενάριο που προβλέπει την πώληση όσο και για το σενάριο που προβλέπει τη μίσθωση της χρονοθυρίδας αντί της πώλησης.

⁽⁴⁵⁾ Οι δημόσιες εταιρείες CNAB και Romatsa RA, καθώς και μία ιδιωτική εταιρεία, το επενδυτικό ταμείο Muntenia· βλ. αιτιολογική σκέψη 8.

⁽⁴⁶⁾ Η πώληση της χρονοθυρίδας [...] προβλέπεται να πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια του [...] έναντι τιμής που καθορίζεται στις χρηματοοικονομικές προβλέψεις της TAROM σε [...] εκατ. USD. Το σύνολο των εσόδων από την πώληση, εάν πραγματοποιηθεί όπως έχει σχεδιαστεί, καταχωρίζεται ως «άλλα έσοδα εκμετάλλευσης» στους προβλεπόμενους λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσης της TAROM το [...]. Δεδομένου ότι η χρονοθυρίδα δεν περιλαμβάνεται στον ισολογισμό της TAROM, το σύνολο των εσόδων θα αναγνωριστεί ως έσοδο και, ως εκ τούτου, θα έχει θετικό αντίκτυπο στην καθαρή θέση της TAROM σε αυτόν τον βαθμό μόλις [...]. Ωστόσο, οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι η TAROM θα πληρωθεί μόνο κατά τη διάρκεια του [...], πληρωμή η οποία αποτυπώνεται στην προσωρινή κατάσταση ταμειακών ροών της TAROM για το έτος [...].

- (88) Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζεται επισκόπηση των χρηματοοικονομικών προβλέψεων στο βασικό σενάριο:

Πίνακας 1

Επιλεγμένοι χρηματοοικονομικοί δείκτες — Βασικό σενάριο, συμπεριλαμβανομένης της πώλησης της χρονοθυρίδας ⁽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

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

Πίνακας 2

Επιλεγμένοι χρηματοοικονομικοί δείκτες — Βασικό σενάριο, εξαιρουμένης της πώλησης της χρονοθυρίδας [...]

[...]

[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

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (89) Οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις στο βασικό σενάριο λαμβάνουν υπόψη περιορισμένη εξέλιξη της αγοράς, που ευθυγραμμίζεται με τις προβλέψεις κυκλοφορίας του Eurocontrol που δημοσιεύθηκαν τον Οκτώβριο του 2023 ⁽⁴⁸⁾.
- (90) Ο μηχανισμός που χρησιμοποιείται στο μοντέλο για την εκτίμηση του αριθμού των επιβατών βασίζεται σε μια προσέγγιση από τη βάση προς την κορυφή, όπου λαμβάνεται υπόψη το μερίδιο αγοράς της TAROM σε κάθε δρομολόγιο, με βάση την τρέχουσα μεταφορική ικανότητα και τη συχνότητα των πτήσεων, καθώς και την ιστορική εξέλιξη των επιβατών, τις αντιληπτές μεταβολές της ζήτησης και τον ανταγωνισμό στο δρομολόγιο. Τα αριθμητικά στοιχεία βασίζονται σε ορισμένες σταθερές και μεταβλητές παραμέτρους που προκύπτουν από τις ιστορικές τιμές της TAROM, συμπεριλαμβανομένων των διακυμάνσεων από το 2020 οι οποίες προκλήθηκαν από την πανδημία COVID-19, των μελλοντικών προοπτικών και του αντίκτυπου των μέτρων αποτελεσματικότητας, κατά περίπτωση. Ο αντίκτυπος αυτός εκφράζεται ως ποσοστό της εξοικονόμησης που αντικατοπτρίζεται στην κερδοφορία κάθε δρομολογίου. Οι τιμές αντιπροσωπεύουν ετήσιο μέσο όρο.
- (91) Όπως φαίνεται στο γράφημα 1 και παρουσιάζεται στον πίνακα 3 για το 2024 και το 2025, οι προβλέψεις για τον αριθμό των επιβατών είναι κάτω από τις καμπύλες ανάκαμψης τόσο του βασικού όσο και του χαμηλού σεναρίου του Eurocontrol και παραμένουν πολύ κάτω από την καμπύλη του βασικού σεναρίου έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης και πέραν αυτής. Επιπλέον, η Ρουμανία ανέφερε ότι η TAROM διενήργησε εκτίμηση του εύλογου χαρακτήρα του αποτελέσματος,

⁽⁴⁷⁾ Η ένδειξη «e» αντιστοιχεί σε «εκτίμηση» και η ένδειξη «f» σε «πρόβλεψη».

⁽⁴⁸⁾ Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης, σ. 21: «EUROCONTROL: Seven-Year-Forecast Update 2023-2029» (Επικαιροποίηση επταετούς πρόβλεψης 2023-2029), Οκτώβριος 2023. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο Eurocontrol εξέδωσε αναθεωρημένες προβλέψεις τον Φεβρουάριο του 2024. Ο Eurocontrol αναφέρει ότι «Παρά την έντονη θερινή περίοδο του 2023, ο αριθμός των ευρωπαϊκών πτήσεων παρουσίασε χαμηλότερο από τον αναμενόμενο όγκο από τον Νοέμβριο του 2023 —με τοπικές διαφορές μεταξύ ανατολικών και δυτικών κρατών. Επιπλέον, οι οικονομικές προβλέψεις για το 2024 αναθεωρήθηκαν προς τα κάτω σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ως εκ τούτου, οι προβλέψεις πτήσεων αναθεωρήθηκαν ελαφρώς προς τα κάτω έως το 2027. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC), ο αριθμός των πτήσεων είναι πιθανό να ανέλθει σε 10,6 εκατομμύρια το 2024, αριθμός που αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 4,9 % (± 2,3 εκατοστιαίες μονάδες) σε σύγκριση με το 2023 και αντιστοιχεί στο 96 % των επιπέδων του 2019. Η τάση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί, με αύξηση σε 10,9 εκατομμύρια (99 %) το 2025 και περαιτέρω σε 11,2 εκατομμύρια (101 %) έως το 2026. Σε μηνιαία βάση, για την ECAC, ο αριθμός των πτήσεων είναι πιθανό να φθάσει στα επίπεδα του 2019 κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2025. Μετά το 2025 η αύξηση των πτήσεων αναμένεται να ανέλθει κατά μέσο όρο σε 2,0 % ετησίως (± 1,4 εκατοστιαίες μονάδες), φθάνοντας σε περισσότερες από 12 εκατομμύρια πτήσεις το 2030. Η πρόβλεψη αυτή υπόκειται σε διάφορες αβεβαιότητες, όπως γεωπολιτικά γεγονότα, οικονομικούς κλυδωνισμούς και συνεχιζόμενες προκλήσεις στον κλάδο των αερομεταφορών και συνιστάται θερμά στους χρήστες να λάβουν υπόψη για τα σχέδιά τους το εύρος από τις χαμηλές έως τις υψηλές προβλεπόμενες τιμές». Όσον αφορά τη Ρουμανία, οι προβλέψεις του EUROCONTROL του Φεβρουαρίου του 2024 συγκρίνονται ως εξής με τις προβλέψεις του (στην περίπτωση του βασικού σεναρίου) του Οκτωβρίου του 2023 (2019 = 100): 10/23 2024 = 113 έναντι 2/24 = 110 (περίπτωση βασικού σεναρίου TAROM = 97)· 10/23 2025 = 116 έναντι 2/24 = 114 (περίπτωση βασικού σεναρίου TAROM = 110)· 10/23 2026 = 119 έναντι 2/24 = 118 (περίπτωση βασικού σεναρίου TAROM = 114).

εξετάζοντας τον συντελεστή πληρότητας για κάθε δρομολόγιο και προσαρμόζοντας, κατά περίπτωση, τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών (στο εξής: PAX) (για παράδειγμα, μειώνοντάς τον σε περιπτώσεις στις οποίες η αύξηση των PAX δεν μπορούσε να καλυφθεί από τη διαθέσιμη χωρητικότητα στο δρομολόγιο). Τέλος, το συνολικό αποτέλεσμα (άθροισμα των επιβατών σε όλα τα δρομολόγια) ελέγχθηκε σε σχέση με τις καμπύλες ανάκαμψης που εκτιμήθηκαν με βάση τους ρυθμούς αύξησης του Eurocontrol.

Γράφημα 1

Σενάρια για την ανάκαμψη της ζήτησης επιβατών αεροπορικών μεταφορών (ειδικά για τη Ρουμανία) (δείκτης 2019 = 100)

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

Πίνακας 3

Αριθμός επιβατών έναντι των καμπυλών ανάκαμψης του Eurocontrol, μόνο για τα δρομολόγια που θα εκτελούνται σύμφωνα με το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης (σε εκατομμύρια PAX)

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (92) Οι προβλέψεις εσόδων βασίζονται στη μοντελοποίηση των αριθμών των επιβατών που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 90 και 91. Όπως διακρίνεται από τον πίνακα 1, τα έσοδα εκμετάλλευσης της TAROM στο βασικό σενάριο (συμπεριλαμβανομένης της πώλησης της χρονοθυρίδας [...]) αναμένεται να αυξηθούν σταδιακά τα επόμενα έτη, να υπερβούν τα επίπεδα προ COVID-19 το 2024 και να ανέλθουν σε [...] εκατ. EUR το 2026, στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.
- (93) Όσον αφορά τις παραδοχές σχετικά με την τιμολόγηση και τα μέσα έσοδα που αναμένονται από τους επιβάτες, οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι η TAROM ανέπτυξε ρητή εμπορική στρατηγική που μεταφράζεται σε σαφείς και ουσιαστικές δράσεις για την τιμολόγηση και τη διαχείριση των εσόδων, στο πλαίσιο της οποίας, για κάθε συγκεκριμένο δρομολόγιο, η TAROM διαθέτει πλέον στρατηγική που ευθυγραμμίζεται με τους γενικούς εμπορικούς στόχους της όσον αφορά τον προγραμματισμό του στόλου και της μεταφορικής ικανότητας, τη θέση στην αγορά και τις ανταγωνιστικές προσφορές. Στο πλαίσιο αυτό, οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι η TAROM χρησιμοποιεί νέα εργαλεία και συστήματα προκειμένου να είναι σε θέση να αντιδρά γρήγορα στη συμπεριφορά της αγοράς και να γνωρίζει τις στρατηγικές τιμολόγησης των συγκριτικά αξιολογούμενων ανταγωνιστών σε κάθε δρομολόγιο, με σκοπό να συνεχίσει να επικεντρώνεται στην τιμολογιακή διάρθρωση και στις τιμές σε κάθε επίπεδο ναύλου.
- (94) Οι ρουμανικές αρχές αναφέρουν επίσης ότι, στο πλαίσιο της νέας εμπορικής στρατηγικής της, [...].
- (95) Στο πλαίσιο αυτό, οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι μέσω του νέου συστήματος διαχείρισης των εσόδων, η TAROM [...]. Επιπλέον, οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι η TAROM θα [...].
- (96) Πέραν της υιοθέτησης αυτού [...], οι ρουμανικές αρχές αναφέρουν ότι [...]. Οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι [...], όπως φαίνεται στον πίνακα 4.

Πίνακας 4

Εξέλιξη των μέσων εσόδων από επιβάτες (2019-2026) ⁽⁴⁹⁾

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (97) Τέλος, οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι η TAROM σχεδιάζει να αυξήσει τις προσδοκίες των επιβατών όσον αφορά τις υπηρεσίες και την ευελιξία και είναι [...]. Με τον τρόπο αυτόν θα προκύψουν πρόσθετα παρεπόμενα έσοδα.

⁽⁴⁹⁾ Το Υq αναφέρεται στον επίναυλο καυσίμων που επιβάλλουν οι αεροπορικές εταιρείες σε ορισμένες από τις τιμές των εισιτηρίων τους (ανάλογα με τα δρομολόγια).

- (98) Στο πλαίσιο αυτό, οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι τα αναμενόμενα μέσα έσοδα από επικουρικές υπηρεσίες κυμαίνονται μεταξύ [...] EUR και [...] EUR ανά επιβάτη (στα δρομολόγια εσωτερικού) και προβλέπεται να ανέλθουν σε [...] EUR ανά επιβάτη (στα διεθνή δρομολόγια, ενώ αναμένεται ότι [...] θα αποφέρουν [...] EUR έως [...] EUR ανά επιβάτη). Οι ρουμανικές αρχές αναφέρουν ότι, στις προβλέψεις εσόδων τους, υιοθέτησαν συνετή στάση όσον αφορά τα συνολικά αναμενόμενα έσοδα από επικουρικές υπηρεσίες, δεδομένου ότι —με βάση τις προηγούμενες επιδόσεις— η TAROM δεν είναι ακόμη σε θέση να επιτύχει τα ίδια επίπεδα εσόδων με τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες για τις εν λόγω υπηρεσίες. Ως εκ τούτου, τα αναμενόμενα έσοδα καθορίζονται κατ' ανώτατο όριο στο [...] % των συνολικών εσόδων, τη στιγμή που οι παραδοσιακοί αερομεταφορείς στην αγορά αποκόμισαν κατά μέσο όρο 4,5 % από επικουρικά προϊόντα και/ή υπηρεσίες κατά τα προηγούμενα έτη, ενώ οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους παρήγαγαν έτσι περίπου 12,5 % των εσόδων τους, η δε Ryanair πέτυχε αντίστοιχο ποσοστό 31,1 % το 2019.
- (99) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι η συνεχής αύξηση των εσόδων και των καθαρών αποτελεσμάτων αντιπροσωπεύει τη συνέχιση της ανάπτυξης που είχε ήδη ξεκινήσει το 2018 και το 2019, όταν η TAROM κατόρθωσε να αυξήσει σημαντικά τον αριθμό των επιβατών της από 2,41 εκατομμύρια το 2017 σε 3,13 εκατομμύρια το 2019, και η οποία σταμάτησε μόνο το 2020 λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19.
- (100) Η TAROM προέβη σε διεξοδική επανεξέταση των δρομολογίων, των συχνοτήτων και των τύπων χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών της, προκειμένου να βελτιστοποιήσει την κερδοφορία του δικτύου της. Σε συνδυασμό με τα μέτρα επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης, [...].
- (101) Το σημαντικότερο στοιχείο κόστους για μια αεροπορική εταιρεία είναι τα αεροσκάφη της. Η TAROM προέβη σε ριζική αναδιάρθρωση του στόλου της, η οποία συνίσταται στα εξής: i) κατάργηση των παλαιότερων αεροσκαφών του στόλου, τα οποία προκάλεσαν το υψηλότερο κόστος συντήρησης και καυσίμων, ii) εναρμόνιση των τύπων αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για την περαιτέρω μείωση του τεχνικού κόστους (για τα αεροσκάφη καθώς και για το πλήρωμα)· iii) χρήση του καταλληλότερου αεροσκάφους σε κάθε δρομολόγιο βάσει εκτεταμένων δοκιμών· iv) βελτιστοποίηση των συχνοτήτων για κάθε δρομολόγιο με βάση τον τύπο αεροσκάφους και τον συντελεστή πληρότητας. Τα μέτρα αυτά έχουν θετικό αντίκτυπο στις δραστηριότητες της TAROM, όπως αποδεικνύεται από τη σταθερή αύξηση του συντελεστή πληρότητας της αεροπορικής εταιρείας κατά την τελευταία πενταετία. Πράγματι, ο συντελεστής πληρότητας αυξήθηκε από [...] % το 2019 σε [...] % το 2023 και αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω μετά την περίοδο αναδιάρθρωσης, όπως φαίνεται στον πίνακα 5 (τα χαμηλότερα αναμενόμενα επίπεδα κατά τα έτη 2025/2026 οφείλονται στην εφαρμογή της αναδιάρθρωσης του στόλου). Οι εκτιμήσεις του πίνακα 5 αφορούν μόνο τα τακτικά δρομολόγια, εξαιρουμένων των ναυλωμένων δρομολογίων.

Πίνακας 5

Αναμενόμενος ετήσιος συντελεστής πληρότητας σε τακτικά δρομολόγια (2023 – 2029)

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM (πραγ. = πραγματικά στοιχεία και π = στοιχεία βάσει προβλέψεων).

- (102) Η TAROM έχει εφαρμόσει επίσης μακρόπνοο πρόγραμμα βελτιστοποίησης του κόστους, το οποίο περιλαμβάνει το κλείσιμο πρακτορείων έκδοσης εισιτηρίων, τη μετεγκατάσταση της έδρας της, την αναδιοργάνωση του προσωπικού κ.λπ. (βλ. ενότητες 6.2.3 και 6.2.4).
- (103) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 86 και 87, για να ληφθούν υπόψη πιθανές δυσμενείς εξελίξεις στην αγορά, οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν επιχειρηματικές προβλέψεις για την TAROM σύμφωνα με ένα σενάριο «οπισθοδρόμησης». Δεδομένου ότι τα έσοδα της TAROM προέρχονται κυρίως από την εκτέλεση τακτικών επιβατικών πτήσεων, η χαμηλότερη εξέλιξη της αγοράς με αποτέλεσμα λιγότερους επιβάτες θα είχε τον μεγαλύτερο αντίκτυπο στις επιχειρηματικές προβλέψεις. Επιπλέον, οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι τα καύσιμα αντιπροσωπεύουν πολύ σημαντικό στοιχείο κόστους για τις αεροπορικές εταιρείες και ότι οι τιμές των καυσίμων παρουσίασαν διακυμάνσεις τα τελευταία έτη. Ως εκ τούτου, το σενάριο οπισθοδρόμησης λαμβάνει υπόψη τις δύο αυτές ευαισθησίες.

- (104) Το σενάριο οπισθοδρόμησης βασίζεται στην παραδοχή ότι οι κύριες παράμετροι που επηρεάζουν τα κέρδη της TAROM, δηλαδή ο αριθμός των επιβατών και οι τιμές των καυσίμων, θα εξελιχθούν αμφότερες σε επίπεδο χαμηλότερο από το προσδοκώμενο, ώστε να ληφθεί υπόψη μια πιθανή αρνητική εξέλιξη της αγοράς. Ειδικότερα, στο σενάριο οπισθοδρόμησης, οι ρουμανικές αρχές βασίζονται σε παραδοχή που περιλαμβάνει τόσο την αύξηση των τιμών των καυσίμων κατά [...] % σε σχέση με το βασικό σενάριο, όσο και τη μείωση των «ΡΑΧ» κατά 2 % σε σχέση με το βασικό σενάριο, από το 2024 (καθώς τα πραγματικά στοιχεία είναι γνωστά έως το 2023). Όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών, οι εκτιμήσεις του σεναρίου οπισθοδρόμησης παραμένουν πολύ χαμηλότερες από την καμπύλη ανάκαμψης του χαμηλού σεναρίου του Eurocontrol καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και την υπερβαίνουν μόνο ελαφρώς για πρώτη φορά το 2027 ⁽⁵⁰⁾. Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι από τα πραγματικά στοιχεία για το 2022 προκύπτει υπέρβαση των προβλέψεων όσον αφορά τους επιβάτες της TAROM για τις διεθνείς πτήσεις και τις πτήσεις εσωτερικού κατά 8,35 % και 6,86 %, αντίστοιχα. Παρότι τα πραγματικά στοιχεία του 2023 ήταν χαμηλότερα από τις εκτιμήσεις της TAROM, η Ρουμανία υποστηρίζει ότι αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στα γεγονότα στη Μέση Ανατολή, τα οποία επηρέασαν τα δρομολόγια προς το Τελ Αβίβ, το Αμμάν και το Κάιρο, καθώς και σημαντικό ποσοστό των ναυλωμένων πτήσεων, [...].
- (105) Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζεται επισκόπηση των χρηματοοικονομικών προβλέψεων στο σενάριο οπισθοδρόμησης και λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι η πώληση της χρονοθυρίδας [...] είναι αβέβαιη (βλ. αιτιολογική σκέψη 119), δηλαδή στον πίνακα 6 περιλαμβάνεται ο αντίκτυπος της πώλησης της χρονοθυρίδας [...], ενώ στον πίνακα 7 δεν περιλαμβάνεται.

Πίνακας 6

Επιλεγμένοι χρηματοοικονομικοί δείκτες — Σενάριο οπισθοδρόμησης, συμπεριλαμβανομένης της πώλησης της χρονοθυρίδας [...]

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

Πίνακας 7

Επιλεγμένοι χρηματοοικονομικοί δείκτες — Σενάριο οπισθοδρόμησης, εξαιρουμένης της πώλησης της χρονοθυρίδας [...]

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (106) Παρότι, όπως φαίνεται στους πίνακες 6 και 7, τα έσοδα εκμετάλλευσης της TAROM στο βασικό σενάριο ανέκαμψαν σημαντικά το 2022 και προβλέπεται να επανέλθουν στα επίπεδα προ COVID-19 το 2023, για να ανέλθουν σε [...] εκατ. EUR το 2025 και σε [...] εκατ. EUR στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2026, στο σενάριο οπισθοδρόμησης, τα έσοδα παραμένουν ελαφρώς χαμηλότερα, φθάνοντας τα [...] εκατ. EUR το 2026 (ή [...] εκατ. EUR σε περίπτωση που ληφθεί υπόψη η μίσθωση αντί της πώλησης της χρονοθυρίδας [...]).
- (107) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν επίσης ότι τόσο το βασικό σενάριο όσο και το σενάριο οπισθοδρόμησης προβλέπουν ότι ο δείκτης EBITDA της TAROM θα καταστεί θετικός το 2023.
- (108) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις πιο απαισιόδοξες παραδοχές για την κίνηση στο σενάριο οπισθοδρόμησης, τα έσοδα της TAROM θα αυξηθούν λιγότερο, ενώ οι παραδοχές για υψηλότερες τιμές καυσίμων σε σύγκριση με το βασικό σενάριο θα αυξήσουν τα κόστη της. Αυτό οδηγεί σε έσοδα ύψους [...] εκατ. EUR στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, έναντι [...] εκατ. EUR στο βασικό σενάριο (συμπεριλαμβανομένης της πώλησης της χρονοθυρίδας [...]). Το υψηλότερο κόστος των καυσίμων που ελήφθη υπόψη στο σενάριο οπισθοδρόμησης, όπως ακριβώς και τα χαμηλότερα έσοδα (αλλά σε μικρότερο βαθμό, δεδομένης της παραδοχής για χαμηλότερο επίπεδο πτητικών λειτουργιών), θα συμβάλει σε χαμηλότερο επίπεδο EBITDA (της τάξης των [...] εκατ. EUR) στο σενάριο οπισθοδρόμησης (συμπεριλαμβανομένης της πώλησης της χρονοθυρίδας [...]) απ' ό,τι στο βασικό σενάριο (με [...] εκατ. EUR).

⁽⁵⁰⁾ Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι παρατηρήσεις των ρουμανικών αρχών εξακολουθούν να ισχύουν και να εφαρμόζονται κατά την εξέταση των αναθεωρημένων αριθμητικών στοιχείων των προβλέψεων του EUROCONTROL του Φεβρουαρίου του 2024. Βλ., συναφώς, υποσημείωση 48.

- (109) Στο πλαίσιο αυτό, οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι τα καθαρά έσοδα της TAROM προβλέπεται να καταστούν θετικά το 2024 στο βασικό σενάριο ([...] εκατ. EUR) και, σύμφωνα με τις χαμηλότερες προβλέψεις για την εξέλιξη της αγοράς, αναμένεται να καταστούν θετικά ένα έτος αργότερα (2025) στο σενάριο οπισθοδρόμησης ([...] εκατ. EUR, εξαιρουμένης της πώλησης της χρονοθυρίδας [...]) που αναμένεται να πραγματοποιηθεί το [...]). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα στοιχεία για το [...] περιλαμβάνουν επίσης τα έσοδα που θα προκύψουν από την πώληση αεροσκαφών που προβλέπεται για το εν λόγω έτος (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 60 και 61), χωρίς τα οποία τα καθαρά έσοδα για το εν λόγω έτος δεν θα ήταν θετικά στο σενάριο οπισθοδρόμησης. Σε αυτήν τη βάση, οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι τα καθαρά έσοδα προβλέπεται να αυξηθούν έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης σε [...] εκατ. EUR στο βασικό σενάριο και σε [...] εκατ. EUR στο σενάριο οπισθοδρόμησης (ή [...] EUR εάν ληφθεί υπόψη η μίσθωση αντί της πώλησης της χρονοθυρίδας [...]) και ότι τα καθαρά έσοδα το 2026 δεν επηρεάζονται από καμία πώληση περιουσιακών στοιχείων, είτε πρόκειται για αεροσκάφη είτε για χρονοθυρίδες.
- (110) Στο βασικό σενάριο, το περιθώριο καθαρών εσόδων της TAROM από τις πωλήσεις θα αυξανόταν σταδιακά προς το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, με αναμενόμενο επίπεδο [...] % έως το 2026, όπως φαίνεται στον πίνακα 8. Το έτος [...] περιλαμβάνει τον αντίκτυπο της πώλησης περιουσιακών στοιχείων. Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι το επίπεδο αυτό αναμένεται να είναι σύμφωνο ή ελαφρώς υψηλότερο από τον δείκτη που επιτεύχθηκε από την επιλεγμένη ομάδα ομόλογων εταιρειών της TAROM ⁽⁵¹⁾ πριν από την έξαρση της νόσου COVID-19 (μέσες τιμές) και ότι αναμένεται να επιτευχθεί μέσω των ληφθέντων μέτρων αναδιάρθρωσης.

Πίνακας 8

Περιθώριο καθαρού κέρδους από πωλήσεις (από το βασικό σενάριο του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης)

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (111) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι, έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, τα ίδια κεφάλαια της TAROM αναμένεται να είναι θετικά και στο βασικό σενάριο ([...] εκατ. EUR το 2026) και στο σενάριο οπισθοδρόμησης, τόσο συμπεριλαμβανομένης όσο και εξαιρουμένης της πώλησης της χρονοθυρίδας [...]. Η πώληση της χρονοθυρίδας [...] προβλέπεται να πραγματοποιηθεί το [...] και να συνεισφέρει περίπου [...] εκατ. EUR στην καθαρή θέση της TAROM. Οι ρουμανικές αρχές αναφέρουν επίσης ότι, εάν η χρονοθυρίδα [...] δεν επρόκειτο να πωληθεί, θα εκμισθωνόταν και, συνεπώς, θα δημιουργούσε έσοδα, τα οποία θα αντιστάθμιζαν εν μέρει τα έσοδα που δεν επιτεύχθηκαν από την πώληση και, ως εκ τούτου, θα συνέβαλλαν στη θετική καθαρή θέση στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης στο βασικό σενάριο και στο σενάριο οπισθοδρόμησης. Όπως φαίνεται στον πίνακα 6, στο σενάριο οπισθοδρόμησης, εάν η χρονοθυρίδα [...] πωληθεί, η καθαρή θέση της TAROM αναμένεται να καταστεί θετική στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, με συνολικά ίδια κεφάλαια ύψους [...] εκατ. EUR. Εάν η χρονοθυρίδα εκμισθωθεί, οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι η καθαρή θέση της TAROM και πάλι θα αναμενόταν να καταστεί θετική στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, με συνολικά ίδια κεφάλαια ύψους [...] εκατ. EUR σύμφωνα με το σενάριο οπισθοδρόμησης.
- (112) Ο δείκτης ROCE εξετάζει την απόδοση από τις λειτουργικές δραστηριότητες που χρησιμοποιούν τα περιουσιακά στοιχεία που χρηματοδοτήθηκαν με τα δανειακά και τα ίδια κεφάλαια που επενδύθηκαν στην εταιρεία. Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι, στο βασικό σενάριο, με προβλεπόμενο δείκτη ROCE [...] % στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, η TAROM αναμένεται να επιτύχει αποτέλεσμα το οποίο συνάδει με τον μέσο όρο της επιλεγμένης ομάδας ομόλογων εταιρειών ⁽⁵²⁾ που ήταν 12 % το 2019, δηλαδή το τελευταίο πλήρες έτος πριν από την πανδημία COVID-19. Αναφέρουν επίσης ότι ο δείκτης ROCE της TAROM στο τέλος του 2026 προκύπτει από τα σχέδιά της για διαρθρωτική αύξηση της κερδοφορίας της (μέσω μειώσεων του κόστους και μέτρων αναδιάρθρωσης, μεταξύ άλλων και στο επίπεδο των εσόδων), σε συνδυασμό με μείωση του επιπέδου του απασχολούμενου κεφαλαίου ως αποτέλεσμα της χρήσης μέσων χρηματοδοτικής μίσθωσης. Οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει προς τα κάτω το επίπεδο του απασχολούμενου κεφαλαίου προκύπτει από το γεγονός ότι η TAROM δεν θα έχει πλέον σημαντική ιδιοκτησία αεροσκαφών (μόνο δύο ATR 72-500), κάτι που σημαίνει ότι δεν θα πραγματοποιηθούν σημαντικές κεφαλαιουχικές δαπάνες εν προκειμένω.

⁽⁵¹⁾ Η ομάδα ομόλογων εταιρειών αποτελείται από τους κύριους ανταγωνιστές της TAROM στα πλέον πολυσύχναστα δρομολόγια τους [Άμστερνταμ (AMS), Παρίσι (CDG) και Φρανκφούρτη (FRA)]: Air France/KLM SA συνδυαστικά, Deutsche Lufthansa AG, easyJet plc, Ryanair Holdings plc, SAS AB, Wizz Air Holdings Plc, Jet2 plc και KLM Royal Dutch Airlines σε μεμονωμένη βάση.

⁽⁵²⁾ Για τη σύνθεση της ομάδας ομόλογων εταιρειών, βλ. υποσημείωση 51.

- (113) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι το προβλεπόμενο επίπεδο κερδοφορίας και ο προκύπτων δείκτης ROCE αναμένεται να διασφαλίσουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της TAROM. Επιπλέον, υποστηρίζουν ότι, στο βασικό σενάριο, ο αναμενόμενος δείκτης ROCE της TAROM θα είναι υψηλότερος από το ΜΣΚΚ ⁽⁵³⁾ [...] %, όπως υπολογίστηκε στο τέλος Ιουνίου του 2023 ⁽⁵⁴⁾ και ότι, ως εκ τούτου, η TAROM αναμένεται να δημιουργήσει αξία για τους μετόχους της και άλλους παρόχους κεφαλαίου. Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι το συμπέρασμα αυτό εξακολουθεί να ισχύει ακόμα περισσότερο στην πρόσφατη συγκυρία πτωτικής τάσης των επιτοκίων (τουλάχιστον το πρώτο τρίμηνο του 2024).
- (114) Όσον αφορά τον δείκτη καθαρού χρέους προς EBITDA, οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι προβλέπεται να βελτιωθεί σε επίπεδο επενδυτικού βαθμού πολύ κάτω από τρία έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης (όπως φαίνεται στον πίνακα 9), κυρίως ως αποτέλεσμα του υψηλότερου επιπέδου των προβλεπόμενων EBITDA που αναμένεται να αυξηθούν από περίπου [...] εκατ. EUR το 2023 σε [...] εκατ. EUR έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης (ή πάνω από [...] εκατ. EUR στο σενάριο οπτιοδρόμησης).

Πίνακας 9

Καθαρό χρέος / EBITDA (από το βασικό σενάριο του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης)

[...]

- (115) Δεδομένου ότι, σύμφωνα με το βασικό σενάριο, το 2025 προβλέπεται να είναι το πρώτο έτος με σταθερά κέρδη και ταμειακές ροές, οι δείκτες κάλυψης χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων που υπολογίζονται στο επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης, οι οποίοι μετρούν την ικανότητα της TAROM να εξυπηρετεί το χρέος της, είναι θετικοί αλλά μάλλον σε χαμηλά επίπεδα, ιδίως σε σύγκριση με τις ομόλογες εταιρείες της TAROM ⁽⁵⁵⁾ (όπως φαίνεται στον πίνακα 10).

Πίνακας 10

Δείκτης EBITDA προς τόκους (από το βασικό σενάριο του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης)

[...]

- (116) Οι ρουμανικές αρχές αναγνωρίζουν ότι ο δείκτης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 115 είναι μάλλον μετριοπαθής, αλλά υπογραμμίζουν ότι προβλέπεται να επιτευχθεί σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα τριών ετών έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, υποστηρίζουν ότι οι διαφορές στους δείκτες που επιτυγχάνουν μεγάλες αεροπορικές εταιρείες όπως η Ryanair, η Wizz Air ή η Lufthansa είναι αναμενόμενες, δεδομένου ότι αυτές οι πολύ μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες επωφελούνται από μεγαλύτερες οικονομίες κλίμακας και επιδιώκουν πιο επιθετική μείωση των

⁽⁵³⁾ Η TAROM προσκόμισε πληροφορίες σχετικά με τον υπολογισμό, τις εκτιμήσεις και τις πηγές του ΜΣΚΚ στο πιο πρόσφατο επιχειρηματικό της σχέδιο. Για την εκτίμηση του ΜΣΚΚ της, η TAROM χρησιμοποίησε τον τυποποιημένο τύπο του ΜΣΚΚ: $\text{ΜΣΚΚ} = [(K_e * (1 - \text{μόχλευση})) + [K_d * \text{μόχλευση}]]$, όπου K_e είναι το κόστος ιδίων κεφαλαίων (που εκτιμάται σε 13,3 %) και K_d είναι το κόστος χρέους (που εκτιμάται σε 6,0 %).

Για την εκτίμηση του κόστους ιδίων κεφαλαίων, η TAROM βασίστηκε στον τυποποιημένο τύπο του υποδείγματος αποτίμησης κεφαλαιουχικών περιουσιακών στοιχείων (CAPM), $K_e = [(1 + R_f) * (1 + \text{CRP}) - 1] + (\text{συντελεστής βήτα των ιδίων κεφαλαίων} * \text{EMRP})$, όπου R_f είναι το επιτόκιο μηδενικού κινδύνου, CRP είναι το ασφάλιστρο κινδύνου χώρας, ο συντελεστής βήτα των ιδίων κεφαλαίων αποτελεί μέτρο της μεταβλητότητας ενός περιουσιακού στοιχείου σε σύγκριση με την αγορά, και EMRP είναι το αναμενόμενο ασφάλιστρο κινδύνου αγοράς. Οι παραδοχές της TAROM είναι οι ακόλουθες: R_f της τάξης του 2,4 % (ίσο με τα 10ετή κρατικά ομόλογα της Γερμανίας)· CRP της τάξης του 3,6 % (που προκύπτει από τις αξιολογήσεις της S&P για μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις σε ξένο νόμισμα και την ανάλυση των περιθωρίων των ομολόγων σε ευρώ)· συντελεστής βήτα των ιδίων κεφαλαίων της τάξης του 1,11 (που λαμβάνεται με βάση τη διάμεση τιμή του συντελεστή βήτα των περιουσιακών στοιχείων και τη μόχλευση των επιχειρήσεων της ομάδας ομολόγων εταιρειών για τον τομέα της TAROM)· EMRP 6,5 % [που προκύπτει από την ιστορική διαφορά μεταξύ της απόδοσης των επισφαλών τίτλων, η οποία υπολογίζεται από χρηματιστηριακό δείκτη, και της απόδοσης των επενδύσεων (οιονεί) μηδενικού κινδύνου στην κεφαλαιαγορά].

Για την εκτίμηση του κόστους χρέους, η TAROM χρησιμοποίησε τον τυποποιημένο τύπο: $[(1 + \text{CRP}) * (1 + R_f) - 1 + \text{CS}] * (1 - T)$, όπου CS είναι το πιστωτικό περιθώριο, και T είναι ο οριακός φορολογικός συντελεστής 16 %. Οι ρουμανικές αρχές συνήγαγαν το πιστωτικό περιθώριο του 1 % ως τη διαφορά μεταξύ των επιτοκίων των ομολόγων σε ευρώ για εταιρείες του ίδιου κλάδου με την TAROM και των γερμανικών κρατικών ομολόγων με παρόμοιες ληκτότητες.

⁽⁵⁴⁾ Δεδομένου ότι τα εφαρμοστέα επιτόκια μειώνονται αργά αλλά σταθερά από τον Οκτώβριο του 2023, η Επιτροπή επισημαίνει τη συντηρητική προσέγγιση των ρουμανικών αρχών να διατηρήσουν το ΜΣΚΚ από τον Οκτώβριο του 2023 αντί μιας αναθεωρημένης εκδοχής που θα μπορούσε δικαίως να ήταν χαμηλότερη.

⁽⁵⁵⁾ Για τη σύνθεση της ομάδας ομολόγων εταιρειών, βλ. υποσημείωση 48.

λειτουργικών δαπανών, παράλληλα με τις απλουστεύσεις σε επίπεδο στόλου και δικτύου. Τέλος, οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι, σύμφωνα με εμπειρογνώμονες στον τομέα των αερομεταφορών, τα συνολικά επίπεδα χρέους στον κλάδο των αεροπορικών εταιρειών θα παραμείνουν υψηλά για αρκετά χρόνια ακόμη και ότι, κατά συνέπεια, θα πρέπει να αναμένονται διαφορές μεταξύ των δεικτών του 2019 και του 2026 υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς έπειτα από μια σοβαρή πανδημία και διάφορες μακροοικονομικές προκλήσεις ⁽⁵⁶⁾.

6.5. Μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

- (117) Οι ρουμανικές αρχές πρότειναν διαρθρωτικά μέτρα και μέτρα συμπεριφοράς με στόχο τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που προκαλούνται από την ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

6.5.1. Διαρθρωτικά μέτρα

Μείωση του μεγέθους και της μεταφορικής ικανότητας

- (118) Η περίοδος αναδιάρθρωσης της TAROM άρχισε τον Ιανουάριο του 2021. Παρότι τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού τα οποία πρότεινε η Ρουμανία θα πρέπει, καταρχήν, να αξιολογηθούν σε σχέση με την κατάσταση του ανταγωνισμού που επικρατούσε το 2020, μια τέτοια σύγκριση με το δίκτυο δρομολογίων και τις ASK της TAROM του 2020 θα διαμόρφωνε μια εικόνα σε μεγάλο βαθμό στρεβλωμένη. Αυτό οφείλεται στο ότι, ως αποτέλεσμα των περιοριστικών μέτρων που έλαβαν το 2020 οι κυβερνήσεις σε ολόκληρο τον κόσμο για την πρόληψη της εξάπλωσης της πανδημίας COVID-19, οι αεροπορικές εταιρείες αναγκάστηκαν να καθιλώσουν τα περισσότερα, αν όχι όλα, τα αεροπλάνα τους για αρκετούς μήνες λόγω της διακοπής εκατοντάδων δρομολογίων στον ευρωπαϊκό και στον παγκόσμιο εναέριο χώρο. Ακόμα και μετά τον Ιούνιο του 2020, όταν τα περιοριστικά μέτρα χαλάρωσαν εν μέρει και προσωρινά στη Ρουμανία και σε άλλες χώρες, πολλά δρομολόγια, ιδίως σε διεθνές επίπεδο, εξακολούθησαν να επηρεάζονται από περιορισμούς ή απαγορεύσεις πτήσεων, και οι πελάτες εξακολούθησαν να είναι απρόθυμοι να ταξιδέψουν λόγω αβεβαιότητας όσον αφορά την εξέλιξη της πανδημίας και τους εφαρμοστέους κανόνες. Κατά συνέπεια, η σύγκριση όσον αφορά τις ASK, τα δρομολόγια και τις συχνότητες πραγματοποιείται βάσει των αριθμητικών στοιχείων του 2019, τα οποία δεν επηρεάζονται από τη στρέβλωση που προκλήθηκε λόγω της πανδημίας COVID-19.
- (119) Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι η TAROM θα καταργήσει συνολικά 14 δρομολόγια ⁽⁵⁷⁾ σε σύγκριση με το δίκτυο της προ COVID-19 που περιλάμβανε 41 δρομολόγια. Από τα δρομολόγια αυτά, 13 έχουν ήδη καταργηθεί και ένα ακόμα —μεταξύ του αερολιμένα [...], ο οποίος είναι ένας από τους αερολιμένες με τη μεγαλύτερη συμφόρηση, και του αερολιμένα OTP— θα καταργηθεί ως αποτέλεσμα της μείωσης της χρονοθυρίδας [...] σε τρίτο μέρος, αρχής γενομένης από [...], μετά την οποία προγραμματίζεται η πώληση της χρονοθυρίδας. Το 2023 ξεκίνησε διαδικασία υποβολής προσφορών βάσει των σχετικών κανόνων του Ηνωμένου Βασιλείου και ένας δυνητικός αγοραστής υπέβαλε ενδεικτική προσφορά ύψους περίπου [...] εκατ. EUR για τη χρονοθυρίδα (η οποία αποτιμήθηκε από τη συμβουλευτική εταιρεία [...] στις 17 Μαρτίου 2023 σε περίπου [...] εκατ. EUR). Ωστόσο, ο δυνητικός αγοραστής αποσύρθηκε από τις διαπραγματεύσεις και η διαδικασία υποβολής προσφορών συνεχίζεται. Η TAROM έλαβε [...] προσφορές με αποτιμήσεις περίπου [...] εκατ. EUR, με τους προσφέροντες να ενδιαφέρονται να αποκτήσουν τη χρονοθυρίδα από τη χειμερινή περίοδο του 2025. [...] Οι ρουμανικές αρχές διαβεβαίωσαν την Επιτροπή ότι η TAROM θα πωλήσει τη χρονοθυρίδα στον αερολιμένα [...] προς [...] αλλά το αργότερο στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.
- (120) Ως αποτέλεσμα της κατάργησης δρομολογίων, η TAROM θα εκτελεί 27 δρομολόγια αντί για 41 σε σύγκριση με το 2019. Αυτό αντιπροσωπεύει μείωση κατά 34 % του αριθμού των δρομολογίων σε σύγκριση με το 2019. Το 2019 τα 14 δρομολόγια που θα καταργηθούν αντιπροσώπευαν το [...] % του κύκλου εργασιών της TAROM (με κύκλο εργασιών 50,23 εκατ. EUR το 2019) και το [...] % του συνολικού αριθμού τακτικών πτήσεων. [...] ⁽⁵⁸⁾ [...] ⁽⁵⁹⁾ [...] Οκτώ από τα

⁽⁵⁶⁾ Προς επίρρωση της αξιολόγησής τους, οι ρουμανικές αρχές αναφέρουν ότι ένας από τους ανώτερους εταίρους της McKinsey δήλωσε το 2021 ότι οι δείκτες μόχλευσης πιθανότατα δεν θα επανέλθουν στα επίπεδα του 2019 έως το 2030 και ότι ο διευθύνων σύμβουλος και επικεφαλής για θέματα παγκόσμιων πρακτικών αεροπορικών εταιρειών της Alton Aviation Consultancy ανέφερε ότι «η αύξηση της δανειακής επιβάρυνσης των αεροπορικών εταιρειών αναμένεται να αποτελέσει σημαντικό φορτίο στο εγγύς μέλλον».

⁽⁵⁷⁾ Αυτά είναι: i) στον πρώτο γύρο κατάργησης δρομολογίων: οκτώ δρομολόγια από/προς τον αερολιμένα OTP: Αλικάντε· Γερεβάν· Αμβούργο· Λάρνακα· Sibiu· Στοκχόλμη· Τιφλίδα· Βαλένθια· ii) στον δεύτερο γύρο κατάργησης δρομολογίων: έξι δρομολόγια συνολικά, τα οποία κατανομούνται ως εξής: τέσσερα επιπλέον δρομολόγια από/προς τον αερολιμένα OTP: Βαρκελώνη, Μόναχο, Βιέννη και Λονδίνο (από τον Οκτώβριο του 2024, βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 118) και δύο δρομολόγια που δεν αφορούσαν τον αερολιμένα OTP: Cluj-Ιάσιο και Ιάσιο-Timișoara.

⁽⁵⁸⁾ Cluj-Ιάσιο και τρία δρομολόγια από/προς τον αερολιμένα OTP: Sibiu, Τιφλίδα και Βιέννη.

⁽⁵⁹⁾ Βλ. υποσημείωση 19.

δρομολόγια αυτά αφορούν αερολιμένες με συμφόρηση επιπέδου 3 και ένα δρομολόγιο αφορά αερολιμένα με συμφόρηση επιπέδου 2 ⁽⁶⁰⁾, ενώ οι ανταγωνιστές δραστηριοποιούνται και στους εννέα αερολιμένες. Η Ρουμανία δεσμεύεται να διασφαλίσει ότι κανένα από τα καταργηθέντα δρομολόγια δεν θα ανοίξει εκ νέου κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και ότι δεν θα ανοίξουν άλλα νέα δρομολόγια κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης. Έτσι, ο αριθμός των δρομολογίων που θα εκμεταλλεύεται η TAROM κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, μετά την κατάργηση όλων των δρομολογίων που προβλέπονται στο επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης, δεν θα υπερβαίνει τα 27 δρομολόγια.

- (121) Επιπλέον, η TAROM θα μειώσει τον αριθμό των πτήσεων σε 19 από τα 27 δρομολόγια που θα διατηρηθούν σε σύγκριση με το επίπεδο του 2019· οι μειώσεις αυτές θα διαφέρουν σημαντικά ανάλογα με τον προσορισμό και θα κυμανθούν μεταξύ 6 % και 76 % για τις πτήσεις εσωτερικού σε σύγκριση με το 2019. Όσον αφορά τα δρομολόγια εσωτερικού, οι μειώσεις συχνότητας θα κυμανθούν μεταξύ 6 % και 15 % ⁽⁶¹⁾, εκτός από ένα δρομολόγιο στο οποίο η μείωση φθάνει το 76 % ⁽⁶²⁾. Σε ένα δρομολόγιο εσωτερικού, η συχνότητα θα αυξηθεί ⁽⁶³⁾. Κατά μέσο όρο, η TAROM αναμένει να μειώσει τον αριθμό των πτήσεων της σε δρομολόγια εσωτερικού μεταξύ του 2019 και του 2026 κατά 16 % ([...]). Στα διεθνή δρομολόγια, η μείωση των πτήσεων θα κυμανθεί μεταξύ 9 % και 40 % σε σύγκριση με το επίπεδο του 2019. Κατά μέσο όρο, η TAROM αναμένει να μειώσει τον αριθμό των πτήσεων της σε διεθνή δρομολόγια μεταξύ του 2019 και του 2026 κατά 34,7 % (στο ποσοστό αυτό περιλαμβάνονται επίσης τα καταργηθέντα δρομολόγια). Αυτό αντιπροσωπεύει μείωση κατά 28 % του συνολικού αριθμού τακτικών πτήσεων (μείωση κατά 27 % εάν συμπεριληφθούν οι ναυλωμένες πτήσεις) το 2026 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2019. Οι ρουμανικές αρχές αναφέρουν ότι το 2022 υπήρχε ανταγωνισμός σε όλα τα δρομολόγια τα οποία αφορούσαν οι μειώσεις συχνότητας, πλην ενός (Satu Mare), πράγμα που σημαίνει, σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, ότι οι ανταγωνιστές της TAROM θα είναι σε θέση να αυξήσουν τις συχνότητές τους. Εννέα από τα δρομολόγια με μειώσεις συχνότητας αφορούν αερολιμένες που παρουσιάζουν συμφόρηση.
- (122) Επιπλέον, η TAROM θα μειώσει προοδευτικά τον στόλο της με σταδιακή κατάργηση υφιστάμενων αεροσκαφών, ώστε από 29 αεροσκάφη που εκμεταλλευόταν το 2020 και το 2021, να φτάσει σε σταθερό επίπεδο 14 αεροσκαφών από το 2025 (βλ. επίσης αιτιολογικές σκέψεις 59 έως 61). Αυτό σημαίνει ότι στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης η TAROM θα εκμεταλλεύεται μόνο το ήμισυ περίπου του στόλου που διέθετε το 2019. Η Ρουμανία δεσμεύεται να διασφαλίσει ότι έως το τέλος του 2024 ο στόλος της TAROM δεν θα υπερβαίνει τα 18 αεροσκάφη και ότι από το τέλος του 2025 έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης ο στόλος θα περιλαμβάνει 14 αεροσκάφη κατ' ανώτατο όριο.
- (123) Μολονότι από το 2025 η TAROM θα λειτουργεί μόνο με το ήμισυ περίπου του στόλου που διέθετε το 2019, η μείωση της μεταφορικής ικανότητας που μετράται σε ASK είναι χαμηλότερη από τη μείωση του στόλου, διότι μια σειρά μικρότερων αεροσκαφών θα αντικατασταθούν από μεγαλύτερα αεροσκάφη. Ο δείκτης «ASK» μετρά την προσφορά και, ως εκ τούτου, αποτελεί δείκτη της μεταφορικής ικανότητας μιας αεροπορικής εταιρείας, σε αντίθεση με τους επιβάτες (PAX), που αποτελούν δείκτη μέτρησης της ζήτησης. Η μείωση των ASK είναι αποτέλεσμα της μείωσης του στόλου, της κατάργησης δρομολογίων και των μειώσεων συχνότητας και συνεπάγεται συρρίκνωση της παρουσίας της αεροπορικής εταιρείας στην αγορά. Οι ASK της TAROM το 2019 στα κερδοφόρα δρομολόγια σε επίπεδο C1 είναι [...], αριθμός που αντιπροσωπεύει μείωση των κερδοφόρων δρομολογίων σε επίπεδο C1 κατά [...] % το 2026 σε σύγκριση με το 2019. Το σύνολο των ASK της TAROM το 2019 ήταν [...] και οι συνολικές προβλεπόμενες ASK για το 2026 ανέρχονται σε [...], αριθμός που αντιπροσωπεύει συνολική μείωση της τάξης του [...] % κατά την εν λόγω περίοδο. Οι ρουμανικές αρχές υποστηρίζουν ότι οι περιγραφόμενες μειώσεις θα διατηρηθούν ως ελάχιστη μείωση καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, ενώ σε ορισμένα έτη η μείωση σε σύγκριση με το 2019 θα είναι ακόμα υψηλότερη.

Εκπονήσεις

- (124) Η TAROM σχεδιάζει να πωλήσει τις συμμετοχές της σε τρεις οντότητες — [...] ⁽⁶⁴⁾. Οι ρουμανικές αρχές υπέβαλαν στοιχεία σύμφωνα με τα οποία, με εξαίρεση το 2020, που επηρεάστηκε αρνητικά σε σημαντικό βαθμό από την πανδημία COVID-19, η [...] και η [...] υπήρξαν κερδοφόρες σε όλα τα έτη από το 2018. Με βάση τις εκθέσεις αποτίμησης που υπέβαλαν οι ρουμανικές αρχές, η συμμετοχή της TAROM στην [...] αποτιμήθηκε σε [...] εκατ. EUR και στην [...] σε [...] εκατ. EUR. Στην περίπτωση [...]. Οι ρουμανικές αρχές ανέλαβαν τη δέσμευση ότι η TAROM θα πωλήσει τις συμμετοχές της στην [...] και στην [...], αλλά το αργότερο έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2026.

⁽⁶⁰⁾ Αερολιμένες με συμφόρηση επιπέδου 3: Αλικάντε· Αμβούργο· Στοκχόλμη· Βαλένθια· Βαρκελώνη· Λονδίνο· Μόναχο· Βιέννη. Αερολιμένας με συμφόρηση επιπέδου 2: Λάρνακα.

⁽⁶¹⁾ [...].

⁽⁶²⁾ [...].

⁽⁶³⁾ [...].

⁽⁶⁴⁾ Για λεπτομέρειες σχετικά με τη συμμετοχή της TAROM στις εν λόγω εταιρείες και στο προφίλ τους, βλ. αιτιολογική σκέψη 8.

- (125) Η TAROM διερευνήσε επίσης τρόπους εξωτερικής ανάθεσης (μέρους) των οικείων δραστηριοτήτων MRO (τεχνικό τμήμα), ωστόσο οι συζητήσεις με πιθανούς εταίρους που θα μπορούσαν να αναλάβουν τις δραστηριότητες MRO της TAROM ή να συμμετάσχουν σε μια κοινοπραξία δεν ευοδώθηκαν και δεν επιτεύχθηκε τελική συμφωνία. Δεδομένου ότι τα σχέδια για την εξωτερική ανάθεση των δραστηριοτήτων MRO είναι αβέβαια, παρά την απόφαση της TAROM να ακολουθήσει αυτήν την πορεία δράσης, ο αντίκτυπος της δεν περιλαμβάνεται στο επιχειρηματικό σχέδιο.

6.5.2. Μέτρα συμπεριφοράς

- (126) Οι ρουμανικές αρχές δεσμεύτηκαν επίσης να διασφαλίσουν ότι η TAROM:
- α) δεν θα προβεί σε αγορά μετοχών καμίας επιχείρησης κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, εκτός εάν είναι απολύτως απαραίτητο για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς της και με την επιφύλαξη της έγκρισης της Επιτροπής· και
 - β) δεν θα διαφημίζει την κρατική ενίσχυση ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κατά τη θέση σε εμπορία των προϊόντων και των υπηρεσιών της.

6.6. Συνέπειες της εξόδου της TAROM από την αγορά

- (127) Η Ρουμανία υποστήριξε ότι η έξοδος της TAROM από την αγορά θα είχε σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στη συνδεσιμότητα στη Ρουμανία και θα επηρέαζε εκατοντάδες χιλιάδες επιβάτες σε όλα τα δρομολόγια οι οποίοι βασίζονται στο δίκτυο της TAROM για τα ταξίδια τους, με τον ισχυρότερο αντίκτυπο να σημειώνεται στα δέκα δρομολόγια τα οποία επί του παρόντος εκτελούνται αποκλειστικά από την TAROM⁽⁶⁵⁾. Ειδικότερα, η Ρουμανία θεωρεί ότι προηγούμενα παραδείγματα από αγορές στις οποίες η TAROM έπαισε τις δραστηριότητές της δείχνουν ότι είναι απίθανο να αναλάβουν άλλοι αερομεταφορείς ορισμένα δρομολόγια, καθώς πολλά δρομολόγια που έχουν διακοπεί εξακολουθούν να μην εκτελούνται σήμερα: από τα 25 δρομολόγια που κατέργησε η TAROM κατά την τελευταία τριετία, εννέα (36 %) δεν εκτελούνται επί του παρόντος από καμία άλλη αεροπορική εταιρεία και τρία (12 %) εκτελούνται από ΑΧΚ σε απομακρυσμένους δευτερεύοντες αερολιμένες⁽⁶⁶⁾. Τα περισσότερα από αυτά δεν εκτελούνταν ούτε υπό κανονικές συνθήκες αγοράς πριν από την πανδημία COVID-19. Για παράδειγμα, τα προσφάτως καταργηθέντα δρομολόγια προς την Τιφλίδα και το Γερεβάν εξακολουθούν να μην εξυπηρετούνται και επί του παρόντος δεν εκτελούνται με αναχώρηση από τη Ρουμανία από κανέναν αερομεταφορέα. Επιπλέον, κανένα από τα δρομολόγια εσωτερικού που καταργήθηκαν πρόσφατα από την TAROM⁽⁶⁷⁾ δεν εκτελείται καθόλου επί του παρόντος. Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι το ίδιο θα συνέβαινε πιθανώς αν η TAROM εξερχόταν από την αγορά όσον αφορά τα δρομολόγια της προς τη Βηρυτό και το Κάιρο. Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι, γενικά, οι ανταγωνιστές θα είχαν την πρόθεση να εξυπηρετήσουν τους κύριους προορισμούς της TAROM αλλά όχι τα δρομολόγια που είναι λιγότερο ελκυστικά για τους ίδιους [για διάφορους λόγους, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η χαμηλότερη ζήτηση· η έλλειψη κατάλληλων, μικρών αεροσκαφών· η προτίμηση για συνδέσεις από σημείο σε σημείο σε αντίθεση με το μοντέλο τύπου ακτινωτού τροχού (hub-and-spoke) που εφαρμόζει η TAROM· το επιχειρηματικό μοντέλο που βασίζεται στη συνδεσιμότητα· η προτίμηση για φθηνότερους δευτερεύοντες αερολιμένες κ.λπ.].
- (128) Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι το επιχειρηματικό μοντέλο της TAROM βασίζεται σε ένα σύστημα τύπου ακτινωτού τροχού, το βασικό χαρακτηριστικό του οποίου είναι ότι συνδέει τον δικό της κόμβο με μεγάλους περιφερειακούς ή ευρωπαϊκούς κόμβους και, με τον τρόπο αυτόν, επιτρέπει στους επιβάτες να έχουν πρόσβαση σε δρομολόγια που δεν εξυπηρετούνται από τον πλησιέστερο σ' αυτούς αερολιμένα. Επιπλέον, επιτρέπει στην TAROM να εκτελεί ορισμένα δρομολόγια χαμηλής πυκνότητας τα οποία ενδέχεται να μην είναι κερδοφόρα ως συνδέσεις από σημείο σε σημείο, αλλά τροφοδοτούν το μοντέλο τύπου ακτινωτού τροχού της εταιρείας. Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι, σε περίπτωση κατέρρευσης της TAROM, το μοντέλο τύπου ακτινωτού τροχού της πιθανώς δεν θα αναπαράγονταν από ανταγωνιστές, οι οποίοι είτε εκτελούν κυρίως δρομολόγια από σημείο σε σημείο, συνδέοντας δευτερεύοντες αερολιμένες μεταξύ τους —με βάση τα χαμηλότερα αερολιμενικά τέλη και την εκμετάλλευση χρονοθυρίδων οι οποίες συχνά είναι λιγότερο βολικές για τους επιβάτες πτήσεων ανταπόκρισης ή για τους επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους, αλλά είναι φθηνότερες— είτε μεταφέρουν τους επιβάτες στους δικούς τους κόμβους. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, η πρώτη περίπτωση αφορά ιδίως τους δύο κύριους

⁽⁶⁵⁾ Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλαν οι ρουμανικές αρχές στις 29 Μαρτίου 2024, τα δέκα αυτά δρομολόγια είναι τα ακόλουθα: i) τέσσερα διεθνή δρομολόγια από τον αερολιμένα OTP προς το Κάιρο, τη Σόφια, το Αμμάν και τη Βηρυτό· ii) το διεθνές δρομολόγιο από τον αερολιμένα OTP προς τη Βουδαπέστη, το οποίο επί του παρόντος εκτελείται αποκλειστικά από την TAROM, και στο οποίο ένας νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας (η Wizz Air) ανακοίνωσε την έναρξη δραστηριοτήτων από τον Ιούνιο του 2024· iii) πέντε δρομολόγια εσωτερικού από τον αερολιμένα OTP προς Ιάσιο (IAS), Oradea (OMR), Satu Mare (SU), Suceava (SCV) και Baia Mare (BAY).

⁽⁶⁶⁾ Για παράδειγμα, το δρομολόγιο Ιάσιο–Μόναχο δεν εκτελείται επί του παρόντος, αντ' αυτού η Wizz Air εκτελεί πτήσεις από το Ιάσιο προς το Memmingen, το οποίο βρίσκεται σε απόσταση 115 χλμ. από το Μόναχο.

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

ανταγωνιστές της TAROM στη ρουμανική αγορά, τη Wizz Air και τη Ryanair (βλ. αιτιολογική σκέψη 10). Ο νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας HiSky δραστηριοποιείται επίσης ως AXK, χρησιμοποιώντας συχνά χρονοθυρίδες σε μεσημεριανές ώρες, οι οποίες δεν είναι βολικές για τους ταξιδιώτες που δίνουν έμφαση στον παράγοντα χρόνο. Η παραδοσιακή αεροπορική εταιρεία με το μεγαλύτερο μερίδιο στη ρουμανική αγορά είναι η Lufthansa, η οποία κατείχε μερίδιο αγοράς περίπου 11 % μεταξύ του 2019 και του 2022, αλλά το μερίδιό της μειώθηκε έκτοτε σε 5,6 % το 2023. Οι εθνικοί αερομεταφορείς που δραστηριοποιούνται στη ρουμανική αγορά, όπως η Lufthansa και η Air France-KLM, μεταφέρουν κυρίως επιβάτες προς τους δικούς τους κόμβους και, συνεπώς, είναι επίσης απίθανο να συνδέσουν το Βουκουρέστι με άλλες πρωτεύουσες / σημαντικές πόλεις πέραν εκείνων στις οποίες βρίσκονται οι κόμβοι τους ή να συνδέσουν τους εγχώριους αερολιμένες της Ρουμανίας με το Βουκουρέστι. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, η έξοδος της TAROM θα οδηγούσε, ως εκ τούτου, σε σημαντική μείωση της συνδεσιμότητας και της κινητικότητας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις της Ρουμανίας.

- (129) Η TAROM δραστηριοποιείται παραδοσιακά σε πρωτεύοντες αερολιμένες και διαθέτει κατάλληλες χρονοθυρίδες και συχνότητες για την εξασφάλιση συνδέσεων για τους επιβάτες της. Αυτό συχνά δεν ισχύει στην περίπτωση των AXK, οι οποίοι στοχεύουν μάλλον σε φθηνότερους αερολιμένες, οι οποίοι συχνά βρίσκονται σε κάποια απόσταση από τους κύριους κόμβους ή, εάν εκτελούν πτήσεις σε πρωτεύοντες αερολιμένες, στοχεύουν σε χρονοθυρίδες οι οποίες είναι λιγότερο βολικές για πτήσεις με ανταπόκριση (ή για ταξίδια μετ' επιστροφής) και, συνεπώς, είναι φθηνότερες. Επιπλέον, η σημαντική μείωση της συχνότητας των πτήσεων αναμένεται να έχει άμεσο και σημαντικό αντίκτυπο στους επιβάτες που δίνουν έμφαση στον παράγοντα χρόνο, όπως οι πελάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους. Για παράδειγμα, ούτε η Ryanair ούτε η Wizz Air συνδέουν τον αερολιμένα OTP με τις Βρυξέλλες· αντίθετως, προσγειώνονται στον περιφερειακό αερολιμένα του Charleroi, ο οποίος βρίσκεται περίπου 60 χλμ. νότια των Βρυξελλών. Η HiSky, παρότι εκτελεί απευθείας πτήσεις προς τις Βρυξέλλες, έχει πολύ χαμηλότερες εβδομαδιαίες συχνότητες από την TAROM, πραγματοποιώντας μόνο τρεις πτήσεις την εβδομάδα προς τις Βρυξέλλες, όπου η TAROM έχει διπλάσιο αριθμό, ακόμα και μετά τις προβλεπόμενες μειώσεις συχνότητας. Παρότι η TAROM εφαρμόζει σημαντική μείωση των βασικών δραστηριοτήτων της, η αεροπορική εταιρεία συνεχίζει να εκμεταλλεύεται τις ιστορικές χρονοθυρίδες της, οι οποίες είναι εξυπηρετικές για τους επιβάτες πτήσεων ανταπόκρισης και τους επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους, σε πολλούς πρωτεύοντες διεθνείς αερολιμένες, καθώς και σε περιφερειακούς αερολιμένες, διατηρώντας υψηλό επίπεδο συνδεσιμότητας, όπως καταδεικνύεται από το παράδειγμα του δρομολογίου προς τις Βρυξέλλες. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, η έξοδος της TAROM από την αγορά θα μπορούσε, επομένως, να έχει αρνητικές συνέπειες για την περιφερειακή ανάπτυξη και την οικονομική κατάσταση στις σχετικές περιφέρειες.
- (130) Επιπλέον, σύμφωνα με τη Ρουμανία, εάν η TAROM εξέλθει από την αγορά, αυτό πιθανότατα θα προκαλούσε αύξηση των ναύλων σε δρομολόγια στα οποία υπάρχει μόνο ένας άλλος ανταγωνιστής (δυσωπώλιο) ⁽⁶⁸⁾ και αυτό θα οδηγούσε σε μονοπώλιο. Αυτό αποδεικνύεται, για παράδειγμα, από την εξέλιξη των ναύλων σε δύο δρομολόγια στα οποία η TAROM έπαψε να εκτελεί πτήσεις και όπου απέμεινε μόνο μία αεροπορική εταιρεία (Στοκχόλμη και Αμβούργο). Επιπλέον, η Ρουμανία παρέχει ανάλυση των τιμών μεταξύ της TAROM και των ανταγωνιστών της σε βασικά δρομολόγια, από την οποία προκύπτει ότι οι περισσότερες τιμές που προσφέρει η TAROM στα αντίστοιχα δρομολόγια είναι φθηνότερες από εκείνες που προσφέρουν άλλοι παραδοσιακοί αερομεταφορείς (για παράδειγμα, Βουκουρέστι-Άμστερνταμ, Βουκουρέστι-Φρανκφούρτη, Βουκουρέστι-Παρίσι). Η Ρουμανία ισχυρίζεται επίσης ότι η ύπαρξη χαμηλότερων τιμών από αυτές της TAROM στα εν λόγω δρομολόγια από ορισμένους AXK συνδέεται στην πραγματικότητα με χαμηλότερο επίπεδο της συνολικής εξυπηρέτησης, επομένως δεν αναιρεί το γεγονός ότι η TAROM έχει σταθερά φθηνότερες τιμές σε συγκρίσιμες υπηρεσίες. Επίσης, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 129, η TAROM διαθέτει δίκτυο εξυπηρετικών χρονοθυρίδων και συχνοτήτων σε ορισμένους κύριους αερολιμένες. Ως εκ τούτου, η Ρουμανία θεωρεί ότι η έξοδος της TAROM από την αγορά θα είχε σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στους επιβάτες όσον αφορά τις τιμές των ναύλων, τις αεροπορικές υπηρεσίες και τις εξυπηρετικές συνδέσεις για τις πτήσεις μεταπιβίβασης προς και από το εξωτερικό.
- (131) Επιπλέον, η Ρουμανία υποστηρίζει ότι ορισμένες εξελίξεις που παρατηρήθηκαν μετά την πανδημία COVID-19 όσον αφορά την περιφερειακή συνδεσιμότητα φαίνεται να συνιστούν βραχυπρόθεσμες προσαρμογές που πραγματοποιήσαν ορισμένοι αερομεταφορείς για να αξιοποιήσουν ευκαιρίες κάλυψης του παγίου κόστους. Σύμφωνα με τη Ρουμανία, φαίνεται εύλογο

⁽⁶⁸⁾ Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλαν οι ρουμανικές αρχές στις 29 Μαρτίου 2024, η TAROM δραστηριοποιείται επί του παρόντος με έναν μόνο άλλον ανταγωνιστή στα ακόλουθα διεθνή δρομολόγια προς/από τον αερολιμένα OTP: Άμστερνταμ (AMS) με την KLM· Βελιγράδι (BEG) με την Air Serbia· Βρυξέλλες (BRU) με τη HiSky· Νίκαια (NCE) με τη Wizz Air· Παρίσι (CDG) με την Air France· Πράγα (PRG) με την Czech Airlines (κοινή χρήση κωδικού, αλλά μόνο η TAROM εκτελεί πραγματικά το δρομολόγιο)· Κισινάου με τη HiSky και στα ακόλουθα δρομολόγια εσωτερικού προς/από τον αερολιμένα OTP: Cluj (CLJ) με τη HiSky· Timișoara (TSR) με τη HiSky. Επιπλέον, στο δρομολόγιο από τον αερολιμένα OTP του Βουκουρεστίου προς τη Βουδαπέστη, το οποίο επί του παρόντος εκτελείται αποκλειστικά από την TAROM, ένας νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας (η Wizz Air) ανακοίνωσε την έναρξη δραστηριοτήτων από τον Ιούνιο του 2024.

να υποτεθεί ότι, σε μεσοπρόθεσμο έως μακροπρόθεσμο ορίζοντα, οι εν λόγω αερομεταφορείς θα επιστρέψουν στις στρατηγικές που ακολουθούσαν προ COVID-19, προκειμένου να διασφαλίσουν τη βιωσιμότητα των δρομολογίων. Αυτό αφορά ιδίως τον AXK Blue Air που είχε αρχίσει να εξυπηρετεί ορισμένους πρωτεύοντες αερολιμένες, όπως οι αερολιμένες Schiphol στο Άμστερνταμ, Heathrow στο Λονδίνο, Charles de Gaulle στο Παρίσι ή ο αερολιμένας της Φρανκφούρτης, κατάσταση που διευκολύνθηκε επίσης από την προσωρινή αναστολή των κανόνων χρήσης των χρονοθυρίδων κατά τη διάρκεια ισχύος των περιορισμών που συνδέονταν με την πανδημία COVID-19 ⁽⁶⁹⁾. Ωστόσο, τον Σεπτέμβριο του 2022 η Blue Air έπαυσε τις δραστηριότητές της σε όλα αυτά τα δρομολόγια, αφήνοντας την TAROM να αποτελεί τον μοναδικό τοπικό φορέα εκμετάλλευσης για την εξυπηρέτηση των εν λόγω κόμβων. Την 31η Μαρτίου 2023 η Blue Air τέθηκε σε διαδικασία αφερεγγυότητας και έκτοτε δεν πραγματοποιήσε καμία εμπορική δραστηριότητα. Στις 16 Φεβρουαρίου 2024 η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση με την οποία έκρινε ασυμβίβαστη με την ενιαία αγορά την ενίσχυση που χορήγησε η Ρουμανία στην Blue Air βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση και διέταξε τη Ρουμανία να ανακτήσει περίπου 33,84 εκατ. EUR από την Blue Air ⁽⁷⁰⁾.

- (132) Η ανεπαρκής περιφερειακή συνδεσιμότητα, ιδίως μετά την αφερεγγυότητα της Blue Air, επιδεινώνεται από το γεγονός ότι το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της Ρουμανίας δεν είναι καλά αναπτυγμένα και βρίσκονται σε κακή κατάσταση συντήρησης.
- (133) Όπως ήδη περιγράφεται στην απόφαση για την ενίσχυση διάσωσης ⁽⁷¹⁾, η Ρουμανία έχει τη χαμηλότερη ποιότητα οδικών υποδομών μεταξύ όλων των κρατών μελών και συγκαταλέγεται μεταξύ των χωρών με τις χειρότερες επιδόσεις στον τομέα της οδικής ασφάλειας στην ΕΕ. Οι αυτοκινητόδρομοι και οι εθνικές οδοί στη Ρουμανία αντιπροσωπεύουν μόλις το 20 % περίπου του οδικού δικτύου, ενώ περίπου το 90 % των εθνικών οδών διαθέτουν μόνο μία λωρίδα κυκλοφορίας σε κάθε κατεύθυνση. Τα στοιχεία αυτά παρεμποδίζουν την κινητικότητα και την οδική ασφάλεια. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές υποδομές, βρίσκονται σε προχωρημένη κατάσταση διάλυσης λόγω χρόνιας έλλειψης συντήρησης, όπου τα περισσότερα περιουσιακά στοιχεία που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές γραμμές χρήζουν ανακαίνισης. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να ελαττώνεται η ταχύτητα των αμαξοστοιχιών και να μειώνεται η αποδοτικότητα των σιδηροδρομικών οδών ⁽⁷²⁾. Το ρουμανικό τμήμα του κεντρικού δικτύου οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΑ-Μ) πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω. Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι οι ρουμανικές περιφέρειες, και ιδίως οι βορειοανατολικές περιφέρειες, δεν είναι επαρκώς διασυνδεδεμένες ⁽⁷³⁾.
- (134) Ως εκ τούτου, οι αεροπορικές μεταφορές παραμένουν υψίστης σημασίας για την περιφερειακή ανάπτυξη και τη συνδεσιμότητα των πολιτών. Ειδικότερα, και τα επτά δρομολόγια πτήσεων εσωτερικού που εκμεταλλεύεται η TAROM ⁽⁷⁴⁾ συνδέουν το Βουκουρέστι στη νότια Ρουμανία με πόλεις της κεντρικής και της βόρειας Ρουμανίας. Δεδομένων των ελλειπόντων κρίκων στις σιδηροδρομικές και οδικές συνδέσεις, συμπεριλαμβανομένων των διαδρομών που συνδέουν νότια τμήματα της χώρας με κεντρικά και βόρεια τμήματα, οι αεροπορικές συνδέσεις παραμένουν ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματική περιφερειακή συνδεσιμότητα. Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, οι αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ του αερολιμένα OTP και των εγχώριων αερολιμένων διαρκούν περίπου μιάμιση ώρα, ενώ το ταξίδι με αυτοκίνητο ή τρένο στις αντίστοιχες διαδρομές θα είχε, στην καλύτερη περίπτωση, σχεδόν πενταπλάσια διάρκεια με αυτοκίνητο και πάνω από οκταπλάσια διάρκεια με τρένο. Οι ρουμανικές αρχές εξηγούν ότι, για παράδειγμα, ένα ταξίδι με τρένο από το Βουκουρέστι στο Satu Mare (περίπου 617 χλμ.) διαρκεί συνήθως μεταξύ 13 και 20 ωρών· ένα ταξίδι με αυτοκίνητο, μεταξύ επτά και δέκα ωρών. Παρόμοια μεγέθη ισχύουν για τα ταξίδια προς τις πόλεις Oradea, Suceava, Baia Mare, Iάσιο, Cluj και Timișoara. Σύμφωνα με τις ρουμανικές αρχές, σε περίπτωση εξόδου της TAROM από την αγορά, οι [...] επιβάτες που μεταφέρονται επί του παρόντος από την TAROM στα πέντε δρομολόγια εσωτερικού που δεν εκτελούνται από κάποια άλλη αεροπορική εταιρεία θα αναγκάζονταν να ταξιδεύουν οδικώς, πράγμα που θα αύξανε σημαντικά την κυκλοφορία και τα ατυχήματα στις εθνικές οδούς (από τις οποίες μόνο το 10 % έχει περισσότερες από μία λωρίδες ανά κατεύθυνση) και θα αύξανε περαιτέρω τον χρόνο μετακίνησης. Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι είναι απίθανο οι ανταγωνιστές να αναλάβουν την εκτέλεση των δρομολογίων αυτών για τους λόγους που αναφέρονται ειδικότερα στην αιτιολογική σκέψη 128.

⁽⁶⁹⁾ Κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, τροποποιήθηκαν προσωρινά οι κανόνες της Ένωσης σύμφωνα με τους οποίους οι αεροπορικές εταιρείες πρέπει σε κάθε έτος να χρησιμοποιούν τουλάχιστον το 80 % των χρονοθυρίδων τους για να μπορούν να τις διατηρήσουν κατά τη διάρκεια του επόμενου έτους, σε συνδυασμό με τους περιορισμούς που επέβαλαν τα κράτη μέλη στις αεροπορικές εταιρείες προκειμένου να περιοριστεί η εξάπλωση της νόσου COVID-19. Οι κανόνες αυτοί προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινотικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1).

⁽⁷⁰⁾ Απόφαση C(2024) 910 final της Επιτροπής της 16ης Φεβρουαρίου 2024, δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί.

⁽⁷¹⁾ Ιδίως στις αιτιολογικές σκέψεις 11 έως 14.

⁽⁷²⁾ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών: Transport in the European Union: Current Trends and Issues (Μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Τρέχουσες τάσεις και ζητήματα), Μάρτιος 2019. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.

⁽⁷³⁾ Ειδικότερα, η Ρουμανία υποστηρίζει ότι τα ρουμανικά τμήματα των διαδρόμων Ρήνου-Δούναβη και Ανατολής-Ανατολικής Μεσογείου των ΔΕΑ-Μ δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί. Μεταξύ των ελλειπόντων κρίκων περιλαμβάνονται ο αυτοκινητόδρομος Sibiu-Pitești και οι σιδηροδρομικές συνδέσεις Βρασόν-Predeal και Timișoara-Craiova-Calafrat.

⁽⁷⁴⁾ Μετά την κατάργηση των δρομολογίων Cluj-Iάσιο, Iάσιο-Timișoara και OTP-Sibiu, η TAROM εκτελεί τα ακόλουθα επτά δρομολόγια εσωτερικού κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης: από τον αερολιμένα OTP προς Baia Mare, Cluj, Iάσιο, Oradea, Satu Mare, Suceava και Timișoara.

6.7. Δεσμεύσεις που ανέλαβε η Ρουμανία

(135) Προκειμένου να διασφαλιστεί η πλήρης εφαρμογή ορισμένων μέτρων αναδιάρθρωσης ή μέτρων για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που θα προκύψουν στο μέλλον, η Ρουμανία ανέλαβε τις ακόλουθες δεσμεύσεις:

- α) να διασφαλίσει ότι η TAROM θα εκποιήσει πλήρως όλες τις μετοχές της στην [...] και το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026·
- β) να διασφαλίσει ότι η TAROM θα εκμισθώσει από [...] και θα εκποιήσει πλήρως, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, τις χρονοθυρίδες της στον αερολιμένα [...].
- γ) να διασφαλίσει ότι η TAROM θα τηρήσει ανώτατο όριο όσον αφορά τον αριθμό των εκτελούμενων δρομολογίων, που να μην υπερβαίνει το ανώτατο όριο των 28 δρομολογίων και, από τις [...] έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, να μην υπερβαίνει τα 27 δρομολόγια·
- δ) να διασφαλίσει ότι η TAROM θα τηρήσει ανώτατο όριο όσον αφορά τον αριθμό των αεροσκαφών, που να μην υπερβαίνει το ανώτατο όριο των 18 αεροσκαφών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 και των 14 αεροσκαφών για το υπόλοιπο της περιόδου αναδιάρθρωσης έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026·
- ε) να μειώσει τις συχνότητες των εκτελούμενων δρομολογίων κατά μέσο όρο κατά 28 % για τις τακτικές πτήσεις (και κατά 27 % συμπεριλαμβανομένων των ναυλωμένων πτήσεων), το 2026 ⁽⁷⁵⁾ σε σύγκριση με τις συχνότητες των εν λόγω δρομολογίων οι οποίες καταγράφηκαν το 2019·
- στ) να εξασφαλίσει μείωση της μεταφορικής ικανότητας υπό μορφή μείωσης των ASK κατά [...] % καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης σε σύγκριση με το 2019 σε δρομολόγια που ήταν κερδοφόρα σε επίπεδο C1 το 2019·
- ζ) να διασφαλίσει ότι η TAROM δεν θα προβεί σε αγορά μετοχών καμίας επιχείρησης, εκτός εάν είναι απολύτως απαραίτητο για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της TAROM και, στην περίπτωση αυτή, με την επιφύλαξη της προηγούμενης έγκρισης της Επιτροπής· και
- η) να διασφαλίσει ότι η TAROM δεν θα διαφημίζει την κρατική ενίσχυση ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κατά τη θέση σε εμπορία προϊόντων και υπηρεσιών.

6.8. Καταγγελία της Wizz Air Malta

(136) Στις 14 Μαρτίου 2024 η Wizz Air Malta υπέβαλε στις υπηρεσίες της Επιτροπής καταγγελία σχετικά με εικαζόμενη παράνομη κρατική ενίσχυση υπέρ της TAROM. Η Wizz Air Malta πρόβαλε τρεις διακριτούς ισχυρισμούς σχετικά με τον λόγο για τον οποίο η κρατική ενίσχυση που έλαβε η TAROM ήταν παράνομη.

(137) Πρώτον, κατά τη Wizz Air Malta, μεταξύ του Οκτωβρίου του 2022 και του Δεκεμβρίου του 2023 το ρουμανικό κράτος πραγματοποίησε, μέσω του Υπουργείου Μεταφορών, επτά αυξήσεις κεφαλαίου στην TAROM, συνολικού ύψους περίπου 7,8 εκατ. EUR, ποσό το οποίο υπερβαίνει κατά περισσότερα από 6 εκατ. EUR το ποσό της αύξησης κεφαλαίου που εγκρίθηκε με τη δεύτερη απόφαση αποζημίωσης, που ανερχόταν κατά προσέγγιση σε 1,9 εκατ. EUR. Στον βαθμό που η υπέρβαση της εγκριθείσας αύξησης κεφαλαίου θα καταλογιζόταν στην πρώτη απόφαση αποζημίωσης, αυτό θα συνιστούσε, σύμφωνα με τη Wizz Air Malta, ουσιώδη τροποποίηση της εγκριθείσας ενίσχυσης, δεδομένου ότι η Επιτροπή ενέκρινε κρατική εγγύηση για δανεισμό ύψους 93,88 εκατ. RON (περίπου 19,33 εκατ. EUR) και όχι εισφορά κεφαλαίου.

(138) Δεύτερον, η Wizz Air Malta ισχυρίστηκε ότι η TAROM επωφελήθηκε από παράνομη κρατική ενίσχυση, το ύψος της οποίας δεν προσδιόρισε ποσοτικά, και η οποία συνίστατο στο ότι η TAROM εγγυήθηκε μόνο πλασματικά το χρέος της προς τη CNAB για την παροχή των υπηρεσιών της. Η CNAB είναι κρατική εταιρεία η οποία ελέγχεται από το Υπουργείο Μεταφορών για την παροχή των υπηρεσιών της. Η Wizz Air Malta υποστηρίζει ότι, σύμφωνα με ειδική συμβατική ρήτρα εγγύησης, το Υπουργείο Μεταφορών (δηλαδή ο κύριος μέτοχος της TAROM) θα πρέπει να δώσει τη συγκατάθεσή του για την αναγκαστική εκτέλεση της εγγύησης (δηλαδή των περιουσιακών στοιχείων που έχει ενεχυριάσει η TAROM ως εξασφάλιση σε περίπτωση αθέτησης). Αυτό ουσιαστικά σημαίνει ότι ο μέτοχος του οφειλέτη, που τυγχάνει να είναι επίσης ελέγχουσα οντότητα του πιστωτή, θα έπρεπε να δώσει τη συγκατάθεσή του για την ενεργοποίηση της εξασφάλισης, πρόκειται δηλαδή για όρο τον οποίο δεν θα αποδεχόταν ένας ιδιώτης πιστωτής. Η Wizz Air Malta δεν είχε στη διάθεσή της πληροφορίες σχετικά με το αν η ρουμανική κυβέρνηση άσκησε πράγματι τη διακριτική της ευχέρεια.

⁽⁷⁵⁾ Οι μειώσεις συχνότητας και οι μειώσεις των ASK εφαρμόζονται καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και ποικίλλουν ελαφρώς κατά την περίοδο αυτή (σε κάποια έτη ορισμένα δρομολόγια έχουν ελαφρώς υψηλότερες μειώσεις σε σύγκριση με το έτος αναφοράς 2026 και σε κάποια έτη ελαφρώς χαμηλότερες).

- (139) Τρίτον, σύμφωνα με τη Wizz Air Malta, η προτεινόμενη από την TAROM πώληση μίας ή περισσότερων χρονοθυρίδων στον αερολιμένα [...], η οποία εγκρίθηκε από τους μετόχους της TAROM τον Ιούλιο του 2023, θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί σε τιμή η οποία ενδέχεται να μην αντικατοπτρίζει την εύλογη αγοραία αξία. Εάν η συμφωνηθείσα τιμή είναι χαμηλότερη από την αγοραία αξία, αυτό θα μπορούσε να συνιστά ενίσχυση προς τον αγοραστή. Ωστόσο, βάσει δημόσιων πληροφοριών, η Wizz Air Malta δεν γνωρίζει αν η TAROM σχεδιάζει να προχωρήσει στην πώληση και με ποια τιμή.

6.9. Παρατηρήσεις της Ρουμανίας σχετικά με την καταγγελία της Wizz Air Malta

- (140) Στις 28 Μαρτίου, στις 4 Απριλίου, στις 16 Απριλίου, στις 19 Απριλίου και στις 24 Απριλίου 2024 η Ρουμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την καταγγελία που υπέβαλε η Wizz Air Malta.
- (141) Όσον αφορά τον πρώτο ισχυρισμό, σχετικά με παράνομες εισφορές κεφαλαίου, η Ρουμανία εξηγεί καταρχάς ότι, σύμφωνα με τη νομική βάση της ενίσχυσης, όπως έχει καταγραφεί στην πρώτη απόφαση αποζημίωσης με την οποία εγκρίθηκε κρατική ενίσχυση υπό μορφή δημόσιας εγγύησης, καθώς και στο πλαίσιο της ίδιας της σύμβασης εγγύησης, το Υπουργείο Μεταφορών, ως πλειοψηφικός μέτοχος της TAROM, έχει την υποχρέωση να παράσχει τα οικονομικά μέσα για τη διασφάλιση της αποπληρωμής του εγγυημένου δανείου. Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι το Υπουργείο Μεταφορών, δεδομένου ότι δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της δανειακής σύμβασης, δεν μπορεί να αποπληρώσει απευθείας τη δανειστρια τράπεζα και ότι, σύμφωνα με το ρουμανικό δίκαιο, το μόνο μέσο που διατίθεται για να παράσχει την απαιτούμενη χρηματοδότηση στην TAROM είναι η αύξηση κεφαλαίου έναντι νέων μετοχών.
- (142) Η Ρουμανία εξηγεί περαιτέρω ότι οι αποφάσεις των μετόχων για την έγκριση των εισφορών κεφαλαίου δεν ακολουθούνται πάντοτε από πραγματικές εισφορές, όπως προκύπτει από αποφάσεις που καταγράφηκαν σε μεταγενέστερες συνελεύσεις των μετόχων, σύμφωνα με τις οποίες το πραγματικό ποσό των εισφορών κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκαν βάσει της πρώτης απόφασης αποζημίωσης την οποία εξέδωσε η Επιτροπή ανέρχεται σε 12 518 000 RON (περίπου 2,7 εκατ. EUR) έως σήμερα, ποσό που αντιστοιχεί στις τρεις πρώτες δόσεις του αντίστοιχου δανείου.
- (143) Το ποσό αυτό περιλαμβάνεται στην κοινοποιηθείσα ενίσχυση αναδιάρθρωσης, και ειδικότερα στην αύξηση κεφαλαίου ύψους 45,77 εκατ. EUR (βλ. αιτιολογική σκέψη 18), λαμβανομένου υπόψη ότι το ποσό των 2,7 εκατ. EUR ήταν αναγκαίο για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητας της TAROM το 2023. Το ποσό που καταβλήθηκε βάσει της δεύτερης απόφασης αποζημίωσης την οποία εξέδωσε η Επιτροπή αντιστοιχεί ακριβώς στο εγκεκριμένο ποσό ενίσχυσης με τη μορφή αύξησης κεφαλαίου ύψους 9 439 155 RON (περίπου 1,9 εκατ. EUR). Η Ρουμανία εξηγεί περαιτέρω ότι μέχρι σήμερα δεν έχουν πραγματοποιηθεί άλλες αυξήσεις κεφαλαίου κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης.
- (144) Όσον αφορά τον δεύτερο ισχυρισμό περί παράνομης ενίσχυσης που απορρέει από πρόσθετες εγγυήσεις υφιστάμενων χρεών προς την CNAB, οι οποίες επιβαρύνουν ορισμένα περιουσιακά στοιχεία της TAROM ως εξασφάλιση σε περίπτωση αθέτησης, οι ρουμανικές αρχές θεωρούν τον εν λόγω ισχυρισμό εξίσου αβάσιμο. Αυτό οφείλεται ειδικότερα στο ότι η TAROM και η CNAB είναι δύο ανεξάρτητες επιχειρήσεις που έχουν συσταθεί βάσει του ρουμανικού εταιρικού δικαίου. Η Ρουμανία υποστηρίζει ότι η συμβατική διάταξη σχετικά με την επίμαχη εγγύηση, βάσει της οποίας η εκτέλεση της πρόσθετης εξασφάλισης υπόκειται στην έγκριση του κύριου μετόχου, θεσπίστηκε μονομερώς από τους μετόχους της TAROM. Ωστόσο, παρότι το Υπουργείο Μεταφορών είναι ο πλειοψηφικός μέτοχος τόσο της TAROM όσο και της CNAB, υπόκειται στο έκτακτο κυβερνητικό διάταγμα αριθ. 109/2011 σχετικά με την εταιρική διακυβέρνηση των δημόσιων επιχειρήσεων. Οι εν λόγω κανόνες ορίζουν ότι η δημόσια εποπτική αρχή (δηλαδή το Υπουργείο Μεταφορών) δεν μπορεί να παρεμβαίνει στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, στη διαχείριση και στην τρέχουσα λειτουργία των δημόσιων επιχειρήσεων και ότι τυχόν αποφάσεις που λαμβάνονται κατά παράβαση του εν λόγω περιορισμού είναι άκυρες. Οι ρουμανικές αρχές θεωρούν ότι οι εν λόγω διατάξεις θα εμποδίζουν το Υπουργείο Μεταφορών να αρνηθεί τη συγκατάθεσή του σε περίπτωση που η CNAB αποφασίσει να επιβάλει τις απαιτήσεις της σχετικά με την ενεργοποίηση της εγγύησης. Επιπλέον, η Ρουμανία υπογραμμίζει ότι η TAROM και η CNAB συμπεριφέρονται αυστηρά ως φορείς της οικονομίας της αγοράς όσον αφορά τις υφιστάμενες υποχρεώσεις μεταξύ τους, όπως αποδεικνύεται από i) διάφορες αποφάσεις των μετόχων με τις οποίες ζητείται από τη διοίκηση της CNAB να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για την πρόληψη τυχόν ζημίας της CNAB και ανατίθεται στο διοικητικό συμβούλιο η εντολή να χειριστεί την ενδεχόμενη επέκταση των εγγυήσεων, χωρίς να γίνεται αναφορά στην ανάγκη να ληφθεί η έγκριση της εποπτικής αρχής⁽⁷⁶⁾· ii) τις συνεχιζόμενες πληρωμές της TAROM για τη μείωση του χρέους της έναντι της CNAB· iii) την εμπορική απόφαση της CNAB να αναβάλει την εξόφληση ορισμένων οφειλών για όσο διάστημα υπάρχει πρόδηλη καλή θέληση από την πλευρά της TAROM· iv) την επέκταση των εγγυήσεων υπέρ της CNAB με πρόσθετα ενέχυρα, για παράδειγμα επί των εισπρακτέων απαιτήσεων από την πώληση της χρονοθυρίδας [...] ως συνέπεια της απόφασης των μετόχων της CNAB να προσφύγουν σε κάθε νομικό μέσο προκειμένου να αποφευχθεί τυχόν ζημία της CNAB⁽⁷⁷⁾· v) το γεγονός ότι το χρέος της TAROM υπόκειται σε ποινές υπερημερίας, οπότε η CNAB λαμβάνει

⁽⁷⁶⁾ Για παράδειγμα, απόφαση αριθ. 14 μετόχων της CNAB της 10.10.2022, σημεία 3 και 4, απόφαση αριθ. 18 των μετόχων της CNAB της 5.12.2022, σημείο 3, ανακοίνωση αριθ. 147 για τη σύγκληση συνέλευσης της CNAB της 22.5.2023, σημείο 1 από κοινού με την απόφαση αριθ. 11 των μετόχων της CNAB της 27.6.2023, σημείο 1.

⁽⁷⁷⁾ Απόφαση αριθ. 14 των μετόχων της CNAB, ό.π.

αντάλλαγμα για την παράταση των προθεσμιών αποπληρωμής· vi) την επίγνωση της CNAB για το γεγονός ότι η άμεση αναγκαστική εκτέλεση των εξασφαλίσεων θα οδηγούσε πιθανώς σε αφερεγγυότητα της TAROM, ενώ η έγκριση του σχεδίου αναδιάρθρωσης από την Επιτροπή θα επέτρεπε στην TAROM να αποπληρώσει το χρέος της μαζί με τις ποινές υπερημερίας στο εγγύς μέλλον. Επιπλέον, για να υπογραμμίσει το γεγονός ότι η επίμαχη συμβατική διάταξη δεν ασκεί επιρροή στην επιχειρηματική συμπεριφορά της TAROM, το διοικητικό συμβούλιο της TAROM ζήτησε από τη συνέλευση των μετόχων να την αφαιρέσει από τη σχετική συμφωνία παροχής εξασφαλίσεων που συνάφθηκε μεταξύ της CNAB και της TAROM. Η Ρουμανία ανέλαβε τη δέσμευση να υποβάλει την τροποποιημένη συμφωνία στην Επιτροπή, μόλις αυτή τεθεί σε ισχύ. Στις 17 Απριλίου 2024 η Ρουμανία υπέβαλε την απόφαση αριθ. 9/16.4.2024 της γενικής συνέλευσης των μετόχων, με την οποία απορρίφθηκε η τροποποίηση της σύμβασης εγγύησης —η οποία εισήγαγε διάταξη βάσει της οποίας η εκτέλεση των εξασφαλίσεων θα απαιτούσε τη συγκατάθεση της εποπτικής αρχής (του Υπουργείου Μεταφορών)— και ανατέθηκε στο διοικητικό συμβούλιο η εντολή να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για την απαλοιφή της εν λόγω διάταξης από τη σύμβαση εγγύησης.

- (145) Όσον αφορά τον τρίτο ισχυρισμό σχετικά με την πώληση της χρονοθυρίδας [...] κάτω από την αγοραία αξία, η Ρουμανία υποστηρίζει ότι η TAROM κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια για να επιτύχει την υψηλότερη τιμή πώλησης της χρονοθυρίδας. Αυτό αποδεικνύεται από πολλούς παράγοντες, όπως, ειδικότερα, το γεγονός ότι i) η TAROM ανέθεσε τη διενέργεια αποτίμησης από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα στην [...] για να εκτιμήσει την αγοραία αξία της πώλησης και της μίσθωσης της χρονοθυρίδας [...] πριν από την έναρξη της διαδικασίας υποβολής προσφορών και να τη συνοδεύσει στη διαδικασία πώλησης· ii) η TAROM αναζήτησε ενεργά προσφορές από περίπου 20 εταιρείες αφού συζήτησε σχετικά με τις επιλογές και τους δυνητικούς αγοραστές με την Airport Coordination Limited, τον μεγαλύτερο συντονιστή χρονοθυρίδων παγκοσμίως· iii) κατά τη διάρκεια της πρώτης διαδικασίας πώλησης που ξεκίνησε τον Μάρτιο του 2023, η TAROM αναζήτησε βελτιωμένες προσφορές και στη συνέχεια επέλεξε την εταιρεία που είχε υποβάλει την υψηλότερη προσφορά, προτού συνεχίσει τις διαπραγματεύσεις για τη σύμβαση επί αρκετούς μήνες, έως ότου ο προσφέρων αναγκάστηκε να ματαιώσει τη διαδικασία τον Νοέμβριο του 2023 [...]· iv) μια δεύτερη διαδικασία πώλησης δρομολογήθηκε από την TAROM τον Δεκέμβριο του 2023 και εκ νέου, [...] (βλ. αιτιολογική σκέψη 119).

7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

- (146) Η Επιτροπή θα αξιολογήσει καταρχάς αν η δημόσια χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της TAROM, όπως ορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 18, συνεπάγεται κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, σε περίπτωση που αυτό ισχύει, αν η εν λόγω ενίσχυση είναι νόμιμη και συμβατή με την εσωτερική αγορά.

7.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (147) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, «[ε]νίσχυσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν οι Συνθήκες ορίζουν άλλως».
- (148) Κατά συνέπεια, για τον χαρακτηρισμό ενός μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ πρέπει να πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις: i) το μέτρο πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος και να χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους· ii) πρέπει να παρέχει πλεονέκτημα στον αποδέκτη του· iii) το εν λόγω πλεονέκτημα πρέπει να είναι επιλεκτικό· και iv) το μέτρο πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.
- (149) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ρουμανία κοινοποίησε τα μέτρα ως μέτρα που συνιστούν κρατική ενίσχυση. Η κοινοποίηση αυτή δεν απαλλάσσει την Επιτροπή από την υποχρέωση να εξετάσει η ίδια αν τα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση.

7.1.1. Κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος

- (150) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 30 της απόφασης για την ενίσχυση διάσωσης, το δάνειο ύψους 175 952 000 RON (περίπου 36,66 εκατ. EUR) υπέρ της TAROM επρόκειτο να χορηγηθεί από το Υπουργείο Δημόσιων Οικονομικών μέσω του Δημοσίου Ταμείου βάσει δανειακής σύμβασης μεταξύ του εν λόγω υπουργείου και της TAROM, κατ' εφαρμογή έκτακτου διατάγματος της ρουμανικής κυβέρνησης. Ως εκ τούτου, η απόφαση χορήγησης του δανείου διάσωσης μπορούσε να καταλογιστεί στο κράτος και περιλάμβανε κρατικούς πόρους. Στο πλαίσιο της ενίσχυσης

αναδιάρθρωσης, το ποσό που αντιστοιχεί στο δάνειο διάσωσης (με τόκους και τυχόν συναλλαγματικές διαφορές) θα διαγραφεί (βλ. αιτιολογική σκέψη 18). Η απόφαση παραίτησης από την αποπληρωμή του δανείου διάσωσης με τους τόκους λαμβάνεται από το κράτος και βαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό.

- (151) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 19, η νομική βάση για τη χορήγηση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης είναι το κυβερνητικό διάταγμα αριθ. 45/1997, όπως τροποποιήθηκε με το έκτακτο κυβερνητικό διάταγμα αριθ. 113/2021 και, σύμφωνα με τα εν λόγω κυβερνητικά διατάγματα, η χρηματοδότηση για τα μέτρα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης θα παρασχεθεί από το Υπουργείο Μεταφορών. Συνεπώς, η απόφαση για τη χορήγηση των δύο μέτρων της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης ελήφθη από το κράτος και η χρηματοδότηση αμφοτέρων των μέτρων προέρχεται από τον κρατικό προϋπολογισμό.
- (152) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα κοινοποιηθέντα μέτρα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης περιλαμβάνουν κρατικούς πόρους και ότι οι αποφάσεις για τη χορήγηση των μέτρων μπορούν να καταλογιστούν στο κράτος.

7.1.2. Πλεονέκτημα

- (153) Η Επιτροπή οφείλει να εξακριβώσει αν τα μέτρα ευνοούν την TAROM υπό την έννοια ότι κανένας φορέας της αγοράς που θα κατείχε μετοχές στην TAROM δεν θα λάμβανε, σε κατάσταση όσο το δυνατόν παραπλήσια με εκείνη της Ρουμανίας, παρόμοια απόφαση και δεν θα χορηγούσε τα ίδια μέτρα υπό τους ίδιους όρους, πέραν των τυχόν αναμενόμενων πλεονεκτημάτων λόγω της ιδιότητας της Ρουμανίας ως φορέα δημόσιας εξουσίας ⁽⁷⁸⁾.
- (154) Η ύπαρξη τέτοιου πλεονεκτήματος μπορεί να συναχθεί από το γεγονός ότι η TAROM έχει σημαντικές συσσωρευμένες ζημιές και αρνητικά ίδια κεφάλαια (αιτιολογικές σκέψεις 13 και 88), σχεδόν όλα τα περιουσιακά στοιχεία της TAROM έχουν ήδη ενεχυριαστεί ως εξασφαλίσεις για παρελθούσα ή τρέχουσα χρηματοδότηση και η TAROM δεν έχει καταφέρει να εξασφαλίσει επαρκή κεφάλαια ή να αντλήσει χρηματοδότηση με δανειακά κεφάλαια υπό συνθήκες αγοράς χωρίς δημόσια στήριξη (αιτιολογικές σκέψεις 17, 53 και 54).
- (155) Τα μέτρα θα βοηθήσουν την TAROM να χρηματοδοτήσει τη συνέχιση των δραστηριοτήτων της και την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσής της, παρέχοντάς της πρόσβαση σε χρηματοδότηση την οποία η TAROM, λόγω της ιδιαίτερης κατάστασής της και των τρεχουσών συνθηκών, δεν μπόρεσε να εξασφαλίσει στην αγορά. Στο πλαίσιο αυτό, είναι αμφίβολο αν η TAROM θα ήταν σε θέση να προσελκύσει τέτοια χρηματοδότηση από την ιδιωτική αγορά υπό παρόμοιες συνθήκες.
- (156) Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα μέτρα παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στην TAROM κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.1.3. Επιλεκτικότητα

- (157) Τα μέτρα θα ληφθούν αποκλειστικά υπέρ της TAROM. Όπως έχει αποφανθεί το Δικαστήριο ⁽⁷⁹⁾, σε περίπτωση ατομικής ενίσχυσης, βάσει της διαπίστωσης του οικονομικού πλεονεκτήματος μπορεί, καταρχήν, να τεκμαίρεται ο επιλεκτικός χαρακτήρας του μέτρου. Αυτό ισχύει ανεξάρτητα από το αν υπάρχουν φορείς εκμετάλλευσης στις συναφείς αγορές που βρίσκονται σε συγκρίσιμη κατάσταση. Σε κάθε περίπτωση, τα κοινοποιηθέντα μέτρα δεν αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου μέτρου γενικής οικονομικής πολιτικής για την παροχή του ίδιου τύπου ad hoc στήριξης σε όλες τις επιχειρήσεις οι οποίες βρίσκονται σε συγκρίσιμη νομική και πραγματική κατάσταση υπό το πρίσμα του στόχου των μέτρων (λαμβάνομένου υπόψη ότι όλοι οι οικονομικοί φορείς θα πρέπει, καταρχήν, να καλύπτουν οι ίδιοι τις δαπάνες τους), και οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα των αερομεταφορών ή σε άλλους οικονομικούς τομείς, αλλά διατίθενται μόνο στην TAROM.
- (158) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα είναι επιλεκτικά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.1.4. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές

- (159) Όταν η ενίσχυση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις στις ενδοενοσιακές συναλλαγές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι συναλλαγές αυτές επηρεάζονται από την ενίσχυση.

⁽⁷⁸⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2017, Επιτροπή κατά Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, σκέψη 59· απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Ιουνίου 2012, Επιτροπή κατά EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, σκέψεις 78, 79 και 103.

⁽⁷⁹⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Ιουνίου 2015, Επιτροπή κατά MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, σκέψη 60.

Αρκεί ο αποδέκτης της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε αγορές που είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό. Συναφώς, το γεγονός ότι ένας οικονομικός τομέας έχει ελευθερωθεί σε επίπεδο Ένωσης είναι στοιχείο που μπορεί να χρησιμεύσει για να καθοριστεί ότι η ενίσχυση έχει πραγματική ή δυνητική επίπτωση στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

- (160) Η TAROM παρέχει υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών προς, από και εντός της Ρουμανίας και ανταγωνίζεται στην εν λόγω αγορά ιδίως τη Wizz Air, τη Ryanair, τη HiSky, τη Lufthansa και άλλες αεροπορικές εταιρείες. Η αγορά αερομεταφορών είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό στην Ένωση και στην παροχή υπηρεσιών από ένα κράτος μέλος σε άλλο. Τα μέτρα παρέχουν χρηματοδότηση στην TAROM υπό συνθήκες τις οποίες δεν θα μπορούσε να εξασφαλίσει στην ιδιωτική αγορά και την απαλλάσσουν από τις επιβαρύνσεις που θα έπρεπε να επωμισθεί υπό κανονικές συνθήκες αγοράς. Συνεπώς, τα μέτρα ενισχύουν τη θέση της TAROM στη ρουμανική αγορά αεροπορικών μεταφορών σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές της, οι οποίοι δεν επωφελήθηκαν από τα μέτρα αυτά.
- (161) Ως εκ τούτου, τα μέτρα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης μπορεί να νοθεύουν ή να απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

7.1.5. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (162) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της TAROM κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.2. Νομιμότητα των μέτρων της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης

- (163) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το 2023 έχουν ήδη πραγματοποιηθεί αυξήσεις κεφαλαίου συνολικού ύψους 2,7 εκατ. EUR, από τη συνολική κοινοποιηθείσα αύξηση κεφαλαίου ύψους 45,77 εκατ. EUR (αιτιολογικές σκέψεις 18 και 19). Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, σύμφωνα με το έκτακτο κυβερνητικό διάταγμα, τα υπόλοιπα κοινοποιηθέντα μέτρα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης δεν θα εφαρμοστούν πριν από την έγκρισή τους από την Επιτροπή (αιτιολογική σκέψη 19).
- (164) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ρουμανία χορήγησε το εν λόγω μέρος των κοινοποιηθέντων μέτρων χωρίς να έχει εκδοθεί απόφαση της Επιτροπής με την οποία τα μέτρα να κρίνονται συμβατά με την εσωτερική αγορά. Με τον τρόπο αυτόν, η Ρουμανία παρέβη την υποχρέωση αναστολής που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Επομένως, το εν λόγω μέρος των κοινοποιηθέντων μέτρων της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης υπέρ της TAROM συνιστά παράνομη κρατική ενίσχυση.

7.3. Συμβατότητα της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά

- (165) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή δύναται να θεωρήσει ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.
- (166) Από την κοινοποίηση δεν προκύπτει ότι η ενίσχυση ή οι όροι που τη συνοδεύουν ή οι οικονομικές δραστηριότητες που διευκολύνονται από την ενίσχυση θα μπορούσαν να συνεπάγονται παραβίαση οποιασδήποτε σχετικής διάταξης του δικαίου της Ένωσης. Ειδικότερα, η Επιτροπή δεν απέστειλε αιτιολογημένη γνώμη στη Ρουμανία σχετικά με ενδεχόμενη παραβίαση του δικαίου της Ένωσης σε σχέση με την παρούσα υπόθεση, και η Επιτροπή δεν έλαβε καμία καταγγελία ή πληροφορία που θα μπορούσε να υποδηλώνει ότι η κρατική ενίσχυση, οι όροι που συνδέονται με αυτήν ή οι οικονομικές δραστηριότητες που διευκολύνονται από την ενίσχυση ενδέχεται να αντιβαίνουν σε σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης.
- (167) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, προκειμένου η ενίσχυση να κηρυχθεί συμβατή, αφενός, πρέπει να έχει ως στόχο την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών και, αφετέρου, δεν πρέπει να αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.
- (168) Βάσει της πρώτης προϋπόθεσης, η Επιτροπή εξετάζει αν η ενίσχυση προορίζεται για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων. Στο πλαίσιο της δεύτερης προϋπόθεσης, η Επιτροπή σταθμίζει τις θετικές συνέπειες της προτεινόμενης ενίσχυσης για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων, οι οποίες πρόκειται να υποστηριχθούν με την ενίσχυση, έναντι των αρνητικών συνεπειών που η ενίσχυση μπορεί να έχει στην εσωτερική αγορά ⁽⁸⁰⁾.

⁽⁸⁰⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Σεπτεμβρίου 2020, Αυστρία κατά Επιτροπής (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, σκέψη 19.

- (169) Στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή καθορίζει τα κριτήρια τα οποία εξετάζει όταν αξιολογεί τη συμβατότητα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης μιας εταιρείας με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ ⁽⁸¹⁾.
- (170) Η Ρουμανία θεωρεί ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης μπορεί να κριθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (171) Λαμβανομένων υπόψη της φύσης και του σκοπού της επίμαχης κρατικής ενίσχυσης και των ισχυρισμών των ρουμανικών αρχών, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν η προβλεπόμενη χρηματοδότηση για τη στήριξη της αναδιάρθρωσης πληροί τα σχετικά κριτήρια των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (172) Η Επιτροπή, όταν εξετάζει αν η ενίσχυση αναδιάρθρωσης έχει δυσμενείς συνέπειες στους όρους των συναλλαγών σε βαθμό που θα αντέβαινε στο κοινό συμφέρον, εφαρμόζει κριτήριο εξισορρόπησης σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ και τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Κατά την εφαρμογή του κριτηρίου αυτού, εάν ο δικαιούχος είναι επιλέξιμος για τη χορήγηση ενίσχυσης, η Επιτροπή σταθμίζει τις θετικές συνέπειες της ενίσχυσης έναντι των αρνητικών συνεπειών που δημιουργεί ο αντίκτυπος της κρατικής ενίσχυσης στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Κατά την αξιολόγηση αυτήν, εξετάζει την ανάγκη κρατικής παρέμβασης, την καταλληλότητα, την αναλογικότητα, τη διαφάνεια της ενίσχυσης, την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης και τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, όπως ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

7.3.1. Επιλεξιμότητα: τομεακό πεδίο εφαρμογής και προβληματική επιχείρηση

- (173) Προκειμένου να είναι επιλέξιμος για τη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, ο δικαιούχος πρέπει να μπορεί να χαρακτηριστεί προβληματική επιχείρηση, όπως αυτή ορίζεται στην ενότητα 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Ειδικότερα, στο σημείο 20 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση ορίζεται ότι μια επιχείρηση θεωρείται προβληματική όταν, εάν δεν υπάρξει παρέμβαση από το κράτος, οδηγείται προς σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα. Αυτό θα συμβεί όταν συντρέχει τουλάχιστον μία από τις περιστάσεις που περιγράφονται στο σημείο 20 στοιχεία α) έως δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (174) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 7 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας και στις αιτιολογικές σκέψεις 6, 53 και 57 της απόφασης για την ενίσχυση διάσωσης, η TAROM έχει εξαντλήσει περισσότερο από το ήμισυ του εγγεγραμμένου μετοχικού κεφαλαίου της λόγω συσσωρευμένων ζημιών και, ως εκ τούτου, πληρούσε το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 20 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση από τις 31 Δεκεμβρίου 2018 και έως την έκδοση της απόφασης κίνησης της διαδικασίας τον Ιούλιο του 2021 (βλ. αιτιολογική σκέψη 39 της εν λόγω απόφασης). Η κατάσταση αυτή δεν έχει μεταβληθεί από τον Ιούλιο του 2021, όπως φαίνεται από τα χρηματοοικονομικά δεδομένα τα οποία υπέβαλε η Ρουμανία και τα οποία περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 13, 16 και 88, από τα οποία προκύπτει ότι η TAROM συνέχισε να εμφανίζει ζημιές μετά το 2019 και είχε αρνητικά ίδια κεφάλαια στο τέλος του 2023. Ως εκ τούτου, η TAROM πληροί τα κριτήρια του σημείου 20 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση και, συνεπώς, μπορεί να χαρακτηριστεί προβληματική επιχείρηση.
- (175) Σύμφωνα με το σημείο 21 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, μια νεοσύστατη επιχείρηση, δηλαδή επιχείρηση κατά την πρώτη τριετία λειτουργίας στον σχετικό τομέα δραστηριοτήτων, δεν είναι επιλέξιμη για ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Η TAROM δεν είναι νεοσύστατη επιχείρηση για τους σκοπούς των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, δεδομένου ότι ιδρύθηκε το 1954 (βλ. αιτιολογική σκέψη 8), δηλαδή πριν από περισσότερα από τρία έτη.
- (176) Σύμφωνα με το σημείο 22 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, μια επιχείρηση που ανήκει ή έχει εξαγορασθεί από ευρύτερο επιχειρηματικό όμιλο δεν είναι καταρχήν επιλέξιμη για ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, εκτός εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι η εταιρεία έχει εγγενείς δυσχέρειες οι οποίες δεν έχουν προκύψει από την αυθαίρετη κατανομή των δαπανών στο εσωτερικό του ομίλου και ότι οι δυσχέρειες αυτές είναι τόσο σοβαρές, ώστε να μην μπορούν να αντιμετωπιστούν από τον ίδιο τον όμιλο.
- (177) Οι δυσκολίες της TAROM οφείλονται κυρίως στη γήρανση και την ανομοιογένεια του στόλου και στην επιχειρησιακή αναποτελεσματικότητα (αιτιολογική σκέψη 15). Η TAROM δεν ανήκει σε μεγαλύτερο επιχειρηματικό όμιλο και το κράτος έχει τον αποκλειστικό έλεγχο της επιχείρησης αυτής μέσω του Υπουργείου Μεταφορών (αιτιολογική σκέψη 8), επομένως πρόκειται για δημόσια επιχείρηση στην οποία το κράτος ασκεί αποκλειστικό έλεγχο λόγω της κυριότητας και της χρηματοοικονομικής συμμετοχής του ⁽⁸²⁾. Επομένως, η TAROM δεν ανήκει σε μεγαλύτερο όμιλο ούτε βρίσκεται σε διαδικασία εξαγοράς από όμιλο.

⁽⁸¹⁾ Κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, σημείο 38.

⁽⁸²⁾ Βλ. άρθρο 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημόσιων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων (ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17).

- (178) Από το γεγονός ότι το κράτος έχει τον αποκλειστικό έλεγχο της TAROM προκύπτει ότι, στην προκειμένη περίπτωση, κάθε χρηματοδοτική στήριξη από το κράτος προς την TAROM με στόχο να τη συνδράμει στην αντιμετώπιση των δυσχερειών της θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ενίσχυση, εκτός αν πραγματοποιηθεί υπό συνθήκες αγοράς. Ως εκ τούτου, μολονότι οι δυσχέριες της TAROM είναι εγγενείς, δεν τίθεται το ζήτημα του αν αυτές οφείλονται σε αυθαίρετη κατανομή των δαπανών εντός του ομίλου και του αν οι δυσχέριες αυτές είναι τόσο σοβαρές ώστε να μην μπορούν να αντιμετωπιστούν από τον ίδιο τον όμιλο.
- (179) Επιπλέον, σύμφωνα με το σημείο 18 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα του άνθρακα και του χάλυβα και οι χρηματοπιστωτικές επιχειρήσεις δεν είναι επιλέξιμες για ενίσχυση βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 9, η TAROM δραστηριοποιείται στην αεροπορική μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου. Συνεπώς, η TAROM ούτε δραστηριοποιείται στον τομέα του άνθρακα ή του χάλυβα ούτε είναι χρηματοπιστωτική επιχείρηση και, ως εκ τούτου, δεν αποκλείεται από τη λήψη ενίσχυσης αναδιάρθρωσης σύμφωνα με το σημείο 18 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (180) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η TAROM είναι προβληματική επιχείρηση και ότι είναι επιλέξιμη για τη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης.

7.3.2. Η ενίσχυση προωθεί την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή ορισμένων οικονομικών περιοχών

- (181) Κατά το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, προκειμένου να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά, η κρατική ενίσχυση πρέπει να προωθεί την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή ορισμένων οικονομικών περιοχών.
- (182) Συναφώς, προκειμένου να καταδείξουν ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης προορίζεται να προωθήσει την ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων ή περιοχών, τα κράτη μέλη που χορηγούν την εν λόγω ενίσχυση πρέπει να αποδεικνύουν ότι στόχος της ενίσχυσης είναι η πρόληψη κοινωνικών προβλημάτων ή η αντιμετώπιση ανεπαρκειών της αγοράς. Στο συγκεκριμένο πλαίσιο των ενισχύσεων αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όπως αναγνωρίζεται στο σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η έξοδος από την αγορά είναι σημαντική για την ευρύτερη διαδικασία της αύξησης της παραγωγικότητας. Επομένως, απλώς και μόνο η αποτροπή της εξόδου μιας επιχείρησης από την αγορά δεν αιτιολογεί επαρκώς τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης. Αντιθέτως, οι ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης συγκαταλέγονται στις πλέον στρεβλωτικές μορφές κρατικής ενίσχυσης, καθώς παρεμβαίνουν στη διαδικασία εξόδου από την αγορά. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, η αναδιάρθρωση προβληματικής επιχείρησης μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών, μεταξύ άλλων πέραν των ιδίων των δραστηριοτήτων που ασκεί ο δικαιούχος. Αυτό συμβαίνει όταν, ελλείψει τέτοιας ενίσχυσης, η κατάρρευση του δικαιούχου θα οδηγήσει σε καταστάσεις ανεπάρκειας της αγοράς ή κοινωνικών προβλημάτων, παρεμποδίζοντας την ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων και/ή περιοχών που θα επηρεαστούν από τέτοιες καταστάσεις. Μη εξαντλητικός κατάλογος των καταστάσεων αυτών παρατίθεται στο σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (183) Τέτοιες καταστάσεις προκύπτουν, μεταξύ άλλων, όταν ο δικαιούχος, του οποίου την κατάρρευση επιδιώκει να αποτρέψει η ενίσχυση, εκτελεί σημαντική υπηρεσία που δύσκολα μπορεί να αντικατασταθεί και σε τομέα στον οποίο δύσκολα θα μπορούσε να εισέλθει κάποιος ανταγωνιστής, στοιχείο που θα μπορούσε να οδηγήσει σε κίνδυνο διαταραχής στην παροχή της σημαντικής αυτής υπηρεσίας [σημείο 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση]. Επομένως, μέσω της παροχής στον δικαιούχο της δυνατότητας να συνεχίσει τη δραστηριότητά του, η ενίσχυση αποτρέπει την εν λόγω ανεπάρκεια της αγοράς ή τα εν λόγω κοινωνικά προβλήματα. Ωστόσο, στην περίπτωση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης αυτό ισχύει μόνο εάν η ενίσχυση παρέχει στον δικαιούχο τη δυνατότητα να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές του δυνάμεις, και αυτό διασφαλίζεται μόνο εάν η ενίσχυση εξαρτάται από την εφαρμογή σχεδίου αναδιάρθρωσης που αποκαθιστά τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του δικαιούχου.
- (184) Παρότι η Επιτροπή, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, δεν εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την εκπλήρωση του κριτηρίου των κοινωνικών προβλημάτων και/ή της ανεπάρκειας της αγοράς, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις σχετικά με το θέμα αυτό από ένα ενδιαφερόμενο μέρος, την αεροπορική εταιρεία Wizz Air. Η Wizz Air υποστήριξε ειδικότερα ότι η TAROM κατά τα τελευταία έτη είχε χάσει μερίδιο αγοράς, το οποίο κέρδισαν η Wizz Air και η Blue Air, οι οποίες, κατά τον χρόνο υποβολής των παρατηρήσεων της Wizz Air, κατείχαν το 40 % και το 13 % της αγοράς, αντίστοιχα. Ως εκ τούτου, κατά τη Wizz Air, η TAROM δεν διαδραμάτιζε σημαντικό ρόλο ο οποίος θα μπορούσε να εξομοιωθεί με τον ρόλο εθνικού παρόχου υποδομής στη ρουμανική αγορά αεροπορικών μεταφορών.
- (185) Επομένως, η Επιτροπή θα αξιολογήσει πρώτα αν η ενίσχυση προορίζεται να αποτρέψει κατάσταση ανεπάρκειας της αγοράς ή κοινωνικών προβλημάτων (ενότητα 7.3.2.1) και αν συνοδεύεται από σχέδιο αναδιάρθρωσης για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του δικαιούχου (ενότητα 7.3.2.2).

7.3.2.1. Αποτροπή κοινωνικών προβλημάτων ή ανεπάρκειας της αγοράς που συμβάλλει στην ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας ή περιοχής

- (186) Μεταξύ των περιπτώσεων στις οποίες η διάσωση προβληματικής επιχείρησης μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών, το σημείο 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση αφορά περιπτώσεις στις οποίες υπάρχει κίνδυνος διαταραχής στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας που δύσκολα μπορεί να αντικατασταθεί και σε τομέα στον οποίο δύσκολα θα μπορούσε να εισέλθει κάποιος ανταγωνιστής.
- (187) Με βάση τα στοιχεία που υπέβαλε η Ρουμανία, η Επιτροπή θεωρεί ότι η TAROM διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην παροχή συνδεσιμότητας στους πολίτες, στις επιχειρήσεις και στις περιφέρειες της Ρουμανίας.
- (188) Ειδικότερα, η TAROM, σε αντίθεση με τους κύριους ανταγωνιστές της που δραστηριοποιούνται επί του παρόντος στη ρουμανική αγορά, δηλαδή τη Wizz Air και τη Ryanair (αιτιολογική σκέψη 10), εκμεταλλεύεται ένα δίκτυο τύπου ακτινωτού τροχού (αιτιολογική σκέψη 130), το οποίο συνδέει τις διάφορες περιφέρειες της Ρουμανίας με την πρωτεύουσα και διασφαλίζει διεθνείς πτήσεις με ανταπόκριση. Αυτό επιτρέπει στους επιβάτες να έχουν πρόσβαση σε δρομολόγια που δεν εξυπηρετούνται από τον πλησιέστερο σ' αυτούς αερολιμένα.
- (189) Επιπλέον, η TAROM επικεντρώνεται στην παροχή συνδέσεων με πρωτεύοντες αερολιμένες με καλή συχνότητα και σε εξυπηρετικές ώρες για τους επιβάτες της, κάτι που είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τους ταξιδιώτες που δίνουν έμφαση στον παράγοντα χρόνο, όπως οι πελάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους (αιτιολογική σκέψη 129).
- (190) Οι συνδέσεις με πρωτεύοντες αερολιμένες με καλή συχνότητα και σε εξυπηρετικές ώρες έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη ρουμανική αγορά, λόγω της κακής κατάστασης του ρουμανικού σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου, που καθιστά τα σιδηροδρομικά ή οδικά ταξίδια αφενός πολύ μεγαλύτερα σε διάρκεια από τα αεροπορικά ταξίδια, και αφετέρου αναξιόπιστα και άβολα (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 132 έως 134). Στις 29 Μαρτίου 2024 η TAROM είναι ο μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης σε δέκα δρομολόγια, ενώ σε άλλα εννέα υπάρχει μόνο μία άλλη αεροπορική εταιρεία⁽⁸³⁾ (αιτιολογική σκέψη 130). Αυτό σημαίνει ότι, εάν η TAROM εξερχόταν από την αγορά, τα δρομολόγια τα οποία αυτή εκμεταλλεύεται αποκλειστικά επί του παρόντος δεν θα εξυπηρετούνταν πλέον, ενώ θα υπήρχε κατάσταση μονοπωλίου σε εκείνα στα οποία επί του παρόντος υπάρχει μόνο μία άλλη αεροπορική εταιρεία. Μόνο σε εννέα⁽⁸⁴⁾ δρομολόγια έχει η TAROM επί του παρόντος περισσότερους από έναν ανταγωνιστές (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 197).
- (191) Οι κύριοι ανταγωνιστές της TAROM στη ρουμανική αγορά εκμεταλλεύονται συνδέσεις από σημείο σε σημείο και είναι απίθανο να αλλάξουν το μοντέλο δρομολογίων τους, διότι αποσκοπούν στην επίτευξη του πλέον οικονομικά αποδοτικού αποτελέσματος επιλέγοντας αερολιμένες και/ή χρονοθυρίδες που προσφέρουν τη φθηνότερη τιμή (αιτιολογικές σκέψεις 127 και 128). Επιπλέον, παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες, όπως η Lufthansa και η Air France-KLM, μεταφέρουν κυρίως επιβάτες από το Βουκουρέστι προς τους δικούς τους κόμβους αντί να συνδέουν τις ρουμανικές περιφέρειες μεταξύ τους ή το Βουκουρέστι με άλλες σημαντικές πόλεις ανά τον κόσμο (βλ. επίσης αιτιολογικές σκέψεις 128 και 129). Αυτό αφενός θα είχε ως αποτέλεσμα να μην εξυπηρετούνται πολλοί επιβάτες σε περιφερειακές περιοχές, οι οποίοι βασίζονται στο μοντέλο τύπου ακτινωτού τροχού, και αφετέρου θα επηρέαζε αρνητικά τους πελάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους, οι οποίοι πρέπει να βελτιστοποιούν τον χρόνο ταξιδιού και χρειάζονται αξιόπιστες συνδέσεις σε εξυπηρετικές ώρες και συχνότητες.
- (192) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο σημείο 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η αναφορά σε εθνικό πάροχο υποδομής αποτελεί απλώς παράδειγμα και δεν σημαίνει ότι κάθε επιχείρηση αξία αναδιάρθρωσης λόγω της σημασίας της υπηρεσίας που παρέχει κατά την έννοια του εν λόγω σημείου θα πρέπει να εξομοιωθεί με τον ρόλο του εθνικού παρόχου υποδομής.
- (193) Επιπλέον, το μέγεθος της αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται η επιχείρηση ή το μερίδιο της εν λόγω επιχείρησης στην αγορά δεν είναι επίσης καθοριστικό για τη διαπίστωση της σημασίας της υπηρεσίας που κινδυνεύει να διαταραχθεί. Αυτό επιβεβαιώθηκε πρόσφατα από το Δικαστήριο σε υπόθεση αίτησης αναιρέσεως που άσκησε η Wizz Air⁽⁸⁵⁾ σχετικά με την ενίσχυση διάσωσης υπέρ της TAROM. Στην απόφασή του στην εν λόγω υπόθεση, το Δικαστήριο έκρινε ειδικότερα ότι «μολονότι το μέγεθος της αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται ο δικαιούχος της ενισχύσεως και το μερίδιο που αυτός κατέχει στην εν λόγω αγορά μπορούν να αποτελούν παράγοντες ενδεικτικούς της σημασίας της υπηρεσίας την οποία παρέχει ο δικαιούχος της ενισχύσεως, εντούτοις ούτε από το σημείο 44, στοιχείο β', των κατευθυντήριων γραμμών για τη

⁽⁸³⁾ Η Wizz Air ανακοίνωσε την έναρξη δραστηριοτήτων στα δρομολόγια OTP–Βουδαπέστη από τις 17 Ιουνίου 2024. Από την ημερομηνία αυτήν, η TAROM θα ήταν πλέον ο μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης σε εννέα δρομολόγια και θα υπήρχε δυσπώλιο σε δέκα δρομολόγια.

⁽⁸⁴⁾ Μόλις η TAROM πωλήσει τη χρονοθυρίδα της [...], ο αριθμός των δρομολογίων στα οποία έχει περισσότερους του ενός ανταγωνιστές θα είναι οκτώ.

⁽⁸⁵⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιανουαρίου 2024 στην υπόθεση C-440/22 P, Wizz Air Hungary κατά Επιτροπής, ECLI:EU:C:2024:26, σκέψεις 35 έως 39.

διάσωση και την αναδιάρθρωση ούτε από το πλαίσιο στο οποίο αυτό εντάσσεται προκύπτει ότι η σημασία αυτή εξαρτάται κατ' ανάγκη από τους ανωτέρω παράγοντες και ότι, μεταξύ άλλων, η κατάρρευση του δικαιούχου της ενισχύσεως μπορεί να προκαλέσει σοβαρά κοινωνικά προβλήματα ή μείζονες ανεπάρκειες στην αγορά μόνον υπό την προϋπόθεση ότι η αγορά στην οποία αυτός δραστηριοποιείται υπερβαίνει ορισμένο μέγεθος». Το Δικαστήριο επιβεβαίωσε την άποψη του Γενικού Δικαστηρίου ότι το περιορισμένο μέγεθος της αγοράς δεν εμποδίζει τον χαρακτηρισμό μιας υπηρεσίας που παρέχεται στην αγορά αυτή ως σημαντικής κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, κυρίως όταν, όπως είχε διαπιστώσει το Γενικό Δικαστήριο, η παύση της δραστηριότητας της TAROM, η οποία ενέχει συγκεκριμένο κίνδυνο διακοπής της παροχής ορισμένων υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών στη Ρουμανία, θα ήταν επιζήμια για τη συνδεσιμότητα των ρουμανικών περιφερειών οι οποίες εξυπηρετούνται αποκλειστικώς από την εν λόγω αεροπορική εταιρεία, καθώς και για την οικονομική κατάσταση των περιφερειών αυτών.

- (194) Μολονότι είναι αλήθεια ότι το μερίδιο αγοράς της TAROM μειωνόταν ή παρέμεινε στάσιμο επί σειρά ετών, η δικαιούχος επιχείρηση κατόρθωσε να αυξήσει σημαντικά τον αριθμό των επιβατών της τα τελευταία έτη, από 2,41 εκατομμύρια το 2017 σε 3,13 εκατομμύρια το 2019 (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 99). Με την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσής της, καθώς και με την παύση των δραστηριοτήτων της Blue Air τον Σεπτέμβριο του 2022 (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 131), η τάση αυτή είναι πιθανό να συνεχιστεί στο μέλλον, όπως φαίνεται επίσης από τις επιχειρηματικές προβλέψεις της TAROM. Εν πάση περιπτώσει, η σημασία της υπηρεσίας της TAROM κατά την έννοια του σημείου 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση δεν στοιχειοθετείται από το μερίδιο αγοράς της TAROM αλλά από τον ρόλο της στην παροχή συνδεσιμότητας στις περιφέρειες της Ρουμανίας.
- (195) Όπως αναφέρεται ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 43, 44 και 45 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή γνωρίζει ότι έχουν εισέλθει ανταγωνιστές σε ορισμένα δρομολόγια εσωτερικού που εκμεταλλευόταν η TAROM. Για παράδειγμα, το καλοκαίρι του 2020 η Blue Air εισήλθε σε τρία από τα δρομολόγια στα οποία η TAROM ήταν ο μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης: Βουκουρέστι–Oradea (δρομολόγιο το οποίο, μετά την παύση των δραστηριοτήτων της Blue Air, εκτελείται και πάλι αποκλειστικά από την TAROM), Cluj–Ιάσιο και Ιάσιο–Τιμίζοαρα (στα οποία η TAROM δεν δραστηριοποιείται πλέον επί του παρόντος και καμία άλλη αεροπορική εταιρεία δεν έχει εισέλθει από τότε που η Blue Air και η TAROM σταμάτησαν να εκτελούν τα συγκεκριμένα δρομολόγια), ακολουθούμενη από τη HiSky στα δρομολόγια Βουκουρέστι–Τιμίζοαρα και Βουκουρέστι–Cluj το 2021. Αυτό φαίνεται να υποδηλώνει ότι το μέγεθος των αεροσκαφών δεν αποτελεί κατ' ανάγκη εμπόδιο για την είσοδο ανταγωνιστών σε δρομολόγια εσωτερικού, όπου η ζήτηση είναι γενικά χαμηλότερη απ' ό,τι σε διεθνή δρομολόγια. Επιπλέον, όσον αφορά τα διεθνή δρομολόγια, τα λίγα παραδείγματα διαφορών στις τιμές μεταξύ της TAROM και άλλων αερομεταφορέων τα οποία παρέδωσε η Ρουμανία δεν είναι αρκετά ισχυρά ώστε να επιτρέψουν στην Επιτροπή να συναγάγει συμπέρασμα σχετικά με τις πιθανές αυξήσεις των τιμών και την έλλειψη εναλλακτικής εισόδου σε περίπτωση εξόδου της TAROM από τα εν λόγω δρομολόγια.
- (196) Ωστόσο, ενώ άλλοι αερομεταφορείς θα μπορούσαν να εισέλθουν —τουλάχιστον προσωρινά— σε ορισμένα δρομολόγια, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι οι ανταγωνιστές θα ήταν σε θέση και έτοιμοι να αναλάβουν τον ρόλο της TAROM στη διασφάλιση εξυπηρετικής συνδεσιμότητας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις της Ρουμανίας σε προσιτές τιμές (βλ. αιτιολογική σκέψη 130), αναπαράγοντας το σύνολο ή μεγάλο μέρος των δρομολογίων και των υπηρεσιών πτήσεων που εκτελούσε η TAROM σε εθνικό και διεθνές επίπεδο χωρίς διαταραχές για τους πελάτες σε μεσοπρόθεσμο έως μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Ειδικότερα, μετά την έξοδο της Blue Air από την αγορά, υπάρχει σαφής κίνδυνος οι περιφέρειες της βόρειας και κεντρικής Ρουμανίας, οι οποίες επίσης δεν διαθέτουν καλές οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις με τον Νότο, να αναγκαστούν να καταφύγουν σε πολύ χρονοβόρα και άβολα ταξίδια με τρένο ή να προσφύγουν στη χρήση του οδικού δικτύου το οποίο βρίσκεται ως επί το πλείστον σε κακή κατάσταση συντήρησης και σε μεγάλο μέρος του οποίου υπάρχει μόνο μία λωρίδα κυκλοφορίας (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 133 και 134).
- (197) Ειδικότερα, στις 29 Μαρτίου 2024, επί συνόλου 28 δρομολογίων που εξυπηρετούνται από την TAROM, ο δικαιούχος είναι ο μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης σε πέντε δρομολόγια εσωτερικού και σε τέσσερα διεθνή δρομολόγια (βλ. αιτιολογική σκέψη 127), ενώ επίσης σε 10 ακόμα δρομολόγια (οκτώ διεθνή και δύο εσωτερικού) υπάρχει μόνο ένας άλλος ανταγωνιστής (δυοπώλιο) (βλ. αιτιολογική σκέψη 130). Δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι οι ανταγωνιστές θα ήταν έτοιμοι να αναπαραγάγουν αυτό το δίκτυο που παρέχεται μέσω του συστήματος «ακτινωτού τροχού» (hub-and-spoke) που εφαρμόζει η TAROM. Το τελευταίο συνδέει τους περιφερειακούς αερολιμένες με την πρωτεύουσα μέσω του αερολιμένα OTP, ενώ οι ανταγωνιστές στη ρουμανική αγορά παρέχουν κυρίως υπηρεσίες από σημείο σε σημείο ή μεταφέρουν επιβάτες στους κόμβους τους (δηλαδή στο Μόναχο, στη Βιέννη, στη Βαρσοβία κ.λπ.). Ειδικότερα, από τότε που η TAROM εξήλθε από τα πέντε δρομολόγια Ιάσιο–Τιμίζοαρα, Cluj–Ιάσιο, Βουκουρέστι–Sibiu, Βουκουρέστι–Γερεβάν, Βουκουρέστι–Τιφλίδα, κανένας άλλος ανταγωνιστής δεν εισήλθε σ' αυτά. Μετά την παύση των δραστηριοτήτων της Blue Air τον Σεπτέμβριο του 2022, μόνο μία άλλη αεροπορική εταιρεία, ο νεοεισερχόμενος αερομεταφορέας HiSky, εκτελεί επί του παρόντος πτήσεις εντός Ρουμανίας σε δύο δρομολόγια, και συγκεκριμένα στα δρομολόγια Βουκουρέστι–Τιμίζοαρα και Βουκουρέστι–Cluj (αιτιολογική σκέψη 130).
- (198) Οι αεροπορικές συνδέσεις των διαφόρων περιφερειών με την πρωτεύουσα είναι ιδιαίτερα σημαντικές στη Ρουμανία, λόγω της κακής κατάστασης του ρουμανικού οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου. Ως εκ τούτου, τα τελευταία δεν αποτελούν βιώσιμες επιλογές για ταξίδια μεγαλύτερων αποστάσεων, όπως αποδεικνύεται από τις ιδιαίτερα μεγάλες καθυστερήσεις (και ενίοτε τις δύσκολες συνθήκες) που επικρατούν σε πολλά δρομολόγια. Η Ρουμανία εξηγεί, για παράδειγμα, ότι οι ρουμανικές

περιφέρειες και ειδικότερα οι βορειοανατολικές περιφέρειες δεν είναι επαρκώς διασυνδεδεμένες, ενώ σημαντικές συνδέσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί (βλ. αιτιολογική σκέψη 133). Ως εκ τούτου, οι αεροπορικές μεταφορές είναι υψίστης σημασίας για την περιφερειακή ανάπτυξη. Από την άποψη αυτήν, τα επτά δρομολόγια εσωτερικού που εκμεταλλεύεται η TAROM και τα οποία συνδέουν τον αερολιμένα OTP με κεντρικούς και βόρειους αερολιμένες, παραμένουν ζωτικής σημασίας για την αποτελεσματική περιφερειακή συνδεσιμότητα (βλ. αιτιολογική σκέψη 134). Τα δρομολόγια που εξυπηρετεί η TAROM συνδέουν τις βόρειες περιφέρειες της Ρουμανίας όχι μόνο με το νότιο τμήμα της χώρας αλλά και —μέσω Βουκουρεστίου— με προορισμούς στο εξωτερικό.

- (199) Το γεγονός ότι η TAROM έχει περιορισμένο μέγεθος δεν εμποδίζει, αυτό καθαυτό, να θεωρηθεί η υπηρεσία της σημαντική κατά την έννοια του σημείου 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Επιπλέον, η ύπαρξη ορισμένου βαθμού δυνατότητας υποκατάστασης δεν αποκλείει αυτή καθαυτή τον κίνδυνο διαταραχών. Για παράδειγμα, οι επιβάτες που δίνουν έμφαση στον παράγοντα χρόνο, όπως τα άτομα που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους, ενδέχεται να παρεμποδίζονται σημαντικά στα ταξίδια τους, δεδομένου του κακού οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, στοιχείο το οποίο με τη σειρά του μπορεί να πλήξει μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων που βασίζονται στην ευελιξία που προσφέρουν οι πολυάριθμες και βολικές συνδέσεις της TAROM από τους περιφερειακούς αερολιμένες προς την πρωτεύουσα και αντιστρόφως και, κατ' επέκταση, τις περιφέρειες στις οποίες δραστηριοποιούνται οι εν λόγω επιχειρήσεις. Πρόκειται για υπηρεσία που δεν προσφέρεται από AXK, όπως η Wizz Air, η προσφορά της οποίας είναι πολύ ευαίσθητη ως προς τις τιμές και βασίζεται συνήθως σε λιγότερο δαπανηρές χρονοθυρίδες ή σε αερολιμένες με τα χαμηλότερα τέλη. Επιπλέον, οι κύριοι ανταγωνιστές της TAROM εκτελούν κυρίως συνδέσεις από σημείο σε σημείο, ενώ η Lufthansa και η Air France-KLM συνδέουν κυρίως επιβάτες με τους δικούς τους κόμβους (βλ. αιτιολογική σκέψη 128) και η HiSky δεν προσφέρει το ίδιο επίπεδο εξυπηρέτησης με την TAROM, καθώς εκτελεί πτήσεις σε δευτερεύοντες αερολιμένες, σε λιγότερο βολικές χρονοθυρίδες και προσφέρει μικρό μόνο αριθμό δρομολογίων. Στο πλαίσιο αυτό, η απώλεια του συστήματος τύπου ακτινωτού τροχού της TAROM σε συνδυασμό με το επίπεδο εξυπηρέτησης που προσφέρει (βολικές χρονοθυρίδες, καλή συχνότητα, πολλοί πρωτεύοντες αερολιμένες, προσιτές τιμές) θα ήταν ιδιαίτερα επιζήμια και δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι οι ανταγωνιστές θα αντικαθιστούσαν το εν λόγω δίκτυο και την εν λόγω υπηρεσία.
- (200) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης θα αποτρέψει τον κίνδυνο διαταραχών στη ρουμανική αγορά αεροπορικών μεταφορών τον οποίο είναι πιθανό να προκαλέσει η έξοδος της TAROM από την αγορά.

Συμπέρασμα σχετικά με την αποτροπή κοινωνικών προβλημάτων ή ανεπάρκειας της αγοράς

- (201) Παρότι η Ρουμανία επικαλέστηκε επίσης τις περιστάσεις που αναφέρονται στο σημείο 44 στοιχεία γ) και στ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι πληρούται η προϋπόθεση της αποφυγής κοινωνικών προβλημάτων ή ανεπαρειών της αγοράς σύμφωνα με το σημείο 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση και, ως εκ τούτου, δεν είναι αναγκαίο να αξιολογηθούν τα επιχειρήματα της Ρουμανίας σχετικά με το θέμα αυτό.
- (202) Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή δεν διατύπωσε αμφιβολίες όσον αφορά την εκπλήρωση αυτού του κριτηρίου συμβατότητας στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, παρότι οι παρατηρήσεις που διατύπωσε η Wizz Air με δική της πρωτοβουλία εξετάστηκαν στην παρούσα ενότητα.
- (203) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση συμβάλλει στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας των αεροπορικών μεταφορών στη Ρουμανία, δεδομένου ότι αποτρέπει την έξοδο μιας επιχείρησης που θα είχε προκαλέσει σοβαρό κίνδυνο διαταραχής στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας που δύσκολα μπορεί να αντικατασταθεί και σε τομέα στον οποίο δύσκολα θα μπορούσε να εισέλθει κάποιος ανταγωνιστής [σημείο 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση].

7.3.2.2. Σχέδιο αναδιάρθρωσης και αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

- (204) Βάσει του σημείου 46 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης προϋποθέτει την εφαρμογή σχεδίου αναδιάρθρωσης που θα αποκαταστήσει τη βιωσιμότητα του δικαιούχου. Η εφαρμογή μέτρων αναδιάρθρωσης για την αντιμετώπιση των αιτίων που προκάλεσαν τις δυσχέρειες του δικαιούχου, διευκολύνοντάς τον να καταστεί βιώσιμος μακροπρόθεσμα, είναι αναγκαία προϋπόθεση προκειμένου η ενίσχυση αναδιάρθρωσης να εξυπηρετήσει την ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων και περιοχών στις οποίες δραστηριοποιείται ο δικαιούχος.
- (205) Βάσει των σημείων 45 έως 48 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, ενίσχυση αναδιάρθρωσης θα πρέπει να χορηγείται μόνο για τη στήριξη ρεαλιστικού, συγκροτημένου και μακρόπνοου σχεδίου αναδιάρθρωσης, του οποίου τα μέτρα πρέπει να σχεδιάζονται με σκοπό την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, αποκλείοντας κάθε περαιτέρω ενίσχυση πέραν αυτής που υποστηρίζει το σχέδιο αναδιάρθρωσης του δικαιούχου. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να προσδιορίζει τα αίτια των προβλημάτων του δικαιούχου καθώς και τις αδυναμίες του και να περιγράφει συνοπτικά πώς τα προτεινόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης πρόκειται να επανορθώσουν τα βασικά προβλήματα του δικαιούχου.

- (206) Τα αποτελέσματα της αναδιάρθρωσης πρέπει να αποδεικνύονται σε ένα βασικό σενάριο και σε ένα απαισιόδοξο σενάριο, μέσω του προσδιορισμού παραμέτρων επιδόσεων και των βασικών προβλέψιμων παραγόντων κινδύνου. Για να αποδείξει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά του, ο δικαιούχος πρέπει να επιτύχει δέουσα απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου μετά την κάλυψη όλων των δαπανών του, συμπεριλαμβανομένων της απόσβεσης και των χρηματοοικονομικών επιβαρύνσεων, χωρίς να εξαρτάται από αισιόδοξες παραδοχές σχετικά με παράγοντες όπως οι αυξομειώσεις των τιμών ή της ζήτησης, και πρέπει να είναι σε θέση να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές του δυνάμεις.
- (207) Το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM σχεδιάστηκε για να αντιμετωπίσει τα προβλήματα τα οποία εντόπισε η δικαιούχος επιχείρηση μετά από ενδελεχή αξιολόγηση των λόγων των οικονομικών δυσκολιών της και με σκοπό να καταστεί εκ νέου βιώσιμη. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 15, το κύριο πρόβλημα της TAROM ήταν η γήρανση και η ανομοιογένεια του στόλου της. Αυτό αντιμετωπίζεται πλήρως από το πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου (βλ. ενότητα 6.2.1), το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα έναν πιο ομοιόμορφο, σύγχρονο στόλο, προσαρμοσμένο στις ανάγκες της TAROM, και θα οδηγήσει σε σημαντική εξοικονόμηση κόστους. Επιπλέον, το πρόβλημα των μη αποδοτικών δρομολογίων θα αντιμετωπιστεί με το πρόγραμμα βελτιστοποίησης των δρομολογίων που εφαρμόζεται κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και το οποίο θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των αεροσκαφών ανά δρομολόγιο και την επίτευξη κερδοφορίας επιπέδου C3 σε όλα τα δρομολόγια έως το 2029 (βλ. αιτιολογική σκέψη 64). Το δεύτερο μείζον πρόβλημα της TAROM ήταν το υψηλό λειτουργικό κόστος της, το οποίο θα αντιμετωπιστεί με την αύξηση της οργανωτικής και επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας, καθώς και με τη βελτιστοποίηση του κόστους (βλ. αιτιολογική σκέψη 66 και ενότητες 6.2.3 και 6.2.4). Μέσω της αναδιοργάνωσης του προσωπικού, τα μέτρα αυτά θα έχουν επίσης ως αποτέλεσμα τη βελτίωση των εντοπισθέντων ζητημάτων που αφορούν το εργατικό δυναμικό. Τέλος, η TAROM σχεδιάζει επίσης να αυξήσει τα παρεπόμενα έσοδα, τα οποία ήταν πολύ περιορισμένα στο παρελθόν, και άρχισε να πωλεί πρόσθετες υπηρεσίες (αιτιολογική σκέψη 65).
- (208) Η εξαετής διάρκεια του σχεδίου, η οποία καλύπτει την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, δεν είναι αδικαιολόγητα μεγάλη, δεδομένου ότι η εναέρια κυκλοφορία της Ρουμανίας αναμένεται να ανακάμψει στα επίπεδα προ COVID-19 μόλις το καλοκαίρι του 2024 (βλ. αιτιολογική σκέψη 89). Επιπλέον, ορισμένα μέτρα αναδιάρθρωσης εφαρμόζονται από τη φύση τους σε μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, όπως, για παράδειγμα, η ανανέωση του στόλου (όπου πρώτα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης και να υπογραφεί η συμφωνία μίσθωσης, και έπειτα πρέπει να κατασκευαστούν και να παραδοθούν τα αεροσκάφη) και, ως εκ τούτου, θα αποδώσουν πλήρως σε επίπεδο εξοικονόμησης πόρων και βελτίωσης της αποτελεσματικότητας μόλις το 2025 σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM (αιτιολογικές σκέψεις 59 έως 62).
- (209) Στην επόμενη ενότητα, η Επιτροπή θα αξιολογήσει, καταρχάς, την αξιοπιστία των παραδοχών στις οποίες βασίζεται το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης του δικαιούχου και, στη συνέχεια, θα αξιολογήσει τα στοιχεία που αποδεικνύουν την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του δικαιούχου στο πέρας του εν λόγω σχεδίου.

Αξιολόγηση των κύριων παραδοχών στις οποίες βασίζονται οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις

- (210) Η Επιτροπή εξέτασε προσεκτικά τις βασικές παραδοχές στις οποίες βασίζονται οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης που υπέβαλε η Ρουμανία.
- (211) Όσον αφορά την αξιοπιστία των παραδοχών στις οποίες βασίζονται οι προβλέψεις εσόδων, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ως προς τους όγκους, η TAROM εφάρμοσε τα σενάρια προβλέψεων του Eurocontrol μετά την πανδημία COVID-19 για τη ζήτηση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών⁽⁸⁶⁾ στα δρομολόγια τα οποία θα συνεχίσει να εκτελεί μετά την εφαρμογή των μέτρων για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού (τα οποία περιλαμβάνουν τη μείωση του στόλου της κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, καθώς και τη μείωση του αριθμού των δρομολογίων που εξυπηρετούνται από την TAROM και τη μείωση του αριθμού των πτήσεων στα εν λόγω δρομολόγια). Το επίπεδο μείωσης του αριθμού των πτήσεων σε σύγκριση με το 2019 παρουσιάζεται στον πίνακα 11.

Πίνακας 11

Εξέλιξη του (πραγματικού και προβλεπόμενου) αριθμού πτήσεων της TAROM από το 2019

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (212) Ο συνδυασμός του μειωμένου συνολικού αριθμού δρομολογίων, πτήσεων και αεροσκαφών έχει ως αποτέλεσμα συνολική μείωση των ASK κατά [...] % (αν υπολογιστούν μόνο τα κερδοφόρα δρομολόγια σε επίπεδο C1), μείωση των ASK κατά [...] % (αν υπολογιστούν όλα τα δρομολόγια) και μείωση κατά [...] % (όταν συμπεριλαμβάνονται οι ναυλωμένες πτήσεις) σε

⁽⁸⁶⁾ Βλ. υποσημειώσεις 48 και 50 σχετικά με την επιλογή και τη χρήση των προβλέψεων του Eurocontrol από την TAROM.

σύγκριση με τη βάση αναφοράς του 2019, όπως φαίνεται στον πίνακα 12. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η πρόβλεψη κυκλοφορίας από την TAROM σε όλα τα δρομολόγια που περιλαμβάνονται στις προβλέψεις της βασίζεται στα πραγματικά αριθμητικά στοιχεία και στο μοντέλο της ίδιας της TAROM έως το 2022, καθώς και στη συνολική αγορά όπως εκτιμάται από την IATA για το υπόλοιπο της περιόδου αναδιάρθρωσης ⁽⁸⁷⁾.

Πίνακας 12

Εξέλιξη των ASK της TAROM (σε εκατ. ASK)

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (213) Ενώ οι ASK μετρούν την προσφορά, ο όγκος των επιβατών αποτελεί μέτρο της ζήτησης. Η χρήση μεγαλύτερων αεροσκαφών σε διάφορους προορισμούς θα τονώσει τη ζήτηση μέσω της καλύτερης τιμολόγησης, θα συμβάλει στη μεγιστοποίηση της κερδοφορίας των δρομολογίων και στην αύξηση των συντελεστών πληρότητας. Ο συντελεστής πληρότητας επιβατών, ο οποίος καθορίζει το μερίδιο της πληρούμενης ή ζητούμενης μεταφορικής ικανότητας, συνδέεται με τη χωρητικότητα ASK. Πράγματι, με μειωμένο στόλο αεροσκαφών που υπόκειται σε ανώτατο όριο, η TAROM θα είναι σε θέση να λειτουργεί με βιώσιμο τρόπο μόνο εάν μπορεί να χρησιμοποιεί αποτελεσματικότερα τα αεροσκάφη της, με υψηλότερους συντελεστές πληρότητας.
- (214) Το 2019 η λειτουργία της TAROM ως αεροπορικής εταιρείας ήταν κάθε άλλο παρά αποδοτική, δεδομένου ότι ο συντελεστής πληρότητάς της για το έτος ήταν μόλις [...] %, ο χαμηλότερος μεταξύ των πέντε κορυφαίων αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνταν στη ρουμανική αγορά. Το ποσοστό αυτό ήταν επίσης σημαντικά χαμηλότερο από τον μέσο συντελεστή πληρότητας 85,2 % που καταγράφηκε σε ευρωπαϊκό επίπεδο ⁽⁸⁸⁾.
- (215) Έκτοτε, τα μέτρα εμπορικής βελτιστοποίησης έχουν οδηγήσει σε συνεχή βελτίωση αυτού του κρίσιμου δείκτη αποτελεσματικότητας για την TAROM, παρότι εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά περιθώρια αύξησης σε σύγκριση με τον ανταγωνισμό.

Γράφημα 2

Συντελεστής πληρότητας ⁽⁸⁹⁾ για τις πέντε κορυφαίες αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη Ρουμανία (% εκτίμηση 2019-2023)

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (216) Στο πλαίσιο αυτό, όπως φαίνεται στον πίνακα 13, η TAROM σημείωσε σημαντική πρόοδο μετά την περίοδο της πανδημίας COVID-19, με αύξηση του συντελεστή πληρότητας σχεδόν κατά [...] % κατά μέσο όρο το 2023 σε σύγκριση με το 2019.

Πίνακας 13

Εξέλιξη του συντελεστή πληρότητας της TAROM κατά τα έτη 2023/2022 (μετά την COVID-19) έναντι του 2019 (προ COVID-19)

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

⁽⁸⁷⁾ Η συνολική αγορά για την περίοδο 2018-2022 βασίζεται στους υπολογισμούς της IATA για τα μερίδια αγοράς της TAROM και στα πραγματικά στοιχεία PAX της TAROM για την περίοδο 2018-2022. Συνολική αγορά για την περίοδο 2023-2029 με βάση την τιμή του 2019 και τα ποσοστά ανάκαμψης του Eurocontrol. Τα μερίδια αγοράς βασίζονται στους υπολογισμούς της IATA σχετικά με την εναέρια κυκλοφορία κατά την περίοδο 2018-2022. Το μερίδιο αγοράς της TAROM για την περίοδο 2023-2029 βασίζεται στην εκτίμηση των PAX στο μοντέλο της και στη συνολική εκτιμώμενη αγορά.

⁽⁸⁸⁾ Από «IATA State of the region: Europe» (IATA — Κατάσταση σε επίπεδο περιφέρειας: Ευρώπη) του Ιουνίου του 2020, η οποία είναι προσβάσιμη στη διεύθυνση <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-briefing---europe---june-2020/>. Μια εναλλακτική πηγή είναι οι πληροφορίες που δημοσίευσε ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) για το 2019, οι οποίες δείχνουν συντελεστή πληρότητας στο ίδιο περίπου επίπεδο (85 %) και διατίθενται στη διεύθυνση https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics.pdf (σ. 4).

⁽⁸⁹⁾ Για τη Wizz Air, τη Lufthansa, τη Ryanair και την Air France-KLM, ο συντελεστής πληρότητας που παρουσιάζεται υπολογίζεται για τη συνολική βάση λειτουργίας και όχι μόνο για τη Ρουμανία. Οι συντελεστές πληρότητας παρέχονται σύμφωνα με τις ετήσιες εκθέσεις (με βάση τα χρονοδιαγράμματα του οικονομικού έτους) για όλες τις αεροπορικές εταιρείες πέραν της TAROM (παρουσιάζονται τα στοιχεία των εταιρειών, συμπεριλαμβανομένης εκτίμησης για το 2023). Όσον αφορά τα αριθμητικά στοιχεία της Lufthansa και της Air France-KLM για το 2023, τα δεδομένα παρουσιάζονται για τους πρώτους εννέα μήνες του 2023, ενώ για τη Wizz Air και τη Ryanair τα στοιχεία αφορούν το οικονομικό έτος που έληξε την 31η Μαρτίου 2023.

- (217) Εκτός από τις πληροφορίες που παρουσιάζονται στον πίνακα 13, οι ρουμανικές αρχές ανέφεραν ότι ο μέσος συντελεστής πληρότητας της TAROM για το 2023 ανήλθε σε [...] %, όπως φαίνεται στον πίνακα 5. Εξήγησαν επίσης ότι η TAROM αναμένει ελαφρώς χαμηλότερους συντελεστές πληρότητας το 2025 και το 2026 ως αποτέλεσμα της εισαγωγής των νέων αεροσκαφών μεγαλύτερης χωρητικότητας, στοιχείο που θα οδηγήσει σε ελαφρά αύξηση του όγκου των ASK⁽⁹⁰⁾ (παρότι τα δρομολόγια και οι συχνότητες δεν θα μεταβληθούν). Ωστόσο, ο συντελεστής πληρότητας αναμένεται να αυξηθεί και πάλι με αργούς ρυθμούς τα επόμενα έτη (αρχής γενομένης από το 2027) με τις αναμενόμενες βελτιώσεις των λειτουργικών επιδόσεων της TAROM (βλ. πίνακα 5 στην αιτιολογική σκέψη 101).
- (218) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Eurocontrol για την αγορά (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 89 έως 91), η κίνηση της TAROM αναμένεται να ανέλθει στα επίπεδα προ COVID-19 έως το 2025 και να αυξηθεί, κατά μέσο όρο, κατά [...] % ετησίως για την περίοδο 2025-2029, φθάνοντας έτσι σε αναμενόμενο συνολικό ετήσιο αριθμό επιβατών της τάξης των [...] εκατομμυρίων στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, όπως φαίνεται στο γράφημα 3.

Γράφημα 3

Εξέλιξη της μεταφορικής ικανότητας της TAROM και των τακτικών πτήσεων⁽⁹¹⁾

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (219) Ως εκ τούτου, και όπως φαίνεται στον πίνακα 14, ο αριθμός επιβατών όπως εκτιμάται από την TAROM τόσο στο βασικό σενάριο όσο και στο σενάριο οπισθοδρόμησης βρίσκεται —το 2024, το 2025, καθώς και στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2026— κάτω από τις καμπύλες ανάκαμψης του Eurocontrol, τόσο στο βασικό όσο και στο χαμηλό σενάριο. Ειδικότερα, το βασικό σενάριο της TAROM παραμένει συντηρητικά κάτω από την καμπύλη του βασικού σεναρίου του Eurocontrol για το υπόλοιπο της περιόδου που αναλύθηκε και κάτω από την καμπύλη του χαμηλού σεναρίου του Eurocontrol για τα έτη 2024, 2025 και 2026. Ομοίως, το σενάριο οπισθοδρόμησης της TAROM παραμένει κάτω από την καμπύλη του χαμηλού σεναρίου του Eurocontrol το 2024, το 2025 και το 2026, υπερβαίνοντας οριακά την καμπύλη αυτήν αρχής γενομένης από το 2027.

Πίνακας 14

Αριθμός επιβατών της TAROM έναντι των καμπυλών ανάκαμψης του Eurocontrol, μόνο για τα δρομολόγια που θα εκτελούνται σύμφωνα με το σχέδιο αναδιάρθρωσης (σε εκατομμύρια PAX)

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (220) Η ακρίβεια και η αξιοπιστία αυτών των προβλέψεων ενισχύονται περαιτέρω από την αναφορά των ρουμανικών αρχών ότι ο πραγματικός αριθμός των επιβατών που μετέφερε η TAROM το 2022⁽⁹²⁾ στα τακτικά δρομολόγια, τα οποία θα συνεχίσει να εκτελεί, ήταν κατά [...] % υψηλότερος από τις προβλέψεις της με βάση τις προβλέψεις του Eurocontrol, στο επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης που υποβλήθηκε στην Επιτροπή.
- (221) Ειδικότερα, όσον αφορά τις διεθνείς πτήσεις, [...].
- (222) Όσον αφορά τις πτήσεις εσωτερικού, [...].
- (223) Ενώ, σε αντίθεση με το 2022, ο πραγματικός αριθμός επιβατών για ολόκληρο το έτος 2023 (2 333 839) είναι κατά [...] % χαμηλότερος από την εκτίμηση της TAROM στο επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης (η οποία πραγματοποιήθηκε με βάση τα πραγματικά αριθμητικά στοιχεία για τους πρώτους 9 μήνες του εν λόγω έτους), η αρνητική αυτή διακύμανση οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην αναταραχή που ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2023 στη Μέση Ανατολή και επηρέασε την κίνηση προς το Τελ Αβίβ, το Αμμάν και το Κάιρο, καθώς και τις ναυλωμένες πτήσεις προς [...]. Όταν οι συγκεκριμένοι προορισμοί αφαιρεθούν από τον υπολογισμό, η διακύμανση των πραγματικών αριθμητικών στοιχείων σε σύγκριση με τις προβλέψεις για τις τακτικές διεθνείς πτήσεις είναι χαμηλότερη από 2 % και η αντίστοιχη για τις τακτικές πτήσεις εσωτερικού είναι χαμηλότερη από 1 %, όπως φαίνεται στον πίνακα 15.

⁽⁹⁰⁾ Η αύξηση αυτή προβλέπεται να πραγματοποιηθεί στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης ως αποτέλεσμα της αναδιάρθρωσης του στόλου και έπειτα από την προηγούμενη μείωση ως ένα από τα εφαρμοσθέντα μέτρα αναδιάρθρωσης στο πλαίσιο του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης.

⁽⁹¹⁾ Οι τακτικές πτήσεις περιλαμβάνουν τις προγραμματισμένες εμπορικές πτήσεις (εσωτερικού και διεθνείς), σε αντίθεση με τις ναυλωμένες (μη προγραμματισμένες) πτήσεις.

⁽⁹²⁾ Στην απάντηση της TAROM στο αίτημα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής (αριθ. 3) που υποβλήθηκε στις 24 Φεβρουαρίου 2023 και από τις παρατηρήσεις που υπέβαλε την 1η Φεβρουαρίου 2024.

Πίνακας 15

Αριθμός επιβατών το 2023, διακύμανση πραγματικών έναντι εκτιμώμενων τιμών (PAX, %)

[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (224) Συνολικά, το 2022 και το 2023, δύο έτη με σημαντικά απρόβλεπτα γεγονότα εκτός του ελέγχου της TAROM (επιθετικός πόλεμος της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας και αναταραχή στη Μέση Ανατολή), η διακύμανση του αριθμού των επιβατών σε σύγκριση με τις προβλέψεις του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης ήταν είτε θετική (2022) είτε αρνητική κατά ποσοστό χαμηλότερο από 4 % (2023).
- (225) Συνοπτικά, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εκτίμηση του αριθμού των επιβατών στο βασικό σενάριο και στο σενάριο οπισθοδρόμησης είναι ρεαλιστική και αξιόπιστη για τους ακόλουθους κύριους λόγους:
- 1) συνδυάζει την εξέλιξη της μεταφορικής ικανότητας του στόλου της TAROM με μια πιο αποτελεσματική εμπορική προσέγγιση, η οποία θα βελτιώνει τον συντελεστή πληρότητάς της σε σχέση με την αρχική της θέση το 2019·
 - 2) ο συντελεστής πληρότητας, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, εκτιμάται με βάση συντηρητικά επίπεδα σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές (και μάλιστα βάσει του χαμηλότερου μεταξύ αυτών)·
 - 3) ο αριθμός των επιβατών του βασικού σεναρίου είναι κάτω από την καμπύλη τόσο του βασικού όσο και του χαμηλού σεναρίου του Eurocontrol για το 2024 και το 2025·
 - 4) ο αριθμός των επιβατών του σεναρίου οπισθοδρόμησης παραμένει κάτω από την καμπύλη του χαμηλού σεναρίου του Eurocontrol το 2024, το 2025 και το 2026, και την υπερβαίνει μόνο οριακά από το 2027 (που βρίσκεται εκτός της περιόδου αναδιάρθρωσης)·
 - 5) οι διακυμάνσεις μεταξύ των πραγματικών στοιχείων και των προβλέψεων που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης ήταν είτε θετικές (2022) είτε ελαφρώς αρνητικές για βασικούς λόγους, ανεξάρτητους από τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων της TAROM (2023).
- (226) Τέλος, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής και παρά τα ανωτέρω, οι ρουμανικές αρχές απέδειξαν ότι η κερδοφορία της TAROM θα μπορούσε ακόμα και να αντέξει μια πρόσθετη, απροσδόκητη μείωση του αριθμού των επιβατών με ετήσια διακύμανση έως 5 % σε σχέση με το βασικό σενάριο. Αυτό θα αντιστοιχούσε στη χειρότερη από τις διακυμάνσεις του βασικού έναντι του χαμηλού σεναρίου του Eurocontrol κατά την περίοδο 2024-2026, και θα ήταν χειρότερη από τη διακύμανση των προβλέψεων του 2023 σε σύγκριση με τον πραγματικό αριθμό επιβατών που καταγράφηκαν (δηλαδή, - 3,7 % συνολικά, ενώ στα τακτικά δρομολόγια εκτός της Μέσης Ανατολής η διαφορά ήταν χαμηλότερη). Στην περίπτωση αυτήν (και με διατήρηση ταυτόχρονης αύξησης της τιμής των καυσίμων κατά [...]) %, βλ. αιτιολογική σκέψη 238 για τον αντίκτυπο των ευαισθησιών ως προς τις τιμές των καυσίμων αεριωθουμένων), η βιωσιμότητα της TAROM θα μπορούσε και πάλι να επιτευχθεί το 2025 και να διατηρηθεί το 2026 ⁽⁹³⁾.
- (227) Όσον αφορά την αξιοπιστία των παραδοχών στις οποίες βασίζονται οι προβλέψεις τιμολόγησης της TAROM, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τη νέα διαφοροποιημένη εμπορική στρατηγική της TAROM που θα της επιτρέψει να βελτιστοποιήσει την τιμολόγηση σε ολόκληρη την πελατειακή βάση (όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 94 έως 98), καθώς και τη συνετή προσέγγιση τιμολόγησης που εφαρμόζει γενικά η TAROM, ειδικότερα όσον αφορά την προσαρμογή των τιμών στον πληθωρισμό ⁽⁹⁴⁾ κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης (όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 98 και όπως φαίνεται στον πίνακα 4).
- (228) Ομοίως, η Επιτροπή αναγνωρίζει τις πολύ συντηρητικές προβλέψεις σχετικά με τη συμβολή των πωλήσεων επικουρικών υπηρεσιών στα συνολικά έσοδα από επιβάτες, καθώς δεν θα υπερβαίνουν το [...] % σε καμία χρονική στιγμή κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης (όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 65 και 98).

⁽⁹³⁾ Όπως καταδεικνύεται στις αναλύσεις των ρουμανικών αρχών που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή στις 21 Μαρτίου 2024.

⁽⁹⁴⁾ Τα ποσοστά τιμαριθμικής αναπροσαρμογής που χρησιμοποιήθηκαν στις προβλέψεις για το 2023, το 2024, το 2025 και το 2026 είναι 9,3 %, 5,6 %, 4,2 % και 3,30 %, αντίστοιχα, και, ως εκ τούτου, φαίνονται εύλογα και συμφωνούν με την τελευταία πρόβλεψη της Επιτροπής για τη Ρουμανία, στην οποία τα αντίστοιχα ποσοστά ανέρχονται σε 9,7 % το 2023, 5,8 % το 2024 και 3,6 % το 2025 (διατίθεται στη διεύθυνση https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-surveillance-eu-economies/romania/economic-forecast-romania_en).

- (229) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι προβλέψεις της TAROM όσον αφορά τα έσοδα από επιβάτες είναι εύλογες και αξιόπιστες κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, και ειδικότερα όσον αφορά το περιβάλλον υψηλού πληθωρισμού, οι μεγαλύτερες αυξήσεις των τιμών σημειώθηκαν μεταξύ του 2022 και του 2024, και οι πολύ συντηρητικές προβλέψεις για αυξήσεις κατά το υπόλοιπο της περιόδου αναδιάρθρωσης.
- (230) Όσον αφορά την αξιοπιστία των παραδοχών στις οποίες βασίζονται οι προβλέψεις κόστους, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM περιλαμβάνει την εφαρμογή μέτρων με στόχο: i) την αύξηση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας καθώς και της αποτελεσματικότητας της εργασίας μέσω συνδυασμού αναδιοργάνωσης των δραστηριοτήτων της, αναδιαμόρφωσης του στόλου αεροσκαφών, αναδιάρθρωσης του προσωπικού, βελτίωσης των διαδικασιών και υιοθέτησης των πλέον πρόσφατων τεχνολογιών· καθώς και ii) την ενίσχυση της χρήσης των πόρων με έμφαση στη μείωση του κόστους μέσω, για παράδειγμα, ενός προγράμματος μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων, της μετεγκατάστασης των εργαζομένων και της εκμίσθωσης του κτιρίου κεντρικών γραφείων. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η TAROM έκλεισε μεγάλο αριθμό μη κερδοφόρων πρακτορείων έκδοσης εισιτηρίων, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί πρόσθετη εξοικονόμηση κόστους.
- (231) Η TAROM εκτιμά ότι η προβλεπόμενη εξοικονόμηση ⁽⁹⁵⁾ από τα διάφορα αυτά μέτρα ανέρχεται σε λιγότερο από [...] εκατ. EUR ετησίως, όταν εφαρμοστούν πλήρως. Η εν λόγω εξοικονόμηση αντιπροσωπεύει λιγότερο από το 1 % της ετήσιας βάσης κόστους της TAROM και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να θεωρηθεί υπερεκτιμημένη ή μη ρεαλιστική.
- (232) Για παράδειγμα, οι μεταβλητές δαπάνες συντήρησης και αεροσκαφών είναι τα στοιχεία κόστους με τη μεγαλύτερη επίδραση τα οποία προκύπτουν από την εκμετάλλευση του στόλου. Οι τιμές διαφέρουν σημαντικά μεταξύ αεροσκαφών λόγω των χαρακτηριστικών τους, των κατανομών ανά δρομολόγιο, της ηλικίας και ιδίως του συμβατικού κόστους της χρηματοδοτικής μίσθωσης και των εσωτερικών λογιστικών πολιτικών της TAROM (το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει ότι οι μεταβλητές δαπάνες συντήρησης των αεροσκαφών Boeing 737-800, ATR 72-600 και Boeing 737-8 MAX θα αυξηθούν κατά [...] % την περίοδο 2025-2026, [...] % το 2027 και [...] % την περίοδο 2028-2029, [...]).
- (233) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί αξιόπιστες τις προβλέψεις της TAROM για το συνολικό κόστος.
- (234) Ωστόσο, για λόγους συντηρητικότητας και επιπλέον των ανωτέρω, η Επιτροπή έλεγξε τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις της TAROM όσον αφορά πιθανές δυσμενείς εξελίξεις στην τιμή των καυσίμων αεριωθουμένων. Πράγματι, το κόστος των καυσίμων αποτελεί σημαντική συνιστώσα της διάρθρωσης του λειτουργικού κόστους κάθε αεροπορικής εταιρείας και, ως εκ τούτου, χρήζει ιδιαίτερης προσοχής κατά την αξιολόγηση των προβλέψεων και των πιθανών επιπτώσεών τους στην κερδοφορία και τη βιωσιμότητα οποιασδήποτε αεροπορικής εταιρείας. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για την TAROM, δεδομένου ότι δεν έχει επιτύχει καθαρά κέρδη κατά την τελευταία δεκαετία.
- (235) Κατά την αρχική κατάρτιση του σχεδίου αναδιάρθρωσης και των σχετικών χρηματοοικονομικών προβλέψεων, η TAROM χρησιμοποίησε, ως βάση αναφοράς για την εκτίμηση της τιμής των καυσίμων αεριωθουμένων, μια σειρά δεδομένων από τη Fitch (ιστορικές και προβλεπόμενες τιμές καυσίμων αεριωθουμένων/κηροζίνης, Ρότερνταμ) και συμπλήρωσε τις πληροφορίες αυτές με τον δείκτη παρακολούθησης της τιμής των καυσίμων αεριωθουμένων της IATA, όπως δημοσιεύεται στον ιστότοπο της IATA, και με δημοσιεύματα των μέσων ενημέρωσης σχετικά με τις προβλέψεις της BMI ⁽⁹⁶⁾ για τα καύσιμα αεριωθουμένων.
- (236) Ως εκ τούτου, οι αντίστοιχες παραδοχές του σχεδίου αναδιάρθρωσης ήταν οι εξής:

⁽⁹⁵⁾ Μέρος της εξοικονόμησης που προκύπτει από τα μέτρα αναδιάρθρωσης αντισταθμίζεται από την αύξηση ορισμένων δαπανών. Το κλείσιμο των πρακτορείων θα μεταφέρει μέρος των κρατήσεων PAX σε διαύλους διαδικτυακών κρατήσεων και/ή άλλους διαύλους που χρεώνουν υψηλότερες προμήθειες. Ομοίως, η εξωτερική ανάθεση της επίγεια εξυπηρέτησης θα οδηγήσει σε αύξηση του αντίστοιχου κόστους. Ωστόσο, και στις δύο αυτές περιπτώσεις, οι αυξήσεις του κόστους αντισταθμίζονται από την εξοικονόμηση που προκύπτει. Ο αρνητικός αντίκτυπος αποτυπώθηκε ως ποσοστιαία αύξηση του κόστους.

⁽⁹⁶⁾ Η BMI είναι πάροχος ανεξάρτητων και βασισμένων σε δεδομένα πληροφοριών, αναλύσεων και προβλέψεων για την αγορά σε πλήθος θεμάτων, χωρών και τομέων, με βαθιά γνώση των αναδυόμενων αγορών. Η BMI ανήκει στη Fitch Solutions, η οποία είναι πάροχος πληροφοριών, δεδομένων και αναλύσεων. Η Fitch Solutions είναι μέρος της Fitch Group, η οποία κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως στον τομέα των υπηρεσιών χρηματοοικονομικών πληροφοριών, με δραστηριότητες σε περισσότερες από 30 χώρες. Η Fitch Group ανήκει στη Hearst. Βλ. www.fitchsolutions.com.

Πίνακας 16

Μέσος όρος από τη σειρά δεδομένων Fitch και από δημοσιεύματα σχετικά με στοιχεία της BMI για τις μέσες ετήσιες (προβλεπόμενες) τιμές (USD/τόνο)

Έτος	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Βασική τιμή καυσίμων αεριωθουμένων (USD/τόνο)	1 105	852	829	837	821	821	821	821

Πηγή: Σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (237) Ωστόσο, το 2022 το πραγματικό μέσο κόστος των καυσίμων αεριωθουμένων της TAROM ήταν [...] USD/τόνο. Σε σύγκριση με την ανωτέρω βασική τιμή (1 105 USD/τόνο), αυτό αντιστοιχεί σε πολλαπλασιαστή [...] (πραγματική έναντι βασικής τιμής). Τον Οκτώβριο του 2023, με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες για τους πρώτους εννέα μήνες του ίδιου έτους, το πραγματικό μέσο κόστος των καυσίμων αεριωθουμένων της TAROM ήταν [...] USD/τόνο, ποσό που αντιπροσωπεύει πολλαπλασιαστή [...] έναντι της βασικής τιμής που ελήφθη υπόψη (852 USD/τόνο).
- (238) Λαμβανομένων υπόψη αυτών των αποκλίσεων, η Επιτροπή ζήτησε από τις ρουμανικές αρχές να επανεξετάσουν τις παραδοχές τους για τα καύσιμα, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις τους θα είναι τόσο ρεαλιστικές όσο και αξιόπιστες.
- (239) Οι ρουμανικές αρχές προέβησαν στην εν λόγω προσαρμογή των προβλέψεων για τη μέση ετήσια τιμή των καυσίμων με σκοπό να καλύπτονται δυνητικά υψηλότερες μελλοντικές τιμές. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα εκτιμώμενη μέση τιμή καυσίμων αεριωθουμένων για την TAROM το 2023 της τάξης των [...] USD/τόνο.
- (240) Κατά συνέπεια, ο πολλαπλασιαστής σε σχέση με το βασικό σενάριο για το 2023 έγινε [...] ([...] έναντι [...] USD/τόνο). Ο εν λόγω πολλαπλασιαστής εφαρμόστηκε εν συνεχεία στη σειρά προβλεπόμενων βασικών τιμών, δημιουργώντας τις παραδοχές για την τιμή των καυσίμων αεριωθουμένων που περιλαμβάνονται πλέον στις επικαιροποιημένες χρηματοοικονομικές προβλέψεις του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης ως εξής:

Πίνακας 17

Προσαρμοσμένες προβλέψεις για την τιμή των καυσίμων αεριωθουμένων στο σχέδιο αναδιάρθρωσης (USD/τόνο)

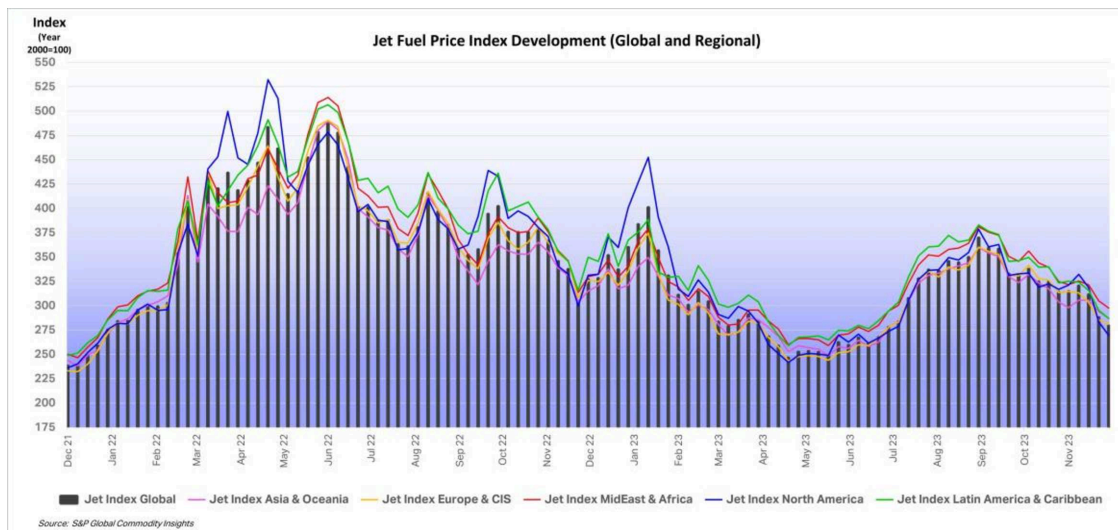
[...]

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (241) Αναγνωρίζοντας την αστάθεια της αγοράς πετρελαίου και των σχετικών προϊόντων καυσίμων, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι προβλέψεις αυτές είναι εύλογες. Η προσέγγιση αυτή αποδεικνύεται επίσης συντηρητική από το γεγονός ότι, μετά την εφαρμογή της προσαρμογής, οι τιμές των καυσίμων αεριωθουμένων μειώθηκαν σταθερά (και σημαντικά), όπως φαίνεται στο γράφημα 4. Για παράδειγμα, για την εβδομάδα που έληξε στις 15 Δεκεμβρίου 2023, η τιμή των καυσίμων αεριωθουμένων για την Ευρώπη ήταν 824,80 USD/τόνο, σχεδόν κατά 18 % χαμηλότερη από την τιμή της 6ης Οκτωβρίου 2023 που ήταν 969,85 USD/τόνο.

Γράφημα 4

Διάγραμμα από την ιστοσελίδα παρακολούθησης των τιμών των καυσίμων αεριωθουμένων (Jet Fuel Price Monitor) της IATA στις 15 Δεκεμβρίου 2023 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)

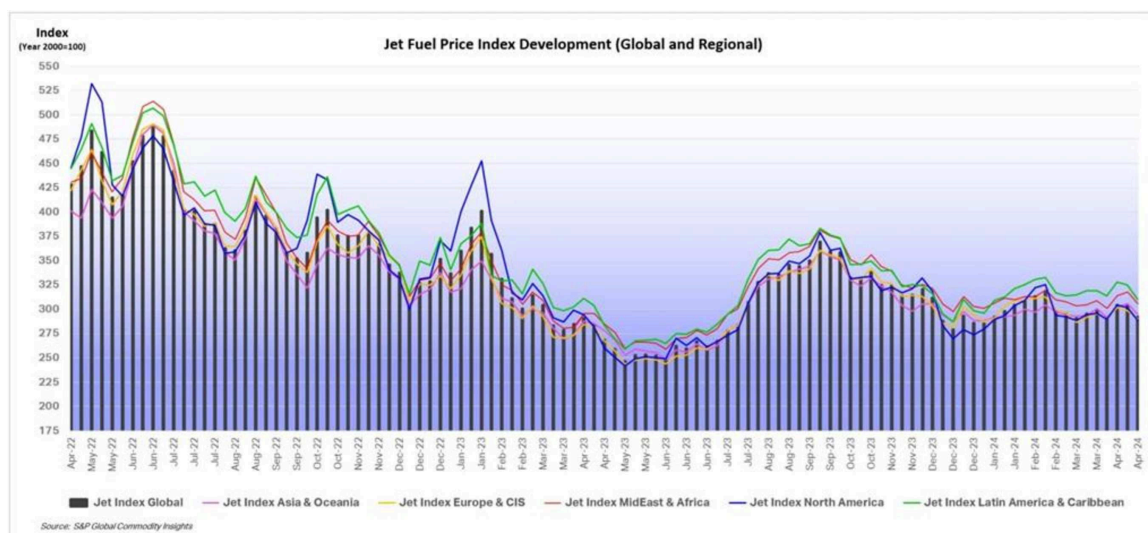


Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM.

- (242) Οι πρόσφατες εξελίξεις παραμένουν εντός των ορίων των προβλέψεων της TAROM, όπως φαίνεται σε επικαιροποιημένη έκδοση (στις 24 Απριλίου 2024) της εξέλιξης του δείκτη τιμών καυσίμων αεριωθουμένων, όπως απεικονίζεται στο γράφημα 5.

Γράφημα 5

Διάγραμμα από την ιστοσελίδα παρακολούθησης των τιμών των καυσίμων αεριωθουμένων (Jet Fuel Price Monitor) της IATA τον Απρίλιο του 2024 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)



- (243) Σε αυτήν τη βάση, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παραδοχές της TAROM για τις τιμές των καυσίμων είναι πιο απαισιόδοξες όσον αφορά τη μελλοντική εξέλιξη από την τρέχουσα πραγματική εξέλιξη της αγοράς και, συνεπώς, μπορούν να θεωρηθούν συντηρητικές.
- (244) Για να επιβεβαιώσει περαιτέρω την εκτίμηση αυτήν, η Επιτροπή ζήτησε από τις ρουμανικές αρχές να πραγματοποιήσουν ανάλυση ευαισθησίας ως προς τις τιμές των καυσίμων και να ελέγξουν τον τρόπο με τον οποίο οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις και η κερδοφορία της TAROM θα επηρεάζονταν από υποθετικές διακυμάνσεις των τιμών των καυσίμων.

- (245) Όπως εξηγείται ανωτέρω, η μέση τιμή των καυσίμων για το 2023 εκτιμήθηκε σε [...] USD/τόνο και η πραγματική τιμή στο τέλος του 2023 ήταν [...] USD/τόνο, δηλαδή ήδη χαμηλότερη από την εκτίμηση αυτή. Αυτό επιβεβαιώνει ότι οι προσαρμοσμένες προβλέψεις του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης ήταν συντηρητικές.
- (246) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι υπολογισμοί ευαισθησίας της TAROM δείχνουν ότι, εφόσον οι υπόλοιπες παράμετροι παραμείνουν ίδιες, το χρηματοοικονομικό μοντέλο θα μπορούσε να αντεπεξέλθει σε αύξηση της τιμής των καυσίμων έως [...] % σε σχέση με τις εύλογες και συντηρητικές παραδοχές που έχουν ήδη ενσωματωθεί στις προβλέψεις.
- (247) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή, μολονότι αναγνωρίζει την αβεβαιότητα των πιθανών μελλοντικών εξελίξεων στις τιμές του πετρελαίου, θεωρεί ότι οι τιμές που προβλέπονται για το υπόλοιπο της περιόδου αναδιάρθρωσης είναι συντηρητικές, εύλογες και, ως εκ τούτου, αξιόπιστες.

Αξιολόγηση της αποκατάστασης της βιωσιμότητας του δικαιούχου

- (248) Αφού εξακρίβωσε την αξιοπιστία των παραδοχών στις οποίες βασίζονται οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις, η Επιτροπή θα αξιολογήσει στη συνέχεια αν, βάσει των εν λόγω προβλέψεων, η βιωσιμότητα του δικαιούχου μπορεί να αποκατασταθεί έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Ειδικότερα, η Επιτροπή θα εξακριβώσει αν μπορεί να αναμένεται ότι, έως το τέλος του 2026, ο δικαιούχος θα έχει επαρκή συντελεστή απόδοσης από τη λειτουργία του και ότι θα μπορεί να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές του δυνάμεις.
- (249) Σύμφωνα με το βασικό σενάριο, χάρη στη δημιουργία εσόδων συγκρίσιμων με την κατάσταση που επικρατούσε προ COVID-19 (δηλαδή το 2019) και στις συνεισφορές από τα προσδιορισθέντα μέτρα αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η TAROM θα είναι σε θέση να παρουσιάσει θετικά EBITDA το 2023, για πρώτη φορά από το 2019 (αιτιολογική σκέψη 107). Τα έσοδα εκμετάλλευσης (EBIT) και τα καθαρά έσοδα της TAROM προβλέπεται, με τη σειρά τους, να καταστούν θετικά το 2024 χάρη στην αναμενόμενη εξέλιξη της εναέριας κυκλοφορίας, τη βελτίωση του συντελεστή πληρότητας, του κόστους και του επιπέδου των εσόδων της TAROM με βάση τη συνεχιζόμενη εφαρμογή των μέτρων αναδιάρθρωσης, ειδικότερα όσον αφορά τις πρωτοβουλίες αναδιαμόρφωσης του στόλου και εξοικονόμησης κόστους (αιτιολογικές σκέψεις 109 και 110). Δεδομένου ότι η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διάφορες παραδοχές όσον αφορά τα έσοδα (τόσο από πλευράς όγκων όσο και από πλευράς τιμών) και τα κόστη αυτά καθαυτά είναι ρεαλιστικές και αξιόπιστες (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 227 έως 247), τα αποτελέσματα και οι συνέπειες της εφαρμογής των εν λόγω προβλέψεων στο επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM υποστηρίζουν συνολικά το επιχειρήμα ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα εξασφαλίσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του δικαιούχου, όπως απαιτείται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (250) Το συμπέρασμα αυτό ισχύει όχι μόνο για τους δείκτες που παρατίθενται ανωτέρω (EBITDA, EBIT και καθαρά έσοδα), αλλά και για την καθαρή θέση της TAROM, η οποία αναμένεται να είναι θετική και στα δύο σενάρια έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης (στην περίπτωση του βασικού σεναρίου με [...] εκατ. EUR έως το 2026 και [...] εκατ. EUR εάν ληφθεί υπόψη η μισθωση αντί της πώλησης της χρονοθυρίδας [...]), παρότι μόνο οριακά (με [...] εκατ. EUR) στην περίπτωση του σεναρίου οπισθοδρόμησης όπου λαμβάνεται υπόψη η μισθωση αντί της πώλησης της χρονοθυρίδας [...].
- (251) Μεταξύ άλλων⁽⁹⁷⁾, ως συνέπεια του επιπέδου των καθαρών εσόδων που αναφέρεται ανωτέρω, ο δείκτης ROCE, που λαμβάνει υπόψη την απόδοση που παράγεται από μια επιχείρηση επί των στοιχείων ενεργητικού που χρηματοδοτούνται τόσο από δανειακά όσο και από ίδια κεφάλαια, αναμένεται επίσης να είναι θετικός έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης (το 2026), φθάνοντας στο [...] % στην περίπτωση του βασικού σεναρίου (και ελαφρώς πάνω από [...] % στην περίπτωση του σεναρίου οπισθοδρόμησης) (αιτιολογικές σκέψεις 112 και 113). Τα εν λόγω επίπεδα ROCE είναι ευνοϊκά σε σύγκριση με εκείνα της ομάδας ομόλογων εταιρειών της TAROM (αιτιολογική σκέψη 112) και επιβεβαιώνονται από την ανωτέρω αξιολόγηση της Επιτροπής για τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις που υπέβαλαν οι ρουμανικές αρχές [βλ. αιτιολογικές σκέψεις 227 έως 247]. Οι προβλέψεις αυτές στηρίζονται σε σειρά μέτρων αναδιάρθρωσης που επηρεάζουν θετικά τις βάσεις εσόδων και κόστους της TAROM και καταδεικνύουν την αναμενόμενη διαρθρωτική αύξηση της κερδοφορίας της TAROM.

⁽⁹⁷⁾ Η μείωση του επιπέδου του απασχολούμενου κεφαλαίου που προκύπτει από το γεγονός ότι η TAROM δεν θα έχει πλέον σημαντική ιδιοκτησία στόλου (μετά τα μέτρα αναδιάρθρωσης που επηρεάζουν τη σύνθεση του στόλου της, και ειδικότερα την πώληση ιδιόκτητων αεροσκαφών και την αντικατάστασή τους με μισθωμένα αεροσκάφη από το 2025) συμβάλλει επίσης θετικά στο επίπεδο του δείκτη ROCE.

(252) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το προβλεπόμενο επίπεδο του δείκτη ROCE έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, τόσο στο βασικό σενάριο όσο και στο σενάριο οπισθοδρόμησης, πληροί την απαίτηση οι αποδόσεις που προκύπτουν από το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης να διασφαλίζουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του δικαιούχου. Το συμπέρασμα αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ο δείκτης ROCE της TAROM για το 2026 [...] % αναμένεται να είναι υψηλότερος από το ΜΣΚΚ (της τάξης του [...] %, όπως υπολογίστηκε στο τέλος Ιουνίου του 2023) και ότι, ως αποτέλεσμα της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η TAROM αναμένεται να δημιουργήσει αξία για τους μετόχους της και άλλους παρόχους κεφαλαίου. Η Επιτροπή αξιολόγησε τις εκτιμήσεις των παραμέτρων του ΜΣΚΚ (που περιγράφονται στην υποσημείωση 53) και διαπίστωσε ειδικότερα ότι:

- α) Το επιτόκιο μηδενικού κινδύνου 2,4 % που χρησιμοποιεί η Ρουμανία αντιστοιχεί στον 10ετή μέσο όρο της ημερήσιας απόδοσης των γερμανικών κρατικών ομολόγων κατά την περίοδο 2023-2024, καθώς και στον μέσο όρο των τελευταίων 6 και 12 μηνών, σύμφωνα με στοιχεία της γερμανικής κεντρικής τράπεζας ⁽⁹⁸⁾.
- β) Σύμφωνα με ευρέως χρησιμοποιούμενη και αναγνωρισμένη πηγή, το μέσο ασφάλιστρο κινδύνου χώρας για τη Ρουμανία είναι 2,8 % από τον Ιανουάριο του 2024 ⁽⁹⁹⁾. Ως εκ τούτου, το ασφάλιστρο κινδύνου χώρας 3,6 % που χρησιμοποιεί η Ρουμανία είναι συντηρητικό.
- γ) Όσον αφορά την παραδοχή που υπέβαλε η Ρουμανία για συντελεστή βήτα των περιουσιακών στοιχείων της τάξης του 0,56, η Επιτροπή διενήργησε συντηρητική ανάλυση ευαισθησίας. Εξαιρώντας ορισμένες ομόλογες εταιρείες από το δείγμα που προσδιόρισε η Ρουμανία ⁽¹⁰⁰⁾, η Επιτροπή κατέληξε σε συντελεστή βήτα 1, τον οποίο και χρησιμοποίησε στη συγκριτική ανάλυσή της.
- δ) Οι πληροφορίες από το σύνολο δεδομένων σύγκρισης δείχνουν ασφάλιστρο κινδύνου αγοράς μετοχών της τάξης του 4,6 % από τον Ιανουάριο του 2024 ⁽¹⁰¹⁾. Ως εκ τούτου, το ασφάλιστρο κινδύνου αγοράς μετοχών 6,5 % που χρησιμοποιεί η Ρουμανία είναι συντηρητικό.
- ε) Όσον αφορά το πιστωτικό περιθώριο, η Επιτροπή εκτίμησε συντηρητικά την πιθανή αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας της TAROM για το 2026 με βάση τις αναμενόμενες επιδόσεις της το 2026 και κατέληξε σε πιο συντηρητικό πιστωτικό περιθώριο της τάξης του 2,35 % ⁽¹⁰²⁾.
- στ) Ο φορολογικός συντελεστής 16 % που χρησιμοποιεί η Ρουμανία αντιστοιχεί στον συντελεστή φορολογίας εταιρειών της Ρουμανίας.

(253) Στον πίνακα 18 παρουσιάζεται σύγκριση των αποτελεσμάτων των αναλύσεων της Ρουμανίας και της Επιτροπής. Όπως καθίσταται εμφανές, οι παραδοχές της Επιτροπής που περιγράφονται ανωτέρω είχαν ως αποτέλεσμα το ΜΣΚΚ να κυμαίνεται μεταξύ [...] % και [...] %, με μέσο όρο [...] % για την TAROM. Το ποσοστό αυτό συμφωνεί με το ΜΣΚΚ [...] % που υπέβαλε η Ρουμανία. Επιπλέον, το ΜΣΚΚ που εκτιμήθηκε από τη Ρουμανία και ακόμα και το ανώτατο όριο του εύρους που προσδιόρισε η Επιτροπή είναι αμφότερα κάτω από τον δείκτη ROCE [...] % που αναμένεται να φθάσει η TAROM το 2026 (βλ. αιτιολογική σκέψη 112). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το ΜΣΚΚ της τάξης του [...] % είναι εύλογο.

⁽⁹⁸⁾ Τα στοιχεία είναι διαθέσιμα στον ιστότοπο της Bundesbank [Daily yields of current Federal securities (Ημερήσιες αποδόσεις τρεχουσών ομοσπονδιακών κινητών αξιών) | Deutsche Bundesbank].

⁽⁹⁹⁾ Βλ. σύνολο δεδομένων του καθ. Damodaran που επικαιροποιήθηκε τον Ιανουάριο του 2024 [ctryprem.xlsx (live.com)].

⁽¹⁰⁰⁾ Οι εταιρείες αυτές είναι οι εξής: δημόσια συμμετοχική εταιρεία Aeroflot — Russian Airlines· SAS Ab (Publ)· Jet2 Plc και Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο αποκλεισμός τριών από αυτές τις εταιρείες [δημόσια συμμετοχική εταιρεία Aeroflot — Russian Airlines· SAS Ab (Publ)· και Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi] οδηγεί σε προσαρμογή του συντελεστή βήτα των περιουσιακών στοιχείων προς τα άνω και, ως εκ τούτου, είναι πολύ συντηρητικός. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ακόμα και αν η Jet2 Plc παραμείνει στο δείγμα, τα αποτελέσματα του ΜΣΚΚ μεταβάλλονται μόνο οριακά, κατά 0,1 % και στα τρία σενάρια ΜΣΚΚ της Επιτροπής.

⁽¹⁰¹⁾ Βλ. σύνολο δεδομένων του καθ. Damodaran που επικαιροποιήθηκε τον Ιανουάριο του 2024 [ctryprem.xlsx (live.com)].

⁽¹⁰²⁾ Σύμφωνα με τη μεθοδολογία της Standard & Poor's [βλ. S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology (Εταιρική μεθοδολογία), 19 Νοεμβρίου 2013], η Επιτροπή εξέτασε τους δύο βασικούς χρηματοοικονομικούς δείκτες (τον δείκτη χρέους προς EBITDA και τον δείκτη κεφαλαίων από λειτουργικές δραστηριότητες προς χρέος, όπως αντλούνται από το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM) που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό της πιστοληπτικής ικανότητας μιας εταιρείας. Οι δείκτες αυτοί υποδηλώνουν πιθανή πιστοληπτική διαβάθμιση BBB από την S&P ή ισοδύναμη πιστοληπτική διαβάθμιση Baa2 από τη Moody's, οι οποίες αντιστοιχούν σε πιστωτικό περιθώριο 2,35 % [βλ. δεδομένα του καθ. Damodaran, που επικαιροποιήθηκαν τον Ιανουάριο του 2024, ctryprem.xlsx (live.com)].

Πίνακας 18

Εκτίμηση του ΜΣΚΚ

ΜΣΚΚ	Ρουμανία	Επιτροπή		
		χαμηλό	μέσο ⁽¹⁾	υψηλό
Επιτόκιο μηδενικού κινδύνου	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Ασφάλιστρο κινδύνου χώρας	3,6 %	2,8 %	3,2 %	3,6 %
Συντελεστής βήτα των περιουσιακών στοιχείων	0,56	1,01	1,01	1,01
Στόχος μόχλευσης	49 %	49 %	49 %	49 %
Ασφάλιστρο κινδύνου αγοράς μετοχών	6,5 %	4,5 %	5,5 %	6,5 %
Κόστος ιδίων κεφαλαίων	13,3 %	11,4 %	13,1 %	14,9 %
Φόροι	16,0 %	16,0 %	16,0 %	16,0 %
Πιστωτικό περιθώριο	1,0 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Κόστος χρέους	6,0 %	6,4 %	6,7 %	7,1 %
ΜΣΚΚ (μετά τους φόρους)	9,7 %	8,9 %	10,0 %	11,1 %

⁽¹⁾ Η τιμή κάθε παραμέτρου που χρησιμοποιείται στο σενάριο «μέσου» ΜΣΚΚ υπολογίζεται ως ο απλός μέσος όρος των τιμών της εν λόγω παραμέτρου στα σενάρια «χαμηλού» και «υψηλού» ΜΣΚΚ.

Πηγή: Επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης της TAROM και ανάλυση της Επιτροπής.

- (254) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι αποτελεί συνήθη πρακτική και, ως εκ τούτου, είναι εύλογο να χρησιμοποιηθεί το ΜΣΚΚ που υπολογίζεται ως έχει την τρέχουσα περίοδο, προκειμένου να καθοριστεί η απόδοση την οποία θα πρέπει να αναμένουν οι επενδυτές από μια επένδυση που θα πραγματοποιηθεί επί του παρόντος, αλλά βασίζεται σε μελλοντικές ελεύθερες ταμειακές ροές, και, ως εκ τούτου, να συγκριθεί με τις αναμενόμενες μελλοντικές αποδόσεις που μετρούνται, μεταξύ άλλων, από τον προβλεπόμενο δείκτη ROCE ⁽¹⁰³⁾.
- (255) Στο πλαίσιο της αξιολόγησής της, η Επιτροπή συνεκτίμησε επίσης την ικανότητα της TAROM να εξυπηρετήσει τις βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες οικονομικές υποχρεώσεις της μέσω της εξέτασης δεικτών όπως ο δείκτης καθαρού χρέους προς EBITDA και ο δείκτης EBITDA προς τόκους.
- (256) Και για τους δύο δείκτες θα επιτευχθούν ικανοποιητικά επίπεδα έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Πράγματι, ο δείκτης καθαρού χρέους προς EBITDA αναμένεται να μειωθεί κάτω από [...] έως το τέλος του 2026, που θεωρείται επίπεδο επενδυτικής βαθμίδας ⁽¹⁰⁴⁾ και συμβάλλει στην επιβεβαίωση της αποκατάστασης της βιωσιμότητας του δικαιούχου στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Η αύξηση των προβλεπόμενων EBITDA της TAROM κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης (αιτιολογικές σκέψεις 107 και 108) ως αποτέλεσμα των μέτρων βελτίωσης των εσόδων και της εξοικονόμησης κόστους που σχεδιάζει η TAROM, όπως περιγράφονται λεπτομερώς ανωτέρω, είναι τα στοιχεία που αναμένεται να συμβάλουν στο επίπεδο του συγκεκριμένου δείκτη τη δεδομένη χρονική στιγμή.

⁽¹⁰³⁾ Παρότι είναι δυνατόν να γίνουν εύλογες εκτιμήσεις και προβλέψεις με βάση ορισμένες παραδοχές και αναλύσεις, η πρόβλεψη —με βεβαιότητα— του ακριβούς μελλοντικού ΜΣΚΚ μιας εταιρείας είναι δύσκολη λόγω των διαφόρων εμπλεκόμενων παραγόντων και των εγγενών αβεβαιοτήτων στις χρηματοπιστωτικές αγορές (το ΜΣΚΚ επηρεάζεται πράγματι από διάφορους παράγοντες, όπως είναι τα επιτόκια, τα ασφάλιστρα κινδύνου αγοράς και η κεφαλαιακή διάρθρωση της εταιρείας· οι παράγοντες αυτοί μπορούν να μεταβληθούν με την πάροδο του χρόνου λόγω οικονομικών συνθηκών, μεταβολών του κλίματος της αγοράς ή αλλαγών στη χρηματοοικονομική διάρθρωση της εταιρείας). Ως εκ τούτου, η χρήση του τρέχοντος ΜΣΚΚ ως δείκτη αναφοράς μπορεί να θεωρηθεί εύλογη και αποδεκτή υποκατάστατη μεταβλητή, χωρίς να είναι σε θέση να προβλέψει τι θα μπορούσε / τι αναμένεται να είναι στο μέλλον.

⁽¹⁰⁴⁾ Βλ. S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology (Εταιρική μεθοδολογία), 19 Νοεμβρίου 2013, πίνακας 18.

- (257) Ομοίως, ο δείκτης κάλυψης χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων (EBITDA προς τόκους) αναμένεται να εξελιχθεί ευνοϊκά κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης χάρη στη βελτίωση των λειτουργικών και οικονομικών επιδόσεων της TAROM και αναμένεται να φθάσει σε ικανοποιητικό επίπεδο [...] έως το τέλος του 2026 ⁽¹⁰⁵⁾ (αιτιολογικές σκέψεις 115 και 116), έστω και αν βρίσκεται σε χαμηλότερο επίπεδο από εκείνο που είχαν επιτύχει οι ομόλογες εταιρείες της TAROM πριν από την πανδημία COVID-19.
- (258) Αμφότεροι οι δείκτες καταδεικνύουν την ικανότητα της TAROM να εξυπηρετήσει τις βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις της, κάτι που αποτελεί ένδειξη ότι η δικαιούχος επιχείρηση θα είναι σε θέση να εκτελεί τις δραστηριότητές της μακροπρόθεσμα χωρίς περαιτέρω ενίσχυση.
- (259) Σύμφωνα με το σημείο 50 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, οι ρουμανικές αρχές προετοίμασαν ένα απαισιόδοξο σενάριο (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 103 έως 105) προκειμένου να διαπιστώσουν τον αντίκτυπο στα οικονομικά αποτελέσματα της TAROM. Το εν λόγω σενάριο οπισθοδρόμησης βασίζεται σε πιο δυσμενείς παραδοχές από εκείνες που περιγράφονται ανωτέρω.
- (260) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 252 έως 259, η αξιολόγηση του σεναρίου οπισθοδρόμησης από την Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι ακόμα και με πιο απαισιόδοξες παραδοχές, η TAROM και πάλι θα ήταν σε θέση να καλύψει όλα τα κόστη της, συμπεριλαμβανομένων των αποσβέσεων και της εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων της, και να σταθεί στην αγορά χωρίς να χρειάζεται πρόσθετη ενίσχυση αναδιάρθρωσης στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, ακριβώς όπως και στην περίπτωση του βασικού σεναρίου.
- (261) Επιπλέον, δεδομένης της σημασίας της εξέλιξης των τιμών των καυσίμων και του αριθμού των επιβατών για τη βιωσιμότητα της TAROM έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή ζήτησε από τις ρουμανικές αρχές να διενεργήσουν ειδικές, πρόσθετες αναλύσεις ευαισθησίας σχετικά με τις συγκεκριμένες παραμέτρους. Σκοπός του αιτήματος αυτού ήταν να ελεγχθεί ο βαθμός στον οποίο το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης θα μπορούσε να λάβει υπόψη τις μεταβολές των εν λόγω παραμέτρων.
- (262) Η βάση για τις εν λόγω αναλύσεις ευαισθησίας είναι τόσο το βασικό σενάριο συμπεριλαμβανομένης της πώλησης της χρονοθυρίδας [...] [στο οποίο δεν εφαρμόζεται καμία διακύμανση της τιμής των καυσίμων και/ή του αριθμού των επιβατών (PAX) και το οποίο αναφέρεται ως σενάριο «0» ή «B» (βασικό), δηλαδή ο συνδυασμός K0/E0 στο συνοπτικό γράφημα 5] όσο και το σχετικό σενάριο οπισθοδρόμησης (το οποίο συνδυάζει ήδη αύξηση της τιμής των καυσίμων κατά [...] % με μείωση του αριθμού των επιβατών κατά 2 % σε σύγκριση με το βασικό σενάριο και αναφέρεται ως σενάριο «1» ή «Οπ.» [σενάριο οπισθοδρόμησης], δηλαδή πρόκειται για τον συνδυασμό K1/E1).
- (263) Με βάση αυτές τις παραδοχές, το σενάριο «2» (K2/E2) περιλαμβάνει ταυτόχρονα αύξηση της τιμής των καυσίμων κατά [...] % και μείωση του αριθμού των επιβατών κατά 4,6 % σε σύγκριση με το βασικό σενάριο (ή K0/E0 ή «B»), ενώ το σενάριο «3» (K3/E3) περιλαμβάνει ταυτόχρονα αύξηση της τιμής των καυσίμων κατά [...] % και μείωση του αριθμού των επιβατών κατά 6,5 % σε σύγκριση με το βασικό σενάριο.
- (264) Όπως καθίσταται εμφανές από το γράφημα 6 κατωτέρω, ενώ και το βασικό σενάριο και το σενάριο οπισθοδρόμησης δημιουργούν θετικές καθαρές θέσεις (καθώς και καθαρά έσοδα) ⁽¹⁰⁶⁾ στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, όταν ένας συνδυασμός παραδοχών περιλαμβάνει κάποια εξέλιξη είτε στην τιμή των καυσίμων (αύξηση κατά [...] %) είτε στον αριθμό των επιβατών (μείωση κατά 6,5 %) από το σενάριο «3», η καθαρή θέση της TAROM θα είναι πάντα αρνητική (όπως και τα καθαρά της έσοδα στις περισσότερες περιπτώσεις) στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, οποιοσδήποτε συνδυασμός των ακόλουθων παραδοχών αναμένεται να οδηγήσει σε αρνητικές καθαρές θέσεις:
- 1) αύξηση της τιμής των καυσίμων κατά [...] % (K2) με μείωση του αριθμού των επιβατών (PAX) κατά 2 % (E1)·
 - 2) αύξηση της τιμής των καυσίμων κατά [...] % (K2) με μείωση του αριθμού των επιβατών (PAX) κατά 4,6 % (E2).

⁽¹⁰⁵⁾ Τιμές μεταξύ 5 και 9 θεωρούνται ικανοποιητικές. Βλ. S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology (Εταιρική μεθοδολογία), 19 Νοεμβρίου 2013, πίνακας 18.

⁽¹⁰⁶⁾ Ανατρέξτε στην υποσημείωση 107 για διευκρινίσεις όσον αφορά τα σχετικά επίπεδα των προβλεπόμενων καθαρών εσόδων υπό αυτές τις συνθήκες.

Γράφημα 6

Αποτελέσματα των αναλύσεων ευαισθησίας σχετικά με το επίπεδο της καθαρής θέσης και των καθαρών εσόδων της TAROM ⁽¹⁰⁷⁾ (έτος 2026) στην περίπτωση της πώλησης της χρονοθυρίδας [...]

	K0	K1	K2	K3	Υπόμνημα:
E0	B				B Βασικό σενάριο ή σενάριο 0 (= K0/E0) K1/E1 Σενάριο οπισθοδρόμησης ή σενάριο 1 (= Οπ.) K0/E0 Βασικό σενάριο (καμία διακύμανση σε σχέση με το βασικό σενάριο) (= B)
E1		Οπ.			K1-K2-K3 Σενάρια 1, 2 και 3 για ευαισθησίες ως προς τα καύσιμα
E2					E1-E2-E3 Σενάρια 1, 2 και 3 για ευαισθησίες ως προς τον αριθμό των επιβατών (PAX)
E3					

- (265) Χάριν πληρότητας, πρέπει, ωστόσο, να αναφερθεί ότι, στην περίπτωση του σεναρίου οπισθοδρόμησης όπου λαμβάνεται υπόψη η μίσθωση αντί της πώλησης της χρονοθυρίδας [...], κανένας άλλος συνδυασμός εκτός από το σενάριο «Οπ.» (K1/E1) δεν θα οδηγήσει σε θετική καθαρή θέση / θετικά καθαρά έσοδα στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Αυτό σημαίνει ότι, στην περίπτωση που η χρονοθυρίδα [...] δεν πωληθεί αλλά εκμισθωθεί, κάθε πιθανός συνδυασμός που είναι χειρότερος από εκείνον της περίπτωσης του σεναρίου οπισθοδρόμησης (που βασίζεται στην παραδοχή της πώλησης της χρονοθυρίδας [...], δηλαδή την περίπτωση «Οπ.» στο γράφημα 6) θα οδηγούσε σε αρνητικά ίδια κεφάλαια / καθαρά έσοδα ⁽¹⁰⁸⁾ στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, στον βαθμό που τα έσοδα τα οποία θα προέκυπταν από τη διάθεση της χρονοθυρίδας δεν θα ήταν διαθέσιμα για την αντιστάθμιση των χαμηλότερων εσόδων (από επιβάτες) και του υψηλότερου κόστους (καυσίμων) που απορρέουν από οποιοδήποτε από τα σενάρια 2 ή 3.
- (266) Με βάση τα ανωτέρω, μόνο οι συνδυασμοί K0/E0 (δηλαδή το βασικό σενάριο εξαιρουμένης της διάθεσης της χρονοθυρίδας [...]), K0/E1, K1/E0 και K1/E1 (δηλαδή, το σενάριο οπισθοδρόμησης εξαιρουμένης της διάθεσης της χρονοθυρίδας [...]) θα δημιουργούσαν θετική καθαρή θέση / θετικά καθαρά έσοδα ⁽¹⁰⁹⁾ έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης (με άλλα λόγια, θα εμφανίζονταν με πράσινο χρώμα στο γράφημα 6).
- (267) Με βάση την ανάλυση επικύρωσης που διενήργησε η Επιτροπή σχετικά με τις παραδοχές για την τιμή των καυσίμων και τον αριθμό των επιβατών κατά την έναρξη της εξέτασης του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης της TAROM και των επακόλουθων χρηματοοικονομικών μοντέλων στο πλαίσιο του βασικού σεναρίου και του σεναρίου οπισθοδρόμησης (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 227 έως 246), η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι συνδυασμοί που θα οδηγούσαν σε αρνητικές καθαρές θέσεις / αρνητικά καθαρά έσοδα ⁽¹¹⁰⁾ (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που εξετάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 265 και 266) βασίζονται σε ακραίες παραδοχές οι οποίες, δεδομένων των ήδη επιθετικών σημείων εκκίνησης του

⁽¹⁰⁷⁾ Χάριν ακρίβειας, πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα προβλεπόμενα καθαρά έσοδα δεν είναι αρνητικά αλλά ελάχιστα πάνω από το μηδέν στους ακόλουθους 3 συνδυασμούς: K3/E0 (προβλεπόμενα καθαρά έσοδα [...] EUR), K2/E1 (προβλεπόμενα καθαρά έσοδα [...] EUR) και K0/E3 (προβλεπόμενα καθαρά έσοδα [...] EUR). Όλοι οι άλλοι συνδυασμοί οδηγούν σε αρνητικά καθαρά έσοδα. Για τους σκοπούς της ανάλυσής της και για λόγους απλούστευσης και ευκολίας αναφοράς στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης, λόγω του πολύ οριακού θετικού ποσού καθαρών εσόδων, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτά τα επίπεδα καθαρών εσόδων μπορούν να εξομοιωθούν με μη θετικά (δηλαδή ίσα με το μηδέν ή χαμηλότερα) και, συνεπώς, να ενταχθούν στην ίδια κατηγορία με τα επίπεδα καθαρών εσόδων των άλλων συνδυασμών (έτσι και αν θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι κάτι τέτοιο δεν θα ήταν απαραίτητο να γίνει, καθώς τα θετικά καθαρά έσοδα που προκύπτουν από τους συνδυασμούς αυτούς στηρίζουν περαιτέρω και επικυρώνουν το συμπέρασμα της Επιτροπής σχετικά με τις συγκεκριμένες πτυχές της αξιολόγησής της).

⁽¹⁰⁸⁾ Ανατρέξτε στην υποσημείωση 107 για διευκρινίσεις όσον αφορά τα σχετικά επίπεδα των προβλεπόμενων καθαρών εσόδων υπό αυτές τις συνθήκες.

⁽¹⁰⁹⁾ Ανατρέξτε στην υποσημείωση 107 για διευκρινίσεις όσον αφορά τα σχετικά επίπεδα των προβλεπόμενων καθαρών εσόδων υπό αυτές τις συνθήκες.

⁽¹¹⁰⁾ Ανατρέξτε στην υποσημείωση 107 για διευκρινίσεις όσον αφορά τα σχετικά επίπεδα των προβλεπόμενων καθαρών εσόδων υπό αυτές τις συνθήκες.

βασικού σεναρίου και του σεναρίου οπισθοδρόμησης ως προς τις πτυχές αυτές, είναι πολύ απίθανο να υλοποιηθούν, πλην τυχόν εξαιρετικών μακροοικονομικών και/ή γεωπολιτικών εξελίξεων. Ως εκ τούτου, μπορούν να απορριφθούν ως μη ρεαλιστικές στο πλαίσιο της προσομοίωσης ακραίων καταστάσεων στην οποία υποβλήθηκαν οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις της TAROM. Αυτό ισχύει δε πολύ περισσότερο, καθώς είναι γνωστό ότι ένας συνδυασμός ο οποίος στην πραγματικότητα είναι χειρότερος από το σενάριο οπισθοδρόμησης (δηλαδή ο συνδυασμός K1/E2, που περιλαμβάνει αύξηση της τιμής των καυσίμων κατά [...] % με μείωση των ΡΑΧ κατά 4,6 %) θα οδηγούσε και πάλι σε θετική καθαρή θέση / θετικά καθαρά έσοδα έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης (εάν, βεβαίως, ληφθεί υπόψη η πώληση αντί της μίσθωσης της χρονοθυρίδας [...]).

- (268) Με βάση τα ανωτέρω, οι αμφιβολίες της Επιτροπής που διατυπώθηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας έχουν αρθεί. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το προτεινόμενο επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης είναι εφικτό, συγκροτημένο και μακρόπνοο, και ικανό να αποκαταστήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της TAROM εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαιτερότητα των επιχειρηματικών της δραστηριοτήτων και τον χρόνο που απαιτείται για την υλοποίηση και την αξιοποίηση των οφελών των προγραμματισμένων επενδύσεων. Στο πλαίσιο αυτό, και δεδομένης της διάρκειας και του περιεχομένου του σχεδίου αναδιάρθρωσης, καθώς και της αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται η TAROM, είναι σκόπιμο η Ρουμανία να μεριμνήσει ώστε η TAROM να εφαρμόσει αποτελεσματικά και εγκαίρως τα μέτρα που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης ως προϋπόθεση για τη συμβατότητα της ενίσχυσης. Η Ρουμανία ή η TAROM, κατά περίπτωση, θα πρέπει να λάβει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αντιμετώπιση πιθανών αποκλίσεων από τη χρηματοοικονομική πορεία και τις προβλέψεις που διέπουν το σχέδιο αναδιάρθρωσης.

7.3.3. Επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στους όρους των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών

- (269) Προκειμένου να εκτιμηθεί αν η ενίσχυση όντως δεν επηρεάζει αδικαιολόγητα τους όρους του ανταγωνισμού και των συναλλαγών, είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν τα θετικά αποτελέσματα της ενίσχυσης για την ανάπτυξη μιας οικονομικής δραστηριότητας, καθώς και άλλα θετικά αποτελέσματα της ενίσχυσης· να προσδιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές· και να εξεταστεί αν οι αρνητικές επιπτώσεις περιορίζονται επαρκώς από ελαφρυντικούς παράγοντες που διασφαλίζουν την αναγκαιότητα, την καταλληλότητα, την αναλογικότητα και τη διαφάνεια της ενίσχυσης. Τέλος, είναι αναγκαίο να εκτιμηθεί αν οι θετικές επιπτώσεις της ενίσχυσης υπερτερούν των υπολοίπων αρνητικών επιπτώσεων της ενίσχυσης, λαμβανομένων υπόψη των ελαφρυντικών παραγόντων, και αν συνολικά ο αντίκτυπος της ενίσχυσης στην εσωτερική αγορά παραμένει θετικός.

7.3.3.1. Αναγκαιότητα και χαρακτήρας κινήτρου της ενίσχυσης

- (270) Σύμφωνα με το σημείο 53 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, προκειμένου να αποδειχθεί η ανάγκη κρατικής παρέμβασης, τα κράτη μέλη που προτίθενται να χορηγήσουν ενίσχυση αναδιάρθρωσης πρέπει να υποβάλουν συγκριτική παρουσίαση με μια αξιόπιστη εναλλακτική εκδοχή που δεν θα συνεπάγεται κρατική ενίσχυση, αποδεικνύοντας πώς ο επιδιωκόμενος στόχος της αποφυγής ανεπαρκειών της αγοράς ή κοινωνικών προβλημάτων δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί ή θα επιτυγχανόταν σε μικρότερο βαθμό χωρίς την ενίσχυση. Επίσης, για να αποδειχθεί ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης έχει χαρακτήρα κινήτρου, τα κράτη μέλη πρέπει να αποδείξουν ότι, χωρίς την παροχή της ενίσχυσης, η δικαιούχος επιχείρηση θα είχε αναδιάρθρωθεί, πωληθεί ή εκκαθαριστεί κατά τρόπο που δεν θα εξυπηρετούσε τον επιδιωκόμενο στόχο της αποφυγής ανεπαρκειών της αγοράς ή κοινωνικών προβλημάτων (σημείο 59 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση).
- (271) Στόχος της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης είναι να αποφευχθεί η οικονομική εξαφάνιση της TAROM και, επομένως, να αποτραπεί κατάσταση ανεπάρκειας της αγοράς και κοινωνικών προβλημάτων που θα εμπόδιζε την ανάπτυξη των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών στη Ρουμανία. Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται μέσω της εφαρμογής του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης που χρηματοδοτείται εν μέρει από την ενίσχυση αναδιάρθρωσης, η οποία αποτρέπει την επικείμενη αφερεγγυότητα της TAROM, την απώλεια της άδειας εκμετάλλευσής της και την παύση των δραστηριοτήτων της, συνέπειες οι οποίες, χωρίς την ενίσχυση, θα προέκυπταν αναμφισβήτητα.
- (272) Από το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης προκύπτει ότι για την επίλυση των οικονομικών προβλημάτων του δικαιούχου απαιτείται η αντιμετώπιση των προβλημάτων του τόσο από πλευράς ρευστότητας όσο και από πλευράς φερεγγυότητας. Χωρίς την ενίσχυση, βραχυπρόθεσμα, η TAROM δεν θα ήταν σε θέση να τηρήσει τις οικονομικές υποχρεώσεις της ή να έχει πρόσβαση σε χρηματοδότηση από την αγορά (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 15 και 17 και ενότητα 6.1). Επιπλέον, η TAROM δεν θα μπορούσε να εφαρμόσει τα μέτρα αναδιάρθρωσής της λόγω έλλειψης χρηματοδότησης, πράγμα που όχι μόνο θα διαιωνίζε τα προβλήματα που προκάλεσαν τις δυσκολίες της, αλλά και θα οδηγούσε στην κατάρρευση αεροσκαφών στο έδαφος (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 54 και 55). Μακροπρόθεσμα, δεδομένων των σημαντικών συσσωρευμένων ζημιών (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 13 και 15), οι οποίες, ελλείψει ενίσχυσης, θα συνεχίζονταν και θα οδηγούσαν εντέλει σε αφερεγγυότητα της TAROM, η TAROM δεν είναι σε θέση να εκπληρώσει τις οικονομικές της υποχρεώσεις. Πρέπει δε να υπενθυμιστεί ότι η TAROM πληροί ήδη, τουλάχιστον από τον Φεβρουάριο του 2020, τα κριτήρια για να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση (βλ. αιτιολογική σκέψη 11) και ότι αυτό δεν έχει αλλάξει έκτοτε (βλ.

αιτιολογική σκέψη 13). Ελλείπει της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, η έξοδος της TAROM από την αγορά θα ήταν κατά πάσα πιθανότητα αναπόφευκτη, εάν ληφθούν υπόψη το υφιστάμενο χρέος της, το γεγονός ότι όλα τα περιουσιακά στοιχεία της με ορισμένη αξία έχουν ενεχυριαστεί ως εξασφάλιση για υφιστάμενη χρηματοδότηση ή χρέος, η επακόλουθη μη διαθεσιμότητα ιδιωτικής χρηματοδότησης από την αγορά, ο πραγματικός κίνδυνος της απώλειας της άδειας εκμετάλλευσης της TAROM και της καθήλωσης του στόλου της (αιτιολογική σκέψη 17 και ενότητα 6.1). Επομένως, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι αναγκαία για την επιτυχή ολοκλήρωση του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης, η εφαρμογή του οποίου αποσκοπεί, με τη σειρά της, στην αντιμετώπιση των αδυναμιών της TAROM, στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της και, συνεπώς, στη διευκόλυνση της ανάπτυξης των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών στη Ρουμανία. Χωρίς την ενίσχυση αναδιάρθρωσης, η TAROM θα εξερχόταν από την αγορά, στερώντας από τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τις περιφέρειες της Ρουμανίας ένα βασικό μέσο περιφερειακής συνδεσιμότητας που είναι απαραίτητο για τις μεταφορές, καθώς και για την περιφερειακή οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Συνεπώς, πληροῦται η απαίτηση της αναγκαιότητας της ενίσχυσης που προβλέπεται στο σημείο 38 στοιχείο β) και στο σημείο 53 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

- (273) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει επίσης στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση έχει χαρακτήρα κινήτρου καθώς, χωρίς την ενίσχυση αναδιάρθρωσης, θα ήταν σχεδόν βέβαιη η έξοδος της TAROM από την αγορά, με κίνδυνο να διαταραχθεί η σημαντική υπηρεσία την οποία παρέχει. Ως εκ τούτου, πληροῦται η απαίτηση να έχει η ενίσχυση χαρακτήρα κινήτρου, όπως ορίζεται στο σημείο 38 στοιχείο δ) και στο σημείο 59 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

7.3.3.2. Καταλληλότητα της ενίσχυσης

- (274) Βάσει του σημείου 38 στοιχείο γ) και του σημείου 54 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν θα θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά εάν η επίτευξη του ίδιου στόχου καθίσταται εφικτή με άλλα, λιγότερο στρεβλωτικά μέτρα· επίσης, πρέπει να καταβάλλεται η προσήκουσα ανταμοιβή για τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης. Το σημείο 58 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβλέπει ότι τα μέσα κρατικής ενίσχυσης που επιλέγονται πρέπει να είναι κατάλληλα για το πρόβλημα φερεγγυότητας ή ρευστότητας το οποίο επιδιώκουν να αντιμετωπίσουν.
- (275) Η TAROM βρίσκεται αντιμέτωπη με προβλήματα φερεγγυότητας και ρευστότητας, τα οποία η ενίσχυση αναδιάρθρωσης πρέπει να αντιμετωπίσει. Ο συνδυασμός των μηχανισμών της εισφοράς κεφαλαίου και της διαγραφής χρέους (αιτιολογική σκέψη 18) που παρέχονται ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης αντιμετωπίζει τόσο τη σημαντική επιδείνωση της καθαρής θέσης της TAROM, η οποία είναι άκρως αρνητική, όσο και την έλλειψη πόρων για την εξυπηρέτηση του υφιστάμενου χρέους και την κάλυψη των αναγκών ταμειακών ροών για την τακτική λειτουργία της.
- (276) Συναφώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης ύψους 95,3 εκατ. EUR είναι κατάλληλη, όσον αφορά τη μορφή, για δύο βασικούς λόγους. Πρώτον, δεδομένου ότι η TAROM είναι προβληματική επιχείρηση της οποίας οι σημαντικές ζημιές στο παρελθόν οδήγησαν σε αρνητικά ίδια κεφάλαια τουλάχιστον από το 2020 (αιτιολογική σκέψη 13), ελλείπει της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που θα βελτιώνει τη φερεγγυότητά της, η δικαιούχος επιχείρηση δεν θα ήταν σε θέση να παράγει επαρκή ίδια κεφάλαια για να αντισταθμίσει τις ζημιές του παρελθόντος και να προσελκύσει σημαντική μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση από τις κεφαλαιαγορές. Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης παρέχει στην TAROM την αναγκαία χρηματοδότηση σε ίδια κεφάλαια για την ενίσχυση της θέσης της από άποψη φερεγγυότητας και ισολογισμού. Δεύτερον, οι προβλέψεις ρευστότητας δείχνουν ότι, χωρίς την ενίσχυση αναδιάρθρωσης, το 2024 τα ταμειακά διαθέσιμα που προκύπτουν από τις δραστηριότητες της TAROM θα ήταν αρνητικά εάν εξοφλούσαν ορισμένες από τις οφειλές (όπως η ενίσχυση διάσωσης) (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 54 έως 56). Το σημαντικό ταμειακό έλλειμμα που προβλέπεται για το τέλος του 2024 δεν θα καλυπτόταν και η TAROM δεν θα διέθετε επαρκή κεφάλαια για να εξασφαλίσει την παράδοση των τεσσάρων αεροσκαφών Boeing 737-8 MAX ή να καταβάλει τα μισθώματα για τα υφιστάμενα αεροσκάφη της. Η Επιτροπή δεν εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με την πτυχή αυτή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.
- (277) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η μορφή της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης είναι ο καταλληλότερος τρόπος για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της TAROM και ότι τα επιλεγμένα μέσα αντιμετωπίζουν τόσο τα προβλήματα ρευστότητας όσο και τα προβλήματα φερεγγυότητας του δικαιούχου.
- (278) Όσον αφορά την αμοιβή του κράτους, λόγω της σημαντικής μείωσης του ποσού της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης σε σύγκριση με το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης και της απαλοιφής της άμεσης επιχορήγησης που προβλεπόταν στο πλαίσιο του αρχικού σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι αμφιβολίες της Επιτροπής που διατυπώθηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ως προς το θέμα αυτό έχουν αρθεί. Επιπλέον, σύμφωνα με το επικαιροποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης, το κράτος θα ανταμειφθεί μέσω των αναμενόμενων θετικών καθαρών κερδών, που θα αυξήσουν την αξία της συμμετοχής του κράτους στην TAROM. Ειδικότερα, λόγω της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου, η συμμετοχή του κράτους στην TAROM θα αυξηθεί από το σημερινό επίπεδο του 97,22 % σε περίπου 98,5 %, στοιχείο που θα επιτρέψει στο κράτος να αποκομίσει σχεδόν όλα τα οφέλη από την επιτυχή αναδιάρθρωση της TAROM. Η εν λόγω αμοιβή προς το κράτος μπορεί να θεωρηθεί κατάλληλη και, ως εκ τούτου, η ανταμοιβή που καταβάλλεται για την προβλεπόμενη ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι η προσήκουσα.

(279) Υπό τις περιστάσεις αυτές, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι κατάλληλη.

7.3.3.3. Αναλογικότητα

(280) Κατά το σημείο 38 στοιχείο ε) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει το ελάχιστο απαιτούμενο ύψος για την επίτευξη του στόχου της εν λόγω ενίσχυσης. Το ύψος και η ένταση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο απαραίτητο που θα επιτρέψει την αναδιάρθρωση με βάση τους διαθέσιμους χρηματοοικονομικούς πόρους του δικαιούχου, των μετόχων του ή του εμπορικού ομίλου στον οποίο ανήκει. Ειδικότερα, πρέπει να εξασφαλίζεται επαρκές επίπεδο ίδιας συμμετοχής στο κόστος της αναδιάρθρωσης και, όταν η κρατική στήριξη χορηγείται με μορφή που ενισχύει την καθαρή θέση του δικαιούχου, πρέπει να εφαρμόζονται μέτρα καταμερισμού των επιβαρύνσεων. Κατά την αξιολόγηση των εν λόγω απαιτήσεων λαμβάνεται υπόψη οποιαδήποτε προηγουμένως χορηγηθείσα ενίσχυση διάσωσης (σημείο 61 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση).

(281) Η ίδια συμμετοχή του δικαιούχου στο σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να είναι πραγματική και ουσιαστική και θα πρέπει κανονικά να είναι συγκρίσιμη με την ενίσχυση που χορηγείται από την άποψη των συνεπειών για τη φερεγγυότητα ή τη θέση ρευστότητας του δικαιούχου. Σύμφωνα με το σημείο 63 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει αν οι διάφορες πηγές ίδιας συμμετοχής είναι πραγματικές και απαλλαγμένες ενίσχυσης. Σύμφωνα με το σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή θεωρεί κατά κανόνα ότι η ίδια συμμετοχή είναι επαρκής εάν ισοδυναμεί τουλάχιστον με το 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης.

(282) Η Επιτροπή πρέπει να επαληθεύσει αν οι διάφορες πηγές χρηματοδότησης του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι ουσιαστικές, δηλαδή αν υπάρχει επαρκής βεβαιότητα ότι θα υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και εξαιρουμένων τυχόν αναμενόμενων μελλοντικών κερδών.

(283) Οι πηγές ίδιας συμμετοχής που παρουσίασε η TAROM προέρχονται από χρηματοδοτική μίσθωση (αιτιολογική σκέψη 76) και από την πώληση αεροσκαφών (αιτιολογική σκέψη 78). Όσον αφορά την πώληση αεροσκαφών, η TAROM έχει συνάψει συμβάσεις αγοράς ύψους [...] εκατ. EUR (σχετικά με την πώληση τεσσάρων αεροσκαφών Boeing 737-300, ενός κινητήρα Boeing 737-300 και επτά ATR 42-500) (αιτιολογική σκέψη 76). Τα έσοδα που προέρχονται από τους αγοραστές των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων είναι ουσιαστικοί και πραγματικοί πόροι, που ενισχύουν την ταμειακή κατάσταση της TAROM και, συνεπώς, συμβάλλουν στην αναδιάρθρωση. Δεδομένου ότι όλοι οι αγοραστές των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων είναι εμπορικές επιχειρήσεις που κατέβαλαν τιμή η οποία προέκυψε από διαδικασία υποβολής προσφορών (αιτιολογική σκέψη 76), τα μέσα αυτά είναι επίσης απαλλαγμένα ενίσχυσης. Όσον αφορά τη σύμβαση χρηματοδότησης που έχει συναφθεί για τη μίσθωση νέων αεροσκαφών αξίας περίπου [...] εκατ. EUR, εξαιρουμένων των τόκων, η συμφωνία μίσθωσης έχει υπογραφεί. Ως εκ τούτου, η συμμετοχή είναι ουσιαστική (η σύμβαση έχει υπογραφεί), πραγματική (συνεπφέρει στη χρηματοδότηση της αναδιάρθρωσης μέσω της προχρηματοδότησης αεροσκαφών από τον εκμισθωτή) και απαλλαγμένη ενίσχυσης (αποτελέσσε αντικείμενο διαπραγμάτευσης με ιδιώτη αγοραστή υπό εμπορικούς όρους χωρίς κρατική εγγύηση).

(284) Όσον αφορά άλλες πηγές εσόδων που προβλέπει η TAROM (αιτιολογική σκέψη 80), και συγκεκριμένα τα έσοδα από την πώληση των συμμετοχών της στην [...], τα έσοδα από την πώληση της χρονοθυρίδας στον αερολιμένα [...] και την πώληση πρόσδετων αεροσκαφών (Airbus 318), οι πηγές αυτές δεν μπορούν να θεωρηθούν να γίνονται πραγματικές και ουσιαστικές. Ειδικότερα, η πώληση της χρονοθυρίδας [...] βρίσκεται επί του παρόντος υπό διαπραγμάτευση, αλλά δεν έχει επιλεγεί αγοραστής ούτε έχει συμφωνηθεί τιμή ούτε —κατά μείζονα λόγο— έχει υπογραφεί καμία σχετική συμφωνία. Το ίδιο ισχύει και για τις πωλήσεις των συμμετοχών. Έχουν πραγματοποιηθεί αποτιμήσεις και συμφωνίες για τις πωλήσεις από τα όργανα λήψης αποφάσεων της TAROM, αλλά μέχρι σήμερα δεν έχει ληφθεί καμία δεσμευτική προσφορά. Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, οι προβλεπόμενες πωλήσεις συμμετοχών δεν μπορούν να θεωρηθούν απαλλαγμένες ενίσχυσης ελλείψει απόδειξης της συμμόρφωσης με την αρχή του φορέα της οικονομίας της αγοράς (βλ. αιτιολογική σκέψη 28). Η πώληση των αεροσκαφών Airbus 318 έχει προχωρήσει περισσότερο, ωστόσο, μέχρι σήμερα έχει υπογραφεί μόνο μία μη δεσμευτική δήλωση προθέσεων [...]. Εάν οι εν λόγω πράξεις υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, θα συμβάλουν στην ενίσχυση της βιωσιμότητας της TAROM. Ωστόσο, επί του παρόντος δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκώς βέβαιο ότι η πώληση των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων θα πραγματοποιηθεί. Ως εκ τούτου, δεν συνιστούν πραγματική και ουσιαστική ίδια συμμετοχή.

(285) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί ποσό 77,66 εκατ. EUR ως πραγματική, ουσιαστική και απαλλαγμένη ενίσχυση ίδια συμμετοχή της TAROM στο κόστος αναδιάρθρωσης και θεωρεί ότι οι αμφιβολίες της που διατυπώθηκαν στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας σχετικά με το θέμα αυτό έχουν αρθεί. Δεδομένου ότι το συνολικό κόστος αναδιάρθρωσης ανέρχεται σε 172,96 εκατ. EUR και ότι χρηματοδοτείται με ενίσχυση αναδιάρθρωσης ύψους 95,3 εκατ. EUR, η ίδια συμμετοχή συμβάλλει κατά 44,9 % στη χρηματοδότηση του κόστους αναδιάρθρωσης και, συνεπώς, αντιστοιχεί σε λιγότερο από 50 %.

- (286) Σύμφωνα με το σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή μπορεί να δέχεται συμμετοχή που δεν φθάνει το 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης σε εξαιρετικές περιπτώσεις και σε περιπτώσεις ιδιαίτερης δυσκολίας, εφόσον το ποσό της εν λόγω συμμετοχής παραμένει σημαντικό. Οι περιστάσεις και οι περιπτώσεις αυτές πρέπει να αποδεικνύονται από το κράτος μέλος.
- (287) Υπό τις παρούσες συνθήκες, μετά την έξαρση της πανδημίας COVID-19, η Επιτροπή θεωρεί ότι στην περίπτωση της TAROM και σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που παρέχονται σε σχέση με το «Προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια της τρέχουσας έξαρσης της νόσου COVID-19»⁽¹¹¹⁾, μπορεί να δικαιολογηθεί η παραμονή της ίδιας συμμετοχής σε επίπεδο κάτω από το όριο του 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης, διότι παραμένει σημαντική και περιλαμβάνει πρόσθετη νέα χρηματοδότηση σε συνθήκες αγοράς.
- (288) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η πανδημία COVID-19 και τα μέτρα που λήφθηκαν για τον περιορισμό της δημιουργήσαν εξαιρετικές περιστάσεις για τον δικαιούχο, στο πλαίσιο σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό και από το 2020 η δραστηριότητα της TAROM επλήγη από την πανδημία COVID-19 τόσο από την πλευρά της ζήτησης όσο και από την πλευρά της προσφοράς (αιτιολογική σκέψη 9). Η πανδημία COVID-19 είχε επιπλέον ως αποτέλεσμα να διαμορφωθεί μια κατάσταση στην οποία οι αγορές χρηματοδότησης χρέους σε μεγάλο βαθμό έκλεισαν ή περιορίστηκαν για ορισμένους τομείς, τα δε χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, γενικά, μείωσαν τα πιστωτικά τους όρια.
- (289) Παρότι η πανδημία COVID-19 έχει τελειώσει και το προσωρινό πλαίσιο έχει λήξει, ο κλάδος των αερομεταφορών έχει πληγεί ιδιαίτερα από τις επιπτώσεις της πανδημίας. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του Eurocontrol (βλ. αιτιολογική σκέψη 91), η εναέρια κυκλοφορία ανέκαμψε στα επίπεδα προ COVID-19 μόνο κατά τη διάρκεια του 2023, δηλαδή 3 έτη μετά την κορύφωση της κρίσης. Όπως φαίνεται από το γράφημα 1, η TAROM επλήγη σημαντικά περισσότερο από τον μέσο όρο του κλάδου το 2020 και η ανάκαμψή της ήταν δυσκολότερη το 2021. Παρότι η ανάκαμψη της TAROM επιταχύνθηκε το 2022, παρέμεινε κάτω από το μέσο ποσοστό ανάκαμψης του Eurocontrol έως το 2023 και αναμένεται να παραμείνει κάτω από το μέσο ποσοστό ανάκαμψης του Eurocontrol τόσο στο βασικό σενάριο όσο και στο χαμηλό σενάριο του Eurocontrol έως και το 2025. Η βραδύτερη ανάπτυξη και ανάκαμψη της TAROM στα επίπεδα προ COVID-19 σε σύγκριση με τον μέσο όρο του κλάδου θα μπορούσε να αποδοθεί εν μέρει στην καθυστερημένη ανανέωση του στόλου, τα αποτελέσματα της οποίας αναμένεται να αποδώσουν το νωρίτερο το 2025.
- (290) Δεδομένου ότι η ίδια συμμετοχή ανέρχεται στο 44,9 % του κόστους αναδιάρθρωσης, ποσοστό που αποτελεί σημαντικό μέρος του κόστους αυτού και δεν απέχει πολύ από το κατώτατο όριο του 50 %, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του (περίπου 80 %) παρέχεται με τη μορφή νέας χρηματοδότησης, και λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων που είχε η πανδημία COVID-19 στις δραστηριότητες της TAROM, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, στην παρούσα υπόθεση, είναι αποδεκτή ίδια συμμετοχή ύψους 44,9 %.
- (291) Βάσει των σημείων 65, 66 και 67 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, κρατική στήριξη η οποία χορηγείται με μορφή που ενισχύει την καθαρή κεφαλαιακή θέση του δικαιούχου μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την προστασία των μετόχων και των πιστωτών μειωμένης εξασφάλισης από τις συνέπειες της επιλογής τους να επενδύσουν στον δικαιούχο και αυτό μπορεί να δημιουργήσει ηθικό κίνδυνο και να υπονομεύσει την πειθαρχία της αγοράς. Κατά συνέπεια, οι ενισχύσεις για την κάλυψη των ζημιών θα πρέπει να χορηγούνται μόνον υπό όρους που συνεπάγονται τον επαρκή καταμερισμό των επιβαρύνσεων μεταξύ των υφιστάμενων επενδυτών, η δε κρατική παρέμβαση θα πρέπει να συντελείται μετά την ολοσχερή καταμέτρηση των απωλειών και τον καταλογισμό τους στους υφιστάμενους μετόχους και τους κατόχους οφειλών μειωμένης εξασφάλισης. Ο κατάλληλος καταμερισμός των επιβαρύνσεων θα συνεπαγόταν επίσης ότι κάθε κρατική ενίσχυση που ενισχύει την καθαρή θέση του δικαιούχου θα πρέπει να χορηγείται με όρους που παρέχουν στο κράτος εύλογο μερίδιο από τα μελλοντικά κέρδη της αξίας του δικαιούχου, ενόψει του ύψους του καταβεβλημένου από το κράτος μετοχικού κεφαλαίου σε σύγκριση με το υπόλοιπο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας, μετά από συνυπολογισμό των απωλειών.
- (292) Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν ενθαρρύνει τη δημιουργία ηθικού κινδύνου ή την ανάληψη υπέρμετρου κινδύνου προς όφελος μετόχων ή πιστωτών. Όπως αναφέρεται στην ενότητα 6.3.3, το ρουμανικό κράτος που είναι πλέον ο πάροχος της ενίσχυσης εποπτεύει ως πλειοψηφικός μέτοχος τις στρατηγικές και εμπορικές αποφάσεις της TAROM. Επίσης, η λειτουργία της εταιρείας δεν χρηματοδοτήθηκε με δάνεια μειωμένης εξασφάλισης ή με υβριδική χρηματοδότηση (για απορρόφηση ζημιών) που είναι πιθανό να διαγραφούν εν μέρει σύμφωνα με τις απαιτήσεις καταμερισμού των επιβαρύνσεων που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Στο πλαίσιο αυτό, ο καταμερισμός

⁽¹¹¹⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια της τρέχουσας έξαρσης της νόσου COVID-19 (EE C 911 της 20.3.2020, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τις ανακοινώσεις της Επιτροπής C(2020) 2215 (EE C 112I της 4.4.2020, σ. 1), C(2020) 3156 (EE C 164 της 13.5.2020, σ. 3), C(2020) 4509 (EE C 218 της 2.7.2020, σ. 3), C(2020) 7127 (EE C 340I της 13.10.2020, σ. 1), C(2021) 564 (EE C 34 της 1.2.2021, σ. 6) και C(2021) 8442 (EE C 473 της 24.11.2021, σ. 1) και C(2022) 7902 (EE C 423 της 7.11.2022, σ. 9).

των επιβαρύνσεων από τους μειοψηφούντες μετόχους θα επιτευχθεί με μερική απορρόφηση των ζημιών μέσω της μείωσης κεφαλαίου και της επακόλουθης εισφοράς κεφαλαίου, όπως περιγράφεται στην ενότητα 6.3.3. Πρώτον, οι ζημιές της TAROM θα απορροφηθούν εν μέρει από τη μείωση κεφαλαίου κατά [...] δισ. RON. Έπειτα, θα ακολουθήσει αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου από το κράτος, ύψους 43,07 εκατ. EUR, η οποία θα απομειώσει τη συμμετοχή των μειοψηφούντων μετόχων ⁽¹¹²⁾ από αρχικό ποσοστό 2,75 % σε περίπου [...] %. Από την άποψη αυτήν, οι μειοψηφούντες μέτοχοι της TAROM συμμετέχουν στην αναδιάρθρωση μέσω της απορρόφησης των ζημιών από τη συμμετοχή τους και της κατάλληλης απομείωσης της συμμετοχής τους, μειώνοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, την ανάγκη για κρατική ενίσχυση και περιορίζοντας τον ηθικό κίνδυνο.

(293) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι αναλογική.

7.3.3.4. Αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης

(294) Για να εξασφαλιστεί ότι οι αρνητικές συνέπειες της ενίσχυσης είναι περιορισμένες προκειμένου να αποφευχθούν αδικαιολόγητες επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές και να διασφαλιστεί ότι η συνολική στάθμιση είναι θετική ⁽¹¹³⁾, η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται σε προβληματικές επιχειρήσεις σύμφωνα με την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης που περιορίζει την περίοδο χορήγησης της εν λόγω ενίσχυσης σε δέκα έτη.

(295) Η Επιτροπή επιτρέπει τη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης για τη στήριξη μίας μόνο πράξης αναδιάρθρωσης και υπό την προϋπόθεση, κατά περίπτωση, ότι έχουν παρέλθει περισσότερα από δέκα έτη από την προηγούμενη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης ή από τη λήξη ή διακοπή της εφαρμογής σχεδίου αναδιάρθρωσης ⁽¹¹⁴⁾. Η Επιτροπή επιτρέπει εξαιρέσεις από τον κανόνα αυτόν όταν η ενίσχυση αναδιάρθρωσης ακολουθεί τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ως μέρος ενιαίας πράξης αναδιάρθρωσης ⁽¹¹⁵⁾.

(296) Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της TAROM στηρίζει μόνο μία πράξη αναδιάρθρωσης. Η TAROM (συμπεριλαμβανομένων τυχόν θυγατρικών που ελέγχονται από αυτή) δεν έλαβε ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης κατά την τελευταία δεκαετία, πέραν της ενίσχυσης διάσωσης που εγκρίθηκε τον Φεβρουάριο του 2020 (βλ. αιτιολογική σκέψη 11), η οποία χορηγήθηκε για έξι μήνες, συνιστά συνεχές με την υπό αξιολόγηση ενίσχυση αναδιάρθρωσης και με την οποία συναποτελεί ενιαία πράξη αναδιάρθρωσης. Ως εκ τούτου, τηρείται η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.

7.3.3.5. Μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

(297) Όπως εξηγείται στα σημεία 87 έως 93 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που προκαλούνται από τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης θα πρέπει να καθορίζονται κατ' αναλογία προς τις στρεβλωτικές επιπτώσεις της ενίσχυσης, και να εξαρτώνται από διάφορους παράγοντες, ιδίως: i) το ύψος και τη φύση της ενίσχυσης και τους όρους και τις συνθήκες υπό τις οποίες χορηγείται· ii) το μέγεθος και τη σχετική σημασία του δικαιούχου στην αγορά και τα χαρακτηριστικά της οικείας αγοράς· και iii) τον βαθμό στον οποίο οι προβληματισμοί περί ηθικού κινδύνου εξακολουθούν να υφίστανται μετά την εφαρμογή των μέτρων περί ίδιας συμμετοχής και καταμερισμού των επιβαρύνσεων.

(298) Τα διαρθρωτικά μέτρα μπορεί να περιλαμβάνουν εκποίηση περιουσιακών στοιχείων ή περιορισμό της μεταφορικής ικανότητας ή της παρουσίας στην αγορά. Θα πρέπει να ευνοούν την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην αγορά, την επέκταση των δραστηριοτήτων ελασσόνων ανταγωνιστών ή την ανάληψη διασυνοριακών δραστηριοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη την αγορά ή τις αγορές όπου ο δικαιούχος θα κατέχει σημαντική θέση μετά την αναδιάρθρωση, ιδίως εκείνες στις οποίες υπάρχει πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα (σημεία 78 και 79 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση). Τα μέτρα συμπεριφοράς θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η ενίσχυση χρηματοδοτεί μόνο την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας και ότι δεν χρησιμοποιείται καταχρηστικά για την παράταση σοβαρών και επίμονων διαρθρωτικών στρεβλώσεων της αγοράς ή για την προστασία του δικαιούχου από τον υγιή ανταγωνισμό (σημεία 83 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση).

(299) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 117 έως 124, η Ρουμανία προτείνει τα ακόλουθα διαρθρωτικά μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού: i) μείωση του μεγέθους των δραστηριοτήτων μέσω της κατάργησης δρομολογίων, μείωση της συχνότητας στα υφιστάμενα δρομολόγια και μείωση του στόλου με αποτέλεσμα τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας, εκφραζόμενη ως μείωση των ASK, και ii) μίσθωση και/ή πώληση της χρονοθυρίδας [...], και iii) εκποιήσεις μετοχών σε κερδοφόρες κάθιστα συνδεδεμένες εταιρείες.

⁽¹¹²⁾ Οι δημόσιες εταιρείες CNAB και Romatsa RA και το ιδιωτικό επενδυτικό ταμείο Muntenia· βλ. αιτιολογική σκέψη 8.

⁽¹¹³⁾ Σημείο 38 στοιχείο στ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

⁽¹¹⁴⁾ Σημεία 70 και 71 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

⁽¹¹⁵⁾ Σημείο 72 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

- (300) Όσον αφορά τη μείωση του μεγέθους των δραστηριοτήτων, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 118, συνεπάγεται την κατάργηση 14 από τα 41 δρομολόγια που εκτελούσε η TAROM το 2019, αριθμός που αντιπροσωπεύει μείωση κατά 17 % του συνολικού αριθμού των πτήσεων που εκτελέστηκαν το 2019 και κατά 18 % των μεταφερόμενων επιβατών. Αυτό συνεπάγεται την κατάργηση του ενός τρίτου των δρομολογίων της TAROM, που αποτελεί σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων της. Ενώ κανένα από τα εν λόγω δρομολόγια δεν ήταν κερδοφόρο σε επίπεδο C3 το 2019, πρέπει να σημειωθεί ότι την εποχή εκείνη η TAROM διέθετε μόνο τρία τέτοια δρομολόγια (OTP–Βουδαπέστη, OTP–Σόφια και Βρυξέλλες–Στρασβούργο), καθώς οι δραστηριότητες επηρεάζονταν σε μεγάλο βαθμό από το αναποτελεσματικό επιχειρηματικό μοντέλο. Ο αντίκτυπος αυτός μπορεί να εξαλειφθεί εν μέρει με την εξέταση της κερδοφορίας των δρομολογίων σε επίπεδο C1. Από την άποψη αυτή, 10 από τα 14 δρομολόγια είχαν θετικά αποτελέσματα το 2019. Η TAROM γνώρισε ανάπτυξη σε 12 από τα 14 δρομολόγια και 9 από αυτά αφορούν αερολιμένες που παρουσιάζουν συμφόρηση, όπου η ζήτηση για χρονοθυρίδες είναι υψηλή. Σε έναν από τους αερολιμένες με τη μεγαλύτερη συμφόρηση στο χαρτοφυλάκιό της, και συγκεκριμένα στον αερολιμένα [...], η TAROM θα προσφέρει ένα ζεύγος χρονοθυρίδων (βλ. αιτιολογική σκέψη 119) προς μίσθωση, αρχής γενομένης από τον Οκτώβριο του 2024 και εντέλει θα διαθέσει το εν λόγω ζεύγος χρονοθυρίδων προς πώληση. Η κατάργηση αυτή παρέχει σαφώς στους ανταγωνιστές τη δυνατότητα να επεκταθούν σε ορισμένα ελκυστικά δρομολόγια. Οι ρουμανικές αρχές δεσμεύτηκαν ότι η TAROM δεν θα ανοίξει εκ νέου κανένα από τα καταργηθέντα δρομολόγια κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και θα πωλήσει τη χρονοθυρίδα στον αερολιμένα [...] [...] αλλά το αργότερο στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2026 (βλ. αιτιολογική σκέψη 119).
- (301) Παρά το γεγονός ότι η περίοδος αναδιάρθρωσης της TAROM ξεκίνησε το 2021, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να αξιολογήσει την κατάργηση δρομολογίων και τις μειώσεις της μεταφορικής ικανότητας όσον αφορά την κατάσταση των δραστηριοτήτων το 2019 (αντί του 2020, που είναι το ακριβώς προηγούμενο έτος της περιόδου αναδιάρθρωσης), διότι οι δραστηριότητες της TAROM το 2020 επηρεάστηκαν σημαντικά από τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς που επιβλήθηκαν για την αντιμετώπιση της εξάπλωσης της πανδημίας COVID-19, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 118.
- (302) Στα εναπομένοντα δρομολογία της, η TAROM θα μειώσει εν μέρει τις συχνότητες· συγκεκριμένα, το 2026 θα επέλθει μείωση κατά 28 % στον συνολικό αριθμό τακτικών πτήσεων (και μείωση κατά 27 % εάν συμπεριληφθούν οι ναυλωμένες πτήσεις) σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2019 (βλ. αιτιολογική σκέψη 121). Δεδομένου ότι το 2022 υπήρχε ανταγωνισμός σε όλα τα δρομολόγια τα οποία αφορούσαν οι μειώσεις συχνότητας, πλην ενός (Satu Mare), μπορεί να αναμένεται ότι οι ανταγωνιστές θα ενδιαφέρονταν να αυξήσουν τις συχνότητες των πτήσεών τους στα δρομολόγια αυτά, ιδίως δεδομένου ότι εννέα από τα εν λόγω δρομολόγια αφορούν αερολιμένες που παρουσιάζουν συμφόρηση. Η μείωση των συχνοτήτων σε συνδυασμό με την κατάργηση δρομολογίων και τη μείωση του στόλου από 25 αεροσκάφη το 2019 σε 14 έως το 2025, που θα διατηρηθούν έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, θα έχουν ως αποτέλεσμα μείωση των ASK κατά [...] % — και μείωση των ASK κατά [...] % στα κερδοφόρα δρομολόγια σε επίπεδο C1 — σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2019. Αυτό συνιστά σημαντική μείωση του μεγέθους των κερδοφόρων δραστηριοτήτων.
- (303) Η Ρουμανία δεσμεύτηκε να διασφαλίσει ότι η TAROM θα εκμεταλλεύεται κατ' ανώτατο όριο 18 αεροσκάφη έως το 2025 και κατ' ανώτατο όριο 14 αεροσκάφη για το υπόλοιπο της περιόδου αναδιάρθρωσης.
- (304) Τέλος, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 124, η TAROM θα εκποιήσει τις συμμετοχές της στην [...] και στην [...]. Ωστόσο, δεδομένου ότι μόνο η TAROM [...], μόνο η εκποίηση της συμμετοχής της TAROM στην [...] μπορεί να αναμένεται ότι θα μειώσει την παρουσία της TAROM στην αγορά. Η εκποίηση της συμμετοχής στην [...] θα μειώσει περαιτέρω τις κερδοφόρες δραστηριότητες της TAROM, την παρουσία της στην αγορά και θα προσφέρει εκ νέου στους ανταγωνιστές τη δυνατότητα να εισέλθουν σε αυτήν την επικερδή επιχειρηματική δραστηριότητα και, συνεπώς, να εισέλθουν ή να ενισχύσουν τη θέση τους στη ρουμανική αγορά. Οι ρουμανικές αρχές δεσμεύτηκαν να διασφαλίσουν ότι η TAROM θα πωλήσει τις συμμετοχές της στην [...], καθώς και στην [...], αλλά το αργότερο στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2026 (βλ. αιτιολογική σκέψη 124).
- (305) Αυτή η σαφής δέσμη μέτρων για τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας και της δραστηριότητας σε συνδυασμό με τις ισχυρές δεσμεύσεις που ανέλαβε η Ρουμανία συνιστούν σημαντική βελτίωση σε σύγκριση με το αρχικό σχέδιο αναδιάρθρωσης και έχουν αμβλύνει τις αμφιβολίες που διατύπωσε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας.
- (306) Δεδομένου του μεγέθους και του μεριδίου αγοράς της TAROM (βλ. αιτιολογική σκέψη 9), η Επιτροπή θεωρεί ότι μια μείωση του μεγέθους των δραστηριοτήτων η οποία θα υπερέβαινε τα επίπεδα που πρότεινε η Ρουμανία θα μπορούσε να βλάψει το επιχειρηματικό μοντέλο της TAROM και να επηρεάσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της. Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη το σημαντικό ποσό νέας χρηματοδότησης το οποίο προσκόμισε η TAROM με τη μορφή χρηματοδοτικής μίσθωσης για ένα νέο Boeing 737-8 MAX (βλ. αιτιολογική σκέψη 76) και το οποίο αντιπροσωπεύει πάνω από το ένα τρίτο του συνολικού κόστους αναδιάρθρωσης, τη σχεδιαζόμενη μείωση του μετοχικού κεφαλαίου κατά περίπου [...] δισ. RON επί του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου ύψους 2,26 δισ. RON, η οποία αντιπροσωπεύει σημαντική

προσπάθεια των μετόχων να απορροφήσουν ζημιές, το γεγονός ότι η συνολική απορρόφηση των ζημιών δεν είναι δυνατή για την TAROM διότι οι συσσωρευμένες ζημιές της υπερβαίνουν μακράν το μετοχικό της κεφάλαιο, την προβλεπόμενη απομείωση της συμμετοχής των μειοψηφούντων μετόχων από 2,75 % σε [...] %, που ισοδυναμεί με μείωση της αξίας της συμμετοχής τους κατά περισσότερο από [...] % (βλ. αιτιολογική σκέψη 81), καθώς και την αναβολή της εξόφλησης χρέους που εξασφαλίστηκε από σημαντικούς πιστωτές και την αποχή από την ανάκτηση των μισθωμένων αεροσκαφών που εξασφαλίστηκε από όλους τους εκμισθωτές (αιτιολογική σκέψη 85), θεωρεί ότι ο ηθικός κίνδυνος έχει περιοριστεί αποτελεσματικά και ότι η δέση μέτρων που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 300 θα θέσει στη διάθεση των ανταγωνιστών σημαντική μεταφορική ικανότητα και θα τους προσφέρει την ευκαιρία να εισέλθουν ή να ενισχύσουν τη θέση τους στη ρουμανική αγορά.

- (307) Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 126, η Ρουμανία έχει δεσμευτεί να διασφαλίσει ότι η TAROM θα τηρεί τα μέτρα συμπεριφοράς που αναφέρονται στο σημείο 84 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, δηλαδή i) να μην προβεί σε αγορά μετοχών κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, εκτός εάν αυτό είναι απολύτως απαραίτητο για τη βιωσιμότητά της και έχει εγκριθεί από την Επιτροπή· ii) να μη διαφημίζει την κρατική ενίσχυση ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κατά τη θέση σε εμπορία των προϊόντων και των υπηρεσιών της. Με τον τρόπο αυτόν, θα διασφαλιστεί ότι η TAROM δεν θα χρησιμοποιήσει την ενίσχυση για την επέκταση της επιχειρηματικής της δραστηριότητας μέσω της απόκτησης συμμετοχών σε ανταγωνιστές ούτε για να τονώσει τις πωλήσεις της μέσω διαφήμισης σχετικά με τη στήριξη που λαμβάνει από το ρουμανικό κράτος. Στο πλαίσιο αυτό, η πρόταση της Wizz Air ότι θα ήταν σκόπιμο να επιβληθούν στην TAROM οι περιορισμοί των αποδοχών της διοίκησης οι οποίοι επιβλήθηκαν σε ορισμένες αεροπορικές εταιρείες στο πλαίσιο των μέτρων ανακεφαλαιοποίησης λόγω της νόσου COVID-19 (βλ. αιτιολογική σκέψη 47) πρέπει να απορριφθεί, δεδομένου ότι, σε αντίθεση με την παρούσα υπόθεση, οι περιορισμοί των αποδοχών της διοίκησης των δικαιούχων συγκαταλέγονταν στις προϋποθέσεις για τη συμβατότητα της ενίσχυσης ανακεφαλαιοποίησης λόγω της νόσου COVID-19 βάσει του τότε ισχύοντος νομικού πλαισίου, και η Wizz Air δεν απέδειξε —ούτε είναι προφανές— με ποιον τρόπο οι περιορισμοί των αποδοχών της διοίκησης στην προκειμένη περίπτωση θα συνέβαλλαν στον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.
- (308) Σύμφωνα με το σημείο 83 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα εν λόγω μέτρα θα διασφαλίσουν ότι η ενίσχυση χρησιμοποιείται μόνο για τη χρηματοδότηση της αποκατάστασης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του δικαιούχου και ότι δεν χρησιμοποιείται καταχρηστικά για τη δημιουργία στρεβλώσεων της αγοράς ή για την προστασία του δικαιούχου από τον υγιή ανταγωνισμό.
- (309) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού είναι κατάλληλα για τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης.

7.3.3.6. Διαφάνεια και υποβολή εκθέσεων

- (310) Σύμφωνα με το σημείο 38 στοιχείο ζ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα κράτη μέλη, η Επιτροπή, οι οικονομικοί παράγοντες και το κοινό πρέπει να διαθέτουν απρόσκοπτη πρόσβαση σε όλες τις ισχύουσες πράξεις και συναφείς πληροφορίες σχετικά με τη χορηγούμενη ενίσχυση. Προς τον σκοπό αυτόν, οι ρουμανικές αρχές δεσμεύτηκαν να εφαρμόζουν τις διατάξεις σχετικά με τη διαφάνεια που προβλέπονται στο σημείο 96 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, καθιστώντας τις σχετικές πληροφορίες διαθέσιμες στους ιστοτόπους www.monitoruloficial.ro, www.ajutordestat.ro, www.tarom.ro και www.mt.gov.ro.
- (311) Η Επιτροπή θεωρεί αναγκαία την υποβολή από τη Ρουμανία τακτικών εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης κάθε 6 μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης έως το πέρας της περιόδου αναδιάρθρωσης. Στις εν λόγω εκθέσεις θα προσδιορίζονται, ειδικότερα, οι ημερομηνίες πραγματικής εκταμίευσης της χρηματοδότησης που ανέλαβε να καταβάλει το κράτος και της ίδιας συμμετοχής, οποιαδήποτε απόκλιση από τη χρηματοοικονομική ή επιχειρησιακή πορεία του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης, ο έλεγχος των δαπανών, η μείωση του κόστους και τα κέρδη που επιτυγχάνονται από τα μέτρα αναδιάρθρωσης, καθώς και τα διορθωτικά μέτρα που προέβλεψε ή έλαβε η Ρουμανία ή ο δικαιούχος, ανάλογα με την περίπτωση.

7.3.3.7. Στάθμιση θετικών και αρνητικών συνεπειών

- (312) Ένα προσεκτικά σχεδιασμένο μέτρο κρατικής ενίσχυσης πρέπει να διασφαλίζει ότι η συνολική στάθμιση των συνεπειών του μέτρου είναι θετική, αποφεύγοντας να αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.
- (313) Όπως αναφέρεται στην ενότητα 7.3.2, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης έχει θετικό αντίκτυπο, διότι συμβάλλει στην ανάπτυξη των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών στη Ρουμανία. Ειδικότερα, η ενίσχυση αποτρέπει τον κίνδυνο διαταραχής στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας (βλ. ενότητα 7.3.2.1) και επιτρέπει στην TAROM να εφαρμόσει μέτρα αναδιάρθρωσης που θα αποκαταστήσουν τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του δικαιούχου (ενότητα 7.3.2.2).
- (314) Στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή καθόρισε τα κριτήρια που εξετάζει κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης με την εσωτερική αγορά, διασφαλίζοντας ότι η ανάπτυξη της επίμαχης οικονομικής δραστηριότητας δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Όπως εξηγείται ανωτέρω, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι αναγκαία και έχει χαρακτήρα κινήτρου (βλ.

ενότητα 7.3.3.1), είναι κατάλληλη (βλ. ενότητα 7.3.3.2) και αναλογική (βλ. ενότητα 7.3.3.3). Επιπλέον, υπάρχουν ισχυρές διασφαλίσεις για τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων της ενίσχυσης μέσω αντισταθμιστικών μέτρων που ελαχιστοποιούν τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού (βλ. ενότητα 7.3.3.5), καθώς και με την τήρηση της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης (βλ. ενότητα 7.3.3.4) και των απαιτήσεων διαφάνειας (βλ. ενότητα 7.3.3.6).

- (315) Τα προτεινόμενα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, συμπεριλαμβανομένης της συνολικής μείωσης των ASK της TAROM, της μείωσης του αριθμού των πτήσεων (συχνοτήτων), της κατάργησης δρομολογίων και της μείωσης του στόλου, καθώς και της εκποίησης της συμμετοχής της στην [...] θα μειώσουν την παρουσία της TAROM στην αγορά όπου πρόκειται να παραμείνει ενεργή μετά την αναδιάρθρωση και θα οδηγήσουν σε ορισμένο βαθμό ανοίγματος της αγοράς.
- (316) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού οι οποίες προκαλούνται από την ενίσχυση είναι κατάλληλα για τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης.
- (317) Κατά συνέπεια, ο θετικός αντίκτυπος της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων αεροπορικών μεταφορών στη Ρουμανία υπερσχύει των δυνητικών αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές, που, ως εκ τούτου, δεν επηρεάζονται δυσμενώς κατά τρόπο που θα αντέκετο στο κοινό συμφέρον.

7.4. Αξιολόγηση της καταγγελίας που υπέβαλε η Wizz Air Malta

- (318) Στις 14 Μαρτίου 2024 η Επιτροπή έλαβε καταγγελία την οποία υπέβαλε η Wizz Air Malta (στο εξής: καταγγέλλουσα), στην οποία υποστηρίζεται ότι η Ρουμανία είχε χορηγήσει πρόσθετη ενίσχυση στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης της TAROM με τρεις τρόπους: i) μέσω εισφορών κεφαλαίου κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης οι οποίες υπερβαίνουν εκείνες που εγκρίθηκαν με τη δεύτερη απόφαση αποζημίωσης την οποία εξέδωσε η Επιτροπή και/ή συνιστούν μεταβολή της ενίσχυσης που εγκρίθηκε με την πρώτη απόφαση αποζημίωσης την οποία εξέδωσε η Επιτροπή, υπό μορφή δημόσιας εγγύησης· ii) με την αποδοχή συμβατικής ρήτρας η οποία έχει ως αποτέλεσμα να μην είναι εκτελεστή η εξασφάλιση που δόθηκε σε έναν από τους πιστωτές της TAROM, την CNAB, δημόσια εταιρεία με τον ίδιο πλειοψηφικό μέτοχο με την TAROM, δηλαδή το ρουμανικό κράτος μέσω του οικείου Υπουργείου Μεταφορών· iii) με την πώληση της χρονοθυρίδας [...] κάτω από την αγοραία τιμή. Οι ισχυρισμοί αυτοί παρατίθενται στην ενότητα 6.8.
- (319) Η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν υπάρχει παράνομη ενίσχυση που να προκύπτει από τα εν λόγω μέτρα και σε ποιον βαθμό οι ισχυρισμοί αυτοί έχουν αντίκτυπο στη συμβατότητα των κοινοποιηθέντων μέτρων με το άρθρο 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.
- (320) Κατά τις ημερομηνίες που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 6, η Ρουμανία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με τους τρεις ισχυρισμούς τους οποίους πρόβαλε η καταγγέλλουσα, υποστηρίζοντας ότι είναι αβάσιμοι για τους ακόλουθους λόγους: i) η αύξηση κεφαλαίου κατά 1,9 εκατ. EUR ήταν σύμφωνη με την ενίσχυση που εγκρίθηκε στη δεύτερη απόφαση αποζημίωσης την οποία εξέδωσε η Επιτροπή· οι αυξήσεις κεφαλαίου συνολικού ύψους 2,7 εκατ. EUR αποτελούσαν απλώς εκτέλεση της δημόσιας εγγύησης που εγκρίθηκε με την πρώτη απόφαση αποζημίωσης την οποία εξέδωσε η Επιτροπή σύμφωνα με τις ισχύουσες νομικές και συμβατικές διατάξεις και, σε κάθε περίπτωση, αποτελούσαν μέρος των κοινοποιηθέντων μέτρων, δεδομένου ότι αφορούσαν τις ανάγκες ρευστότητας της TAROM κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 141 και 143)· ii) η ρήτρα για τους όρους των εξασφαλίσεων δεν είχε καμία επίπτωση στη συμπεριφορά της TAROM ή της CNAB στην αγορά, δεδομένου ότι το κράτος ως εποπτική αρχή απαγορεύεται από τον νόμο να παρεμβαίνει στις επιχειρηματικές αποφάσεις της διοίκησης και όπως αποδεικνύεται από την πραγματική συμπεριφορά των εταιρειών, η οποία βασίζεται στη μεγιστοποίηση της πιθανότητας πλήρους εξόφλησης του χρέους μαζί με τις ποινές υπερημερίας, και σε κάθε περίπτωση θα απαλειφθεί από τη συμφωνία (βλ. αιτιολογική σκέψη 144)· iii) η TAROM έχει καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την επίτευξη της υψηλότερης δυνατής τιμής πώλησης της χρονοθυρίδας [...], όπως καταδεικνύεται από την πρόσληψη ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα και τη διαδικασία υποβολής προσφορών που βρίσκεται σε εξέλιξη. Οι εν λόγω παρατηρήσεις των ρουμανικών αρχών παρατίθενται στην ενότητα 6.9.
- (321) Από τις παρατηρήσεις που υπέβαλε η Ρουμανία σχετικά με τον πρώτο ισχυρισμό προκύπτει ότι οι εισφορές κεφαλαίου που αναφέρονται στον πρώτο ισχυρισμό μπορούν να διαιρεθούν σε τρία σκέλη: i) το πρώτο σκέλος συνίσταται σε δύο αυξήσεις κεφαλαίου, ύψους 9 000 000 RON και 439 155 RON (συνολικά 9 439 155 RON ή περίπου 1,9 εκατ. EUR), που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τη δεύτερη απόφαση αποζημίωσης· ii) το δεύτερο σκέλος συνίσταται σε αύξηση

κεφαλαίου ύψους 5 394 285 RON, 5 460 515 RON και 1 663 200 RON (συνολικά 12 518 000 RON) ή περίπου 2,7 εκατ. EUR, την οποία η Ρουμανία κοινοποίησε ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης στο πλαίσιο της κοινοποίησης για την παρούσα υπόθεση· και iii) το τρίτο σκέλος συνίσταται σε αποφάσεις των μετόχων με τις οποίες εγκρίθηκαν μελλοντικές αυξήσεις κεφαλαίου ύψους περίπου 14,9 εκατ. RON ή περίπου 3,21 εκατ. EUR, μετά τις οποίες δεν ακολούθησαν επιβεβαιωτικές αποφάσεις της συνέλευσης των μετόχων και οι οποίες δεν έχουν εκτελεστεί.

- (322) Η Ρουμανία υπέβαλε τις σχετικές αποφάσεις των μετόχων και τους χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς που αποδεικνύουν ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου που όντως πραγματοποιήθηκαν από το Υπουργείο Μεταφορών το 2022 και το 2023 ανέρχονται σε 9 000 000 RON, 439 155 RON (από κοινού 9 439 155 RON ή περίπου 1,9 εκατ. EUR), 5 394 285 RON, 5 460 515 RON, 1 663 200 RON (από κοινού 12 518 000 RON ή περίπου 2,7 εκατ. EUR), αντίστοιχα. Αυτό οφείλεται στο ότι δεν είχαν όντως πραγματοποιηθεί όλες οι προηγούμενες εγκριθείσες αυξήσεις κεφαλαίου, δεδομένου ότι η TAROM κατόρθωσε να καλύψει μέρος των δόσεων του εγγυημένου δανείου από ιδίους πόρους. Επομένως, οι συνολικές αυξήσεις κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκαν μέχρι σήμερα κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης ανέρχονται σε 21 957 155 RON (περίπου 4,6 εκατ. EUR) και όχι σε περίπου 7,8 εκατ. EUR, όπως ισχυρίζεται η καταγγέλλουσα. Αυτό επιβεβαιώνεται από τους ετήσιους λογαριασμούς της TAROM (δεν έχουν ελεγχθεί ακόμη για το 2023).
- (323) Από το ποσό αυτό, μια εισφορά κεφαλαίου ύψους 1,9 εκατ. EUR η οποία αντιστοιχεί στο πρώτο σκέλος του πρώτου ισχυρισμού που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 321, εγκρίθηκε με τη δεύτερη απόφαση αποζημίωσης την οποία εξέδωσε η Επιτροπή ως συμβατή ενίσχυση βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, δεν έχει αντίκτυπο στην αξιολόγηση των κοινοποιηθέντων μέτρων.
- (324) Το υπόλοιπο των εν λόγω 4,6 εκατ. EUR, δηλαδή 2,7 εκατ. EUR, που αντιστοιχεί στο δεύτερο σκέλος του πρώτου ισχυρισμού που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 321, κοινοποιήθηκε από τη Ρουμανία ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης στο πλαίσιο της κοινοποίησης για την παρούσα υπόθεση. Δεδομένου ότι όλες οι δόσεις του δανείου σε σχέση με την πρώτη απόφαση αποζημίωσης ⁽¹¹⁶⁾ τις οποίες η TAROM δεν θα είναι σε θέση να καταβάλει κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης λόγω του ελλείμματος ταμειακών διαθεσίμων της καλύπτονται από εισφορές κεφαλαίου που περιλαμβάνονται στην αύξηση κεφαλαίου ύψους 45,77 εκατ. EUR που κοινοποιήθηκε ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή αξιολόγησε τις αντίστοιχες εισφορές κεφαλαίου στο πλαίσιο των κοινοποιηθέντων μέτρων. Το συμπέρασμα της Επιτροπής σχετικά με το σκέλος αυτό αντικατοπτρίζεται στην παρούσα απόφαση όσον αφορά την εν λόγω αύξηση κεφαλαίου.
- (325) Από το 2025 όλες οι υπόλοιπες δόσεις θα καταβληθούν από την TAROM από ιδίους πόρους της.
- (326) Όσον αφορά τις υπόλοιπες αυξήσεις κεφαλαίου, συνολικού ύψους περίπου 3,21 εκατ. EUR, οι οποίες αντιστοιχούν στο τρίτο σκέλος του πρώτου ισχυρισμού που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 321, παρότι οι αυξήσεις αυτές έχουν καταρχήν εγκριθεί από τη συνέλευση των μετόχων, οι αντίστοιχες αποφάσεις απλώς αφήνουν ανοικτή τη θεωρητική δυνατότητα για τέτοιες εισφορές κεφαλαίου, αλλά μετά από αυτές δεν ακολούθησαν επιβεβαιωτικές αποφάσεις της συνέλευσης των μετόχων που να επιτρέπουν την εκτέλεση των εν λόγω αυξήσεων. Ελλείψει τέτοιων επιβεβαιωτικών αποφάσεων, οι εν λόγω αυξήσεις κεφαλαίου δεν πραγματοποιήθηκαν και θα ήταν πρόωρο να αξιολογηθεί ένα υποθετικό πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στην TAROM.
- (327) Όσον αφορά τον δεύτερο ισχυρισμό σχετικά με ρήτρα που περιέχεται στη συμφωνία παροχής εξασφαλίσεων μεταξύ της TAROM και της CNAB, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, την τρέχουσα χρονική στιγμή κατά την οποία καλείται να ολοκληρώσει την έρευνά της σχετικά με τη συμβατότητα των κοινοποιηθέντων μέτρων ⁽¹¹⁷⁾, με βάση τις πληροφορίες που προσκόμισε η καταγγέλλουσα, η Επιτροπή δεν διαθέτει επαρκή στοιχεία για να χαρακτηρίσει το καταγγελλόμενο μέτρο ως κρατική ενίσχυση και να το θεωρήσει συναφές για τη συμβατότητα των κοινοποιηθέντων μέτρων. Ωστόσο, για να διασφαλιστεί η επιμελής εξέταση του δεύτερου ισχυρισμού, χωρίς όμως να καθυστερήσει η διαδικασία σχετικά με τα κοινοποιηθέντα μέτρα, η Επιτροπή θα συνεχίσει την αξιολόγησή της όσον αφορά τον δεύτερο ισχυρισμό στο πλαίσιο χωριστής διαδικασίας ⁽¹¹⁸⁾.
- (328) Όσον αφορά τον τρίτο ισχυρισμό σχετικά με την πώληση της χρονοθυρίδας [...] κάτω από την αγοραία αξία της, αρκεί να σημειωθεί ότι μέχρι σήμερα δεν έχει πραγματοποιηθεί καμία πώληση, με αποτέλεσμα να είναι πρόωρο να εκτιμηθεί αν η υποθετική πώληση της χρονοθυρίδας [...] θα πραγματοποιηθεί υπό κανονικές συνθήκες αγοράς και, συνεπώς, αν —κατά τη

⁽¹¹⁶⁾ Πρόκειται για τις δόσεις του 2023, συνολικού ύψους 2,7 εκατ. EUR, καθώς και για τις δόσεις που θα καταστούν ληξιπρόθεσμες κατά τη διάρκεια του 2024, συνολικού ύψους 3,29 εκατ. EUR, οι οποίες από κοινού ανέρχονται σε 5,99 εκατ. EUR περίπου.

⁽¹¹⁷⁾ Η εκκρεμούσα διαδικασία έρευνας που κινήθηκε στις 5 Ιουλίου 2021, κατά τη διάρκεια της οποίας πραγματοποιήθηκε δέουσα ακρόαση των ενδιαφερόμενων μερών από την Επιτροπή και άρθηκαν οι αμφιβολίες της που είχαν διατυπωθεί στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, πρέπει να ολοκληρωθεί χωρίς καθυστέρηση, λαμβανομένου επίσης υπόψη του κινδύνου (που τεκμηριώθηκε από τη Ρουμανία) ορισμένοι ανάδοχοι της TAROM να τερματίσουν τη σχέση τους με τον δικαιούχο ελλείψει τελικής απόφασης σχετικά με την ενίσχυση αναδιάρθρωσης εντός ορισμένης προθεσμίας, θέτοντας έτσι σε κίνδυνο την επιτυχή εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

⁽¹¹⁸⁾ Υπόθεση SA.11 3203 (2024/FC).

στιγμή της πώλησης— θα προσπορίσει οικονομικό πλεονέκτημα στον αγοραστή της εν λόγω χρονοθυρίδας. Επομένως, ο ισχυρισμός αυτός αφορά δυνητικό μελλοντικό μέτρο και, ως εκ τούτου, δεν έχει αντίκτυπο στην αξιολόγηση των κοινοποιηθέντων μέτρων.

- (329) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το δεύτερο σκέλος του πρώτου ισχυρισμού που πρόβαλε η καταγγέλλουσα αποτελεί μέρος της κοινοποίησης στην παρούσα υπόθεση και, ως εκ τούτου, το συμπέρασμα της Επιτροπής σχετικά με το σκέλος αυτό αντικατοπτρίζεται στην παρούσα απόφαση σχετικά με την κοινοποιηθείσα ενίσχυση αναδιάρθρωσης, και ειδικότερα την εισφορά κεφαλαίου ύψους 45,77 εκατ. EUR. Όσον αφορά το πρώτο σκέλος του πρώτου ισχυρισμού, αυτό αποτέλεσε αντικείμενο προηγούμενης απόφασης της Επιτροπής και δεν καλύπτεται από την κοινοποίηση στην παρούσα υπόθεση, και η Επιτροπή θα λάβει την τελική της θέση επί του ισχυρισμού αυτού στο πλαίσιο της χωριστής διαδικασίας που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 327. Όσον αφορά το τρίτο σκέλος του πρώτου ισχυρισμού, τον δεύτερο ισχυρισμό και τον τρίτο ισχυρισμό, που βασίζονται στις πληροφορίες τις οποίες προσκόμισε η καταγγέλλουσα, η Επιτροπή δεν διαθέτει επαρκή στοιχεία για να χαρακτηρίσει τα καταγγελλόμενα μέτρα ως κρατική ενίσχυση· ωστόσο, θα αξιολογήσει τους ισχυρισμούς αυτούς στο πλαίσιο της χωριστής διαδικασίας που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 327.

7.5. Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα

- (330) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αμφιβολίες τις οποίες ήγειρε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας έχουν αρθεί και ότι οι αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές είναι περιορισμένες, δεδομένων, ειδικότερα, του περιορισμένου μεγέθους του δικαιούχου, του υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά, καθώς και των μέτρων για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, των οποίων την εφαρμογή θα πρέπει να διασφαλίσει η Ρουμανία. Ως εκ τούτου, οι θετικές συνέπειες της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων αεροπορικών μεταφορών, εφόσον η Ρουμανία διασφαλίσει την εφαρμογή του επικαιροποιημένου σχεδίου αναδιάρθρωσης⁽¹¹⁹⁾, υπερισχύουν των εναπομένουσών αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές, που, επομένως, δεν επηρεάζονται δυσμενώς κατά τρόπο που θα αντέκειτο στο κοινό συμφέρον.
- (331) Στην αξιολόγησή της, και λαμβανομένων υπόψη των παρατηρήσεων που ελήφθησαν από ένα τρίτο μέρος και από τη Ρουμανία, καθώς και των τροποποιήσεων του σχεδίου αναδιάρθρωσης και της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης προς υποστήριξη του εν λόγω σχεδίου οι οποίες εισήχθησαν για την αντιμετώπιση των αμφιβολιών που διατυπώθηκαν, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι σύμφωνη με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, καθώς διευκολύνει την ανάπτυξη των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών από, προς και εντός της Ρουμανίας και δεν στρεβλώνει τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Η εκτίμηση της Επιτροπής στην παρούσα απόφαση δεν τίθεται υπό αμφισβήτηση από τις πληροφορίες που παρασχεθήκαν από την καταγγέλλουσα, παρά την περαιτέρω εξέταση μέρους της εν λόγω καταγγελίας στο πλαίσιο χωριστής διαδικασίας.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (332) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Ρουμανία δεν τήρησε την υποχρέωση αναστολής που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και χορήγησε παράνομα μέρος των κοινοποιηθέντων μέτρων, ύψους περίπου 2,7 εκατ. EUR το 2023. Ωστόσο, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης, συμπεριλαμβανομένου του μέρους που χορηγήθηκε παράνομα το 2023, είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η εισφορά κεφαλαίου ύψους 2,7 εκατ. EUR που χορηγήθηκε το 2023 υπέρ της TAROM S.A. συνιστά κρατική ενίσχυση και η Επιτροπή εκφράζει τη λύπη της για το ότι χορηγήθηκε παράνομα από τη Ρουμανία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
2. Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης προς την TAROM S.A., την οποία η Ρουμανία έχει εν μέρει εφαρμόσει και προτίθεται να εφαρμόσει με τη μορφή, αφενός, εισφοράς κεφαλαίου από το κράτος, ύψους περίπου 45,77 εκατ. EUR (που πραγματοποιήθηκε και πρόκειται να πραγματοποιηθεί σε RON) και, αφετέρου, διαγραφής χρέους που αντιστοιχεί στο ποσό του δανείου διάσωσης με τόκους και τυχόν συναλλαγματικές διαφορές, ύψους 49,53 εκατ. EUR, και η οποία ενίσχυση ανέρχεται κατά προσέγγιση σε 95,3 εκατ. EUR συνολικά, είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

⁽¹¹⁹⁾ Σημείο 122 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

Άρθρο 2

Η Ρουμανία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έχει λάβει για να συμμορφωθεί προς αυτήν.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Ρουμανία.

Βρυξέλλες, 29 Απριλίου 2024.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Εκτελεστική Αντιπρόεδρος
