



2025/775

24.4.2025

KOMISJONI OTSUS (EL) 2025/775,

29. aprill 2024,

riigiabi SA.59344 – 2021/C (ex 2021/N, ex 2020/PN) kohta – ümberkorraldusabi TAROMile

(teatavaks tehtud numbri C(2024) 2968 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool osutatud sätetele ⁽¹⁾ ja võttes arvesse kolmandatelt isikutelt menetluse käigus saadud märkusi

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) Pärast teatise esitamisele eelnenud kontakte ⁽²⁾ teatasid Rumeenia ametiasutused 28. mail 2021 komisjonile kavatsusest anda ümberkorraldusabi äriühingule TAROM S.A. (edaspidi „TAROM“).
- (2) 5. juuli 2021. aasta kirjaga teatas komisjon Rumeenia ametiasutustele, et on otsustanud algatada kõnealuse ümberkorraldusabi suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse. 11. augustil 2021 esitasid Rumeenia ametiasutused oma märkused selles kirjas esitatud tähelepanekute kohta.
- (3) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta (edaspidi „menetluse algatamise otsus“) avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽³⁾ 3. septembril 2021. Komisjon palus huvitatud isikutel esitada oma märkused.
- (4) Rumeenia ametiasutuste esitatud märkuste kõrval sai komisjon kindlaksmääratud tähtaja jooksul märkused ühelt huvitatud isikult – äriühingult Wizz Air Hungary Zrt. (edaspidi „Wizz Air“) ⁽⁴⁾. Komisjon edastas need märkused Rumeenia ametiasutustele, kellele anti võimalus vastata. Rumeenia ametiasutused esitasid oma märkused 12. novembri 2021. aasta kirjas.
- (5) Rumeenia ametiasutused saatsid komisjonile lisateavet 29. juulil 2021, 14. veebruaril 2022, 27. mail 2022, 23. septembril 2022, 21. novembril 2022, 21. detsembril 2022, 24. veebruaril 2023, 27. märtsil 2023, 5. aprillil 2023, 12. aprillil 2023, 20. aprillil 2023, 30. mail 2023, 28. juunil 2023, 13. juulil 2023, 18. juulil 2023, 21. juulil 2023, 24. juulil 2023, 28. juulil 2023, 31. juulil 2023, 3. augustil 2023, 22. augustil 2023, 7. septembril 2023, 13. septembril 2023, 28. septembril 2023, 7. novembril 2023, 12. detsembril 2023, 12. jaanuaril 2024, 17. jaanuaril 2024, 1. veebruaril 2024, 8. veebruaril 2024, 15. veebruaril 2024, 7. märtsil 2024, 19. märtsil 2024, 21. märtsil 2024, 25. märtsil 2024, 26. märtsil 2024, 29. märtsil 2024, 4. aprillil 2024, 12. aprillil 2024, 15. aprillil 2024, 16. aprillil 2024, 17. aprillil 2024, 19. aprillil 2024 ja 25. aprillil 2024.

⁽¹⁾ ELT C 355, 3.9.2021, lk 10.

⁽²⁾ Teabevahetus algas 24. augustil 2020, kui Rumeenia teatas ette esialgsest ümberkorralduskavast, ja see hõlmas kuni teatise esitamiseni e-kirjavahetust, video- ja telekonverentsidel peetud tehnilisi arutelusid ning esmast tagasisidet esialgse ümberkorralduskava kohta.

⁽³⁾ Vt joonealune märkus nr 1.

⁽⁴⁾ Wizz Airi 4. oktoobril 2021 esitatud teave.

- (6) 14. märtsil 2024 sai komisjon kaebuse⁽⁶⁾ äriühingult Wizz Air Malta Limited (edaspidi „Wizz Air Malta“); selle kaebuse kohta esitas Rumeenia tähelepanekud 28. märtsil 2024, 4. aprillil 2024, 16. aprillil 2024, 19. aprillil 2024 ja 24. aprillil 2024.
- (7) 11. juulil 2023 olid Rumeenia ametiasutused nõus erandkorras loobuma oma õigustest, mis tulenevad ELi toimimise lepingu artiklist 342 koostöös nõukogu määruse nr 1/1958⁽⁶⁾ artikliga 3, ning sellega, et käesolev otsus võetakse vastu ja sellest teavitatakse inglise keeles vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 297⁽⁷⁾.

2. MEETMETE KIRJELDUS

2.1. Abisaaja

- (8) TAROM on Rumeenia lennuettevõtja, mis asutati riigile kuuluva ettevõttena 1954. aastal. Pärast ümberkorraldamist vastavalt valitsuse 1997. aasta määrusele⁽⁸⁾ loodi see piiratud vastutusega äriühinguna seaduse nr 136/1998⁽⁹⁾ alusel ning sellest sai Rumeenia riiklik lennuettevõtja. Rumeenia riigile – mida esindab transpordi-, taristu- ja kommunikatsiooniministeerium (edaspidi „transpordiministeerium“) – kuulub otse 97,25 % aktsiatest. Ülejäänud aktsiad jagunevad vähemusaktsionäride vahel: kaks avalik-õiguslikku ettevõtet (Compania Națională „Aeroporturi București“ S.A. (edaspidi „CNAB“), kellele kuulub 1,44 % aktsiatest, ja Rumeenia lennuliiklusteenistus Romatsa R.A., kellele kuulub 1,23 % aktsiatest) ning üks eraaktsionär (investeeringufond Muntenia, kellele kuulub 0,08 % aktsiatest). Rumeenia ametiasutused märgivad, et TAROM ei ole osa suuremast kontsernist, sest see on sõltumatu otsustusprotsessiga üksus, mida juhitakse eraldiseisvalt muudest riigi osalustest. TAROMile kuulub [...] äriühingust [...] ja ta on veel mitme äriühingu vähemusaktsionär, näiteks [...] ja [...] ⁽¹⁰⁾.
- (9) TAROM tegeleb peamiselt reisijate-, kauba- ja postiveoga. 19. detsembri 2023. aasta seisuga on TAROMil pärast organisatsioonilist ümberkorraldamist 1 156 töötajat, kellest ligikaudu [...] töötavad tehnilises osakonnas (hooldus- ja remonditööd). Alates 2010. aastast on äriühing ülemaailmse lennuettevõtjate ühenduse SkyTeam liige. TAROM on ühe sõlmlennujaamaga veoettevõtja, kelle peakorter asub Bukaresti Henri Coandă rahvusvahelises lennujaamas (OTP) Ilfovi maakonnas. 2023. aasta detsembri seisuga koosnes TAROMi lennukipark 18 õhusõidukist, mida käitatakse 28 marsruudil (21 rahvusvahelist ja 7 sisemarsruuti). Rahvusvahelistel marsruutidel ühendab TAROM Bukaresti Euroopas ja väljaspool Euroopat asuvate pealinnadega, samuti muude Euroopa sõlmlennujaamadega. Regulaarlendude kõrval osutab TAROM ka transporditeenuseid reisikorraldajatele; 2023. aastal moodustas tellimuslendudest saadud tulu hinnangute kohaselt [...] % TAROMi kogu netotulust. COVID-19 pandeemia tagajärjel vähenes TAROMi lennuliikluse maht 2020. aastal 73 % võrreldes pandeemiaeelse tasemega – kui 2019. aastal oli veetud reisijate arv 3,1 miljonit, siis 2020. aastal oli see 900 000. 2021. aastal hakkas olukord taastuma – veetud reisijate arv tõusis tasemele 1,6 miljonit ning 2022. aastal oli see juba ligikaudu 2,2 miljonit. 2023. aastal oli veetud reisijate arv hinnanguliselt [...] miljonit, mis on endiselt [...] % võrra väiksem TAROMi pandeemiaeelsest (st 2019. aasta) lennuliikluse mahust.
- (10) 2019. aasta seisuga kuulus TAROMile [...] % Rumeenia lennuliiklusturust; suurim turuosa oli odavlennuettevõtjal Wizz Air (25,7 %). Suuruselt teine turuosa oli Blue Airil (17,1 %) ning TAROMi järel oli suuruselt neljas turuosa Lufthansal (12,3 %). Need turuosad püsisid aastaid enam-vähem samal tasemel: 2022. aasta seisuga oli Wizz Airi turuosa 25,2 %, Blue Airi turuosa 18,6 %, TAROMi turuosa [...] % ja Lufthansa turuosa 10,6 %. 2023. aastal olukord muutus, sealhulgas seetõttu, et Blue Air tunnistati maksejõuetuks: Wizz Airi turuosa tõusis 37,5 %-le, sellele järgnes TAROM [...] % turuosaga ning suuruselt kolmas turuosa oli Ryanairil (13,7 %, mis on lähedal TAROMi turuosale). Suuruselt neljas turuosa oli 2023. aastal Lufthansal (5,6 %), kellele järgnes uus turuletuli ⁽¹¹⁾.

⁽⁶⁾ SA.113203 – väidetav riigiabi TAROMile.

⁽⁸⁾ Määrus nr 1, millega määratakse kindlaks Euroopa Majandusühenduses kasutatavad keeled (EÜT 17, 6.10.1958, lk 385/58).

⁽⁹⁾ 29. detsembri 2021. aasta kirjaga.

⁽⁸⁾ Valitsuse määrus nr 45/1997 riikliku lennuettevõtja Transporturile Aeriene Române S.A. (TAROM) asutamise kohta.

⁽⁹⁾ Riigi ametlikus väljaandes (I osa nr 241, 2.7.1998) avaldatud 29. juuni 1998. aasta seadus nr 136/1998, millega kiidetakse heaks valitsuse määrus nr 45/1997 riikliku lennuettevõtja Transporturile Aeriene Române S.A. (TAROM) asutamise kohta.

⁽¹⁰⁾ Lisaks osalusele äriühingus [...] on TAROMil osalus järgmistes äriühingutes: [...].

⁽¹¹⁾ HiSky sisenes Rumeenia lennutransporditurule 2021. aasta märtsis ning pakkus teatavaid regulaarlende ja ka tellimyslende. 2023. aasta detsembri seisuga on äriühingul seitsmest õhusõidukist koosnev lennukipark, mida käitatakse ligikaudu 25 marsruudil (kaks neist on sisemarsruudid, mis ühendavad OTPd vastavalt Cluji ja Timișoara lennujaamaga).

HiSky (peaaegu 5,3 %). Seega on TAROMi peamised konkurendid Rumeenia turul praegu Wizz Air (kes on turgu valitsevas seisundis ning teenindab 30 Rumeenias paikneva õhusõidukiga ligikaudu 170 marsruuti kuuest baaslennujaamast (OTP, Cluj, Craiova, Iași, Sibiu, Timișoara)) ja teine odavlennuettevõtja Ryanair. Ryanairist on saanud suuruselt kolmas lennuettevõtja Rumeenia turul ning see pakub ligikaudu 44 marsruudil lennuühendusi kolmest lennujaamast (OTP, Cluj ja Iași). Nagu Rumeenia ametiasutused on tõdenud, iseloomustab riigi lennutransporditurgu suur kontsenteeritus ning tihe konkurents 5–6 peamise turgu valitseva veoettevõtja vahel. Viie peamise lennuettevõtja kombineeritud turuosa kasvas 2023. aastal 78 %-le. Lennutranspordi sektoris valitseb võrdlemisi suur konkurents ning 2023. aasta lõpus pakkus Rumeenia turul regulaar- ja tellimuslende 20 registreeritud lennuettevõtjat. Turul domineerivad odavlennuettevõtjad – praegu Wizz Air, Ryanair ja HiSky (käibe poolest moodustas nende turuosa 2023. aastal kokku ligikaudu 57 % ja veetud reisijate arvu poolest 2022. aastal ligikaudu 70 % (st kolm eespool nimetatud odavlennuettevõtjat ja Blue Air)). Nendest lennuettevõtjatest, kes teostavad Rumeenia lennujaamadesse suunduvaid ja sealt lähtuvaid regulaarlende, on ainult neljal äriühingul Rumeenias olemas baaslennujaam: kolm odavlennuettevõtjat (Wizz Air, Ryanair, HiSky) ja TAROM.

2.2. Meetmete taust

2.2.1. Päästmisabi

- (11) 19. veebruaril 2020 teatasid Rumeenia ametiasutused komisjonile kavatsusest anda TAROMile päästmisabi. Teatamise ajal oli TAROM Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt rahalistes raskustes, võttes arvesse, et tal oli akumulbeerunud kahjum peamiselt vananeva ja eriilmelise lennukipargi tõttu, millega kaasnesid suured hooldus- ja kütusekulud; see omakorda vähendas TAROMi kasumit, tegevusest tulenevat rahavoogu ja rahavarusid. Komisjon kiitis 24. veebruari 2020. aasta otsusega ⁽¹²⁾ (edaspidi „päästmisabi otsus“) heaks 175 952 000 Rumeenia leu (sel ajal kehtinud vahetuskursside alusel ligikaudu 36,66 miljonit eurot) suuruse päästmisabi andmise TAROMile (edaspidi „päästmislaen“) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel, nagu seda on tõlgendatud suunistes raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta (edaspidi „päästmis- ja ümberkorraldusabi suunised“) ⁽¹³⁾. Rumeenia ametiasutused kinnitavad, et kui välja arvata päästmisabi otsuse alusel antud päästmisabi, ei ole ei TAROM ega ükski tema kontrolli all olev tütarettevõtja viimase kümne aasta jooksul saanud päästmis- ega ümberkorraldusabi päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste tähenduses ning et TAROMi ümberkorralduskavaga ei kaasne kapitalisüste ega investeeringuid üksustesse, milles TAROMil on osalus.
- (12) 4. mail 2022 jättis Üldkohus rahuldamata Wizz Airi hagi päästmisabi otsuse tühistamiseks ⁽¹⁴⁾. Euroopa Liidu Kohus (edaspidi „Euroopa Kohus“) jättis 11. jaanuari 2024. aasta otsusega rahuldamata apellatsioonkaebuse, mille Wizz Air Üldkohtu 2022. aasta otsuse peale esitas ⁽¹⁵⁾. Eeskätt kinnitas Euroopa Kohus, et Üldkohus ei rikkunud ühtki õigusnormi, kui järeldas, et raskesti asendatava olulise teenuse osutamise katkemise ohu olemasolu (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkti b tähenduses) hindamisel ei pea komisjon arvesse võtma selle turu suurust, kus TAROM tegutseb, ega lennuettevõtja osa sellest turust ⁽¹⁶⁾.

2.2.2. TAROMi rahalised raskused

- (13) Rumeenia ametiasutused märgivad, et TAROM on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunkti a kohaselt raskustes olev ettevõtja, arvestades et ta on akumulbeeritud kahjumi tõttu kaotanud üle poole oma märgitud

⁽¹²⁾ Komisjoni 24. veebruari 2020. aasta otsus C(2020) 1160 final riigiabi SA.56244 (2020/N) kohta – Rumeenia – Päästmisabi TAROMile (ELT C 310, 18.9.2020, lk 1).

⁽¹³⁾ ELT C 249, 31.7.2014, lk 1.

⁽¹⁴⁾ Kohtuotsus, Üldkohus, 4. mai 2022, Wizz Air Hungary vs. komisjon, T-718/20, ECLI:EU:T:2022:276.

⁽¹⁵⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 11. jaanuar 2024, Wizz Air Hungary vs. komisjon, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26.

⁽¹⁶⁾ *Idem*, punkt 39.

aktsiakapitalist. TAROM on kahjumis olnud alates 2004. aastast ning viimastel aastatel on registreeritud kahjum olnud märkimisväärne. 2021. aastal oli TAROMi märgitud aktsiakapital ligikaudu 3,57 miljardit Rumeenia leud⁽¹⁷⁾ (ligikaudu 717,21 miljonit eurot⁽¹⁸⁾). 2020. aastal teenis TAROM kahjumit summas 90,3 miljonit eurot, 2021. aastal 66,6 miljonit eurot ja 2022. aastal 55,7 miljonit eurot, kusjuures akumuleeritud kahjum oli 2020. aastal 3 623 825 813 Rumeenia leud (ligikaudu 728,03 miljonit eurot) ja 2021. aastal 3 951 281 534 Rumeenia leud (ligikaudu 793,81 miljonit eurot). 2021. aastal muutus TAROMi omakapital negatiivseks ning oli 2021. aasta lõpus –51 283 857 eurot ja 2022. aasta lõpus –90 884 124 eurot; TAROMi 2023. aasta esialgsete tulemuste kohaselt on omakapital 31. detsembri 2023. aasta seisuga [...] eurot.

- (14) Rumeenia ametiasutused märgivad lisaks, et TAROM vastab riigisise õiguse alusel kriteeriumidele, et kohaldada kõiki võlakohustusi hõlmavat maksejõuetusmenetlust võlausaldajate soovil, nagu on sätestatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunktis c. Rumeenia õiguse alusel võib kohtule maksejõuetusavalduse esitada iga võlausaldaja, kelle nõue võlgniku vastu ületab 50 000 Rumeenia leud (ligikaudu 10 045 eurot), kusjuures maksetähtpäevast on möödunud rohkem kui 60 päeva. Võlgnik võib aga võlausaldaja nõude vaidlustada ja tõendada, et tal on piisav likviidsus, olenemata sellest, et eespool osutatud tingimused on täidetud. TAROMi puhul on oht, et teatavad võlausaldajad võivad ükskõik millal esitada avalduse maksejõuetusmenetluse algatamiseks.
- (15) Rumeenia ametiasutused selgitavad, et TAROMi rahalistel raskustel on mitu põhjust, ning osutavad nii sisemistele kui ka välistele teguritele, mille tõttu on vähenenud TAROMi konkurentsivõime ja suurenenud tegevuskulud. Esiteks on TAROMil vana lennukipark (reaktiivmootoritega lennukite keskmine vanus on 13–18 aastat ja neli Boeing 737-300 lennukit on keskmiselt 25 aastat vanad), mis on lisaks väga eripalgeline (Avion de Transport Régional G.I.E. (edaspidi „ATR“), Boeingi ja Airbusi lennukid) ning nõuab suuri hoolduskulusid, tehnilisi uuendusi ja moderniseerimist. Peale selle on märkimisväärne arv TAROMi teenindatavatest marsruutidest kahjumlikud⁽¹⁹⁾ ning 2019. aasta seisuga oli tal vaid kolm marsruuti, millel saavutati C3⁽²⁰⁾ kasumlikkuse tase. Teiseks on muude turuosaliste – eeskätt odavlennuettevõtjate – sisenemine turule põhjustanud TAROMile üha suurenevat hinnasurvet. Kolmandaks osutatakse tööjõuga seotud probleemidele – vähene töökoormus, ülemäära kõrged tööjõukulud, liigne bürokraatia, töötajate vähene motiveeritus ning raskused kvalifitseeritud inimeste ligimeelitamisel ja hoidmisel. Neljas tegur on ebatõhus tegevus, sealhulgas ebatõhusus tehnilises osakonnas (nt vähene tootlikkus, sertifikaatide ja tehniliste oskuste puudumine, liiga suur juhtimistasandite arv, tulemusnäitajate puudumine) ja hankeosakonnas (standardimata, automatiseerimata, planeerimata ja detsentraliseerimata hankemenetlus, vähene tootlikkus, tulemusnäitajate puudumine) ning kahjumlikud (riigisisesed ja rahvusvahelised) piletimüügi teenused. Peale selle on TAROMi kasumlikkust vähendanud suurenevad kütuse- ja muud kulud ning piiratud lisatulud. Tegevuse tulemuslikkuse halvenemise peamine põhjus on see, et tegevuskulude kasv on tuludega võrreldes liiga suur, kusjuures suurima kahjuliku mõjuga tegevuskulud on kütusekulud, vananeva lennukipargi hooldusega seotud kulud ning ka tegevuse ebatõhususest tingitud kulud.
- (16) Nendel põhjustel on tekkinud märkimisväärne akumuleeritud kahjum, mille tõttu on TAROMi omakapital muutunud negatiivseks; samuti on TAROMil kogunenud võlad ja vähenenud rahavarud, mistõttu on tema rahavood negatiivsed. Lisaks suurenes kahjum ajavahemikul 2020–2021 veelgi COVID-19 pandeemia tagajärjel, mille tõttu vähenes lennundustegevuse maht ja sellest tulenevalt ka tulu. Ehkki TAROM sai kahel korral ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b kohast abi⁽²¹⁾ eesmärgiga hüvitada kahju, mis tekkis COVID-19 leviku ärahoidmiseks

⁽¹⁷⁾ 21. detsembri 2022. aasta teavitamisvorm.

⁽¹⁸⁾ Käesolevas otsuses kasutatakse vahetuskurssi 1 RON = 0,2012 EUR (ja 1 EUR = 4,9706 EUR), st Euroopa Keskpanga (EKP) 6. märtsil 2024 registreeritud vahetuskurssi.

⁽¹⁹⁾ Nt marsruudid, mis ühendavad Bukaresti (OTP) Thbilisi, Alicante, Jerevani, Hamburgi, Larnaca, Sibiu, Stockholmi, Valencia, Barcelona, Müncheni ja Viiniga ning Cluj-Iași ja Iași-Timișoara marsruudid. Need marsruudid olid kahjumlikud C3 tasemel ning osa neist ka C1 tasemel (vt joonealune märkus nr 20).

⁽²⁰⁾ C3 tasemel kasumlikkus kajastab tulemit pärast otseste tegevuskulude, õhusõidukitega seotud kulude ja halduskulude mahaarvamist, samal ajal kui C1 tasemel kasumlikkuse puhul võetakse arvesse üksnes otseseid tegevuskulusid ja C2 tasemel kasumlikkuse puhul ainult otseseid tegevuskulusid ja õhusõidukitega seotud kulusid.

⁽²¹⁾ Komisjoni 2. oktoobri 2020. aasta otsus C(2020) 6910 final riigiabi SA.56810 (2020/N) kohta – Rumeenia – COVID-19: abi TAROMile (ELT C 94, 19.3.2021, lk 1) – esimene kahju hüvitamise otsus; Komisjoni 29. aprilli 2022. aasta otsus C(2022) 2934 final riigiabi SA.63360 (2021/N) kohta – Rumeenia COVID-19 – TAROM – kahju hüvitamine II (ELT C 378, 30.9.2022, lk 1) – teine kahju hüvitamise otsus.

võetud riigisiseste meetmete otsese tagajärjena, ei olnud need abimeetmed ette nähtud selleks, et lahendada või vähendada TAROMi rahalisi raskusi, milles ta oli juba enne pandeemia puhkemist, vaid ainuüksi selleks, et korvata lennuettevõtjale kahjum, mis oli otseselt põhjustatud pandeemiaga seotud erakorralistest asjaoludest ja asjaomastest lennuliikluse piirangutest.

- (17) Nagu Rumeenia ametiasutused märgivad, on kõik TAROMi teatava väärtusega varad (eeskätt kõik TAROMile kuuluvad õhusõidukid) panditud kehtivate rahastamislepingute osana või tasumata võlgade tagatisena (nt Airbus 318 õhusõidukid on panditud põhjenduses 11 osutatud päästmislaenu tagatisena; samuti anti TAROMile esimese kahju hüvitamise otsuse alusel riigiabi laenutagatise vormis, mille TAROM pidi tagama oma varadega). Peale selle omandab TAROM lennukipargi uuendamise programmi raames uued õhusõidukid rendilepingute alusel, mistõttu ei saa neid kasutada tagatisena (vt põhjendus 61). Seega ei ole TAROMil Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt edaspidi piisavalt varasid laenude tagamiseks. Tagatisena kasutatavate varade puudumise tõttu ei saa TAROM Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt pankadelt rahastust ning leitud ei ole alternatiive lühiajalise rahastuse saamiseks.

2.3. Ümberkorraldusabi meetmed

- (18) Rumeenia ametiasutused teatasid komisjonile ümberkorraldusabina järgmisest kahest TAROMi kasuks võetavast meetmest: i) mitu aktsiakapitali suurendamist⁽²²⁾ riigipoolsete kapitalisüstide abil, mis moodustavad kokku ligikaudu 45,77 miljonit eurot (millest 12 518 000 Rumeenia leud ehk ligikaudu 2,7 miljonit eurot on juba 2023. aastal välja makstud⁽²³⁾ ja ülejäänud 43,07 miljonit eurot makstakse välja 2024. aastal; kõik kapitalisüürendused on teostatud ja teostatakse Rumeenia leudes); ning ii) võla mahakandmine päästmislaenule vastavas summas (koos intressiga), st kokku 49,53 miljoni euro ulatuses (edaspidi koos nimetatud „ümberkorraldusabi meetmed“). Alapunktis i osutatud summast kaetakse TAROMi rahaline puudujääk ümberkorraldusperioodil, sealhulgas on ette nähtud 5,99 miljoni euro suurune summa vastavalt esimesele kahju hüvitamise otsusele tagatud laenu (edaspidi „COVID-19 laen“) osamaksete tagamismaksmiseks. Võla mahakandmisele vastav summa sisaldab päästmislaenu põhiosa summas ligikaudu 36,7 miljonit eurot, kapitaliseeritud intressi perioodi eest alates 2020. aasta maist⁽²⁴⁾ kuni 2024. aasta aprillini ning selle perioodi võimalikke vahetuskursi erinevusi. Rumeenia ametiasutused märgivad, et pärast vastava summa mahakandmist tühistatakse TAROMi kohustus maksta tagasi päästmislaenu ja sellega seotud kulud. Koos arvestatuna moodustavad kaks ümberkorraldusabi meetet kokku ligikaudu 95,3 miljonit eurot.
- (19) Meetmeid rahastatakse transpordiministeeriumi eelarvest. Ümberkorraldusabi antakse valitsuse määruse nr 45/1997 (riikliku lennuettevõtja Transporturile Aeriene Române S.A. (TAROM) asutamise kohta; muudetud valitsuse 10. oktoobri 2021. aasta erakorralise määrusega nr 113/2021) artikli 20 alusel; pärast seda, kui komisjon on vastu võtnud otsuse, millega antakse luba ümberkorraldusabi andmiseks TAROMile, avaldatakse selle artikli alusel ja kooskõlas kõnealuse otsusega valitsuse otsus, millega kiidetakse heaks riigiabi summa ja vorm. Rumeenia ametiasutused märgivad, et valitsuse erakorraline määrus sisaldab seega ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohast rakendamiskeeldu, mille kohaselt antakse TAROMile abi alles pärast seda, kui komisjon on selle heaks

⁽²²⁾ Käesolevas otsuses nimetatakse seda ka „kapitalisüürendus(t)eks“ või kapitalisüsti(de)ks“.

⁽²³⁾ 29. novembril 2023 teatasid Rumeenia ametiasutused komisjonile, et TAROM ei ole võimeline tagasi maksta osa COVID-19 laenust, mille puhul komisjoni esimeses kahju hüvitamise otsuses (viidatud põhjenduses 16) kiideti heaks riigi tagatise vormis antav riigiabi, ning küsisid sellest tulenevalt komisjoni talitustelt arvamust tagatise kohta. Komisjoni talitused andsid Rumeenia ametiasutustele teada, et ainuüksi tagatise rakendamiseks – nii et tagatise andja maksab võlausaldajale tagasi ja võlausaldaja õigused lähevad üle tagatise andjale – ei kaasne uut abi. Kuna aga Rumeenia õiguse kohaselt oli TAROMi avalik-õiguslikul omanikul kohustus tagada osamaksete tagasimaksmiseks vahendid kapitalisüürenduse vormis, teavitasid Rumeenia ametiasutused sellest kapitalisüürendusest ümberkorraldusabi osana. Kapitalisüürendused COVID-19 laenu osamaksete tagasimaksmiseks ümberkorraldusperioodil ei ületa kokku 5,99 miljonit eurot (see sisaldab 2023. aastal juba välja makstud 2,7 miljoni euro suurust summat ja 2024. aastaks kavandatud 3,29 miljoni euro suurust summat). Laenu ülejäänud osamaksed (pärast 2024. aastat) tasub TAROM oma vahenditest.

⁽²⁴⁾ Kuigi komisjon kiitis päästmislaenu heaks 24. veebruaril 2020 (vt põhjendus 11), andsid Rumeenia ametiasutused abi alles 29. aprillil 2020.

kiitnud, ning abi andmise kuupäev vastab kuupäevale, mil riigi ametiasutused võtavad kohustuse abi anda, tingimusel et komisjon on selle heaks kiitnud. Rumeenia märkis, et rakenduskeeldu ei ole järgitud ligikaudu 2,7 miljoni euro suuruse summa puhul, mis maksti mitme osamaksena (Rumeenia leudes) välja 2023. aasta märtsis, juunis ja septembris COVID-19 laenu osamaksete tagasimaksmiseks.

2.4. TAROMi esialgne ümberkorralduskava

- (20) 28. mail 2021 esitasid Rumeenia ametiasutused komisjonile ümberkorralduskava (edaspidi „esialgne ümberkorralduskava“), mida toetatakse ümberkorraldusabiga summas 190,7 miljonit eurot, mis sisaldab järgmist: i) 40,6 miljoni euro suurune summa, mille Rumeenia kannab maha päästmisabiks antud laenu võlgnevusest (põhiosa 36,7 miljonit eurot koos intressiga); ii) Rumeenia tehtud 92,9 miljoni euro suurune kapitalisüst ning iii) 57,2 miljoni euro suurune toetus.
- (21) Esialgne ümberkorralduskava hõlmas ajavahemikku 2021–2025. Esialgse ümberkorralduskava prognooside kohaselt pidi TAROM kasumisse jõudma 2024. aastal, kusjuures kasutatud kapitali tasuvus pidi 2024. aastal olema 7,38 %. Viieaastase esialgse ümberkorraldusperioodi eeldatavad ümberkorralduskulud moodustasid kokku 408,5 miljonit eurot.
- (22) Esialgne ümberkorralduskava sisaldas järgmisi meetmeid:
- a) lennukipargi uuendamine: uute õhusõidukite kasutuselevõtmine ja vanade õhusõidukite käitusest kõrvaldamine, mille tulemusena väheneb lennukipargi suurus 29 lennukilt 2020. aastal 17 lennukile 2024. aastal, kusjuures läbilaskevõime jääb pakutavate istekohtkilomeetrite ⁽²⁵⁾ poolest ümberkorraldusperioodi lõpus üldjoontes samaks;
 - b) äritegevuse optimeerimise meetmed: marsruutide optimeerimine, teenuste eraldamine, suurem keskendumine tellimuslendudele jne;
 - c) organisatsioonilise tõhususe meetmed: põhistruktuuri suuruse muutmine, et võtta arvesse praegust ja edasist tegevuse mahtu; tehnilise osakonna optimeerimine jne;
 - d) kulude optimeerimise meetmed: kütusekulude vähendamine, töötajate arvu vähendamine, töötajate ümberpaigutamine jne.
- (23) Kavaga ei olnud ette nähtud, et TAROMi eraõiguslik vähemusaksionär (investeeringufond Muntenia) ja TAROMi võlausaldajad peaksid ükskõik millises vormis koormust jagama, samuti ei olnud selge, kas kulude jagamises mitteosalevad vähemusaksionärid peaksid loovutama oma aktsiad riigile.
- (24) Konkurentsimoonutuste piiramiseks nähti ette järgmised meetmed: a) 10sse sihtkohta suunatud (nii rahvusvaheliste kui ka riigisiseste) lendude lõpetamine ja vastavate teenindusaegade vabastamine; b) TAROMile äriühingutes [...], [...] ja [...] kuuluvate vähemusosaluste võõrandamine ning c) TAROMi hooldus- ja remonditööde (tehniline osakond) osaline allhange äriühinguga [...] (väline erasektori tarnija) loodava ühisettevõtte kaudu. Rumeenia ametiasutused pakkusid käitumuslike meetmetena välja selle, et TAROM ei omanda esialgsel ümberkorraldusperioodil osalusi teistes ettevõtetes, välja arvatud juhul, kui see on hädavajalik tema pikaajalise elujõulisuse tagamiseks, ega kasuta abi reklaami tegemiseks oma toodete müümisel.

⁽²⁵⁾ Lennutõöstuses on pakutav istekohtkilomeeter peamine ühik, millega mõõdetakse reisijateveoga tegeleva lennuettevõtja reisijateveo mahtu lennu kohta. Selle arvutamiseks korrutatakse reisijatele pakutavate istekohtade arv läbilennatud vahemaaga (kilomeetrites).

2.5. Ametliku uurimismenetluse algatamise põhjused

- (25) Kuna komisjonil oli kahtlusi, kas teatatud ümberkorraldusabi saab pidada siseturuga kokkusobivaks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses, nagu seda on tõlgendatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes, algatas komisjon 5. juulil 2021 ametliku uurimismenetluse järgmistel põhjustel: omapanuse suurus, koormuse jagamine, elujõulisuse taastamine ja konkurentsimoontonutusi piiravad meetmed. Peale selle tõstatas komisjon teatavaid kahtlusi abi asjakohasuse suhtes.

2.5.1. Abi asjakohasus

- (26) Menetluse algatamise otsuse vastuvõtmise ajal tundusid kavandatud abimeetmed ja -summad piisavad, et tegeleda TAROMi maksevõime ja likviidsusega seotud probleemidega, ning seega sai neid pidada asjakohaseks; nimelt olid toetus ja võla mahakandmine ette nähtud selleks, et katta TAROMi likviidsusvajadused, ning kapitalisuurenduse eesmärk oli parandada maksevõimet ⁽²⁶⁾.
- (27) Nagu on märgitud menetluse algatamise otsuses, ⁽²⁷⁾ ei võimaldaks ümberkorraldusabi andmine 40,6 miljoni euro suuruse (tasustamata) toetusega ja võla mahakandmisega summas 57,2 miljonit eurot aga riigil abi andjana saada mingit kasu edukast ümberkorraldamisest, ehkki eelduste kohaselt pidi TAROMi puhastulem pärast esialgse ümberkorraldusperioodi lõppu olema positiivne.

2.5.2. Omapanus

- (28) Ilmnes, et TAROMi 217,8 miljoni euro suurune omapanus, mille Rumeenia eeldusena välja pakkus, ei olnud ei tegelik ega ajakohane ⁽²⁸⁾. Omapanuse summa puhul tuginesid Rumeenia ametiasutused suuresti kapitalirendi lepingu(te) üle peetud läbirääkimistele võimalike rendileandjate või pankadega. 150,9 miljoni euro suurust kapitalirenti ei saa aga pidada tegelikuks ega ajakohaseks omapanuseks, kui rendileandja või pank ei ole võtnud kindlat rahastamiskohustust ⁽²⁹⁾. Peale selle ei toetanud esialgset ümberkorralduskava kindlalt ükski turul tegutsev investor ega laenuandja ⁽³⁰⁾. TAROMi varade (õhusõidukid ja vähemusosalused vertikaalselt seotud äriühingutes) müük, mis pakuti välja veel ühe rahastamisallikana, ei olnud alanud, TAROMi vähemusosalustele ei olnud eelnevalt heakskiidetud ostjat ning samuti ei olnud koostatud asjaomaseid hindamisaruandeid ⁽³¹⁾. Samuti ei olnud kindel, kas CNAB ostaks TAROMi varad tingimustel, millega nõustuks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, pidades silmas, et CNAB on riigile kuuluv ettevõtte ⁽³²⁾.
- (29) Esialgse ümberkorralduskava esmasel hindamisel nähtus, et kõige enam vaid 25 % ümberkorralduskuludest sai pidada kuludeks, mis kaetakse tegelikust, ajakohasest ja abi mittesisaldavast omapanusest, ⁽³³⁾ samal ajal kui päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 64 kohaselt peab omapanus põhimõtteliselt moodustama vähemalt 50 % sellistest kuludest; Rumeenia ametiasutused ei esitanud argumente, et tõendada erilisi raskusi või erakorralisi asjaolusid, mis põhjendaks seda, et TAROMi omapanus peaks olema väiksem kui 50 % ümberkorralduskuludest.

2.5.3. Koormuse jagamine

- (30) Rumeenia ametiasutused tunnistasid, et kavaga ei olnud ette nähtud, et TAROMi eraõiguslik vähemusaktsionär (investeeringufond Muntenia) ja TAROMi võlausaldajad jagaksid koormust ükskõik millises vormis, samuti ei olnud selge, kas kulude jagamises mitteosalevad vähemusaktsionärid peaksid loovutama oma aktsiad riigile ⁽³⁴⁾. Seega

⁽²⁶⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendus 50.

⁽²⁷⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendus 49.

⁽²⁸⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendus 52.

⁽²⁹⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendus 52.

⁽³⁰⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendus 52.

⁽³¹⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendused 53 ja 54.

⁽³²⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendus 54.

⁽³³⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendus 57.

⁽³⁴⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendus 56.

kahtles komisjon, kas abi vastas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktidele 65–67, mille kohaselt tuleks kahjumi korvamiseks abi anda üksnes tingimustel, mis tagavad kulude õige jaotamise olemasolevate investorite vahel, mis tavaliselt tähendaks seda, et olemasolevad aktsionärid ja allutatud võlausaldajad peavad enne riigi sekkumist täielikult kandma oma kahjud.

2.5.4. Pikaajalise elujõulisuse taastamine ja ümberkorraldamine mõistliku aja jooksul

- (31) Nagu on osutatud menetluse algatamise otsuses,⁽³⁵⁾ sisaldas esialgne ümberkorralduskava hinnanguid, mis põhinesid EUROCONTROLi viie aasta prognoosil Euroopa kohta ajavahemikul 2020–2024 ning seega usaldusväärsel hüpoteesidel seoses COVID-19 vastu vaktsineerimise stsenaariumidega. Lähtestsenaariumiga nähti ette, et kasumlikkus taastub 2025. aastaks. Peale selle pidid TAROMi 2025. aasta finantsnäitajad (varade tootlus, kasutatud kapitali tasuvus ja puhaskasumi marginaal) vastama TAROMi võrdlusrühma varasematele finantsnäitajatele. Ümberkorralduskava ei sisaldanud aga mingeid selgitusi seoses sellega, kas kasumlikkuse tase, mille TAROM peaks väidetavalt saavutama 2025. aastal, on mõistlik ning vaja oli lisatäpsustusi testide, kapitali kaalutud keskmise hinna⁽³⁶⁾ komponentide ja võrdlusrühma valiku kohta. Eeldatav kasumlikkus tundus TAROMi varasemaid tulemusi arvestades optimistlik. Pessimistlikus stsenaariumis taastuks kasumlikkus alles alates 2027. aastast, st pärast ümberkorraldusperioodi eeldatavat lõppu (2025). Seega ei olnud täidetud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 47 kohane nõue, mille kohaselt peab ümberkorralduskava taastama abisaaja pikaajalise elujõulisuse mõistliku aja jooksul nii lähte- kui ka pessimistlikus stsenaariumis. Rumeenia ametiasutused ei esitanud lähte- ega pessimistliku stsenaariumi puhul piisavat teavet võrdlusrühma koosseisu ega võrdlusrühma andmete aluseks võetud näitajate kohta.
- (32) Seetõttu kahtles komisjon, kas esialgse ümberkorralduskava kestus oli piisavalt pikk ja võimaldaks TAROMi elujõulisuse esialgse ümberkorraldusperioodi lõpuks taastada, sest sellest ei ilmnenu, et TAROM oleks piisavalt tulus ja suudaks ilma täiendava abita turule jääda⁽³⁷⁾.

2.5.5. Konkurentsimoонutus piiravate asjakohaste meetmete olemasolu ja tõhusus

- (33) Menetluse algatamise otsuses⁽³⁸⁾ tegi komisjon esialgse järelduse, et puudusid piisavad tõendid selle kohta, et kavandatud on tegelikud struktuurimeetmed konkurentsimoонutuste piiramiseks. Esiteks olid kavakohaselt vabastatavatest teenindusaegadest vaid vähesed seotud võimalike ülekoormatud lennujaamadega ning Rumeenia ametiasutused ei esitanud vajalikku teavet, mis võimaldaks komisjonil hinnata, kas vabastatavate teenindusaegade puhul kavandatud lennuajad vastaksid ka tegelikkuses tingimustele, kus lennujaam on väga ülekoormatud. Rumeenia ametiasutused tegid ettepaneku võõrandada vähemusosalused äriühingutes, kes tegelevad lennutranspordi kõrvaltegevusega, kuid võõrandamisplaanid olid ebamäärase, eeskätt puudusid varade hindamise aruanded ja teave asjaomaste äriühingute kasumlikkuse kohta. Komisjon leidis, et kuna tal olid tõsised kahtlused abi proportsionaalsuse ja TAROMi omapanuse suhtes, tuleks ümberkorraldusabi summat turutingimustel müügist ja võõrandamistest saadavate tulude arvelt vähendada ning samal ajal vähendada abi negatiivset mõju teistele lennuettevõtjatele. Lisaks, vaatamata sellele, et õhusõidukite arv märkimisväärselt väheneb, jääks TAROMi lennutegevuse üldine läbilaskevõime (pakutavate istekohtkilomeetrite poolest) ümberkorralduskava lõpuks sisuliselt samaks.
- (34) Rumeenia ametiasutused ei pakkunud välja ühtki muud käitumuslikku meetet peale selle, et TAROM ei tohi ümberkorraldusperioodil omandada osalusi teistes ettevõtetes, välja arvatud juhul, kui see on hädavajalik tema pikaajalise elujõulisuse tagamiseks, ega kasutada abi reklaami tegemiseks oma toodete müügil.

⁽³⁵⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendused 59–64.

⁽³⁶⁾ Kapitali kaalutud keskmine hind kajastab ettevõtte kapitali maksumust, mille puhul kapitali iga kategooriat kaalutakse proportsionaalselt.

⁽³⁷⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendus 64.

⁽³⁸⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendused 65–72.

- (35) Komisjon kahtles seega, kas kindlate ja selgete struktuuri- ja käitumuslike meetmete puudumisel on võimalik piisaval määral vähendada abi kahjulikku mõju konkurentsile.

3. RUMEENIA MÄRKUSED

- (36) Rumeenia ametiasutused esitasid oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta 11. augusti 2021. aasta kirjas ⁽³⁹⁾.
- (37) Mis puudutab TAROMi omapanust, siis juhtisid Rumeenia ametiasutused tähelepanu sellele, et vastuse esitamise ajal olid arutelud õhusõidukite rendileandjatega veel pooleli ning et paralleelselt olid algatatud arutelud võimaluse üle saada [...] miljoni USA dollari suurune äri laen lennukite rahastamisega tegelevalt äriühingult [...].
- (38) TAROMi äriühingutes [...] kuuluvate vähemusosaluste kavandatava müügi kohta esitasid Rumeenia ametiasutused kaks ajakohastatud hindamisaruannet – äriühingute [...] ja [...] kohta –, mis sisaldasid madalamaid väärtusi kui esialgses ümberkorralduskavas eeldatud, samuti teatati ajakohastatud hindamisaruande esitamisest äriühingu [...] kohta. [...].
- (39) Mis puudutab õhusõidukite müüki, siis märkisid Rumeenia ametiasutused, et kaks Boeing 737-300 lennukit müüakse eeldatavalt 2021. aasta septembriks/oktoobriks ning et seitse ATR 42-500 lennukit müüakse ATRile tagasi 2021. aasta neljandas kvartalis. Samuti andis Rumeenia teada, et veel kaks Boeing 737-300 lennukit pannakse müüki enne 2021. aasta lõppu.
- (40) Mis puudutab komisjoni kahtlusi seoses koormuse jagamisega, siis märkisid Rumeenia ametiasutused, et sellised kahtlused on täiesti mõistetavad, kuid et lähenemisviis nende probleemide lahendamiseks ei ole veel paigas.
- (41) Lisaks osutasid Rumeenia ametiasutused sellele, et komisjoni kahtlused TAROMi elujõulisuse taastamise ja konkurentsimoontonutusi piiravate meetmete kohta on võetud teadmiseks ning et hilisemas etapis edastatakse komisjonile ajakohastatud äriplaan, kus kõnealuseid küsimusi käsitletakse. Rumeenia ametiasutused esitasid andmed võrdlusrühma ja teenindusaegade vabastamise ajakava kohta.
- (42) Viimase aspektina selgitasid Rumeenia ametiasutused seoses TAROMi esialgses ümberkorralduskavas kavandatud meetmete võtmisega, et TAROMi haldusnõukogu kiitis 30. juulil 2021 heaks töötajaskonna ümberkorraldamise programmi järgmise etapi käivitamise ning et 3. augustil 2021 korraldati ametlik kohtumine ametiühingutega.

4. KOLMANDA ISIKU MÄRKUSED

- (43) Ametliku uurimismenetluse käigus sai komisjon 4. oktoobril 2021 märkused Wizz Airilt.
- (44) Wizz Air oli arvamusel, et tema menetlusõigusi rikuti sellega, et menetluse algatamise otsusest jäeti väga palju teavet välja, mistõttu ei saanud Wizz Air esitada sisukaid märkusi.
- (45) Wizz Air oli nõus komisjoni järeldusega, et ümberkorraldusabi proportsionaalsuse ja koormuse jagamise tingimused ei olnud täidetud. Wizz Airi väite kohaselt oli TAROM olnud raskustes juba aastaid ning ümberkorralduskavas ei käsitletud kehva juhtimisega seotud probleemi. Samuti väitis Wizz Air, et liiklusproгноosid põhinesid aegunud andmetel ning et neid tuleks kärpida. Wizz Air oli arvamusel, et TAROMi jaoks valitud võrdlusrühm ei olnud asjakohane, kuna see hõlmas peamiselt riiklikke lennuettevõtjaid ja teatavaid selliseid lennuettevõtjaid, kes võisid olla võrdlusperioodil rahalistes raskustes. Peale selle leidis Wizz Air, et abi ei ole asjakohane ega proportsionaalne, kuid möönis, et kuna menetluse algatamise otsuses oli suur osa finantsteabest välja jäetud, oli võimatu esitada üksikasjalikumaid märkusi.

⁽³⁹⁾ Rumeenia 11. augustil 2021 esitatud teave.

- (46) Wizz Air märkis lisaks, et ümberkorraldusabi ei vastanud päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestatud ühekordse abi põhimõttele, arvestades, et TAROM oli enam kui kümne aasta jooksul alates varasema abi andmisest (mille Rumeenia konkurentsinoukogu kiitis heaks 2004) olnud rahaliste raskuste tõttu pidevas ümberkorraldamises.
- (47) Mis puudutab konkurentsimoonusi piiravaid meetmeid, siis märkis Wizz Air, et ümberkorralduskava ei sisaldanud ei võimsuse ega tegevuse mahu vähendamist, mida komisjon on nõudnud oma varasemates lennuettevõtjate ümberkorraldamist käsitlevates otsustes. Wizz Air väitis, et TAROM peaks oma tegevuse mahtu piirama vähemalt samas ulatuses nagu seda on keskeltläbi teinud konkurendid, kes abi ei saa. Samuti leidis Wizz Air, et teenindusaegade loovutamine peaks oma ulatuselt vastama vähemalt sellele, mil määral väheneb TAROMi õhusõidukite arv. Samuti pidas Wizz Air väljapakutud käitumuslikke kohustusi ebapiisavaks, arvestades et TAROM taotles ümberkorraldusabi märkimisväärses summas. Eeskätt leidis Wizz Air, et asjakohasem oleks kehtestada TAROMile juhtkonna tasustamise piirangud, mis kehtestati teatavatele lennuettevõtjatele COVID-19 rekapiitaliseerimismeetmete kontekstis, pidades silmas, et i) TAROM oli erinevalt muudest COVID-19 rekapiitaliseerimismeetmete raames abi saanud äriühingutest rahalistes raskustes enne 31. detsembrit 2019 ning et ii) TAROMi finantsolukorra halvenemine oli osaliselt tingitud kehvast juhtimisest.
- (48) Viimase aspektina juhtis Wizz Air tähelepanu päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkti b kohase nõude täitmisele, mille kohta komisjon ei olnud menetluse algatamise otsuses kahtlusi tõstatanud. Selles küsimuses nentis Wizz Air, et TAROM tõrjuti järjest enam välja turgudelt, mida ta teenindas, ning seepärast kaotas ta oma varasema rolli hädavajalike transpordiühenduste pakkujana Rumeenias. Wizz Air märkis, et TAROMi teenuseid asendasid juba konkurendid, sealhulgas Wizz Air, kes on suurim lennuettevõtja Rumeenia marsruutidel (ligikaudu 40 % läbilaskevõimest), ning ka Blue Air, kellele kuulus 13 % koduturust; sellest tulenevalt ei saa TAROMi teenuseid pidada riikliku taristuettevõtja osutatavateks teenusteks, nagu väideti menetluse algatamise otsuses. Wizz Airi andmete kohaselt on koduturg, kus TAROM osutab komisjoni väite kohaselt olulist teenust, äärmiselt väike (vähem kui 10 % kogu lennuliiklusest Rumeeniasse, sealt väljapoole ja riigi piires) ning TAROMile kuulub koduturust 63 %, mis moodustab sellest tulenevalt vaid 6,3 % Rumeenia turu kogu läbilaskevõimest (st riigisisene ja rahvusvaheline lennuliiklus); seega ei ole TAROMi teenused koduturul olulised. Wizz Air on arvamisel, et arvestades nende riigisiseste marsruutide piiratud arvu, mida teenindab ainult TAROM, ei oleks ümberkorraldusabi summa proportsionaalne nende marsruutide säilitamise eesmärgiga, mistõttu peaks komisjon välja selgitama, kas nendel marsruutidel ei oleks võimalik selle asemel rakendada avaliku teenindamise kohustusi. Viimase punktina väitis Wizz Air, et 2021. aasta juuli seisuga oli ELis lennukeeld enam kui 3 000 lennukil ning et selline märkimisväärne ülevõimsus tähendaks seda, et kui TAROM turult väljuks, oleks kindlasti ettevõtjaid, kes suudaksid kiiresti üle võtta tema marsruudid, pidades silmas COVID-19-järgset turukeskkonda, kus nõudlus oli väike ja kehtisid veel mõningad reisipiirangud.
- (49) Samuti ei olnud Wizz Airi väite kohaselt tõendeid selle kohta, et TAROM oli enne Rumeenialt abi taotlemist ära kasutanud kõik võimalused rahastuse kaasamiseks ning et kõnealune rahastamine oli turul kättesaadav teistele lennuettevõtjatele. Peale selle väitis Wizz Air, et kuna TAROMi võlausaldajad rahastust ei pakkunud, võib eeldada, et neil võlausaldajatel ei olnud usku TAROMi elujõulisusesse, sest vastasel juhul ei oleks nad riskinud TAROMi likvideerimisega, mis oleks ilma rahastuse kaasamiseta olnud tõenäoline.

5. RUMEENIA TÄHELEPANEKUD KOLMANDA ISIKU ESITATUD MÄRKUSTE KOHTA

- (50) Rumeenia ametiasutused said Wizz Airi märkused 12. oktoobril 2021 ning esitasid 12. novembril 2021 vastuseks alljärgnevad tähelepanekud.
- a) Wizz Airi menetlusõiguste väidetava rikkumise küsimuses märkisid Rumeenia ametiasutused, et tekstist olid eemaldatud vaid ärisaladused, mida komisjon peab ametisaladuse hoidmise kohustust arvesse võttes kaitsma.
- b) Rumeenia ametiasutused olid nõus komisjoni menetluse algatamise otsuses esitatud esialgsete järeldustega, mis käsitlesid abi panust majandustegevuse arengu soodustamisse, sotsiaalprobleemide vältimist ja turutõrgete olemasolu, samuti väitega, et abi tundus olevat asjakohane TAROMi maksevõime- ja likviidsusprobleemidega tegelemiseks.

- c) Seoses turumajanduse tingimustes tegutsevate investorite usaldusega oli TAROM teinud märkimisväärseid jõupingutusi, et tagada investorite toetus lennukipargi uuendamise rahastamiseks, ning juba saanud teatavaid rahastamispakkumisi.
- d) Võrdlusalusena kasutatud lennuettevõtjad, kelle TAROM valis võrdlusanalüüsiks, olid võrdlusrühma andmete aluseks olnud näitajaid arvesse võttes asjakohased.
- e) Abi asjakohasuse küsimuses täpsustasid Rumeenia ametiasutused, et abi oli kavas anda nii, et ligikaudu 50 % sellest moodustab aktsiakapitali suurendamine ning ülejäänud osa otsetoetus ja võla (st päästmisabi, mis anti tagasimakstava laenuna, ja vastav intress) mahakandmine. Rumeenia ametiasutused märkisid, et võla mahakandmise ja toetusega aidatakse katta TAROMi likviidsusvajadusi ümberkorraldusperioodi alguses, samal ajal kui kapitalisuurendusega parandatakse tema maksevõimet. Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt seaksid muud vahendid (nt garantiid või laenud) või summad ohtu ümberkorraldamisega seotud eesmärkide saavutamise või toeksid kaasa talumatult suured rahalised kulud, mis omakorda vähendaks TAROMi pikaajalist elujõulisust.
- f) Abi proportsionaalsusega seoses pakkusid Rumeenia ametiasutused välja, et koormuse jagamisega seotud kahtluste hajutamiseks võiks paluda vähemusaktsionäridel kas teha osamakse või loovutada oma aktsiad riigile, kusjuures osamaksena aktsepteeritakse kapitalirenti, pidades silmas, et see on märk finantsturgude kindlustundest lennuettevõtja elujõulisuse taastumise suhtes.
- g) Ühekordse abi põhimõtte küsimuses kinnitasid Rumeenia ametiasutused, et TAROM ei olnud kümne aasta jooksul enne ümberkorraldusabist teatamist saanud päästmisabi, ümberkorraldusabi, ajutist ümberkorraldusabi ega mingit teatamata abi ning et viimase TAROMile antud ümberkorraldusabi kiitis Rumeenia konkurentsinsõukogu heaks enne seda, kui Rumeenia liiduga ühines (see hõlmas ümberkorraldusperioodi 2002–2005).
- h) Konkurentsimoontonuusi piiravate meetmete küsimuses märkisid Rumeenia ametiasutused, et TAROM otsustas rakendada lisameetmeid, näiteks:
 - 1) lõpetada lendude korraldamine veel viide sihtkohta lennujaamades, mis on kõige rohkem üle koormatud, kusjuures vastavad lennud moodustaksid 13,2 % algselt esitatud äriplaanis kajastatud lendude koguarvust, mis omakorda tähendab, et TAROM loobuks 2022. aasta lõpuks 56 % sihtkohtadest, kus lennujaamad on suurel määral üle koormatud. Rumeenia ametiasutused märkisid, et sellega väheneks TAROMi sihtkohtade arv 25-le, st rahvusvaheline tegevus väheneks 54 % ja riigisisene tegevus 42 % võrreldes 2019. aasta tasemega, samuti väheneks lendude arv võrreldes varem esitatud lennuplaaniga veel 10 % (võrrelduna 2019. aasta lähtetasemega, st –17,8 % asemel –27,6 %);
 - 2) vähendada õhusõidukite arvu 15-le (algses ümberkorralduskavas oli see arv 17) ja hakata pikaajalises koosseisus lennukiparki käitama varem (2024. aasta asemel 2023. aastal);
 - 3) punktides 1 ja 2 kirjeldatud lisamuudatuste tulemusena väheneks ka pakutavate istekohtkilomeetrite koguarv [...] % võrreldes 2019. aasta lähtetasemega.

6. AJAKOHASTATUD ÜMBERKORRALDUSKAVA

- (51) 19. aprillil 2024 esitasid Rumeenia ametiasutused komisjonile 18. aprilli 2024. aasta ajakohastatud ümberkorralduskava⁽⁴⁰⁾ (edaspidi „ajakohastatud ümberkorralduskava“); hiljem esitasid nad lisateavet, mis moodustab samuti osa ajakohastatud ümberkorralduskavast.
- (52) Ajakohastatud ümberkorralduskavas on kindlaks tehtud puudused, mis põhjustasid TAROMi raskused (nagu on osutatud põhjendustes 15–17), kirjeldatud vastupidist stsenaariumi, milles TAROM abi ei saaks (vt jaotis 6.1), ning kehtestatud selliste meetmete ulatuslik kogum, mida TAROM võtab raskuste leevendamiseks ja pikaajalise elujõulisuse tagamiseks (jaotis 6.2).

⁽⁴⁰⁾ 18. aprilli 2024. aasta ajakohastatud ümberkorralduskavaga asendati ümberkorralduskava varasemad vahepealsed versioonid, mille Rumeenia ametiasutused olid esitanud.

6.1. Alternatiivne stsenaarium (ilma abita)

- (53) Rumeenia märgib, et 2023. aasta detsembri seisuga oli TAROMil ligikaudu [...] miljoni euro ulatuses tähtjaks tasumata võlgu ja kättesaadavaid rahalisi vahendeid vaid summas [...] miljonit eurot. Võttes arvesse, et teatavate võlgade maksmist on mitu korda edasi lükatud, tunnistab Rumeenia, et TAROMi peamised võlausaldajad on vahendite tagasinõudmisel üha kannatamatamad. Rumeenia esitatud teabe kohaselt on TAROMil eeskätt tasumata rendimaksud kolmele õhusõidukite rendileandjale, samuti on tal märkimisväärne võlg CNABi ees (teenindusettevõtte OTPs). Viimati osutatud võlg on tagatud TAROMile kuuluvale kinnisvarale seatud hüpoteegiga, kahe ATR 72-500 õhusõidukiga, TAROMile äriühingutes [...] ja [...] kuuluvatele osalustele seatud hüpoteekidega, samuti [...] teenindusaja edasisest müügist tulenevatele nõuetele seatud hüpoteegiga (vt põhjendus 119). Kuna TAROMi kõik teatava väärtusega varad on kas müüdud ümberkorraldamise rahastamiseks (vt põhjendused 60 ja 77) või panditud kehtivate rahastamiskokkulepete alusel, nagu päästmisabi ja COVID-19 laen, mis tagati esimese kahju hüvitamise otsuse alusel (vt põhjendused 17 ja 54), või olemasolevate võlgade katteks, ei ole lennuettevõtjal muid võimalusi lühiajalise rahastuse saamiseks.
- (54) Rumeenia ametiasutused selgitavad, et ilma ümberkorraldusabita saaksid TAROMi rahavarud kiiresti otsa ja ta ei oleks võimeline igapäevast tegevust jätkama. Kui lennuettevõtja hakkaks osa oma võlgadest 2024. aastal tagasi maksuma, oleks tema rahavoog negatiivne. Rahaliste vahendite puudumise tõttu ei saaks kavandatud ümberkorraldusmeetmeid ellu viia, mis omakorda mõjutaks TAROMi tulusid. Peale selle peaks TAROM hakkama tagasi maksuma päästmisabi, mille jaoks ta andis tagatiseks osa oma õhusõidukitest, ning see tooks kaasa tagatise realiseerimise. Samuti ei suudaks TAROM tasuda olemasolevate õhusõidukite rendimaksed, mistõttu saaksid need õhusõidukid lennukeelu.
- (55) Rumeenia ametiasutused selgitavad, et pikaajaliste võlgade korral algataksid võlausaldajad täitemenetlusi ja kui nad raha tagasi ei saa, võivad nad nõuda, et TAROMi suhtes algatataks maksejõuetusmenetlus. Kui TAROMi suhtes algatataks maksejõuetusmenetlus (mis on väga tõenäoline, arvestades TAROMi olukorda nii maksevõime kui ka likviidsuse seisukohast), tühistatakse tema lennutegevusloa ja see tähendaks omakorda seda, et TAROMi lennukid (mis ei ole veel konfiskeeritud ega/või saanud lennukeeldu konkreetsete täitemeetmete tulemusena, vt põhjendused 53 ja 54) saaksid lennukeelu ja lennuettevõtja peaks tegevuse lõpetama. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1008/2008⁽⁴¹⁾ artikli 3 kohaselt ei ole ühelgi liidus asutatud ettevõtjal lubatud tegeleda ärilise lennutranspordi korras reisijateveoga, kui tal ei ole lennutegevusloa. Selle määruse artikli 9 lõike 1 kohaselt võib lennuettevõtjale lennutegevusloa välja andnud asutus loa peatada või tühistada, kui ta ei ole enam veendunud, et ettevõtja suudab täita oma tegelikke ja võimalikke kohustusi 12 kuu jooksul. Pädev asutus võib anda ajutise lennutegevusloa üksnes juhul, kui asjaomase ajavahemiku jooksul on realselt võimalik piisav finantsiline ümberkujundamine. Rumeenia ametiasutuste arvamusel oleks see võimalik üksnes teatatud meetmete võtmise korral, arvestades TAROMi liigset võlakooormust ja likviidsuse puudumist. Vastupidisel juhul tuleks TAROMi lennutegevusloa peatada või tühistada, mis tähendaks, et kõik TAROMi õhusõidukid saaksid viivitamata lennukeelu. Peale selle on määruse (EÜ) nr 1008/2008 artikli 9 lõikes 2 sätestatud, et kui esinevad selged viited finantsraskustele või kui on algatatud maksejõuetusmenetlus või samalaadne menetlus liidus lennutegevusloa omava lennuettevõtja vastu, hindab lennutegevusloa andnud asutus viivitamata ja põhjalikult lennuettevõtja finantsolukorda ning vaatab kõnealuste tulemuste põhjal kolme kuu jooksul läbi lennutegevusloa staatuse. Tagajärjed, mida TAROMi tegevuse lõpetamine Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt Rumeenia lennutransporditurul kaasa tooks, on loetletud jaotises 6.6.
- (56) Rumeenia ametiasutused väidavad, et isegi kui TAROM 2024. aasta üle elaks (mis eeldatavasti ei juhtuks), ei oleks tema äritegevus ilma ümberkorraldusabita jätkusuutlik. See on sellepärast, et ilma abita ei saaks TAROM uuendada oma lennukiparki, nagu kavandatud, ning peaks seega tegevust jätkama vana lennukipargiga, mis on ebatõhus ja ühtlasi üks praeguste raskuste peamine põhjus. Peale selle saaksid osa õhusõidukitest tasumata rendimaksed või tagatiseks antud varade realiseerimise tõttu lennukeelu (vt põhjendused 53 ja 54). Lisaks jääksid rahaliste vahendite puudumise tõttu muud ümberkorraldusmeetmed ellu viimata, mis omakorda süvendaks TAROMi raskusteni viinud probleeme ja tekitaks täiendavat negatiivset mõju tema tegevusele.

⁽⁴¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3).

- (57) Rumeenia märgib, et TAROMil ei ole teisi võimalusi kaasata piisavalt rahalisi vahendeid, et olla võimeline järgmise kolme aasta jooksul tegevust jätkama. Nagu on osutatud põhjenduses 53, ei ole TAROMil varasid, mida ta saaks kasutada lühiajalise rahastamise tagatisena, ning 2024. aastal on tema omakapital jätkuvalt negatiivne (vt põhjendus 88). Tegevust küll püütakse piiratud ulatuses vähendada osaluste müümisega, kuid tegemist on aeganõudva protsessiga ning see ei tagaks õigeks ajaks piisavat tulu, mis võimaldaks vältida maksejõuetusmenetlust. Sama kehtib [...] teenindusaja müügi suhtes, mis on [...] (nagu on selgitatud põhjenduses 119). TAROMil õnnestus saada kapitalirendileping ühe Boeing 737-8 MAX lennuki tarneks väärtuses [...] miljonit eurot (v.a intress); [...].

6.2. Ümberkorraldusmeetmed

- (58) Ajakohastatud ümberkorralduskava ümberkorraldusperiood kestab 2021. aasta jaanuarist kuni 2026. aasta detsembrini. Ajakohastatud ümberkorralduskava põhineb mitmel põhitegevusel, mille hulgas on lennukipargi uuendamine, marsruutide kava optimeerimine ja mitmesugused tegevuse tõhususe parandamise meetmed, mida on ümberkorraldusperioodi jooksul võetud või veel võetakse.

6.2.1. Lennukipargi uuendamine

- (59) Lennukipargi ümberkujundamise eesmärk on kasutada õhusõidukeid, mis sobivad TAROMi vajadustega ja aitavad vähendada (hooldus-, rendi-, kütuse- jms) kulusid. Kui 2021. aastal koosnes lennukipark 29 (seitset eri tüüpi) õhusõidukist, ⁽⁴²⁾ siis 2025. aastaks jääb alles 14 (nelja eri tüüpi) õhusõidukit ⁽⁴³⁾. Seejärel on õhusõidukite arv kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni 14.
- (60) 2023. aasta detsembri seisuga oli TAROMi lennukipargis 12 reaktiivlennukit ja kuus ATR-tüüpi lennukit. Lennukipargi uuendamise tegevus on pooleli ja kavandatud lõpptähtaeg on [...]. 2022. aastal müüs TAROM kõik neli Boeing 737-300 õhusõidukit ja ühe Boeing 737-300 mootori kokku [...] euro eest. 2023. aastal müüs TAROM [...] euro eest kõik seitse ATR 42-500 õhusõidukit. 2022. ja 2023. aastal õhusõidukite müügist saadud tulud moodustasid kokku ligikaudu [...] miljonit eurot. Nelja Airbus 318 õhusõiduki müügi protsess on alanud ja 2024. aasta jaanuari seisuga oli laekunud [...] esialgset pakkumist. 7. märtsil 2024 teatasid Rumeenia ametiasutused komisjonile, et TAROM valis müügi protsessis ostjaks äriühingu [...], kes pakkus nelja Airbus 318 õhusõiduki eest [...] miljonit USA dollarit (ligikaudu [...] miljonit eurot); [...]. 1. aprillil 2024 kirjutasid TAROM ja potentsiaalne ostja alla kavatsusavaldusele. Neli Boeing 737-700 õhusõidukit kõrvaldatakse käitusest järk-järgult ja need müüakse orienteerivalt [...].
- (61) Samal ajal kui kõnealused õhusõidukid käitusest kõrvaldatakse, võetakse kasutusele neli uut Boeing 737-8 MAX õhusõidukit, mis kaasatakse TAROMi lennukiparki eeldatavalt [...], üks neist kapitalirendilepingu alusel ja kolm kasutusrendilepingute alusel, mille läbirääkimised toimusid [...]. Praeguseks on sõlmitud ühe Boeing 737-8 MAX lennuki kapitalirendileping (vt põhjendus 57) ja teise Boeing 737-8 MAX lennuki puhul sõlmiti [...] kasutusrendileping (rendileandja: [...]; rendilevõtja: TAROM). Seega avaldub lennukipargi uuendamise põhiline majanduslik mõju [...]. aastal, samal ajal kui 2024. aastal on kasv tagasihoidlik, kuna tegevust jätkatakse vanemate õhusõidukitega.
- (62) TAROMi lennukipark muutub paindlikumaks ja ühtsemaks, mis võimaldab konkurentsivõimelisemat hinnakujundust ja tõhusamat käitamist ning aitab seega hoida kokku kulusid tänu modernsele ja ühtsele lennukipargile. Lisaks tegevuskulude vähendamisele tagatakse sellega eeldatavalt ühtsem lennukipark, mis aitab tõhusust veelgi suurendada, pakkuda modernsete lennukitega paremaid teenuseid, et täita klientide nõudlust, ning optimeerida lennukiparki õhusõidukite arvu märkimisväärse vähendamise abil.

6.2.2. Äritegevuse optimeerimine

- (63) Ajakohastatud ümberkorralduskavaga on ette nähtud meetmed, mis on seotud a) marsruutide optimeerimisega (vt põhjendus 64); b) kõrvaltuludega (vt põhjendus 65) ja c) agentuuride sulgemise ning turundus- ja kommunikatsioonitegevuse lõpetamisega (vt põhjendused 66 ja 67).

⁽⁴²⁾ 29 õhusõidukist koosnev lennukipark: neli Boeing 737-300 lennukit, neli Boeing 737-700 lennukit, neli Boeing 737-800 lennukit, neli Airbus 318 lennukit, neli ATR 72-600 lennukit, kaks ATR 72-500 lennukit ja seitse ATR 42-500 lennukit.

⁽⁴³⁾ 14 õhusõidukist koosnev lennukipark: neli Boeing 737-MAX 8 lennukit, neli ATR 72-600 lennukit, kaks ATR 72-500 lennukit ja neli Boeing 737-800 lennukit.

Marsruudikava optimeerimine

- (64) TAROM on põhjalikult analüüsinud olemasolevaid marsruute, et selgitada välja nende tulemuslikkus, võttes arvesse nõudluse suundumusi pärast COVID-19 pandeemiat, ning määrata kindlaks ja viia ellu tegevuse tõhususe meetmed. Selle tulemusena sulgeb TAROM tegevuse tõhustamiseks mitu marsruuti ja vähendab lennusedust olemasolevatel marsruutidel. Kuigi ühelgi säilitatavatest marsruutidest ei olnud 2019. aastal saavutatud C3-tasemel kasumlikkust, jõuavad kõik need marsruudid C3-tasemel kasumlikkuseni 2029. aastaks ja 23 marsruuti jõuab C2-tasemel kasumlikkuseni juba ümberkorraldusperioodi lõpuks (2026). Kõiki säilitatavaid marsruute (v.a järgmistesse sihtkohtadesse / järgmistesse sihtkohtadest: [...]) on kavas teenindada [...]. Koos lennukipargi ümberkorraldamisega peaks see suurendama TAROMi täituvust ligikaudu [...] %-lt 2019. aastal ligikaudu [...] %-le ümberkorraldusperioodi lõpus, kusjuures pärast seda perioodi peaks see tegur olema üle [...] % (vt põhjendus 101 ja tabel 5). 2022. aasta tegelike andmete kohaselt on täituvus [...] %. Rumeenia ametiasutused märgivad, et kuigi TAROMi täituvus ei ole (veel) jõudnud konkurentide täituvuse tasemele (olenevalt lennuettevõtjast vahemikus 80–90 %, vt ka joonis 2 põhjenduses 217), on ta viiest peamisest Rumeenia turul tegutsevast lennuettevõtjast (Wizz Air, Ryanair, Lufthansa, Air France-KLM, TAROM) ainus, kellel õnnestus 2022. aastal oma täituvust võrreldes 2019. aasta tasemega suurendada.

Kõrvaltulu

- (65) TAROM kavatses teenida mitmest allikast kõrvaltulu. Lisatasu eest pakutavad teenused on muu hulgas [...]. Rumeenia ametiasutused märgivad, et kõrvaltulu moodustab pikaajalises perspektiivis hinnanguliselt ligikaudu [...] % kogutulust. TAROMi väite kohaselt on see hinnang konservatiivne, võrreldes traditsiooniliste lennuettevõtjate valdkondlike võrdlusnäitajatega (viimastel aastatel keskmiselt 4,5 %) ja veelgi enam odavlennuettevõtjate näitajatega (kelle puhul kõrvalteenustest saadav tulu moodustab ligikaudu 12,5 % tulust, Ryanairi puhul koguni 31,1 % (2019)). Rumeenia ametiasutuste kohaselt hakati kõrvalteenustest tasapisi tulu teenima 2021. aasta lõpus ning 2022. aastal kõnealune tulu kasvas. Rumeenia ametiasutused märgivad, et [...]. Kui lähtuda 2023. aasta esialgsetest (auditeerimata) arvandmetest, kasvas kõrvalteenustest saadud tulu selle tulemusena ajavahemikul 2022–2023 ligikaudu [...] korda ning moodustas 2023. aastal ligikaudu [...] miljonit eurot ehk ligikaudu [...] % kogutulust.

Agentuuride sulgemine, turundus- ja kommunikatsioonitegevuse lõpetamine

- (66) Kuna äriühingusiseste piletimüügiagentuuride kulud olid võrreldes TAROMi müügi- ja muudesse tuludesse (mis olid pidevas languses ja vähenesid 2023. aastal tasemele vaid [...] %) antava panusega jätkuvalt kõrged, otsustas TAROM oma piletimüügi võrgu ümber korraldada. Ajakohastatud ümberkorralduskavaga nähti ette, et mitu Rumeenias asuvat agentuuri suletakse ning ülejäänud üksused muudetakse piirkondlikeks agentuurideks, mis võtavad üle teiste piirkonnas asuvate agentuuride tegevuse. Peale selle jätkab tegevust üksnes kaks rahvusvahelist piletimüügiagentuuri – Brüsselis ja Chişinăus – ning ülejäänud 12 agentuuri suletakse. Rumeenia ametiasutused on komisjonile teada andnud, et suletud on 12 riigisisest ja 12 rahvusvahelist agentuuri ning tegevust jätkab vaid neli riigisisest ja kaks rahvusvahelist agentuuri. Riigisiseste agentuuride sulgemine pidi eeldatavalt tagama ligikaudu [...] euro suuruse kokkuhoiu aastas, kui müügitulu püsib sarnasel tasemel kui 2019. aastal. Rumeenia ametiasutused märgivad, et 2022. aasta tegelike andmete põhjal on see hinnanguline tase suurel määral ületatud ning 2022. aastal hoiti kokku ligikaudu [...] miljonit eurot. Rahvusvaheliste agentuuride sulgemine pidi eeldatavalt tagama ligikaudu [...] miljoni euro suuruse kokkuhoiu aastas, kui müügitulu püsib enam-vähem samal tasemel kui 2019. aastal.
- (67) Peale selle kaasneb ümberkorraldusprotsessiga turundustegevus, mida toetatakse digitaalsete vahendite kasutamise ja täiustatud kommunikatsioonistrateegiaga.

6.2.3. Organisatsiooniline tõhusus

- (68) Osana organisatsioonilise tõhususe meetmetest viib TAROM ellu töötajaskonna ümberkorraldamise. Töötajate arv on osaliselt tänu vabatahtliku lahkumise programmile vähenenud 1 765-lt 2020. aasta juulis 1 154-le 2023. aasta detsembris ning pooleli on organisatsiooni täiustamise protsess. On seatud eesmärk, et enne allhankemeetmete võtmist oleks töötajate arv 1 316. TAROM on alustanud vabade töökohtade täitmist ja teeb jõupingutusi, et seda eesmärki saavutada. See võimaldab eeldatavasti palgakuludelt kokku hoida ligikaudu [...] miljonit eurot aastas ⁽⁴⁴⁾.
- (69) Selleks et kulupositsiooni veelgi parandada, kavatseb TAROM korraldada ümber oma tehnilise osakonna ning töötada välja uue hooldus-, remondi- ja ülevaatusstrateegia, sealhulgas kaalutakse hooldus-, remondi- ja ülevaatus-teenuste allhanget. Pärast mitut ebaõnnestunud katset ei ole TAROM aga veel sobivat allhankepartnerit leidnud ja jätkab otsingut. Kuigi TAROM tegeleb aktiivselt oma tehnilise osakonna arendamisega ning jätkab uuringuid ja läbirääkimisi hooldus-, remondi- ja ülevaatus-teenuste allhankeks, ei ole nende meetmete mõju kuludele ajakohastatud ümberkorralduskava prognoosides arvesse võetud.

6.2.4. Kulude optimeerimine

Kütusekulude vähendamine

- (70) TAROM on võtnud eesmärgi vähendada mitmesuguste meetmete abil kütusekulu, sealhulgas [...]. See peaks tagama 2024. aastal ligikaudu [...] % suuruse kokkuhoiu ja alates 2025. aastast [...] % suuruse kokkuhoiu. Täiendavat kokkuhoidu oodatakse kütusesäästlikuma Boeing 737-8 MAX õhusõiduki kasutuselevõttust. 2029. aastani hoitakse hinnangute kohaselt kokku ligikaudu [...] miljonit eurot ning kasu võetakse arvesse finantsprognoosides alates 2025. aastast. Koguarvestuses väheneb kütusekulu tänu uutele õhusõidukitele 2025. aastaks kokku ligikaudu [...] % võrra ning parem kütusekulu kontrollimise kord vähendab seda veel ligikaudu [...] % võrra – see tähendab, et 2025. aastal hoitakse kokku [...] miljonit eurot. [...].

Teeninduskulude vähendamine

- (71) Rumeenia andmete kohaselt viiakse OTPs ellu moderniseerimis- ja automatiseerimisprogrammi, mis käivitati 2023. aasta oktoobris ja viiakse eeldatavalt lõpule 2024. aasta augustis. Kuigi sellel on eelduste kohaselt positiivne mõju ettevõttesisestele teeninduskuludele, ei ole TAROMil selle protsessi üle kontrolli. Seepärast kasutasid Rumeenia ametiasutused ettevaatlikku lähenemisviisi ega võtnud selle moderniseerimisprotsessiga seotud kokkuhoidu arvesse ajakohastatud ümberkorralduskavas esitatud prognoosides.

Töötajate ümberpaigutamine ja peakorterihooone väljarentimine

- (72) TAROMi peakontorihooone (mis asub Bukaresti lennujaama (OTP) läheduses) väljarentimine ja töötajate ümberpaigutamine renditud kontorihoonesse peaks alates 2025. aastast tagama netotulu ja rahavood summas ligikaudu [...] kuni [...] miljonit eurot aastas.

6.3. Ümberkorralduskava rahastamine

6.3.1. Ümberkorralduskulud

- (73) Rumeenia ametiasutused märgivad, et TAROMi ümberkorraldamine läheb maksma kokku 172,96 miljonit eurot. Ümberkorraldusmeetmete peamine kuluartikkel on lennukipargi uuendamine ([...] miljonit eurot). Peale selle on TAROMil oma hinnangute kohaselt ümberkorraldusperioodi jooksul ligikaudu 43 miljoni euro suurune rahapuudujääk. Muud ümberkorralduskulud on peamiselt seotud koondatud töötajate koondamistasude, piletimüügiagenduuride sulgemise, kommunikatsiooni- ja turunduskulude, töötajate ümberpaigutamise ja konsultatsiooni-teenustega. Ümberkorralduskulud kaetakse ühelt poolt 95,3 miljoni euro suurusest riigiabist ja teisalt TAROMi omapanusest, mis moodustab kokku 77,66 miljonit eurot (vt põhjendused 75–79).

⁽⁴⁴⁾ Ajakohastatud ümberkorralduskava lk 129.

6.3.2. Ümberkorraldusmeetmete rahastamise allikad

a) Avaliku sektori poolne rahastus

- (74) Rumeenial on kavas TAROMi ümberkorraldamist toetada ümberkorraldusabiga summas ligikaudu 95,3 miljonit eurot (vt põhjendus 18).

b) Omapanus

- (75) Rumeenia ametiasutused märgivad, et TAROMi omapanus ümberkorraldusmeetmete kulude katmiseks koosneb eeldatavalt ühe uue Boeing 737-8 MAX õhusõiduki kapitalirendilepingust ja õhusõidukite müügist saadavast tulust.

Kapitalirent

- (76) Rumeenia ametiasutused märgivad, et TAROM sõlmis [...] ühe Boeing 737-8 MAX õhusõiduki kapitalirendilepingu eraõigusliku rendileandjaga (...). Kapitalirendi periood on [...] aastat ja selle väärtus on kokku põhiosas [...] miljonit eurot ja intressina [...] miljonit eurot, mis tähendab, et TAROM maksab rendileandjale kokku [...] miljonit eurot. Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt on kapitalirendist tulenev omapanus ligikaudu [...] miljonit USA dollarit (ligikaudu [...] miljonit eurot), mis vastab rendilepingu alusel maksmisele kuuluva põhiosa summale ilma intressita.

Õhusõidukite müük

- (77) Nagu on osutatud põhjenduses 60, oli TAROMil kavas müüa muu hulgas neli Boeing 737-300 lennukit, neli Boeing 737-700 lennukit, neli Airbus 318 lennukit ja seitse ATR 42-500 lennukit. 2022. aastal müüdi neli Boeing 737-300 lennukit äriühingule [...] ja üks Boeing 737-300 mootor äriühingule [...] kokku [...] miljoni euro eest. Seitse ATR 42-500 lennukit müüdi 2023. aasta mais sõlmitud lepingu alusel äriühingule [...] hinnaga [...] miljonit eurot. Nelja Airbus 318 lennuki ostja on valitud, kusjuures edukaks osutunud pakkumine moodustab kokku [...] miljonit USA dollarit (ligikaudu [...] miljonit eurot) (vt põhjendus 60). Ülejäänud õhusõidukite müügiprotsess on pooleli, kuid nelja Boeing 737-700 lennuki jaoks ei ole veel ostjat (ostjaid) valitud (eeldatav tulu [...] miljonit eurot). Kõik müügitehingud on tehtud võistuspakkumise tulemusena õhusõidukite ekspordihinnangute põhjal.
- (78) Eespool kirjeldatud arvesse võttes märgivad Rumeenia ametiasutused, et TAROMi õhusõidukite müügist tulenev omapanus moodustab [...] miljonit eurot, mis vastab juba müüdud õhusõidukite eest saadud tulule.

Omapanus kokku

- (79) Võttes arvesse eespool osutatud summasid, mis saadakse õhusõidukite müügi ja kapitalirendi tulemusena, on TAROMi omapanus Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt 77,66 miljonit eurot, mis vastab 44,9 %-le ümberkorralduskulude kogusummast (172,96 miljonit eurot).

c) Muud eeldatavad tuluallikad

- (80) Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt võib TAROM teenida ümberkorraldusperioodi jooksul muud tulu (olemasolevate osaluste müük, hooldus-, remondi- ja ülevaatusteenuste allhange, nagu on osutatud põhjendustes 124 ja 125, õhusõidukite müük (neli Airbus 318 lennukit ja neli Boeing 737-700 lennukit, vt põhjendus 77) ja [...] teenindusaja müük (vt põhjendus 119)), mis aitab samuti tema finantsseisundit parandada. Nendeks müügitehinguteks ei ole aga heaks kiidetud siduvaid pakkumisi, mistõttu ei ole võimalikud tulud veel kindlad ning Rumeenia ei ole neid seega TAROMi omapanusena välja pakkunud.

6.3.3. Koormuse jagamine

- (81) Rumeenia ametiasutused märgivad, et ehkki ei ole kindel, kas vähemusaktsionärid ⁽⁴⁵⁾ osalevad ümberkorraldusabi osana tehtaval aktsiakapitali suurendamisel 43,07 miljoni euro ulatuses, tooks kõnealune suurendamine kaasa osaluse vähenemise praeguselt 2,75 %-lt ligikaudu [...] %-le pärast suurendamist (kusjuures pärast aktsiakapitali suurendamist kuulub ligikaudu 98,5 % aktsiakapitalist transpordiministeeriumile). See tähendab, et vähemusaktsionäride osalus TAROMis väheneks 46 %. Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt tagab see selle, et vähemusaktsionärid aitavad katta kahjumit ega löika ümberkorraldusabist kasu.
- (82) Aktsiakapitali suurendamisele eelneb aktsiakapitali vähendamine summas [...] miljardit Rumeenia leud (ligikaudu [...] miljonit eurot), kusjuures praegu moodustab aktsiakapital ligikaudu 2,26 miljardit Rumeenia leud (ligikaudu 454,65 miljonit eurot). Rumeenia ametiasutused selgitavad, et kuna TAROMi akumulieeritud kahjum oli 31. detsembri 2022. aasta seisuga kokku 4,16 miljardit Rumeenia leud, ei võimalda aktsiakapitali vähendamine summas [...] miljonit Rumeenia leud kogu kahjumit katta. Peale selle märgivad Rumeenia ametiasutused, et Rumeenia õiguse kohaselt peab äriühingutel olema minimaalne aktsiakapital (TAROMi puhul on asjakohane piiratud vastutusega äriühingute minimaalne aktsiakapital 90 000 Rumeenia leud). Sellest tulenevalt ei ole aktsiakapitali vähendamine kogu kahjumi katmiseks TAROMi puhul praktiliselt võimalik.
- (83) Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt tagatakse õige aktsionäridepoolne koormuse jagamine aktsiakapitali suurendamisega, mis järgneb aktsiakapitali vähendamisele (vt põhjendus 81).
- (84) Peale selle on riik TAROMi põhiaktsionärina teinud järelevalvet TAROMi strateegiliste ja äriotsuste üle. Samuti ei ole äriühingu tegevust rahastatud allutatud laenu ega (kahjumit katva) hübriidrahastamisega, mis tõenäoliselt kantakse osaliselt maha kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestatud koormuse jagamise nõuetega.
- (85) Mis puudutab TAROMi võlausaldajaid, siis ei ole ühtki TAROMi võlga veel kustutatud, kuid kaks peamist võlausaldajat ([...] ja [...]) on nõustunud võla maksetähtpäeva edasilükkamisega, samuti on sellega nõustunud paljud teised tarnijad, kellele maksimisega on hilinenud. Peale selle on kõik TAROMi rendileandjad [...] nõustunud mitte kasutama oma õigust nõuda rendile antud õhusõidukid tagasi, kui TAROM on jätnud teatavad rendimaksed tasumata.

6.4. Finantsprognosid

- (86) Rumeenia ametiasutused esitasid finantsprognosid nii lähte- kui ka pessimistliku stsenaariumi (edaspidi „langusstsenaarium“) puhul.
- (87) Arvestades et [...] teenindusaja müük ja sellest saadav tulu ei ole veel kindlad (vt põhjendus 119), esitas TAROM nii lähte- kui ka langusstsenaariumi finantsprognosid ühelt poolt versioonis, milles võetakse arvesse [...] teenindusaja müügist eeldatavalt teenitavat tulu, ning teisalt versioonis, kus sellist tulu arvesse ei võeta ning selle asemel arvestatakse kõnealuse teenindusaja rendileandmisest saadava tuluga. Lähtestsenaariumi versioon, milles arvestatakse teenindusaja müügiga [...] lennujaamas, sõltub [...] selle teenindusaja müügist teenitavast tulust ⁽⁴⁶⁾. Kuna müük ei ole kindel, võtab komisjon nii lähte- kui ka langusstsenaariumi hindamisel arvesse mõlemat versiooni, st nii olukorda, kus teenindusaja müüakse, kui ka olukorda, kus teenindusaja antakse müügi asemel rendile.

⁽⁴⁵⁾ Avalik-õiguslikud ettevõtjad CNAB ja Romatsa R.A. ning erasektori äriühing Muntenia (investeeringufond); vt põhjendus 8.

⁽⁴⁶⁾ [...] teenindusaja müük peaks kavakohaselt aset leidma [...]. aasta jooksul hinna eest, mis on TAROMi finantsprognoside kohaselt [...] miljonit USA dollarit. Kui müük toimub kavakohaselt, kajastatakse kõik müügist teenitavad tulud TAROMi [...]. aasta hinnangulises kasumiaruandes muude tegevustuludena. Kuna teenindusaja ei sisaldu TAROMi bilansis, kajastatakse kogu tulu laekumistena ning seepärast on sellel TAROMi omakapitali positsioonile kõnealuses ulatuses positiivne mõju alates [...] aastast. Rumeenia ametiasutused aga selgitavad, et TAROM saab tasu alles [...] aasta jooksul ning makse kajastub TAROMi [...] aasta esialgses rahavoogude aruandes.

- (88) Alljärgnevatel tabelitel on esitatud ülevaade lähtestsenaariumi finantsprognosidest.

Tabel 1

Valitud finantsnäitajad – lähtestsenaarium, arvestades [...] teenindusaja müügiga ⁽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

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

Tabel 2

Valitud finantsnäitajad – lähtestsenaarium, arvestamata [...] teenindusaja müügiga

[...]

[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

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (89) Rumeenia ametiasutused selgitavad, et lähtestsenaariumi finantsprognosides on arvesse võetud tagasihoidlikku turu arengut kooskõlas EUROCONTROLi 2023. aasta oktoobris avaldatud liiklusprognosidega ⁽⁴⁸⁾.
- (90) Mudelis reisijate arvu hindamiseks kasutatud mehhanism põhineb alt-üles-lähenemisviisil, võttes arvesse TAROMi turuosa igal marsruudil ning lähtudes praegusest läbilaskevõimest ja lennusedusest, samuti reisijate arvu varasematest suundumustest, tajutavatest nõudluse muutustest ja marsruudil valitsevast konkurentsist. Näitajad põhinevad mitmesugustel püsi- ja muutuvparameetritel, mis on tuletatud TAROMi varasematest väärtustest, sh alates 2020. aastast COVID-19 pandeemia tõttu tekkinud muutused, edasised väljavaated ja tõhususmeetmete mõju, kui see on asjakohane. Kõnealune mõju esitatakse protsentuaalse osakaaluna kokkuhoiust, mis kajastub iga marsruudi kasumlikkuses. Väärtused on esitatud aasta keskmistena.
- (91) Nagu nähtub jooniselt 1 ja tabeli 3 andmetest 2024. ja 2025. aasta kohta, jäävad reisijate arvu prognoosid alla EUROCONTROLi taastumiskõverate nii lähte- kui ka negatiivses stsenaariumis ning on alla lähtestsenaariumi kõvera kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni ja edasi. Peale selle märkis Rumeenia, et TAROM hindas tulemuste mõistlikkust sellega, et vaatas läbi iga marsruudi täituvuse ja korrigeeris veetavate reisijate arvu, kui see oli

⁽⁴⁷⁾ „e“ – estimated (hinnanguline); „f“ – forecasted (prognoositav).

⁽⁴⁸⁾ Ajakohastatud ümberkorralduskava, lk 21: „EUROCONTROL: Seven-Year-Forecast Update 2023-2029“, oktoober 2023. Komisjon juhib tähelepanu, et EUROCONTROL avaldas 2024. aasta veebruaris läbivaadatud prognoosi. EUROCONTROL osutab järgmisele: „Vaatomata 2023. aasta suve väga headele tulemustele on Euroopa lendude arv alates 2023. aasta novembrist oodatust väiksem ning täheldada võib kohalikke erinevusi ida- ja läänepoolsete riikide vahel. Peale selle on Euroopa tasandi majandusprognoose 2024. aastaks korrigeeritud allapoole. Selle tulemusena on ka lendudega seotud prognoosid 2027. aastani korrigeeritud mõnevõrra allapoole. Euroopa Tsiivilennunduse Konverentsi riikide tasandil jõuab lendude arv 2024. aastaks tõenäoliselt tasemele 10,6 miljonit, mis kujutab endast 4,9 % kasvu (± 2,3 protsendipunkti) võrreldes 2023. aasta tasemega ning moodustab 96 % lendude arvust 2019. aastal. See suundumus eeldatavalt jätkub ning 2025. aastal suureneb kõnealune arv eeldatavalt tasemele 10,9 miljonit (99 %) ja 2026. aastaks tasemele 11,2 miljonit (101 %). Igakuine lendude arv saavutab Euroopa Tsiivilennunduse Konverentsi riikide tasandil 2019. aasta taseme tõenäoliselt 2025. aasta suvel. Pärast 2025. aastat kasvab lendude arv eeldatavalt keskmiselt 2,0 % aastas (± 1,4 protsendipunkti) ning on 2030. aastal üle 12 miljoni. Selle prognoosi puhul tuleb arvestada mitmesuguse ebakindlusega, näiteks geopoliitilised sündmused, majandusšokid ja püsivad probleemid lennundustööstuses, ning kasutajatel on tungivalt soovitatav võtta oma plaanides arvesse prognoositavate väärtuste vahemikku (madalast kõrgeni).“ Rumeenia puhul on EUROCONTROLi 2024. aasta veebruari prognoos võrreldes (lähtestsenaariumi) 2023. aasta oktoobri prognoosiga järgmine (2019 = 100): 10/23 2024 = 113 vs. 02/24 = 110 (TAROMi lähtestsenaarium = 97); 10/23 2025 = 116 vs. 02/24 = 114 (TAROMi lähtestsenaarium = 110); 10/23 2026 = 119 vs. 02/24 = 118 (TAROMi lähtestsenaarium = 114).

asjakohane (nt vähendas seda juhtudel, kui marsruudil olemasolev läbilaskevõime ei võimalda saavutada veetud reisijate arvu kasvu). Viimase asjana kontrolliti kogutulemust (reisijate arv kõigi marsruutide peale kokku) EUROCONTROLi kasvumäärade põhjal hinnatud taastumiskõverate alusel.

Joonis 1

Lennureisijatepoolse nõudluse taastumise stsenaariumid (Rumeenia; indeks 2019 = 100)

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

Tabel 3

Reisijate arv vs. EUROCONTROLi koostatud taastumiskõverad ainult ajakohastatud ümberkorralduskava alusel teenindatavatel marsruutidel (miljonit reisijat)

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (92) Tuluprognosisid põhinevad põhjendustes 90 ja 91 kirjeldatud reisijate arvu andmete modelleerimisel. Nagu nähtub tabelist 1, võib eeldada, et TAROMi tegevustulu lähtestsenaariumis (arvestades [...] teenindusaja müügiga) järgnevatel aastatel järk-järgult suureneb, ületab COVID-19-eelseid tasemeid 2024. aastal ning jõuab ümberkorraldusperioodi lõpuks, st 2026. aastaks tasemele [...] miljonit eurot.
- (93) Hinnakujunduse ja reisijate eeldatavalt saadavate keskmiste tuludega seotud eelduste küsimuses selgitavad Rumeenia ametiasutused, et TAROM on välja töötanud konkreetse äristrateegia, mille alusel võetakse selgeid ja mõtestatud meetmeid hinnakujunduse ja tulude haldamiseks; seega on TAROMil nüüd iga konkreetse marsruudi jaoks strateegia, mis on kooskõlas tema laiemate ärieesmärkidega lennukipargi ja läbilaskevõime planeerimise, turupositsiooni juhtimise ja konkurentsivõimeliste teenuste osutamise puhul. Seda silmas pidades selgitavad Rumeenia ametiasutused, et TAROM kasutab uusi vahendeid ja süsteeme, et kiiresti reageerida võrdlusrühma kuuluvate konkurentide turukäitumisele ja olla kursis nende hinnakujundusstrateegiatega igal marsruudil, et hoida tähelepanu keskmes tariifstruktuur ja pileti hinnad igal hinnatasemel.
- (94) Samuti märgivad Rumeenia ametiasutused, et uue äristrateegia raames [...].
- (95) Selles kontekstis selgitavad Rumeenia ametiasutused, et uus tulude haldamise süsteem võimaldab TAROMil [...]. Peale selle osutavad Rumeenia ametiasutused, et TAROMil on kavas [...].
- (96) Rumeenia ametiasutused märgivad, et selle [...] vastuvõtmise kõrval [...]. Rumeenia ametiasutused selgitavad, et [...], nagu nähtub tabelist 4.

Tabel 4

Reisijate saadavate keskmiste tulude muutumine (2019–2026) ⁽⁴⁹⁾

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (97) Viimase punktina märgivad Rumeenia ametiasutused, et TAROM kavatseb parandada reisijate ootusi teenuste ja paindlikkuse osas ning [...]. Sel viisil teenitakse täiendavat kõrvaltulu.

⁽⁴⁹⁾ „Yq“ – lennukikütuse lisatasu, mida lennuettevõtjad oma teatavate lennupiletite hindade puhul kohaldavad (olenevalt marsruudist).

- (98) Sellega seoses selgitavad Rumeenia ametiasutused, et oodatav keskmine tulu kõrvalteenustest jääb vahemikku [...]–[...] eurot reisija kohta (riigisisestel marsruutidel) ning peaks prognooside kohaselt jõudma tasemele [...] eurot reisija kohta (rahvusvahelistel marsruutidel, kusjuures [...] toob eeldavalt tulu [...]–[...] eurot reisija kohta). Rumeenia ametiasutused märgivad, et nende tuluprognoosides põhinevad kõrvalteenustest saadava kogutulu eeldused konservatiivsel lähenemisviisil, sest varasemaid tulemusi arvesse võttes ei ole TAROM veel võimeline teenima kõnealuste teenuste puhul sama suurt tulu kui traditsioonilised lennuettevõtjad. Seega moodustab oodatav tulu kõige enam [...] % kogutulust, samal ajal kui turul tegutsevad traditsioonilised lennuettevõtjad on kõrvaltoodete ja/või -teenuste müügiga viimastel aastatel teeninud keskmiselt 4,5 % oma tuludest ning odavlennuettevõtjad ligikaudu 12,5 % tuludest (Ryanairil oli see osakaal 2019. aastal 31,1 %).
- (99) Rumeenia ametiasutused märgivad, et tulude ja netotulemuse pidev paranemine on jätk suundumusele, mis algas juba 2018. ja 2019. aastal, mil TAROMil õnnestus märkimisväärselt suurendada oma reisijate arvu – 2,41 miljonilt 2017. aastal 3,13 miljonile 2019. aastal, kusjuures see kasv peatus alles 2020. aastal COVID-19 pandeemia tõttu.
- (100) TAROM on põhjalikult läbi vaadanud oma marsruudid, lennusedused ja kasutatavad õhusõidukitüübid, et optimeerida oma võrgu kasumlikkust. Koos ajakohastatud ümberkorralduskavas sisalduvate tegevuse tõhustamise meetmetega, [...].
- (101) Lennuettevõtja suurim kuluartikkel on õhusõidukid. TAROM on põhjalikult ümber korraldanud oma lennukipargi, sealhulgas järgmiste meetmete abil: i) selliste vanimate õhusõidukite käitusest kõrvaldamine, millega kaasnesid suurimad hooldus- ja kütusekulud; ii) sama tüüpi õhusõidukite käitamine, et veelgi vähendada tehnilisi kulusid (nii õhusõidukite kui ka meeskonna puhul); iii) igal marsruudil selliste õhusõidukite käitamine, mis on põhjalike katsete tulemusena osutunud kõige sobivamaks; iv) lennuseduste optimeerimine igal marsruudil vastavalt õhusõiduki tüübile ja täituvusele. Nendel meetmetel on olnud positiivne mõju TAROMi äritegevusele, nagu nähtub asjaolust, et lennuettevõtja täituvus on viimase viie aasta jooksul järjepidevalt kasvanud. Õigupoolest tõusis täituvus [...] %-lt 2019. aastal [...] %-le 2023. aastal ning pärast ümberkorraldusperioodi kasvab see eeldatavalt veelgi, nagu nähtub tabelist 5 (2025/2026. aasta madalamad oodatavad tasemed on tingitud lennukipargi ümberkorraldamisest). Tabelis 5 esitatud hinnangud on seotud vaid regulaarlendude ja mitte tellimuslendude marsruutidega.

Tabel 5

Eeldatav iga-aastane täituvus regulaarlendude marsruutidel (2023–2029)

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava (t = tegelik näitaja; p = prognoositav näitaja).

- (102) Samuti on TAROM ellu viinud ulatusliku kulude optimeerimise programmi, mis hõlmab piletimüügiagentuuride sulgemist, peakorterite teise asukohta üleviimist, töötajaskonna ümberkorraldamist jms (vt punktid 6.2.3 ja 6.2.4).
- (103) Nagu on osutatud põhjendustes 86 ja 87, esitasid Rumeenia ametiasutused võimalike ebasoodsate turusuundumuste arvessevõtmiseks TAROMi äritegevuse prognoosid langusstsenaariumis. Kuna TAROM teenib tulu peamiselt regulaarlendude korraldamisest reisijatele, avaldaks äritegevuse prognoosidele suurimat mõju aeglasem turu areng, mis vähendaks reisijate arvu. Peale selle märgivad Rumeenia ametiasutused, et kütus on lennuettevõtjatele väga suur kuluartikkel ning et kütusehinnad on viimastel aastatel kõikunud. Seega võetakse langusstsenaariumis neid kaht tundlikkustegurit arvesse.

- (104) Samuti on langusstsenaariumis eeldatud, et peamised TAROMi kasumit mõjutavad näitajad (reisijate arv ja kütusehinnad) kujunevad oodatust halvemaks, võttes arvesse turu võimalikku negatiivset arengut. Eeskätt on Rumeenia ametiasutused langusstsenaariumis eeldanud, et alates 2024. aastast (kuna tegelikud näitajad on teada 2023. aastani) on kütusehinnad võrreldes lähtestsenaariumiga [...] % kõrgemad ja veetavate reisijate arv 2 % väiksem. Reisijate arvu puhul jäävad langusstsenaariumi hinnangud oluliselt alla EUROCONTROLi negatiivse stsenaariumi taastumiskõvera kogu ümberkorraldusperioodi jooksul ja ületavad seda vähesel määral esimest korda alles 2027. aastal⁽⁵⁰⁾. Rumeenia märgib, et 2022. aasta tegelike andmete kohaselt ületati TAROMi reisijate arvu prognoosid rahvusvaheliste lendude puhul 8,35 % ja riigisiseste lendude puhul 6,86 %-ga. Kuigi 2023. aasta tegelikud näitajad olid TAROMi hinnangutest madalamad, juhib Rumeenia tähelepanu, et see on suuresti tingitud sündmustest Lähis-Idas, mis mõjutasid Tel Avivi, Ammanisse ja Kairosse suunduvaid marsruute, samuti tellimuslendude suurest osakaalust ([...]).
- (105) Alljärgnevas tabelites on esitatud ülevaade langusstsenaariumi finantsprognoosidest, milles on arvesse võetud [...] teenindusaja müügi ebakindlust (vt põhjendus 119); st tabelis 6 on arvestatud [...] teenindusaja müügiga ja tabelis 7 mitte.

Tabel 6

Valitud finantsnäitajad – langusstsenaarium, arvestades [...] teenindusaja müügiga

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

Tabel 7

Valitud finantsnäitajad – langusstsenaarium, arvestamata [...] teenindusaja müügiga

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (106) Kui lähtestsenaariumis taastus TAROMi tegevustulu 2022. aastal märgatavalt (nagu nähtub tabelitest 6 ja 7) ning kavakohaselt peaks see 2023. aastal jõudma peaaegu COVID-19-eelsele tasemele, 2025. aastal tasemele [...] miljonit eurot ja 2026. aastal (ümberkorraldusperioodi lõpus) tasemele [...] miljonit eurot, siis langusstsenaariumis jääb tulu mõnevõrra väiksemaks, jõudes 2026. aastal tasemele [...] miljonit eurot (või [...] miljonit eurot, kui võtta arvesse [...] teenindusaja rendileandmist, mitte müüki).
- (107) Samuti märgivad Rumeenia ametiasutused, et nii lähte- kui ka langusstsenaariumi prognooside kohaselt peaks TAROMi intressi-, maksu- ja amortisatsioonielne kasum (EBITDA) muutuma positiivseks 2023. aastal.
- (108) Sellele vastavalt kasvavad TAROMi tulud langusstsenaariumi pessimistlikumaid liikluseeldusi arvesse võttes vähemal määral, samal ajal kui lähtestsenaariumiga võrreldes kõrgemad eeldatavad kütusehinnad suurendavad kulusid. Selle tõttu on tulu ümberkorraldusperioodi lõpus [...] miljonit eurot, võrrelduna [...] miljoni euroga lähtestsenaariumis (arvestades [...] teenindusaja müügiga). Langusstsenaariumis eelduseks võetud kõrgematel kütusekuludel on samasugune mõju kui madalamatel tuludel (kuid vähemal määral, pidades silmas eeldatavalt väiksemat lennutegevuse mahtu) – EBITDA on langusstsenaariumis (arvestades [...] teenindusaja müügiga) väiksem ([...] miljonit eurot) kui lähtestsenaariumis ([...] miljonit eurot).

⁽⁵⁰⁾ Komisjon märgib, et kui võtta arvesse EUROCONTROLi läbivaadatud prognoose (2024. aasta veebruar), on Rumeenia tähelepanekud jätkuvalt asjakohased ja kehtivad. Vt selles küsimuses joonealune märkus nr 48.

- (109) Seda silmas pidades selgitavad Rumeenia ametiasutused, et TAROMi netotulu muutub kavakohaselt lähtestsenaariumis positiivseks 2024. aastal ([...] miljonit eurot) ning langusstsenaariumis muutub see halvemaid turu arengu prognoose arvesse võttes positiivseks aasta hiljem, st 2025. aastal ([...] miljonit eurot, arvestamata [...] teenindusaja müügiga, mis eeldatavalt leiab aset [...]). Tasub märkida, et [...] aasta andmed sisaldavad ka selleks aastaks prognoositavast õhusõidukite müügist (vt põhjendused 60 ja 61) teenitavat tulu, ilma milleta ei oleks selle aasta netotulu langusstsenaariumis positiivne. Seda silmas pidades märgivad Rumeenia ametiasutused, et netotulu peaks ümberkorraldusperioodi lõpuks kavakohaselt tõusma tasemele [...] miljonit eurot lähtestsenaariumis ja [...] miljonit eurot langusstsenaariumis (või [...] miljonit eurot, kui arvestada [...] teenindusaja rendileandmise, mitte müügiga) ning et 2026. aasta netotulu ei mõjuta varade müük, olenemata sellest, kas tegu on õhusõidukite või teenindusagadega.
- (110) Lähtestsenaariumis kasvaks TAROMi müügi puhaskasumi marginaal ümberkorraldusperioodi lõpupoole järk-järgult ning peaks 2026. aastaks jõudma tasemele [...] %, nagu on näha tabelist 8. [...] aasta andmetes kajastub varade müügi mõju. Rumeenia ametiasutused märgivad, et arvatavasti vastab kõnealune tase TAROMi puhul valitud võrdlusäriühingute ⁽⁵¹⁾ (keskmistele) näitajatele enne COVID-19 pandeemiat või ületab neid veidi ning see loodetakse saavutada võetavate ümberkorraldusmeetmete abil.

Tabel 8

Müügi puhaskasumi marginaal (ajakohastatud ümberkorralduskava lähtestsenaariumist)

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (111) Rumeenia ametiasutused märgivad, et ümberkorraldusperioodi lõpuks peaks TAROMi omakapital olema positiivne nii lähtestsenaariumis ([...] miljonit eurot 2026. aastal) kui ka langusstsenaariumis, seda nii [...] teenindusaja müügi korral kui ka ilma selleta. [...] teenindusaja müük on kavandatud [...]. aastaks ning peaks TAROMi omakapitali positsiooni parandama ligikaudu [...] miljoni euro võrra. Rumeenia ametiasutused märgivad lisaks, et kui [...] teenindusaga ei müüda, antakse see rendile ja seega tooks see tulu, mis võib aidata osaliselt kompenseerida müügist saamata jäänud tulu; see omakorda tagab, et omakapitali positsioon on ümberkorraldusperioodi lõpuks positiivne nii lähte- kui ka langusstsenaariumis. Nagu nähtub tabelist 6, muutub TAROMi omakapitali positsioon langusstsenaariumis [...] teenindusaja müügi korral ümberkorralduskava lõpuks eeldatavalt positiivseks ja omakapital moodustab kokku [...] miljonit eurot. Kui teenindusaeg antakse rendile, muutuks TAROMi omakapitali positsioon Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt eeldatavalt ka siis ümberkorraldusperioodi lõpuks positiivseks ning omakapital moodustaks langusstsenaariumis kokku [...] miljonit eurot.
- (112) Kasutatud kapitali tasuvusega hinnatakse selle tegevuse tasuvust, mille jaoks on kasutatud võla abil ja äriühingusse investeeritud omakapitalist rahastatud varasid. Rumeenia ametiasutused märgivad, et lähtestsenaariumis on prognoositav kasutatud kapitali tasuvuse määr ümberkorraldusperioodi lõpus [...] % ning et see võimaldab TAROMil eeldatavalt saavutada tulemi, mis vastab valitud võrdlusrühma ⁽⁵²⁾ 2019. aasta (st viimane täisaasta enne COVID-19 pandeemiat) keskmisele tasemele 12 %. Samuti juhivad nad tähelepanu, et TAROMi 2026. aasta lõpuks prognoositav kasutatud kapitali tasuvus saavutatakse tänu projektidele, mille eesmärk on suurendada kasumlikkust (kulude vähendamise ja ümberkorraldusmeetmete abil, sh tulude tasandil), ning sellele, et kapitalirendi vahendite kasutamise tulemusena väheneb kasutatud kapitali tase. Rumeenia ametiasutused selgitavad, et kasutatud kapitali tase langeb ka selle mõjul, et TAROMil ei ole enam märkimisväärt õhusõidukite omandit (ainult kaks ATR 72-500 lennukit), mis tähendab, et ta ei pea kandma sellega seoses suuri kapitalikuluseid.

⁽⁵¹⁾ Võrdlusrühm koosneb TAROMi peamistest konkurentidest enimkasutatud marsruutidel (Amsterdam (AMS), Pariis (CDG) ja Frankfurt (FRA)): Air France-KLM S.A, Deutsche Lufthansa AG, easyJet plc, Ryanair Holdings plc, SAS AB, Wizz Air Holdings Plc, Jet2 plc ja KLM Royal Dutch Airlines.

⁽⁵²⁾ Võrdlusrühma koosseisu kohta vt joonealune märkus nr 51.

- (113) Rumeenia ametiasutused märgivad, et prognoositav kasumlikkuse tase ja sellest tulenev kasutatud kapitali tasuvus aitavad eeldatavalt tagada TAROMi pikaajalise elujõulisuse. Samuti osutavad nad sellele, et lähtestsenaariumis on TAROMi eeldatav kasutatud kapitali tasuvus kõrgem kui tema kapitali kaalutud keskmine hind ⁽⁵³⁾ ([...] % 2023. aasta juuni lõpu seisuga ⁽⁵⁴⁾) ning et tänu sellele loob TAROM arvatavalt väärtust oma aktsionäridele ja teistele kapitali andjatele. Rumeenia ametiasutused märgivad, et see peab veelgi enam paika intressimäärade hiljutist (vähemalt 2024. aasta esimeses kvartalis) vähenemist silmas pidades.
- (114) Mis puudutab netovõla ja EBITDA suhet, siis osutavad Rumeenia ametiasutused, et see paraneb prognooside kohaselt investeerimisjärgu krediitdireitingu tasemele ning jääb ümberkorraldusperioodi lõpuks tublisti alla kolme (nagu nähtub tabelist 9) eelkõige tänu sellele, et prognoositav EBITDA peaks eelduste kohaselt tõusma ligikaudu [...] miljonilt eurolt 2023. aastal [...] miljonile eurole ümberkorraldusperioodi lõpuks (või üle [...] miljonile eurole langusstsenaariumis).

Tabel 9

Netovõla ja EBITDA suhe (ajakohastatud ümberkorralduskava lähtestsenaariumist)

[...]

- (115) Arvestades, et lähtestsenaariumi kohaselt peaks 2025. aasta olema esimene pideva kasumi ja rahavooga aasta, on ajakohastatud ümberkorralduskavas arvutatud intressikulude kattekordajad (millega hinnatakse TAROMi võimet teenindada oma võlgu) küll positiivsed, kuid üsna madalad, eeskätt võrrelduna TAROMi võrdlusrühmaga ⁽⁵⁵⁾ (nagu nähtub tabelist 10).

Tabel 10

EBITDA ja intressikulude suhe (ajakohastatud ümberkorralduskava lähtestsenaariumist)

[...]

- (116) Rumeenia ametiasutused tunnistavad, et põhjenduses 115 osutatud suhtarv on suhteliselt tagasihoidlik, kuid rõhutavad, et prognooside kohaselt jõutakse selleni võrdlemisi lühikese perioodi jooksul, st kolme aasta jooksul kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni. Samuti märgivad nad, et erinevused suurte lennuettevõtjate (nagu Ryanair, Wizz Air ja Lufthansa) näitajatega on ootuspärased, kuna kõnealused märksa suuremad lennuettevõtjad saavad kasu suuremast mastaabisäästust ning tegelevad lennukipargi ja võrgu lihtsustuste kõrval palju jõulisemalt tegevuskulude

⁽⁵³⁾ TAROM esitas teabe kapitali kaalutud keskmise hinna arvutamise, hinnangute ja allikate kohta oma viimatises äriplaanis. Kapitali kaalutud keskmise hinna leidmiseks kasutas TAROM standardvalemist: $WACC = [(K_e \times (1 - \text{finantsvõimendus})] + [K_d \times \text{finantsvõimendus}]$, kus K_e on omakapitali kulukuse määr (hinnanguliselt 13,3 %) ja K_d on võlakapitali kulukuse määr (hinnanguliselt 6,0 %).

Omakapitali kulukuse määra hindamiseks kasutas TAROM CAPMi standardvalemist: $K_e = ((1 + R_f) \times (1 + CRP) - 1) + (\text{omakapitali beeta} \times \text{EMRP})$, kus R_f (risk-free rate) on riskivaba intressimäär, CRP (country risk premium) on riigi riskipremia, omakapitali beeta on näitaja, millega võrreldakse vara volatiilsust võrreldes turuga, ning EMRP on omakapitali riskipremia. TAROMi eeldused on järgmised: riskivaba intressimäär 2,4 % (vastab Saksamaa kümneaastase tähtajaga riigivõlakirjade näitajale); riigi riskipremia 3,6 % (põhineb S&P pikaajalistel välisvaluutareitingutel ja eurovõlakirjade tootluse vahe analüüsil); omakapitali beeta 1,11 (lähtudes TAROMi sektori võrdlusrühma äriühingute vara beetade mediaanist ja finantsvõimendusest); EMRP 6,5 % (põhineb riskantsete väärtpaberite tootluse (arvutatud aktsiaindeksi alusel) ja (peaaegu) riskivabade kapitalituruiinvesteeringute tootluse ajaloolisel vahel).

Võlakapitali kulukuse määra hindamiseks kasutas TAROM järgmist standardvalemist: $[(1 + CRP) \times (1 + R_f) - 1 + CS] \times (1 - T)$, kus CS (credit spread) on krediitdimarginaal ja T (marginal tax rate) on maksu piirmäär (16 %). 1 % suuruse krediitdimarginaali saamiseks võrdlesid Rumeenia ametiasutused TAROMiga samas sektoris tegutsevate äriühingute eurovõlakirju Saksamaa sarnaste tähtaegadega riigivõlakirjadega.

⁽⁵⁴⁾ Arvestades, et kohaldatavad intressimäärad on alates 2023. aasta oktoobrist aeglaselt, kuid kindlalt vähenenud, juhib komisjon tähelepanu, et Rumeenia ametiasutused kasutavad konservatiivset lähenemisviisi, st tuginevad 2023. aasta oktoobri kapitali kaalutud keskmisele hinnale, mitte ajakohastatud näitajale, mis oleks ilmselt madalam.

⁽⁵⁵⁾ Võrdlusrühma koosseisu kohta vt joonealune märkus nr 48.

vähendamiseks. Viimase punktina väidavad Rumeenia ametiasutused, et lennundusekspertide hinnangute kohaselt jäävad üldised võlatasemed lennundustööstuses kõrgeks veel mitmeks aastaks ning et seetõttu on 2019. aasta ja 2026. aasta näitajate erinevused ootuspärased, võttes arvesse praegusi turutingimusi pärast tõsist pandeemiat ja mitmesuguseid makromajanduslikke probleeme ⁽⁵⁶⁾.

6.5. Konkurentsimoонutus piiravad meetmed

- (117) Rumeenia ametiasutused pakkusid välja struktuuri- ja käitumuslikud meetmed, et vältida ümberkorraldusabist tulenevaid konkurentsimoонutusi.

6.5.1. Struktuurimeetmed

Tegevuse ulatuse ja läbilaskevõime vähendamine

- (118) TAROMi ümberkorraldamise periood algas 2021. aasta jaanuaris. Kuigi Rumeenia väljapakutud konkurentsimoонutusi piiravate meetmete hindamisel tuleks põhimõtteliselt lähtuda konkurentsioolukorrast 2020. aastal, annaks selline võrdlus TAROMi 2020. aasta marsruudivõrgu ja pakutavate istekohtkilomeetritega oluliselt moonutatud ülevaate olukorrast. Põhjus on selles, et kuna valitsused üle maailma võtsid 2020. aastal piiravaid meetmeid COVID-19 pandeemia leviku tõkestamiseks, olid lennuettevõtjad sunnitud mitmeks kuuks enamiku, kui mitte kõik oma lennukid maa peale jätma, kuna Euroopa ja kogu maailma õhuruumis suleti sadu marsruute. Isegi pärast 2020. aasta juunit, mil mõningaid piiranguid Rumeenias ja teistes riikides ajutiselt lõdvendati, olid paljud marsruudid (eeskätt rahvusvahelisel tasandil) jätkuvalt mõjutatud lennupiirangutest või keeldudest ning kliendid pelgasid endiselt reisimist, arvestades ebakindlust pandeemia edasise kujunemise ja kohaldatavate eeskirjade suhtes. Sellest tulenevalt kasutatakse pakutavate istekohtkilomeetrite, marsruutide ja sageduste võrdlemiseks 2019. aasta näitajaid, mida COVID-19 pandeemia tagajärjel tekkinud moonutused ei ole mõjutanud.
- (119) Rumeenia ametiasutused märgivad, et TAROM sulgeb kokku 14 marsruuti, ⁽⁵⁷⁾ kusjuures enne COVID-19 pandeemiat oli tal 41 marsruuti. Nendest marsruutidest on 13 juba suletud ja veel üks marsruut (OTP ja [...] lennujaama vahel, mis on üks kõige ülekoormatum lennujaam) suletakse siis, kui [...] teenindusaeg antakse rendile kolmandale isikule alates [...], millele peaks kavade kohaselt järgnema teenindusaja müük. 2023. aastal algatati asjaomaste Ühendkuningriigi normide alusel pakkumisprotsess ning potentsiaalne ostja tegi teenindusaja (mille väärtuseks hindas nõustamisettevõtte [...] 17. märtsil 2023 ligikaudu [...] miljonit eurot) kohta esialgse pakkumise summas [...] miljonit eurot. Potentsiaalne ostja taandus aga läbirääkimistelt ja pakkumisprotsess jätkub. TAROM on saanud [...] pakkumist väärtusega ligikaudu [...] miljonit eurot ning pakkujad on väljendanud huvi omandada teenindusaeg alates 2025. aasta talvehooajast. [...] Rumeenia ametiasutused on komisjonile kinnitanud, et TAROM müüb teenindusaja [...] lennujaamas [...], kuid mitte hiljem kui ümberkorraldusperioodi lõpus.
- (120) Marsruutide sulgemise tulemusena teenindab TAROM 27 marsruuti, kusjuures 2019. aastal oli see arv 41. See tähendab, et marsruutide arv väheneb võrreldes 2019. aasta tasemega 34 %. 2019. aastal moodustasid 14 suletavat marsruuti [...] % TAROMi käibest (2019. aastal oli käive 50,23 miljonit eurot) ja [...] % regulaarlendude koguarvust. [...] ⁽⁵⁸⁾ [...] ⁽⁵⁹⁾ [...]. Kaheksa nendest marsruutidest on seotud 3. taseme ülekoormatud lennujaamadega ja üks neist 2. taseme ülekoormatud lennujaamaga, ⁽⁶⁰⁾ kusjuures kõigis üheksas lennujaamas

⁽⁵⁶⁾ Selle hinnangu põhjendamiseks juhtisid Rumeenia ametiasutused tähelepanu sellele, et üks konsultatsiooniettevõtte McKinsey vanempartneritest märkis 2021. aastal, et finantsvõimenduse määrad ei taastu 2019. aasta tasemetele tõenäoliselt enne 2030. aastat; samuti osutasid nad konsultatsiooniettevõtte Alton Aviation Consultancy tegevdirektori ja ülemaailmse lennunduse osakonna juhataja seisukohale, et lennuettevõtjate suurenenud võlakooormus on lähitulevikus eeldatavalt jätkuvalt oluline probleem.

⁽⁵⁷⁾ Siia kuuluvad järgmised marsruudid: i) esimeses etapis suletakse kaheksa OTPst lähtuvat / sinna suunduvat marsruuti (Alicante, Jerevan, Hamburg, Larnaca, Sibiu, Stockholm, Thbilisi, Valencia); i) teises etapis suletakse kokku kuus marsruuti, mis jagunevad järgmiselt: veel neli OTPst lähtuvat / sinna suunduvat marsruuti (Barcelona, München, Viin ja London alates 2024. aasta oktoobrist, vt ka põhjendus 118) ja kaks marsruuti, mis ei ole seotud OTPga (Cluj-Iasi ja Iasi-Timișoara).

⁽⁵⁸⁾ Cluj-Iasi ja kolm marsruuti OTP lennujaamast lähtuvat / sinna suunduvat marsruuti: Sibiu, Thbilisi ja Viin.

⁽⁵⁹⁾ Vt joonealune märkus nr 19.

⁽⁶⁰⁾ 3. taseme ülekoormatud lennujaamad: Alicante, Hamburg, Stockholm, Valencia, Barcelona, London, München, Viin. 2. taseme ülekoormatud lennujaam: Larnaca.

tegutsevad konkurendid. Rumeenia võtab kohustuse tagada, et ühtki nendest suletud marsruutidest ei avataks ümberkorraldusperioodi jooksul uuesti ning et selle aja kestel ei avataks muid uusi marsruute. Seega teenindab TAROM ümberkorraldusperioodil pärast kõigi ajakohastatud ümberkorralduskavaga ette nähtud marsruutide sulgemist kõige enam 27 marsruuti.

- (121) Peale selle vähendab TAROM lendude arvu 19 marsruudil nendest 27 marsruudist, mis võrreldes 2019. aasta tasemega alles jäetakse: vähendamise määr sõltub suuresti sihtkohast ning jääb riigisiseste lendude puhul vahemikku 6–76 % võrreldes 2019. aasta tasemega. Riigisiseste marsruutide puhul vähendatakse lennusedust 6–15 %, ⁽⁶¹⁾ välja arvatud ühel marsruudil, mille puhul see määr on 76 % ⁽⁶²⁾. Ühel riigisisel marsruudil on kavas sagedust suurendada ⁽⁶³⁾. Keskmiselt vähendab TAROM riigisisestel marsruutidel lendude arvu ajavahemikul 2019–2026 eeldatavalt 16 % võrra ([...]). Rahvusvaheliste marsruutide puhul jääb lendude arvu vähendamise määr vahemikku 9–40 % võrreldes 2019. aasta tasemega. Keskmiselt vähendab TAROM rahvusvahelistel marsruutidel lendude arvu ajavahemikul 2019–2026 eeldatavalt 34,7 % võrra (k.a marsruutide sulgemine). See tähendab, et 2026. aastal on regulaarlendude koguarv võrreldes 2019. aasta tasemega 28 % väiksem (kui arvestada ka tellimuslende, on see näitaja 27 %). Rumeenia ametiasutused märgivad, et 2022. aastal oli konkurents olemas kõigil lennuseduse vähendamisest mõjutatud marsruutidel peale ühe (Satu Mare); nende arvates on see märk sellest, et TAROMi konkurendid saavad edaspidi oma sagedusi suurendada. Üheksa nendest marsruutidest, kus sagedust vähendatakse, on seotud ülekoormatud lennujaamadega.
- (122) Peale selle vähendab TAROM järk-järgult oma lennukiparki – kui 2020. ja 2021. aastal oli käitavate õhusõidukite arv 29, siis alates 2025. aastast peaks see arv olema püsivalt 14 (vt ka põhjendused 59–61). See tähendab, et ümberkorraldusperioodi lõpus jätkab TAROM tegevust vaid ligikaudu poolega oma 2019. aasta lennukipargist. Rumeenia võtab kohustuse tagada, et kuni 2024. aasta lõpuni ei ületa TAROMi lennukipark 18 õhusõidukit ning et alates 2025. aasta lõpust kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni koosneb lennukipark maksimaalselt 14 õhusõidukist.
- (123) Olgugi et alates 2025. aastast jätkab TAROM tegevust vaid ligikaudu poolega oma 2019. aasta lennukipargist, on läbilaskevõime vähendamise määr (arvestatuna pakutavates istekohtkilomeetrites) väiksem kui lennukipargi vähendamise määr, sest hulk väiksemaid õhusõidukeid asendatakse suurematega. Pakutavate istekohtkilomeetrite arvuga mõõdetakse pakkumist ning seega on tegemist lennuettevõtja läbilaskevõime näitajaga, erinevalt veetavate reisijate arvust, millega mõõdetakse nõudlust. Pakutavate istekohtkilomeetrite arv väheneb lennukipargi vähendamise, marsruutide sulgemise ja lennuseduse vähendamise tulemusena ning sellega kahaneb lennuettevõtja kohalolek turul. 2019. aastal oli TAROMi pakutavate istekohtkilomeetrite arv C1-tasemel kasumlikkusega marsruutidel [...] ja 2026. aastal on see prognooside kohaselt [...], mis tähendab, et 2026. aasta tase on 2019. aasta tasemest [...] % madalam. TAROMi pakutavate istekohtkilomeetrite koguarv oli 2019. aastal [...] ja 2026. aastal on see prognooside kohaselt [...], seega väheneb see sellel perioodil kokku [...] % võrra. Rumeenia ametiasutused märgivad, et kirjeldatud vähenemine on miinimumeeldus kogu ümberkorraldusperioodiks ning et mõnel aastal on vähenemise määr võrreldes 2019. aastaga isegi suurem.

Võõrandamised

- (124) TAROM kavatses müüa osalused kolmes üksuses – [...] ⁽⁶⁴⁾. Rumeenia ametiasutused esitasid andmed selle kohta, et [...] ja [...] on kasumit teeninud igal aastal alates 2018. aastast, kui välja arvata 2020. aasta, mil COVID-19 pandeemia tekitas märkimisväärset negatiivset mõju. Rumeenia ametiasutuste esitatud hindamisaruannete kohaselt on TAROMile äriühingus [...] kuuluva osaluse väärtus [...] miljonit eurot ja äriühingus [...] kuuluva osaluse väärtus [...] miljonit eurot. Mis puudutab äriühingut [...], Rumeenia ametiasutused võtsid kohustuse tagada, et TAROM müüb oma osalused [...] ja [...] aastal, kuid mitte hiljem kui ümberkorraldusperioodi lõpus, st 2026. aastal.

⁽⁶¹⁾ [...].

⁽⁶²⁾ [...].

⁽⁶³⁾ [...].

⁽⁶⁴⁾ Andmeid TAROMi osaluste kohta nendes äriühingutes ja nende profiili kohta on esitatud põhjenduses 8.

- (125) Samuti on TAROM uurinud võimalusi tellida hooldus-, remondi- ja ülevaatustegevus (st kogu tehnilise osakonna tegevus või osa sellest) allhanke korras, kuid arutelud võimalike partneritega, kes oleksid võimelised selle tegevuse üle võtma või osalema ühisettevõttes, ei ole olnud edukad ja lõplikku kokkulepet ei ole saavutatud. Kuna hooldus-, remondi- ja ülevaatustegevuste allhanke plaanid ei ole kindlad, ei ole selle mõju äriplaanis arvesse võetud, olgugi et TAROM on võtnud eesmärgi liikuda selle suunas.

6.5.2. Käitumuslikud meetmed

- (126) Rumeenia ametiasutused võtsid lisaks kohustuse tagada, et TAROM hoidub

- a) mis tahes äriühingu aktsiate omandamisest ümberkorraldusperioodi jooksul, välja arvatud juhul, kui see on hädavajalik pikaajalise elujõulisuse tagamiseks ning komisjon on selle heaks kiitnud, ning
- b) oma toodete ja teenuste turustamisel riigi toetuse reklaamimisest konkurentsieelisena.

6.6. TAROMi turult väljumise mõju

- (127) Rumeenia märkis, et kui TAROM turult väljuks, oleks sel märkimisväärne negatiivne mõju transpordiühendusele Rumeenias ning see puudutaks sadu tuhandeid reisijaid kõigil marsruutidel, kes kasutavad reisimiseks TAROMi võrku, kusjuures suurim mõju avalduks nendel kümnel marsruudil, mida praegu teenindab ainult TAROM⁽⁶⁵⁾. Eeskätt on Rumeenia arvamusel, et tuginedes varasematele kogemustele turgudel, kus TAROM on tegevuse lõpetanud, on ebatõenäoline, et teised lennuettevõtjad võtavad tegevuse mõnel marsruudil üle, pidades silmas, et paljud suletud marsruudid on tänaseni teenindamata – nende 25 marsruudi seas, mille TAROM on viimase kolme aasta jooksul sulgenud, on üheksa sellist marsruuti (36 %), mida praegu ei teeninda ükski teine lennuettevõtja, ning kolm sellist marsruuti (12 %), mida teenindavad odavlennuettevõtjad kaugemal asuvate teisejärguliste lennujaamade suunal⁽⁶⁶⁾. Enamikku neist marsruutidest ei teenindatud ka tavapärastel turutingimustel enne COVID-19 pandeemiat. Näiteks hiljuti suletud marsruutidel Thbilisisse ja Jerevani ei lenda Rumeeniast praegu endiselt ükski lennuettevõtja. Peale selle on praeguse seisuga teenindamata kõik riigisisesed marsruudid, mille TAROM on hiljuti sulgenud⁽⁶⁷⁾. Rumeenia märgib, et sama juhtuks tõenäoliselt siis, kui TAROM lõpetaks tegevuse Beirutis ja Kairoses suunduvatel marsruutidel. Rumeenia väite kohaselt võib üldjoontes eeldada, et konkurendid hakkaksid teenindama TAROMi marsruute peamistesse sihtkohtadesse, kuid mitte vähem atraktiivseid marsruute (mitmesugustel põhjustel, sh väiksem nõudlus; sobivate väikeste õhusõidukite puudumine; otselennuühenduse mudeli eelistamine TAROMi kasutatava sõmlennujaamamudeli asemel; ühenduspõhine ärimudel; soodsamate teisejärguliste lennujaamade eelistamine jne).
- (128) Rumeenia märgib, et TAROMi ärimudel põhineb sõmlennujaamasüsteemil, mille peamine tunnusjoon on see, et see ühendab lennuettevõtja sõmlennujaama suuremate piirkondlike või Euroopa sõmlennujaamadega ning teeb seega reisijatele kättesaadavaks marsruudid, mida lähim lennujaam ei pruugi pakkuda. Peale selle võimaldab see TAROMil teenindada teatavaid vähese koormusega marsruute, mis ei pruugi olla sama kasumlikud kui otselennuühendused, kuid täiendavad tema sõmlennujaamamudelit. Rumeenia märgib, et kui TAROM peaks tegevuse lõpetama, ei hakkaks konkurendid tõenäoliselt kasutama kõnealust sõmlennujaamamudelit; peamiselt teenindavad konkurendid otselennumarsruute, mis ühendavad üht teisejärgulist lennujaama teise samasuguse lennujaamaga, kus lennujaamatasud on madalamad ja teenindusajad on ümberistuvatele või ärireisijatele sageli ebamugavamad (kuigi lennud on odavamad), või siis veavad reisijaid oma sõmlennujaamadesse. Rumeenia sõnade kohaselt kehtib esimene väide eeskätt TAROMi kahe peamise konkurendi suhtes Rumeenia turul, kelleks on Wizz Air ja Ryanair (vt põhjendus 10). Uus turuletulija HiSky tegutseb samuti odavlennuettevõtjana ning kasutab sageli keskpäevaseid

⁽⁶⁵⁾ Rumeenia ametiasutuste 29. märtsil 2024 esitatud teabe kohaselt on need kümme marsruuti järgmised: i) neli rahvusvahelist marsruuti OTPst Kairosse, Sofiasse, Ammanisse ja Beirutisse; ii) OTPst Budapesti suunduv rahvusvaheline marsruut, mida praegu teenindab ainult TAROM ja mille puhul uus turuletulija (Wizz Air) on teatanud kavatsusest alustada tegevust 2024. aasta juunist; iii) viis riigisisest marsruuti OTPst Iašisse (IAS), Oradeasse (OMR), Satu Maresse (SUJ), Suceavas (SCV) ja Baia Maresse (BAY).

⁽⁶⁶⁾ Näiteks Iași–Müncheni marsruut on praegu teenindamata ning selle asemel lendab Wizz Air Iašist Memmingeni, mis asub 115 km kaugusel Münchenist.

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

teenindusaegu, mis ei sobi ajatundlikele reisijatele. Traditsioonilistest lennuettevõtjatest on Rumeenia turul suurim turuosa Lufthansal – ajavahemikul 2019–2022 oli tema turuosa ligikaudu 11 %, kuid 2023. aastal oli see langenud tasemele 5,6 %. Rumeenia turul tegutsevad riiklikud lennuettevõtjad (nagu Lufthansa ja Air France-KLM) transpordivad reisijaid põhiliselt oma sõlmlennujaamadesse ja seepärast ei ole tõenäoline, et nad hakkaksid lendama Bukarestist teistesse pealinnadesse / olulistesse linnadesse lisaks nendele linnadele, kus asuvad nende sõlmlennujaamad, või ühendama Rumeenia riigisiseseid lennujaamasid Bukarestiga. Rumeenia väite kohaselt vähendaks TAROMi turult väljumine seega märkimisväärselt Rumeenia kodanike ja ettevõtjate ühendatust ja liikuvusvõimalusi.

- (129) TAROM on pikka aega tegutsenud peamistes lennujaamades ning tema teenindusajad ja lennused on mugavad ümberistumisega lendude pakkumiseks reisijatele. Sama ei saa sageli väita odavlennuettevõtjate kohta, kes tegutsevad pigem odavates lennujaamades, mis asuvad tihtipeale peamistest sõlmlennujaamadest kaugemal, või kui nad peamistesse lennujaamadesse lendavadki, on nende teenindusajad ümberistumisega lendude (või edasi-tagasi lendude) jaoks ebamugavamad ja seega soodsamad. Peale selle oleks lennuseduse märkimisväärsel vähendamisel otsene ja suur mõju ajatundlikele reisijatele, näiteks äriklientidele. Näiteks ei ühenda ei Ryanair ega Wizz Air OTPd Brüsseliga; selle asemel lendavad nad Charlerois asuvasse piirkondlikku lennujaama, mis paikneb Brüsselist ligikaudu 60 km lõuna pool. HiSky pakub küll otselende Brüsselisse, kuid lendude arv nädalas on märksa väiksem kui TAROMil – HiSky lendab Brüsselisse vaid kolmel korral nädalas, TAROM aga kaks korda rohkem, isegi pärast kavandatavat lennuseduse vähendamist. Samal ajal kui TAROM oma põhitegevust märkimisväärselt vähendab, jätkab ta tegevust oma väljakujunenud teenindusaegadel – mis on mugavad ümberistuvatele ja ärireisijatele – nii paljudes peamistes rahvusvahelistes lennujaamades kui ka piirkondlikes lennujaamades; see omakorda tagab jätkuvalt hea ühendatuse, nagu nähtub Brüsselisse suunduva marsruudi näitest. Rumeenia väite kohaselt võib TAROMi turult väljumine seega kahjustada regionaalarengut ja majanduslikku olukorda asjaomastes piirkondades.
- (130) Peale selle tooks nende sõnul TAROMi turult väljumine tõenäoliselt kaasa piletihindade tõusu marsruutidel, mida teenindab lisaks temale vaid üks konkurent (duopol),⁽⁶⁸⁾ mistõttu kujuneks välja monopol. Näiteks tõusid piletihinnad kahel marsruudil, kus TAROM lõpetas tegevuse ja alles jäi ainult üks lennuettevõtja (Stockholm ja Hamburg). Peale selle nähtub Rumeenia esitatud analüüsist TAROMi ja konkurentide hindade kohta peamistel marsruutidel, et TAROM pakub nendel marsruutidel valdavalt soodsamaid hindu kui teised traditsioonilised lennuettevõtjad (nt Bukarest–Amsterdam, Bukarest–Frankfurt, Bukarest–Pariis). Samuti väidab Rumeenia, et kuigi teatavad odavlennuettevõtjad pakuvad nendel marsruutidel madalamaid hindu kui TAROM, on nende üldise teenuse tase samuti madalam; seega ei saa ümber lükata fakti, et TAROM pakub võrreldavaid teenuseid järjepidevalt soodsamate hindadega. Nagu on märgitud põhjenduses 129, on TAROMil samuti mugavad teenindusajad ja lennusedused teatavates peamistes lennujaamades. Seega on Rumeenia arvamusele, et kui TAROM turult väljuks, oleks sellel märkimisväärne negatiivne mõju reisijatele, võttes arvesse lennupiletite hindu, lennuettevõtjate pakutavaid teenuseid ning mugavaid ühendusi väljuvateks ja saabuvateks transferlendudeks.
- (131) Samuti märgib Rumeenia, et teatavad piirkondliku ühendatusega seotud suundumused, mida võis täheldada pärast COVID-19 pandeemia puhkemist, tunduvad olevat tingitud lühiajalistest kohandusmeetmetest, mille abil teatavad lennuettevõtjad püüdsid katta püsikulusid. Rumeenia arvamuse kohaselt on mõistlik eeldada, et keskpikas ja pikas

⁽⁶⁸⁾ Rumeenia ametiasutuste 29. märtsil 2024 esitatud teabe kohaselt on TAROMil ainult üks konkurent järgmistel rahvusvahelistel OTPsse suunduvatel / sealt väljuvatel marsruutidel: Amsterdam (AMS) – KLM; Belgrad (BEG) – Air Serbia; Brüssel (BRU) – HiSky; Nizza (NCE) – Wizz Air; Pariis (CDG) – Air France; Praha (PRG) – Czech Airlines (koodijagamise, kuid marsruuti teenindab tegelikult ainult TAROM); Chişinău – HiSky; riigisisestel marsruutidel OTPsse/OPTst: Cluj (CLJ) – HiSky; Timișoara (TSR) – HiSky. Peale selle on Bukaresti OTP lennujaamast Budapesti suunduva marsruudi kohta, mida praegu teenindab ainult TAROM, uus turuletulija Wizz Air teatanud kavatsusest alustada tegevust alates 2024. aasta juunist.

perspektiivis pöörduvad sellised lennuettevõtjad tagasi oma COVID-19-eelsete strateegiade juurde, et tagada marsruutide elujõulisus. See puudutab eeskätt odavlennuettevõtjat Blue Air, kes hakkas teenindama teatavaid peamisi lennujaamasid (nagu Amsterdami Schipholi lennujaam, Londoni Heathrow' lennujaam, Pariisi Charles de Gaulle'i lennujaam või Frankfurdi lennujaam) muu hulgas tänu sellele, et COVID-19 pandeemiaga seotud piirangute kehtivusajal peatati ajutiselt teenindusaegade kasutamise eeskirjade kohaldamine ⁽⁶⁹⁾. 2022. aasta septembris lõpetas Blue Air aga tegevuse kõigil nendel marsruutidel ja TAROM jäi ainsa kohaliku ettevõtjana neid sõmlennujaamasid teenindama. 31. märtsil 2023 algatati Blue Airi suhtes maksejõuetusmenetlus ning sellest ajast saati ei ole see äritegevusega tegelenud. 16. veebruaril 2024 võttis komisjon vastu otsuse, millega tunnistati ühtse turuga kokkusobimatuks abi, mida Rumeenia andis Blue Airile päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste alusel, ning kohustati Rumeeniat nõudma Blue Airilt tagasi ligikaudu 33,84 miljonit eurot ⁽⁷⁰⁾.

- (132) Ebapiisava piirkondliku ühendatuse probleemi, eeskätt pärast Blue Airi maksejõuetust, süvendab asjaolu, et Rumeenia teede- ja raudteevõrk ei ole hästi välja arenenud ning et see on tehniliselt halvas seisukorras.
- (133) Nagu päästmisabi otsuses juba kirjeldati, ⁽⁷¹⁾ on Rumeenial liikmesriikidest kõige kehvem maanteede infrastruktuur, samuti on see üks halvimate liiklusohutuse näitajatega riike ELis. Kiirteed ja riigimaanteed moodustavad Rumeenias vaid ligikaudu 20 % teedevõrgust ning ligikaudu 90 %-l riigimaanteedest on mõlemas suunas ainult üks sõidurada. Need elemendid takistavad liikuvust ja vähendavad liiklusohutust. Raudteetaristu on järjepidevalt puuduliku hoolduse tõttu väga halvas seisus ning enamik sellest vajab uuendamist. Selle tõttu on rongide kiirus ja raudtee tõhusus väike ⁽⁷²⁾. Üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) põhivõrgu Rumeenias asuvad maantee- ja raudteelõigud vajavad edasist arendamist. Rumeenia märgib, et Rumeenia piirkonnad, eelkõige riigi kirdeosas asuvad piirkonnad on omavahel halvasti ühendatud ⁽⁷³⁾.
- (134) Seepärast on lennutransport regionaalarengu ja kodanike ühendatuse seisukohast endiselt keske tähtsusega. Eelkõige ühendavad kõik seitse riigisest lennumarsruuti, mida TAROM teenindab, ⁽⁷⁴⁾ Rumeenia lõunaosas asuvat Bukaresti riigi kesk- ja põhjaosas asuvate linnadega. Arvestades raudtee- ja maanteeühenduste puudulikkust, sealhulgas riigi lõunaosa selle kesk- ja põhjaosaga ühendavatel marsruutidel, on lennuühendused jätkuvalt hädavajalikud tõhusa piirkondliku ühendatuse tagamiseks. Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt kestavad OTP ja riigisest lennujaamade vahelised lennud ligikaudu poolteist tundi, samal ajal kui maanteed või raudteed pidi reisides kuluks vastaval marsruudil parimal juhul autoga peaaegu viis korda ja rongiga enam kui kaheksa korda rohkem aega. Rumeenia ametiasutused märgivad, et rongireis Bukarestist Satu Maresse (ligikaudu 617 km) kestab tavaliselt 13–20 tundi ning autoreis 7–10 tundi. Sarnase ajakuluga tuleb arvestada reisimisel Oradea, Suceava, Baia Mare, Iași, Cluj ja Timișoara suunal. Rumeenia ametiasutuste väite kohaselt tooks TAROMi turult väljumine kaasa olukorra, kus [...] reisijat, keda TAROM teenindab praegu viiel riigisisel marsruudil, kus ei tegutse ükski teine lennuettevõtja, peaksid reisima maanteed pidi, mis suurendaks omakorda märkimisväärselt liiklusmahtu ja liiklusõnnetuste arvu riigimaanteedel (millest üksnes 10 %-l on rohkem kui üks sõidurada suuna kohta) ja pikendaks lisaks sõiduaegasid. Rumeenia märgib, et eeskätt põhjenduses 128 kirjeldatud põhjustel on ebatõenäoline, et konkurendid hakkavad neid marsruute teenindama.

⁽⁶⁹⁾ COVID-19 pandeemia ajal muudeti liikmesriikides COVID-19 leviku tõkestamiseks lennuettevõtjatele kehtestatud piirangute tõttu ajutises korras liidu eeskirju, mille kohaselt peavad lennuettevõtjad konkreetsel aastal kasutama vähemalt 80 % oma teenindusaegadest, et need teenindusajad järgneval aastal säilitada. Need eeskirjad on sätestatud nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määruses (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1).

⁽⁷⁰⁾ Komisjoni 16. veebruari 2024. aasta otsus C(2024)910 final, veel avaldamata.

⁽⁷¹⁾ Vt eeskätt põhjendused 11–14.

⁽⁷²⁾ Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, „Transport in the European Union: Current Trends and Issues“, märts 2019. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.

⁽⁷³⁾ Eeskätt märgib Rumeenia, et TEN-T Reini–Doonau ja Ida-Euroopa – Vahemere idaosa koridoride Rumeenia lõigud on veel välja ehitamata. Puuduvate ühenduste hulgas on Sibiu–Pitești kiirtee ning Brașovi–Predeal ja Timișoara–Craiova–Calafati raudteeühendused.

⁽⁷⁴⁾ Pärast Cluj–Iași, Iași–Timișoara ja OTP–Sibiu marsruutide sulgemist teenindab TAROM ümberkorraldusperioodil järgmist seitset riigisest marsruuti: OTP–Baia Mare, OTP–Cluj, OTP–Iași, OTP–Oradea, OTP–Satu Mare, OTP–Suceava ja OTP–Timișoara.

6.7. Rumeenia võetud kohustused

- (135) Selleks et tagada teatavate ümberkorraldusmeetmete või edasisi konkurentsimoonutusi piiravate meetmete täielik elluviimine, on Rumeenia võtnud kohustuse kanda hoolt selle eest, et
- a) TAROM võõrandab kõik äriühingu [...] aktsiad hiljemalt 31. detsembriks 2026;
 - b) TAROM annab alates [...] rendile teenindusajad [...] lennujaamas ja võõrandab need täielikult hiljemalt 31. detsembriks 2026;
 - c) TAROM peab kinni teenindatavate marsruutide arvu ülempiirist, st maksimaalselt 28 marsruuti ja alates [...] kuni 31. detsembrini 2026 kõige enam 27 marsruuti;
 - d) TAROM peab kinni õhusõidukite arvu ülempiirist, st maksimaalselt 18 õhusõidukit 31. detsembrini 2025 ja 14 õhusõidukit ülejäänud ümberkorraldusperioodil 31. detsembrini 2026;
 - e) teenindatavatel marsruutidel vähendatakse lennusedust nii, et see on 2026. aastal keskmiselt 28 % (ja tellimuslende arvestades 27 %) väiksem ⁽⁷⁵⁾ kui nendel marsruutidel 2019. aastal registreeritud sagedus;
 - f) marsruutidel, mis olid 2019. aastal C1-tasemel kasumlikud, vähendatakse läbilaskevõimet, st pakutavate istekohtkilomeetrite arvu kogu ümberkorraldusperioodil [...] % võrreldes 2019. aasta tasemega;
 - g) TAROM hoidub mis tahes äriühingu aktsiate omandamisest, välja arvatud juhul, kui see on hädavajalik tema pikaajalise elujõulisuse tagamiseks ja komisjon on selle eelnevalt heaks kiitnud ning
 - h) TAROM hoidub toodete ja teenuste turustamisel riigi toetuse reklaamimisest konkurentsieelisena.

6.8. Wizz Air Malta esitatud kaebus

- (136) 14. märtsil 2024 esitas Wizz Air Malta komisjoni talitustele kaebuse väidetava ebaseadusliku abi kohta TAROMile. Wizz Malta esitas kolm eraldiseisvat väidet selle kohta, miks TAROMile antud riigiabi oli ebaseaduslik.
- (137) Esiteks suurendas Rumeenia (transpordiministeeriumi kaudu) Wizz Air Malta väite kohaselt ajavahemikus 2022. aasta oktoobrist 2023. aasta detsembrini TAROMi kapitali seitsmel korral kogusummas ligikaudu 7,8 miljonit eurot, mis ületab teises kahju hüvitamise otsuses heaks kiidetud kapitalisuurenduse summat (ligikaudu 1,9 miljonit eurot) 6 miljoni euro võrra. Kui seostada heakskiidetud kapitalisuurenduse taset ületavat summat esimese kahju hüvitamise otsusega, oleks Wizz Air Malta väite kohaselt tegemist heakskiidetud abi märkimisväärse muudatusega, pidades silmas, et komisjon kiitis heaks riigi tagatise laenuvõtmiseks summas 93,88 miljonit Rumeenia leud (ligikaudu 19,33 miljonit eurot) ja mitte kapitalisüsti.
- (138) Teiseks väitis Wizz Air Malta, et TAROM sai ebaseaduslikku riigiabi (mille summat ta ei kvantifitseerinud) sellega, et TAROMi tagatis CNABile (osutatud teenuste eest) võlgnetava summa jaoks oli vaid näiline. CNAB on riigile kuuluv ettevõtte, mida juhib transpordiministeerium ning mis tegeleb teenuste osutamisega. Wizz Air Malta märgib, et konkreetse tagatist käsitleva lepingusätte kohaselt peaks transpordiministeerium (st TAROMi peamine aktsionär) andma nõusoleku tagatise (st varad, mille TAROM pantis tagatisena makseviivituse puhuks) realiseerimiseks. See tähendab sisuliselt seda, et tagatise realiseerimiseks oleks vaja nõusolekut võlgniku aktsionärit, kellel on ühtlasi kontroll võlausaldaja üle; eraõiguslik võlausaldaja sellise tingimusega ei nõustuks. Wizz Air Maltal ei olnud teavet selle kohta, kas Rumeenia valitsus ka tegelikkuses oma kõnealust kaalutlusõigust kasutas.

⁽⁷⁵⁾ Lennusedust ja pakutavate istekohtkilomeetrite arvu vähendatakse kogu ümberkorraldusperioodi jooksul ja vähendamise määr varieerub sellel perioodil (mõnel aastal on see määr mõnevõrra kõrgem kui võrdlusaastal 2026 ja mõnel aastal veidi madalam).

- (139) Kolmandaks väidab Wizz Air Malta, et TAROMi kavandatud [...] lennujaama teenindusaja (-aegade) müük, mille TAROMi aktsionärid kiitsid heaks 2023. aasta juulis, võidakse läbi viia hinnaga, mis ei pruugi vastata õiglasele turuväärtusele. Kui kokkulepitav hind on alla turuväärtuse, kujutaks see endast abi andmist ostjale. Avaliku teabe põhjal ei ole Wizz Air Malta aga teadlik sellest, kas TAROM kavatseb müügi läbi viia ja mis hinnaga.

6.9. Rumeenia märkused Wizz Air Malta esitatud kaebuse kohta

- (140) Rumeenia esitas oma märkused Wizz Air Malta esitatud kaebuse kohta 2024. aasta 28. märtsil, 4. aprillil, 16. aprillil, 19. aprillil ja 24. aprillil.
- (141) Mis puudutab esimest väidet (ebaseaduslike kapitalisüstide kohta), siis selgitab Rumeenia kõigepealt, et vastavalt abi õiguslikule alusele ehk esimesele kahju hüvitamise otsusele, millega kiideti heaks riigi tagatise vormis antav riigiabi, ning ka asjaomase tagatislepingu kohaselt on transpordiministeeriumil TAROMi enamusomanikuna kohustus tagada rahalised vahendid tagatud laenu tagasimaksmiseks. Rumeenia tõdeb, et kuna transpordiministeerium ei ole laenulepingu pool, ei saa ta laenu andnud pangale otse tagasi maksta, ning et Rumeenia õiguse kohaselt on ministeeriumi ainus võimalus TAROMile vajaliku rahastuse andmiseks suurendada kapitali uute aktsiate eest.
- (142) Lisaks selgitab Rumeenia, et otsustele, mille alusel aktsionärid kiidavad heaks kapitalisüstid, ei pruugi alati järgneda tegelikke kapitalisüste, nagu nähtub varasematel aktsionäride koosolekutel registreeritud otsustest, mille tulemusena moodustab komisjoni esimesel kahju hüvitamise otsusel põhinevate kapitalisüstide tegelik summa praeguseks kokku 12 518 000 Rumeenia leud (ligikaudu 2,7 miljonit eurot), mis vastab asjaomase laenu esimesele kolmele osamaksele.
- (143) See summa sisaldub teatatud ümberkorraldusabis ja eeskätt 45,77 miljoni euro suuruses kapitalisuurenduses (vt põhjendus 18), arvestades, et 2,7 miljoni euro suurust summat oli vaja TAROMi likviidsusvajaduste katmiseks 2023. aastal. Vastavalt komisjoni teisele kahju hüvitamise otsusele makstud summa vastab täpselt sellele heakskiidetud abile, mis anti kapitalisuurenduse kujul (9 439 155 Rumeenia leud ehk ligikaudu 1,9 miljonit eurot). Rumeenia selgitab lisaks, et ümberkorraldusperioodi jooksul ei ole seni aset leidnud muid kapitalisuurendusi.
- (144) Mis puudutab teist väidet (seoses ebaseadusliku abiga, mis tulenes lisatagatistest olemasolevale võlale CNABi ees, st TAROMi teatavate varade koormamisest makseviivituse puhuks), siis pidasid Rumeenia ametiasutused seda samavõrd põhjendamatuks. See on eeskätt sellepärast, et TAROM ja CNAB on kaks teineteisest sõltumatut Rumeenia äriühinguõiguse alusel asutatud ettevõtjat. Rumeenia märgib, et kõnealust tagatist käsitleva sätte, mille kohaselt on lisatagatise realiseerimiseks vaja põhiaktsionäri heakskiitu, lisasid TAROMi aktsionärid lepingusse ühepoolsest. Kuigi transpordiministeerium on nii TAROMi kui ka CNABi enamusomanik, on tema suhtes kohaldatav valitsuse erakorraline määrus nr 109/2011 avaliku sektori ettevõtete üldjuhtimise kohta. Nende eeskirjade kohaselt ei tohi avalik-õiguslik järelevalveasutus (st transpordiministeerium) sekkuda avaliku sektori ettevõtete otsustusprotsessi, juhtimisse ega jooksvasse tegevusse ning kõik otsused, millega seda piirangut rikutakse, on tühi. Rumeenia ametiasutused leiavad, et nende sätete tõttu ei saaks transpordiministeerium keelduda nõusoleku andmisest, kui CNAB otsustaks pöörata oma tagatise kasutamise nõuded täitmisele. Peale selle rõhutab Rumeenia, et TAROM ja CNAB käituvad omavaheliste kohustiste osas täielikult turumajanduse tingimustes tegutsevate ettevõtjatena, nagu nähtub järgmistest asjaoludest: i) mitu aktsionäride otsust, milles on palutud CNABi juhtkonnal võtta kõik võimalikud meetmed, et vältida CNABile tekkivat kahju, ning antud juhatusel volitus tegeleda tagatiste võimaliku pikendamise küsimusega, osutamata vajadusele küsida järelevalveasutuse heakskiitu ⁽⁷⁶⁾; ii) TAROMi jätkuvad maksed, et vähendada võlga CNABi ees; iii) CNABi äriplane otsus lükata teatavate tasumisele kuuluvate summade maksetähtpäev edasi, tingimusel et TAROM näitab selgelt üles head tahet; iv) CNABile antud tagatiste pikendamine täiendavate kohustuste võtmisega, näiteks [...] teenindusaja müügist saadava tulu osas, lähtudes CNABi aktsionäride otsusest kasutada kõiki seaduslikke vahendeid CNABile tekkiva kahju vältimiseks ⁽⁷⁷⁾; v) asjaolu, et TAROMi võlalt arvestatakse viivist, mistõttu saab CNAB tasu tagasimaksetähtaja pikendamise eest; vi) CNABi teadlikkus tõsiasiast, et tagatiste viivitamatu realiseerimine viiks tõenäoliselt TAROMi maksejõuetuseni, ent juhul, kui komisjon ümberkorralduskava heaks kiidaks, saaks TAROM võla koos kogunenud viivisega lähitulevikus tagasi maksta. Selleks et rõhutada tõsiasi, et kõnealune lepingusäte ei mõjuta TAROMi äritegevust, on TAROMi juhatus samuti andnud aktsionäride koosolekule korralduse see säte CNABi ja TAROMi vahel sõlmitud

⁽⁷⁶⁾ Nt CNABi aktsionäride 10. oktoobri 2022. aasta otsuse nr 14 punktid 3 ja 4, CNABi aktsionäride 5. detsembri 2022. aasta otsuse nr 18 punkt 3, CNABi 22. mai 2023. aasta koosoleku kokkukutsumise teate nr 147 punkt 1 koos CNABi aktsionäride 27. juuni 2023. aasta otsuse nr 11 punktiga 1.

⁽⁷⁷⁾ CNABi aktsionäride otsus nr 14, vt eelmine joonealune märkus.

asjaomasest tagatislepingust eemaldada. Rumeenia lubas edastada muudetud lepinguversiooni komisjonile, kui see on jõustunud. 17. aprillil 2024 esitas Rumeenia aktsionäride üldkoosoleku otsuse nr 9/16.04.2024; selle otsusega lükati tagasi tagatislepingu muudatusettepanek, millega lisati säte selle kohta, et tagatiste realiseerimiseks on vaja järelevalveasutuse (transpordiministeeriumi) nõusolekut, ning anti juhatusele korraldus võtta kõik vajalikud meetmed, et see säte tagatislepingust välja jätta.

- (145) Mis puudutab kolmandat väidet ([...] teenindusaja müük turuväärtusest madalama hinnaga), siis märgib Rumeenia, et TAROM on teinud kõik endast oleneva, et müüa teenindusaeg kõrgeima võimaliku hinnaga. Sellest annavad tunnistust mitu tegurit, eeskätt näiteks tõsiasi, et i) TAROM on müügi protsessi toetamiseks tellinud sõltumatu eksperdihinnangu äriühingult [...], et hinnata [...] teenindusaja müügi ja rendileandmise turuväärtust, enne kui alustatakse pakkumismenetlust; ii) pärast äriühinguga Airport Coordination Limited (maailma suurim teenindusaegade koordineerija) võimaluste ja potentsiaalsete ostjate arutamist küsis TAROM pakkumisi ligikaudu 20 äriühingult; iii) esimeses müügi protsessis, mis algas 2023. aasta märtsis, püüdis TAROM saada paremaid pakkumisi ja valis seejärel välja kõrgeima pakkumise teinud äriühingu, kuid pärast kuudepikkusi lepinguläbirääkimisi pidi pakkuja protsessi 2023. aasta novembris katkestama [...]; iv) TAROM käivitas teise müügi protsessi 2023. aasta detsembris ja uuesti [...] (vt põhjendus 119).

7. ÜBERKORRALDUSABI MEETMETE HINDAMINE

- (146) Komisjon hindab kõigepealt, kas TAROMi ümberkorralduskava rahastamine riiklikest vahenditest, nagu on kirjeldatud põhjenduses 18, kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses; kui see on nii, teeb komisjon seejärel kindlaks, kas selline abi on seaduslik ja siseturuga kokkusobiv.

7.1. Riigiabi olemasolu

- (147) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 on sätestatud: „Kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.

- (148) Seepärast peab selleks, et meede liigituks abiks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, olema täidetud järgmised kumulatiivsed tingimused: i) meede peab olema seostatav riigiga ja rahastatud riigi ressurssidest; ii) meede peab andma abisaajale eelise; iii) see eelis peab olema valikuline ning iv) meede peab kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ning liikmesriikidevahelist kaubandust.

- (149) Komisjon märgib, et Rumeenia on teatanud meetmetest kui riigiabist. Kõnealune teatamine ei vabasta komisjoni kohustusest ise analüüsida, kas meetmed sisaldavad riigiabi.

7.1.1. Riigi ressurssid ja riigiga seostatavus

- (150) Nagu on märgitud päästmisabi otsuse põhjenduses 30, pidi rahandusministeerium kooskõlas Rumeenia valitsuse erakorralise määrusega andma 175 952 000 Rumeenia leu (ligikaudu 36,66 miljoni euro) suuruse laenu TAROMile riigikassa kaudu vastavalt ministeeriumi ja TAROMi vahel sõlmitud laenulepingu tingimustele. Seetõttu oli

päästmislaenu andmise otsus seostatav riigiga ja see hõlmas riigi rahalisi vahendeid. Päästmislaenule vastav summa (koos intressi ja võimalike vahetuskursi erinevustega) kantakse ümberkorraldusabi osana maha (vt põhjendus 18). Otsuse loobuda päästmisabi (k.a intress) tagasinõudmisest teeb riik ja seda rahastatakse riigieelarvest.

- (151) Nagu on märgitud põhjenduses 19, on ümberkorraldusabi andmise õiguslik alus valitsuse määrus nr 45/1997, mida on muudetud valitsuse erakorralise määrusega nr 113/2021; nende valitsuse määruste kohaselt rahastab ümberkorraldusabi meetmeid transpordiministeerium. Seega tegi otsuse võtta kaks ümberkorraldusabi meetet riik ja mõlemat meetet rahastatakse riigieelarvest.
- (152) Komisjon järeldab seetõttu, et teatatud ümberkorraldusabi meetmed hõlmavad riigi rahalisi ressursse ja meetmete võtmise otsused on seostatavad riigiga.

7.1.2. Eelis

- (153) Komisjon peab kindlaks tegema, kas meetmetega soodustatakse TAROMi nii, et ükski TAROMis osalust omav turuosaline, kes on Rumeeniaga võimalikult sarnases olukorras, ei teeks sellises olukorras samasugust otsust ega võtaks samadel tingimustel samu meetmeid, võtmata arvesse Rumeenia oodatavaid eeliseid, mis puudutavad teda kui avaliku võimu kandjat ⁽⁷⁸⁾.
- (154) Sellise eelise olemasolu saab järeldada tõsiasiast, et TAROMil on märkimisväärne akumuleeritud kahjum ja negatiivne omakapital (põhjendused 13 ja 88), et peaaegu kogu TAROMi vara on juba panditud varasema või käimasoleva rahastamise tagatiseks ning et TAROMil ei ole õnnestunud saada piisavalt kapitali või kaasata võlapõhist rahastamist turutingimustel ilma avaliku sektori toetuseta (põhjendused 17, 53 ja 54).
- (155) Meetmed aitavad TAROMil rahastada oma tegevuse jätkamist ja ümberkorralduskava elluviimist, arvestades et TAROM saab juurdepääsu rahastamisele, mida ta ei ole suutnud oma konkreetset olukorda ja praegusi asjaolusid arvesse võttes turult saada. Seda silmas pidades on kaheldav, et TAROM suudaks sellist rahastust sarnastel tingimustel kaasata eraõiguslikult turult.
- (156) Komisjon järeldab seetõttu, et kõnealused meetmed annavad TAROMile majandusliku eelise ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.3. Valikulisus

- (157) Meetmeid rakendatakse üksnes TAROMi kasuks. Euroopa Kohus on märkinud, ⁽⁷⁹⁾ et kui kõne all on üksikabi, piisab põhimõtteliselt majandusliku eelise tuvastamisest, et kinnitada eeldust, et tegemist on valikulise meetmega. See kehtib sõltumata sellest, kas asjaomastel turgudel on võrreldavas olukorras olevaid ettevõtjaid. Igal juhul ei ole teatatud meetmed osa üldise majanduspoliitika laiemast meetmest, mille eesmärk on anda sama liiki sihtotstarbelist toetust kõigile ettevõtjatele, kes on meetmete eesmärgi seisukohast võrreldavas õiguslikus ja faktilises olukorras (arvestades, et kõik ettevõtjad peaksid põhimõtteliselt katma oma kulud ise) ning tegutsevad lennundussektoris või muudes majandussektorites, vaid need meetmed tehakse kättesaadavaks ainult TAROMile.
- (158) Komisjon järeldab seetõttu, et meetmed on valikulised ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.1.4. Konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele

- (159) Kui liikmesriigi antud abi tugevdab ettevõtja positsiooni võrreldes teiste ettevõtjatega, kes konkureerivad liidusiseses kaubanduses, tuleb järeldada, et abi mõjutab viimati nimetatud ettevõtjaid. Piisab sellest, kui abisaaja konkureerib

⁽⁷⁸⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 20. september 2017, komisjon vs. Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, punkt 59; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 5. juuni 2012, komisjon vs. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punktid 78, 79 ja 103.

⁽⁷⁹⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. juuni 2015, komisjon vs. MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 60.

teiste ettevõtjatega konkurentsile avatud turul. Asjaolu, et teatav majandussektor on liidu tasandil konkurentsile avatud, võib aidata otsustada, kas abil on konkurentsile reaalne või potentsiaalne mõju ja kas see mõjutab liikmesriikidevahelist kaubandust.

- (160) TAROM osutab reisijate lennutranspordi teenuseid Rumeeniasse, sealt väljapoole ja riigi piires ning konkureerib sellel turul eeskätt Wizz Airi, Ryanairi, HiSky, Lufthansa ja teiste lennuettevõtjatega. Lennundusturg on avatud konkurentsile liidu tasandil ja liikmesriikidevahelisele teenuste osutamisele. Meetmetega pakutakse TAROMile rahastust tingimustel, mida ta ei oleks saanud eraõiguslikult turult, ning vabastatakse ta tasudest, mida ta oleks pidanud tavapärastes turutingimustes maksma. Seega tugevdatakse meetmetega TAROMi positsiooni Rumeenia lennutransporditurul võrreldes konkurentidega, kes selliseid meetmeid kasutada ei saa.
- (161) Ümberkorraldusabi meetmed võivad seega kahjustada või ähvardada kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust.

7.1.5. Järeldus riigiabi olemasolu kohta

- (162) Eeltoodu põhjal järeltab komisjon, et ümberkorraldusabi meetmed kujutavad endast TAROMile antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

7.2. Ümberkorraldusabi meetmete seaduslikkus

- (163) Komisjon märgib, et teatatud kapitalisuuenduste kogusummast 45,77 miljonit eurot tehti kokku 2,7 miljoni euro ulatuses kapitalisuuendusi juba 2023. aastal (põhjendused 18 ja 19). Samuti juhib komisjon tähelepanu, et valitsuse erakorralise määruse kohaselt ei võeta ülejäänud teatatud ümberkorraldusabi meetmeid enne, kui komisjon on need heaks kiitnud (põhjendus 19).
- (164) Eespool kirjeldatud arvesse võttes järeltab komisjon, et Rumeenia on kõnealuse osa teatatud meetmetest rakendanud ilma komisjoni otsuseta, millega oleks meetmed tunnistatud kokkusobivaks siseturuga. Sellega rikkus Rumeenia ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud rakendamiskeeldu. Seepärast kujutab kõnealune osa TAROMi kasuks võetavatest teatatud ümberkorraldusabi meetmetest endast ebaseaduslikku riigiabi.

7.3. Abi kokkusobivus siseturuga

- (165) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt võib komisjon siseturuga kokkusobivaks pidada abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.
- (166) Teatisest ei saa järeldada, et ümberkorraldusabi, sellega seotud tingimused või sellega soodustatud majandustegevused võiksid kaasa tuua liidu õiguse mõne asjaomase sätte rikkumise. Eelkõige on oluline, et komisjon ei ole saatnud Rumeeniale põhjendatud arvamust liidu õiguse võimaliku rikkumise kohta, mis oleks seotud käesoleva juhtumiga, ning komisjon ei ole saanud ühtegi kaebust ega ka teavet, mis võiks osutada sellele, et riigiabi, sellega seotud tingimused või sellega soodustatud majandustegevused võiksid olla vastuolus liidu õiguse asjaomaste sätetega.
- (167) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt peab abi selleks, et seda saaks tunnistada siseturuga kokkusobivaks, ühelt poolt soodustama teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengut ning teisalt ei tohi see mõjutada ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.
- (168) Seoses esimese tingimusega uurib komisjon, kas abi on mõeldud teatud majandustegevuse arengu soodustamiseks. Teise tingimuse puhul võrdleb komisjon kavandatava abi positiivset mõju tegevuste arendamisele, mida abiga kavatakse toetada, abi negatiivse mõjuga, mida see abi võib siseturule avaldada ⁽⁸⁰⁾.

⁽⁸⁰⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 22. september 2020, Austria vs. komisjon (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punkt 19.

- (169) Komisjon on päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestanud kriteeriumid, mille alusel ta hindab ettevõtjale antud ümberkorraldusabi kokkusobivust siseturuga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses ⁽⁸¹⁾.
- (170) Rumeenia leiab, et asjaomase ümberkorraldusabi võib päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohaselt tunnistada siseturuga kokkusobivaks.
- (171) Arvestades kõnealuse riigiabi olemust ja eesmärki ning Rumeenia ametiasutuste väiteid, hindab komisjon, kas ümberkorralduse toetamiseks kavandatud rahastamine on kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste asjakohaste kriteeriumidega.
- (172) Uurimisega, kas ümberkorraldusabi avaldab negatiivset mõju kaubandustingimustele sellisel määral, mis on vastuolus ühiste huvidega, kontrollib komisjon ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c ning päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohase tasakaalustatuse kriteeriumi täitmist. Kui abisaajal on õigus saada ümberkorraldusabi, võrdleb komisjon selle kriteeriumi kontrollimisel abi positiivset mõju riigiabist tuleneva negatiivse mõjuga konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele. Komisjon võtab hindamisel arvesse vajadust riigi sekkumise järele, abi asjakohasust, proportsionaalsust ja läbipaistvust, ühekordse abi põhimõtet ning päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestatud meetmeid konkurentsimoondutuste piiramiseks.

7.3.1. Abikõlblikkus: valdkondlik ulatus ja raskustes olev ettevõtja

- (173) Ümberkorraldusabi saamiseks peab abisaaja kvalifitseeruma raskustes olevaks ettevõtjaks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jao 2.2 tähenduses. Täpsemalt on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 20 sätestatud, et ettevõtjat peetakse raskustes olevaks siis, kui riigi mittesekkumine viiks lühema või keskmise ajavahemiku jooksul peaaegu kindlasti ettevõtja tegevuse lõpetamiseni. Sellega oleks tegemist siis, kui ilmneb vähemalt üks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunktides a–d kirjeldatud asjaoludest.
- (174) Nagu on selgitatud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 7 ning päästmisabi otsuse põhjendustes 6, 53 ja 57, on TAROM akumulieeritud kahjumi tõttu kaotanud üle poole oma märgitud aktsiakapitalist; seega oli päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunkti a kohane kriteerium täidetud alates 31. detsembrist 2018 kuni menetluse algatamise otsuse vastuvõtmiseni 2021. aasta juulis (vt selle otsuse põhjendus 39). Olukord ei ole alates 2021. aasta juulist muutunud, arvestades, et Rumeenia esitatud finantsandmete kohaselt (kirjeldatud põhjendustes 13, 16 ja 88) oli TAROM pärast 2019. aastat jätkuvalt kahjumis ning 2023. aasta lõpu seisuga oli omakapital endiselt negatiivne. Sellest tulenevalt vastab TAROM päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunkti a kriteeriumile ning teda saab seega pidada raskustes olevaks ettevõtjaks.
- (175) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 21 kohaselt ei tohi ümberkorraldusabi anda vastasutatud ettevõtjale, kusjuures ettevõtjat loetakse vastasutatuks esimese kolme aasta jooksul pärast tegevuse alustamist vastavas valdkonnas. TAROM ei ole päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste tähenduses vastasutatud ettevõtja, sest see asutati 1954. aastal (vt põhjendus 8), st rohkem kui kolm aastat tagasi.
- (176) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 22 on sätestatud, et suuremasse kontserni kuuluv või selle poolt ülevõetav ettevõtja ei ole tavaliselt käesolevate suuniste tähenduses abikõlblik, välja arvatud juhul, kui suudetakse näidata, et raskused on ettevõtjasisesed ega tulene kontserni omavolilisest kulude paigutusest ning on nii tõsised, et kontsern ei saa neist ise üle.
- (177) TAROMi raskused tulenevad peamiselt vananevast ja ebaühtlasest lennukipargist ja ebatõhusast tegevusest (põhjendus 15). TAROM ei kuulu suuremasse kontserni ja riigil on selle üle ainukontroll transpordiministeeriumi kaudu (põhjendus 8), mistõttu on tegemist riigi osalusega äriühinguga, milles riik teostab ainukontrolli oma omandiõiguse ja rahalise osaluse alusel ⁽⁸²⁾. Seega ei ole TAROM osa suuremast kontsernist, samuti ei ole ükski kontsern alustanud protsessi selle ülevõtmiseks.

⁽⁸¹⁾ Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkt 38.

⁽⁸²⁾ Vt komisjoni 16. novembri 2006. aasta direktiivi 2006/111/EÜ (liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantsühete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantslääbipaistvuse kohta; ELT L 318, 17.11.2006, lk 17) artikli 2 punkt b.

- (178) Arvestades et riigil on TAROMi üle ainukontroll, on käesoleval juhul igasugune riigi rahaline toetus, millega aidatakse TAROMil üle saada raskustest, käsitatav abina, välja arvatud juhul, kui seda antakse turutingimustel. Seega, kuigi TAROMi raskused on ettevõtjasisesed, ei teki küsimust, kas need ei tulene kontsernisisesest omavolilisest kulude paigutusest ja kas need on nii suured, et kontsern ei saa neist ise üle.
- (179) Samuti on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 18 sätestatud, et suuniste tähenduses ei ole abikõlblikud söe- ja terasesektoris tegutsevad ettevõtjad ning finantsettevõtjad. Nagu on osutatud põhjenduses 9, tegeleb TAROM reisijate-, kauba- ja postiveoga. Seega ei tegutse TAROM söe- ega terasesektoris, samuti ei ole ta finantsettevõtja, mistõttu ei ole ta päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 18 alusel välistatud nende ettevõtjate seast, kes võivad ümberkorraldusabi saada.
- (180) Eelöeldu põhjal järeldeb komisjon, et TAROM on raskustes olev ettevõtja ning et ta on ümberkorraldusabikõlblik.

7.3.2. *Abi soodustab teatud majandustegevust või teatavate majanduspiirkondade arengut*

- (181) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt peab riigiabi, mida peetakse siseturuga kokkusobivaks, soodustama teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengut.
- (182) Selleks et tõendada, et ümberkorraldusabi eesmärk on soodustada sellise tegevuse või selliste piirkondade arengut, peab asjaomast abi andev liikmesriik tõendama, et abi eesmärk on vältida sotsiaalprobleeme või kõrvaldada turutõrkeid. Mis puudutab konkreetset ümberkorraldusabi, siis märgib komisjon, et turult väljumine on oluline tootlikkuse kasvu laiema protsessi seisukohast, nagu on osutatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 43. Seega ei kujuta pelgalt ettevõtja turult väljumise takistamine endast piisavat põhjendust riigiabi andmiseks. Vastupidi, päästmis- ja ümberkorraldusabi on ühed kõige moonutatavamad riigiabi liigid, kuna need takistavad turult väljumise protsessi. Teatavates olukordades võib raskustes oleva ettevõtja ümberkorraldamine siiski soodustada majandustegevuse või -piirkondade arengut, ka väljaspool abisaaja tegevusvaldkonda. See kehtib juhul, kui sellise abi puudumise korral tooks abisaaja maksejõuetus kaasa turutõrkeid või sotsiaalprobleeme, mis pärksivad sellistest olukordadest mõjutatud majandustegevuse ja/või -piirkondade arengut. Selliste olukordade mittetäielik loetelu on esitatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 44.
- (183) Kõnealused olukorrad esinevad muu hulgas siis, kui abisaaja, kelle ebaõnnestumist abiga püütakse vältida, osutab raskesti asendatavat olulist teenust ning ühelgi konkurendil ei oleks kerge lihtsalt raskustes oleva ettevõtja asemele asuda, mistõttu võib tekkida risk kõnealuse olulise teenuse osutamise katkemiseks (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 lõige b). Võimaldades abisaajal oma tegevust jätkata, hoitakse abiga seega ära selliste turutõrgete või sotsiaalprobleemide tekkimine. Ümberkorraldusabi puhul kehtib see aga ainult siis, kui abi võimaldab abisaajal omal jõul turul konkureerida, mida saab tagada vaid juhul, kui abi eelduseks on ümberkorralduskava elluviimine, millega taastatakse abisaaja pikaajaline elujõulisus.
- (184) Kuigi komisjon ei tõstatanud menetluse algatamise otsuses kahtlust selle suhtes, kas sotsiaalprobleemide ja/või turutõrgete kriteerium on täidetud, sai komisjon selle küsimuse kohta märkused huvitatud isikult (lennuettevõtja Wizz Air). Eeskätt väitis Wizz Air, et TAROM oli viimastel aastatel kaotanud turuosa Wizz Airile ja Blue Airile, kellele kuulus vastavalt 40 % ja 13 % turust ajal, mil Wizz Air oma märkused esitas. Selle tulemusena ei olnud TAROMil Wizz Airi arvamusel kohaselt Rumeenia lennutransporditurul olulist rolli, mida saaks samastada riikliku taristuettevõtja rolliga.
- (185) Seetõttu hindab komisjon kõigepealt, kas abi eesmärk on vältida turutõrke või sotsiaalprobleemide tekkimist (punkt 7.3.2.1) ja kas sellega kaasneb ümberkorralduskava, mille eesmärk on taastada abisaaja pikaajaline elujõulisus (punkt 7.3.2.2).

7.3.2.1. Sotsiaalprobleemide või turutõrgete ärahoidmine, millega soodustatakse teatud majandustegevuse või -piirkonna arengut

- (186) Mis puudutab olukordi, kus raskustes oleva ettevõtja päästmine võib aidata soodustada majandustegevuse või -piirkondade arengut, siis on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktis b muu hulgas osutatud juhtumitele, kus on oht raskesti asendatava olulise teenuse osutamise katkemiseks ning konkurentidel oleks keeruline vastavat rolli üle võtta.
- (187) Rumeenia esitatud andmete põhjal on komisjon arvamusel, et TAROMil on oluline roll transpordiühenduse tagamisel Rumeenia kodanikele, ettevõtjatele ja piirkondadele.
- (188) Eeskätt kasutab TAROM erinevalt oma peamistest konkurentidest, kes Rumeenia turul praegu tegutsevad, st Wizz Air ja Ryanair (põhjendus 10), sõlmlennujaamamudelit (põhjendus 130) ning ühendab seega Rumeenia eri piirkondi pealinnaga ja pakub rahvusvahelisi ümberistumise lendusi. Sellega teeb ta reisijatele kättesaadavaks marsruudid, mida nende lähimad lennujaamad ei paku.
- (189) Peale selle on TAROMi eesmärk pakkuda oma reisijatele ühendusi peamiste lennujaamadega, häid lennusedusi ja mugavaid lennuajad, mis on iseäranis tähtsad ajatundlikele reisijatele, näiteks äriklientidele (põhjendus 129).
- (190) Ühendused peamiste lennujaamadega, head lennusedused ja mugavad lennuajad on Rumeenia turul eriti olulised, arvestades, et riigi teede- ja raudteevõrk on halvas seisus, mistõttu on rongi või autoga reisimine märksa aeganõudvam, ebausaldusväärsem ja ebamugavam kui lennukiga reisimine (vt põhjendused 132–134). 29. märtsi 2024. aasta seisuga on TAROM ainus ettevõtja kümnel marsruudil ning veel üheksal marsruudil tegutseb tema kõrval vaid üks muu lennuettevõtja⁽⁸³⁾ (põhjendus 130). See tähendab, et kui TAROM turult väljuks, jääksid marsruudid, kus ta tegutseb praegu üksinda, teenindamata ning nendel marsruutidel, kus lisaks temale tegutseb ainult üks muu lennuettevõtja, kujuneks välja monopolne seisund. Praeguse seisuga on TAROMil rohkem kui üks konkurent ainult üheksal marsruudil⁽⁸⁴⁾ (vt ka põhjendus 197).
- (191) TAROMi peamised konkurendid Rumeenia turul pakuvad otselende ja on ebatõenäoline, et nad oma marsruudimudelit muudavad, sest nende eesmärk on tegutseda võimalikult kulutõhusalt; selleks valivad nad soodsaimate hindadega lennujaamad ja/või teenindusajad (põhjendused 127 ja 128). Peale selle veavad traditsioonilised lennuettevõtjad – nagu Lufthansa ja Air France-KLM – reisijaid Bukarestist peamiselt oma sõlmlennujaamadesse ning seega ei ühenda nad Rumeenia piirkondi omavahel või Bukaresti muude oluliste linnadega üle maailma (vt ka põhjendused 128 ja 129). See tähendab, et paljud piirkondlikud reisijad, kes sõltuvad sõlmlennujaamamudelist, jääksid teenindamata ning äriklientidel, kes peavad optimeerima reisiaega ja vajavad sobivate lennuajadega ja -sagedustega usaldusväärseid ühendusi, oleks ebamugavam reisida.
- (192) Komisjon märgib, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktis b on riiklikule taristuettevõtjale osutatud vaid näitena ning see ei tähenda, et iga ettevõtjat, kes väärrib ümberkorraldamist tänu osutatava teenuse olulisusele selle punkti tähenduses, peaks samastama riikliku taristuettevõtjaga.
- (193) Peale selle ei ole katkemisohus teenuse olulisuse kindlakstegemisel määrava tähtsusega selle turu suurus, kus ettevõtja tegutseb, ega ettevõtja turuosa sellel turul. Seda kinnitab hiljuti Euroopa Kohus Wizz Airi esitatud apellatsioonkaebuse kohtuasjas,⁽⁸⁵⁾ mis oli seotud TAROMile antud päästmisabiga. Selles kohtuasjas tehtud otsuses leidis Euroopa Kohus, et kuigi selle turu suurus, kus abisaaja tegutseb, ja tema turuosa sellel turul võivad olla tegurid, mis näitavad selle teenuse olulisust, mida abisaaja osutab, ei nähtu päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktist b ega selle kontekstist, et see sõltub tingimata nendest teguritest ning eelkõige sellest, et

⁽⁸³⁾ Wizz Air on teatanud, et alustab 17. juunil 2024 tegevust OTP–Budapesti marsruutidel. Alates sellest kuupäevast oleks TAROM seega ainus ettevõtja üheksal marsruudil ja kümnel marsruudil valitseks duopol.

⁽⁸⁴⁾ Pärast [...] teenindusaja müüki on neid marsruute, kus TAROMil on enam kui üks konkurent, kokku kaheksa.

⁽⁸⁵⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 11. jaanuar 2024, Wizz Air Hungary vs. komisjon, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26, punktid 35–39.

abisaaja tegevuse lõpetamine võib tuua kaasa suuri sotsiaalprobleeme või tõsiseid turutõrkeid üksnes tingimusel, et turg, kus ta tegutseb, ületab teatud suuruse. Euroopa Kohus kinnitas Üldkohtu seisukohta seoses sellega, et turu väiksus ei takista sellel turul osutatava teenuse liigitamist oluliseks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste tähenduses, eeskätt juhul, kui TAROMi tegevuse lõpetamine, millega kaasneb konkreetne oht, et teatavad reisijate lennutranspordi teenused Rumeenias katkevad, kahjustaks Rumeenia piirkondade selliseid lennuühendusi, mida teenindab üksnes see lennuettevõtja, ja nende piirkondade majanduslikku olukorda, nagu tõdes Üldkohus.

- (194) Kuigi on tõsi, et TAROMi turuosa oli mitme aasta jooksul languses või püsis muutumatuna, on abisaajal õnnestunud reisijate arvu viimastel aastatel märkimisväärselt suurendada – kui 2017. aastal oli reisijate arv 2,41 miljonit, siis 2019. aastal oli see 3,13 miljonit (vt ka põhjendus 99). Tänu ümberkorralduskava elluviimisele ning arvestades asjaolu, et Blue Air lõpetas 2022. aasta septembris tegevuse (vt ka põhjendus 131), on tõenäoline, et see suundumus tulevikus jätkub, nagu nähtub ka TAROMi äriprognosidest. Igal juhul ei ole mitte TAROMi turuosa, vaid tema roll Rumeenia piirkondade ühendatuse tagamisel see, tänu millele saab TAROMi osutatavat teenust pidada oluliseks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkti b tähenduses.
- (195) Nagu on juba osutatud menetluse algatamise otsuse põhjendustes 43, 44 ja 45, on komisjon teadlik asjaolust, et teatavatel TAROMi teenindatavatel riigisisestel marsruutidel on hakanud tegutsema konkurendid. Näiteks 2020. aasta suvel hakkas Blue Air tegutsema kolmel marsruudil, mida varem teenindas ainult TAROM (Bukarest–Oradea (seda marsruuti teenindab pärast Blue Airi tegevuse lõpetamist taas ainsana TAROM), Cluj–Iași ja Iași–Timișoara (mida TAROM enam ei teeninda ning pärast seda, kui Blue Air ja TAROM nendel marsruutidel tegevuse lõpetasid, ei ole neid üle võtnud ükski teine lennuettevõtja)), ning HiSky alustas 2021. aastal tegevust Bukaresti–Timișoara ja Bukaresti–Cluj marsruutidel. See tundub osutavat sellele, et õhusõidukite suurus ei ole tingimata põhjus, miks konkurendid ei alusta tegevust riigisisestel marsruutidel, kus nõudlus on üldiselt väiksem kui rahvusvahelistel marsruutidel. Mis puudutab rahvusvahelisi marsruute, siis ei ole Rumeenia esitatud näited TAROMi ja muude lennuettevõtjate hinnaerinevuste kohta piisavalt põhjalikud, et komisjon saaks teha järelduse selle kohta, et TAROMi tegevuse lõpetamine nendel marsruutidel tooks tõenäoliselt kaasa hinnatõusu ja välistaks teiste ettevõtjate tegevuse nendel marsruutidel.
- (196) Kuigi muud lennuettevõtjad võiksid hakata mõningatel nendel marsruutidel (vähemalt ajutiselt) tegutsema, ei saa siiski eeldada, et konkurendid oleksid võimelised ja valmis võtma üle TAROMi rolli Rumeenia kodanikele ja ettevõtjatele mugava transpordiühenduse pakkumisel taskukohaste hindadega (vt põhjendus 130) ning kõik või suure osa nendest marsruutidest ja lennuteenustest, mida TAROM on riigi ja rahvusvahelisel tasandil teenindanud/osutanud, tagades klientidele katkematu teenuse keskpikas ja pikas perspektiivis. Eriti pärast Blue Airi väljumist turult on selge oht, et reisijad Rumeenia põhja- ja keskosas asuvates maakondades, mis ei ole riigi lõunaosaga hästi ühendatud ka raudteed ja maanteed pidi, peaksid leppima aeganõudva ja ebamugava rongireisiga või siis autoreisiga, mille teeb ebamugavaks halvas tehnilises seisus ja valdavalt kaherealiste maanteedega teedevõrk (vt põhjendused 133 ja 134).
- (197) Eeskätt on abisaaja 29. märtsi 2024. aasta seisuga kokku 28-st TAROMi teenindatavast marsruudist ainus lennuettevõtja viiel riigisisel ja neljal rahvusvahelisel marsruudil (vt põhjendus 127) ning veel kümnel marsruudil (kaheksa rahvusvahelist ja kaks riigisest marsruuti) tegutseb tema kõrval vaid üks muu konkurent (duopol) (vt põhjendus 130). Puuduvad tõendid, et konkurendid oleksid valmis pakkuma samasugust võrku, nagu TAROM oma sõlmlennujaamasteemiga pakub. TAROM ühendab piirkondlikke lennujaamasid pealinnaga OTP kaudu, samal ajal kui Rumeenia turul tegutsevad konkurendid pakuvad peamiselt otselennuteenuseid või suunavad reisijad oma sõlmlennujaamadesse (st München, Viin, Varssavi jne). Eeskätt ei ole ükski konkurent üle võtnud Iași–Timișoara, Cluj–Iași, Bukarest–Sibiu, Bukarest–Jerevan, Bukarest–Thbilisi marsruute pärast seda, kui TAROM nendel marsruutidel tegevuse lõpetas. Pärast seda, kui Blue Air 2022. aasta septembris tegevuse lõpetas, korraldab Rumeenia-siseseid lende praeguse seisuga ainult üks muu lennuettevõtja – uus turuletulija HiSky kahel marsruudil, st Bukarest–Timișoara ja Bukarest–Cluj (põhjendus 130).
- (198) Eri piirkondade lennuühendused pealinnaga on Rumeenias isearanis olulised seetõttu, et riigi teede- ja raudteevõrk on halvas seisus. Seega ei sobi see pikka vahemaade läbimiseks, nagu nähtub sellest, et paljudel marsruutidel esineb eriti suuri hilenemisi (ja mõnikord keerulisi tingimusi). Näiteks selgitab Rumeenia, et Rumeenia maakonnad ja eelkõige riigi kirdeosas asuvad maakonnad on omavahel halvasti ühendatud ning olulised üleeuroopalise

transpordivõrgu (TEN-T) ühendused on siiani välja ehitamata (vt põhjendus 133). Selle tulemusena on lennutransport väga oluline regionaalarengu seisukohalt. Seda silmas pidades on seitse TAROMi teenindatavat riigisest marsruuti, mis ühendavad OTPd riigi kesk- ja põhjaosas asuvate lennujaamadega, jätkuvalt keskse tähtsusega tõhusa piirkondliku ühendatuse tagamiseks (vt põhjendus 134). TAROMi teenindatavad marsruudid ühendavad Rumeenia põhjapoolseid maakondi nii riigi lõunaosaga kui ka teistes riikides asuvate sihtkohtadega (Bukaresti kaudu).

- (199) Asjaolu, et TAROM on väike äriühing, ei tähenda iseenesest seda, et tema teenust ei saa käsitada olulise teenusena päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkti b tähenduses. Peale selle ei välista pelgalt teatava asendatavuse olemasolu teenuste katkemise ohtu. Näiteks ajatundlikel reisijatel (nt ärireisijad) võib kehva maantee- ja raudteevõrgu tõttu olla märkimisväärseid takistusi reisimisel, mis võib omakorda avaldada negatiivset mõju paljudele ettevõtetele (ja laiemalt võttes ka piirkondadele, kus need ettevõtted tegutsevad), kes tuginevad paindlikkusele, mida TAROM pakub arvukate mugavate ühendustega piirkondlike lennujaamade ja pealinna vahel. Odavlennuettevõtjad (nagu Wizz Air) sellist teenust ei osuta; nende pakutavad teenused on väga hinnatundlikud ja tavaliselt seotud soodsamate teenindusaegade või madalaimate tasudega lennujaamadega. Peale selle pakuvad TAROMi peamised konkurendid valdavalt otselende ning Lufthansa ja Air France-KLM ühendavad reisijaid peamiselt oma sõmlennujaamadega (vt põhjendus 128); HiSky aga ei paku samasugusel tasemel teenust kui TAROM ning lendab teisejärgulistes lennujaamadesse, kusjuures teenindusajad on ebamugavamad ja marsruutide arv väga piiratud. Seda silmas pidades oleks TAROMi sõmlennujaamasüsteemi ja kõnealusel tasemel teenuse (mugavad teenindusajad, head lennused, peamised lennujaamad, taskukohased hinnad) kadumine eriti kahjulik ning puuduvad tõendid selle kohta, et konkurendid sellise võrgu ja teenuse asendaksid.
- (200) Seepärast on komisjon arvamusel, et ümberkorraldusabi aitab vältida Rumeenia lennutranspordituru häirete riski, mille TAROMi turult väljumine tõenäoliselt kaasa tooks.

Järeldus sotsiaalprobleemide või turutõrgete ärahoidmise kohta

- (201) Kuigi Rumeenia viitas ka päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktides c ja f osutatud asjaoludele, on komisjon veendunud, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkti b kohane sotsiaalprobleemide või turutõrgete ärahoidmise tingimus on täidetud ning seega ei ole Rumeenia sellealaseid argumente vaja hinnata.
- (202) Samuti tuleb märkida, et komisjon ei väljendanud menetluse algatamise otsuses kahtlusi selle kokkusobivuskriteeriumi täitmise suhtes ning et Wizz Airi omal algatusel esitatud märkusi on selles jaotises käsitletud.
- (203) Eespool kirjeldatud arvesse võttes järeldab komisjon, et abiga aidatakse soodustada majandustegevuse (st lennutranspordi) arengut Rumeenias, pidades silmas, et sellega hoitakse ära ettevõtja turult väljumine, mis tooks kaasa raskesti asendatava olulise teenuse osutamise katkemise ohtu olukorras, kus ühelgi konkurendil ei oleks kerge ettevõtja asemele asuda (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkt b).

7.3.2.2. Ümberkorralduskava ja pikaajalise elujõulisuse taastamine

- (204) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 46 kohaselt peab ümberkorraldusabi andmine sõltuma ümberkorralduskava rakendamisest, millega taastatakse abisaaja elujõulisus. Ümberkorraldusmeetmete võtmine, et kõrvaldada abisaaja raskusteni viinud põhjused ja hõlbustada seega tema pikaajalise elujõulisuse taastamist, on vajalik tingimus, et ümberkorraldusabi toetaks abisaaja majandustegevuse ja tema tegevuspiirkondade arengut.
- (205) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 45–48 kohaselt tuleks ümberkorraldusabi anda üksnes realistliku, ühtse ja laiaulatusliku ümberkorralduskava toetamiseks, mille meetmed peavad olema kavandatud pikaajalise elujõulisuse taastamiseks mõistliku aja jooksul, välistades igasuguse edasise abi lisaks abile, millega toetatakse abisaaja ümberkorralduskava. Ümberkorralduskavas tuleb esitada abisaaja raskuste põhjused ja tema puudused ning kirjeldada, kuidas abisaaja põhiprobleemid kavandatavate ümberkorraldusmeetmetega lahendatakse.

- (206) Ümberkorraldamise tulemused tuleb esitada lähte- ja pessimistliku stsenaariumina ning määrata sel otstarbel kindlaks tulemuslikkuse näitajad ja peamised prognoositavad riskitegurid. Pikaajalise elujõulisuse tõendamiseks peab abisaaja saavutama investeeritud kapitali asjakohase tasuvuse pärast kõigi oma kulude, sealhulgas amortisatsioonikulude ja finantstehingute kulude katmist; ta ei tohi sõltuda optimistlikest eeldustest selliste tegurite suhtes nagu hindade või nõudluse muutumine ning ta peab suutma turul konkureerida omal jõul.
- (207) TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava on välja töötatud selleks, et tegeleda probleemidega, mille abisaaja tegi kindlaks rahaliste raskuste põhjuste põhjaliku hindamise tulemusena, ning taastada abisaaja elujõulisus. Nagu on osutatud põhjenduses 15, oli TAROMi põhiprobleem vananev ja ebauhtlane lennukipark. See probleem lahendatakse täielikult lennukipargi uuendamise programmiga (vt punkt 6.2.1); sellega tagatakse ühtsem ja modernsem lennukipark, mis vastab TAROMi vajadustele ja võimaldab hoida kokku märkimisväärses summas kulusid. Kahjumlike marsruutide probleemi lahendamiseks viiakse ümberkorraldusperioodil ellu marsruutide optimeerimise programm, mille tulemusena vähendatakse õhusõidukite arvu marsruudi kohta ja saavutatakse 2029. aastaks C3-tasemel kasumlikkus kõigil marsruutidel (vt põhjendus 64). TAROMi teiseks suureks probleemiks olid suured tegevuskulud, mida vähendatakse organisatsioonilise ja tegevuse tõhususe parandamise ning ka kulude optimeerimise abil (vt põhjendus 66 ning punktid 6.2.3 ja 6.2.4). Töötajaskonna ümberkorraldamisega aidatakse meetmete tulemusena lahendada ka kindlakstehtud tööjõuprobleeme. Samuti kavatseb TAROM suurendada kõrvaltulusid, mis varem olid väga piiratud, ning on alustanud kõrvalteenuste müüki (põhjendus 65).
- (208) Kava kuueaastane kestus (1. jaanuarist 2021 kuni 31. detsembrini 2026) ei ole ülemäära pikk, arvestades et lennuliikluse maht taastub Rumeenias COVID-19-eelsele tasemele eeldatavasti alles 2024. aasta suvel (vt põhjendus 89). Peale selle on teatavad ümberkorraldusmeetmed oma olemuselt sellised, et neid rakendatakse pikema ajavahemiku jooksul, näiteks lennukipargi uuendamine (esimese rendilepingu läbirääkimistele ja allkirjastamisele järgneb veel lennukite ehitus ja tarne); seega avaldub nende meetmete abil saavutatav täielik kokkuvõtte ja tõhusus TAROMi ümberkorralduskava kohaselt alles 2025. aastal (põhjendused 59–62).
- (209) Järgmises jaotises hindab komisjon esmalt abisaaja ajakohastatud ümberkorralduskava aluseks olevate eelduste usaldusväärsust ja seejärel tõendeid abisaaja elujõulisuse taastumise kohta selle kava lõppedes.

Hinnang finantsprognooside aluseks olevate peamiste eelduste kohta

- (210) Komisjon on hoolikalt läbi vaadanud Rumeenia esitatud ajakohastatud ümberkorralduskava finantsprognooside aluseks olevad peamised eeldused.
- (211) Tuluprognooside aluseks olevate eelduste usaldusväärsuse küsimuses märgib komisjon, et mahtude hindamiseks kasutas TAROM EUROCONTROLi COVID-19-järgseid prognoosistsenaariume, mis kajastavad lennureisijatepoolset nõudlust ⁽⁸⁶⁾ marsruutidel, mida ta pärast konkurentsimoonutusi piiravate meetmete (sh lennukipargi vähendamine ümberkorraldusperioodi jooksul, samuti TAROMi teenindatavate marsruutide ja nendel marsruutidel pakutavate lendude arvu vähendamine) võtmist edasi teenindab. Tabelis 11 on esitatud ülevaade lendude arvu vähenemisest alates 2019. aastast.

Tabel 11

TAROMi lendude (tegelik ja prognoositav) arv alates 2019. aastast

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (212) Marsruutide, lendude ja õhusõidukite koguarvu vähenemisega kahaneb pakutavate istekohtkilomeetrite koguarv võrreldes 2019. aasta lähtetasemega [...] %, kui arvestada ainult C1-tasemel kasumlikkusega marsruute, [...] %, kui arvestada kõiki marsruute, ning [...] %, kui arvestada ka tellimuslende (vt tabel 12). Lisaks märgib komisjon, et

⁽⁸⁶⁾ Vt joonealused märkused nr 48 ja 50 seoses sellega, millised EUROCONTROLi prognoosid TAROM kasutamiseks valis.

TAROMi prognoosides arvesse võetud andmed kõigil marsruutidel prognoositava liikluse kohta põhinevad TAROMi enda tegelikel näitajatel ja mudelil 2022. aastani, samuti IATA hinnangutel turu kogusuuruse kohta ülejäänud ümberkorraldusperioodil ⁽⁸⁷⁾.

Tabel 12

TAROMi pakutavate istekohtkilomeetrite arvu muutumine (miljonit reisijat)

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (213) Kui pakutavate istekohtkilomeetrite arvuga mõõdetakse pakkumist, siis reisijate arv võimaldab hinnata nõudlust. Suuremate õhusõidukite kasutamine mitmel marsruudil suurendab tänu parematele hindadele nõudlust, aitab maksimeerida marsruutide kasumlikkust ja suurendada täituvust. Pakutavate istekohtkilomeetrite näitajaga on seotud lennu täituvus, mis määrab ära, kui suurt osa veomahust kasutatakse või nõutakse. Arvestades, et TAROMi lennukipark on väiksem ja et sellele on seatud ülempiir, on tema tegevus tõepoolest elujõuline üksnes siis, kui ta suudab kasutada oma õhusõidukeid tõhusamalt (st suurem täituvus).
- (214) 2019. aastal ei olnud TAROM kaugeltki tõhus lennuettevõtja, arvestades et tema selle aasta täituvus oli vaid [...] %, mis oli halvim näitaja viie peamise Rumeenia turul tegutseva lennuettevõtja seas. See oli samuti märkimisväärselt väiksem Euroopa tasandil registreeritud keskmisest täituvusest 85,2 % ⁽⁸⁸⁾.
- (215) Alates sellest ajast on TAROMil äritegevuse optimeerimise meetmete abil õnnestunud seda kriitilise tähtsusega tõhususnäitajat järjepidevalt parandada, kuigi konkurentidega võrreldes on veel märkimisväärselt arenguruumi.

Joonis 2

Viie peamise Rumeenias tegutseva lennuettevõtja täituvus ⁽⁸⁹⁾ (%), 2019.–2023. aasta hinnang)

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (216) Nagu nähtub tabelist 13, tegi TAROM pärast COVID-19 pandeemia perioodi märkimisväärsed edusamme – 2023. aastal oli täituvus keskmiselt peaaegu [...] % suurem kui 2019. aastal.

Tabel 13

TAROMi täituvuse muutumine 2022/2023. aastal (pärast COVID-19) ja 2019. aastal (enne COVID-19)

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

⁽⁸⁷⁾ Turu kogusuurus 2018.–2022. aastal põhineb IATA arvutustel TAROMi turuosade kohta ja TAROMi tegelikul veetud reisijate arvul ajavahemikus 2018.–2022. Turu kogusuurus 2023.–2029. aastal põhineb 2019. aasta väärtusel ja EUROCONTROLi hinnatud taastumismääradel. Turuosad põhinevad IATA arvutustel 2018.–2022. aasta lennuliikluse kohta. TAROMi 2023.–2029. aasta turuosa põhineb tema mudelis hinnatud veetud reisijate arvul ja hinnangulisel turu kogusuurusel.

⁽⁸⁸⁾ Väljaandest „IATA State of the region: Europe”, juuni 2020, kättesaadav aadressil <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-briefing---europe---june-2020/>. Veel üks andmeallikas on ICAO 2019. aasta kohta avaldatud andmed, mille kohaselt on täituvus enam-vähem sama (85 %), kättesaadav aadressil https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics.pdf (lk 4).

⁽⁸⁹⁾ Wizz Airi, Lufthansa, Ryanairi ja Air France-KLM puhul on täituvus esitatud kõigi tegevuskohtade (st mitte üksnes Rumeenia) peale kokku. Täituvuse näitajad põhinevad (vastavate majandusaastate) aastaaruannetel kõigi lennuettevõtjate puhul peale TAROMi (äriühingu esitatud andmed, sh 2023. aasta hinnang). Lufthansa ja Air France-KLM 2023. aasta näitajate puhul on andmed esitatud 2023. aasta esimese üheksa kuu kohta ning Wizz Airi ja Ryanairi andmed on seotud 31. märtsil 2023 lõppenud majandusaastaga.

- (217) Lisaks tabelis 13 esitatud teabele märkisid Rumeenia ametiasutused, et TAROMi keskmine täituvus tõusis 2023. aastal tasemele [...] %, nagu nähtub tabelist 5. Samuti selgitasid nad, et 2025. ja 2026. aastal peaks TAROMi täituvus olema mõnevõrra väiksem, kuna kasutusele võetakse uued, suurema mahutavusega lennukid, mistõttu pakutavate istekohtkilomeetrite arv veidi kasvab ⁽⁹⁰⁾ (kuigi marsruudid ja lennused ei muutu). Järgnevatel aastatel (alates 2027. aastast) peaks täituvus aga tänu TAROMi tegevuse tulemuslikkuse oodatavale suurenemisele taas tasapisi kasvama (vt tabel 5 põhjenduses 101).
- (218) Selle tulemusena peaks TAROMi liiklusmaht kooskõlas EUROCONTROLi turuprognosisega (vt põhjendused 89–91) eeldatavalt saavutama COVID-19-eelse taseme 2025. aastaks ning kasvama ajavahemikul 2025–2029 keskmiselt [...] % aastas, kusjuures ümberkorraldusperioodi lõpus peaks reisijate aastane koguarv eelduste kohaselt olema [...] miljonit reisijat (vt joonis 3).

Joonis 3

TAROMi läbilaskevõime ja regulaarlendude arvu muutumine ⁽⁹¹⁾

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (219) Sellest tulenevalt ja nagu on näha tabelist 14, jääb TAROMi hinnatud reisijate arv nii lähte- kui ka langusstsenaariumis 2024. ja 2025. aastal ning ka ümberkorraldusperioodi lõpus 2026. aastal alla EUROCONTROLi koostatud taastumiskõverate (nii lähte- kui ka negatiivses stsenaariumis). Eeskätt on TAROMi lähtestsenaariumi näitaja (konservatiivse hinnanguna) allpool EUROCONTROLi lähtestsenaariumi kõvera kogu ülejäänud analüüsitud perioodi jooksul ning 2024., 2025. ja 2026. aastal alla EUROCONTROLi negatiivse stsenaariumi kõvera. Samamoodi on TAROMi langusstsenaariumi näitaja 2024., 2025. ja 2026. aastal alla EUROCONTROLi negatiivse stsenaariumi kõvera ning ületab seda kõverat mõnevõrra alates 2027. aastast.

Tabel 14

TAROMi reisijate arv vs. EUROCONTROLi koostatud taastumiskõverad ainult ümberkorralduskava alusel teenindatavatel marsruutidel (miljonit reisijat)

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (220) Nende prognooside täpsust ja usaldusväärsust kinnitavad samuti Rumeenia ametiasutuste andmed selle kohta, et TAROMi veetud reisijate tegelik arv regulaarlendude marsruutidel, mille teenindamist ta jätkab, oli 2022. aastal ⁽⁹²⁾ [...] % suurem kui ta komisjonile esitatud ajakohastatud ümberkorralduskavas EUROCONTROLi prognooside alusel prognoosis.
- (221) Mis puudutab eeskätt rahvusvahelisi lende, siis [...].
- (222) Riigisiseste lendude puhul [...].
- (223) Kuigi erinevalt 2022. aastast on reisijate tegelik arv kogu 2023. aasta kohta (2 333 839) [...] % väiksem kui TAROM oma ajakohastatud ümberkorralduskavas (selle aasta esimese üheksa kuu tegelike näitajate põhjal) hindas, saab seda negatiivset dispersiooni suuresti seostada 2023. aasta oktoobris Lähis-Idas alanud rahutustega, mis mõjutasid liiklust Tel Avivi, Ammani ja Kairo suunal, samuti tellimislende [...]. Kui need sihtkohad arvutusest välja jätta, on tegelike näitajate ja prognooside dispersioon rahvusvaheliste regulaarlendude puhul alla 2 % ning riigisiseste regulaarlendude puhul alla 1 %, nagu nähtub tabelist 15.

⁽⁹⁰⁾ See suurenemine peaks ümberkorraldusperioodi lõpus aset leidma lennukipargi ümberkorraldamise tulemusena ning pärast selle näitaja eelnevat vähenemist ajakohastatud ümberkorralduskava alusel võetavate ümberkorraldusmeetmete mõjul.

⁽⁹¹⁾ Regulaarlennud on plaanilised (riigisiseseid ja rahvusvahelised) kommertslennud vastandina tellimislendudele (mis ei ole plaanilised, st mitteregulaarlennud).

⁽⁹²⁾ Vastavalt TAROMi 24. veebruari 2023. aasta vastusele komisjoni (3.) teabetaotlusele ja 1. veebruaril 2024 esitatud teabele.

Tabel 15

Reisijate arv 2023. aastal, tegeliku ja hinnangulise väärtuse dispersioon (veetud reisijad, %)

[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (224) 2022. ja 2023. aastal, mida iseloomustasid olulised ettenägematud sündmused, mille üle TAROMil ei olnud kontrolli (Venemaa agressioonisõda Ukraina vastu ja rahutused Lähis-Idas), oli reisijate arvu dispersioon võrreldes ajakohastatud ümberkorralduskavas esitatud prognoosidega üldjoontes kas positiivne (2022. aastal) või negatiivne vähem kui 4 % (2023. aastal).
- (225) Kokkuvõttes leiab komisjon eespool kirjeldatud arvesse võttes, et reisijate arvu hinnang lähte- ja langusstsenaariumis on realistlik ja usaldusväärne järgmistel peamistel põhjustel:
- 1) selles on arvesse võetud TAROMi lennukipargi veomahu muutumist ja tõhusamat ärilist lähenemisviisi, tänu millele täituvus võrreldes 2019. aasta lähtetasemega paraneb;
 - 2) hinnanguline täituvus on kogu ümberkorraldusperioodil konkurentide tasemetega võrreldes konservatiivne (õigupoolest väiksem nende seas);
 - 3) lähtestsenaariumi kohane reisijate arv jääb 2024. ja 2025. aastal alla nii EUROCONTROLi lähte- kui ka negatiivse stsenaariumi kõvera;
 - 4) langusstsenaariumi kohane reisijate arv jääb alla EUROCONTROLi negatiivse stsenaariumi kõvera 2024., 2025. ja 2026. aastal ning ületab seda vaid mõnevõrra alates 2027. aastast (mida ümberkorraldusperiood ei hõlma);
 - 5) tegelike näitajate ja ümberkorralduskavas esitatud prognooside dispersioon oli positiivne (2022) või TAROMi tegevusest sõltumatutel objektiivsetel põhjustel kergelt negatiivne (2023).
- (226) Samuti tõendasid Rumeenia ametiasutused komisjoni taotluse alusel ja eespool esitatust olenemata, et TAROMi kasumlikkus peaks isegi vastu täiendavale ootamatule reisijate arvu vähenemisele, kui aastane dispersioon piirduks 5 %-ga lähtestsenaariumi hinnangust. See vastaks EUROCONTROLi lähte- ja negatiivse stsenaariumi võrdluse kohasele halvimalle dispersiooninäitajale ajavahemikul 2024–2026 ning oleks halvem kui 2023. aasta prognooside dispersioon võrreldes registreeritud tegeliku reisijate arvuga (st kokku –3,7 %, samal ajal kui Lähis-Ida välistel regulaarlendude marsruutidel oli erinevus väiksem). Sellisel juhul saavutaks TAROM siiski elujõulisuse 2025. aastal ja olukord säiliks 2026. aastal, kui arvestada kütusehindade samaaegse kallinemisega [...] % ulatuses (vt põhjendus 238, kus käsitletakse reaktiivkütuse hinna tundlikkust) ⁽⁹³⁾.
- (227) Mis puudutab TAROMi hinnaprognoside aluseks olevate eelduste usaldusväärsust, siis võtab komisjon teadmiseks, et TAROMil on uus diferentseeritud äristrateegia, mis peaks võimaldama tal hinnakujundust kogu kliendibaasi lõikes optimeerida (nagu on kirjeldatud põhjendustes 94–98), ning et TAROM rakendab üldiselt ettevaatlikku hinnakujundusmeetodit, eeskätt hindade korrigeerimisel inflatsiooniga ⁽⁹⁴⁾ kogu ümberkorraldusperioodi jooksul (nagu on selgitatud põhjenduses 98 ja nagu nähtub tabelist 4).
- (228) Samuti võtab komisjon teadmiseks, et prognoosid kõrvalteenuste müügitulu osakaalu kohta reisijatelt saadavas kogutulus on äärmiselt konservatiivsed, pidades silmas, et need ei ole ümberkorraldusperioodi jooksul ühelgi juhul üle [...] % (nagu on selgitatud põhjendustes 65 ja 98).

⁽⁹³⁾ Nagu Rumeenia ametiasutused tõendasid komisjonile 21. märtsil 2024 esitatud analüüsides.

⁽⁹⁴⁾ Prognoosides kasutatud indeksimäärad olid 9,3 % 2023. aastal, 5,6 % 2024. aastal, 4,2 % 2025. aastal ja 3,30 % 2026. aastal ning seega on need mõistlikud ja kooskõlas komisjoni hiljutise prognoosiga Rumeenia kohta – 9,7 % 2023. aastal, 5,8 % 2024. aastal ja 3,6 % 2025. aastal (kättesaadav aadressil https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-surveillance-eu-economies/romania/economic-forecast-romania_en).

- (229) Eespool esitatud põhjustel leiab komisjon, et TAROMi prognoosid reisijatelt saadavate tulude kohta on ümberkorraldusperioodi lõikes mõistlikud ja usaldusväärsed, eeskätt võttes arvesse kõrgest inflatsioonist tingitud suuri hinnatõuse ajavahemikul 2022–2024 ning asjaolu, et ülejäänud ümberkorraldusperioodil aset leidva kasvu prognoosid on väga konservatiivsed.
- (230) Mis puudutab kuluprognoside aluseks olevate eelduste usaldusväärsust, siis märgib komisjon, et TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava hõlmab meetmete rakendamist, et i) suurendada tegevuse tõhusust ja tööviljakust tegevuse ja töötajaskonna ümberkorraldamise, lennukipargi ümberkujundamise, protsesside parandamise ja uusima tehnoloogia kasutuselevõtu abil ning ii) tõhustada ressursikasutust ja keskenduda seejuures kulude vähendamisele näiteks kütusekulu vähendamise programmi, töötajate ümberpaigutamise ja peakontorihoone rendileandmisega. Komisjon märgib samuti, et TAROM on sulgenud paljud kahjumlikud piletimüügiagentuurid ning see on aidanud täiendavalt kulusid kokku hoida.
- (231) Nende eri meetmete täielikul elluviimisel hoiab TAROM prognooside kohaselt kokku ⁽⁹⁵⁾ hinnanguliselt vähem kui [...] miljonit eurot aastas. See kokkuvõtte moodustab alla 1 % TAROMi iga-aastasest kulubaasist ning seega ei saa väita, et see on ülehinnatud või ebarealistlik.
- (232) Näiteks on lennukipargi kasutamisega kaasnevate kulude hulgas kõige suurem mõju hoolduse ja õhusõidukitega seotud muutuvkuludel. Need kulud on õhusõidukite lõikes väga erinevad, olenevalt õhusõiduki omadustest, sellest, kui palju ja millistel marsruutidel õhusõidukit käitatakse, vanusest ning eeskätt rendilepingu kuludest ja TAROMi äriühingusisestest raamatupidamispõhimõtetest (ajakohastatud ümberkorralduskavas on prognoositud, et Boeing 737-800, ATR 72-600 ja Boeing 737-8 MAX õhusõidukite hooldusega seotud muutuvkulud suurenevad ajavahemikul 2025–2026 [...] %, 2027. aastal [...] % ja ajavahemikul 2028–2029 [...] %).
- (233) Eespool esitatut arvesse võttes leiab komisjon, et TAROMi üldised kuluprognosid on usaldusväärsed.
- (234) Eespool kirjeldatu kõrval kontrollis komisjon TAROMi finantsprognoose konservatiivsuse huvides aga ka reaktiivkütuse hinna võimalike negatiivsete suundumuste suhtes. Kütusekulud on mõistagi oluline osa kõigi lennuettevõtjate tegevuskulude struktuuris ning seega tuleks neile pöörata prognooside ning kasumlikkusele ja elujõulisusele avalduva võimaliku mõju hindamisel erilist tähelepanu. See on iseäranis tõsi TAROMi puhul, arvestades, et ta ei ole viimase kümnendi jooksul teeninud netokasumit.
- (235) Ümberkorralduskava ja seotud finantsprognooside esialgsel koostamisel lähtus TAROM reaktiivkütuse hindade prognoosimisel Fitchi andmesarjadest (varasemad ja prognoositavad (petrooleumi tüüpi) reaktiivkütuse hinna väärtused, Rotterdam) ning kasutas lisaks andmeid IATA reaktiivkütusehindade seireplatvormilt (avaldatud IATA veebisaidil) ja meediakajastusest BMI ⁽⁹⁶⁾ kütusehinnaprognoside kohta.
- (236) Selle tulemusena olid vastavad ümberkorralduskava eeldused alljärgnevad.

⁽⁹⁵⁾ Ümberkorraldusmeetmetega saavutatava kokkuhoiu nullib osaliselt teatavate kulude tõus. Agentuuride sulgemisega suunatakse osad reisijad kasutama internetipõhist broneerimiskeskonda ja/või muid vahendeid, mille puhul vahendustasud on suuremad. Samamoodi toob käitlusteenuste alltöövõtt kaasa käitluskulude suurenemise. Mõlemal juhul aga korvab kulude suurenemise saavutatav kokkuvõtte. Negatiivne mõju on kajastatud kulude protsentuaalse suurenemisena.

⁽⁹⁶⁾ BMI pakub sõltumatuid andmepõhiseid turuülevaateid, -analüüse ja prognoose eri teemade, riikide ja sektorite lõikes ning põhjalikke ülevaateid tekkivatest turgudest. BMI on osa ülevaate-, andme- ja analüüsiteenuseid osutavast äriühingust Fitch Solutions. Fitch Solutions on omakorda osa Fitch Groupist, kes on ülemaailmsel tasandil juhtiv finantsteabeteenuste pakkuja ja tegutseb enam kui 30 riigis. Fitch Group kuulub Hearstile. Vt www.fitchsolutions.com.

Tabel 16

Fitchi andmesarja väärtuste ja BMI keskmise iga-aastase (prognoos-) väärtuste keskmine (USA dollarit tonni kohta)

Aasta	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Reaktiivkütuse lähtehind (USA dollarit tonni kohta)	1 105	852	829	837	821	821	821	821

Allikas: TAROMi ümberkorralduskava.

- (237) 2022. aastal oli aga TAROMi tegelik keskmine reaktiivkütuse kulu [...] USA dollarit tonni kohta. Võrrelduna eespool osutatud lähteväärtusega (1 105 USA dollarit tonni kohta) on tegeliku ja lähteväärtuse erinevust kajastav kordaja [...]. 2023. aasta oktoobris oli TAROMi tegelik keskmine reaktiivkütuse kulu selle aasta esimese üheksa kuu kohta kättesaadava teabe alusel [...] USA dollarit tonni kohta, st tegeliku ja lähteväärtuse (852 USA dollarit tonni kohta) vastav kordaja oli [...].
- (238) Neid lahknevusi arvesse võttes palus komisjon Rumeenia ametiasutustel oma kütusehinnaeeldused läbi vaadata, et nende finantsprognoosid oleksid nii realistlikud kui ka usaldusväärsed.
- (239) Seepeale korrigeerisid Rumeenia ametiasutused iga-aastase keskmise kütusehinna prognoose, et võtta arvesse hinnatõusu võimalust. Selle põhjal hinnati TAROMi 2023. aasta keskmiseks reaktiivkütuse hinnaks [...] USA dollarit tonni kohta.
- (240) Sellest tulenevalt oli 2023. aasta puhul arvesse võetud lähtetasemega võrdlemiseks kasutatud kordaja [...] ([...] vs. [...] USA dollarit tonni kohta). Seda kordajat kohaldati omakorda prognoositava lähtetaseme andmesarjale, et saada reaktiivkütuse hinna eeldused, mis seejärel lisati ajakohastatud ümberkorralduskava ajakohastatud finantsprognoosidesse, nagu nähtub alljärgnevast tabelist.

Tabel 17

Reaktiivkütuse hinna korrigeeritud prognoosid ümberkorralduskavas (USA dollarit tonni kohta)

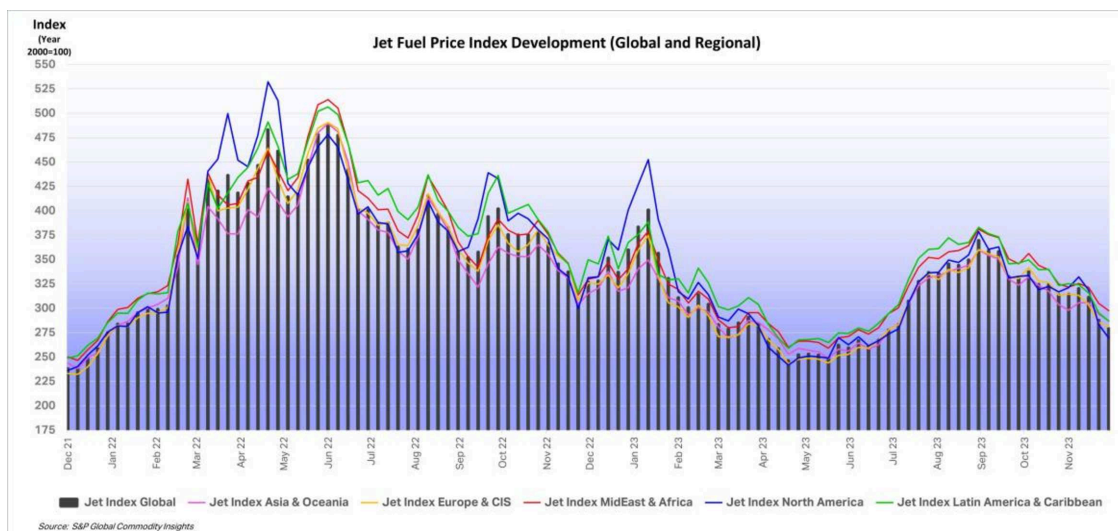
[...]

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (241) Võttes arvesse naftaturu ja seotud kütusetoodete hindade volatiilsust, peab komisjon neid prognoose mõistlikuks. Samuti on see lähenemisviis konservatiivne, millest annab tunnistust see, et alates kõnealuselt korrigeerimisest on reaktiivkütuse hinnad järjepidevalt (ja märkimisväärselt) langenud, nagu nähtub jooniselt 4. Näiteks 2023. aasta 15. detsembril lõppenud nädalal oli reaktiivkütuse hind Euroopas 824,80 USA dollarit tonni kohta, st peaaegu 18 % madalam kui 6. oktoobri 2023. aasta hind 969,85 USA dollarit tonni kohta.

Joonis 4

Diagramm IATA reaktiivkütusehindade seireplatvormilt, 15. detsember 2023 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)

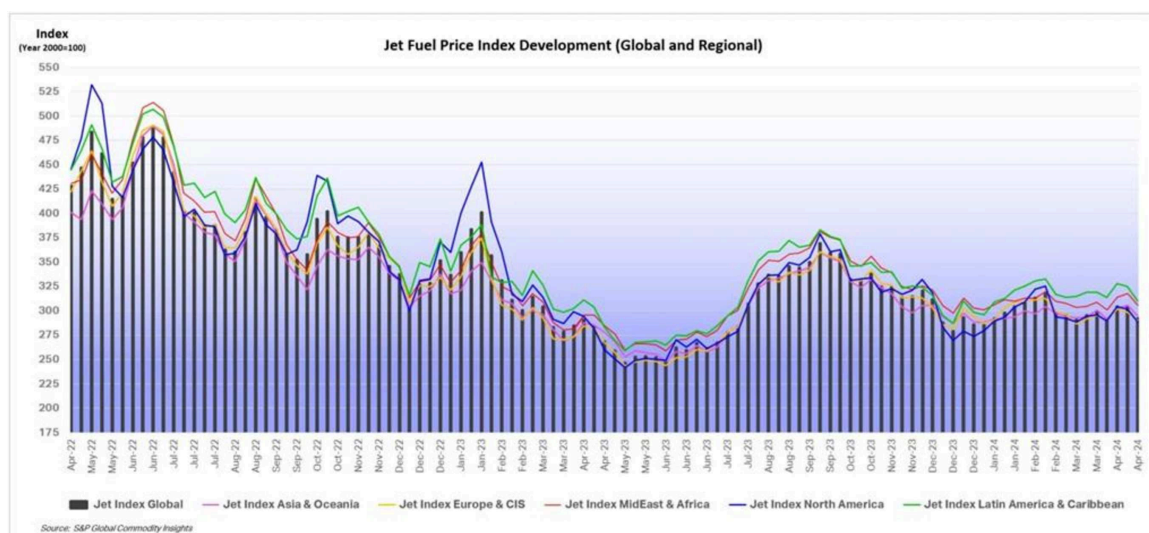


Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava.

- (242) Hiljutised arengusuundumused jäävad TAROMi prognooside piiresse, nagu on näha reaktiivkütusehindade indeksi diagrammi ajakohastatud versioonist (24. aprill 2024), mis on kujutatud joonisel 5.

Joonis 5

Diagramm IATA reaktiivkütusehindade seireplatvormilt, aprill 2024 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)



- (243) Seda silmas pidades leiab komisjon, et TAROMi eeldused kütusehinna kohta on edasiste suundumuste osas pessimistlikumad kui praegust turu arengut arvestades ning et seega võib neid pidada konservatiivseks.
- (244) Selleks et seda hinnangut täiendavalt kinnitada, palus komisjon Rumeenia ametiasutustel teha kütusehinna tundlikkusanalüüsid ning kontrollida, millist mõju avaldaksid hüpoteetilised kütusehinna muutused finantsprognoosidele ja TAROMi kasumlikkusele.

- (245) Nagu on selgitatud eespool, oli 2023. aasta hinnanguline kütusehind [...] USA dollarit tonni kohta ja tegelik hind 2023. aasta lõpus [...] USA dollarit tonni kohta, seega juba sellest hinnangust madalam. See kinnitab seda, et ajakohastatud ümberkorralduskavas esitatud korrigeeritud prognoosid olid konservatiivsed.
- (246) Komisjon märgib, et TAROMi tundlikkusarvutuste kohaselt kannataks finantsmudel – tingimusel, et muud asjaolud jäävad samaks – kütusehinna [...] %-list tõusu, pidades silmas, et prognoosides on juba arvesse võetud mõistlikke ja konservatiivseid eeldusi.
- (247) Eespool kirjeldatud arvesse võttes leiab komisjon, et ehkki naftahinna edasine võimalik areng ei ole kindel, on ülejäänud ümberkorraldusperioodiks prognoositud väärtused konservatiivsed, mõistlikud ja seega usaldusväärsed.

Hinnang abisaaja elujõulisuse taastumise kohta

- (248) Olles kindlaks teinud finantsprognooside aluseks olevate eelduste usaldusväärsuse, hindab komisjon nüüd, kas nende prognooside põhjal suudab abisaaja ümberkorraldusperioodi lõpuks elujõulisuse taastada. Konkreetsemalt kontrollib komisjon, kas abisaaja suudab 2026. aasta lõpuks eeldatavalt teenida oma tegevusest piisavat tulu ja on suuteline omal jõul konkureerima.
- (249) Komisjon juhib tähelepanu, et lähtestsenaariumis saavutab TAROM esimest korda alates 2019. aastast positiivse EBITDA 2023. aastal tänu sellele, et teenitavad tulud on võrreldavad COVID-19-eelse (st 2019. aasta) tasemega, ning kindlakstehtud ümberkorraldusmeetmega antavale panusele (põhjendus 107). TAROMi tegevuskasum (intressi- ja maksueelne kasum e EBIT) ja netotulu peaksid prognooside kohaselt aga positiivseks muutuma 2024. aastal tänu lennuliikluse eeldatavale arengule, samuti TAROMi täituvuse ning kulude ja tulude taseme paranemisele, mis saavutatakse ümberkorraldusmeetmete jätkuva rakendamisega, eeskätt lennukipargi ümberkorraldamise ja kulude kokkuhoiu algatustega (põhjendused 109 ja 110). Kuna komisjon peab mitmesuguseid tulude (võttes arvesse nii mahtusid kui ka hindu) ja kuludega seotud eeldusi iseenesest realistlikuks ja usaldusväärseks (vt põhjendused 227–247), toetavad kõnealuste prognooside TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskavas arvessevõtmise tulemused ja tagajärjed seisukohta, et ümberkorralduskavaga tagatakse abisaaja pikaajaline elujõulisus, nagu on nõutav komisjoni päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohaselt.
- (250) See järeldus ei kehti ainuüksi eespool loetletud näitajate suhtes (EBITDA, EBIT ja netotulu), vaid ka TAROMi omakapitali positsiooni suhtes, mis on mõlema stsenaariumi kohaselt ümberkorraldusperioodi lõpuks positiivne (lähtestsenaariumis [...] miljoni euroga 2026. aastal ja [...] miljoni euroga, kui võtta arvesse [...] teenindusaja rendileandmist, mitte müüki), kuigi langusstsenaariumi korral üksnes vaevu ([...] miljoni euroga), võttes arvesse [...] teenindusaja rendileandmist, mitte müüki.
- (251) Muu hulgas ⁽⁹⁷⁾ peaks eespool osutatud netotulu taseme tulemusena ka kasutatud kapitali tasuvus (mis kajastab tulu, mida ettevõtja teenib nii laenu- kui ka omakapitalist rahastatud varadelt) olema ümberkorraldusperioodi lõpuks (2026. aastal) positiivne ning moodustama lähtestsenaariumis [...] % (ja langusstsenaariumis veidi üle [...] %) (põhjendused 112 ja 113). Sellised kasutatud kapitali tasuvuse näitajad on võrreldavad TAROMi võrdlusrühma näitajatega (põhjendus 112) ning neid toetab komisjoni eespool esitatud hinnang Rumeenia ametiasutuste esitatud finantsprognooside kohta (põhjendused 227–247). Need prognoosid põhinevad mitmel ümberkorraldusmeetmel, millel on positiivne mõju TAROMi tulu- ja kulubaasile, ning need annavad tunnistust sellest, et TAROMi kasumlikkuse puhul võib oodata struktuurist kasvu.

⁽⁹⁷⁾ Kasutatud kapitali tasuvust parandab ka kasutatud kapitali suuruse vähenemine selle tulemusena, et TAROMil ei ole enam märkimisväärselt õhusõidukite omandit (lennukipargi koosseisu mõjutavate ümberkorraldusmeetmete tulemusena, eeskätt omatavate õhusõidukite müük ja nende asendamine renditud õhusõidukitega alates 2025. aastast).

(252) Seega vastab ümberkorraldusperioodi lõpuks prognoositav kasutatud kapitali tasuvus nii lähte- kui ka langusstenaariumis komisjoni arvates nõudele, et ajakohastatud ümberkorralduskavast saadav tulu peab tagama abisaaja pikaajalise elujõulisuse. Seda järeldust kinnitab ka asjaolu, et eelduste kohaselt peaks TAROMi kasutatud kapitali tasuvus 2026. aastal ([...] %) olema kõrgem kui tema kapitali kaalutud keskmine hind ([...] % 2023. aasta juuni lõpu seisuga) ning et ümberkorralduskava elluviimise tulemusena loob TAROM arvatavalt väärtust oma aktsionäridele ja teistele kapitali andjatele. Komisjon hindas kapitali kaalutud keskmise hinna parameetrite hinnanguid (kirjeldatud joonealuses märkuses nr 53) ning tegi eeskätt alljärgnevad järeldused.

- a) Rumeenia kasutatud 2,4 % suurune riskivaba intressimäär vastab Saksamaa kümneaastase tähtajaga riigivõlakirjade igapäevase tootluse aritmeetilisele keskmisele ajavahemikul 2023–2024 ning kõige hiljutisema 6- ja 12-kuulise perioodi aritmeetilisele keskmisele vastavalt Saksamaa keskpanga andmetele ⁽⁹⁸⁾.
- b) Laialdaselt kasutatava tunnustatud allika kohaselt on Rumeenia keskmine riigipõhine riskipreemia 2024. aasta jaanuari seisuga 2,8 % ⁽⁹⁹⁾. Rumeenia kasutatud 3,6 % suurune riigi riskipreemia on seega konservatiivne.
- c) Rumeenia esitatud vara beeta eelduse (0,56) hindamiseks tegi komisjon konservatiivse tundlikkusanalüüsi. Komisjon jättis Rumeenia esitatud valimist teatavad võrdlusäriühingud välja ⁽¹⁰⁰⁾ ning sai vara beetaks 1, mida ta kasutas oma võrdlusanalüüsis.
- d) Võrdlusrühma andmestikust saadud teabe kohaselt on omakapitali riskipreemia 2024. aasta jaanuari seisuga 4,6 % ⁽¹⁰¹⁾. Seega on Rumeenia kasutatud 6,5 % suurune omakapitali riskipreemia konservatiivne.
- e) Mis puudutab krediitmarginaali, siis tegi komisjon TAROMi 2026. aasta oodatavate tulemuste põhjal konservatiivse hinnanguna kindlaks 2026. aasta tõenäolise krediitireitingu ning sai konservatiivsema krediitmarginaali (2,35 %) ⁽¹⁰²⁾.
- f) Rumeenia kasutatud 16 % maksumäär vastab Rumeenias kehtivale äriühingu tulumaksu määrale.

(253) Tabelis 18 on esitatud Rumeenia ja komisjoni analüüsitulemuste võrdlus. Nagu näha, jääb TAROMi kapitali kaalutud keskmine hind komisjoni eespool kirjeldatud eelduste alusel vahemikku [...]–[...] %, kusjuures aritmeetiline keskmine on [...] %. See vastab Rumeenia esitatud kapitali kaalutud keskmisele hinnale ([...] %). Peale selle jäävad nii Rumeenia prognoositav kapitali kaalutud keskmine hind kui ka komisjoni kindlakstehtud vahemiku ülemmäär alla kasutatud kapitali tasuvuse määra [...] %, mille TAROM peaks eelduste kohaselt saavutama 2026. aastal (vt põhjendus 112). Seega leiab komisjon, et [...] % suurune kapitali kaalutud keskmine hind on põhjendatud.

⁽⁹⁸⁾ Andmed on kättesaadavad Bundesbanki veebisaidil (Daily yields of current Federal securities | Deutsche Bundesbank).

⁽⁹⁹⁾ Vt professor Damodarani andmestik, ajakohastatud 2024. aasta jaanuaris (ctryprem.xlsx (live.com)).

⁽¹⁰⁰⁾ Need äriühingud on järgmised: Venemaa riiklik lennuettevõtja (avatud aktsiaselts) Aeroflot; SAS AB (Publ); Jet2 plc ja Turkish Airlines (Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı). Komisjon märgib, et nendest kolme äriühingu (Aeroflot, SAS AB ja Turkish Airlines) valimist väljajätmisel vara beeta tõuseb ja on seega väga konservatiivne. Komisjon juhib tähelepanu, et isegi kui jätta Jet2 plc valimisse, muutub kapitali kaalutud keskmine hind ainult vähesel määral – 0,1 % võrra kõigis kolmes komisjoni stsenaariumis seoses kapitali kaalutud keskmise hinnaga.

⁽¹⁰¹⁾ Vt professor Damodarani andmestik, ajakohastatud 2024. aasta jaanuaris (ctryprem.xlsx (live.com)).

⁽¹⁰²⁾ Kooskõlas Standard & Poor'si meetodiga (vt S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19. november 2013) analüüsis komisjon kaht peamist finantsnäitajat (võla ja EBITDA suhe ning tegevusest saadavate vahendite ja võla suhe vastavalt TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskavale), mida kasutatakse äriühingu krediitireitingu kindlakstegemiseks. Nende suhtarvude alusel on tõenäoline S&P reiting BBB või samaväärne Moody'se reiting Baa2, mis vastab krediitmarginaalile 2,35 % (vt prof Damodarani andmed, ajakohastatud 2024. aasta jaanuaris, ctryprem.xlsx (live.com)).

Tabel 18

Kapitali kaalutud keskmise hinna analüüs

Kapitali kaalutud keskmine hind	Rumeenia	Komisjon		
		Negatiivne stsenaarium	Keskmine stsenaarium ⁽¹⁾	Positiivne stsenaarium
Riskivaba intressimäär	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Riigi riskipreemia	3,6 %	2,8 %	3,2 %	3,6 %
Vara beeta	0,56	1,01	1,01	1,01
Finantsvõimenduse sihtmäär	49 %	49 %	49 %	49 %
Omakapitali riskipreemia	6,5 %	4,5 %	5,5 %	6,5 %
Omakapitali kulukuse määr	13,3 %	11,4 %	13,1 %	14,9 %
Maksumäär	16,0 %	16,0 %	16,0 %	16,0 %
Krediidimarginaal	1,0 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Võlakapitali kulukuse määr	6,0 %	6,4 %	6,7 %	7,1 %
Kapitali kaalutud keskmine hind (pärast maksustamist)	9,7 %	8,9 %	10,0 %	11,1 %

⁽¹⁾ Kõik kapitali kaalutud keskmise hinna keskmise stsenaariumi väärtused on arvutatud negatiivse ja positiivse stsenaariumi vastavate väärtuste aritmeetilise keskmisena.

Allikas: TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava ja komisjoni analüüs.

- (254) Peale selle leiab komisjon, et on tavapärane praktika ja seega põhjendatud kasutada jooksvalt arvutatud kapitali kaalutud keskmist hinda, et selgitada välja, kui suurt tulu investorid võiksid oodata investeringult, mis küll on tehtud jooksvalt, kuid mis põhineb edasistel vabadel rahavoogudel, ning seega võrrelda seda oodatava edasise tulususega, mida muu hulgas mõõdetakse kasutatud kapitali tasuvuse prognoosimisega ⁽¹⁰³⁾.
- (255) Hindamise osana analüüsis komisjon ka TAROMi võimet täita oma lühi- ja pikaajalisi finantskohustusi; selleks vaatas ta läbi sellised finantsnäitajad nagu netovõla ja EBITDA suhe ning EBITDA ja intressi suhe.
- (256) Mõlemad suhtarvud jõuavad ümberkorraldusperioodi lõpuks rahuldavale tasemele. Netovõla ja EBITDA suhe peaks 2026. aasta lõpuks langema tasemele alla [...], mis vastab investeerimisjärgu krediidireitingu tasemele ⁽¹⁰⁴⁾ ning kinnitab eeldust, et abisaaja elujõulisus ümberkorraldusperioodi lõpuks taastub. Selle suhtarvu tase vastaval ajal tuleneb eelduste kohaselt eeskätt TAROMi prognoositavast EBITDA kasvust ümberkorraldusperioodil (põhjendused 107 ja 108) tänu TAROMi kavandatud meetmetele, millega suurendatakse tulusid ja hoitakse kokku kulusid.

⁽¹⁰³⁾ Kuigi teatavate eelduste ja analüüsi alusel on võimalik teha mõistlikke hinnanguid ja prognoose, on äriühingu täpset edasist kapitali kaalutud keskmist hinda siiski keeruline täie kindlusega prognoosida, arvestades mitmesuguseid finantsturgudele iseloomulikke tegureid ja nendega kaasnevat ebakindlust (kapitali kaalutud keskmist hinda mõjutavad eri tegurid, nagu intressimäärad, turu riskipreemiad ja äriühingu kapitalistruktuur; need tegurid võivad aja jooksul muutuda majanduslike tingimuste ning turuhoiakute või äriühingu finantsstruktuuri muutuste tõttu). Seega võib jooksvat kapitali kaalutud keskmist hinda pidada mõistlikuks ja vastuvõetavaks võrdlusaluseks, et ligikaudselt prognoosida, milliseks see tulevikus võiks kujuneda / peaks kujunema.

⁽¹⁰⁴⁾ Vt S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19. november 2013, tabel 18.

- (257) Samamoodi peaks intressikulude kattekordaja (EBITDA ja intressi suhe) arenema ümberkorraldusperioodil soodsalt tänu TAROMi tegevus- ja finantstulemuste paranemisele, kusjuures 2026. aasta lõpuks peaks see jõudma rahuldavale tasemele [...] ⁽¹⁰⁵⁾ (põhjendused 115 ja 116), olgugi et see on madalam kui TAROMi konkurentidel enne COVID-19 pandeemiat.
- (258) Mõlemad suhtarvud näitavad TAROMi suutlikkust täita oma lühi- ja pikaajalisi kohustusi, mis on märk sellest, et abisaaja suudab pikas perspektiivis ilma täiendava abita oma tegevust ellu viia.
- (259) Rumeenia ametiasutused on kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 50 koostanud pessimistliku stsenaariumi (vt põhjendused 103–105), et jälgida mõju TAROMi finantstulemustele. Langusstsenaarium põhineb pessimistlikumatel eeldustel kui eespool kirjeldatud eeldused.
- (260) Nagu on selgitatud põhjendustes 252–259, kinnitab komisjoni hinnang langusstsenaariumi kohta, et isegi pessimistlikumate eelduste kohaselt oleks TAROM võimeline katma kõik oma kulud (sh amortisatsiooni- ja võla teenindamise kulud) ning tegutsema turul, ilma et tal oleks vaja ümberkorraldusperioodi lõpus täiendavat ümberkorraldusabi, samamoodi nagu lähtestsenaariumiski.
- (261) Võttes lisaks arvesse, et TAROMi elujõulisus ümberkorraldusperioodi lõpus sõltub kütusehindade ja reisijate arvu suundumustest, on komisjon palunud Rumeenia ametiasutustel teha konkreetsed täiendavad tundlikkusanalüüsid nende parameetrite kohta. Selle palve eesmärk oli teha kindlaks, mil määral võimaldab ajakohastatud ümberkorralduskava arvesse võtta nende parameetrite muutusi.
- (262) Kõnealused tundlikkusanalüüsid põhinevad nii lähtestsenaariumil, milles arvestatakse [...] teenindusaja müügiga, (mis ei sisalda kütusehinna ega/või reisijate arvu muutusi ning mida tähistatakse numbriga 0 või tähega „B“ (*baseline*), st kombinatsioon F0/P0 kokkuvõtlikul joonisel 5) kui ka seotud langusstsenaariumil (mis juba sisaldab kütusehinna [...] % tõusu ja reisijate arvu 2 % vähenemist võrreldes lähtestsenaariumiga ning mida tähistatakse numbriga 1 või tähekombinatsiooniga „Sb“ (*setback*), st kombinatsioon F1/P1).
- (263) Nende eelduste põhjal sisaldab 2. stsenaarium (F2/P2) nii kütusehinna [...] % tõusu kui ka reisijate arvu 4,6 % vähenemist võrreldes lähtestsenaariumiga (F0/P0 ehk B), samal ajal kui 3. stsenaarium (F3/P3) sisaldab nii kütusehinna [...] % tõusu kui ka reisijate arvu 6,5 % vähenemist võrreldes lähtestsenaariumiga.
- (264) Nagu on näha allolevalt joonisel 6, siis kuigi nii lähte- kui ka langusstsenaariumis on omakapitali positsioon (ja ka netotulu) ⁽¹⁰⁶⁾ ümberkorraldusperioodi lõpus positiivne, on kõigi selliste eelduste kombinatsioonide korral, mis sisaldavad kas kütusehinna või reisijate arvu muutust (vastavalt [...] % tõus või 6,5 % vähenemine) 3. stsenaariumist, TAROMi omakapitali positsioon (ja enamikul juhtudel ka netotulu) ümberkorraldusperioodi lõpus igal juhul negatiivne. Lisaks on omakapitali positsioon negatiivne järgmiste eelduste kõigi kombinatsioonide korral:
- 1) kütusehinna [...] % tõus (F2) koos reisijate arvu 2 % vähenemisega (P1);
 - 2) kütusehinna [...] % tõus (F2) koos reisijate arvu 4,6 % vähenemisega (P2).

⁽¹⁰⁵⁾ Rahuldavaks peetakse väärtusi vahemikus 5–9. Vt S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19. november 2013, tabel 18.

⁽¹⁰⁶⁾ Vt joonealune märkus nr 107, kus on esitatud selgitused prognoositava netotulu asjaomaste tasemetega kohta nendel asjaoludel.

Joonis 6

Tulemused tundlikkusanalüüsist TAROMi omakapitali positsiooni ja netotulu taseme kohta ⁽¹⁰⁷⁾ (2026) [...] teenindusaja müügi korral

	F0	F1	F2	F3	Selgitus:
					B Lähtestsenaarium ehk stsenaarium 0 (= F0/P0)
P0	B				F1/P1 Langusstsenaarium ehk 1. stsenaarium (= Sb)
					F0/P0 Lähtestsenaarium (muutuseta) (= B)
P1		Sb			F1-F2-F3 1., 2. ja 3. stsenaarium kütusehinna tundlikkusanalüüsiks
P2					P1-P2-P3 1., 2. ja 3. stsenaarium reisijate arvu tundlikkusanalüüsiks
P3					

(265) Täielikkuse huvides tuleb aga märkida, et kui võtta langusstsenaariumis [...] teenindusaja müügi asemel arvesse selle rendileandmist, ei taga ükski kombinatsioon peale langusstsenaariumi (F1/P1) ümberkorraldusperioodi lõpuks positiivset omakapitali positsiooni / netotulu. See tähendab, et kui [...] teenindusajaga mitte ei müüda, vaid see antakse rendile, viiksid kõik langusstsenaariumist (mille korral arvestatakse [...] teenindusaja müügiga, st Sb joonisel 6) halvemad võimalikud kombinatsioonid ümberkorraldusperioodi lõpuks negatiivse omakapitalini / netotuluni, ⁽¹⁰⁸⁾ sest nendel juhtudel ei teenitaks teenindusaja võõrandamisest tulu, mis võimaldaks korvata (reisijatelt saadava) tulu vähenemise ja (kütuse-) kulude tõusu 2. või 3. stsenaariumis.

(266) Eespool kirjeldatu põhjal tagavad ümberkorraldusperioodi lõpuks positiivse omakapitali positsiooni / netotulu vaid kombinatsioonid F0/P0 (st lähtestsenaarium, milles ei arvestata [...] teenindusaja võõrandamisega), F0/P1, F1/P0 ja F1/P1 (st langusstsenaarium, milles ei arvestata [...] teenindusaja võõrandamisega) ⁽¹⁰⁹⁾ (rohelised lahtrid joonisel 6).

(267) Lähtudes komisjoni tehtud analüüsist, mille eesmärk oli valideerida kütusehinna ja reisijate arvu eeldusi TAROMi ajakohastatud ümberkorralduskava läbivaatamise alguses ning sellest tulenevalt lähte- ja langusstsenaariumi finantsmudeleid (vt põhjendused 227–246), järeldas komisjon, et kombinatsioonid, mille korral omakapitali positsioon / netotulu oleks negatiivne ⁽¹¹⁰⁾ (sh põhjendustes 265 ja 266 käsitletud kombinatsioonid), põhinevad äärmuslikel eeldustel, mille realiseerumine on väga ebatõenäoline (v.a erakorraliste makromajanduslike ja/või geopoliitiliste suundumuste korral), pidades silmas, et lähte- ja langusstsenaariumi algpunktid on juba niigi ambitsioonikad. Seega võib neid TAROMi finantsprognooside stressitestimise kontekstis pidada eberealistlikuks ja

⁽¹⁰⁷⁾ Täpsuse huvides tuleb märkida, et prognoositud netotulu ei ole negatiivne, vaid pisut üle nulli järgmises kolmes kombinatsioonis: F3/P0 (prognoositud netotulu [...] eurot), F2/P1 (prognoositud netotulu [...] eurot) ja F0/P3 (prognoositud netotulu [...] eurot). Kõigi teiste kombinatsioonide korral on netotulu negatiivne. Käesoleva otsuse selguse ja lihtsuse huvides ning võttes arvesse, et asjaomane positiivne netotulu summa on väga väike, arvestab komisjon oma analüüsis, et kõnealused netotulu tasemed ei ole positiivsed (st võrduvad nulliga on või on alla selle), ning koondab need seega kokku teiste kombinatsioonide netotulu tasemetega (isegi kui see ei ole põhimõtteliselt vajalik, arvestades, et nende kombinatsioonide netotulu positiivsus toetab ja kinnitab täiendavalt komisjoni järeldust tema hinnangu nende aspektide kohta).

⁽¹⁰⁸⁾ Vt joonealune märkus nr 107, kus on esitatud selgitused prognoositava netotulu asjaomaste tasemete kohta nendel asjaoludel.

⁽¹⁰⁹⁾ Vt joonealune märkus nr 107, kus on esitatud selgitused prognoositava netotulu asjaomaste tasemete kohta nendel asjaoludel.

⁽¹¹⁰⁾ Vt joonealune märkus nr 107, kus on esitatud selgitused prognoositava netotulu asjaomaste tasemete kohta nendel asjaoludel.

neist loobuda. See kehtib seda enam kui arvestada, et kombinatsioon, mis on tegelikkuses langusstsenaariumist halvem (st F1/P2, mis sisaldab kütusehinna [...] % tõusu koos reisijate arvu 4,6 % vähenemisega), tagaks iseenesest ümberkorraldusperioodi lõpuks ikkagi positiivse omakapitali positsiooni / netotulu (arvestades [...] teenindusaja müügi, mitte rendileandmisega).

- (268) Eespool kirjeldatud arvesse võttes on komisjoni menetluse algatamise otsuses tõstatatud kahtlused hajutatud. Seepärast järeldab komisjon, et kavandatud asjakohastatud ümberkorralduskava on teostatav, ühtne ja ulatuslik ning suudab TAROMi pikaajalise elujõulisuse taastada mõistliku aja jooksul, võttes arvesse tema tegevuse eripära ja aega, mis on vajalik kavandatud investeeringute tegemiseks ja nendest kasu saamiseks. Võttes arvesse ümberkorralduskava kestust ja sisu ning turgu, kus TAROM tegutseb, on sellega seoses asjakohane, et Rumeenia kannab hoolt selle eest, et TAROM viib ümberkorralduskavas sisalduvad meetmed ellu õigel ajal, mis on abi siseturuga kokkusobivuse tingimuseks. Rumeenia või TAROM peaksid võtma kõik vajalikud meetmed, et tegeleda võimalike kõrvalekalletega finantstrajektooriga ja ümberkorralduskava aluseks olevatest prognoosidest.

7.3.3. Mõju konkurentsile ja liikmesriikidevahelise kaubanduse tingimustele

- (269) Selleks et hinnata, kas abi mõjutab põhjendamatult konkurentsi ja kaubandustingimusi, tuleb kindlaks teha abi positiivne mõju teatud majandustegevuse arengu soodustamisele ning ka abi muu positiivne mõju, tuvastada abi negatiivne mõju konkurentsile ja kaubandusele ning analüüsida, kas negatiivset mõju piiravad piisaval määral teatavad kergendavad asjaolud, mis tagavad abi vajalikkuse, asjakohasuse, proportsionaalsuse ja läbipaistvuse. Samuti tuleb hinnata, kas abi positiivne mõju kaalub üles selle allesjääva negatiivse mõju, võttes arvesse kergendavaid asjaolusid, ning kas abi mõju siseturule jääb positiivseks.

7.3.3.1. Abi vajalikkus ja ergutav mõju

- (270) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 53 kohaselt peavad liikmesriigid, kes kavatsevad anda ümberkorraldusabi, esitama riigiabi mittehõlmaval usaldusväärsel stsenaariumil põhineva võrdluse, milles näidatakse, kuidas kavandatud eesmärgi (turutõrke või sotsiaalprobleemide vältimine) ei oleks võimalik ilma abita saavutada või see saavutatakse piiratud ulatuses. Samuti peavad liikmesriigid ümberkorraldusabi ergutava mõju tõendamiseks näitama, et abi puudumisel oleks abisaaja ümber korraldatud, müüdud või tema tegevus lõpetatud viisil, mis ei oleks kaasa aidanud turutõrke või sotsiaalprobleemide vältimise eesmärgi saavutamisele (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkt 59).
- (271) Ümberkorraldusabi eesmärk on vältida TAROMi tegevuse lõpetamist ning seeläbi hoida ära turutõrkeid ja sotsiaalprobleeme, mis takistaksid lennutransporditeenuste arengut Rumeenias. See eesmärk saavutatakse ajakohastatud ümberkorralduskava rakendamisega, mida osaliselt rahastatakse ümberkorraldusabist; sellega välditakse TAROMi peatselt ähvardavat maksejõuetust, tema lennutegevusloa kaotamist ja tegevuse lõpetamist, mis abi mitteandmisel kindlasti aset leiaks.
- (272) Ajakohastatud ümberkorralduskavast nähtub, et abisaaja finantsprobleemide lahendamiseks tuleb tegeleda nii tema likviidsus- kui ka maksevõimeprobleemidega. Ilma abita ei suudaks TAROM lühiajalises perspektiivis täita oma finantskohustusi ega pääseks ligi turupõhisele rahastamisele (vt põhjendused 15 ja 17 ning jaotis 6.1). Peale selle ei saaks TAROM rahaliste vahendite puudumise tõttu ellu viia ümberkorraldusmeetmeid – see omakorda süvendaks raskusteni viinud probleeme ja tooks ühtlasi kaasa õhusõidukite lennukelu (vt põhjendused 54 ja 55). Pikaajalises perspektiivis ei ole TAROM võimeline täitma oma finantskohustusi, võttes arvesse märkimisväärset akumulieeritud kahjumit (vt põhjendused 13 ja 15), mis ilma abita aina suureneks ja muudaks lõppkokkuvõttes TAROMi maksejõuetuks. Tasub meelde tuletada, et TAROM vastab raskustes oleva ettevõtjana liigitamise kriteeriumidele juba vähemalt alates 2020. aasta veebruarist (vt põhjendus 11), kusjuures olukord ei ole sellest ajast saati muutunud (vt põhjendus 13). Ilma ümberkorraldusabita peaks TAROM suure tõenäosusega paratamatult turult väljuma, arvestades tema olemasolevat võlakoormust, asjaolu, et kõik tema teatava väärtusega varad on panditud senise

rahastuse või võlgade katteks ning et sellest tulenevalt ei ole tal võimalik kaasata rahalisi vahendeid erasektorist, samuti seda, et TAROMil on reaalne oht kaotada lennutegevusluba ja saada lennukeeld (põhjendus 17 ja jaotis 6.1). Seega on ümberkorraldusabi vajalik ajakohastatud ümberkorralduskava edukaks elluviimiseks, mis on omakorda ette nähtud selleks, et kõrvaldada TAROMi nõrgad kohad, muuta see pikaajalises perspektiivis elujõuliseks ning soodustada lennutransporditeenuste arengut Rumeenias. Ilma ümberkorraldusabita väljuks TAROM turult ning Rumeenia kodanikud, ettevõtjad ja piirkonnad jääksid ilma olulisest piirkondliku transpordiühenduse vahendist, mis on vajalik nii transpordi kui ka majandusliku ja sotsiaalse arengu tagamiseks piirkonnas. Seega on täidetud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunktis b ja punktis 53 sätestatud nõue abi vajalikkuse kohta.

- (273) Eespool kirjeldatud arvesse võttes leiab komisjon samuti, et abil on ergutav mõju, sest ilma ümberkorraldusabita väljuks TAROM peaaegu kindlasti turult ning seetõttu katkeks olulise teenuse osutamine. Sellest tulenevalt on täidetud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunktis d ja punktis 59 sätestatud nõue abi ergutava mõju kohta.

7.3.3.2. Abi asjakohasus

- (274) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti c ja punkti 54 kohaselt ei peeta ümberkorraldusabi siseturuga kokkusobivaks, kui sama eesmärk saavutatakse vähem moonutavate meetmetega, samuti peab ümberkorraldusabi olema vääriliselt tasustatud. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 58 kohaselt peavad valitud riigiabi vahendid vastama maksevõime- või likviidsusprobleemile, mida nendega kavatakse lahendada.
- (275) TAROM seisab silmitsi maksevõime- ja likviidsusprobleemidega, mida ümberkorraldusabiga tuleb lahendada. Ümberkorraldusabi antakse kapitalisüsti ja võla mahakandmisega (põhjendus 18); see kombinatsioon aitab lahendada ühelt poolt probleemi, et TAROMi omakapitali positsioon on märkimisväärselt halvenenud (omakapital on sügavalt negatiivne), ning teiselt poolt probleemi, et TAROMil puuduvad vahendid, millest teenindada olemasolevaid võlgasid ja katta tavapäraseks tegevuseks vajalikud rahavoovajadused.
- (276) Selles mõttes peab komisjon 95,3 miljoni euro suurust ümberkorraldusabi vormi poolest asjakohaseks kahel peamisel põhjusel. Esiteks, võttes arvesse, et TAROM on raskustes olev ettevõtja, kellel on varasema märkimisväärse kahjumi tõttu negatiivne omakapital vähemalt alates 2020. aastast (põhjendus 13), ei oleks abisaajal ilma maksevõimet parandava ümberkorraldusabita võimalik suurendada omakapitali viisil, mis võimaldaks kompenseerida varasema kahjumi ja kaasata suures mahus pikaajalist rahastust kapitaliturgudelt. Ümberkorraldusabiga tagatakse TAROMile vajalik omakapitali kaudu rahastamine, et tugevdada maksevõimet ja bilansipositsiooni. Teiseks nähtub likviidsusproгноosidest, et ilma ümberkorraldusabita oleks rahavood TAROMi äritegevusest 2024. aastal negatiivsed, kui osa võlgadest (nt päästmisabi) makstaks tagasi (vt põhjendused 54–56). 2024. aasta lõpuks prognoositav suur rahaline puudujääk jääks katmata ning TAROMil ei oleks piisavalt rahalisi vahendeid nelja Boeing 737-8 MAX lennuki tarne tagamiseks ega olemasolevate õhusõidukite rendimaksete tasumiseks. Menetluse algatamise otsuses komisjon selle aspekti kohta kahtlusi ei tõstatanud.
- (277) Nendel põhjustel järeldab komisjon, et kõnealuses vormis ümberkorraldusabi on kõige asjakohasem viis TAROMi probleemidega tegelemiseks ning et valitud vahendid aitavad lahendada nii abisaaja likviidsuse kui ka maksevõimega seotud probleeme.
- (278) Mis puudutab riigi tasustamist, siis kuna ümberkorraldusabi summat on võrreldes esialgses ümberkorralduskavas planeerituga märkimisväärselt vähendatud ning kõrvale on jäetud esialgse ümberkorralduskavaga ette nähtud otsetoetus, on komisjoni menetluse algatamise otsuses selle kohta tõstatatud kahtlused hajutatud. Peale selle saab riik ajakohastatud ümberkorralduskava kohaselt tasu sellega, et eeldatav positiivne netotulu suurendab riigile TAROMis kuuluva osaluse väärtust. Eeskätt suureneb aktsiakapitali suurendamise tulemusena riigi osalus TAROMis praeguselt tasemelt 97,22 % ligikaudu 98,5 %-le, mis võimaldab riigil saada peaaegu kogu TAROMi ümberkorraldamise õnnestumisest teenitava kasumi. Sellist tasu riigile võib pidada asjakohaseks ja kavandatud ümberkorraldusabi on seega asjakohaselt tasustatud.

(279) Neil asjaoludel leiab komisjon, et ümberkorraldusabi on asjakohane.

7.3.3.3. Proportsionaalsus

- (280) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti e kohaselt ei tohi ümberkorraldusabi ületada miinimumi, mis on vajalik selle abi eesmärgi saavutamiseks. Ümberkorraldusabi summa ja osakaal peavad rangelt piirduma ettevõetavaks ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga, pidades silmas abisaaja, selle aktsionäride või seda hõlmava kontserni olemasolevaid rahalisi vahendeid. Eelkõige tuleb tagada piisav omapanus ümberkorralduskuludesse ning kui riigi toetust antakse vormis, mis tugevdab abisaaja omakapitali positsiooni, tuleb võtta koormuse jagamise meetmeid. Nende nõuete hindamisel võetakse arvesse igasugust varasemat päästmisabi (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkt 61).
- (281) Abisaaja omapanus ümberkorralduskavasse peab olema tegelik ja ajakohane ning peaks üldjuhul olema võrreldav antud abiga, pidades silmas selle mõju abisaaja maksevõimele või likviidsuspositsioonile. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 63 kohaselt peab komisjon hindama, kas erinevad omapanuse allikad on tegelikud ega sisalda abi. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 64 kohaselt peab komisjon omapanust tavaliselt piisavaks, kui selle summa moodustab vähemalt 50 % ümberkorralduskuludest.
- (282) Komisjon peab kindlaks tegema, kas ajakohastatud ümberkorralduskava eri rahastamisallikad on tegelikud, st nende kasutamine ümberkorraldusperioodi jooksul on piisavalt kindel, välistades tulevase oodatava kasumi.
- (283) TAROMi omapanuse allikad on kapitalirent (põhjemus 76) ja õhusõidukite müük (põhjemus 78). Õhusõidukite müügiks on TAROM sõlminud ostulepingud summas [...] miljonit eurot (nelja Boeing 737-300 lennuki, ühe Boeing 737-300 mootori ja seitsme ATR 42-500 lennuki müük (põhjemus 76)). Nende varade ostjatelt saadavad tulud on tegelikud ja ajakohased ressursid, mis parandavad TAROMi likviidsuspositsiooni ja seega aitavad kaasa ümberkorraldamisele. Arvestades, et kõik nende varade ostjad on äriühingud, kes maksid pakkumismenetluse tulemusena kujunenud hinna (põhjemus 76), ei sisalda need vahendid ühtlasi abi. Mis puudutab uue õhusõiduki kapitalirenti väärtusega ligikaudu [...] miljonit eurot (v.a intress), siis tasub märkida, et rendileping on allkirjastatud. Seega on omapanus ajakohane (leping on allkirjastatud) ja tegelik (see aitab rahastada ümberkorraldamist rendileandjalt saadud õhusõiduki eelrahastamisega) ega sisalda abi (see on läbi räägitud eraõigusliku ostjaga kaubanduslikel tingimustel ilma riigi tagatiseta).
- (284) TAROMi kavandatud muid tuluallikaid (põhjemus 80) – st tulu äriühingus [...] omatava osaluse, [...] lennujaama teenindusaja ja teiste õhusõidukite (Airbus 318) müügist – ei saa pidada tegelikuks ja ajakohaseks. Eeskätt käivad [...] teenindusaja müügi üle praegu läbirääkimised, kuid ostjat ei ole valitud ega hinnas kokku lepitud, rääkimata lepingu allkirjastamisest. Sama kehtib osaluste müügi kohta. Hindamised on tehtud ja TAROMi otsuseid tegevatele organitele on saadud nõusolekud müügiks, kuid praeguse seisuga ei ole saadud ühtki siduvat pakkumist. Lisaks, nagu on märgitud menetluse algatamise otsuses, ei saa osaluste kavandatava müügi puhul lugeda, et sellega ei kaasne abi, kui turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte täitmist ei ole tõendatud (vt põhjemus 28). Airbus 318 müügiga on küll jõutud kaugemale, kuid praeguse seisuga ([...]) on allkirjastatud üksnes mittesiduv kavatusavaldus. Kui need tehingud ümberkorraldusperioodil teoks saavad, aitavad need tugevdada TAROMi elujõulisust. Praegu ei saa aga piisava kindlusega väita, et need varad päriselt müüa õnnestub. Seega ei kujuta need endast tegelikku ega ajakohast omapanust.
- (285) Seepärast aktsepteerib komisjon tegelikku, ajakohast ja abi mittesisaldava omapanusena 77,66 miljoni euro suurust summat TAROMilt ümberkorralduskulude katmiseks ning järeldab, et menetluse algatamise otsuses selles küsimuses tõstatatud kahtlused on ümber lükatud. Arvestades asjaolu, et ümberkorralduskulud moodustavad kokku 172,96 miljonit eurot ning et neid rahastatakse ümberkorraldusabiga summas 95,3 miljonit eurot, moodustab omapanus rahastatavatest ümberkorralduskuludest 44,9 %, seega vähem kui 50 %.

- (286) Kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 64 võib komisjon erandjuhtudel ja eriliste raskuste korral nõustuda panusega, mis on väiksem kui 50 % ümberkorralduskuludest, kui omapanuse summa jääb siiski oluliseks. Liikmesriik peab esitama tõendid selliste asjaolude ja raskuste kohta.
- (287) Praegustes COVID-19 pandeemia puhkemise järgsetes oludes leiab komisjon, et lähtudes tema suunistest seoses komisjoni teatisega „Riigiabi ajutine raamistik majanduse toetamiseks praeguse COVID-19 puhangu kontekstis“, ⁽¹¹¹⁾ võib TAROMi puhul olla põhjendatud, et omapanus on väiksem kui kehtestatud künnis 50 % ümberkorralduskuludest, sest see jääb endiselt oluliseks ja hõlmab turutingimustel põhinevat täiendavat uut rahastamist.
- (288) Komisjon tunnistab, et COVID-19 pandeemia ja selle ohjamiseks võetud meetmed on loonud abisaaja jaoks erandlikud asjaolud olukorras, kus majanduses on tõsine häire ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b tähenduses. Sellega seoses ja alates 2020. aastast sai TAROMi tegevus nii nõudluse kui ka pakkumise poolel COVID-19 pandeemia tõttu tugeva löögi (põhjendus 9). COVID-19 pandeemia tekitas lisaks olukorra, kus võlgade rahastamise turud on teatavates sektorites suures osas suletud või piiratud ning finantseerimisasutused on üldiselt oma krediidiilimiite vähendanud.
- (289) Kuigi COVID-19 pandeemia on lõppenud ja ajutine raamistik enam ei kehti, on pandeemia mõju lennundustööstuses olnud isäranis suur. EUROCONTROLi prognooside kohaselt (vt põhjendus 91) taastus lennuliiklus COVID-19-eelsele tasemele alles 2023. aastal, st kolme aasta möödudes kriisi haripunktist. Nagu on näha jooniselt 1, olid TAROMi tulemused 2020. aastal märkimisväärselt halvemad kui tööstuses keskmiselt ning tema taastumine kulges 2021. aastal raskemalt. Kuigi TAROMi taastumine 2022. aastal hoogustus, oli taastumismäär 2023. aastani alla EUROCONTROLi keskmise taastumismäära ning eelduste kohaselt püsib see alla selle määra nii EUROCONTROLi lähte- kui ka negatiivses stsenaariumis 2025. aastani (k.a). TAROMi aeglasem kasv ja COVID-19-eelsetele tasemetele taastumine võrreldes tööstusharu keskmisega võib olla osaliselt tingitud lennukipargi uuendamise edasilükkumisest, mille mõju peaks eelduste kohaselt avalduma kõige varem 2025. aastal.
- (290) Võttes arvesse asjaolu, et omapanus moodustab 44,9 % ümberkorralduskuludest (st see osakaal on märkimisväärne ning ei ole kaugel 50 % suurusest künnisest) ja et enamik sellest (ligikaudu 80 %) antakse uue rahastuse kujul, samuti arvestades COVID-19 pandeemia mõju TAROMi tegevusele, järeldeb komisjon, et käesoleval juhul on 44,9 % suurune omapanus vastuvõetav.
- (291) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 65, 66 ja 67 kohaselt võib riigi toetus, mida antakse viisil, mis suurendab abisaaja omakapitali, kaitsta aktsionäre ja allutatud võlausaldajaid tagajärgede eest, mida tõi kaasa otsus investeerida abisaajasse, tekitades seega moraalariski ja kahjustades turudistsipliini. Seega tuleks kahjude katmiseks abi anda ainult tingimustel, mis hõlmavad piisavat koormuse jagamist olemasolevate investorite vahel, ning riigi sekkumine peaks toimuma pärast seda, kui kahjud on täielikult arvesse võetud ja omistatud olemasolevatele aktsionäridele ja allutatud võlausaldajatele. Õige koormuse jagamine tähendab ka seda, et igasugust riigiabi, mis tugevdab abisaaja omakapitali, tuleks anda tingimustel, mis võimaldavad riigile mõistliku osa abisaaja tulevases väärtuse kasvust, arvestades riigi omakapitalisüsti suurust võrdluses äriühingu ülejäänud omakapitali suurusega pärast kahjude katmist.
- (292) Ümberkorraldusabi ei stimuleeri moraalariski või liigse riski võtmist, millest saavad kasu aktsionärid või

⁽¹¹¹⁾ Komisjoni teatis „Riigiabi ajutine raamistik majanduse toetamiseks praeguse COVID-19 puhangu kontekstis“ (ELT C 91 I, 20.3.2020, lk 1), mida on muudetud komisjoni teatistega C(2020) 2215 (ELT C 112 I, 4.4.2020, lk 1), C(2020) 3156 (ELT C 164, 13.5.2020, lk 3), C(2020) 4509 (ELT C 218, 2.7.2020, lk 3), C(2020) 7127 (ELT C 340 I, 13.10.2020, lk 1), C(2021) 564 (ELT C 34, 1.2.2021, lk 6), C(2021) 8442 (ELT C 473, 24.11.2021, lk 1) ja C(2022) 7902 (ELT C 423, 7.11.2022, lk 9).

võlausaldajad. Nagu on osutatud punktis 6.3.3, on Rumeenia, kes on nüüd abi andja, teinud enamusaktsionärina järelevalvet TAROMi strateegiliste ja äriotsuste üle. Samuti ei ole äriühingu tegevust rahastatud allutatud laenude ega (kahjumit katva) hübriidrahastamisega, mis tõenäoliselt kantakse osaliselt maha kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestatud koormuse jagamise nõuetega. Nendel tingimustel tagatakse vähemusaktsionäride osalus koormuse jagamisel kahjumi osalise katmisega kapitali vähendamise ja sellele järgneva kapitalisüsti abil, nagu on kirjeldatud punktis 6.3.3. Esiteks kaetakse osa TAROMi kahjumist kapitali vähendamisega [...] miljardi Rumeenia leu ulatuses. Sellele järgneb riigipoolne aktsiakapitali suurendamine summas 43,07 miljonit eurot, millega vähemusaktsionäride⁽¹¹²⁾ osalus väheneb esialgselt tasemelt 2,75 % ligikaudu [...] %-le. Sellega seoses annavad TAROMi vähemusaktsionärid ümberkorraldamisse panuse sellega, et katavad oma osalusest kahjumi ja vähendavad oma osalust asjakohasel viisil, mis omakorda vähendab vajadust riigiabi järele ja moraalariski.

(293) Seepärast järeltab komisjon, et ümberkorraldusabi on proportsionaalne.

7.3.3.4. Ühekordse abi põhimõte

(294) Selleks et tagada, et abi negatiivne mõju oleks piiratud, eesmärgiga vältida põhjendamatut mõju konkurentsile ja kaubandusele, ning tagada, et üldine mõju oleks positiivne,⁽¹¹³⁾ tuleb abi anda raskustes olevatele ettevõtjatele ühekordse abi põhimõtte kohaselt, millega piiratakse sellise abi andmine kümneks aastaks.

(295) Komisjon lubab ümberkorraldusabi anda ainult ühe ümberkorraldusmeetme toetuseks ja asjakohasel juhul tingimusel, et varasemast ümberkorraldusabi andmisest või ümberkorralduskava lõppemisest või peatamisest on möödunud rohkem kui kümme aastat⁽¹¹⁴⁾. Komisjon lubab teha sellest reeglist erandeid, kui ümberkorraldusabi järgneb ühe ümberkorraldusmeetme osana päästmisabile⁽¹¹⁵⁾.

(296) TAROMile antava ümberkorraldusabiga toetatakse ainult üht ümberkorraldusmeetmet. TAROM (ega ükski tema kontrolli all olev tütarettevõtja) ei ole viimase kümne aasta jooksul saanud päästmis- ega ümberkorraldusabi, välja arvatud 2020. aasta veebruaris heaks kiidetud päästmisabi (vt põhjendus 11), mida anti kuueks kuuks ning mis on seotud hinnatava ümberkorraldusabiga üksiku ümberkorraldusmeetme osana. Seega järgitakse ühekordse abi põhimõtet.

7.3.3.5. Konkurentsimoontonutusi piiravad meetmed

(297) Nagu on selgitatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktides 87–93, tuleks ümberkorraldusabist tulenevaid konkurentsimoontonutusi piiravad meetmed kindlaks määrata vastavalt abi moonutavale mõjule, olenevalt mitmest tegurist, eelkõige järgmistest: i) abi suurus ja laad ning tingimused ja asjaolud, mille alusel abi antakse; ii) abisaaja suurus ja suhteline tähtsus turul ning asjaomase turu omadused ja iii) asjaolu, millisel määral jääb moraalarisk püsima pärast omapanuse tegemist ja koormuse jagamise meetmete kohaldamist.

(298) Struktuurimeetmed võivad hõlmata varade võõrandamist, tootmisvõimsuse või turuosa vähendamist. Need peaksid soodustama uute konkurentide turuletulekut, olemasolevate väikeste konkurentide laienemist või piiriülest tegevust, võttes arvesse turgu või turge, kus abisaajal on pärast ümberkorraldamist oluline turupositsioon, eelkõige ülevõimsusega turge (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktid 78 ja 79). Käitumuslike meetmetega tuleks tagada, et abiga rahastatakse üksnes pikaajalise elujõulisuse taastamist ning et seda ei kuritarvitata tõsiste ja püsivate turu struktuuri moonutuste pikendamiseks või abisaaja kaitsmiseks eluterve konkurentsi eest (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkt 83).

(299) Nagu on märgitud põhjendustes 117–124, on Rumeenia konkurentsimoontonutuste piiramiseks välja pakkunud järgmised struktuurimeetmed: i) tegevusmahu vähendamine marsruutide sulgemise ning olemasolevate marsruutide lennusaaduse ja lennukipargi vähendamisega, mis kahandab läbilaskevõimet väljendatuna pakutavates istekohtkilomeetrites; ii) [...] teenindusaja rendileandmine ja/või müük; iii) kasumit taotlevate vertikaalselt seotud äriühingute aktsiate võõrandamine.

⁽¹¹²⁾ Avalik-õiguslikud ettevõtjad CNAB ja Romatsa R.A. ning erasektori investeerimisfond Muntenia; vt põhjendus 8.

⁽¹¹³⁾ Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkt f.

⁽¹¹⁴⁾ Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktid 70 ja 71.

⁽¹¹⁵⁾ Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 72 alapunkt a.

- (300) Mis puudutab tegevusmahu vähendamist, siis nagu on kirjeldatud põhjenduses 118, kätkeb see endas 14 marsruudi sulgemist nendest 41 marsruudist, mida TAROM teenindas 2019. aastal; sellega väheneb lendude koguarv võrreldes 2019. aasta tasemega 17 % ja veetavate reisijate koguarv 18 %. Seega sulgeb TAROM oma marsruutidest kolmandiku, mis moodustab märkimisväärse osa tema tegevusest. Kuigi ühelgi asjaomastest marsruutidest ei olnud 2019. aastal saavutatud C3-tasemel kasumlikkust, tuleb märkida, et TAROMil oli tol ajal vaid kolm sellist marsruuti (OTP–Budapest, OTP–Sofia ja Brüssel–Strasbourg), sest tegevust mõjutas tugevalt ebatõhus ärimudel. Kui vaadelda C1-tasemel kasumlikkusega marsruute, on kõnealune mõju väiksem. Sellest vaatenurgast olid 2019. aastal positiivsete tulemustega 10 marsruuti 14-st. TAROMi tegevus oli kasvuteel 12 marsruudil nendest 14 marsruudist, kusjuures 9 neist marsruutidest olid seotud ülekoormatud lennujaamadega, mille teenindusaegade järele on suur nõudlus. Ühe kõige ülekoormatuma lennujaama puhul, kus TAROM tegutseb (st [...] lennujaam), kavatab TAROM ühe teenindusaegade paari (vt põhjendus 119) alates 2024. aasta oktoobrist rendile anda ning selle lõpuks müüki panna. Sellega antakse konkurentidele selgelt võimalus laiendada oma tegevust mitmele atraktiivsele marsruudile. Rumeenia ametiasutused on võtnud kohustuse tagada, et TAROM ei ava ümberkorraldusperioodil suletud marsruute uuesti ning müüb teenindusaja [...] lennujaamas [...], kuid mitte hiljem kui ümberkorraldusperioodi lõpus 2026. aastal (vt põhjendus 119).
- (301) Olenemata sellest, et TAROMi ümberkorraldusperiood algas 2021. aastal, on komisjoni arvates asjakohane hinnata marsruutide sulgemist ja läbilaskevõime vähendamist 2019. aastal valitsenud tegevusseisu arvesse võttes (selle asemel et lähtuda seisust 2020. aastal, mis on ümberkorraldusperioodile vahetult eelnev aasta), sest TAROMi tegevust 2020. aastal mõjutasid märkimisväärselt reisipiirangud, mis kehtestati COVID-19 pandeemia leviku tõkestamiseks, nagu on osutatud põhjenduses 118.
- (302) Oma allesjäävatel marsruutidel vähendab TAROM osaliselt lennusedust – 2026. aastal on regulaarlendude koguarv kavakohaselt 28 % (tellimuslende arvestades 27 %) väiksem kui 2019. aastal (vt põhjendus 121). Arvestades, et 2022. aastal oli konkurents olemas kõigil marsruutidel, millel sagedust vähendatakse (v.a Satu Mare), võib eeldada, et konkurendid on huvitatud lennuseduse suurendamisest nendel marsruutidel, eriti pidades silmas asjaolu, et üheksa nendest marsruutidest läbib ülekoormatud lennujaamu. Sageduste vähendamisel koostöös marsruutide sulgemise ja lennukipargi vähendamisega (25 õhusõidukilt 2019. aastal 14-le 2025. aastal, kusjuures seda taset hoitakse ümberkorraldusperioodi lõpuni) kahaneb pakutavate istekohtkilomeetrite arv võrreldes 2019. aasta tasemega [...] % (ja C1-tasemel kasumlikkusega marsruutidel [...] %). See kujutab endast kasumit toova tegevuse märkimisväärselt vähendamist.
- (303) Rumeenia on võtnud kohustuse tagada, et TAROM käitab 2025. aastani kõige enam 18 õhusõidukit ja ülejäänud ümberkorraldusperioodil maksimaalselt 14 õhusõidukit.
- (304) Peale selle võõrandab TAROM oma osalused äriühingutes [...] ja [...], nagu on kirjeldatud põhjenduses 124. Võttes aga arvesse, et ainult TAROMi [...], võib eeldada, et TAROMi kohalolekut turul vähendab vaid TAROMile äriühingus [...] kuuluva osaluse võõrandamine. Äriühingus [...] omatava osaluse võõrandamisega vähendab TAROM veelgi oma kasumit toova tegevuse mahtu, kohalolekut turul ja pakub konkurentidele võimalust hakata selle kasumliku äritegevusega tegelema ning seega siseneda Rumeenia turule või tugevdada oma positsiooni Rumeenia turul. Rumeenia ametiasutused on võtnud kohustuse tagada, et TAROM müüb oma osalused [...] ja [...] aastal, kuid mitte hiljem kui ümberkorraldusperioodi lõpus, st 2026. aastal (vt põhjendus 124).
- (305) Kõnealune läbilaskevõime ja tegevuse vähendamise meetmete selge pakett kujutab endast koostöös Rumeenia võetud kindlate kohustustega märkimisväärselt edasiminekut võrreldes esialgse ümberkorralduskavaga ning on hajutanud komisjoni menetluse algatamise otsuses tõstatatud kahtlusi.
- (306) Võttes arvesse TAROMi suurust ja turuosa (vt põhjendus 9), leiab komisjon, et kui minna tegevuse vähendamisega Rumeenia kavandatud piiridest kaugemale, võib see ohtu seada TAROMi ärimudeli ja kahjustada tema pikaajalist elujõulisust. Komisjon on arvamisel, et moraalariski on tõhusalt piiratud ning et põhjenduses 300 kirjeldatud meetmete paketiga vabastatakse märkimisväärne võimsus konkurentidele ja tagatakse neile võimalus siseneda Rumeenia turule või tugevdada oma positsiooni turul, arvestades järgmisi asjaolusid: TAROM on kaasanud märkimisväärses summas uut rahastust uue Boeing 737-8 MAX lennuki kapitalirendiga (vt põhjendus 76), mis moodustab enam kui kolmandiku ümberkorraldamise kogukuludest; aktsiakapitali on kavas vähendada ligikaudu [...] miljardi Rumeenia leu võrra aktsiakapitali kogusummast (2,26 miljardit Rumeenia leud), mis kujutab endast

aktsionäride olulist jõupingutust kahjumi katmiseks; TAROMi puhul ei ole võimalik katta kogu kahjumi, sest akumuleeritud kahjum on aktsiakapitalist märgatavalt suurem; asjaolu, et vähemusaktsionäride osalus väheneb prognooside kohaselt 2,75 %-lt [...] %-le, mistõttu väheneb nende osaluse väärtus enam kui [...] % (vt põhjendus 81); olulised võlausaldajad on nõustunud võla maksetähtpäeva edasilükkamisega ning kõik rendileandjad on lubanud rendile antud õhusõidukeid mitte tagasi nõuda (põhjendus 85).

- (307) Nagu on osutatud põhjenduses 126, on Rumeenia peale selle võtnud kohustuse tagada, et TAROM rakendab päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 84 osutatud käitumuslikke meetmeid, see tähendab hoidub i) aktsiate omandamisest ümberkorraldusperioodi jooksul, välja arvatud juhul, kui see on hädavajalik tema elujõulisuse tagamiseks ning komisjon on selle heaks kiitnud; ning ii) oma toodete ja teenuste turustamisel riigi toetuse reklaamimisest konkurentsieelisena. Sellega tagatakse, et TAROM ei kasuta abi oma äritegevuse laiendamiseks konkureerivates äriühingutes osaluste omandamisega või müügitulu suurendamiseks Rumeenialt saadud toetuse reklaamimise abil. Sellega seoses ei saa nõustuda Wizz Airi seisukohaga, et TAROMile tuleks kehtestada juhtkonna tasustamise piirangud, mis kehtestati teatavatele lennuettevõtjatele COVID-19 rekapitalizeerimismeetmete kontekstis (vt põhjendus 47), kuna erinevalt käesolevast juhtumist olid abisaajate juhatuse liikmete tasustamise piirangud üks tingimustest, mis pidid olema täidetud COVID-19 rekapitalizeerimisabi saamiseks sel ajal kehtinud õigusraamistiku alusel; samuti ei ole Wizz Air tõendanud, kuidas juhtkonna tasustamise piirangud aitaksid käesoleval juhul konkurentsimoонutuspiirata, ning see ei ole selge ka muudest asjaoludest.
- (308) Kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 83 tagavad need meetmed, et abi kasutatakse ainult abisaaja pikaajalise elujõulisuse taastamiseks ning et seda ei kuritarvitata turumoonutuste loomisega või abisaaja kaitsmisega eluterve konkurentsi eest.
- (309) Seetõttu leiab komisjon, et konkurentsimoонutuspiiravad meetmed on ümberkorraldusabi negatiivse mõju vähendamiseks asjakohased.

7.3.3.6. Läbipaistvus ja aruandlus

- (310) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti g kohaselt peab liikmesriikidel, komisjonil, ettevõtjatel ja avalikkusel olema hea juurdepääs kõigile asjaomastele õigusaktidele ja nende alusel antavat abi käsitlevale teabele. Selleks on Rumeenia ametiasutused võtnud kohustuse kohaldada päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 96 sisalduvaid läbipaistvussätteid ning teha asjakohane teave kättesaadavaks veebisaitidel www.monitoruloficial.ro, www.ajutordestat.ro, www.tarom.ro ja www.mt.gov.ro.
- (311) Komisjon peab vajalikuks, et Rumeenia esitaks iga kuue kuu järel alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni korrapäraseid aruandeid ajakohastatud ümberkorralduskava rakendamise kohta. Nendes aruannetes käsitletakse eelkõige Rumeenia võetud rahastamiskohustuse ja abisaaja omapanuse tegeliku väljamakse kuupäevi, kõiki kõrvalekaldeid ajakohastatud ümberkorralduskavas sätestatud finants- või tegevustrajektooridest, ümberkorraldusmeetmetega saavutatud kulude piiramist ja kulude vähendamist ning saadud sissetulekuid ja Rumeenia või vajaduse korral abisaaja kavandatud või võetud parandusmeetmeid.

7.3.3.7. Positiivse ja negatiivse mõju tasakaalustamine

- (312) Hoolikalt kavandatud riigiabi meetmed peab tagama, et meetme üldine mõju oleks positiivne, vältides kaubandus-tingimuste kahjustamist määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.
- (313) Nagu on osutatud punktis 7.3.2, on ümberkorraldusabil positiivne mõju, sest sellega soodustatakse lennutransporditeenuste arengut Rumeenias. Eeskätt välditakse abiga olulise teenuse katkemise ohtu (vt alapunkt 7.3.2.1) ning võimaldatakse TAROMil ellu viia ümberkorraldusmeetmed, et taastada abisaaja pikaajaline elujõulisus (alapunkt 7.3.2.2).
- (314) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestas komisjon kriteeriumid, mida ta ümberkorraldusabi siseturuga kokkusobivuse hindamisel kontrollib, tagades, et kõne all oleva majandustegevuse arendamine ei kahjusta

kaubandustingimusi määral, mis on vastuolus ühiste huvidega. Nagu on selgitatud eespool, on ümberkorraldusabi vajalik ja ergutava mõjuga (vt alapunkt 7.3.3.1), asjakohane (vt alapunkt 7.3.3.2) ja proportsionaalne (vt alapunkt 7.3.3.3). Peale selle on kehtestatud tugevad kaitsemeetmed, et vähendada abi negatiivset mõju konkurentsimoontonutusi piiravate kompensatsioonimeetmetega (vt alapunkt 7.3.3.5), samuti ühekordse abi põhimõtte (vt alapunkt 7.3.3.4) ja läbipaistvusnõuete (vt alapunkt 7.3.3.6) järgimisega.

- (315) Kavandatavad konkurentsimoontonutusi piiravad meetmed – sealhulgas TAROMi pakutavate istekohtkilomeetrite arvu üldine vähendamine, lendude arvu (lennusageduste) ja lennukipargi vähendamine, marsruutide sulgemine ja äriühingus [...] omatava osaluse võõrandamine – vähendavad TAROMi kohalolekut turul, kus ta pärast ümberkorraldamist tegutseb, ning suurendavad teataval määral turu avatust.
- (316) Eeltoodut arvesse võttes leiab komisjon, et meetmed, mis piiravad abist tulenevaid konkurentsimoontonutusi, on ümberkorraldusabi negatiivse mõju vähendamiseks asjakohased.
- (317) Seega kaalub ümberkorraldusabi positiivne mõju lennutransporditegevuse arengule Rumeenias üles võimaliku negatiivse mõju konkurentsile ja kaubandusele, mis ei saa seega sellisel määral kahju, et see oleks vastuolus ühiste huvidega.

7.4. Wizz Air Malta esitatud kaebuse hindamine

- (318) 14. märtsil 2024 sai komisjon kaebuse Wizz Air Maltalt (edaspidi „kaebuse esitaja“), kes väitis, et Rumeenia andis TAROMi ümberkorraldamise raames täiendavat abi kolmel viisil: i) ümberkorraldusperioodi jooksul tehtud kapitalisüstid, mida komisjon ei olnud heaks kiitnud teises kahju hüvitamise otsuses ja/või millega muudeti komisjoni esimeses kahju hüvitamise otsuses heakskiidetud abi (riigi tagatis); ii) sellise lepingutingimuse aktsepteerimine, mille tulemusena ei olnud TAROMi ühele võlausaldajale (CNAB – avalik-õiguslik ettevõtja, kellel on sama enamusomanik kui TAROMil, st Rumeenia riik transpordiministeeriumi kaudu) antud tagatis realiseeritav; iii) [...] teenindusaja müük turuhinnast madalama hinnaga. Need väited on esitatud jaotises 6.8.
- (319) Komisjon hindab, kas need meetmed kujutavad endast ebaseaduslikku abi ning mil määral mõjutavad need väited teatatud meetmete kokkusobivust siseturuga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 alusel.
- (320) Põhjenduses 6 osutatud kuupäeval esitas Rumeenia oma märkused kaebuse esitaja tõstatatud kolme väite kohta ning leidis, et need ei ole põhjendatud kolmel järgmisel põhjusel: i) kapitali suurendamine 1,9 miljoni euro ulatuses vastas komisjoni teises kahju hüvitamise otsuses heaks kiidetud abile; kapitalisuurendustega kokku 2,7 miljoni euro ulatuses kasutati üksnes riigi tagatist, mille komisjon kiitis heaks oma esimeses kahju hüvitamise otsuses vastavalt kohaldatavatele õigusnormidele ja lepingusätetele, ning igal juhul kuulusid need teatatud meetmete alla, arvestades, et need olid seotud TAROMi likviidsusvajadustega ümberkorraldusperioodil (vt põhjendused 141 ja 143); ii) tingimuslikku tagatist käsitleval sätel ei olnud mingit mõju ei TAROMi ega CNABi turukäitumisele, arvestades asjaolu, et õiguse kohaselt ei saa riik järelevalveasutusena sekkuda juhtkonna äriotsustesse, ning äriühingute tegelikku käitumist, mis põhineb eesmärgil suurendada võla (koos viivistega) täieliku tagasimaksmise tõenäosust; igal juhul jäetakse see säte lepingust välja (vt põhjendus 144); iii) TAROM on teinud kõik jõupingutused, et müüa [...] teenindusaeg kõrgeima võimaliku hinnaga, nagu nähtub asjaolust, et selleks palgati sõltumatu ekspert ja et pakkumismenetlus on pooleli. Need Rumeenia ametiasutuste märkused on esitatud jaotises 6.9.
- (321) Lähtudes Rumeenia märkustest esimese väite kohta, saab selles väites osutatud kapitalisüstid jagada kolme rühma: i) esimene rühm koosneb kahest kapitalisuurendusest summas 9 000 000 ja 439 155 Rumeenia leud (kokku 9 439 155 Rumeenia leud ehk ligikaudu 1,9 miljonit eurot), mis tehti teise kahju hüvitamise lepingu alusel; ii) teine rühm koosneb kapitalisuurendustest summas 5 394 285, 5 460 515 ja 1 663 200 Rumeenia leud (kokku 12 518 000 Rumeenia leud ehk ligikaudu 2,7 miljonit eurot), millest Rumeenia on teatanud ümberkorraldusabina

käesoleva juhtumiga seotud teatistes; iii) kolmas rühm koosneb aktsionäride otsustega heaks kiidetud edasistest kapitalisuuendustest ligikaudu 14,9 miljoni Rumeenia leu (ehk ligikaudu 3,21 miljoni euro) ulatuses; kuna nendele otsustele ei ole järgnenud aktsionäride koosoleku kinnitavaid otsuseid, ei ole neid kapitalisuuendusi tehtud.

- (322) Rumeenia on esitanud asjaomased aktsionäride otsused ja finantskontode andmed, millest nähtub, et transpordiministeeriumi 2022. ja 2023. aastal tehtud tegelikud kapitalisuuendused moodustavad kokku vastavalt 9 000 000 ja 439 155 Rumeenia leud (kokku 9 439 155 Rumeenia leud ehk ligikaudu 1,9 miljonit eurot) ning 5 394 285, 5 460 515 ja 1 663 200 Rumeenia leud (kokku 12 518 000 Rumeenia leud ehk ligikaudu 2,7 miljonit eurot). See on seepärast, et kõiki varem heaks kiidetud kapitalisuuendusi tegelikkuses ei tehtud, kuna TAROM sai tagatud laenu osamaksed osaliselt maksta omavahenditest. Sellest tulenevalt on ümberkorraldusperioodil seni tehtud kapitalisuuenduste kogusumma 21 957 155 Rumeenia leud (ligikaudu 4,6 miljonit eurot) ja mitte ligikaudu 7,8 miljonit eurot, nagu kaebuse esitaja väitis. Seda kinnitab TAROMi aastaaruanne (2023, auditeerimata).
- (323) Sellest summast on 1,9 miljoni euro suurune kapitalisüst, mis vastab põhjenduses 321 osutatud esimese väite esimesele rühmale, komisjoni teises kahju hüvitamise otsuses heaks kiidetud siseturuga kokkusobiva abina ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b alusel ning seega ei mõjuta see teatatud meetmete hindamist.
- (324) Mis puudutab ülejäänud osa sellest 4,6 miljonist eurost, st 2,7 miljonit, mis vastab põhjenduses 321 osutatud esimese väite teisele rühmale, siis on Rumeenia sellest teatanud ümberkorraldusabina käesoleva juhtumiga seotud teatistes. Kuna kõik esimese kahju hüvitamise otsusega seotud laenumaksed, ⁽¹¹⁶⁾ mida TAROM ei ole võimeline ümberkorraldusperioodil rahapuudujäägi tõttu tasuma, kaetakse ümberkorraldusabina teatatud 45,77 miljoni euro suuruse kapitalisuuenduse alla kuuluvate kapitalisüstide abil, on vastavad kapitalisüstid komisjoni hinnangu kohaselt osa teatatud meetmetest. Komisjoni järeldus selle rühma kohta kajastub käesolevas otsuses esitatud järeldustes kõnealuse kapitalisuuenduse kohta.
- (325) Alates 2025. aastast tasub TAROM kõik ülejäänud osamaksed oma vahenditest.
- (326) Mis puudutab ülejäänud kapitalisuuendusi, mis moodustavad kokku ligikaudu 3,21 miljonit eurot ning on seotud põhjenduses 321 osutatud esimese väite kolmanda rühmaga, siis kuigi aktsionäride koosolek on need põhimõtteliselt heaks kiitnud, on kõnealuste otsustega pelgalt antud teoreetiline võimalus selliseid kapitalisüste teha ning neile ei ole järgnenud aktsionäride koosoleku kinnitavaid otsuseid kõnealuste kapitalisuuenduste teostamiseks. Selliste kinnitavate otsuste puudumine tähendab, et kapitalisuuendusi ei ole tehtud ning seega oleks ennatlik hinnata, kas TAROMile on sellega antud hüpoteetiline eelis.
- (327) Mis puudutab teist väidet (TAROMi ja CNABi vahelise tagatislepingu teatav säte), siis märgib komisjon, et ta on sunnitud teatatud meetmete siseturuga kokkusobivuse uurimise ⁽¹¹⁷⁾ lõpule viima ning et praeguse seisuga ei ole tal kaebuse esitajalt saadud teabe põhjal piisavalt tõendeid, et tunnistada kaebuses käsitletud meede riigiabiaks ja pidada seda asjakohaseks teatatud meetmete siseturuga kokkusobivuse hindamisel. Selleks et teist väidet aga hoolikalt analüüsida, aeglustamata seejuures teatatud meetmetega seotud menetlust, jätkab komisjon teise väite hindamist eraldi menetluses ⁽¹¹⁸⁾.
- (328) Mis puudutab kolmandat väidet ([...] teenindusaja müük turuhinnast madalama hinnaga), siis piisab sellest, kui märkida, et praeguse seisuga ei ole müügitehingut toimunud, mistõttu on veel vara hinnata, kas [...] teenindusaja

⁽¹¹⁶⁾ St 2023. aasta osamaksed kogusummas 2,7 miljonit eurot ja 2024. aastal tasumisele kuuluvad osamaksed kogusummas 3,29 miljonit eurot (kokku ligikaudu 5,99 miljonit eurot).

⁽¹¹⁷⁾ 5. juulil 2021 algatatud pooleliolev uurimismenetlus, mille käigus komisjon on nõuetekohaselt ära kuulunud huvitatud isikud ja hajutanud menetluse algatamise otsuses tõstatatud kahtlused, tuleb viivitamata lõpetada, võttes samuti arvesse riski (mida Rumeenia on tõendanud), et kui ümberkorraldusabi kohta ei ole kindlaks kuupäevaks lõplikku otsust tehtud, võivad teatavad TAROMi töövõtjad temaga töösuhted lõpetada, mis seaks omakorda ohtu ümberkorralduskava eduka elluviimise.

⁽¹¹⁸⁾ Juhtum SA.113203 (2024/FC).

hüpoteetiline müük toimuks tavapärastel turutingimustel ning kas see tagaks müügi hetkel ostjale majandusliku eelise. Kuna see väide on seotud võimaliku edasise meetmega, ei ole sel seega mõju hinnangule teatatud meetmete kohta.

- (329) Eespool esitatud arvesse võttes järeldeb komisjon, et kaebuse esitaja esimese väite teine rühm kuulub käesoleva juhtumiga seotud teatise alla ning seega kajastub komisjoni järeldeus selle rühma kohta käesolevas otsuses esitatud järeldeustes teatatud ümberkorraldusabi, eeskätt 45,77 miljoni euro suuruse kapitalisüsti kohta. Mis puudutab esimese väite esimest rühma, siis on komisjon seda käsitlenud ühes varasemas otsuses ning käesoleva juhtumiga seotud teatis seda ei hõlma; komisjon teeb oma lõpliku otsuse selle väite kohta eraldiseisvas menetluses, millele on osutatud põhjenduses 327. Esimese väite kolmanda rühma ning teise ja kolmanda väite kohta ei ole komisjonil kaebuse esitaja edastatud teabe põhjal piisavaid andmeid, et tunnistada kaebuses käsitletud meetmed riigiabiks; komisjon hindab neid väiteid aga eraldiseisvas menetluses, millele on osutatud põhjenduses 327.

7.5. Järeldeus siseturuga kokkusobivuse kohta

- (330) Eelõeldu põhjal järeldeb komisjon, et menetluse algatamise otsuses tõstatatud kahtlused on kõrvaldatud ning et ümberkorraldusabi negatiivne mõju konkurentsile ja kaubandusele on piiratud, võttes eelkõige arvesse asjaolu, et abisaaja on väike äriühing ning et turul valitseb eluterve konkurents, samuti konkurentsimoouutusi piiravaid meetmeid, mille rakendamise peaks tagama Rumeenia. Seega kaalub ümberkorraldusabi positiivne mõju lennutranspordi tegevuse arengule – tingimusel et Rumeenia tagab ajakohastatud ümberkorralduskava elluviimise⁽¹⁹⁾ – üles ülejäänud negatiivse mõju konkurentsile ja kaubandusele, mis ei saa seega sellisel määral kahju, et see oleks vastuolus ühiste huvidega.
- (331) Võttes arvesse huvitatud isikult ja Rumeenialt saadud märkusi ning ka muudatusi, mis tehti ümberkorralduskavas ja ümberkorraldusabis selleks, et kõrvaldada kahtlused, järeldeb komisjon, et ümberkorraldusabi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c kooskõlas, sest sellega soodustatakse Rumeeniasse suunduva, Rumeeniast lähtuva ja Rumeenia-sisese lennutranspordi teenuste arengut ning see ei kahjusta konkurentsi ega liikmesriikidevahelist kaubandust määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Kaebuse esitajalt saadud teave ei sea kahtluse alla komisjoni käesolevas otsuses esitatud hinnangut, olenemata sellest, kas kõnealuse kaebuse mõnda osa analüüsitakse täiendavalt eraldiseisvas menetluses.

8. JÄRELDEUS

- (332) Komisjon leiab, et Rumeenia ei ole täitnud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud rakendamiskeeldu ning on ebaseaduslikult võtnud osa teatatud meetmetest, mille summa moodustas 2023. aastal ligikaudu 2,7 miljonit eurot. Komisjon leiab siiski, et ümberkorraldusabi, sealhulgas 2023. aastal ebaseaduslikult antud abi, on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt siseturuga kokkusobiv,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Äriühingule TAROM S.A. 2023. aastal tehtud 2,7 miljoni suurune kapitalisüst kujutab endast riigiabi ja komisjon väljendab kahetsust, et Rumeenia andis kõnealuse abi ebaseaduslikult Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes.
2. Ümberkorraldusabi, mida Rumeenia on osaliselt andnud ja kavatseb anda äriühingule TAROM S.A. summas ligikaudu 95,3 miljonit eurot – ühelt poolt riigipoolse kapitalisüstiga summas ligikaudu 45,77 miljonit eurot (kapitalisüst on tehtud ja tehakse Rumeenia leudes) ning teisalt võla mahakandmisega summas, mis vastab päästmislaenu summale koos intressi ja võimalike vahetuskursi erinevustega (49,53 miljonit eurot) –, on siseturuga kokkusobiv Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses.

⁽¹⁹⁾ Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkt 122.

Artikkel 2

Rumeenia teavitab komisjoni otsuse täitmiseks võetud meetmetest kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavaks-tegemist.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Rumeeniale.

Brüssel, 29. aprill 2024

Komisjoni nimel
juhtiv asepresident
Margrethe VESTAGER