



2025/775

2025.4.24.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/775 HATÁROZATA

(2024. április 29.)

**a SA.59344 – 2021/C (korábbi 2021/N, korábbi 2020/PN) számú állami támogatásról – A TAROM-nak
nyújtott szerkezetátalakítási támogatás**

(az értesítés a C(2024) 2968. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére⁽¹⁾, és tekintettel a harmadik felektől az eljárás során kapott észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) A bejelentést megelőző kapcsolatfelvételt követően⁽²⁾ a román hatóságok 2021. május 28-án bejelentették a Bizottságnak, hogy szerkezetátalakítási támogatást kívánnak nyújtani a TAROM S.A.-nak (a továbbiakban: TAROM).
- (2) 2021. július 5-i levelében a Bizottság tájékoztatta a román hatóságokat, hogy a szerkezetátalakítási támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott. A román hatóságok 2021. augusztus 11-én benyújtották az említett levélben foglalt észrevételekkel kapcsolatos észrevételeiket.
- (3) A Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozata (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) 2021. szeptember 3-án került kihirdetésre az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*⁽³⁾. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.
- (4) A román hatóságoktól kapott észrevételek mellett a Bizottsághoz az előírt határidőn belül egy érdekelt féltől, nevezetesen a Wizz Air Hungary Zrt.-től érkeztek észrevételek (a továbbiakban: Wizz Air)⁽⁴⁾. A Bizottság továbbította ezeket az észrevételeket a román hatóságoknak, biztosítva számukra a válaszadás lehetőségét. A román hatóságok 2021. november 12-én kelt levelükben küldték el észrevételeiket.
- (5) A román hatóságok 2021. július 29-én, 2022. február 14-én, 2022. május 27-én, 2022. szeptember 23-án, 2022. november 21-én és 2022. december 21-én, 2023. február 24-én, 2023. március 27-én, 2023. április 5-én, 2023. április 12-én, 2023. április 20-án, 2023. május 30-án, 2023. június 28-án, 2023. július 13-án, 2023. július 18-án, 2023. július 21-én, 2023. július 24-én, 2023. július 28-án, 2023. július 31-én, 2023. augusztus 3-án, 2023. augusztus 22-én, 2023. szeptember 7-én, 2023. szeptember 13-án, 2023. szeptember 28-án, 2023. november 7-én, 2023. december 12-én, 2024. január 12-én, 2024. január 17-én, 2024. február 1-jén, 2024. február 8-án, 2024. február 15-én, 2024. március 7-én, 2024. március 19-én, 2024. március 21-én, 2024. március 25-én, 2024. március 26-án, 2024. március 29-én, 2024. április 4-én, 2024. április 12-én, 2024. április 15-én, 2024. április 16-án, 2024. április 17-én, 2024. április 19-én és 2024. április 25-én további tájékoztatást küldtek a Bizottságnak.

⁽¹⁾ HL C 355., 2021.9.3., 10. o.

⁽²⁾ E levélváltás 2020. augusztus 24-én kezdődött, amikor a román hatóságok előzetesen bejelentették a szerkezetátalakítási terv tervezetét, még a bejelentést megelőzően csatolva e-maileket, video- és telekonferencia keretében folytatott technikai megbeszéléseket, valamint a szerkezetátalakítási terv tervezetére vonatkozó előzetes visszajelzéseket.

⁽³⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

⁽⁴⁾ A Wizz Air 2021. október 4-i beadványa.

- (6) 2024. március 14-én a Wizz Air Malta Limited (a továbbiakban: Wizz Air Malta) panaszt⁽⁹⁾ nyújtott be a Bizottsághoz, amellyel kapcsolatban Románia 2024. március 28-án, 2024. április 4-én, 2024. április 16-án, 2024. április 19-én és 2024. április 24-én benyújtotta észrevételeit.
- (7) A román hatóságok 2023. július 11-én kivételesen beleegyeztek abba, hogy lemondanak az 1/1958 tanácsi rendelet⁽⁹⁾ 3. cikkével összefüggésben értelmezett, az EUMSZ 342. cikkéből eredő jogaikról, és így az EUMSZ 297. cikkének értelmében e határozat elfogadására és az értesítésre angol nyelven kerül sor⁽⁷⁾.

2. AZ INTÉZKEDÉSEK LEÍRÁSA

2.1. A kedvezményezett

- (8) A TAROM egy román légitársaság, amelyet 1954-ben alapítottak állami vállalatként. Az 1997. évi kormányrendelet⁽⁸⁾ alapján átszervezték, és a 136/1998. sz. törvény⁽⁹⁾ alapján részvénytársaságként hozták létre Románia nemzeti légiközlekedési vállalatként. A román állam, amelyet a Közlekedési, Infrastrukturális és Hírközlési Minisztérium (a továbbiakban: Közlekedési Minisztérium) képvisel, a részvények 97,25 %-át birtokolja közvetlenül. A fennmaradó kisebbségi részesedés két állami vállalat tulajdonában van: a Bucharest Airports National Company (CNAB) a részvények 1,44 %-át, a Romatsa RA (Román Légiforgalmi Szolgálat) a részvények 1,23 %-át, valamint egy magánrészvényes, a Muntenia Investment Fund a részvények 0,08 %-át birtokolja. A román hatóságok azt állítják, hogy a TAROM nem része egy nagyobb vállalatcsoportnak, mivel független döntéshozatali központ, amelyet nem más állami vállalatokkal együtt irányítanak. A TAROM a(z) [...] vállalatot birtokolja – és kisebbségi részvényes több más vállalatban, például a(z) [...] vagy a(z) [...] vállalatban⁽¹⁰⁾.
- (9) A TAROM elsősorban utasok, valamint áru- és postai küldemények légi fuvarozásával foglalkozik. 2023. december 19-i állás szerint a szervezeti szerkezetátalakítást követően a TAROM-nak 1 156 alkalmazottja volt, akik közül körülbelül [...] a műszaki részlegen (karbantartási és javítási műveletek) dolgozott. A vállalat 2010 óta tagja a SkyTeam szövetségnek. A TAROM egy csomópontot (hubot) használó légi fuvarozó, amelynek központja az Ilfov régióban található OTP repülőtérén található. 2023 decemberében a TAROM flottája 18 légi járműből állt, amely 28 útvonalon működött, amelyek közül 21 nemzetközi, 7 pedig belföldi volt. Nemzetközi útvonalain a TAROM összeköti Bukarestet az Európán belüli és kívüli fővárosokkal, valamint más európai csomópontokkal. A TAROM a menetrend szerinti járatokon kívül utazásszervezőknek is kínál közlekedési szolgáltatásokat; 2023-ban a charterjáratok becsült részaránya a TAROM teljes nettó bevételének [...] %-a volt. A Covid19-világjárvány következtében a TAROM 2020-ban elvesztette a világjárvány előtti forgalmának 73 %-át, és míg 2019-ben 3,1 millió utast szállított, 2020-ban ez a szám 900 000-re csökkent. A fellendülés 2021-ben kezdődött, amikor az utasok száma 1,6 millióra nőtt, 2022-ben pedig felgyorsult, amikor a TAROM mintegy 2,2 millió utast szállított. A 2023-ban szállított utasok száma [...] millióra becsülhető, ami még mindig [...] %-kal elmarad a TAROM világjárvány előtti, azaz 2019-es forgalmi szintjétől.
- (10) 2019-ben a TAROM részesedése a román légi közlekedési piacon [...] % volt, míg e piac legnagyobb légitársasága, a diszkont légitársaság, a Wizz Air 25,7 %-os részesedéssel rendelkezett. A Blue Air, a második legnagyobb szereplő 17,1 %-os részesedéssel rendelkezett, a Lufthansa pedig a negyedik legnagyobb légitársaság volt, szorosan a TAROM mögött, 12,3 %-os részesedéssel. Ezek a piaci részesedések az elmúlt években többé-kevésbé stabilak maradtak: 2022-ben a Wizz Air elérte a 25,2 %-ot, a Blue Air a 18,6 %-ot, a TAROM a(z) [...] %-ot és a Lufthansa a 10,6 %-ot. 2023-ban a helyzet megváltozott, többek között a Blue Air fizetésektelensége miatt: a Wizz Air részesedése

⁽⁸⁾ SA.113203 – A TAROM-nak nyújtott állítólagos állami támogatás.

⁽⁹⁾ Az 1. rendelet az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról (HL 17., 1958.10.6., 385/58. o.).

⁽⁷⁾ 2021. december 29-i levél.

⁽⁸⁾ 45/1997. sz. kormányrendelet a „Nemzeti Román Légiközlekedési Társaság – TAROM” – S.A. kereskedelmi társaság létrehozásáról.

⁽⁹⁾ A Hivatalos Közlöny I. részének 241. számában 1998. július 2-án közzétett, 1998. június 29-i 136/1998. sz. törvény a „Nemzeti Román Légiközlekedési Társaság – TAROM” – S.A. létrehozásáról szóló 45/1997. sz. kormányrendelet jóváhagyásáról.

⁽¹⁰⁾ Konkrétabban – a(z) [...] mellett – a TAROM a következő vállalatokban rendelkezik részesedéssel: [...].

37,5 %-ra nőtt, a TAROM a második helyre került, [...] %-kal, a Ryanair pedig a harmadik legnagyobb versenytárs lett a piacon, 13,7 %-os részesedéssel, ami közel áll a TAROM-éhoz. 2023-ban az 5,6 %-kal rendelkező Lufthansa és az 5,3 %-ot elérő új belépő, a HiSky ⁽¹¹⁾ volt a negyedik és az ötödik legnagyobb versenytárs. A TAROM jelenlegi fő versenytársai a romániai piacon a Wizz Air, amely 30 romániai székhelyű repülőgéppel rendelkezik, és körülbelül 170 útvonalat biztosít hat állomásról (OTP, Kolozsvár, Craiova, Jászvásár, Nagyszeben, Temesvár), a másik pedig a Ryanair diszkont légitársaság. Ez utóbbi a román piac harmadik legnagyobb légitársaságává vált, amely körülbelül 44 útvonalon kínál összeköttetést három repülőtérrel (OTP, Kolozsvár és Jászvásár). Amint azt a román hatóságok állítják, a romániai légi közlekedési piacot nagy fokú koncentráció és a piacot uraló első öt-hat légi fuvarozó közötti versengés jellemzi. Az öt legnagyobb légitársaság együttes piaci részesedése 2023-ban 78 %-ra nőtt. A légiközlekedési ágazat viszonylag versengő, és 2023 végén 20 regisztrált légitársaság üzemeltetett menetrend szerinti és charterjáratokat a román piacon. A piacot a diszkont légitársaságok, jelenleg a Wizz Air, a Ryanair és a HiSky uralják (2023-ban körülbelül 57 %-os értékesítéssel, 2022-ben pedig az utasok száma tekintetében mintegy 70 %-os piaci részesedéssel [a fent említett három diszkont légitársaság és a Blue Air]). A román repülőterekre érkező és onnan induló, menetrend szerinti járatokat üzemeltető légitársaságok közül csak négy vállalat, nevezetesen három diszkont légitársaság (Wizz Air, Ryanair, HiSky) és a TAROM rendelkezik központtal Romániában.

2.2. Az intézkedések háttere

2.2.1. Megmentési célú támogatás

- (11) 2020. február 19-én a román hatóságok bejelentették a Bizottságnak, hogy megmentési célú támogatást kívánnak nyújtani a TAROM-nak. E bejelentés időpontjában a TAROM a román hatóságok szerint pénzügyi nehézségekkel küzdött felhalmozódott veszteségei miatt, amelyek főként az idősödő és nem homogén flottának voltak betudhatóak, amely magas karbantartási költségekkel és magas üzemanyagdíjakkal járt, ami viszont negatívan befolyásolta a TAROM nyereségét, operatív cash flow-ját és készpénzforrásait. 2020. február 24-i határozatával ⁽¹²⁾ (a továbbiakban: megmentési támogatásról szóló határozat) a Bizottság a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról szóló iránymutatás (a továbbiakban: megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás) ⁽¹³⁾ által értelmezett EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján 175 952 000 RON (az akkor alkalmazandó átváltási árfolyamon körülbelül 36,66 millió EUR) összegű kölcsönt hagyott jóvá a TAROM javára (a továbbiakban: megmentési kölcsön). A román hatóságok megerősítik, hogy a megmentési támogatásról szóló határozat alapján nyújtott megmentési támogatás kivételével sem a TAROM, sem az általa ellenőrzött leányvállalatok nem részesültek a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében vett megmentési vagy szerkezetátalakítási célú támogatásban az elmúlt tíz évben, és hogy a TAROM szerkezetátalakítási terve nem tartalmaz tőkeinjekciót vagy beruházást olyan szervezetekbe, amelyekben a TAROM részesedéssel rendelkezik.
- (12) 2022. május 4-én a Törvényszék elutasította a Wizz Airnek a megmentési támogatásról szóló határozat megsemmisítése iránti kérelmét ⁽¹⁴⁾. 2024. január 11-i ítéletével az Európai Unió Bírósága (a továbbiakban: Bíróság) elutasította a Wizz Air által a Törvényszék 2022. évi ítélete ellen benyújtott fellebbezést ⁽¹⁵⁾. A Bíróság nevezetesen megerősítette, hogy a Törvényszék nem alkalmazta tévesen a jogot, amikor úgy ítélte meg, hogy annak értékelése során, hogy fennáll-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontja értelmében vett, nehezen helyettesíthető jelentős szolgáltatás zavarának kockázata, a Bizottság nem volt köteles figyelembe venni azon piac méretét, amelyen a TAROM működik, sem pedig e légitársaságnak az említett piacon fennálló részesedését ⁽¹⁶⁾.

2.2.2. A TAROM pénzügyi nehézségei

- (13) A román hatóságok azt állítják, hogy a TAROM nehéz helyzetben lévő vállalkozás, mivel jegyzett részvénytőkéjének több mint fele eltűnt a halmozott veszteségek miatt, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20.

⁽¹¹⁾ A HiSky 2021 márciusában lépett be a román légiközlekedési piacra, néhány menetrend szerinti járatot és charterjáratokat is biztosítva. 2023. decemberi állás szerint a vállalat hét repülőgépből álló flottát üzemeltet, amely körülbelül 25 útvonalon működik, ebből két belföldi útvonalon, amelyek összekötik az OTP repülőtérét Kolozsvárral, illetve Temesvárral.

⁽¹²⁾ A Bizottság 2020. február 24-i C(2020) 1160 final határozata az SA.56244 (2020/N) – Románia – A TAROM javára nyújtott megmentési támogatás ügyben (HL C 310., 2020.9.18., 1. o.).

⁽¹³⁾ HL C 249., 2014.7.31., 1. o.

⁽¹⁴⁾ A Törvényszék 2022. május 4-i Wizz Air Hungary kontra Bizottság ügyben hozott ítélete, T-718/20, ECLI:EU:T:2022:276.

⁽¹⁵⁾ A Bíróság 2024. január 11-i Wizz Air Hungary kontra Bizottság ügyben hozott ítélete, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26.

⁽¹⁶⁾ Ugyanott, 39. pont.

pontjának a) alpontjában foglaltak szerint. A TAROM 2004 óta halmozott fel veszteségeket, és az elmúlt években jelentős veszteségeket könyvelt el. A TAROM jegyzett részvénytőkéje 2021-ben körülbelül 3,57 milliárd RON⁽¹⁷⁾ (körülbelül 717,21 millió EUR⁽¹⁸⁾) volt. A TAROM 2020-ban 90,3 millió EUR, 2021-ben 66,6 millió EUR, 2022-ben 55,7 millió EUR veszteséget könyvelt el, és 2020-ban 3 623 825 813 RON (hozzávetőleg 728,03 millió EUR) és 2021-ben 3 951 281 534 RON összegű veszteséget halmozott fel, ami körülbelül 793,81 millió EUR-t jelent. A TAROM saját tőkéje 2021-ben negatívba fordult, és 2021 végén – 51 283 857 EUR-t tett ki, 2022 végén pedig 90 884 124 EUR-t tett ki; a TAROM 2023. évi előzetes eredményei 2023. december 31-én [...] EUR saját tőkét mutatnak.

- (14) A román hatóságok továbbá azt állítják, hogy a TAROM a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának c) alpontja szerint megfelel azoknak a nemzeti jog szerinti kritériumoknak, amelyek alapján hitelezői kérésére kollektív fizetéseképtelenségi eljárás alá vonható. A román nemzeti jog szerint minden olyan hitelező, akinek az adósával szembeni követelése meghaladja az 50 000 RON-t (körülbelül 10 045 EUR-t), amely több mint 60 napja esedékes, fizetéseképtelenségi kérelmet nyújthat be a bírósághoz. Az adós azonban védekezhet a hitelező arra vonatkozó kérelmével szemben arra hivatkozva, hogy még ha a fenti feltételek teljesülnek is, elegendő likviditással rendelkezik. A TAROM esetében fennáll annak a kockázata, hogy egyes hitelezők bármikor úgy dönthetnek, hogy fizetéseképtelenségi eljárás megindítását kérik.
- (15) A román hatóságok kifejtik, hogy a TAROM pénzügyi nehézségeinek számos oka van; mind a belső, mind a külső tényezők a TAROM versenyképességének csökkenéséhez és a működési költségek növekedéséhez vezettek. Először is, a TAROM régi flottát üzemeltet (a TAROM átlagos repülőgép-életkora 13–18 év, Boeing 737–300-ai átlagosan 25 évesek), amely nagymértékben diverzifikált volt (azaz Avion de Transport Régional G.I.E. [a továbbiakban: ATR], Boeing és Airbus), és magas karbantartási, műszaki korszerűsítési és modernizációs költségeket igényelt. Emellett a TAROM jelentős számú veszteséges útvonalat⁽¹⁹⁾ üzemeltetett, és 2019-ben csak három olyan útvonallal rendelkezett, amely elérte a C3⁽²⁰⁾ jövedelmezőségi szintet. Másodszor, más szereplők, különösen a diszkont légitársaságok piaca lépése egyre nagyobb nyomást gyakorolt a TAROM árképzésére. Harmadszor, munkaerővel kapcsolatos problémák jelentkeztek az alacsony munkateher, a szükségesnél magasabb munkaerőköltség, a megnövekedett bürokrácia, a munkavállalók motiválatlansága, valamint a képzett munkaerő vonzásának és megtartásának nehézségei formájában. Negyedszer, a műveletek nem voltak hatékonyak, amelyek a műszaki részlegnél (például alacsony termelékenység, a tanúsítványok és a műszaki készségek hiánya, túlzott vezetői szintek, a teljesítménymutatók hiánya), a beszerzési részlegnél (nem szabványos, manuális, nem tervezett és decentralizált beszerzési folyamat, alacsony termelékenység, teljesítménymutatók hiánya) és a nem jövedelmező (belföldi és nemzetközi) jegyértékesítő ügynökségeknél tapasztalható hiányosságokat foglaltak magukban. Emellett az üzemanyag- és egyéb költségek növekedése, valamint a korlátozott többletbevételek rontották a TAROM jövedelmezőségét. A működési teljesítmény romlásának fő oka a működési költségeknek a bevételekhez viszonyított egyenlőtlen alakulása; a legnagyobb káros hatással járó működési költségek az üzemanyagköltségek, az előregedő flotta karbantartási költségei, valamint a működés elégtelenségéből eredő költségek.
- (16) Ez a veszteségek jelentős felhalmozódásával járt, ami a TAROM negatív saját tőkéjét eredményezte, valamint az adósság felhalmozódásához és a készpénztartalékok kimerüléséhez vezetett, ami a TAROM negatív cash flow-ját eredményezte. Végezetül a Covid19-világjárvány időszaka 2020-ban és 2021-ben fokozta a veszteségeket a repülési tevékenység és következképpen a bevételek jelentős csökkenése miatt. Bár a TAROM az EUMSZ 107. cikke (2)

⁽¹⁷⁾ Bejelentési formanyomtatvány, 2022.december 21.

⁽¹⁸⁾ Az e határozatban alkalmazott átváltási árfolyam 1 RON = 0,2012 EUR (és fordítva 1 EUR = 4,9706 RON, amely az Európai Központi Bank (EKB) által 2024. március 6-án rögzített átváltási árfolyam).

⁽¹⁹⁾ Például a Bukarestet (OTP repülőter) Tbiliszivel, Alicantéval, Jerevával, Hamburggal, Larnacával, Nagyszebenel, Stockholmmal, Valenciával, Barcelonával, Münchennel, Béccsel összekötő útvonalak, valamint a Kolozsvár–Jászvásár és Jászvásár–Temesvár útvonalak. Ezek az útvonalak nem voltak nyereségesek a C3 szintű jövedelmezőség mellett, és némelyikük a C1 jövedelmezőségi szinten sem volt nyereséges (lásd a 20. lábjegyzetet).

⁽²⁰⁾ A C3 szintű jövedelmezőség a közvetlen működési költségek, a légi járművekkel kapcsolatos költségek és az adminisztratív költségek levonása utáni eredmény, míg a C1 szintű jövedelmezőség csak a közvetlen működési költségeket, a C2 szintű jövedelmezőség pedig csak a közvetlen működési költségeket és a légi járművek költségeit veszi figyelembe.

bekezdésének b) pontja ⁽²¹⁾ alapján kétszer részesült kártérítési támogatásban a Covid19 terjedésének megelőzését célzó kormányzati intézkedések közvetlen következményeként elszenvedett károkért, ezek a támogatási intézkedések nem a TAROM már a világjárvány kitörése előtt fennálló pénzügyi nehézségeinek kezelésére vagy csökkentésére irányultak, hanem csupán arra, hogy kompenzálják a légitársaságot a világjárvány és a kapcsolódó forgalmi korlátozások rendkívüli körülményei által közvetlenül okozott veszteségeikért.

- (17) Amint azt a román hatóságok állítják, a TAROM valamennyi, bizonyos értékkel bíró eszközére, különösen a TAROM tulajdonában lévő összes repülőgépre a jelenlegi finanszírozási megállapodások részeként vagy a fennálló adósságokkal szembeni garanciaként zálogjogot jegyeztek be (például az Airbus 318 repülőgépekre a (11) preambulumbekkezdésben említett megmentési célú kölcsönre vonatkozó zálogjogot jegyeztek be); ezenkívül a TAROM által az első kártérítési határozat alapján kapott állami támogatást hitelgarancia formájában nyújtották, amelyet a TAROM-nak az eszközeivel kellett biztosítani. Ezenkívül a TAROM flottájába a flottamegújítási program részeként belépő légi járművek bérleti szerződésekből származnak, és így nem állnának rendelkezésre biztosítékként (lásd a (61) preambulumbekkezdést). Ezért a román hatóságok szerint a TAROM-nak a jövőben nem lett volna elegendő eszköze a hitelek biztosítására. A biztosítékként szolgáló eszközök hiánya miatt a román hatóságok azt állítják, hogy a TAROM nem lett volna képes banki finanszírozást biztosítani, és nem került sor rövid távú finanszírozási alternatívák azonosítására.

2.3. A szerkezetátalakítási támogatási intézkedések

- (18) A román hatóságok szerkezetátalakítási támogatásként az alábbi két intézkedést jelentették be a Bizottságnak a TAROM javára: i. az állam által nyújtott tőkeinjekción keresztül végrehajtott részvénytőke-emelések ⁽²²⁾, amelyek összesen mintegy 45,77 millió EUR-nak felelnek meg (ebből 12 518 000 RON-t vagy körülbelül 2,7 millió EUR-t már 2023-ban végrehajtottak ⁽²³⁾), a fennmaradó 43,07 millió EUR-ra pedig 2024-től kerül sor; valamennyi emelést RON-ban hajtották végre vagy tervezték végrehajtani) és ii. adósságleírás a megmentési célú kölcsön teljes összegében, amely kamattal együtt 49,53 millió EUR (a továbbiakban együttesen: szerkezetátalakítási támogatási intézkedések). A fenti i. pontban szereplő összeg fedezi a TAROM-nak a szerkezetátalakítási időszak alatti készpénzhiányát, beleértve az első kártérítési határozat alapján garantált hitel törlesztőrészeleteinek visszafizetésére szolgáló 5,99 millió EUR-t (a továbbiakban: Covid19-kölcsön). Az adósságleírás összege a megmentési célú kölcsön mintegy 36,7 millió EUR összegű tőkeösszegéből, a 2020 májusa és 2024 áprilisa közötti időszakra vonatkozó tőkésített kamatból ⁽²⁴⁾, valamint az ezen időszak alatt felmerült árfolyam-különbözetekekből áll. A román hatóságok azt állítják, hogy a megfelelő összeg leírását követően a TAROM-nak a megmentési célú kölcsön és a kapcsolódó költségek visszafizetésére vonatkozó kötelezettsége megszűnik. A két szerkezetátalakítási támogatási intézkedés együttesen mintegy 95,3 millió EUR-t tesz ki.
- (19) Az intézkedések finanszírozása a Közlekedési Minisztérium költségvetéséből történik. A szerkezetátalakítási támogatás nyújtására a 2021. október 10-i 113/2021. sz. sürgősségi kormányrendelettel módosított, a „Romanian National Air Transport Company – TAROM” S.A. kereskedelmi vállalat létrehozásáról szóló 45/1997. sz. kormányrendelet (a továbbiakban: GEO) 20. cikke alapján kerül sor, amelynek alapján az állami támogatás összegét és formáját jóváhagyó kormányzati határozatot a TAROM szerkezetátalakítási támogatását engedélyező bizottsági határozat elfogadását követően és e határozattal összhangban bocsátják ki. A román hatóságok azt állítják, hogy a GEO így az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésével összhangban felfüggesztési kötelezettséget tartalmaz, amely

⁽²¹⁾ A Bizottság C(2020) 6910 final határozata (2020. október 2.) az SA.56810 (2020/N) számú állami támogatásról – Románia – Covid19: A TAROM-nak nyújtott támogatás (HL C 94., 2021.3.19., 1. o.) – az első kártérítési határozat; a Bizottság C(2022) 2934 final határozata (2022. április 29.) az SA.63360 (2021/N) számú állami támogatásról – Románia – Covid19 – A TAROM II. kártérítése (HL C 378., 2022.9.30., 1. o.) – a második kártérítési határozat.

⁽²²⁾ E határozatban „tőkeemelés(ek)ként” vagy „tőkeinjekció(k)ként” is szerepelnek.

⁽²³⁾ 2023. november 29-én a román hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a TAROM nem tudja visszafizetni a Covid19-kölcsön azon részletét, amelyre vonatkozóan a Bizottság első (a (16) preambulumbekkezdésben említett) kártérítési határozata állami garancia formájában nyújtott állami támogatást hagyott jóvá, és következképpen kikérték a Bizottság szolgálatainak véleményét a garancia végrehajtásáról. A Bizottság szolgálatai arról tájékoztatták Romániát, hogy a garancia pusztá végrehajtása, amikor a kezes visszafizeti az összeget a hitelezőnek, és a hitelező jogait átruházzák a kezesre, nem járna új támogatással. Mivel azonban a román jog szerint a TAROM állami tulajdonosa köteles volt biztosítani a részlet tőkeemelés formájában történő visszafizetéséhez szükséges eszközöket, a román hatóságok ezt a tőkeemelést a szerkezetátalakítási támogatás részeként jelentették be. A Covid19-hitel törlesztőrészeleteinek a szerkezetátalakítási időszakban történő visszafizetése céljából végrehajtott tőkeemelések teljes összege nem haladja meg az 5,99 millió EUR-t, amely a 2023-ban már nyújtott 2,7 millió EUR-ból és a 2024-re tervezett 3,29 millió EUR-ból tevődik össze. A hitel 2024 utáni fennmaradó törlesztőrészeleteit a TAROM saját forrásokból fizeti vissza.

⁽²⁴⁾ Míg a Bizottság 2020. február 24-én hagyta jóvá a megmentési célú kölcsönt (lásd a (11) preambulumbekkezdést), a román hatóságok csak 2020. április 29-én nyújtották a támogatást.

szerint a TAROM-nak csak azt követően nyújtható támogatás, hogy a Bizottság engedélyezte a támogatást, és a támogatás nyújtásának időpontja a nemzeti hatóságok támogatás nyújtására vonatkozó kötelezettségvállalásának időpontja, a Bizottság jóváhagyásától függően. Románia előadta, hogy a felfüggesztési kötelezettséget nem alkalmazták a Covid19-kölcsön törlesztőrészeinek visszafizetésére 2023 márciusában, 2023 júniusában és 2023 szeptemberében több részletben, RON-ban nyújtott mintegy 2,7 millió EUR-ra.

2.4. A TAROM eredeti szerkezetátalakítási terve

- (20) 2021. május 28-án a román hatóságok bejelentették a Bizottságnak a 190,7 millió EUR összegű szerkezetátalakítási támogatással támogatott szerkezetátalakítási tervet (a továbbiakban: eredeti szerkezetátalakítási terv), amely a következőkből állt: i. a megmentési célú támogatásként nyújtott hitel Románia általi 40,6 millió EUR összegű adósságleírása (36,7 millió EUR tőkeösszeg és a vonatkozó kamatok), ii. Románia 92,9 millió EUR összegű tőkeinjekciója, valamint iii. 57,2 millió EUR vissza nem térítendő támogatás.
- (21) Az eredeti szerkezetátalakítási terv a 2021 és 2025 közötti időszakot ölelte fel. Az eredeti szerkezetátalakítási terv előrejelzése szerint a TAROM 2024-ben nyereséges lenne, és 2024-ben 7,38 %-os tőkemegtérülést (ROCE) érne el. A kezdeti öt éves szerkezetátalakítási időszakban várhatóan felmerülő teljes szerkezetátalakítási költség 408,5 millió EUR-t tett ki.
- (22) Az eredeti szerkezetátalakítási terv a következő intézkedéseket tartalmazta:
- a) flottafelújítás: az új légi járművek fokozatos bevezetése és a régi légi járművek fokozatos kivezetése, aminek következtében 2020-ban a 29 repülőgépből álló flotta 17 repülőgépből fog állni 2024-ben, a szerkezetátalakítás végén elérhető ülőhely/kilométer (ASK) ⁽²⁵⁾ tekintetében összességében hasonló kapacitással;
 - b) kereskedelmi optimalizálási intézkedések: útvonal-optimalizálás, a szolgáltatások szétválasztása, a charterjáratokra való fokozott összpontosítás stb.;
 - c) szervezeti hatékonysági intézkedések: az alapstruktúra átalakítása a jelenlegi és jövőbeli tevékenységi szinthez való alkalmazkodás érdekében, a technikai részleg optimalizálása stb.;
 - d) költségoptimalizálási intézkedések: üzemanyagköltségek csökkentése, létszámcsoökkentés, munkavállalók áthelyezése stb.
- (23) Sem a TAROM kisebbségi magánrészvényese (a Muntenia Investment Fund), sem a TAROM hitelezői nem voltak kötelesek semmilyen formában tehermegosztást biztosítani, és nem volt egyértelmű, hogy a tehermegosztásban részt nem vevő kisebbségi részvényeseket felkérlik-e arra, hogy adják át részvényeiket az államnak.
- (24) A terv a versenytorzulás korlátozására a következő intézkedéseket irányozta elő: a) 10 – nemzetközi és belföldi – célállomásra közlekedő járat üzemeltetésének beszüntetése és a megfelelő résidők felszabadítása; b) a TAROM [...], a(z) [...] és a(z) [...] társaságokban fennálló kisebbségi részesedéseinek elidegenítése; valamint c) a TAROM karbantartási és javítási műveletei (műszaki részleg) egy részének kiszervezése egy külső magánszállítóval, a(z) [...] -val/-vel közös vállalaton keresztül. Magatartási intézkedésként a román hatóságok azt javasolták, hogy a TAROM tartózkodjon attól, hogy a kezdeti szerkezetátalakítási időszakban más vállalkozásokban részesedést szerezzen, kivéve, ha ez a hosszú távú életképesség biztosításához elengedhetetlen, valamint attól, hogy termékei értékesítése során a támogatást reklámként használja fel.

⁽²⁵⁾ A légi közlekedési ágazatban a rendelkezésre álló ülőhely/kilométer az utasszállító légitársaság alapvető termelési egysége, amely az utasszállítási kapacitást méri. Összege az utasok számára rendelkezésre álló ülőhelyek számának és a kilométerben megtett távolságnak a szorzata.

2.5. A hivatalos vizsgálati eljárás kezdeményezésének indokai

- (25) A Bizottságnak kételyei merültek fel azzal kapcsolatban, hogy a bejelentett szerkezetátalakítási támogatás az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében – a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmezése szerint – összeegyeztethető-e a belső piaccal, ezért 2021. július 5-én hivatalos vizsgálati eljárást indított, a következő okok miatt: a saját hozzájárulás mértéke, a tehermegosztás, az életképesség helyreállítása és a versenytorzulást korlátozó intézkedések. Ezenkívül a Bizottság aggályainak adott hangot a támogatás megfelelőségével kapcsolatban.

2.5.1. A támogatás megfelelősége

- (26) Az eljárás megindításáról szóló határozat elfogadásakor a tervezett támogatási eszközök és összegek megfelelőnek tűntek a TAROM fizetőképességi és likviditási problémáinak kezelésére, ezért megfelelőnek tekinthetők; nevezetesen úgy ítélték meg, hogy a vissza nem térítendő támogatás és az adósság leírása a TAROM likviditási szükségleteinek kielégítését célozta, míg a tőkeemelés célja a TAROM fizetőképességének javítása volt ⁽²⁶⁾.
- (27) Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat ⁽²⁷⁾ megállapítja, a 40,6 millió EUR összegű (nem visszatérített) támogatás és az 57,2 millió EUR összegű adósságelengedés formájában nyújtott szerkezetátalakítási támogatás azonban nem tenné lehetővé a támogatást nyújtó állam számára, hogy hasznot húzzon a sikeres szerkezetátalakításból, még akkor sem, ha az eredeti szerkezetátalakítási időszak végét követően a TAROM-nak pozitív nettó eredményeket kellett volna elérnie.

2.5.2. Saját hozzájárulás

- (28) Úgy tűnt, hogy a TAROM-nak a román hatóságok által javasolt 217,8 millió EUR összegű állítólagos saját hozzájárulása nem volt sem valós, sem tényleges ⁽²⁸⁾. A saját hozzájárulás nagy része tekintetében a román hatóságok a potenciális lízingbe adókkal vagy bankokkal kötött pénzügyi lízingszerződés(ek)re vonatkozó tárgyalásokra támaszkodtak. A lízingbe adó vagy a bank finanszírozási kötelezettségvállalása nélkül azonban a 150,9 millió EUR összegű pénzügyi lízing nem tekinthető valódi és tényleges saját hozzájárulásnak ⁽²⁹⁾. Ezenkívül egyetlen piaci befektető vagy hitelező sem támogatta az eredeti szerkezetátalakítási tervet ⁽³⁰⁾. A TAROM eszközeinek (légi járművek és vertikális kapcsolatban álló vállalatokban fennálló kisebbségi részesedések) értékesítési eljárása, amelyet egy másik finanszírozási forrásként mutattak be, nem kezdődött meg, és sem a TAROM kisebbségi részesedéseinek előzetes vevője, sem a megfelelő értékelési jelentések nem álltak készen ⁽³¹⁾. Ezenkívül meg kell erősíteni, hogy a TAROM eszközeinek CNAB általi megvásárlására olyan feltételek mellett kerül-e sor, amelyeket egy piaci gazdasági szereplő elfogadott volna, tekintettel arra, hogy a CNAB állami tulajdonban van ⁽³²⁾.
- (29) Az eredeti szerkezetátalakítási terv előzetes értékelése azt mutatta, hogy a szerkezetátalakítási költségeknek legfeljebb 25 %-a tekinthető valódi, tényleges és támogatásmentes saját hozzájárulásból finanszírozottnak ⁽³³⁾, míg a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontja szerint elvben az ilyen költségek legalább 50 %-ának saját részesedésnek kell lennie, és a román hatóságok nem terjesztettek elő olyan különleges nehézségeket vagy kivételes körülményeket alátámasztó érveket, amelyek indokolnák, hogy a TAROM saját hozzájárulásának aránya a szerkezetátalakítási költségek 50 %-a alatt maradjon.

2.5.3. Tehermegosztás

- (30) A román hatóságok elismerték, hogy sem a TAROM kisebbségi magánrésztvényese (a Muntenia Investment Fund), sem a TAROM hitelezői nem voltak kötelesek semmilyen formában tehermegosztást biztosítani, és nem volt egyértelmű, hogy a tehermegosztásban részt nem vevő kisebbségi résztvényeseket felkérlik-e arra, hogy adják át

⁽²⁶⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (50) preambulumbekzdése.

⁽²⁷⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (49) preambulumbekzdése.

⁽²⁸⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (52) preambulumbekzdése.

⁽²⁹⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (52) preambulumbekzdése.

⁽³⁰⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (52) preambulumbekzdése.

⁽³¹⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (53) és (54) preambulumbekzdése.

⁽³²⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (54) preambulumbekzdése.

⁽³³⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (57) preambulumbekzdése.

részvényeiket az államnak ⁽³⁴⁾. A Bizottság ezért kétségbe vonta, hogy a támogatás megfelel-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 65–67. pontjában meghatározott kritériumoknak, amelyek szerint a veszteségek fedezésére nyújtott támogatás csak olyan feltételek mellett nyújtható, amelyek magukban foglalják a meglévő befektetők megfelelő tehermegosztását, ami általában azt jelentené, hogy a meglévő részvényeseknek és alárendelt hitelezőknek az állami beavatkozás előtt teljes mértékben el kell viselniük a veszteségeket.

2.5.4. A hosszú távú életképesség helyreállításának és a szerkezetátalakításnak észszerű időn belüli végrehajtása

- (31) Amint az az eljárás megindításáról szóló határozatban ⁽³⁵⁾ is szerepel, az eredeti szerkezetátalakítási terv az Eurocontrol 2020–2024 közötti időszakra vonatkozó öt éves előrejelzésén, és így a Covid19-oltási kampány forgatókönyveire vonatkozó hiteles feltételezéseken alapuló becsléseket tartalmazott. Az alapforgatókönyv szerint 2025-re állna helyre a jövedelmezőség. Ezenkívül a TAROM 2025. évi pénzügyi mutatói (az eszközök megtérülése, ROCE és nettó haszonkulcs) összhangban lennének a TAROM azonos profilú csoportjának múltbeli pénzügyi mutatóival. A szerkezetátalakítási terv azonban nem szolgáltatott magyarázattal a TAROM által 2025-ben állítólagosan elérhető jövedelmezőségi szint észszerűségére vonatkozóan, és további pontosításokra volt szükség a tesztek, a súlyozott átlagos tőke költség (WACC) ⁽³⁶⁾ összetevői és az azonos profilú csoportok kiválasztása tekintetében. A várható jövedelmezőségi szint optimistának tűnt, figyelembe véve a TAROM múltbeli teljesítményét. Ezenkívül a pesszimista forgatókönyv szerint a jövedelmezőség csak 2027-től térne vissza, azaz a 2025-ig tartó szerkezetátalakítási időszak időtartamán kívül. Így nem teljesült a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 47. pontjában foglalt követelmény, amely szerint a szerkezetátalakítási tervnek mind az alapforgatókönyvben, mind a pesszimista forgatókönyvekben észszerű időn belül helyre kell állítania a kedvezményezett hosszú távú életképességét. A román hatóságok sem az alapforgatókönyv, sem a pesszimista forgatókönyv esetében nem szolgáltatottak elegendő információt sem az azonos profilú csoport összetételéről, sem az azonos profilú csoport adatainak alapjául szolgáló számadatokról.
- (32) A Bizottságnak emiatt kételyei voltak azzal kapcsolatban, hogy az eredeti szerkezetátalakítási terv megfelelő időtartamot fed le, és hogy a szerkezetátalakítási időszak végéig helyreállítható vele a TAROM életképessége, mivel nem volt nyilvánvaló, hogy a TAROM megfelelő hozamot ért volna el, és további támogatás nélkül képes lett volna a piacon maradni ⁽³⁷⁾.

2.5.5. A versenytorzulást korlátozó érdemi intézkedések megléte és hatékonysága

- (33) Az eljárás megindításáról szóló határozatban ⁽³⁸⁾ a Bizottság előzetesen úgy ítélte meg, hogy nem volt kellően bizonyított, hogy a versenytorzulást korlátozó valódi strukturális intézkedéseket terveznek. Először is, a javasolt résidő-felszabadítások közül csak korlátozott számú vonatkozott potenciálisan túlterhelt repülőterekre, és a román hatóságok nem bocsátották rendelkezésre az ahhoz szükséges információkat, hogy a Bizottság értékelni tudja, hogy a felszabadított résidőkre javasolt repülési idők valóban megfelelnek-e a rendkívül zsúfolt repülőtéri körülményeknek. A román hatóságok a légi közlekedéshez kapcsolódó kiegészítő tevékenységet folytató vállalatokban fennálló kisebbségi részesedések elidegenítését javasolták, de az elidegenítési tervek homályosak voltak, különösen az eszközökre vonatkozó értékbecslési jelentések és az érintett vállalatok jövedelmezőségére vonatkozó információk hiányában. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a támogatás arányosságával és a TAROM saját hozzájárulásával kapcsolatos komoly kétségei szükségessé tették, hogy a piaci alapú értékesítésből és az eszközök elidegenítéséből származó bevételek hozzájáruljanak a szerkezetátalakítási támogatás összegének csökkentéséhez, miközben csökkentik a támogatás más légi fuvarozókra gyakorolt negatív hatásait. Ezenkívül a légi járművek számának jelentős csökkenése ellenére a TAROM ASK-ban kifejezett teljes repülési kapacitása a szerkezetátalakítási terv végére nem változna lényegesen.
- (34) Végezetül, amellett, hogy a román hatóságok megtiltották a TAROM-nak, hogy a szerkezetátalakítási időszak alatt más vállalkozásokban részesedést szerezzen, kivéve, ha ez a hosszú távú életképesség biztosításához nélkülözhetetlen, valamint hogy a támogatást reklámként használja fel termékei értékesítése során, a román hatóságok nem javasoltak más magatartási jellegű intézkedéseket.

⁽³⁴⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (56) preambulumbekkezdése.

⁽³⁵⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (59)–(64) preambulumbekkezdése.

⁽³⁶⁾ A WACC a súlyozott átlagos tőke költséget jelöli, amely a vállalkozás tőke költségének kiszámítása, amelyben az egyes tőke kategóriákat arányosan súlyozzák.

⁽³⁷⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (64) preambulumbekkezdése.

⁽³⁸⁾ Az eljárás megindításáról szóló határozat (65)–(72) preambulumbekkezdése.

- (35) A Bizottságnak tehát kétségei voltak afelől, hogy határozott és egyértelmű strukturális és magatartási intézkedések hiányában kielégítő mértékben enyhítették-e a támogatás versenyre gyakorolt negatív hatásait.

3. ROMÁNIA ÉSZREVÉTELEI

- (36) A román hatóságok 2021. augusztus 11-i levelükben ismertették az eljárás megindításáról szóló határozatra vonatkozó észrevételeiket ⁽³⁹⁾.
- (37) A TAROM saját hozzájárulását illetően a román hatóságok jelezték, hogy válaszuk időpontjában még mindig folynak a megbeszélések a légi járművek lízingbe adóival, és hozzátették, hogy ezzel párhuzamosan megbeszélések kezdődtek arról a lehetőségről, hogy a TAROM [...] millió USD összegű vállalati eszközt szerezzen be egy repülőgép-finanszírozási vállalattól ([...]).
- (38) Ami a TAROM [...] -ban/-ben fennálló kisebbségi részesedéseinek tervezett értékesítését illeti, a román hatóságok két aktualizált értékelő jelentést nyújtottak be a(z) [...] -ra/-re és a(z) [...] -ra/-re vonatkozóan, amelyek az eredeti szerkezetátalakítási tervben figyelembe vett értékeknél alacsonyabb értékeket tartalmaztak, valamint bejelentette a(z) [...] -ra/-re vonatkozó aktualizált jelentés benyújtását. [...].
- (39) Ami a repülőgépek értékesítését illeti, a román hatóságok jelezték, hogy 2021 szeptemberéig/októberéig várhatóan két Boeing 737-300 értékesítésére kerül sor, és hogy 2021 negyedik negyedévében hét ATR 42-500-at az ATR visszavásárol. Románia azt is bejelentette, hogy 2021 vége előtt két további Boeing 737-300 repülőgépet kínálnak eladásra.
- (40) Ami a Bizottságnak a tehermegosztással kapcsolatos aggályait illeti, a román hatóságok jelezték, hogy ezeket az aggályokat megértették, de a megoldásukra vonatkozó megközelítésről még dönteni kell.
- (41) A román hatóságok jelezték továbbá, hogy a Bizottságnak a TAROM életképességének helyreállításával és a versenytorzulást korlátozó intézkedésekkel kapcsolatos aggályait tudomásul vették, és hogy az említett aggályok kezelésére szolgáló, aktualizált üzleti tervet egy későbbi szakaszban benyújtják a Bizottságnak. A román hatóságok adatokat szolgáltatottak az azonos profilú csoportról és a résidők felszabadításának ütemezéséről.
- (42) Végezetül a TAROM által az eredeti szerkezetátalakítási tervben javasolt intézkedések végrehajtásával kapcsolatban a román hatóságok kifejtették, hogy a TAROM igazgatási tanácsa 2021. július 30-án jóváhagyta a személyzeti szerkezetátalakítási program következő szakaszának kezdetét, és hogy 2021. augusztus 3-án hivatalos találkozóra került sor a szakszervezetekkel.

4. A HARMADIK FÉL ÉSZREVÉTELEI

- (43) A hivatalos vizsgálati eljárás során a Bizottsághoz 2021. október 4-én érkeztek észrevételek a Wizz Airtől.
- (44) A Wizz Air úgy vélte, hogy eljárási jogait megsértették az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő, kitakart információk magas szintje miatt, ami állítólag megakadályozta a Wizz Airt abban, hogy érdemi észrevételeket nyújtson be.
- (45) A Wizz Air egyetértett a Bizottság azon megállapításával, hogy a szerkezetátalakítási támogatás arányosságának és a tehermegosztásnak a feltételei nem teljesültek. A Wizz Air szerint a TAROM évek óta nehéz helyzetben volt, és a szerkezetátalakítási terv nem foglalkozott a rossz irányítás problémájával. A Wizz Air azt is állította, hogy a légiforgalmi előrejelzések elavult adatokon alapulnak, és azokat lefelé kell módosítani. A Wizz Air úgy vélte, hogy a TAROM azonos profilú csoportjának kiválasztása nem volt megfelelő, mivel főként nemzeti légitársaságokat és néhány olyan légitársaságot foglalt magában, amelyek az összehasonlítási időszakban pénzügyi nehézségekkel küzdöttek. Ezenkívül a Wizz Air úgy vélte, hogy a támogatás nem megfelelő és nem is arányos, azonban azt állította, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban szereplő pénzügyi információk nagymértékű kitakarása miatt lehetetlen részletesebb észrevételeket tenni.

⁽³⁹⁾ Románia 2021. augusztus 11-i beadványa.

- (46) A Wizz Air továbbá úgy ítélte meg, hogy a szerkezetátalakítási támogatás nem felelt meg a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás „először és utoljára” feltételének, mivel a TAROM a Román Versenytanács által, 2004-ben jóváhagyott korábbi támogatás nyújtása óta több mint tíz éve pénzügyi nehézségek miatt állandó szerkezetátalakítási állapotban volt.
- (47) Ami a versenytorzulást korlátozó intézkedéseket illeti, a Wizz Air megjegyezte, hogy a szerkezetátalakítási terv nem tartalmazta sem a kapacitások csökkentését, sem a tevékenységek csökkentését, amit a légitársaságok szerkezetátalakításával kapcsolatos korábbi bizottsági határozathozatali gyakorlat előírt. A Wizz Air azt állította, hogy a TAROM-nak legalább ugyanolyan arányban kellene csökkentenie tevékenységeit, mint ahogyan a nem támogatott versenytársak tették átlagosan. A Wizz Air továbbá úgy vélte, hogy a résidők elidegenítésének legalább egyenlő arányban kell lennie a TAROM flottájának csökkenésével. A Wizz Air szintén elégtelennek ítélte a javasolt magatartási kötelezettségvállalásokat, tekintettel a TAROM által igényelt jelentős összegű szerkezetátalakítási támogatásra. A Wizz Air különösen azt javasolta, hogy helyénvaló lenne a TAROM-ra a Covid19-cel kapcsolatos feltőkésítési intézkedésekkel összefüggésben egyes légitársaságokkal szemben bevezetett vezetőségi díjazásra vonatkozó korlátozásokat bevezetni, tekintettel arra, i. hogy a TAROM 2019. december 31. előtt is pénzügyi nehézségekkel küzdött, ellentétben a Covid19-cel kapcsolatos feltőkésítési támogatás más kedvezményezettjeivel, és ii. hogy a TAROM romló pénzügyi helyzete részben a rossz irányításnak tudható be.
- (48) Végül a Wizz Air felvetette a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontja b) alpontjának való megfelelés kérdését, amellyel kapcsolatban a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban nem vetett fel kétségeket. E tekintetben a Wizz Air előadta, hogy a TAROM folyamatosan kiszorult az általa kiszolgált piacokról, és így elvesztette múltbeli szerepét a Románia számára nyújtott alapvető összeköttetés biztosításában. A Wizz Air úgy vélte, hogy a TAROM szolgáltatásait a versenytársak – köztük a Wizz Air, a romániai útvonalakon a legnagyobb üzemeltető (a kapacitás mintegy 40 %-a) és a Blue Air, amely a belföldi piac 13 %-ával rendelkezik – már helyettesítették, következésképpen a TAROM szolgáltatása nem ér fel egy nemzeti infrastruktúra-szolgáltató szolgáltatásához, ahogyan azt az eljárás megindításáról szóló határozat sugallja. A Wizz Air szerint a belföldi piac, amelyen a Bizottság azt állítja, hogy a TAROM fontos szolgáltatást nyújt, rendkívül kicsi (a Romániába irányuló, onnan kiinduló és azon belüli teljes légi forgalom kevesebb mint 10 %-a), és a TAROM részesedése a belföldi piacon 63 %, ami következésképpen a román (azaz belföldi és nemzetközi) piac teljes kapacitásának csupán 6,3 %-át teszi ki, ezért a TAROM által a belföldi piacon nyújtott szolgáltatások nem fontosak. A Wizz Air úgy véli, hogy tekintettel a TAROM kizárólagos belföldi útvonalainak korlátozott számára, a szerkezetátalakítási támogatás összege aránytalan lenne ezen útvonalak megőrzésének célkitűzéséhez képest, így a Bizottságnak meg kellene állapítania, hogy ezen útvonalakon nem lehetne-e inkább közszolgáltatási kötelezettségeket teljesíteni. Végetetül a Wizz Air azt állította, hogy 2021 júliusa óta több mint 3 000 repülőgép állt felszállási tilalom alatt az EU-ban, és hogy a TAROM piacról való kilépése esetén ez a jelentős többletkapacitás minden bizonnyal és gyorsan új belépőket eredményezne az útvonalain az alacsonyabb kereslettel és a fennmaradó utazási korlátozásokkal jellemezhető, Covid utáni piaci környezetben.
- (49) A Wizz Air azt is állította, hogy nincs bizonyíték arra, hogy a TAROM kimerítette volna a finanszírozási lehetőségek piaci lehetőségeit, mielőtt támogatást kért volna a román államtól, és hogy ez a finanszírozás más légitársaságok számára is elérhető lett volna a piacon. Ezenkívül a Wizz Air azt állította, hogy a TAROM hitelezőitől származó finanszírozás hiánya azt mutatja, hogy e hitelezők nem hisznek a TAROM életképességében, mivel ellenkező esetben nem kockáztatták volna a TAROM felszámolását, ami forrásbevonás nélkül valószínű lett volna.

5. ROMÁNIA ÉSZREVÉTELEI A HARMADIK FÉL ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN

- (50) A Wizz Air 2021. október 12-én beérkezett észrevételeire válaszul a román hatóságok 2021. november 12-én a következő észrevételeket nyújtották be:
- a) ami a Wizz Air eljárási jogainak állítólagos megsértését illeti, a román hatóságok előadták, hogy csak az üzleti titkokat szerkesztették ki, amelyeket a Bizottságnak védenie kellett, mivel szakmai titoktartás köti;
 - b) a román hatóságok egyetértettek a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban foglalt előzetes megállapításaival a támogatásnak a gazdasági tevékenység fejlődéséhez való hozzájárulásával, a szociális nehézségek elkerülésével és a piaci hiányosságok fennállásával kapcsolatban, valamint azzal, hogy a támogatás megfelelően tűnt a TAROM fizetőképességi és likviditási problémáinak kezelésére;

- c) ami a piaczgazdasági befektetők bizalmával kapcsolatos kérdéseket illeti, a TAROM jelentős erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy biztosítsa a befektetők támogatását a flotta megújításának finanszírozásához, és már kapott néhány finanszírozási ajánlatot;
- d) a teljesítményértékelési célokra a TAROM által kiválasztott összehasonlítható légitársaságok kiválasztása megfelelő volt az azonos profilú csoportok adatainak alapján szolgáló adatok tekintetében;
- e) ami a támogatás megfelelőségét illeti, a román hatóságok tisztázták, hogy azt körülbelül 50 %-os arányban részvénytőke-emelés formájában nyújtják, a fennmaradó összeget pedig közvetlen támogatás és adósságleírás formájában (a megmentési célú támogatás visszafizetendő kölcsön és annak megfelelő kamatai formájában). A román hatóságok azt állították, hogy a vissza nem térítendő támogatás és az adósság leírása kielégítene a TAROM likviditási szükségleteit a szerkezetátalakítási időszak elején, míg a tőkeemelés javítaná fizetőképességét. A román hatóságok szerint más eszközök (például garanciák vagy kölcsönök) vagy összegek veszélyeztetnék a szerkezetátalakítási célkitűzéseket, vagy elviselhetetlen pénzügyi költségekkel járnának, akadályozva a TAROM hosszú távú életképességét;
- f) ami a támogatás arányosságát illeti, a román hatóságok azt javasolták, hogy a tehermegosztással kapcsolatos aggályok kezelése érdekében kérjék fel a kisebbségi részvényeseket arra, hogy adjanak hozzájárulást, vagy adják át részvényeiket az államnak, és a pénzügyi lízinget fogadják el saját hozzájárulásként, mivel ez a pénzügyi piacok által a légitársaság életképességének helyreállításába vetett bizalom jele;
- g) az „először és utoljára” kritérium tekintetében a román hatóságok megerősítették, hogy a TAROM a szerkezetátalakítási támogatás bejelentését megelőző 10 évben nem részesült megmentési, szerkezetátalakítási, ideiglenes szerkezetátalakítási vagy be nem jelentett támogatásban, és a TAROM által kapott utolsó szerkezetátalakítási támogatást Románia uniós csatlakozását megelőzően hagyta jóvá a Román Versenytanács, és az a 2002–2005 közötti szerkezetátalakítási időszakra vonatkozott;
- h) a verseny torzulását korlátozó intézkedések tekintetében a román hatóságok jelezték, hogy a TAROM további intézkedések végrehajtása mellett döntött, mint például:
 1. további öt célállomásra irányuló járatok üzemeltetésének beszüntetése a legmagasabb szinten túlszűfolt repülőtereken, ami az eredetileg benyújtott üzleti tervben szereplő összes járat 13,2 %-át teszi ki, és azt eredményezné, hogy a TAROM 2022 végére a rendkívül zsúfolt célállomások 56 %-án ténylegesen beszüntetné működését. A román hatóságok jelezték, hogy ez 25-re csökkentené a TAROM célállomásainak számát, ami a nemzetközi tevékenységek 54 %-os és a belöldi tevékenységek 42 %-os csökkenésének felel meg 2019-hez képest, és a korábban javasolt repülési tervhez képest további 10 %-os csökkenést jelentene a járatok számában (a 2019. évi alapforgatókönyvhöz képest, azaz –17,8 % helyett –27,6 %-ot);
 2. a légi járművek számának 15-re csökkentése (az eredeti szerkezetátalakítási tervben szereplő 17 helyett), és azon időpont előrehozása (2024 helyett) 2023-ra, amikor a flotta hosszú távú összetételében megkezdődik működését;
 3. az 1. és 2. pontban ismertetett további változások következtében az ASK teljes száma is csökkenne [...] %-kal a 2019. évi alapforgatókönyvhöz képest.

6. AZ AKTUALIZÁLT SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERV

- (51) 2024. április 19-én a román hatóságok benyújtották a Bizottságnak a 2024. április 18-án kelt aktualizált szerkezetátalakítási tervet ⁽⁴⁰⁾ (a továbbiakban: aktualizált szerkezetátalakítási terv), majd további információkat nyújtottak be, amelyek szintén az aktualizált szerkezetátalakítási terv részét képezik.
- (52) Az aktualizált szerkezetátalakítási terv azonosítja a TAROM nehézségeit okozó hiányosságokat (a (15)–(17) preambulumbekzdésben foglaltak szerint), ismerteti azt a kontrafaktuális forgatókönyvet, amelyben a TAROM nem részesülne támogatásban (lásd a 6.1. szakaszt), és átfogó intézkedéscsomagot határoz meg, amelyet a TAROM a nehézségeinek orvoslása és hosszú távú életképessége érdekében fog végrehajtani (6.2. szakasz).

⁽⁴⁰⁾ A 2024. április 18-i aktualizált szerkezetátalakítási terv felváltotta a román hatóságok által benyújtott szerkezetátalakítási terv korábbi időközi változatait.

6.1. Támogatás nélküli alternatív forgatókönyv

- (53) Románia azt állítja, hogy 2023 decemberéig a TAROM-nak mintegy [...] millió EUR összegű lejárt tartozása volt, és a rendelkezésre álló készpénz [...] millió EUR-ra korlátozódott. Tekintettel egyes adósságok ismételt halasztására, Románia azt állítja, hogy a TAROM fő hitelezői egyre türelmetlenebbül várják annak megfizetését. A Románia által benyújtott információk szerint a TAROM-nak nevezetesen három repülőgép-lízingbeadóval szemben van kifizetetlen lízingdíja, valamint jelentős tartozása van a CNAB, az OTP repülőtérén működő kiszolgáló vállalat felé. Ez utóbbi követelést a TAROM tulajdonában lévő ingatlanra, két ATR 72-500 repülőgépre bejegyzett jelzáloggal, a TAROM [...] -ban/-ben, [...] -ban/-ben fennálló részesedéseire bejegyzett jelzáloggal, valamint a(z) [...] résidő jövőbeli értékesítésére vonatkozó követelésekre vonatkozó jelzáloggal fedezik (lásd a (119) preambulumbekendést). Mivel a TAROM valamennyi olyan eszközét, amely bizonyos értékkel rendelkezik, vagy a szerkezetátalakítás költségeinek finanszírozására értékesítették (lásd a (60) és (77) preambulumbekendést), vagy folyamatban lévő finanszírozási megállapodások keretében jelzálogosították, mint például a megmentési kölcsön és az első kártérítési határozat alapján garantált Covid19-kölcsön (lásd a (17) és (54) preambulumbekendést), vagy meglévő adósság esetében a légitársaság számára nem állnak rendelkezésre rövid távú alternatív finanszírozási csatornák.
- (54) A román hatóságok kifejtik, hogy a szerkezetátalakítási támogatás nélkül a TAROM gyorsan kifogyna a készpénzből, és nem tudná fenntartani a napi működést. Ha a légitársaság 2024-ben kezdené visszafizetni adósságának egy részét, pénzforgalma negatív lenne. A tervezett szerkezetátalakítási intézkedéseket a finanszírozás hiánya miatt nem lehetne végrehajtani, ami tovább befolyásolná a TAROM bevételeit. Ezenkívül a megmentési célú támogatás, amelyre a TAROM a repülőgépeinek egy részét biztosítékként zálogjoggal terhelte, esedékessé válna, és vissza kellene fizetni, ami a biztosíték érvényesítését eredményezné. A TAROM nem tudná kifizetni azon meglévő légi járművek lízingdíjait sem, amelyek felszállási tilalom alatt állnának.
- (55) A román hatóságok kifejtik, hogy a régóta esedékes tartozással rendelkező hitelezők megkezdhenék a végrehajtási intézkedéseket, és ha nem fizetik ki őket, kérhetnék, hogy a TAROM-ot fizetési képtelenségi eljárás alá vonják. Ha fizetési képtelenné válna (ami a TAROM fizetőképessége és likviditása szempontjából is nagyon valószínű), a TAROM működési engedélyét visszavonnák, ami azt jelentené, hogy repülőgépei (amennyiben azokat még nem foglalták volna le és/vagy nem helyezték volna felszállási tilalom alá egyedi végrehajtáson keresztül, lásd az (53) és (54) preambulumbekendést) felszállási tilalom alatt állnának, és meg kellene szüntetniük működésüket. Az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽⁴¹⁾ 3. cikke szerint az Unióban letelepedett társaságok működési engedély nélkül nem szállíthatnak kereskedelmi légi közlekedésben légi utasokat. Az említett rendelet 9. cikkének (1) bekezdése értelmében az engedélyező hatóság felfüggeszti vagy visszavonja a légi fuvarozó engedélyét, ha már nincs meggyőződve arról, hogy a légi fuvarozó 12 hónapig képes teljesíteni tényleges és potenciális kötelezettségeit. Az illetékes hatóság csak akkor adhat ki ideiglenes engedélyt, ha az említett időszakon belül reális kilátás van a kielégítő pénzügyi rekonstrukcióra. A román hatóságok szerint a TAROM túlzott eladósodottságára és likviditáshiányára tekintettel ez a kilátás csak akkor állna fenn, ha a bejelentett intézkedéseket meghoznák. Ellenkező esetben a TAROM működési engedélyét fel kellene függeszteni vagy vissza kellene vonni, ami a TAROM összes légi járművének azonnali felszállási tilalom alá helyezését vonná maga után. Ezenkívül az 1008/2008/EK rendelet 9. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy amennyiben egyértelmű jelek utalnak arra, hogy pénzügyi problémák állnak fenn, vagy ha egy uniós engedéllyel rendelkező légitársaság ellen fizetési képtelenségi vagy hasonló eljárás indul, az engedélyező hatóságnak haladéktalanul el kell végeznie a légitársaság pénzügyi helyzetének mélyreható értékelését, és megállapításai alapján három hónapon belül felül kell vizsgálnia a működési engedély státuszát. A TAROM működésének beszüntetése által a román hatóságok szerint a román légi közlekedési piacra gyakorolt következményeket a 6.6. szakasz ismerteti.
- (56) A román hatóságok szerint a TAROM még abban az esetben sem lenne fenntartható a szerkezetátalakítási támogatás nélkül, ha képes lenne túlélni 2024-et, ami nem feltételezhető. Ennek az az oka, hogy a támogatás hiányában a TAROM nem tudná a terveknek megfelelően végrehajtani a flotta megújítását, így a régi repülőgépek nem hatékony kombinációjával kellene folytatnia üzleti tevékenységét, ami a jelenlegi nehézségeinek egyik fő oka. Ezenkívül a flotta egy része a kifizetetlen lízingdíjak vagy a biztosítékként zálogjoggal terhelt eszközök érvényesítése miatt felszállási tilalom alatt állna (lásd az (53) és (54) preambulumbekendést). Emellett a szerkezetátalakítási intézkedések más részeit a finanszírozás hiánya miatt sem lehet végrehajtani, ami állandósítaná a TAROM nehézségeit okozó problémákat, és további negatív hatást gyakorolna a TAROM működésére.

⁽⁴¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).

- (57) Románia azt állítja, hogy a TAROM-nak nincs más lehetősége arra, hogy elegendő finanszírozást szerezzen annak érdekében, hogy a következő három évben fenntartsa üzleti tevékenységét. Az (53) preambulumbekzdésben foglaltak szerint a TAROM nem rendelkezik olyan eszközökkel, amelyekért rövid távú finanszírozást szerezhetne, és 2024-ben továbbra is negatív saját tőkével rendelkezik (lásd a (88) preambulumbekzdést). A tevékenységeknek a részesedések értékesítése formájában történő korlátozott csökkentése folyamatban van, de ez hosszadalmas folyamat, és nem hozna elég hamar annyi bevételt, amely a fizetéseképtelenség bejelentésének elkerüléséhez szükséges. Ugyanez vonatkozik a(z) [...] résidő értékesítésére is, amely [...] (a (119) preambulumbekzdésben kifejtettek szerint). A TAROM-nak sikerült pénzügyi lízinget szereznie egy Boeing 737-8 MAX leszállítására, amelynek értéke kamat nélkül [...] millió EUR; [...].

6.2. Szervezetátalakítási intézkedések

- (58) Az aktualizált szervezetátalakítási tervben szereplő szervezetátalakítási időszak 2021 januárjától 2026 decemberéig tart. Az aktualizált szervezetátalakítási terv több kulcsfontosságú pilléren alapul, többek között a flotta megújításán, az optimalizált útvonalterven, valamint a szervezetátalakítási időszak alatt végrehajtott vagy végrehajtandó különböző működési hatékonysági intézkedéseken.

6.2.1. Flotta felújítás

- (59) A flotta átalakításának célja a TAROM igényeinek megfelelő légi járművek használata és a költségek csökkentése (karbantartás, lízing, üzemanyag stb.). A 2021. évi 29 különböző típusú légi járműből álló flottáról ⁽⁴²⁾ a TAROM flottája 2025-ig 14 darab, mindössze négy különböző típusú légi járműre ⁽⁴³⁾ fog csökkenni. A légi járművek száma ezután 14 marad legalább a szervezetátalakítási időszak végéig.
- (60) 2023 decemberétől a TAROM flottája 12 sugárhajtású légi járműből és 6 ATR-ból állt. A flotta megújítására irányuló erőfeszítések folyamatban vannak, és a tervek szerint [...]ig véglegesítik azokat. 2022-ben a TAROM összesen [...] EUR értékben értékesítette mind a négy Boeing 737-300 repülőgépet egy Boeing 737-300 hajtóművével együtt. 2023-ban a TAROM mind a hét ATR 42-500 repülőgépet értékesítette [...] EUR-ért. A 2022-ben és 2023-ban értékesített légi járművekből származó bevételek összesen mintegy [...] millió EUR-t tesznek ki. Megkezdődött a négy Airbus 318 repülőgép értékesítési folyamata, és 2024 januárjáig [...] előzetes ajánlat érkezett be. 2024. március 7-én a román hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a TAROM a(z) [...]t választotta ki sikeres vevőnek az értékesítési eljárás során, amely [...] millió USD (hozzávetőleg [...] millió EUR) összegű ajánlatot tett a négy Airbus 318 repülőgépre; [...]. 2024. április 1-jén a TAROM és a leendő vevő szándéknyilatkozatot írt alá. A négy Boeing 737-700 repülőgép fokozatosan távozik a szolgálatból, és valamennyit értékesíteni fogják indikatív jelleggel [...]ban/-ben.
- (61) A légi jármű fokozatos kivonását négy új Boeing 737-8 MAX fokozatos bevezetése fogja kísérni, amelyek a tervek szerint [...]ban/-ben kerülnek be a TAROM flottájába, és amelyek közül az egyik pénzügyi lízingszerződés, három pedig operatív lízingszerződés keretében kerül be, amelyekről tárgyalások folytak [...]. Eddig egy Boeing 737-8 MAX pénzügyi lízingszerződését kötötték meg (lásd az (57) preambulumbekzdést), valamint egy operatív lízingszerződést [...]án/-én egy Boeing 737-8 MAX-ra vonatkozóan [...]val/-vel mint lízingbe adóval és a TAROM-mal mint lízingbe vevővel. A flotta megújításának fő gazdasági hatása így [...]ban/-ben válik nyilvánvalóvá, míg a növekedés 2024-ben szerényebb marad a régebbi légi járművekkel való további működés miatt.
- (62) A TAROM flottája egyszerűbbé és egységesebbé válik, lehetővé téve számára, hogy versenyképesebb árstruktúrával rendelkezzen, és hatékonyabban működjön, ami megtakarításokat eredményez a modern és harmonizált flotta révén. A működési költségek csökkentése mellett várhatóan egységesebb flotta jön létre, ami további hatékonyságnövekedést eredményez; jobb szolgáltatások nyújtásához vezet modern légi járművekkel, az ügyfelek igényeivel összhangban; valamint a flotta észszerűbbé válik a légi járművek számának jelentős csökkentése révén.

6.2.2. Kereskedelmi optimalizálás

- (63) Az aktualizált szervezetátalakítási terv a következőkre vonatkozó intézkedéseket irányoz elő: a) az útvonalak optimalizálása (lásd a (64) preambulumbekzdést); b) kiegészítő bevételek (lásd a (65) preambulumbekzdést); és c) az ügynökségek bezárása, marketingintézkedések és kommunikáció (lásd a (66) és (67) preambulumbekzdést).

⁽⁴²⁾ A 29 repülőgépéből álló flotta a következőkből állt: 4 × Boeing 737-300, 4 × Boeing 737-700, 4 × Boeing 737-800, 4 × Airbus 318, 4 × ATR 72-600, 2 ATR 72-500, 7 ATR 42-500.

⁽⁴³⁾ 14 légi járműből álló flotta, amely a következőkből állna: 4 × Boeing 737-MAX 8, 4 × ATR 72-600, 2 × ATR 72-500, 4 × Boeing 737-800.

Optimalizált útvonalterv

- (64) A TAROM mélyreható elemzést végzett a meglévő útvonalairól, hogy – figyelembe véve a kereslet Covid19-világjárványt követő alakulását – meghatározza azok teljesítményét, valamint operatív hatékonysági intézkedéseket határozzon meg és hajtson végre. Ennek eredményeként a TAROM számos útvonal bezárásával és a meglévő útvonalakon a járatgyakorlás csökkentésével egyszerűsíti tevékenységeit. Míg 2019-ben a fenntartandó útvonalak egyike sem volt jövedelmező C3-as szinten, 2029-re mindegyikük C3-as szinten jövedelmezővé válik, és 23 útvonal már 2026-ban, a szerkezetátalakítási időszak végén jövedelmező lesz C2-es szinten. Minden fennmaradó útvonalat – a(z) [...] -ra/-re/-ről/-ről induló útvonalak kivételével – a tervek szerint üzemeltetnek [...]. Ez a flottaátalakítással együtt várhatóan a TAROM férőhely-kihasználtságát a 2019. évi körülbelül [...] %-ról a szerkezetátalakítási időszak végére körülbelül [...] %-ra, majd azt követően [...] % fölé emeli (lásd a (101) preambulumbekendést és az 5. táblázatot). A 2022. évi tényleges adatok [...] %-os férőhely-kihasználtságot mutatnak. A román hatóságok azt állítják, hogy bár a TAROM (még) nem érte el versenytársai férőhely-kihasználtságának szintjét (amely légitársaságtól függően jellemzően 80 % és 90 % között van, lásd még a (217) preambulumbekendés 2. ábráját), a román piacon működő öt legnagyobb légitársaság (Wizz Air, Ryanair, Lufthansa, Air France-KLM, TAROM) közül az egyetlen, amely 2022-ben növelni tudta férőhely-kihasználtságát 2019-hez képest.

Kiegészítő bevételek

- (65) A TAROM különböző forrásokból kíván kiegészítő bevételeket termelni. A többletköltséggel kínált szolgáltatások a következőket foglalják magukban: [...]. A román hatóságok azt állítják, hogy a kiegészítő bevételek hosszú távon az összes bevétel mintegy [...] %-ára becsülhetők. A TAROM azzal érvel, hogy ez konzervatív becslés a hagyományos légitársaságok ágazati referenciaértékeivel összehasonlítva (az elmúlt években átlagosan 4,5 %), és még inkább a diszkont légitársaságok esetében (amelyek az ilyen kiegészítő szolgáltatásokból termelték volna a bevételek mintegy 12,5 %-át, vagy a Ryanair esetében 2019-ben a bevételek 31,1 %-át). A román hatóságok szerint a kiegészítő szolgáltatások 2021 végén lassan kezdtek bevételt termelni, 2022-ben pedig nőttek. A román hatóságok azt állítják, hogy [...]. Ennek eredményeként a 2023-ra vonatkozó előzetes (nem ellenőrzött) adatok alapján a kiegészítő szolgáltatásokból származó bevételek 2022 és 2023 között körülbelül [...] -szorosára/-szeresére nőttek, 2023-ban pedig körülbelül [...] millió EUR-t tettek ki, ami az összes bevétel körülbelül [...] %-a volt.

Ügynökségek bezárása, marketingintézkedések és kommunikáció

- (66) Mivel a belső jegyértékesítő irodák költségei továbbra is magasak voltak az ezen ügynökségek TAROM bevételeihez és értékesítéseihez való hozzájárulásához képest, amelyek folyamatosan csökkentek és 2023-ban mindössze [...] %-ra estek vissza, a TAROM úgy döntött, hogy átalakítja jegyhálózatát. Az aktualizált szerkezetátalakítási terv több romániai ügynökség bezárásáról rendelkezik, míg a fennmaradó ügynökségek regionális ügynökségekké válnak, amelyek átveszik a régió más ügynökségeinek tevékenységeit. Ezenkívül csak két nemzetközi jegyértékesítő ügynökség működik tovább Brüsszelben és Kisinyovban, míg a fennmaradó 12 nemzetközi ügynökség bezárására kerül sor. A román hatóságok arról tájékoztatják a Bizottságot, hogy 12 belföldi és 12 nemzetközi ügynökséget sikeresen bezártak, és csak négy belföldi és két nemzetközi ügynökség működik tovább. A belföldi ügynökségek bezárása évente körülbelül [...] EUR megtakarítást eredményezett, és az értékesítés hasonló a 2019. évihez. A 2022. évi tényleges adatok alapján a román hatóságok azt állítják, hogy ezeket a becsléseket bőven meghaladták, ami 2022-ben mintegy [...] millió EUR megtakarítást eredményezett. A nemzetközi ügynökségek bezárása a várakozások szerint évente mintegy [...] millió EUR megtakarítást fog eredményezni, és 2019-hez képest többé-kevésbé ugyanolyan értékesítéssel járt.
- (67) Ezen túlmenően a szerkezetátalakítási folyamatot a digitális eszközök használatával és egy továbbfejlesztett kommunikációs stratégiával támogatott marketingintézkedések kísérik.

6.2.3. Szervezeti hatékonyság

- (68) A szervezeti hatékonysági intézkedések részeként a TAROM személyzeti átszervezést hajt végre. Az alkalmazottak száma a 2020. júliusi 1 765-ről 2023 decemberére 1 154-re csökkent, részben az önkéntes távozási program alapján, és folyamatban van a szervezeti fejlesztések végrehajtása. A kiszervezési intézkedések végrehajtása előtt a megcélzott létszám 1 316 alkalmazott. A TAROM megkezdte a betöltetlen álláshelyek betöltését, és dolgozik a cél elérésén. Ez várhatóan évente mintegy [...] millió EUR bér megtakarítást eredményez ⁽⁴⁴⁾.
- (69) Költséghelyzetének további javítása érdekében a TAROM át kívánja szervezni műszaki részlegét, és új karbantartási, javítási és nagyjavítási (MRO) stratégiát kíván kidolgozni, beleértve az MRO-műveletek esetleges kiszervezését is. Több sikertelen tárgyalást követően azonban a TAROM még mindig keresi a megfelelő partnert a kiszervezéshez. Bár a TAROM aktívan törekszik a technikai részleg belső fejlesztésére, valamint az MRO kiszervezésére irányuló kutatásra és tárgyalásokra, ezen intézkedések költség hatásait nem vették figyelembe az aktualizált szerkezetátalakítási tervben szereplő előrejelzésekben.

6.2.4. Költségoptimalizálás

Üzemanyagköltség-csökkentés

- (70) A TAROM célja, hogy számos intézkedés – többek között [...] – révén csökkentse az üzemanyag-fogyasztást. Ennek 2024-ben körülbelül [...] %-os, 2025-től pedig [...] %-os megtakarítást kell eredményeznie. További megtakarítások várhatók az üzemanyag tekintetében hatékonyabb Boeing 737-8 MAX légi jármű használatából. A halmozott megtakarítások a becslések szerint 2029-ig körülbelül [...] millió EUR-t tesznek ki, és az előnyök a 2025-től kezdődő pénzügyi előrejelzésekben fognak szerepelni. Összességében 2025-re az új légi járművek teljes üzemanyag-fogyasztása körülbelül [...] %-kal fog csökkenni, a jobb üzemanyag-kezelési rendszer pedig az üzemanyag-fogyasztás további mintegy [...] %-os csökkenését fogja eredményezni, ami együttesen 2025-ben [...] millió EUR megtakarításnak felel meg. [...].

Kezelési költségek csökkentése

- (71) Románia szerint az OTP repülőtér korszerűsítési és automatizálási programot hajt végre, amely 2023 októberében kezdődött, és várhatóan 2024 augusztusáig fejeződik be. Bár ez várhatóan pozitív hatással lesz a belső kezelési költségekre, a folyamat nem tartozik a TAROM ellenőrzése alá. A román hatóságok ezért körültekintő megközelítést alkalmaztak, és az aktualizált szerkezetátalakítási terv előrejelzéseiben nem vették figyelembe az e korszerűsítési folyamathoz kapcsolódó megtakarításokat.

A munkavállalók áthelyezése és a központi iroda bérleti díja

- (72) A Bukaresti OTP repülőtér közelében található TAROM központi irodaépület bérbeadása és a munkavállalók bérelt irodaépületbe való áthelyezése 2025-től kezdődően évente körülbelül [...]–[...] millió EUR nettó bevételt és pénzforgalmat fog generálni.

6.3. A szerkezetátalakítási terv finanszírozása

6.3.1. Szerkezetátalakítási költségek

- (73) A román hatóságok szerint a TAROM szerkezetátalakításának összköltsége 172,96 millió EUR. A szerkezetátalakítási intézkedések fő költségtétele a(z) [...] millió EUR összegű flottamegújítás. Ezenkívül a TAROM körülbelül 43 millió EUR készpénzhiánnyal számol a szerkezetátalakítási időszakban. Az egyéb szerkezetátalakítási költségek közé tartoznak különösen az elbocsátott személyzet végkielégítései, a jegyértékesítő irodák bezárása, a kommunikációs és marketingköltségek, a munkavállalók áthelyezése, a tanácsadási szolgáltatások. A szerkezetátalakítás költségét részben 95,3 millió EUR összegű állami támogatásból, részben a TAROM 77,66 millió EUR összegű saját hozzájárulásából finanszírozzák (lásd a (75)–(79) preambulumbekszedést).

⁽⁴⁴⁾ Az aktualizált szerkezetátalakítási terv 129. oldala.

6.3.2. A szerkezetátalakítási intézkedések finanszírozási forrásai

a) Állami finanszírozás

- (74) A román állam körülbelül 95,3 millió EUR szerkezetátalakítási támogatással támogatná a TAROM szerkezetátalakítását (lásd a (18) preambulumbekendést).

b) Saját hozzájárulás

- (75) A román hatóságok azt állítják, hogy a TAROM szerkezetátalakítási intézkedések költségeihez való saját hozzájárulásának forrásai várhatóan egy új Boeing 737-8 MAX repülőgépre kötött pénzügyi lízingből, valamint repülőgépek értékesítéséből fognak állni.

Pénzügyi lízing

- (76) A román hatóságok azt állítják, hogy a TAROM [...] -án/-én egy Boeing 737-8 MAX légi járműre vonatkozóan repülőgép-financezírozási lízingszerződést kötött egy magán lízingbe adóval [...]. A lízing időtartama [...] év, teljes értéke [...] millió EUR tőkeösszeget és további [...] millió EUR kamatot tesz ki, így a TAROM [...] millió EUR-t fizet a lízingbe adónak. A román hatóságok úgy vélik, hogy a pénzügyi lízinghez kapcsolódó saját hozzájárulás körülbelül [...] millió USD (körülbelül [...] millió EUR), amely megfelel a lízingszerződés alapján fizetendő, kamat nélküli tőkeösszegnek.

Repülőgépek értékesítése

- (77) A (60) preambulumbekendésben foglaltak szerint a TAROM értékesítendő repülőgépei közé tartozik négy Boeing 737-300, négy Boeing 737-700, négy Airbus 318 és hét ATR 42-500. A négy Boeing 737-300 repülőgépet a(z) [...] részére, a Boeing 737-700 hajtóművet pedig 2022-ben a(z) [...] részére értékesítették összesen [...] millió EUR értékben. A hét ATR 42-500 repülőgépet egy 2023 májusában aláírt szerződés alapján a(z) [...] részére értékesítették, [...] millió EUR eladási árral. A négy Airbus 318 vevőjét kiválasztották, és a sikeres ajánlat [...] millió USD (körülbelül [...] millió EUR) volt (lásd a (60) preambulumbekendést). A fennmaradó repülőgépek értékesítése folyamatban van, de a négy Boeing 737-700 esetében még nem került sor a vevő(k) kiválasztására ([...] millió EUR várható bevétel). Minden eladásra versenytárgyalási eljárás keretében került sor, a légi jármű szakértői értékelését követően.
- (78) A fentiekre tekintettel a román hatóságok a TAROM repülőgép-értékesítésből származó [...] millió EUR összegű saját hozzájárulását terjesztették elő, amely a már befejezett repülőgép-értékesítésekből származó bevételnek felel meg.

Összes saját hozzájárulás

- (79) A román hatóságok úgy vélik, hogy a repülőgép-értékesítésre és a pénzügyi lízingre vonatkozó fenti adatok alapján a TAROM saját hozzájárulása 77,66 millió EUR-t tesz ki, ami a 172,96 millió EUR összegű összes szerkezetátalakítási költség 44,9 %-ának felel meg.

c) Egyéb várható bevételi források

- (80) A román hatóságok szerint a TAROM egyéb bevételekre is szert tehet a szerkezetátalakítási időszak alatt (a meglévő részesedések értékesítése, az IRM kiszervezése a (124) és (125) preambulumbekendés szerint, további repülőgép-értékesítések [négy Airbus 318 repülőgép és négy Boeing 737-700, lásd a (77) preambulumbekendést], valamint a(z) [...] résidő értékesítése [lásd a (119) preambulumbekendést]), ami szintén hozzájárul a pénzügyeihez. Ezen értékesítésekre vonatkozóan azonban nem hagytak jóvá kötelező érvényű ajánlatokat, így a lehetséges bevételek még nem biztosak, így azokat Románia nem nyújtotta be a TAROM saját hozzájárulásaként.

6.3.3. Tehermegosztás

- (81) A román hatóságok azt állítják, hogy bár bizonytalan, hogy a kisebbségi részvényesek⁽⁴⁵⁾ részt vesznek-e a szerkezetátalakítási támogatás keretében végrehajtandó 43,07 millió EUR összegű tőkeemelésben, részesedésük a tőkeemelés követően a jelenlegi 2,75 %-ról körülbelül [...] %-ra csökkenne (és a Közlekedési Minisztérium a tőkeemelés követően körülbelül 98,5 %-os részvénytőkével fog rendelkezni). Ez a TAROM-ban a kisebbségi részvényesek részesedésének 46 %-os csökkenését jelentené. A román hatóságok szerint ez biztosítani fogja, hogy a kisebbségi részvényesek hozzájáruljanak a veszteségek fedezéséhez, és ne élvezzék a szerkezetátalakítási támogatás előnyeit.
- (82) A tőkeemelés [...] milliárd RON (körülbelül [...] millió EUR) összegű részvénytőke-leszállítás előzi meg, míg a jelenlegi részvénytőke körülbelül 2,26 milliárd RON (körülbelül 454,65 millió EUR). A román hatóságok kifejtik, hogy mivel a TAROM 2022. december 31-ig felhalmozott vesztesége 4,16 milliárd RON-t tett ki, a(z) [...] millió RON összegű részvénytőke-csökkentés nem eredményezi a veszteségek teljes fedezését. A román hatóságok továbbá azt állítják, hogy a román jog értelmében a társaságok kötelesek minimális részvénytőkével rendelkezni (azaz a részvénytársaságok minimális részvénytőkéje, amely a TAROM esetében releváns, 90 000 RON). Következésképpen a TAROM számára lényegében nem valószínűsíthető meg a veszteségek teljes fedezése érdekében történő részvénytőke-csökkentés.
- (83) A román hatóságok szerint azonban a részvényesek megfelelő tehermegosztását a részvénytőke-csökkentést követő tőkeemelés biztosítja (lásd a (81) preambulumbekendést).
- (84) Ezenkívül a TAROM esetében fő részvényesként az állam felügyeli a TAROM stratégiai és kereskedelmi döntéseit. A vállalat működését sem alárendelt kölcsönből, sem valószínűleg részben leírandó hibrid (veszteségelnyelő) finanszírozásból sem finanszírozták a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás tehermegosztási követelményeivel összhangban.
- (85) Ami a TAROM hitelezőit illeti, a TAROM-nak nem sikerült adósságelengedést elérnie, azonban két fő hitelezőjétől adóssághalasztást kapott: a(z) [...] -tól/-től és a(z) [...] -tól/-től, valamint különböző más szolgáltatóktól, amelyek számára a fizetést elhalasztották. Ezenkívül a TAROM valamennyi lízingbe adója [...] vállalta, hogy nem gyakorolja a lízingelt légi jármű visszakövetelésére vonatkozó jogát, amikor a TAROM nem tud kifizetni bizonyos lízingrészeket.

6.4. Pénzügyi előrejelzések

- (86) A román hatóságok mind az alapforgatókönyv, mind a pesszimista forgatókönyvre vonatkozóan nyújtottak be pénzügyi előrejelzéseket.
- (87) Tekintettel arra, hogy a(z) [...] résidő értékesítése és az abból származó bevételek bizonytalanok (lásd a (119) preambulumbekendést), a TAROM mind az alapforgatókönyvben, mind a pesszimista forgatókönyvben olyan pénzügyi előrejelzéseket nyújtott be, amelyek mindkét forgatókönyv esetében tartalmaztak egy változatot, amely magában foglalta a(z) [...] résidő értékesítéséből származó várható bevételt, valamint egy másik változatot, amely nem foglalta magában az ilyen bevételeket, de figyelembe vette az adott résidő lízingjéből származó bevételeket. Az alapforgatókönyvet – a résidő [...] repülőtéren történő értékesítését is magában foglaló változatban – [...] -ban/-ben befolyásolják az adott résidő értékesítéséből származó bevételek⁽⁴⁶⁾. Tekintettel az értékesítéssel kapcsolatos bizonytalanságra, a Bizottság mindkét változatot figyelembe fogja venni mind az alapforgatókönyv, mind pedig a pesszimista forgatókönyv értékelése során, azaz mind az értékesítéssel, mind pedig az értékesítés helyett a résidő lízingbeadásával kalkuláló változatot.

⁽⁴⁵⁾ A CNAB és a Romatsa RA állami vállalatok, valamint a Muntenia Investment Fund magánvállalat; lásd a (8) preambulumbekendést.

⁽⁴⁶⁾ A [...] résidő értékesítésére a tervek szerint [...] folyamán kerül sor, a TAROM pénzügyi előrejelzésében [...] millió USD-ben meghatározott áron. Az értékesítésből származó teljes bevételt, amennyiben az a terveknek megfelelően történik, „egyéb működési bevételként” könyvelik el a TAROM tervezett eredménykimutatásában [...] -ban/-ben. Mivel a résidő nem szerepel a TAROM mérlegében, a teljes bevétel bevételként kerül elszámolásra, és ennek megfelelően [...] -tól/-től kezdve pozitív hatással lesz a TAROM sajáttőke-helyzetére. A román hatóságok azonban kifejtik, hogy a TAROM-ot csak [...] folyamán fizetik ki, amely kifizetés szerepel a TAROM [...] évi előzetes pénzforgalmi kimutatásában.

- (88) Az alábbi táblázatok az alapforgatókönyv szerinti pénzügyi előrejelzésekről nyújtanak áttekintést:

1. táblázat

Kiválasztott pénzügyi mutatók – Alapforgatókönyv, beleértve a(z) [...] résidó-értékesítést⁽⁴⁷⁾

[...]

[1] ROA = Net results/Total assets
[2] ROCE = EBIT/ Capital employed
[3] ROE =Net result/ Equity

[4] Adjusted EBITDA Margin = EBITDA excl. Income from Grants/ Operating revenues
[5] EBIT Margin = EBIT/ Operating revenues
[6] Capital employed = Total equity + Non-current liabilities

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

2. táblázat

Kiválasztott pénzügyi mutatók – Alapforgatókönyv, kizárva a(z) [...] résidó- értékesítést

[...]

[1] ROA = Net results/Total assets
[2] ROCE = EBIT/ Capital employed
[3] ROE =Net result/ Equity

[4] Adjusted EBITDA Margin = EBITDA excl. Income from Grants/ Operating revenues
[5] EBIT Margin = EBIT/ Operating revenues
[6] Capital employed = Total equity + Non-current liabilities

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (89) A román hatóságok kifejtik, hogy az alapforgatókönyvben szereplő pénzügyi előrejelzések az Eurocontrol 2023 októberében közzétett forgalmi előrejelzéseivel összhangban a piac mérsékelt fejlődését veszik figyelembe⁽⁴⁸⁾.
- (90) A modellben az utasok számának becslésére használt mechanizmus alulról felfelé építkező megközelítésen alapul, figyelembe véve a TAROM piaci részesedését az egyes útvonalakon, a járatok jelenlegi kapacitása és gyakorisága, valamint az utasok múltbeli alakulása, az észlelt keresletváltozások és az útvonalon zajló verseny alapján. A számadatok számos rögzített és változó paraméteren alapulnak, amelyek a TAROM múltbeli értékeiből származnak, beleértve a Covid19-világjárvány által 2020 óta előidéztelt eltéréseket, a jövőbeli kilátásokat és adott esetben a hatékonysági intézkedések hatását. Ez a hatás az egyes útvonalak jövedelmezőségében tükröződő megtakarítások százalékában fejeződik ki. Az értékek éves átlagot mutatnak.
- (91) Amint az az 1. ábrán és a 3. táblázatban látható 2024-re és 2025-re vonatkozóan, az utasok számára vonatkozó előrejelzések mind az alapforgatókönyv, mind az Eurocontrol alacsony fellendülési görbéje alatt vannak, és a szerkezetátalakítási időszak végéig és azt követően is jóval az alapgörbe alatt maradnak. Románia jelezte továbbá, hogy a TAROM észszerű értékelést végzett az eredményről azáltal, hogy felülvizsgálta az egyes útvonalakra

⁽⁴⁷⁾ Az „e” a „becsült”, az „f” pedig az „előrejelzett” rövidítést jelöli.

⁽⁴⁸⁾ Aktualizált szerkezetátalakítási terv, 21. o.: „EUROCONTROL: Hétéves előrejelzés frissítése, 2023–2029, 2023. október. A Bizottság megjegyzi, hogy az EUROCONTROL 2024 februárjában felülvizsgált előrejelzést adott ki. Az Eurocontrol szerint „2023 erős nyara ellenére az európai járatok száma 2023 novembere óta a vártnál alacsonyabb volt – a keleti és nyugati államok közötti helyi egyenlőtlenségekkel. Emellett a 2024-re vonatkozó gazdasági előrejelzéseket európai szinten lefelé módosították. Ennek eredményeként a repülési előrejelzést 2027-ig kismértékben lefelé módosították. Az ECAC szintjén a járatok száma 2024-ben valószínűleg eléri a 10,6 milliót, ami 2023-hoz képest 4,9 %-os ($\pm 2,3$ százalékpontos) növekedést tükröz, és a 2019. évi szint 96 %-át teszi ki. Ez a tendencia várhatóan folytatódik: 2025-ben 10,9 millióra (99 %), 2026-ra pedig 11,2 millióra (101 %-ra) nő. Havi lebontásban az ECAC esetében a járatok száma valószínűleg 2025 nyarán eléri a 2019-es szintet. 2025 után a járatok növekedése átlagosan évi 2,0 %-os ($\pm 1,4$ százalékpontos) lesz, 2030-ra pedig több mint 12 millió járatra emelkedik. Ez az előrejelzés különböző bizonytalanságoknak van kitéve, például geopolitikai eseményeknek, gazdasági sokkhatásoknak és a légiközlekedési ágazat előtt álló kihívásoknak, és a felhasználóknak határozottan ajánlott figyelembe venniük a terveik előrejelzési értékeinek alacsony és magas tartományát.” Ami Romániát illeti, az EUROCONTROL 2024. februári előrejelzése az alábbiak szerint hasonlítható össze a 2023. októberi (alapeset szerinti) előrejelzésével (2019 = 100): 2023. október – 2024 = 113 kontra 2024. február = 110 (TAROM-alapeset = 97); 2023. október – 2025 = 116 kontra 2024. február = 114 (TAROM-alapeset = 110); 2023. október – 2026 = 119 kontra 2024. február = 118 (TAROM-alapeset = 114).

vonatkozó férőhely-kihasználtságot, és adott esetben kiigazította a szállított utasok számát (a továbbiakban: PAX) (például csökkentette azokban az esetekben, amikor a PAX növekedése nem volt elérhető az útvonalon rendelkezésre álló kapacitással). Végül a teljes eredményt (az összes útvonal utasainak összege) összevetették az Eurocontrol növekedési rátái alapján becsült fellendülési görbékkel.

1. ábra

A (Romániára vonatkozó) légiutas-kereslet fellendülésének forgatókönyvei (2019. évi mutató = 100)

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

3. táblázat

Az utasok száma kontra az Eurocontrol helyreállítás által vezérelt görbéi, csak az aktualizált szerkezetátalakítási terv szerint üzemeltetendő útvonalak esetében (millió PAX-ban megadva)

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (92) A bevételi előrejelzések a (90) és (91) preambulumbekzdésben ismertetett utasadatok modellezésén alapulnak. Amint az az 1. táblázatból kitűnik, a TAROM működési bevételei az alapforgatókönyv szerint (beleértve a(z) [...] résidő-értékesítést is) az elkövetkező években várhatóan fokozatosan emelkedni fognak, 2024-ben meghaladják a Covid19 előtti szintet, 2026-ban pedig elérik a(z) [...] millió EUR-t a szerkezetátalakítási időszak végén.
- (93) Ami az árképzéssel és az utasoktól várható átlagos bevételekkel kapcsolatos feltételezéseket illeti, a román hatóságok kifejtik, hogy a TAROM olyan konkrét kereskedelmi stratégiát dolgozott ki, amely egyértelmű és érdemi árképzési és bevételgazdálkodási intézkedéseket jelent, és amelynek keretében a TAROM minden egyes útvonal esetében olyan stratégiával rendelkezik, amely összhangban van a flotta- és kapacitástervezés, a piaci pozicionálás és a versenyképes ajánlatok tekintetében kitűzött széles körű kereskedelmi célkitűzéseivel. Ezzel összefüggésben a román hatóságok kifejtik, hogy a TAROM új eszközöket és rendszereket használ annak érdekében, hogy gyorsan tudjon reagálni a piaci magatartásra, és tisztában legyen az egyes útvonalakon a referencia-versenytársak árképzési stratégiáival annak érdekében, hogy továbbra is a díjszabás szerkezetére és az árakra összpontosítson az egyes viteldíjak szintjén.
- (94) A román hatóságok azt is jelzik, hogy új kereskedelmi stratégiájának részeként [...].
- (95) Ezzel összefüggésben a román hatóságok kifejtik, hogy az új bevételkezelő rendszeren keresztül a TAROM [...]. A román hatóságok továbbá azt állítják, hogy a TAROM [...].
- (96) A(z) [...] elfogadása mellett a román hatóságok jelzik, hogy [...]. A román hatóságok kifejtik, hogy [...], amint az a 4. táblázatban látható.

4. táblázat

Az utasoktól származó átlagos bevételek alakulása (2019–2026) ⁽⁴⁹⁾

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (97) Végezetül a román hatóságok azt állítják, hogy a TAROM a szolgáltatások és a rugalmasság tekintetében növelni kívánja az utasok elvárásait, és [...]. Ez további kiegészítő bevételeket fog generálni.

⁽⁴⁹⁾ A yq a légitársaságok által (az útvonalaktól függően) a jegyárak egy részére kivetett üzemanyag-pótadóra utal.

- (98) E tekintetben a román hatóságok kifejtik, hogy a kiegészítő szolgáltatásokból származó várható átlagos bevétel utasonként (belföldi útvonalakon) [...] EUR és [...] EUR között mozog, és az előrejelzések szerint eléri az utasonkénti [...] EUR-t (nemzetközi útvonalakon, és a(z) [...] -val/-vel várhatóan [...] - [...] EUR/utast generál). A román hatóságok jelezték, hogy bevételi előrejelzéseikben körültekintően jártak el a kiegészítő szolgáltatásoktól várt összes bevétel tekintetében, mivel – a múltbeli teljesítmény alapján – a TAROM még nem képes ugyanolyan bevételi szintet elérni, mint a hagyományos légitársaságok az ilyen szolgáltatások tekintetében. Ezért a várható bevételt az összes bevétel legfeljebb [...] %-ában határozták meg, míg a hagyományos piaci fuvarozók az elmúlt években átlagosan 4,5 %-ot szereztek kiegészítő termékekből és/vagy szolgáltatásokból, a diszkont légitársaságok pedig a bevételek mintegy 12,5 %-át szereztek ezekből, és a Ryanair 2019-ben 31,1 %-ot ért el.
- (99) A román hatóságok azt állítják, hogy a bevételek és a nettó eredmények folyamatos növekedése annak a fejleménynek a folytatását jelenti, amely már 2018-ban és 2019-ben megkezdődött, amikor a TAROM jelentősen, a 2017. évi 2,41 milliőról 2019-re 3,13 millióra tudta növelni utasszámát, és amelyet csak 2020-ban a Covid19-világjárvány hatása állított meg.
- (100) A TAROM a hálózat jövedelmezőségének optimalizálása érdekében mélyrehatóan megvizsgálta útvonalait, járatsűrűségét és repülőgéptípusait. Az aktualizált szerkezetátalakítási tervben szereplő működési hatékonysági intézkedésekkel együtt [...].
- (101) Egy légitársaság esetében a legjelentősebb költségtétel a légitársaság légijármű-parkja. A TAROM mélyreható szerkezetátalakítást hajtott végre flottájában, ami a következőkből állt: i. a flotta legrégebbi légi járműveinek kivételével, amelyek a legnagyobb karbantartási és üzemanyagköltségeket eredményezték, ii. az üzemeltetett légijármű-típusok harmonizálása a műszaki költségek (légi járművek és személyzet) további csökkentése érdekében, iii. kiterjedt vizsgálatok alapján az egyes útvonalakon a legalkalmasabb légi járművek használata, iv. az egyes útvonalak gyakoriságának optimalizálása a légi jármű típusa és a férőhely-kihasználtság alapján. Ezek az intézkedések pozitív hatást gyakorolnak a TAROM üzleti tevékenységére, amint azt a légitársaság férőhely-kihasználtságának az elmúlt öt évben tapasztalt folyamatos növekedése is mutatja. A férőhely-kihasználtság a 2019. évi [...] %-ról 2023-ban [...] %-ra nőtt, és a szerkezetátalakítási időszakot követően várhatóan tovább fog növekedni, amint az az 5. táblázatban látható (a 2025/2026-ban várt alacsonyabb szintek a flottaátalakítás végrehajtásának tudhatók be). Az 5. táblázatban szereplő becslések csak a menetrend szerinti útvonalakra vonatkoznak, a charterútvonalakat nem tartalmazzák.

5. táblázat

A menetrend szerinti útvonalakon alkalmazandó várható éves férőhely-kihasználtság (2023–2029)

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve (a = tényleges és f = előre jelzett adatok).

- (102) A TAROM széles körű költségoptimalizálási programot is végrehajtott, beleértve a jegyértékesítő irodák bezárását, székhelyének áthelyezését, a személyzet átszervezését stb. (lásd a 6.2.3. és 6.2.4. szakaszt).
- (103) A (86) és (87) preambulumbekzdésben említettek szerint az esetleges kedvezőtlen piaci fejlemények figyelembevétele érdekében a román hatóságok egy „pesszimista” forgatókönyvnek megfelelően is nyújtottak be a TAROM-ra vonatkozó üzleti előrejelzéseket. Mivel a TAROM bevételei főként a menetrend szerinti utasszállító járatok üzemeltetéséből származnak, a kevesebb utast eredményező kisebb mértékű piaci fejlődés gyakorolná a legnagyobb hatást az üzleti előrejelzésekre. Ezenkívül a román hatóságok azt állítják, hogy az üzemanyag igen jelentős költségtételt jelent a légitársaságok számára, és hogy az üzemanyagárak az elmúlt években ingadoztak. A pesszimista forgatókönyv tehát e két érzékenységet veszi figyelembe.

- (104) A pesszimista forgatókönyv feltételezi, hogy a TAROM nyereségét befolyásoló fő paraméterek, nevezetesen az utasok száma és az üzemanyagárak a várakozások alatt alakulnak, hogy figyelembe vegye a piac esetleges negatív alakulását. A pesszimista forgatókönyvben a román hatóságok az üzemanyagáraknak az alapforgatókönyvhöz képest [...] %-os emelkedését, valamint 2024-től a „PAX” 2 %-os csökkenését feltételezik az alapforgatókönyvhöz képest (mivel a tényleges adatok 2023-ig ismertek). Ami az utasszámokat illeti, a pesszimista forgatókönyv becslései a teljes szerkezetátalakítási időszak alatt jóval az Eurocontrol alacsony fellendülési görbéje alatt maradnak, és először csak 2027-ben haladják meg azt kis mértékben ⁽⁵⁰⁾. Románia azt állítja, hogy a 2022-re vonatkozó tényleges adatok azt mutatják, hogy a TAROM utas-előrejelzéseit a nemzetközi és a belföldi járatok esetében 8,35 %-kal, illetve 6,86 %-kal lépték túl. Míg a 2023. évi tényleges adatok alacsonyabbak voltak, mint a TAROM becslései, Románia azt állítja, hogy ez nagyrészt a közel-keleti eseményeknek tudható be, amelyek a Tel-Avivba, Ammánba és Kairóba tartó útvonalakat, valamint a charterjáratok jelentős részét érintették [...].
- (105) Az alábbi táblázatok áttekintést nyújtanak a pesszimista forgatókönyv szerinti pénzügyi előrejelzésekről, és figyelembe veszik azt a tényt, hogy a(z) [...] résidó értékesítése bizonytalan (lásd a (119) preambulumbekendést), azaz a 6. táblázat tartalmazza a(z) [...] résidó értékesítésének hatását, míg a 7. táblázat nem.

6. táblázat

Kiválasztott pénzügyi mutatók – Pesszimista forgatókönyv, beleértve a(z) [...] résidó-értékesítést

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

7. táblázat

Kiválasztott pénzügyi mutatók – Pesszimista forgatókönyv a(z) [...] résidó-értékesítés nélkül

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (106) Míg – amint azt a 6. és 7. táblázat mutatja – a TAROM alapforgatókönyv szerinti működési bevételei 2022-ben jelentősen helyreálltak, és a tervek szerint 2023-ban visszatérnek a Covid19 előtti szintre, és 2025-ben elérik a(z) [...] millió EUR-t, 2026-ban pedig a szerkezetátalakítási időszak végére a(z) [...] millió EUR-t, a pesszimista forgatókönyv szerint a bevételek továbbra is valamivel alacsonyabbak, 2026-ban a(z) [...] millió EUR-t érik el (vagy a(z) [...] millió EUR-t abban az esetben, ha a(z) [...] résidó eladása helyett a lízinget veszik figyelembe).
- (107) A román hatóságok továbbá azt állítják, hogy mind az alapforgatókönyv, mind a pesszimista forgatókönyv azt jelzi előre, hogy a TAROM EBITDA-ja 2023-ban pozitív lesz.
- (108) Ennek megfelelően, a pesszimista forgatókönyv pesszimistább forgalmi feltételezéseit követve a TAROM bevételei kisebb mértékben fognak növekedni, miközben az alapforgatókönyvhöz képest magasabbnak feltételezett üzemanyagárak növelik a költségeit. Ez a szerkezetátalakítási időszak végén [...] millió EUR bevételt eredményez, szemben az alapforgatókönyv szerinti [...] millió EUR-val (beleértve a(z) [...] résidó értékesítését). A pesszimista forgatókönyvben feltételezett magasabb üzemanyagköltségek – csakúgy, mint az alacsonyabb bevételek (de kisebb mértékben, tekintettel a repülési műveletek feltételezett alacsonyabb szintjére) – alacsonyabb EBITDA-szinthez ([...] millió EUR) járulnak hozzá a pesszimista forgatókönyvben (beleértve a(z) [...] résidó értékesítését) az alapforgatókönyvhöz képest ([...] millió EUR-val).

⁽⁵⁰⁾ A Bizottság megjegyzi, hogy a román hatóságok észrevételei továbbra is érvényesek és alkalmazandók az EUROCONTROL 2024. februári felülvizsgált előrejelzési adatainak figyelembevételkor. Lásd e tekintetben a 48. lábjegyzetet.

- (109) Ezzel összefüggésben a román hatóságok kifejtik, hogy a TAROM nettó bevétele a tervek szerint 2024-ben pozitívvá válik az alapforgatókönyv szerint ([...] millió EUR), és az alacsonyabb piaci fejlődésre vonatkozó előrejelzések alapján egy évvel később (2025) a pesszimista forgatókönyv szerint várhatóan pozitív lesz ([...] millió EUR, nem számítva a(z) [...] résidő értékesítését, amelyre várhatóan [...] -ban/-ben kerül sor). Meg kell jegyezni, hogy a(z) [...] -ra/-re vonatkozó adatok magukban foglalják a repülőgépek értékesítéséből származó, az adott évre előre jelzett bevételeket is (lásd a (60) és (61) preambulumbekendést), amelyek nélkül az adott évre vonatkozó nettó bevétel a pesszimista forgatókönyv szerint nem lenne pozitív. Ennek alapján a román hatóságok azt állítják, hogy a tervek szerint a nettó bevétel a szerkezetátalakítási időszak végére az alapforgatókönyv szerint [...] millió EUR-ra, a pesszimista forgatókönyv szerint pedig [...] millió EUR-ra nő (vagy [...] EUR-ra, ha a(z) [...] résidő eladása helyett a lízinget veszik figyelembe), és hogy a 2026-os nettó bevételt nem befolyásolja az eszközök – akár repülőgépek, akár résidők – értékesítése.
- (110) Az alapforgatókönyv szerint a TAROM értékesítésből származó nettó nyereségrátája a szerkezetátalakítási időszak vége felé fokozatosan emelkedne, 2026-ra várhatóan [...] % lesz, amint azt a 8. táblázat mutatja. A(z) [...] év magában foglalja az eszközök értékesítésének hatását. A román hatóságok azt állítják, hogy ez a szint várhatóan megfelel a TAROM-mal azonos profilú, kiválasztott vállalatcsoport⁽⁵¹⁾ által a Covid19-járvány kitörése előtt elért aránynak (átlagértékek), vagy valamivel meghaladja azt, és hogy ezt várhatóan a végrehajtott szerkezetátalakítási intézkedések révén érik el.

8. táblázat

Értékesítésből származó nettó nyereségrátá (az aktualizált szerkezetátalakítási terv alapforgatókönyve alapján)

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (111) A román hatóságok azt állítják, hogy a szerkezetátalakítási időszak végére a TAROM saját tőkéje várhatóan pozitív lesz mind az alapforgatókönyvben ([...] millió EUR 2026-ban), mind a pesszimista forgatókönyvben, mind a(z) [...] résidő eladását magában foglaló, mind pedig azt nem tartalmazó forgatókönyvekben. A [...] résidő értékesítése a tervek szerint [...] -ban/-ben történik, és mintegy [...] millió EUR-val járul hozzá a TAROM saját tőke-helyzetéhez. A román hatóságok továbbá jelzik, hogy ha a(z) [...] résidőt nem adnák el, akkor lízingbe adnák, és így bevételt termelnének, ami részben ellensúlyozná az értékesítés elmaradása miatt el nem ért bevételt, és ezáltal hozzájárulna a szerkezetátalakítási időszak végén fennálló pozitív saját tőke-helyzethez az alapforgatókönyv és a pesszimista forgatókönyv szerint. Amint az a 6. táblázatban látható, a pesszimista forgatókönyv szerint a(z) [...] résidő értékesítése esetén a TAROM saját tőke-helyzete várhatóan pozitívvá válik a szerkezetátalakítási időszak végére, összesen [...] millió EUR saját tőkével. Amennyiben a résidőt lízingbe adják, a román hatóságok azt állítják, hogy a TAROM saját tőke-helyzete várhatóan továbbra is pozitív lesz a szerkezetátalakítási időszak végére, [...] millió EUR teljes saját tőkével a pesszimista forgatókönyv szerint.
- (112) A ROCE a társaságba befektetett adósságból és saját tőkéből finanszírozott eszközöket alkalmazó működési tevékenységekből származó hozamot vizsgálja. A román hatóságok szerint az alapforgatókönyvben a szerkezetátalakítási időszak végére [...] %-os várható ROCE-rátával a TAROM várhatóan a kiválasztott azonos profilú csoporton⁽⁵²⁾ belüli 2019. évi (azaz a Covid19-világjárványt megelőző utolsó évi) 12 %-os átlagnak megfelelő eredményt ér el. Azt is jelzik, hogy a TAROM 2026. végi ROCE-je a jövedelmezőségét strukturálisan növelő projektek (költségsökkentések és szerkezetátalakítási intézkedések, többek között a bevételek szintjén), valamint a befektetett tőke szintjének a pénzügyilízing-eszközök alkalmazásából eredő csökkenésének eredménye. A román hatóságok kifejtik, hogy a befektetett tőke szintjére gyakorolt további lefelé irányuló hatás abból ered, hogy a TAROM már nem rendelkezik jelentős légitársaság-tulajdonnal (csak két ATR 72-500-assal), ami azt jelenti, hogy e tekintetben nem merülnek fel jelentős tőkekiadások.

⁽⁵¹⁾ Az azonos profilú csoport a TAROM fő versenytársaiból áll a legforgalmasabb útvonalakon (Amszterdam (AMS), Párizs (CDG) és Frankfurt (FRA)): Az Air France/KLM SA, Deutsche Lufthansa AG, easyJet plc, Ryanair Holdings plc, SAS AB, Wizz Air Holdings Plc, Jet2 plc kombinálva és a KLM Royal Dutch Airlines egységül.

⁽⁵²⁾ Az azonos profilú csoport összetételét lásd az 51. lábjegyzetben.

- (113) A román hatóságok azt állítják, hogy a tervezett jövedelmezőségi szint és az ebből eredő ROCE várhatóan biztosítja a TAROM hosszú távú életképességét. Továbbá azt állítják, hogy az alapforgatókönyv szerint a TAROM várható ROCE-je magasabb lesz, mint a (2023. június végi számítás szerinti [...] %-os⁽³³⁾) súlyozott átlagos tőke költsége⁽³⁴⁾, és így a TAROM várhatóan értéket teremt részvényesei és más tőkeszolgáltatók számára. A román hatóságok azt állítják, hogy ez a következtetés még inkább érvényes a kamatlábak csökkenő tendenciájának közelmúltbeli (legalább 2024 első negyedében tapasztalható) konjunktúrájában.
- (114) Ami a nettó adósság/EBITDA arányt illeti, a román hatóságok azt állítják, hogy az előrejelzések szerint a szerkezetátalakítási időszak végére jóval három alatti, befektetésre ajánlott szintre javul (lásd a 9. táblázatot), alapvetően az előre jelzett EBITDA magasabb szintje miatt, amely várhatóan a 2023. évi mintegy [...] millió EUR-ról a szerkezetátalakítási időszak végére [...] millió EUR-ra nő (vagy a pesszimista forgatókönyv szerint [...] millió EUR-t meghaladó összegre).

9. táblázat

Nettó adósság/EBITDA (az aktualizált szerkezetátalakítási terv alapforgatókönyve alapján)

[...]

- (115) Tekintettel arra, hogy az alapforgatókönyv szerint a tervek alapján 2025 lesz az első olyan év, ahol a nyereség és a pénzforgalom konzisztens, a TAROM adósságszolgálati képességét mérő aktualizált szerkezetátalakítási tervben kiszámított kamatfedezeti ráták pozitívak, de meglehetősen alacsonyak, különösen a TAROM versenytársaihoz képest⁽³⁵⁾ (lásd a 10. táblázatot).

10. táblázat

EBITDA-kamat arány (az aktualizált szerkezetátalakítási terv alapforgatókönyve alapján)

[...]

- (116) A román hatóságok elismerik, hogy a (115) preambulumbekzdésben említett arány meglehetősen szerény, de hangsúlyozzák, hogy azt az előrejelzések szerint a szerkezetátalakítási időszak végéig tartó, viszonylag rövid, hároméves időszak alatt érik el. Előadják továbbá, hogy azért várhatóak eltérések a főbb légitársaságok, például a Ryanair, a Wizz Air vagy a Lufthansa által elért arányokhoz viszonyítva, mert ezek a sokkal nagyobb légitársaságok profitálnak a nagyobb méretgazdaságosságból, és a flotta és a hálózat egyszerűsítése mellett a működési költségek

⁽³³⁾ Tekintettel arra, hogy az alkalmazandó kamatlábak 2023 októbere óta lassan, de biztosan csökkennek, a Bizottság tudomásul veszi a román hatóságok konzervatív megközelítését, amely szerint 2023. októberi WACC-ot kell megtartani a felülvizsgált változat helyett, amely jogosan alacsonyabb lett volna.

⁽³⁴⁾ A TAROM a legutóbbi üzleti tervében tájékoztatást nyújtott a WACC számításáról, becsléseiről és forrásairól. A WACC becsléséhez a TAROM a standard WACC-képletet használta: $WACC = [(K_e * (1 - t_{\text{tőkeáttétel}})] + [K_d * t_{\text{tőkeáttétel}}]$, ahol K_e a saját tőke költsége (a becslés szerint 13,3 %), K_d pedig az adósság költsége (a becslés szerint 6,0 %).

A tőkeköltség becsléséhez a TAROM a standard CAPM-képletre támaszkodott, $K_e = ((1 + R_f) * (1 + CRP) - 1) + (\text{sajáttőke-béta} * EMRP)$, ahol az R_f a kockázatmentes kamatláb, a CRP az országgokozati prémium, a sajáttőke-béta az eszköz piaci volatilitásának mértéke, az EMRP pedig a várható piaci kockázati prémium. A TAROM feltételezései a következők: 2,4 %-os R_f (megegyezik a tízéves német államkötvénnyel); 3,6 %-os CRP (az S&P hosszú távú devizaminósítéseiből és az EUR-kötvényfelárak elemzéséből származtatva); 1,11 értékű sajáttőke-béta (a medián eszközbéta felhasználásával és az azonos profilú csoporton belüli társaságoknak a TAROM ágazatába történő átcsoportosításával); 6,5 %-os EMRP (a kockázatos értékpapírok részvényindex alapján számított hozama és a [kvázi] kockázatmentes tőkepiaci befektetések megtérülése közötti múltbeli különbségből levezetve).

Az adósság költségének becsléséhez a TAROM a standard képletet használta: $[(1 + CRP) * (1 + R_f) - 1 + CS] * (1 - T)$, ahol a CS a hitelkockázati felár, a T pedig a 16 %-os marginális adókulcs. A román hatóságok az 1 %-os hitelkockázati felárat a TAROM-mal azonos ágazatban működő vállalatok EUR-kötvénykamatai és a hasonló lejáratú német államkötvények közötti különbséggént határozták meg.

⁽³⁵⁾ Az azonos profilú csoport összetételét lásd a 48. lábjegyzetben.

agresszívebb csökkentésére törekednek. Végezetül a román hatóságok azzal érvelnek, hogy a légiközlekedési szakértők szerint a légiközlekedési ágazat általános adósságszintje több éven keresztül magas marad, és ennek következtében a súlyos világválságot és számos makrogazdasági kihívást követően a jelenlegi piaci feltételek között eltérések elkerülhetetlenek a 2019-es és 2026-os arányok között ⁽⁵⁶⁾.

6.5. A versenytorzulás korlátozására irányuló intézkedések

- (117) A román hatóságok olyan strukturális és magatartási intézkedéseket terjesztettek elő, amelyek célja a szerkezetátalakítási támogatás által okozott versenytorzulások korlátozása.

6.5.1. Strukturális intézkedések

Méretcsökkentés és kapacitáscsökkentés

- (118) A TAROM szerkezetátalakítási időszaka 2021 januárjában kezdődött. Bár a Románia által a versenytorzulás korlátozására javasolt intézkedéseket elvben a 2020-ban fennálló versenyhelyzet fényében kell értékelni, a TAROM 2020-as útvonalhálózatával és az ASK-val való összehasonlítás erősen torz képet mutatna. Ennek az az oka, hogy a kormányok által 2020-ban a Covid19-világválság terjedésének megelőzése érdekében világszerte hozott korlátozó intézkedések következtében a légitársaságok legtöbb – ha nem az összes – repülőgépe több hónapon keresztül felszállási tilalom alatt állt, mivel az európai és globális légtérben több száz útvonalat zártak le. Még 2020 júniusa után is, amikor Romániában és más országokban részben és ideiglenesen enyhítették a korlátozó intézkedéseket, számos útvonalat – különösen nemzetközi szinten – továbbra is érintettek a repülési korlátozások vagy tilalmak, és az ügyfelek a világválság alakulásával és az alkalmazandó szabályokkal kapcsolatos bizonytalanság miatt továbbra is vonakodtak az utazástól. Következésképpen az ASK, az útvonalak és a járatgyakoriságok összehasonlítása a 2019. évi adatok alapján történik, amelyeket nem érint a Covid19-világválságból eredő torzulás.
- (119) A román hatóságok azt állítják, hogy a TAROM összesen 14 útvonalat ⁽⁵⁷⁾ fog lezárni, összehasonlítva a 41 útvonallal álló, Covid19 előtti hálózatával. Ezek közül 13 útvonalat már lezártak, és még egyet – a(z) [...] repülőter, amely az egyik legzsúfoltabb repülőter, és az OTP-repülőter között – a(z) [...] résidő harmadik félnek történő, [...]tól/-től kezdődő lízingbe adása miatt le fognak zárni, és ezt követően a résidőt a tervek szerint eladják. 2023-ban az Egyesült Királyság vonatkozó szabályai alapján ajánlattételi eljárás indult, és egy potenciális vevő a résidőre (amelyet a(z) [...] tanácsadó vállalat 2023. március 17-én körülbelül [...] millió EUR-ra becsült) vonatkozóan előzetes ajánlatot nyújtott be körülbelül [...] millió EUR értékben. A potenciális vevő azonban visszalépett a tárgyalásokból, és folytatódik az ajánlattételi eljárás. A TAROM [...] ajánlatot kapott körülbelül [...] millió EUR értékben, és az ajánlattevők a 2025-ös téli szezonról szeretnék megszerezni a résidőt. [...]. A román hatóságok biztosították a Bizottságot arról, hogy a TAROM legkésőbb a szerkezetátalakítási időszak végéig eladja a(z) [...] repülőteren a résidőt a(z) [...] felé.
- (120) Az útvonalak lezárásának eredményeként a TAROM 2019-hez képest 41 helyett 27 útvonalon fog működni. Ez az útvonalak számának 34 %-os csökkenését jelenti 2019-hez képest. 2019-ben a bezárandó 14 útvonal a TAROM forgalmának [...] %-át tette ki (2019-ben 50,23 millió EUR forgalmat ért el), és a menetrend szerinti járatok teljes számának [...] %-át jelentette. [...] ⁽⁵⁸⁾ [...] ⁽⁵⁹⁾ [...]. Ezen útvonalak közül nyolc 3. szintű terheltségű repülőtereket,

⁽⁵⁶⁾ Értékelésük alátámasztására a román hatóságok megemlítik, hogy a McKinsey egyik vezető partnere 2021-ben kijelentette, hogy a tőkeáttételi mutatók 2030-ig valószínűleg nem térnek vissza a 2019-es szintre, és hogy az Alton Aviation Consultancy ügyvezető igazgatója és globális légitársasági gyakorlati vezetője azt jelezte, hogy „a légitársaságok megnövekedett adósságtérhelése várhatóan jelentős terhet jelent a belátható jövőben”.

⁽⁵⁷⁾ Ezek a következők: i. az útvonallezárások első fordulójában: nyolc útvonal az OTP repülőteréről/repülőterre: Alicante; Jereván; Hamburg; Larnaca; Nagyszeben; Stockholm; Tbiliszi; Valencia, ii. az útvonallezárások második fordulójában: összesen hat útvonal, a következőképpen elosztva: négy további útvonal az OTP repülőteréről/repülőterre: Barcelona, München, Bécs és London (2024 októberétől, lásd még a (118) preambulumbekendést), valamint két, OTP repülőteret nem érintő útvonal: Kolozsvár–Jászvásár és Jászvásár–Temesvár.

⁽⁵⁸⁾ Kolozsvár–Jászvásár és három útvonal az OTP repülőteréről/repülőterre: Nagyszeben, Tbiliszi és Bécs.

⁽⁵⁹⁾ Lásd az 19. lábjegyzetet.

egy pedig egy 2. szintű terheltségű repülőtérre érint⁽⁶⁰⁾, a versenytársak pedig mind a kilenc repülőtérre tevékenykednek. Románia kötelezettséget vállal annak biztosítására, hogy a szerkezetátalakítási időszak alatt egyetlen lezárt útvonalat se nyissanak újra, és hogy a szerkezetátalakítási időszak alatt ne nyissanak meg más új útvonalakat. Így a TAROM által a szerkezetátalakítási időszakban üzemeltetett útvonalak száma – az aktualizált szerkezetátalakítási tervben előirányzott valamennyi útvonalbezárást követően – nem fogja meghaladni a 27 útvonalat.

- (121) Ezenkívül a TAROM a 2019-es szinthez képest a 27 fenntartandó útvonal közül tizenkilencen csökkenteni fogja a járatok számát; ezek a csökkentések a célállomástól függően igen eltérőek lesznek, és a belföldi járatok esetében 2019-hez képest 6 % és 76 % között mozognak. Ami a belföldi útvonalakat illeti, a járatgyakoróság-csökkenés 6 % és 15 % között lesz⁽⁶¹⁾, kivéve egy útvonalat, ahol a csökkenés eléri a 76 %-ot⁽⁶²⁾. Egy belföldi útvonalon nő a járatgyakoróság⁽⁶³⁾. A TAROM arra számít, hogy 2019 és 2026 között átlagosan 16 %-kal csökkenti a belföldi útvonalakon közlekedő járatok számát ([...]). A nemzetközi útvonalakon a járatok száma a 2019-es szinthez képest 9–40 %-kal fog csökkenni. A TAROM arra számít, hogy 2019 és 2026 között átlagosan 34,7 %-kal csökkenti a nemzetközi útvonalakon közlekedő járatainak számát (ez magában foglalja a lezárt útvonalakat is). Ez 2026-ban 28 %-os csökkenést jelent a menetrend szerinti járatok teljes számában (27 %-os csökkenés a charterjáratokkal együtt) a 2019-es szinthez képest. A román hatóságok kijelentik, hogy 2022-ben a járatsűrűség-csökkentés által érintett valamennyi útvonalon verseny volt, kivéve egy útvonalat (Szatmárnémeti), ami a román hatóságok szerint azt jelenti, hogy a TAROM versenytársai növelni tudják járatgyakoróságukat. A járatgyakoróság-csökkentéssel érintett útvonalak közül kilenc túlterhelt repülőtereket érint.
- (122) Emellett a TAROM fokozatosan csökkenteni fogja flottáját azáltal, hogy a 2020-ban és 2021-ben üzemeltetett 29 légi jármű közül fokozatosan kiveti a meglévő légi járműveket, és 2025-től 14 légi járműve lesz (lásd még az (59)–(61) preambulumbekendést). Ez azt jelenti, hogy a szerkezetátalakítási időszak végén a TAROM a 2019. évi flottájának csak körülbelül felével fog működni. Románia kötelezettséget vállal annak biztosítására, hogy 2024 végéig a TAROM flottája ne haladja meg a 18 repülőgépet, és hogy 2025 végétől a szerkezetátalakítási időszak végéig a flotta legfeljebb 14 légi járműből álljon.
- (123) Bár 2025-től a TAROM a 2019-es szintű flottájának csak mintegy felével fog működni, az ASK-ban mért kapacitás-csökkenés alacsonyabb, mint a flottacsökkentés, mivel több kisebb repülőgépet nagyobb repülőgépek váltanak fel. Az „ASK” mérőszámai a kínálatot mérik, és ekként a légitársaság kapacitásmutatóját jelentik, szemben az utasok számával (PAX), amely a keresletet méri. Az ASK csökkenése a flottacsökkentésnek, az útvonalak bezárásának és a járatsűrűség csökkentésének az eredménye, és a légitársaság piaci jelenlétének csökkenését jelenti. A TAROM 2019. évi ASK-ja a C1 szintű jövedelmezőségű útvonalakon [...] volt, 2026-ra pedig a tervek szerint az ASK a C1 szintű jövedelmezőségű útvonalakon [...] lesz, ami azt jelenti, hogy a C1 szintű jövedelmezőségű útvonalakon 2026-ban [...] %-os csökkenés várható 2019-hez képest. A TAROM 2019. évi teljes ASK-ja [...] volt, 2026-ra pedig az előrevetített érték [...], ami ebben az időszakban összesen [...] %-os csökkenést jelent. A román hatóságok azt állítják, hogy a leírt csökkenések minimális csökkenésként a szerkezetátalakítási időszak teljes időtartama alatt fennmaradnak, míg egyes években a csökkenés 2019-hez képest még magasabb lesz.

Az átruházások

- (124) A TAROM három szervezetben fennálló részesedését tervezi értékesíteni – [...] ⁽⁶⁴⁾. A román hatóságok olyan adatokat szolgáltatottak, amelyek szerint – a Covid19-világjárvány által jelentősen negatívan érintett 2020-as év kivételével – a(z) [...] és a(z) [...] 2018 óta minden évben nyereséges volt. A román hatóságok által benyújtott értékelési jelentések alapján a TAROM-nak a(z) [...] -ban/-ben fennálló részesedését [...] millió EUR-ra, a(z) [...] -ban/-ben fennálló részesedését pedig [...] millió EUR-ra becsülték. A(z) [...] esetében. A román hatóságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy a TAROM [...] -ban/-ben és [...] -ban/-ben fennálló részesedését legkésőbb 2026-ban a szerkezetátalakítási időszak végéig eladja.

⁽⁶⁰⁾ 3. szintű terheltségű repülőterek: Alicante; Hamburg; Stockholm; Valencia; Barcelona; London; München; Bécs. 2. szintű terheltségű repülőterek: Larnaca.

⁽⁶¹⁾ [...].

⁽⁶²⁾ [...].

⁽⁶³⁾ [...].

⁽⁶⁴⁾ A TAROM e vállalatokban való részesedésével és profiljával kapcsolatos részleteket lásd a (8) preambulumbekendésben.

- (125) A TAROM az MRO (egy része) kiszervezésének (technikai részleg) lehetőségeit is megvizsgálta, azonban a TAROM MRO-ját átvenni képes vagy közös vállalkozásban részt vevő potenciális partnerekkel folytatott megbeszélések nem voltak sikeresek, és nem született végleges megállapodás. Tekintettel arra, hogy az MRO kiszervezésére vonatkozó tervek bizonytalanok, annak ellenére, hogy a TAROM elkötelezte magát ezen eljárás folytatása mellett, annak hatása nem szerepel az üzleti tervben.

6.5.2. Magatartási jellegű intézkedések

- (126) A román hatóságok továbbá elkötelezték magukat annak biztosítása mellett, hogy a TAROM tartózkodni fog az alábbiaktól:
- a) részesedés megszerzése bármely társaságban a szerkezetátalakítási időszak alatt, kivéve, ha az elengedhetetlen a vállalkozás hosszú távú életképességének biztosításához, és a Bizottság jóváhagyása esetén; valamint
 - b) az attól való tartózkodás, hogy termékeik és szolgáltatásaik értékesítésekor versenyelőnyként reklámozzák az állami támogatást.

6.6. A TAROM piacról való kilépésének hatásai

- (127) Románia előadta, hogy a TAROM piacról való kilépése jelentős negatív hatást gyakorolna a romániai összeköttetésekre, és minden olyan útvonalon több százezer utast érintene, akik utazásaik során a TAROM hálózatára támaszkodnak, és a legnagyobb hatást a jelenleg kizárólag a TAROM által üzemeltetett tíz útvonalra gyakorolná ⁽⁶⁵⁾. Románia különösen úgy véli, hogy az olyan piacokról származó korábbi példák, ahol a TAROM beszüntette működését, azt mutatják, hogy nem valószínű, hogy más fuvarozók átvennének bizonyos útvonalakat, mivel jelenleg még mindig számos megszüntetett útvonalat nem üzemeltetnek: a TAROM által az elmúlt három évben lezárt 25 útvonal közül kilencet (36 %) jelenleg egyetlen légitársaság sem üzemeltet, három (12 %) pedig távoli másodlagos repülőtereken üzemeltetnek diszkont légitársaságok ⁽⁶⁶⁾. Többségüket még a Covid19-világjárvány előtti rendes piaci körülmények között sem működtették. Például a Tbiliszibe és Jerevánba tartó, nemrégiben lezárt útvonalak továbbra is kiszolgáltatlanok maradtak, és azokat jelenleg egyetlen fuvarozó sem üzemelteti Romániából. Ezenkívül a TAROM által a közelmúltban lezárt belföldi útvonalak ⁽⁶⁷⁾ egyikét sem működtetik jelenleg. Románia azt állítja, hogy ugyanez valószínűsíthető, ha a TAROM kilépne a Bejrútba és Kairóba tartó útvonalak piacáról. Románia azt állítja, hogy a versenytársak összességében a TAROM fő célállomásait kívánják kiszolgálni, de a számukra kevésbé vonzó útvonalakat nem (különböző okokból, többek között az alacsonyabb kereslet; a megfelelő, kis méretű légi járművek hiánya; a TAROM által működtetett csillagpontos modellel szemben a pont-pont összeköttetés előnyben részesítése; konnektivitáson alapuló üzleti modell; az olcsóbb másodlagos repülőterek előnyben részesítése stb. miatt).
- (128) Románia azt állítja, hogy a TAROM üzleti modellje a csillagpontos rendszeren alapul, amelynek fő jellemzője, hogy a saját csomópontot a nagyobb regionális vagy európai csomópontokkal kapcsolja össze, és így lehetővé teszi az utasok számára, hogy hozzáférjenek a közelükben lévő repülőterük által ki nem szolgált útvonalakhoz. Ezenkívül lehetővé teszi a TAROM számára, hogy olyan alacsony sűrűségű útvonalakat működtessen, amelyek pont-pont összeköttetésként esetleg nem nyereségesek, azonban a csillagpontos modell részét képezik. Románia azt állítja, hogy a TAROM csődje esetén a csillagpontos modellt valószínűleg nem reprodukálnák a versenytársak, akik vagy elsősorban közvetlen összeköttetéseket üzemeltetnek, az egyik másodlagos repülőteret a legalacsonyabb repülőtéri díjak alapján kapcsolják össze a másikkal, és olyan résidőket működtetnek, amelyek gyakran kevésbé kényelmesek az átszálló vagy üzleti utasok számára, de olcsóbbak, vagy az utasokat saját csomópontjaikhoz szállítják. Románia szerint az előbbi különösen a TAROM két fő versenytársára, a Wizz Airre és a Ryanairre vonatkozik a román piacon (lásd a (10) preambulumbekazdást). Az új belépő, a HiSky szintén diszkont légitársaságként működik,

⁽⁶⁵⁾ A román hatóságok 2024. március 29-i beadványa szerint ez a tíz útvonal a következő: i. négy nemzetközi útvonal az OTP repülőtérrel Kairóba, Szófiába, Ammánba és Bejrútba, ii. az OTP és Budapest közötti nemzetközi útvonal, amelyet jelenleg kizárólag a TAROM üzemeltet, és amelyen egy új belépő (Wizz Air) jelentette be, hogy 2024 júniusától megkezdí működését, iii. öt belföldi útvonal az OTP repülőtérrel Jászvásár (IAS), Nagyvárád (OMR), Szatmárnémeti (SUJ), Szucsáva (SCV) és Nagybánya (BAY) repülőtérre.

⁽⁶⁶⁾ Például jelenleg nem működik a Jászvásár–München útvonal, helyette a Wizz Air Jászvásárról Memmingenig üzemeltet útvonalat, amely Münchentől 115 km-re található.

⁽⁶⁷⁾ Kolozsvár–Jászvásár, Jászvásár–Temesvár, OTP–Nagyszeben.

gyakran napközbeni résidőket használ, amelyek nem megfelelőek az időérzékeny utazók számára. A román piacon a legnagyobb részesedéssel rendelkező hagyományos légitársaság a Lufthansa, amely 2019 és 2022 között körülbelül 11 %-os piaci részesedéssel rendelkezett, de részesedése azóta 2023-ban 5,6 %-ra csökkent. A román piacon működő nemzeti légitársaságok, például a Lufthansa és az Air France-KLM főként a saját csomópontjaik felé szállítanak utasokat, és ezért nem valószínű, hogy Bukarestet más fővárosokkal/fontos városokkal is összekapcsolják, mint ahol a csomópontjaik találhatók, és nem fogják összekötni a román belföldi repülőtereket Bukaresttel. Románia szerint a TAROM piacról való kilépése ezért a román állampolgárok és vállalkozások összeköttetésének és mobilitásának jelentős csökkenéséhez vezetne.

- (129) A TAROM hagyományosan az elsődleges repülőtereken működik, és kényelmes résidőket és járatokat tart fenn, hogy biztosítsa az utasai számára az összeköttetéseket. Gyakran nem ez a helyzet a diszkont légitársaságok esetében, amelyek inkább olcsóbb repülőtereket céloznak meg, amelyek gyakran a fő csomópontoktól valamilyen távolságra helyezkednek el, vagy ha az elsődleges repülőterekre repülnek, olyan résidőket céloznak meg, amelyek kevésbé kényelmesek a csatlakozó járatok (vagy az oda- és visszautak) esetében, és így olcsóbbak. Ezenkívül a repülési gyakoriság jelentős csökkenése várhatóan közvetlen és jelentős hatást gyakorolna az időérzékeny utasokra, például az üzleti ügyfelekre. Például sem a Ryanair, sem a Wizz Air nem köti össze az OTP repülőtérét Brüsszellel; ehelyett a Brüsszeltől körülbelül 60 km-re délre található charleroi-i regionális repülőtéren szállnak le. A HiSky, miközben közvetlenül Brüsszelbe repül, a TAROM-nál sokkal alacsonyabb heti járatgyakorisággal rendelkezik, és csak heti három járatral közlekedik Brüsszelbe, míg a TAROM ennek a dupláját biztosítja, még a tervezett járatgyakoriság-csökkentést követően is. Míg a TAROM fő tevékenységeinek jelentős csökkentését hajtja végre, a légitársaság továbbra is működteti korábbi résidőit, amelyek kényelmesek a csatlakozó és üzleti utasok számára, számos elsődleges nemzetközi repülőtéren, valamint regionális repülőtereken, fenntartva a magas szintű összeköttetést, amint azt a Brüsszelbe vezető útvonal példája is mutatja. Románia szerint a TAROM piacról való kilépése így negatív következményekkel járhat a regionális fejlődésre és az érintett régiók gazdasági helyzetére nézve.

- (130) Ezenkívül Románia szerint, ha a TAROM kilépne a piacról, ez valószínűleg áremeléseket eredményezne azokon az útvonalakon, amelyeken csak egy másik versenytárs (duopólium) van ⁽⁶⁸⁾, és amelyek monopóliummá válnának. Ezt bizonyítja például a viteldíjak alakulása két olyan útvonalon, ahol a TAROM beszüntette működését, és ahol csak egy légitársaság maradt (Stockholm és Hamburg). Románia továbbá árelemzést nyújtott be a TAROM és a versenytársak között a kulcsfontosságú útvonalakon, ami azt mutatja, hogy a TAROM által az adott útvonalakon (például Bukarest–Amszterdam, Bukarest–Frankfurt, Bukarest–Párizs) kínált legtöbb ár olcsóbb, mint a többi hagyományos légitársaság árai. Románia azt is állítja, hogy az, hogy egyes diszkont légitársaságok a TAROM-nál alacsonyabb árakat alkalmaznak az ilyen útvonalakon, valójában a teljes szolgáltatás alacsonyabb szintjével jár, így nem mond ellent annak, hogy a TAROM folyamatosan olcsóbb árakat alkalmaz az összehasonlítható szolgáltatások esetében. Továbbá, amint az a (129) preambulumbekkezdésben szerepel, a TAROM-nak kényelmes résidő- és járatgyakorisághálózata van bizonyos számú fő repülőtéren. Románia ezért úgy véli, hogy a TAROM piacról való kilépése jelentős negatív hatást gyakorolna az utasokra a viteldíjak, a légiközlekedési szolgáltatások és a kimenő és a bejövő átszálló járatok kényelmes összeköttetései tekintetében.

- (131) Románia továbbá azt állítja, hogy a Covid19-világjárványt követően a regionális összeköttetéssel kapcsolatban megfigyelt bizonyos fejlemények eredményeként egyes légitársaságok rövid távú kiigazításokat hajtanak végre az állandó költségek fedezésére szolgáló lehetőségek megragadása érdekében. Románia szerint méltányosnak tűnik azt

⁽⁶⁸⁾ A román hatóságok 2024. március 29-i beadványa szerint a TAROM-nak jelenleg a az OTP repülőtérre érkező/repülőtérrel induló következő nemzetközi útvonalakon csak egy másik versenytársa van: Amszterdam (AMS) a KLM-mel; Belgrád (BEG) az Air Serbia vállalattal; Brüsszel (BRU) a HiSky vállalattal; Nizza (NCE) a Wizz Airrel; Párizs (CDG) az Air France-szal; Prága (PRG) a Czech Airlines légitársasággal (code share, az útvonalat csak a TAROM üzemelteti ténylegesen); Kisinyov a HiSky vállalattal, valamint az OTP repülőtérre/repülőtérrel a következő belföldi útvonalakon: Kolozsvár (CLJ) a HiSky vállalattal; Temesvár (TSR) a HiSky vállalattal. Emellett a bukaresti OTP repülőtér és Budapest közötti útvonalon, amelyet jelenleg kizárólag a TAROM üzemeltet, egy új belépő (Wizz Air) bejelentette, hogy 2024 júniusától megkezdje működését.

feltételezni, hogy az ilyen légitársaságok közép- és hosszú távon visszatérnek a Covid19 előtti stratégiájukhoz az útvonalak életképességének biztosítása érdekében. Ez különösen a Blue Air diszkont légitársaságot érinti, amely elkezdett kiszolgálni bizonyos elsődleges repülőtereket, például az amszterdami Schipholt, a londoni Heathrow-t, a párizsi Charles de Gaulle-t vagy Frankfurtot, amit megkönnyített a résídőhasználati szabályok ideiglenes felfüggesztése a Covid19-világjárványhoz kapcsolódó korlátozások érvényességi ideje alatt ⁽⁶⁹⁾. 2022 szeptemberében azonban a Blue Air beszüntette működését az említett útvonalak mindegyikén, és a TAROM lett az egyetlen helyi üzemeltető az ilyen csomópontok kiszolgálása terén. 2023. március 31-én a Blue Air fizetési képzetlenségi eljárást indított, és azóta nem végzett kereskedelmi tevékenységet. 2024. február 16-án a Bizottság határozatot fogadott el, amelyben megállapította, hogy a Románia által a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján a Blue Airnek nyújtott támogatás összeegyeztethetetlen az egységes piaccal, és felszólította Romániát, hogy fizetessen vissza a Blue Airrel körülbelül 33,84 millió EUR-t ⁽⁷⁰⁾.

- (132) A regionális összeköttetések elégtelenségét – különösen a Blue Air fizetési képzetlenségét követően – súlyosbítja az a tény, hogy Románia közút- és vasúthálózata nem kellően fejlett, és rossz karbantartási állapotban van.
- (133) Amint azt a megmentési támogatásról szóló határozat már leírta ⁽⁷¹⁾, az összes tagállam közül Romániában a leggyengébb a közúti infrastruktúra minősége, és az EU-ban a közúti közlekedésbiztonság terén a legrosszabbul teljesítő országok közé tartozik. Romániában az autópályák és a nemzeti közutak az úthálózatnak csupán mintegy 20 %-át teszik ki, és a nemzeti utak mintegy 90 %-a minden irányban csak egy forgalmi sávval rendelkezik. Ezek a tényezők akadályozzák a mobilitást és a közúti biztonságot. Ami a vasúti infrastruktúrát illeti, az a karbantartás krónikus hiánya miatt súlyosan elhasználódott állapotban van, és a vágányhoz kapcsolódó eszközök többségét meg kell újítani. Ez csökkenti a vonatsebességet és a vasút hatékonyságát ⁽⁷²⁾. Tovább kell fejleszteni a transzeurópai közlekedési (TEN-T) közúti és vasúti törzshálózat román részét. Románia azt állítja, hogy a román régiók, és különösen az északkeleti régiók rosszul kapcsolódnak egymáshoz ⁽⁷³⁾.
- (134) Ennek eredményeként a légi közlekedés továbbra is kiemelkedő fontosságú a regionális fejlődés és a lakosság összeköttetése szempontjából. A TAROM által üzemeltetett hét belföldi légi útvonal ⁽⁷⁴⁾ mindegyike összeköti a dél-romániai Bukarestet a közép- és észak-romániai városokkal. Tekintettel a vasúti és közúti összeköttetések – többek között az ország déli részeit a közép- és északi részekkel összekötő útvonalak – hiányára, a légi összeköttetések továbbra is létfontosságúak a hatékony regionális összeköttetések szempontjából. A román hatóságok szerint az OTP repülőtér és a belföldi repülőterek közötti légi összeköttetések körülbelül másfél órát vesznek igénybe, míg ezen útvonalak autóval vagy vonattal történő megtétele legjobb esetben is közel ötször annyi időt vesz igénybe autóval, vonattal pedig nyolcszor annyit. A román hatóságok kifejtik, hogy például a Bukarest és Szatmárnémeti közötti (körülbelül 617 km-es) vonatjárat jellemzően 13–20 órát vesz igénybe; az autós közlekedés pedig 7–10 órát tesz ki. Hasonló skálák vonatkoznak a Nagyváradra, Szucsávára, Nagybányára, Jászvásárra, Kolozsvárra és Temesvárra történő utazásra is. A román hatóságok szerint a TAROM piacról való kilépése esetén a TAROM által jelenleg azon öt belföldi útvonalon szállított utasoknak, ahol nincs más légitársaság, közúton kellene utazniuk, ami jelentősen növelné a forgalmat és a baleseteket a nemzeti útvonalakon (amelyeknek csak 10 %-a rendelkezik irányonként több mint egy sávval), és tovább növelné az utazási időt. Románia azt állítja, hogy különösen a (128) preambulumbekzdésben kifejtett okok miatt valószínűtlen, hogy ezeket az útvonalakat versenytársak üzemeltetnék.

⁽⁶⁹⁾ A Covid19-világjárvány idején ideiglenesen módosították azokat az uniós szabályokat, amelyek szerint a légitársaságoknak bármely adott évben résídőik legalább 80 %-át fel kell használniuk ahhoz, hogy a következő évben megtarthassák azokat, a tagállamok által a légitársaságokra a Covid19 terjedésének megfékezése érdekében bevezetett korlátozásokkal összefüggésben. E szabályokat a Közösség repülőterein alkalmazandó résídőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.) határozza meg.

⁽⁷⁰⁾ A Bizottság 2024. február 16-i C(2024)910 final határozata, még nem tették közzé.

⁽⁷¹⁾ Lásd különösen a (11)–(14) preambulumbekzdést.

⁽⁷²⁾ Európai Bizottság, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság: Közlekedés az Európai Unióban: Aktuális tendenciák és problémák, 2019. március. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.

⁽⁷³⁾ Románia különösen azt állítja, hogy a TEN-T Rajna-Duna és keleti/kelet-mediterrán folyosók román szakaszai még befejezésre várnak. A hiányzó összeköttetések közé tartozik a Nagyszeben–Pitești közötti autópálya, valamint a Brassó–Predeal és a Temesvár–Craiova–Calafat közötti vasúti összeköttetés.

⁽⁷⁴⁾ A Kolozsvár–Jászvásár, Jászvásár–Temesvár és OTP–Nagyszeben útvonalak lezárását követően a TAROM a következő hét belföldi útvonalat üzemelteti a szerkezetátalakítási időszakban: az OTP-től Nagybánya, Kolozsvár, Nagyvárad, Szatmárnémeti, Szucsáva és Temesvár felé.

6.7. Románia kötelezettségvállalásai

- (135) A jövőben bekövetkező egyes szerkezetátalakítási vagy versenytorzulást korlátozó intézkedések teljes körű végrehajtásának biztosítása érdekében Románia a következő kötelezettségvállalásokat tette:
- a) annak biztosítása, hogy a TAROM [...]ban/-ben és legkésőbb 2026. december 31-ig teljes mértékben elidegenítse valamennyi részvényét;
 - b) annak biztosítása, hogy a TAROM [...]tól/-től kezdve legkésőbb 2026. december 31-ig teljes mértékben elidegenítse részídeit a(z) [...] repülőtéren;
 - c) annak biztosítása, hogy a TAROM tiszteletben tartsa az üzemeltetett útvonalak számára vonatkozó felső határt, amely nem haladhatja meg a legfeljebb 28 útvonalat, és [...]tól/-től 2026. december 31-ig nem haladhatja meg a 27 útvonalat;
 - d) annak biztosítása, hogy a TAROM 2025. december 31-ig betartsa a legfeljebb tizenhétet, a 2026. december 31-ig tartó szerkezetátalakítási időszak hátralevő részében pedig a 14-et meg nem haladó számú légi járműre vonatkozó korlátot;
 - e) 2026-ban a járatgyakorlás csökkentése a menetrend szerinti járatok esetében átlagosan 28 %-kal (és a charterjáratokat is beleértve 27 %-kal) ⁽⁷⁵⁾ az ezen útvonalakon 2019-ben nyilvántartásba vett járatgyakorláshoz képest;
 - f) annak biztosítása, hogy a 2019. évi C1 szintű jövedelmezőségű útvonalakon a szerkezetátalakítási időszak során az ASK [...] %-os csökkentése révén csökkenjen a kapacitás a 2019. évihez képest;
 - g) annak biztosítása, hogy a TAROM tartózkodjon bármely társaság részvényeinek megszerzésétől, kivéve, ha az elengedhetetlen a TAROM hosszú távú életképességének biztosításához, és ebben az esetben a Bizottság előzetes jóváhagyásával; valamint
 - h) annak biztosítása, hogy a TAROM tartózkodjon attól, hogy az állami támogatást versenyelőnyként hirdesse a termékek és szolgáltatások forgalmazása során.

6.8. A Wizz Air Malta panasza

- (136) 2024. március 14-én a Wizz Air Malta panaszt nyújtott be a Bizottság szolgálataihoz a TAROM-nak nyújtott állítólagos jogellenes állami támogatással kapcsolatban. A Wizz Air Malta három különböző állítást terjesztett elő a TAROM által kapott állami támogatás jogellenességére vonatkozóan.
- (137) Először is, a Wizz Air Malta szerint 2022 októbere és 2023 decembere között a román állam a Közlekedési Minisztériumon keresztül hét tőkeemelést hajtott végre a TAROM-nál összesen mintegy 7,8 millió EUR összegben, ami több mint 6 millió EUR-val meghaladja a második kártérítési határozatban jóváhagyott tőkeemelés körülbelül 1,9 millió EUR-ban meghatározott összegét. Amennyiben a jóváhagyott tőkeemelés túllépése az első kártérítési határozatnak tudható be, ez a Wizz Air Malta szerint az engedélyezett támogatás lényeges módosítását jelentené, mivel a Bizottság 93,88 millió RON (hozzávetőleg 19,33 millió EUR) összegű kölcsönre vonatkozó állami garanciát engedélyezett, nem pedig tőkeinjekciót.
- (138) Másodszor, a Wizz Air Malta azt állította, hogy a TAROM olyan jogellenes állami támogatásban részesült, amelyet nem számszerűsített, és amely abban állt, hogy a TAROM csak látszólagos módon nyújtott garanciát a CNAB-bal szemben a szolgáltatásaiért fennálló tartozásáért. A CNAB a Közlekedési Minisztérium ellenőrzése alatt álló, szolgáltatásainak nyújtásával foglalkozó állami tulajdonú vállalat. A Wizz Air Malta azt állítja, hogy egy konkrét szerződéses garanciarendelkezés szerint a Közlekedési Minisztériumnak (vagyis a TAROM fő részvényesének) jóvá kell hagynia a garancia (azaz a TAROM által nemteljesítés esetén biztosítékként elzáróított eszközök) végrehajtását. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy az adós részvényesének, aki egyben a hitelező ellenőrző szerve is, hozzá kell járulnia a garancia aktiválásához, ami olyan feltétel, amelybe egy magánhitelező nem egyezne bele. A Wizz Air Malta nem rendelkezett információkkal arról, hogy a román kormány ténylegesen gyakorolta-e mérlegelési jogkörét.

⁽⁷⁵⁾ A járatgyakorlás-csökkentéseket és az ASK-csökkentéseket a szerkezetátalakítási időszak alatt hajtják végre, és azok kismértékben változnak ebben az időszakban (néhány évben egyes útvonalakon valamivel nagyobb csökkenés történt, mint a 2026-os referenciaévben, néhány évben pedig némileg kisebb).

- (139) Harmadszor, a Wizz Air Malta szerint a(z) [...] repülőtéren fennálló egy vagy több résidőnek a TAROM általi tervezett értékesítése, amelyet a TAROM részvényesei 2023 júliusában jóváhagytak, olyan áron történhet, amely nem feltétlenül tükrözi a tisztességes piaci értéket. Amennyiben a megállapodás szerinti ár nem éri el a piaci értéket, az a vevőnek nyújtott támogatásnak minősülhet. Nyilvános információk alapján azonban a Wizz Air Malta előtt nem ismert, hogy a TAROM tervezi-e az értékesítést, és milyen áron.

6.9. Románia észrevételei a Wizz Air Malta panaszával kapcsolatban

- (140) Románia 2024. március 28-án, április 4-én, április 16-án, április 19-én és április 24-én benyújtotta a Wizz Air Malta által benyújtott panasszal kapcsolatos észrevételeit.
- (141) Ami a jogellenes tőkeinjekciókra vonatkozó első állítást illeti, Románia először is kifejti, hogy a támogatásnak az állami garancia formájában nyújtott állami támogatást jóváhagyó első kártérítési határozatban rögzített jogalapja, valamint maga a garanciamegállapodás szerint a Közlekedési Minisztérium a TAROM többségi tulajdonosaként köteles biztosítani a garantált kölcsön visszafizetésének biztosításához szükséges pénzügyi eszközöket. Románia azt állítja, hogy mivel nem részes fele a kölcsönszerződésnek, a Közlekedési Minisztérium nem tudja közvetlenül visszafizetni a kölcsönt a hitelező banknak, és hogy a román jog szerint a TAROM számára a szükséges finanszírozás egyetlen eszköze az új részvényekkel szembeni tőkeemelés.
- (142) Románia kifejti továbbá, hogy a tőkeinjekciókat jóváhagyó részvényesi határozatokat nem mindig követik tényleges tőkeinjekciók, amint az a későbbi részvényesi találkozókra rögzített határozatokból kitűnik, amelyek a Bizottság első kártérítési határozata alapján végrehajtott tőkeinjekciók tényleges összegét 12 518 000 RON-ra (kb. 2,7 millió EUR) egészítik ki, ami a megfelelő kölcsön első három részletének felel meg.
- (143) Ezt az összeget tartalmazza a bejelentett szerkezetátalakítási támogatás és különösen a 45,77 millió EUR összegű tőkeemelés (lásd a (18) preambulumbekendést), figyelembe véve, hogy a TAROM 2023-as likviditási szükségleteinek fedezéséhez 2,7 millió EUR-ra volt szükség. A Bizottság második kártérítési határozata alapján nyújtott tőkeinjekció összege pontosan megfelel a 9 439 155 RON (hosszvetőleg 1,9 millió EUR) tőkeemelés formájában jóváhagyott támogatási összegnek. Románia kifejti továbbá, hogy a szerkezetátalakítási időszak alatt a mai napig nem került sor egyéb tőkeemelésre.
- (144) Ami a TAROM bizonyos eszközeit nemteljesítés esetén biztosítékként terhelő, a CNAB felé fennálló tartozásra vonatkozó további garanciákból eredő jogellenes támogatásra vonatkozó második állítást illeti, a román hatóságok azt szintén megalapozatlannak tartják. Ennek különösen az az oka, hogy a TAROM és a CNAB a román társasági jog alapján létrehozott két független vállalkozás. Románia azt állítja, hogy a szóban forgó garanciára vonatkozó szerződéses rendelkezést, amely a kiegészítő biztosíték teljesítését a fő részvényes jóváhagyásától teszi függővé, a TAROM részvényesei egyoldalúan vezették be. Bár a Közlekedési Minisztérium mind a TAROM, mind a CNAB többségi tulajdonosa, az állami vállalatok vállalatirányításáról szóló 109/2011. sz. sürgősségi kormányrendelet hatálya alá tartozik. Ennek szabályai előírják, hogy az állami felügyeleti hatóság (azaz a Közlekedési Minisztérium) nem avatkozhat be az állami vállalatok döntéshozatali eljárásába, irányításába és jelenlegi működésébe, és hogy az e korlátozást megsértő határozatok semmisek. A román hatóságok úgy vélik, hogy ezek a rendelkezések megakadályozzák a Közlekedési Minisztériumot abban, hogy megtagadja hozzájárulását, amennyiben a CNAB úgy dönt, hogy érvényesíti a garancia aktiválásával kapcsolatos követeléseit. Románia hangsúlyozza továbbá, hogy a TAROM és a CNAB szigorúan piacgazdasági szereplőként viselkedik a közöttük fennálló kötelezettségek tekintetében, amint azt a következők bizonyítják: i. több részvényesi határozat, amelyek felszólítják a CNAB vezetőségét, hogy tegyen meg minden szükséges intézkedést a CNAB-nak okozott bármilyen sérelem megelőzése érdekében, és megbízzák az igazgatótanácsot, hogy foglalkozzon a garanciák esetleges kiterjesztésével, anélkül, hogy utalnának arra, hogy meg kell szerezni a felügyeleti hatóság jóváhagyását⁽⁷⁶⁾, ii. a TAROM folyamatos kifizetései a CNAB felé fennálló adósságának csökkentése érdekében, iii. a CNAB azon kereskedelmi döntése, hogy bizonyos esedékességeket elhalaszt, amennyiben a TAROM részéről nyilvánvalón fennáll a goodwill, iv. a CNAB javára nyújtott garanciák kiterjesztése további zálogjogokkal, például a(z) [...] résidő értékesítéséből származó követelésekre vonatkozóan, a CNAB azon részvényesi határozatának következtében, hogy minden jogi eszközt igénybe kell venni a CNAB sérelmének elkerülése érdekében⁽⁷⁷⁾, v. az a tény, hogy a TAROM tartozására késedelmi kamat alkalmazandó, így a CNAB ellentételezést kap a visszafizetési feltételek meghosszabbításáért, vi. az a tény, hogy a CNAB tudatában van annak, hogy az értékpapírok azonnali érvényesítése valószínűleg a TAROM fizetőkép-

⁽⁷⁶⁾ Például a CNAB 2022. október 10-i 14. sz. részvényesi határozatának 3. és 4. pontja, a CNAB 2022. december 5-i 18. sz. részvényesi határozatának 3. pontja, a CNAB 2023. május 22-i 147. sz. összehívási értesítésének 1. pontja, valamint a CNAB 2023. június 27-i 11. sz. részvényesi határozatának 1. pontja.

⁽⁷⁷⁾ A CNAB 14. sz. részvényesi határozata, i. m.

telenségéhez vezetne, míg a szerkezetátalakítási terv Bizottság általi jóváhagyása lehetővé tenné a TAROM számára, hogy visszafizesse a késedelmes fizetéssel járó, a közeljövőben esedékes tartozását. Ezenkívül annak hangsúlyozása érdekében, hogy a szóban forgó szerződéses rendelkezés nem befolyásolja a TAROM üzleti magatartását, a TAROM igazgatótanácsa arra kérte a részvényesek közgyűlését, hogy törölje azt a CNAB és a TAROM között létrejött releváns biztosítéki megállapodásból. Románia vállalta, hogy a módosított megállapodást annak elfogadását követően benyújtja a Bizottságnak. Románia 2024. április 17-én benyújtotta a részvényesek közgyűlésének 9/16.04.2024. sz. határozatát, amelyben elutasította a garanciamegállapodás azon módosítását, amely olyan rendelkezést vezetett be, amely szerint az értékpapírok végrehajtásához a felügyeleti hatóság (a Közlekedési Minisztérium) beleegyezése szükséges, és utasította az igazgatótanácsot, hogy tegyen meg minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy az említett rendelkezést törölje a garanciamegállapodásból.

- (145) A(z) [...] résidő piaci érték alatti értékesítésére vonatkozó harmadik állítást illetően Románia azt állítja, hogy a TAROM minden tőle telhetőt megtett a résidő legmagasabb eladási árának elérése érdekében. Ezt számos tényező bizonyítja, például az a tény, hogy i. a TAROM független szakértői értékelést rendelt meg [...] -ig a résidő-értékesítés és -lízing piaci értékének az ajánlattételi eljárás megkezdése előtt történő megbecslése és az értékesítési folyamat nyomon követése érdekében, ii. a TAROM aktívan kért ajánlatot körülbelül 20 vállalatától, miután megvitatta a lehetőségeket és a potenciális vevőket a világ legnagyobb repülőtéri résidő-koordinátorával, az Airport Coordination Limited vállalattal, iii. a 2023 márciusában kezdődött első értékesítési folyamat során a TAROM jobb ajánlatokat kért, és ezt követően választotta ki a legmagasabb ajánlatot benyújtó vállalatot, mielőtt több hónapon keresztül folytatta volna a szerződéskötési tárgyalásokat, amíg az ajánlattevőnek 2023 novemberében meg kellett szakítania a folyamatot [...], iv. a TAROM 2023 decemberében, majd [...] ismét egy második értékesítési folyamatot indított (lásd a (119) preambulumbekendést).

7. A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

- (146) A Bizottság először megvizsgálja, hogy a TAROM szerkezetátalakítási tervének állami finanszírozása a (18) preambulumbekendésben meghatározottak szerint tartalmaz-e állami támogatást az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében, és ha igen, ezt követően meghatározza, hogy az ilyen támogatás jogszerű-e és összeegyeztethető-e a belső piaccal.

7.1. Állami támogatás fennállása

- (147) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „[h]a a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”:

- (148) Ahhoz, hogy valamely intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősüljön, a következő együttes feltételeknek kell teljesülniük: i. az intézkedésnek az államnak betudhatóknak kell lennie, és azt állami forrásokból kell finanszírozni, ii. előnyhöz kell juttatnia a kedvezményezettet, iii. az előnynek szelektívnek kell lennie; és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

- (149) A Bizottság tudomásul veszi, hogy Románia az intézkedéseket állami támogatásnak minősülőként jelentette be. Ez a bejelentés nem mentesíti a Bizottságot az alól, hogy maga vizsgálja meg, hogy az intézkedések tartalmaznak-e állami támogatást.

7.1.1. Állami források és az államnak való betudhatóság

- (150) A megmentési támogatásról szóló határozat (30) preambulumbekendésében foglaltak szerint a TAROM javára nyújtott 175 952 000 RON (körülbelül 36,66 millió EUR) összegű kölcsönt az Államkincstáron keresztül az Államháztartási Minisztérium és a TAROM között létrejött hitelmegállapodás alapján, a román kormány sürgősségi rendeletének végrehajtása céljából az Államháztartási Minisztériumnak kellett nyújtania. A megmentési célú kölcsön tehát az államnak volt betudható, és állami forrásokat tartalmazott. A szerkezetátalakítási támogatás

részeként a megmentési célú kölcsönnek megfelelő összeget (kamatokkal és devizaárfolyam-különbözetekkel együtt) leírják (lásd a (18) preambulumbekendést). A megmentési célú kölcsön kamatokkal együtt történő visszafizetéséről való lemondásról szóló határozatot az állam hozza meg, és azt az állami költségvetés viseli.

- (151) A (19) preambulumbekendésben foglaltak szerint a szerkezetátalakítási támogatás nyújtásának jogalapja a 113/2021. sz. sürgősségi kormányrendelettel módosított 45/1997. sz. kormányrendelet, és e kormányrendeletek értelmében a szerkezetátalakítási támogatási intézkedések finanszírozását a Közlekedési Minisztérium biztosítja. A két szerkezetátalakítási támogatás nyújtására vonatkozó határozatot tehát az állam hozta meg, és mindkét intézkedés finanszírozása az állami költségvetésből származik.
- (152) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a bejelentett szerkezetátalakítási támogatási intézkedések állami forrásokat foglalnak magukban, és az intézkedések nyújtására vonatkozó döntések az államnak betudhatók.

7.1.2. Előny

- (153) A Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy az intézkedések előnyben részesítik-e a TAROM-ot abban az értelemben, hogy a TAROM-ban részesedéssel rendelkező egyetlen piaci szereplő – amely Románia helyzetéhez a lehető legközelebb álló helyzetben van – sem hozna hasonló határozatot, és nem biztosítaná ugyanezen intézkedéseket ugyanezen feltételek mellett, figyelmen kívül hagyva a Románia állami hatósági minőségében elvárható előnyeit ⁽⁷⁸⁾.
- (154) Az ilyen előny fennállása abból a tényből vezethető le, hogy a TAROM jelentős halmozott veszteséggel és negatív saját tőkével rendelkezik ((13) és (88) preambulumbekendés), a TAROM szinte valamennyi eszközét biztosítékként elzálogosították múltbeli vagy aktuális finanszírozás céljából, és a TAROM állami támogatás nélkül nem tudott piaci feltételek mellett elegendő tőkét szerezni vagy adósságfinanszírozást bevonni ((17), (53) és (54) preambulumbekendés).
- (155) Az intézkedések segíteni fogják a TAROM-ot tevékenységei folytatásának és a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának finanszírozásában azáltal, hogy hozzáférést biztosítanak számára olyan finanszírozáshoz, amelyet – sajátos helyzetére és jelenlegi körülményeire tekintettel – a piacon nem tudott megszerezni. E tekintetben kétséges, hogy a TAROM hasonló feltételek mellett képes lenne ilyen finanszírozást vonzani a magánpiacról.
- (156) Ezért a Bizottság megállapítja, hogy az intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében gazdasági előnyt biztosítanak a TAROM számára.

7.1.3. Szelektivitás

- (157) Az intézkedéseket kizárólag a TAROM javára nyújtják. Ahogy a Bíróság kimondta ⁽⁷⁹⁾, amennyiben egyedi támogatásról van szó, a gazdasági előny azonosítása főszabály szerint lehetővé teszi az intézkedés szelektivitásának vélelmezését. Ez attól függetlenül így van, hogy vannak-e hasonló helyzetben lévő szereplők az érintett piacokon. A bejelentett intézkedések mindenesetre nem képezik a részét egy olyan szélesebb hatályú általános gazdaságpolitikai intézkedésnek, amelynek célja, hogy ugyanolyan típusú ad hoc támogatást nyújtson az intézkedések céljára tekintettel hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő, az energiaágazatban vagy más gazdasági ágazatokban tevékenykedő valamennyi vállalkozásnak; e támogatás kizárólag a TAROM számára elérhető.
- (158) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy ezek az intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében szelektívek.

7.1.4. A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (159) Amikor egy tagállam olyan támogatást nyújt, amely megerősíti egy vállalkozás helyzetét az Unión belüli kereskedelemben versenytársnak számító más vállalkozásokhoz képest, úgy kell tekinteni, hogy ez utóbbiakat befolyásolja a támogatás. Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitott piacon más

⁽⁷⁸⁾ A Bíróság 2017. szeptember 20-i ítélete, Bizottság kontra Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, 59. pont; a Bíróság 2012. június 5-i ítélete, Bizottság kontra EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 78, 79. és 103. pont.

⁽⁷⁹⁾ A Bíróság 2015. június 4-i ítélete, Bizottság kontra MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. pont.

vállalkozásokkal verseng. Ezzel kapcsolatban az a körülmény, hogy valamely gazdasági ágazatot uniós szinten liberalizálnak, elegendő lehet annak a megállapításához, hogy a támogatás tényleges vagy potenciális hatással van a versenyre, valamint a tagállamok közötti kereskedelemre.

- (160) A TAROM légi személyszállítási szolgáltatásokat nyújt Romániába, Romániából és Románián belül, és ezen a piacon versenyez különösen a Wizz Airrel, a Ryanairrel, a HiSky vállalattal, a Lufthansával és más légitársaságokkal. A légiközlekedési piac nyitott az Unión belüli verseny és az egyik tagállamból a másikba irányuló szolgáltatásnyújtás előtt. Az intézkedések olyan feltételek mellett nyújtanak finanszírozást a TAROM-nak, amelyeket a magánpiacon nem tudott volna megszerezni, és mentesítik őt azon díjak alól, amelyeket rendes piaci feltételek mellett viselnie kellett volna. Az intézkedések így megerősítik a TAROM helyzetét a román légiközlekedési piacon a versenytársaihoz képest, akik nem részesültek ezen intézkedések előnyeiből.
- (161) Következésképpen a szerkezetátalakítási támogatási intézkedések torzíthatják a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyegethetnek, és érinthetik a tagállamok közötti kereskedelmet.

7.1.5. Következtetés az állami támogatás meglétéről

- (162) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a szerkezetátalakítási támogatási intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett, a TAROM számára nyújtott állami támogatásnak minősülnek.

7.2. A szerkezetátalakítási támogatási intézkedések jogszerűsége

- (163) A Bizottság megjegyzi, hogy a 45,77 millió EUR összegű teljes bejelentett tőkeemelésből 2023-ban már összesen 2,7 millió EUR összegű tőkeemelésre sor került ((18) és (19) preambulumbekzdés). A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a GEO értelmében a bejelentett szerkezetátalakítási támogatási intézkedések fennmaradó részét a Bizottság általi jóváhagyásuk előtt nem hajtják végre ((19) preambulumbekzdés).
- (164) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy Románia anélkül biztosította a bejelentett intézkedések említett részét, hogy az intézkedéseket a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánította volna. Ezzel Románia megsértette az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt felfüggesztési kötelezettséget. Így a TAROM javára bejelentett szerkezetátalakítási támogatási intézkedések e része jogellenes állami támogatásnak minősül.

7.3. A támogatás összeegyeztethetősége a belső piaccal

- (165) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a Bizottság a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekintheti az egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését előmozdító támogatást, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben.
- (166) A bejelentésből nem következik, hogy a szerkezetátalakítási támogatás vagy a hozzá kapcsolódó feltételek, illetve a támogatás által elősegített gazdasági tevékenységek az uniós jog bármely vonatkozó rendelkezésének megsértését vonhatják maguk után. Nevezetesen a Bizottság nem küldött indoklással ellátott véleményt Romániának az uniós jog olyan lehetséges megsértéséről, amely az ügyszóhoz kapcsolódna, emellett nem érkezett a Bizottsághoz olyan panasz vagy információ, amely arra engedne következtetni, hogy az állami támogatás hozzá kapcsolódó feltételek vagy a támogatással elősegített gazdasági tevékenységek ellentétesek lehetnek az uniós jog vonatkozó rendelkezéseivel.
- (167) Az EUMSZ 107.cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében ahhoz, hogy a támogatást összeegyeztethetőnek lehessen nyilvánítani, annak egyrészt bizonyos gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdítására kell irányulnia, másrészt nem befolyásolhatja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben.
- (168) Az első feltétel alapján a Bizottság megvizsgálja, hogy a támogatás bizonyos gazdasági tevékenységek fejlődésének előmozdítására irányul-e. A második feltétel alapján a Bizottság összeveti a tervezett támogatásnak a támogatni kívánt tevékenységek fejlesztése tekintetében vett pozitív hatásait a belső piacra gyakorolt esetleges negatív hatásaival⁽⁸⁰⁾.

⁽⁸⁰⁾ A Bíróság 2020. szeptember 22-i ítélete, Ausztria kontra Bizottság (Hinkley Point C), C-594/18. P, ECLI:EU:C:2020:742, 19. pont.

- (169) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban a Bizottság meghatározta azokat a kritériumokat, amelyeket megvizsgál, amikor értékeli, hogy a vállalkozásnak nyújtott szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében ⁽⁸¹⁾.
- (170) Románia úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási támogatás a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható.
- (171) A szóban forgó állami támogatás jellegére és céljaira, valamint a román hatóságok állításaira tekintettel a Bizottság értékelni fogja, hogy a szerkezetátalakítási támogatást támogató tervezett finanszírozás megfelel-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás vonatkozó kritériumainak.
- (172) Annak vizsgálata során, hogy a szerkezetátalakítási támogatás hátrányosan, a közös érdekekkel ellentétes mértékben befolyásolja-e a kereskedelmi feltételeket, a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja és a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján mérlegelési tesztet végez. E teszt elvégzése során amennyiben a kedvezményezett jogosult szerkezetátalakítási támogatásra, a Bizottság összeveti a támogatás pozitív hatásait az állami támogatás által a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt negatív hatásokkal. Ezen értékelés során a Bizottság figyelembe veszi az állami beavatkozás szükségességét, a támogatás megfelelőségét, arányosságát és átláthatóságát, az „először és utoljára” elvet, valamint a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott, a versenytorzulást korlátozó intézkedéseket.

7.3.1. Támogathatóság: ágazati hatály és nehéz helyzetben lévő vállalkozás

- (173) A szerkezetátalakítási támogatásra való jogosultsághoz a kedvezményezettnek a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 2.2. szakaszában található meghatározás szerinti nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak kell minősülnie. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontja konkrétan meghatározza, hogy valamely vállalkozás akkor nehéz helyzetben lévő vállalkozás, ha állami beavatkozás nélkül majdnem biztosra vehető, hogy rövid vagy középtávon üzleti tevékenységének feladására kényszerül. Ez a helyzet akkor, ha a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a)–d) alpontjában leírt körülmények közül legalább egy fennáll.
- (174) Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat (7) preambulumbekkezdése és a megmentési támogatásról szóló határozat (6), (53) és (57) preambulumbekkezdése kifejti, a TAROM jegyzett részvénytőkéjének több mint felét a felhalmozott veszteségek miatt kimerítette, és így 2018. december 31-től az eljárás megindításáról szóló határozat 2021. júliusi elfogadásáig teljesítette a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a) alpontjában meghatározott kritériumot (lásd az említett határozat (39) preambulumbekkezdését). Ez a helyzet 2021 júliusa óta nem változott, amint az a Románia által benyújtott, a (13), (16) és (88) preambulumbekkezdésben ismertetett pénzügyi adatokból kitűnik, amelyek azt mutatják, hogy a TAROM 2019 után is veszteséges volt, 2023 végén pedig negatív saját tőkével rendelkezett. Ebből következik, hogy a TAROM teljesíti a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a) alpontjában foglalt kritériumokat, és így nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül.
- (175) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 21. pontja szerint az újonnan alapított vállalkozás, azaz az érintett tevékenységi területen a működés első három évében működő vállalkozás nem jogosult szerkezetátalakítási támogatásra. A TAROM a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alkalmazásában nem újonnan alapított vállalkozás, mivel 1954-ben alapították (lásd a (8) preambulumbekkezdést), tehát több mint három évvel ezelőtt.
- (176) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 22. pontja értelmében egy nagyobb vállalatcsoporthoz tartozó, vagy ilyen vállalatcsoport által átvett vállalkozás általában nem jogosult a szerkezetátalakítási támogatásra, kivéve, ha bizonyítható, hogy a vállalkozás nehézségei saját működésére, és nem a költségekre a csoporton belüli önkényes felosztására vezethetők vissza, és a nehézségek túl súlyosak ahhoz, hogy csoportszinten megoldhatóak legyenek.
- (177) A TAROM nehézségei főként az idősödő és nem homogén flottákból, valamint a működés hiányosságából erednek ((15) preambulumbekkezdés). A TAROM nem része egy nagyobb vállalatcsoportnak, és az állam a Közlekedési Minisztériumon keresztül kizárólagos ellenőrzést gyakorol felette ((8) preambulumbekkezdés), tehát olyan közzvállalkozás, amely fölött az állam – tulajdonjoga és pénzügyi részesedése révén – kizárólagos ellenőrzést gyakorol ⁽⁸²⁾. A TAROM tehát nem része egy nagyobb csoportnak, és nincs is folyamatban egy csoport általi átvétele.

⁽⁸¹⁾ A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontja.

⁽⁸²⁾ Lásd: A tagállamok és a közzvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról szóló, 2006. november 16-i 2006/111/EK bizottsági irányelv 2. cikkének b) pontja (HL L 318, 2006.11.17., 17. o.).

- (178) Abból a tényből, hogy a TAROM felett az állam kizárólagos ellenőrzést gyakorol, az következik, hogy ebben az esetben az állam által a TAROM számára a nehézségeinek kezelésére nyújtott pénzügyi támogatás támogatásnak minősül, kivéve, ha azt piaci feltételek mellett nyújtják. Emiatt – annak ellenére, hogy a TAROM nehézségei belső okoknak tulajdoníthatók – nem merül fel az a kérdés, hogy e nehézségek a költségek csoporton belüli önkényes elosztásából erednek-e, és hogy a nehézségek túl súlyosak-e ahhoz, hogy azokat maga a csoport kezelje.
- (179) Ezenkívül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 18. pontja szerint a szén- és acélipari ágazatban működő vállalkozások és a pénzügyi vállalkozások a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján nem jogosultak támogatásra. A (9) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint a TAROM az utasok, áruk és postai küldemények légi szállításával foglalkozik. Ebből következik, hogy a TAROM sem a szén- vagy acélagazatban, sem pedig pénzügyi vállalkozásként nem tevékenykedik, és így a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 18. pontja alapján nem zárható ki a szerkezetátalakítási támogatásból.
- (180) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a TAROM nehéz helyzetben lévő vállalkozás, és szerkezetátalakítási támogatásra jogosult.

7.3.2. A támogatás megkönnyíti egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését

- (181) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető állami támogatásnak elő kell segítenie egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését.
- (182) E tekintetben annak igazolásához, hogy a szerkezetátalakítási támogatás célja az ilyen tevékenységek vagy területek fejlődésének előmozdítása, a támogatást nyújtó tagállamnak bizonyítania kell, hogy a támogatás szociális nehézségek megelőzését vagy valamely piaci hiányosság kezelését célozza. A szerkezetátalakítási támogatás sajátos összefüggésében a Bizottság megjegyzi, hogy – amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja is elismeri – a piacról való kilépés fontos szerepet játszik a termelékenység növekedésének szélesebb folyamatában. Így pusztán annak megakadályozása, hogy valamely vállalkozás kivonuljon a piacról, nem igazolja kellőképpen az állami támogatás nyújtását. Éppen ellenkezőleg, a megmentési és szerkezetátalakítási támogatások az állami támogatások legtorzítóbb típusai közé tartoznak, mivel akadályozzák a piacról való kilépés folyamatát. Bizonyos helyzetekben azonban a nehéz helyzetben lévő vállalkozás szerkezetátalakítása hozzájárulhat a gazdasági tevékenységek vagy területek fejlődéséhez, a kedvezményezett által végzett tevékenységeken túlmenően is. Ez a helyzet áll fenn akkor, ha ilyen támogatás hiányában a kedvezményezett csődje piaci hiányossághoz vagy szociális nehézségekhez vezetne, akadályozva az ilyen helyzetek által érintett gazdasági tevékenységek és/vagy területek fejlődését. Az ilyen helyzetek nem kimerítő felsorolását a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontja tartalmazza.
- (183) Ilyen helyzetek többek között akkor fordulnak elő, amikor a kedvezményezett, akinek a csődjét a támogatás meg kívánja akadályozni, nehezen helyettesíthető fontos szolgáltatást nyújt, és bármely versenytárs számára nehéz lenne egyszerűen beavatkozni, ami e fontos szolgáltatás megszakadásának kockázatához vezethet (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontja). A támogatás tehát azáltal, hogy lehetővé teszi a kedvezményezett számára tevékenységének folytatását, megelőzi az efféle piaci hiányosságot vagy szociális nehézségeket. Szerkezetátalakítási támogatás esetén azonban ez csak akkor igaz, ha a támogatás lehetővé teszi a kedvezményezett számára, hogy saját erőből versenyezzen a piacon, ami csak akkor biztosítható, ha a támogatás a kedvezményezett hosszú távú életképességét helyreállító szerkezetátalakítási terv végrehajtásához van kötve.
- (184) Bár az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság nem vetett fel kétségeket a társadalmi nehézségek és/vagy a piaci hiányosság kritériumának teljesülését illetően, a Bizottsághoz észrevételek érkeztek e kérdéssel kapcsolatban egy érdekelt féltől, a Wizz Air légitársaságtól. A Wizz Air különösen azzal érvelt, hogy a TAROM az elmúlt években veszített piaci részesedéséből a Wizz Air és a Blue Air esetében, amelyek a Wizz Air észrevételeinek benyújtásakor a piac 40 %-át, illetve 13 %-át birtokolták. Következésképpen a Wizz Air szerint a TAROM nem játszott olyan fontos szerepet a román légiközlekedési piacon, amely egyenértékű lenne egy nemzeti infrastruktúra-szolgáltatóéval.
- (185) A Bizottság ezért először azt fogja értékelni, hogy a támogatás valamely piaci hiányosság vagy szociális nehézségek megelőzését célozza-e (7.3.2.1. szakasz), és hogy a támogatást a kedvezményezett hosszú távú életképességét helyreállító szerkezetátalakítási terv kíséri-e (7.3.2.2. szakasz).

7.3.2.1. Szociális nehézségek vagy piaci hiányosságok megelőzése, hozzájárulva a gazdasági tevékenység vagy terület fejlődéséhez

- (186) Azon helyzetek között, amikor egy nehéz helyzetben lévő vállalkozás megmentése hozzájárulhat a gazdasági tevékenységek vagy területek fejlődéséhez, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontja azokra az esetekre vonatkozik, amikor fennáll a veszélye annak, hogy egy fontos, nehezen helyettesíthető szolgáltatás megszakad, és bármely versenytárs számára nehéz lenne egyszerűen belépni.
- (187) A Románia által benyújtott adatok alapján a Bizottság úgy véli, hogy a TAROM fontos szerepet játszik a román állampolgárok, vállalkozások és régiók összeköttetésének biztosításában.
- (188) A TAROM – ellentétben a román piacon jelenleg aktív fő versenytársaival, azaz a Wizz Airrel és a Ryanairrel ((10) preambulumbekzdés) – csillagpontos hálózatot üzemeltet ((130) preambulumbekzdés), amely Románia különböző régióit köti össze a fővárossal, és biztosítja a nemzetközi járatok összekapcsolását. Ez lehetővé teszi az utasok számára, hogy hozzáférjenek azokhoz az útvonalakhoz, amelyeket nem a közeli repülőtér szolgál ki.
- (189) Ezenkívül a TAROM arra összpontosít, hogy jó járatgyakorissággal és az utasok számára kényelmes időpontokban biztosítson összeköttetéseket az elsődleges repülőterekhez, ami különösen fontos az időérzékeny utazók, például az üzleti ügyfelek számára ((129) preambulumbekzdés).
- (190) Az elsődleges repülőterekkel való, jó járatgyakorisságú és kényelmes idejű összeköttetések különösen fontosak a román piac számára a román vasút- és közúthálózat gyenge állapota miatt, ami a légi közlekedésnél jóval hosszadalmasabbá, valamint megbízhatatlanná és kényelmetlenné teszi a vasúti vagy közúti közlekedést (lásd a (132)–(134) preambulumbekzdést). 2024. március 29-i állapot szerint a TAROM az egyetlen üzemeltető tíz útvonalon, míg kilenc másik útvonalon csak egy másik légitársaság van jelen ⁽⁸³⁾ ((130) preambulumbekzdés). Ez azt jelenti, hogy ha a TAROM kivonulna a piacról, már nem szolgálná ki azokat az útvonalakat, amelyeken jelenleg egyedül működik, miközben monopolhelyzet alakulna ki azokon az útvonalakon, ahol jelenleg csak egy másik légitársaság van jelen. A TAROM jelenleg csak kilenc ⁽⁸⁴⁾ útvonalon néz szembe egynél több versenytárssal (lásd még a (197) preambulumbekzdést).
- (191) A TAROM fő versenytársai a román piacon pont-pont összeköttetést működtetnek, és valószínűleg nem változtatják meg útvonalmodelljüket, mivel céljuk a legköltséghatékonyabb eredmény elérése a legolcsóbb árat kínáló repülőterek és/vagy résidők kiválasztásával ((127) és (128) preambulumbekzdés). Ezenkívül az olyan hagyományos légitársaságok, mint a Lufthansa és az Air France-KLM, elsősorban Bukarestből saját csomópontjaik felé irányítják az utasokat ahelyett, hogy a román régiókat összekapcsolnák egymással vagy Bukarestet a világ más fontos városaival (lásd még a (128) és (129) preambulumbekzdést). Ez számos regionális utast kiszolgáltatatlanná tenné, akik a csillagpontos modellre támaszkodnak, és negatívan érintené az üzleti ügyfeleket, akiknek optimalizálniuk kell az utazási időt, és megfelelő órákban és járatgyakorisság mellett megbízható összeköttetésekre van szükségük.
- (192) A Bizottság megjegyzi, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontjában a nemzeti infrastruktúra-szolgáltatóra való hivatkozás csupán példaként szolgál, és nem jelenti azt, hogy minden olyan vállalkozásnak, amely az általa nyújtott szolgáltatás e pont értelmében vett fontosságának köszönhetően szerkezetátalakításra érdemes, a nemzeti infrastruktúra-szolgáltató szerepével egyenértékűnek szerepet kell betöltenie.
- (193) Ezenkívül a vállalkozás által folytatott tevékenység piacának mérete vagy a vállalkozás piaci részesedése sem meghatározó a zavar veszélyével járó szolgáltatás jelentőségének megállapítása szempontjából. Ezt nemrégiben a Bíróság is megerősítette a Wizz Air által a TAROM javára nyújtott megmentési támogatással kapcsolatban indított fellebbezési eljárásban ⁽⁸⁵⁾. Az ügyben hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy, noha azon piac mérete, amelyen a támogatás kedvezményezettje tevékenykedik, továbbá a kedvezményezett e piacon fennálló részesedése jelentéktelen lehet az e kedvezményezett által nyújtott szolgáltatás fontosságára vonatkozóan, sem a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontjából, sem pedig annak kontextusából nem tűnik ki az,

⁽⁸³⁾ A Wizz Air bejelentette, hogy 2024. június 17-től megkezdte működését az OTP-Budapest útvonalon. Ettől az időponttól kezdve a TAROM lenne az egyetlen üzemeltető kilenc útvonalon, és tíz útvonalon duopolium állna fenn.

⁽⁸⁴⁾ Miatán a TAROM eladta [...] résidéjét, nyolc útvonal lesz, ahol egynél több versenytárs lesz.

⁽⁸⁵⁾ A Bíróság 2024. január 11-i ítélete, Wizz Air Hungary kontra Bizottság, C-440/22. P, ECLI:EU:C:2024:26, 35–39. pont.

hogy e fontosság szükségszerűen e tényezőktől függene, különösen pedig az, hogy a támogatás kedvezményezettjének megszűnése csak akkor vezethetne komoly szociális nehézségekhez vagy súlyos piaci hiányossághoz, ha az a piac, amelyen a kedvezményezett működik, meghalad egy bizonyos méretet. A Bíróság megerősítette a Törvényszék azon álláspontját, amely szerint a piac korlátozott mérete nem zárja ki, hogy az e piacon nyújtott valamely szolgáltatást a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében vett módon jelentősnek minősítsék, különösen akkor, ha – amint azt a Törvényszék megállapította – a TAROM működésének megszűnése, amely azzal a konkrét kockázattal jár, hogy Romániában egyes légi személyszállítási szolgáltatások megszakadnak, hátrányosan érintené a kizárólag e légitársaság által kiszolgált romániai régiók összeköttetését és e régiók gazdasági helyzetét.

- (194) Bár igaz, hogy a TAROM piaci részesedése néhány év alatt csökkent vagy stagnált, a kedvezményezett az elmúlt években jelentősen, a 2017. évi 2,41 milliőról 2019-ben 3,13 millióra tudta növelni utasszámát (lásd még a (99) preambulumbekendést). Szerkezetátalakítási tervének végrehajtásával és a Blue Air működésének 2022. szeptemberi megszűnésével (lásd még a (131) preambulumbekendést) ez a tendencia valószínűleg a jövőben is folytatódni fog, amint azt a TAROM üzleti előrejelzései is mutatják. Mindenesetre nem a TAROM piaci részesedése, hanem a román régiók összeköttetésének biztosításában játszott szerepe tanúsítja a TAROM szolgáltatásának fontosságát a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontja értelmében.
- (195) Amint az az eljárás megindításáról szóló határozat (43), (44) és (45) preambulumbekendésében már szerepel, a Bizottságnak tudomása van arról, hogy a versenytársak beléptek a TAROM által üzemeltetett egyes belföldi útvonalakra. 2020 nyarán például a Blue Air három olyan útvonalra lépett be, ahol a TAROM volt az egyetlen üzemeltető: Bukarest–Nagyvárad (amely útvonalat a Blue Air működésének beszüntetését követően ismét kizárólag a TAROM üzemeltet), Kolozsvár–Jászvásár és Jászvásár–Temesvár (amelyen a TAROM jelenleg már nem üzemel, és amelyre egyetlen más légitársaság sem lépett be azóta, hogy a Blue Air és a TAROM beszüntette ezeket az útvonalakat), majd 2021-ben a HiSky a Bukarest–Temesvár és Bukarest–Kolozsvár útvonalon. Ez arra utal, hogy a repülőgépek mérete nem feltétlenül akadályozza a versenytársakat a belföldi útvonalakra való belépésben, ahol a kereslet általában alacsonyabb, mint a nemzetközi útvonalakon. Ezenkívül, ami a nemzetközi útvonalakat illeti, a TAROM és más fuvarozók közötti árkülönbségekre Románia által szolgáltatott néhány példa nem kellően megalapozott ahhoz, hogy a Bizottság következtetést vonhasson le a valószínű áremelkedésekről és az alternatív piacra lépés hiányáról, ha a TAROM kilépne ezen útvonalokról.
- (196) Míg azonban más légi fuvarozók – legalábbis ideiglenesen – beléphetnek egyes útvonalakra, nem feltételezhető, hogy a versenytársak képesek és készek lennének átvenni a TAROM szerepét a román állampolgárok és vállalkozások számára megfizethető áron történő kényelmes összeköttetés biztosításában (lásd a (130) preambulumbekendést) azáltal, hogy a TAROM által nemzeti és nemzetközi szinten üzemeltetett útvonalakat és légi szolgáltatásokat teljes egészében vagy jelentős részben az ügyfelek számára közép- és hosszú távon fennakadás nélkül helyettesítik. Különösen a Blue Air piacról való kivonulását követően áll fenn annak egyértelmű kockázata, hogy az Észak- és Közép-Románia régióiban, amelyek szintén nem rendelkeznek megfelelő közúti és vasúti összeköttetéssel, az utasok kénytelenek lesznek a nagyon hosszú és kényelmetlen vasúti útvonalakat igénybe venni vagy a közúthálózatot használni, amely többnyire rosszul van karbantartva, és nagyrészt csak egysávos utakból áll (lásd a (133) és (134) preambulumbekendést).
- (197) 2024. március 29-én a TAROM által kiszolgált összesen 28 útvonal közül a kedvezményezett volt az egyetlen üzemeltető öt belföldi és négy nemzetközi útvonalon (lásd a (127) preambulumbekendést), 10 további útvonalon (nyolc nemzetközi és két belföldi) pedig csak egy másik versenytárs volt (duopólium) (lásd a (130) preambulumbekendést). Nincs bizonyíték arra, hogy a versenytársak készen állnának reprodukálni ezt a hálózatot, amelyet a TAROM által működtetett csillagpontos rendszeren keresztül biztosítanak. Ez utóbbi az OTP repülőtérén keresztül kapcsolja össze a regionális repülőtereket a fővárossal, míg a román piacon a versenytársak főként pont-pont közötti szolgáltatásokat nyújtanak, vagy csomópontjaikra szállítanak utasokat (München, Bécs, Varsó stb.). Különösen, mióta a TAROM kilépett az öt útvonalról (Jászvásár–Temesvár, Kolozsvár–Jászvásár, Bukarest–Nagyszeben, Bukarest–Jereván, Bukarest–Tbiliszi), egyetlen más versenytárs sem lépett be. Miután a Blue Air 2022 szeptemberében beszüntette működését, csak egy másik légitársaság, az új belépő, a HiSky üzemeltet jelenleg két, Románián belüli útvonalon, nevezetesen a Bukarest–Temesvár és a Bukarest–Kolozsvár útvonalon közlekedő járatokat ((130) preambulumbekendés).
- (198) A különböző régiók fővárossal való légi összeköttetése különösen fontos Romániában, a román közút- és vasúthálózat gyenge állapota miatt. Ez utóbbi tehát nem életképes lehetőség a hosszabb utazásokra, amint azt a számos útvonalon tapasztalható különösen hosszú késések (és néha nehéz körülmények) is bizonyítják. Románia kifejti például, hogy a román régiók és különösen az észak-keleti régiók rosszul kapcsolódnak egymáshoz, és a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fontos összeköttetései még nem készültek el (lásd a (133) preambulumbekendést).

bekezdést). Ennek eredményeként a légi közlekedés kiemelkedő fontosságú a regionális fejlődés szempontjából. E tekintetben a TAROM által üzemeltetett hét belföldi útvonal, amelyek összekapcsolják az OTP repülőtérét a középső régióbeli és északi repülőterekkel, továbbra is létfontosságú a hatékony regionális összeköttetés szempontjából (lásd a (134) preambulumbekkezdést). A TAROM által kiszolgált útvonalak Románia északi régióit nemcsak az ország déli részével, hanem Bukaresten keresztül külföldi célállomásokkal is összekapcsolják.

- (199) Az a tény, hogy a TAROM korlátozott méretű, önmagában nem zárja ki, hogy szolgáltatását a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontja értelmében fontosnak tekintsek. Ezenkívül a bizonyos fokú helyettesíthetőség fennállása önmagában nem zárja ki a fennakadások kockázatát. Például az időérzékeny utasok, például az üzleti utasok jelentős mértékben akadályozva lehetnek utazásukban, tekintettel a rossz út- és vasúthálózatra, ami viszont számos olyan vállalkozást érinthet, amelyek a TAROM számos és kényelmes összeköttetése által kínált rugalmasságra támaszkodnak a regionális repülőterek és a főváros között, valamint tágabb értelemben azokra a régiókra is kihat, amelyekben ezek a vállalkozások tevékenykednek. Ez olyan szolgáltatás, amelyet nem kínálnak olyan diszkont légitársaságok, mint a Wizz Air, amelynek ajánlata nagyon árérzékeny, és jellemzően a kevésbé költséges résidőkön vagy a legalacsonyabb díjakat alkalmazó repülőtereken alapul. Ezenkívül a TAROM fő versenytársai főként pont-pont összeköttetést üzemeltetnek, míg a Lufthansa és az Air France-KLM főként a saját csomópontjaihoz biztosít összeköttetést az utasok számára (lásd a (128) preambulumbekkezdést), és a HiSky nem ugyanolyan szolgáltatási szintet kínál, mint a TAROM, hanem másodlagos repülőterekre repül, kényelmetlenebb résidőkkel, és csak kis számú útvonalat kínál. Ebben az összefüggésben a TAROM spoke-and-hub rendszerének, valamint az általa kínált szolgáltatási szint (kényelmes résidők, jó járatgyakoriság, számos elsődleges repülőtér, megfizethető árak) elvesztése különösen káros lenne, és nincs arra utaló jel, hogy a versenytársak egy ilyen hálózatot és szolgáltatást reprodukálnának.
- (200) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási támogatás megakadályozza a román légi közlekedési piac zavarainak kockázatát, amelyet a TAROM piacról való kilépése okozhat.

A szociális nehézségek vagy a piaci hiányosságok megelőzésére vonatkozó következtetés

- (201) Bár Románia a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának c) és f) alpontjában említett körülményekre is hivatkozott, a Bizottság meggyőződött arról, hogy a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontjával összhangban teljesül a szociális nehézségek vagy a piaci hiányosságok elkerülésére vonatkozó feltétel, és ezért nem szükséges Románia érveit e tekintetben értékelni.
- (202) Azt is meg kell jegyezni, hogy a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatában nem vetett fel kétségeket ezen összeegyeztethetőségi kritérium teljesítésével kapcsolatban, míg a Wizz Air saját kezdeményezésére tett észrevételeivel ez a szakasz foglalkozik.
- (203) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a támogatás hozzájárul a romániai légi közlekedési gazdasági tevékenység fejlődéséhez, mivel megakadályozza egy vállalkozás kilépését, amely nehezen helyettesíthető, fontos szolgáltatás zavarának komoly kockázatát idézte volna elő, és ahol bármely versenytárs számára nehéz lenne egyszerűen belépni (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontja).

7.3.2.2. Szerkezetátalakítási terv és a hosszú távú életképesség helyreállítása

- (204) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 46. pontja értelmében a szerkezetátalakítási támogatás nyújtásának feltétele egy olyan szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amely helyreállítja a kedvezményezett életképességét. A kedvezményezett nehézségeihez vezető okok orvoslását célzó szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtása annak lehetővé tételével, hogy a kedvezményezett hosszú távon életképesse váljon, szükséges feltétele annak, hogy a szerkezetátalakítási támogatás azon gazdasági tevékenységek és területek fejlődését szolgálja, ahol a kedvezményezett működik.
- (205) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 45–48. pontja értelmében szerkezetátalakítási támogatás csak egy reális, koherens és messze nyúló szerkezetátalakítási terv támogatására nyújtható, amelynek intézkedéseit úgy kell megtervezni, hogy észszerű időn belül helyreállítsák a hosszú távú életképességet, kizárva a kedvezményezett szerkezetátalakítási tervére irányuló támogatáson túlmenő bármely további támogatást. A szerkezetátalakítási tervnek meg kell neveznie a kedvezményezett nehéz helyzetét okozó tényezőket és a kedvezményezett gyengeségeit, valamint körvonalaznia kell, hogy a tervezett szerkezetátalakítási intézkedések hogyan oldják meg a kedvezményezett mögöttes problémáit.

- (206) A szerkezetátalakítás eredményeit egy alapforgatókönyvben és egy pesszimista forgatókönyvben kell bemutatni, a teljesítményparaméterek és a főbb előre látható kockázati tényezők azonosításával. Hosszú távú életképességének bizonyítása érdekében a kedvezményezettnek megfelelő tőkemegtérülést kell elérnie, miután fedezte valamennyi költségét, beleértve az értékcsökkenést és a pénzügyi terheket is, anélkül, hogy az olyan tényezőkkel kapcsolatos optimista feltételezésektől függne, mint az ár- vagy keresletváltozások, és képesnek kell lennie arra, hogy saját érdemei alapján versenyezzen a piacon.
- (207) A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási tervét úgy alakították ki, hogy kezelje a kedvezményezett által a pénzügyi nehézségei okainak alapos értékelését követően azonosított problémákat, és azzal a céllal, hogy ismét életképessé tegye a TAROM-ot. A (15) preambulumbekzdésben foglaltak szerint a TAROM fő problémája az előregedő és nem homogén flottája volt. Ezt teljes mértékben kezeli a flottamegújítási program (lásd a 6.2.1. szakaszt), amely egységesebb és korszerűbb, a TAROM igényeihez igazított flottát és jelentős költségmegtakarítást fog eredményezni. Ezenkívül a nem jövedelmező útvonalak problémáját az útvonalak optimalizálására irányuló program fogja kezelni, amelyet a szerkezetátalakítási időszakban hajtanak végre, és amelynek eredményeként csökken a légi járművek útvonalankénti száma, és 2029-re valamennyi útvonalon elérik a C3 szintű jövedelmezőséget (lásd a (64) preambulumbekzdést). A TAROM második fő problémája a magas működési költségekre vonatkozott, amelyeket a szervezeti és működési hatékonyság növelésével, valamint a költségoptimalizálással fognak kezelni (lásd a (66) preambulumbekzdést, valamint a 6.2.3. és a 6.2.4. szakaszt). A személyzet átszervezése révén ezek az intézkedések az azonosított munkaerő-problémák javítását is eredményezik. Végezetül a TAROM a múltban nagyon korlátozott kiegészítő bevételek növelését is tervezi, és megkezdte további szolgáltatások értékesítését ((65) preambulumbekzdés).
- (208) A terv hatéves időtartama, amely a 2021. január 1-jétől 2026. december 31-ig tartó időszakot foglalja magában, nem észszerűtlenül hosszú, mivel Románia légi forgalma várhatóan csak 2024 nyarára áll helyre a Covid19 előtti szintre (lásd a (89) preambulumbekzdést). Emellett egyes szerkezetátalakítási intézkedéseket jellegüknél fogva hosszabb idő alatt lehet végrehajtani, például a flotta megújítását (amelynek során először a bérleti szerződést kell megtárgyalni és aláírni, majd a repülőgépeket le kell gyártani és le kell szállítani), és így a TAROM szerkezetátalakítási terve szerint csak 2025-ben fogják teljes mértékben elérni megtakarításaikat és hatékonyságukat ((59)–(62) preambulumbekzdés).
- (209) A következő szakaszban a Bizottság először a kedvezményezett aktualizált szerkezetátalakítási tervének alapjául szolgáló feltételezések hitelességét, majd a kedvezményezett életképességének a terv végén történő helyreállítására vonatkozó bizonyítékot értékeli.

A pénzügyi előrejelzések alapjául szolgáló fő feltételezések értékelése

- (210) A Bizottság gondosan áttekintette a Románia által benyújtott, aktualizált szerkezetátalakítási terv pénzügyi előrejelzéseit alátámasztó főbb feltételezéseket.
- (211) A bevételi előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések hitelességét illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a forgalom tekintetében a TAROM az Eurocontrolnak a légi utasok keresletére vonatkozó, Covid19 utáni előrejelzési forgatókönyveit⁽⁸⁶⁾ alkalmazta azokra az útvonalakra, amelyeket a versenytorzulást korlátozó intézkedések végrehajtását követően továbbra is üzemeltetni fog (ezen intézkedések közé értve flottájának csökkentését a szerkezetátalakítási időszak alatt, valamint a TAROM által kiszolgált útvonalak számának csökkentését és az ezeken az útvonalakon közlekedő járatok számának csökkentését). A járatok számának 2019-hez viszonyított csökkentése a 11. táblázatban látható.

11. táblázat

A TAROM (tényleges és várható) járatszámának alakulása 2019 óta

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (212) Az útvonalak, járatok és légi járművek csökkentett teljes számának kombinációja a 2019. évi alapforgatókönyvhöz képest összesen [...] %-os ASK-csökkenést (csak a C1 szintű jövedelmezőségű útvonalakat figyelembe véve), [...] %-os ASK-csökkenést (az összes útvonalat figyelembe véve) és (bérleti járatokat is beleszámítva) [...] %-os

⁽⁸⁶⁾ Az Eurocontrol előrejelzéseinek a TAROM általi kiválasztásával és felhasználásával kapcsolatban lásd a 48. és az 50. lábjegyzetet.

csökkenést eredményez a 2019. évi alapforgatókönyvhöz képest, amint az a 12. táblázatban látható. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a TAROM által az előrejelzéseiben szereplő valamennyi útvonalra vonatkozóan készített forgalmi előrejelzés 2022-ig a TAROM saját tényleges számain és modelljén, a szerkezetátalakítási időszak hátralevő részére vonatkozóan pedig az IATA teljes becsült piacán alapul ⁽⁸⁷⁾.

12. táblázat

A TAROM ASK-jának alakulása (millió ASK-ban megadva)

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (213) Míg az ASK a kínálatot, az utasok forgalma a keresletet méri. A nagyobb repülőgépek több célállomáson történő használata a jobb árképzés révén ösztönözni fogja a keresletet, hozzájárul az útvonalak jövedelmezőségének maximalizálásához és a férőhely-kihasználtság növekedéséhez. A feltöltött vagy igényelt kapacitás arányát meghatározó férőhely-kihasználtság az ASK-kapacitáshoz kapcsolódik. A csökkentett és maximált légitársaság-flottával ugyanis a TAROM csak akkor tudna életképesen működni, ha légi járműveit hatékonyabban, magasabb férőhely-kihasználtság mellett tudja használni.
- (214) 2019-ben a TAROM távolról sem működött hatékony légitársaságként, mivel az évi férőhely-kihasználtsága csupán [...] % volt, ami a román piacon működő öt legnagyobb légitársaság közül a legalacsonyabb. Ez jelentősen alacsonyabb volt, mint az európai szinten rögzített 85,2 %-os átlagos férőhely-kihasználtság ⁽⁸⁸⁾.
- (215) Azóta a kereskedelmi optimalizálási intézkedések a TAROM e kritikus hatékonysági mutatójának folyamatos javulásához vezettek, bár a versenytársakhoz képest még mindig jelentős a növekedés lehetősége.

2. ábra

A Romániában működő öt legnagyobb légitársaság férőhely-kihasználtsága ⁽⁸⁹⁾ (%-ban megadva, 2019–2023. évi becslés)

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (216) E tekintetben, amint azt a 13. táblázat mutatja, a TAROM a Covid19-világjárvány időszakát követően jelentős előrehaladást ért el: a férőhely-kihasználtság 2023-ban 2019-hez képest átlagosan közel [...] %-kal nőtt.

13. táblázat

A TAROM férőhely-kihasználtságának alakulása 2023/2022-ben (Covid19 után) és 2019-ben (a Covid19 előtt)

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

⁽⁸⁷⁾ A 2018–2022 közötti időszakra vonatkozó teljes piac az IATA által a TAROM piaci részesedésére vonatkozóan végzett számításokon és a TAROM 2018–2022-es tényleges PAX-adatain alapul. A 2023–2029-es időszakra vonatkozó teljes piac a 2019. évi érték és az Eurocontrol helyreállási rátái alapján. A piaci részesedések a 2018–2022-es légi forgalomra vonatkozó IATA-számításokon alapulnak. A TAROM 2023–2029-es piaci részesedése a modelljében becsült PAX-on és a becsült teljes piacon alapul.

⁽⁸⁸⁾ Innen: „IATA, A régió helyzete: Európa”, 2020. június, amely a <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-briefing---europe---june-2020/> címen érhető el. Alternatív forrás az ICAO által 2019-re vonatkozóan közzétett tájékoztató, amely körülbelül ugyanezt (85 %) mutatja, és elérhető a https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics.pdf címen (4. oldal).

⁽⁸⁹⁾ A Wizz Air, a Lufthansa, a Ryanair és az Air France-KLM esetében a bemutatott férőhely-kihasználtságot a teljes működési bázisra számítják ki, nem csak Romániára. A férőhely-kihasználtságot az éves jelentésekben (a pénzügyi év naptárainak megfelelően) adják meg a TAROM-on kívül valamennyi légitársaságra vonatkozóan (a benyújtott vállalati adatok, beleértve a 2023-ra vonatkozó becslést is). A Lufthansa és az Air France-KLM 2023. évi adatai esetében az adatok 2023 első kilenc hónapjára vonatkoznak, míg a Wizz Air és a Ryanair esetében az adatok a 2023. március 31-én végződő pénzügyi évre vonatkoznak.

- (217) A 13. táblázatban bemutatott információkon túlmenően a román hatóságok jelezték, hogy a TAROM átlagos férőhely-kihasználtsága 2023-ban elérte a(z) [...] %-ot, amint az az 5. táblázatban látható. Kifejtették továbbá, hogy a TAROM 2025-re és 2026-ra valamivel alacsonyabb férőhely-kihasználtságot vár az új, nagyobb kapacitású légi járművek bevezetése miatt, ami az ASK volumenének enyhe növekedéséhez fog vezetni⁽⁹⁰⁾ (még akkor is, ha az útvonalak és a járatgyakoriság nem változnak). A kihasználtsági tényező azonban a következő években (2027-től kezdődően) minden bizonnyal ismét lassan növekedésnek indul a TAROM működési teljesítményének várható javulásával (lásd a (101) preambulumbeközlésben szereplő 5. táblázatot).
- (218) Ennek eredményeként az Eurocontrol piaci előrejelzésével összhangban (lásd a (89)–(91) preambulumbeközlést) a TAROM forgalma várhatóan 2025-re éri el a Covid19 előtti szintet, és a 2025–2029-es időszakban évente átlagosan [...] %-kal nő, így a szerkezetátalakítási időszak végére várhatóan [...] millió utasa lesz, amint azt a 3. ábra mutatja.

3. ábra

A TAROM kapacitásának alakulása és szabályozott járatok⁽⁹¹⁾

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (219) Ily módon, és amint az a 14. táblázatban látható, a TAROM által becsült utasszám mind az alap-, mind a pesszimista forgatókönyvek esetében 2024-ben, 2025-ben, valamint a szerkezetátalakítási időszak végén, 2026-ban elmarad az Eurocontrol által vezérelt helyreállási görbétől – mind az alap-, mind az alacsony forgatókönyvektől. A TAROM alapforgatókönyve az elemzett időszak hátralevő részében konzervatíván az Eurocontrol bázisgörbéje alatt, 2024-re, 2025-re és 2026-ra pedig az Eurocontrol alacsony görbéje alatt marad. Hasonlóképpen, a TAROM pesszimista forgatókönyve 2024-ben, 2025-ben és 2026-ban az Eurocontrol alacsony görbéje alatt marad, 2027-től kezdve pedig kis mértékben haladja meg ezt a görbét.

14. táblázat

Az TAROM utasainak száma kontra az Eurocontrol helyreállítás által vezérelt görbéi, csak az aktualizált szerkezetátalakítási terv szerint üzemeltetendő útvonalak esetében (millió PAX-ban megadva)

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (220) Ezen előrejelzések pontosságát és hitelességét tovább erősíti a román hatóságok azon jelzése, hogy 2022-ben⁽⁹²⁾ a TAROM tényleges utasszáma, amely azokon a menetrend szerinti útvonalakon repült, amelyeket a TAROM továbbra is üzemeltetni fog, [...] %-kal magasabb volt, mint a Bizottsághoz benyújtott aktualizált szerkezetátalakítási tervben szereplő, az Eurocontrol előrejelzésein alapuló előrejelzések.
- (221) Különösen a nemzetközi légi járatok tekintetében [...].
- (222) A belföldi járatok tekintetében [...].
- (223) Míg 2022-vel ellentétben a teljes 2023-as évre vonatkozó tényleges utasszám (2 333 839) [...] %-kal alacsonyabb, mint a TAROM aktualizált szerkezetátalakítási tervben szereplő becslése (amelyet az adott év első kilenc hónapjának tényleges adatai alapján készítettek), ez a negatív eltérés nagyrészt a 2023 októberében a Közel-Keleten kezdődött zavargásoknak tudható be, amelyek hatással voltak a Tel Avivba, Ammánba és Kairóba irányuló forgalomra, valamint a(z) [...] felé irányuló charterjáratokra. Ha ezeket a célállomásokat kivonjuk a számításból, a tényleges számadatoknak a menetrend szerinti nemzetközi járatokra vonatkozó előrejelzésekhez viszonyított eltérése nem éri el a 2 %-ot, a menetrend szerinti belföldi járatok esetében pedig az 1 %-ot, amint az a 15. táblázatban látható.

⁽⁹⁰⁾ Erre a növelésre a tervek szerint a szerkezetátalakítási időszak végén kerül sor a flotta szerkezetátalakításának eredményeként és az aktualizált szerkezetátalakítási terv részeként végrehajtott szerkezetátalakítási intézkedések egyikeként megvalósításra kerülő előzetes csökkentést követően.

⁽⁹¹⁾ A szabályozott járatok közé tartoznak a menetrend szerinti kereskedelmi (belföldi és nemzetközi) járatok, a (nem menetrend szerinti) charterjáratokkal ellentétben.

⁽⁹²⁾ A Bizottság információkérésére adott, 2023. február 24-én benyújtott (3. sz.) válaszban és 2024. február 1-jei beadványában.

15. táblázat

Az utasok száma 2023-ban, a tényleges és becsült értékek közötti eltérés (PAX, %)

[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (224) Összességében 2022-ben és 2023-ban, két olyan évben, amikor a TAROM befolyásán kívül eső jelentős, kiszámíthatatlan események (Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja és a Közel-Keleten tapasztalható zavargások) történtek, az utasok számának a naprakésszé tett szerkezetátalakítási tervben szereplő előrejelzésekhez viszonyított eltérése vagy pozitív volt (2022), vagy kevesebb mint 4 %-kal volt negatív (2023).
- (225) Összefoglalva, a fentieket figyelembe véve a Bizottság úgy véli, hogy az alaphelyzetben és a pesszimista forgatókönyvben szereplő utasszámbecslés a következő fő okok miatt reális és hiteles:
1. ötvözi a TAROM flottakapacitásának alakulását egy hatékonyabb kereskedelmi megközelítéssel, amely szerint férőhely-kihasználtsága a 2019. évi kiindulási helyzeténél jobb szintre javulna;
 2. a férőhely-kihasználtságot a teljes szerkezetátalakítási időszak során a versenytársakhoz képest konzervatív szintek alapján (és valójában azok közül a legalacsonyabb szinten) becsüli meg;
 3. az utasok alapforgatókönyv szerinti száma 2024-re és 2025-re az Eurocontrol bázisgörbéje és alacsony görbéje alatt van;
 4. a pesszimista forgatókönyv szerint az utasok száma 2024-ben, 2025-ben és 2026-ban az Eurocontrol alacsony görbéje alatt marad, és 2027-től (ami kívül esik a szerkezetátalakítási időszakon) csak kis mértékben haladja meg azt;
 5. a tényleges számadatok és a szerkezetátalakítási tervben szereplő előrejelzések közötti eltérések vagy pozitívak (2022), vagy kissé negatívak voltak (2023), a TAROM tevékenységeinek folytatásától független, indokolt okokból.
- (226) Végül a Bizottság kérésére és a fentiek ellenére a román hatóságok bebizonyították, hogy a TAROM nyereségessége még az utasok számának további nem várt, az alapforgatókönyvhöz képest akár évi 5 %-os csökkenése esetén is fennmaradna. Ez az Eurocontrol alap- és alacsony forgatókönyvei legrosszabb variációinak felelne meg a 2024–2026-os időszakban, és rosszabb lenne, mint a 2023-as előrejelzések eltérése a tényleges regisztrált utasszámmal képest (azaz összességében –3,7 %, míg a Közel-Keleten kívüli menetrend szerinti útvonalakon a különbség alacsonyabb volt). Ebben az esetben (és ezzel párhuzamosan [...] %-os üzemanyagár-emelkedést fenntartva, az üzemanyagárak érzékenységeinek hatását illetően lásd a (238) preambulumbekzdést) a TAROM életképessége 2025-ben is elérhető lenne, és 2026-ban is fennmaradna ⁽⁹³⁾.
- (227) A TAROM árazási előrejelzéseinek alapjául szolgáló feltételezések hitelességét illetően a Bizottság tudomásul veszi a TAROM új differenciált kereskedelmi stratégiáját, amely lehetővé teszi számára az árképzés optimalizálását az ügyfélkörben (a (94)–(98) preambulumbekzdésben leírtak szerint), valamint a TAROM által általában alkalmazott prudens árképzési megközelítést, különösen az áraknak a szerkezetátalakítási időszak alatt az inflációhoz ⁽⁹⁴⁾ való igazítása tekintetében (a (98) preambulumbekzdésben kifejtettek szerint, és amint az a 4. táblázatban látható).
- (228) Hasonlóképpen, a Bizottság elismeri a kiegészítő szolgáltatások értékesítéseinek az utasoktól származó összes bevételhez való hozzájárulására vonatkozó nagyon konzervatív előrejelzéseket, mivel azok a szerkezetátalakítási időszak alatt egyetlen időpontban sem érik el a(z) [...] %-ot (a (65) és (98) preambulumbekzdésben kifejtettek szerint).

⁽⁹³⁾ Amint azt a román hatóságok által a Bizottsághoz 2024. március 21-én benyújtott elemzések is mutatják.

⁽⁹⁴⁾ A 2023-ra, 2024-re, 2025-re és 2026-ra vonatkozó előrejelzésekben használt indexálási arányok 9,3 %, 5,6 %, 4,2 % és 3,30 %, észszerűnek tűnnek, és összhangban vannak a Bizottság legutóbbi, Romániára vonatkozó, 2023-ban 9,7 %-os, 2024-ben 5,8 %-os, 2025-ben pedig 3,6 %-os előrejelzésével (elérhető a https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-surveillance-eu-economies/romania/economic-forecast-romania_en weboldalon).

- (229) A fenti okokból a Bizottság úgy véli, hogy a TAROM-nak az utasoktól származó bevételekre vonatkozó előrejelzései a szerkezetátalakítási időszakban észszerűek és hitelesek, különös tekintettel a magas inflációs környezetre, a legnagyobb áremelkedésekre 2022 és 2024 között, valamint a szerkezetátalakítási időszak hátralevő részére vonatkozó igen óvatos előrejelzésekre.
- (230) A költség-előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések hitelességét illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve olyan intézkedések végrehajtását tartalmazza, amelyek célja: i. a működési hatékonyság és a munkahatékonyság növelése a tevékenységeinek átszervezése, a légi jármű-flotta átalakítása, a személyzet átszervezése, a folyamatok javítása és a legújabb technológiák alkalmazása révén; valamint ii. az erőforrások felhasználásának fokozása, különös tekintettel a költségek csökkentésére, például az üzemanyag-fogyasztás csökkentésére irányuló program, a munkavállalók áthelyezése és a központi épület bérbeadása révén. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a TAROM számos veszteséges jegyértékesítő ügynökséget bezárt, ami további költségmegtakarítást eredményezett.
- (231) A TAROM becslései szerint e különböző intézkedések várható megtakarításai ⁽⁹⁵⁾ a teljes körű végrehajtás esetén nem érik el az évi [...] millió EUR-t. Ezek a megtakarítások a TAROM éves költségalapjának kevesebb mint 1 %-át teszik ki, ezért nem tekinthetők túlbecsültnek vagy irreálisnak.
- (232) Például a változó karbantartási és légi jármű-költségek jelentik a flotta kiaknázásából eredő költségek legjelentősebb elemeit. Az értékek jelentősen eltérnek a légi járművek jellemzői, útvonalankénti felosztása, életkora és különösen a lízing és a TAROM belső számviteli politikájának szerződéses költségei miatt (az aktualizált szerkezetátalakítási terv előrejelzése szerint a Boeing 737-800, az ATR 72-600 és a Boeing 737-8 MAX repülőgépek változó karbantartása 2025–2026-ban [...] %-kal, 2027-ben [...] %-kal, 2028–2029-ben pedig [...] %-kal fog nőni).
- (233) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a TAROM általános költségekre vonatkozó előrejelzései hitelesek.
- (234) A konzervatív jelleg érdekében és a fentiekén túlmenően azonban a Bizottság tesztelte a TAROM pénzügyi előrejelzéseit a hajtómű-üzemanyag árának lehetséges kedvezőtlen alakulása tekintetében. Az üzemanyagköltség valóban minden légitársaság működési költségstruktúrájának jelentős eleme, és ekként különös figyelmet érdemel az előrejelzések, valamint azoknak a légitársaságok jövedelmezőségére és életképességére gyakorolt lehetséges hatása értékelésekor. Ez különösen igaz a TAROM-ra, mivel az elmúlt évtizedben nem ért el nettó nyereséget.
- (235) Szerkezetátalakítási tervének és a kapcsolódó pénzügyi előrejelzéseknek az első elkészítésekor a TAROM a hajtómű-üzemanyag árának becsléséhez kiindulási alapként a Fitch-től származó adatsorokat (a Jet/kerosene, Rotterdam tekintetében alkalmazott korábbi és előrejelzett értékeit) használta, és ezeket az információkat kiegészítette az IATA hajtómű-üzemanyagár-megfigyelésével, amelyet az IATA honlapján és a BMI ⁽⁹⁶⁾ hajtómű-üzemanyag-előrejelzéséről szóló médiajelentésekben tettek közzé.
- (236) Ennek eredményeként a szerkezetátalakítási terv feltételezései a következők voltak:

⁽⁹⁵⁾ A szerkezetátalakítási intézkedésekből származó megtakarítások egy részét bizonyos költségek növekedése ellensúlyozza. Az ügynökségek bezárása a PAX-foglalások egy részét az online foglalásra és/vagy más, magasabb jutalékokkal rendelkező csatornákra helyezi át. Hasonlóképpen, a kezelés kiszervezése a kezelési költségek növekedését eredményezi. Az elért megtakarítások azonban mindkét esetben ellensúlyozzák a költségnövekedést. A negatív hatást a költségek százalékos növekedése tükrözi.

⁽⁹⁶⁾ A BMI független és adatvezérelt piaci meglátásokat, elemzéseket és előrejelzéseket nyújt a különböző témákban, országokban és ágazatokban, és mélyreható betekintést nyújt a feltörekvő piacokba. A BMI a Fitch Solutions része, amely betekintést, adatokat és elemzést nyújt. A Fitch Solutions a Fitch-csoport része, amely globális vezető szerepet tölt be a pénzügyi információs szolgáltatások terén, és több mint 30 országban végez műveleteket. A Fitch-csoport a Hearst tulajdonában van. Lásd: www.fitchsolutions.com.

16. táblázat

A Fitch-adatsorok átlaga a BMI-re vonatkozó jelentésekkel az átlagos éves (előrejelzési) értékek tekintetében (USD/tonna)

Év	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
A hajtómű-üzemanyag kiindulási ára (USD/tonna)	1 105	852	829	837	821	821	821	821

Forrás: A TAROM szerkezetátalakítási terve.

- (237) 2022-ben azonban a TAROM hajtómű-üzemanyagának tényleges átlagos költsége [...] USD/tonna volt. A fenti kiindulási értékhez (1 105 USD/tonna) képest ez [...] -szeres/-szoros szorzónak felel meg (tényleges kontra alapforgatókönyv). 2023 októberében az adott év első kilenc hónapjára vonatkozóan rendelkezésre álló információk alapján a TAROM hajtómű-üzemanyagának tényleges átlagos költsége [...] USD/tonna volt, ami [...] -szeres/-szoros szorzót jelent a figyelembe vett alapforgatókönyvhöz képest (852 USD/tonna).
- (238) Ezen eltérések fényében a Bizottság felkérte a román hatóságokat, hogy vizsgálják felül az üzemanyaggal kapcsolatos feltételezéseiket annak biztosítása érdekében, hogy pénzügyi előrejelzéseik reálisak és hitelesek legyenek.
- (239) A román hatóságok elvégezték az éves átlagos üzemanyagár-előrejelzések ilyen kiigazítását az esetlegesen magasabb jövőbeli árak figyelembevétele érdekében. Ez a TAROM számára 2023-ban [...] USD/tonna becsült átlagos hajtómű-üzemanyagárát eredményezett.
- (240) Következésképpen a 2023-ban figyelembe vett kiindulási alaphoz viszonyított szorzó [...] lett ([...] USD/tonnával szemben). Ezt a szorzót alkalmazták továbbá az előre jelzett kiindulási adatsorokra, így létrehozták a hajtómű-üzemanyag árára vonatkozó feltételezéseket, amelyek most az alábbiak szerint szerepelnek az aktualizált szerkezetátalakítási terv aktualizált pénzügyi előrejelzéseiben:

17. táblázat

A hajtómű-üzemanyag árának kiigazított előrejelzése a szerkezetátalakítási tervben (USD/tonna)

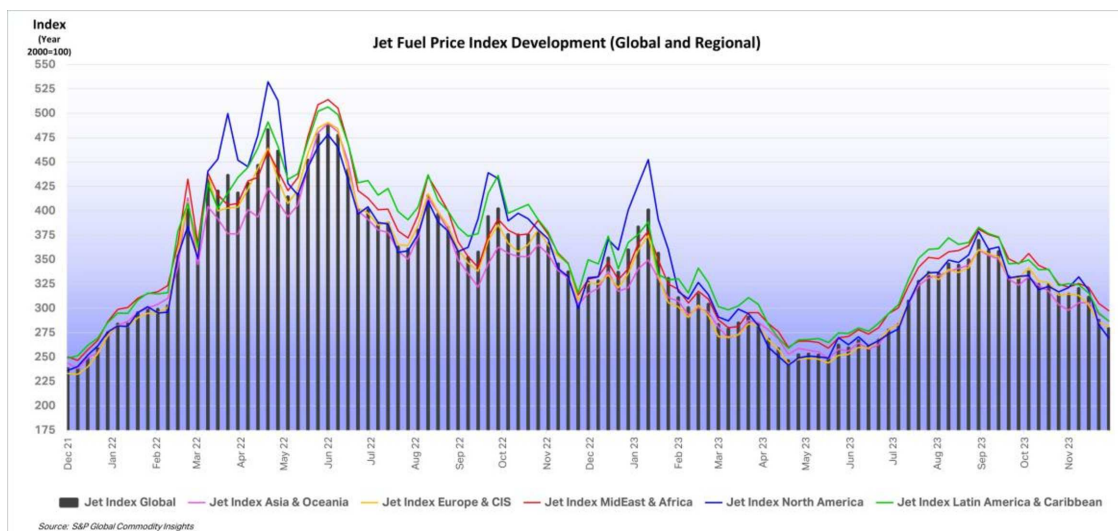
[...]

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (241) Elismerve az olajpiac és a kapcsolódó üzemanyagtermékek volatilitását, a Bizottság ezeket az előrejelzéseket észszerűnek tartja. Ez a megközelítés konzervatívnak tűnik azon tény miatt is, hogy a kiigazítás végrehajtása óta a hajtómű-üzemanyagok ára folyamatosan (és jelentős mértékben) csökkent, amint az a 4. ábrán látható. A 2023. december 15-én véget érő héten például a hajtómű-üzemanyag ára Európában 824,80 USD/tonna volt, ami közel 18 %-kal alacsonyabb a 2023. október 6-i 969,85 USD/tonna értéknél.

4. ábra

Az IATA Jet Fuel Price Monitor weboldalának ábrája 2023. december 15-én (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)

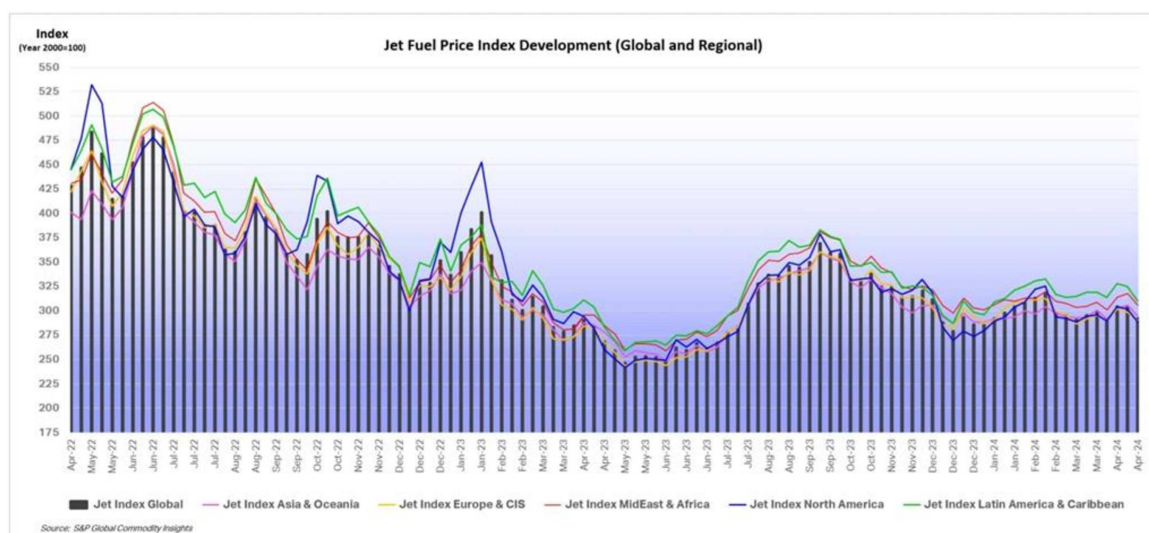


Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve.

- (242) A közelmúltbeli fejlemények a TAROM előrejelzéseinek határain belül maradnak, amint az a sugárhajtómű-üzemanyag árindexének (2024. április 24-i) aktualizált változatában látható, és amint azt az 5. ábra szemlélteti.

5. ábra

Az IATA Jet Fuel Price Monitor weboldalának ábrája 2024 áprilisában (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)



- (243) Ennek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a TAROM üzemanyagár-feltételezései a jövőbeli fejlődést tekintve pesszimistábbak, mint a piac jelenlegi tényleges alakulása, és ezért konzervatívnak tekinthetők.
- (244) Ezen értékelés további megerősítése érdekében a Bizottság felkérte a román hatóságokat, hogy végezzenek üzemanyagár-érzékenység-vizsgálatot, és ellenőrizzék, hogy a feltételezett üzemanyagár-változások hogyan befolyásolják a pénzügyi előrejelzéseket és a TAROM jövedelmezőségét.

- (245) A fentiekben kifejtettek szerint a 2023. évi üzemanyag átlagár becslése [...] USD/tonna volt, és a 2023. végi tényleges ár [...] USD/tonna volt, így már alacsonyabb, mint a becslés. Ez megerősíti, hogy az aktualizált szerkezetátalakítási terv kiigazított előrejelzései konzervatívak voltak.
- (246) A Bizottság megjegyzi, hogy a TAROM érzékenységi számításai azt mutatják, hogy a pénzügyi modell – az előrejelzésekbe már beépített észszerű és konzervatív feltételezések tekintetében – ellenállhat az üzemanyagár [...] %-os emelkedésének.
- (247) A fentiek fényében a Bizottság elismeri az olajárak lehetséges jövőbeli alakulásának bizonytalanságát, ugyanakkor úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási időszak hátralevő részére előre jelzett értékek konzervatívak, észszerűek és ezért hitelesek.

A kedvezményezett életképessége helyreállításának értékelése

- (248) A pénzügyi előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések hitelességének megállapítását követően a Bizottság most értékelni fogja, hogy ezen előrejelzések alapján a kedvezményezett képes-e újra életképessé válni a szerkezetátalakítási időszak végére. Konkrétabban: a Bizottság ellenőrizni fogja, hogy 2026 végére a kedvezményezett várhatóan megfelelő megtérülési rátát ér-e el a működéséből, és képes lesz-e saját erejéből versenyezni.
- (249) Az alapforgatókönyv szerint a Covid19 előtti helyzethez (azaz 2019-hez) hasonló bevételek keletkezésének és az azonosított szerkezetátalakítási intézkedésekből származó hozzájárulásoknak köszönhetően a Bizottság megjegyzi, hogy a TAROM 2023-ban – 2019 óta először – pozitív EBITDA-t tud majd generálni ((107) preambulumbekendés). A TAROM működési bevétele (EBIT) és nettó jövedelme viszont az előrejelzések szerint 2024-ben pozitívvá válik a légi forgalom várható alakulásának, a TAROM férőhely-kihasználtságának, költség- és bevételi szintjének a szerkezetátalakítási intézkedések folyamatos végrehajtásán alapuló javulásának köszönhetően, különös tekintettel a flottaátalakítási és költségmegtakarítási kezdeményezésekre ((109) és (110) preambulumbekendés). Mivel a Bizottság úgy véli, hogy a bevételekre (mind a forgalomra, mind az árakra) és magukra a költségekre vonatkozó különböző feltételezések reálisak és hitelesek (lásd a (227)–(247) preambulumbekendést), a TAROM aktualizált szerkezetátalakítási tervében szereplő előrejelzések végrehajtásának eredményei és következményei mind alátámasztják azt az érvet, hogy a szerkezetátalakítási terv biztosítja a kedvezményezett hosszú távú életképességét, amint azt a Bizottság megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatása előírja.
- (250) Ez a következtetés nemcsak a fent felsorolt mutatókra (EBITDA, EBIT és nettó bevétel), hanem a TAROM sajáttőke-helyzetére is vonatkozik, amely mindkét forgatókönyv szerint várhatóan pozitív lesz a szerkezetátalakítási időszak végére (az alapforgatókönyv esetében 2026-ig [...] millió EUR, a(z) [...] résidő eladása helyett a lízinget figyelembe véve [...] millió EUR), bár a pesszimista forgatókönyv esetében csak csekély mértékben ([...] millió EUR-val), ha a(z) [...] résidő lízingjét vesszük figyelembe, nem pedig az értékesítését.
- (251) Többek között ⁽⁹⁷⁾ a nettó bevétel fent jelzett szintjének következményeként a ROCE, amely a vállalkozás által a hitel- és saját tőkéből finanszírozott eszközökön elért hozamot is figyelembe veszi, a szerkezetátalakítási időszak végére (2026-ban) is várhatóan pozitív lesz [...] %-kal az alapforgatókönyv esetében (a pesszimista forgatókönyv esetében pedig valamivel meghaladja a(z) [...] %-ot) ((112) és (113) preambulumbekendés). A ROCE ilyen szintjei kedvezően viszonyulnak a TAROM azonos profilú csoportjának szintjéhez ((112) preambulumbekendés), és a román hatóságok által benyújtott pénzügyi előrejelzések Bizottság általi fenti értékelése igazolja őket (lásd a (227)–(247) preambulumbekendést). Ezeket az előrejelzéseket számos, a TAROM bevételi és költségalapját pozitívan befolyásoló szerkezetátalakítási intézkedés támasztja alá, és a TAROM jövedelmezőségének várható strukturális növekedését mutatják.

⁽⁹⁷⁾ A befektetett tőke szintjének csökkenése, amely abból ered, hogy a TAROM már nem rendelkezik jelentős flottatulajdonnal (a flottaösszetételét érintő szerkezetátalakítási intézkedéseket követően, különös tekintettel a saját légi járművek értékesítésére és 2025-től azok lízingelt légi járművekkel való felváltására), szintén pozitívan járul hozzá a ROCE szintjéhez.

(252) Így a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a ROCE szerkezetátalakítási időszak végére tervezett szintje mind az alapforgatókönyv, mind a pesszimista forgatókönyv esetében megfelel annak a követelménynek, hogy az aktualizált szerkezetátalakítási terv által generált hozamok biztosítanak a kedvezményezett hosszú távú életképességét. Ezt a következtetést az is alátámasztja, hogy a TAROM 2026-os ROCE-je ([...] %) várhatóan magasabb lesz, mint a 2023. június végi számítás szerinti [...] %-os súlyozott átlagos tőkeköltés, és hogy a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának eredményeként a TAROM várhatóan értéket teremt részvényesei és más tőkeszolgáltatók számára. A Bizottság értékelte a WACC-paraméterekre vonatkozó becsléseket (lásd az 53. lábjegyzetet), és különösen a következőket állapította meg:

- a) A Románia által alkalmazott 2,4 %-os kockázatmentes kamatláb megfelel a tízéves német államkötvények 2023 és 2024 közötti napi hozamátlagának, valamint a legutóbbi 6 és 12 hónap átlagának, a német központi bank adatai szerint ⁽⁹⁸⁾.
- b) Egy széles körben használt és elismert forrás szerint Románia átlagos országgokkázati prémiuma 2024 januárjától 2,8 % ⁽⁹⁹⁾. A Románia által alkalmazott 3,6 %-os országgokkázati prémium ezért konzervatív.
- c) A Románia által rendelkezésre bocsátott 0,56 értékű eszközéből a vonatkozó feltételezés esetében a Bizottság konzervatív érzékenységet tanúsított. Azáltal, hogy a Románia által azonosított egyes versenytársakat kizárta a mintából ⁽¹⁰⁰⁾, a Bizottság egy 1-es értékű eszközéből állapított meg, amelyet az összehasonlító elemzésében alkalmazott.
- d) Az összehasonlító adatkészletből származó információk 2024 januárjától 4,6 %-os részvénytőkei kockázati prémiumot mutatnak ⁽¹⁰¹⁾. A Románia által alkalmazott 6,5 %-os részvénytőkei kockázati prémium ezért konzervatív.
- e) Ami a hitelkockázati felárat illeti, a Bizottság konzervatív módon becsülte meg a TAROM 2026-os valószínű hitelminősítését a 2026-ban várható teljesítmény alapján, és 2,35 %-os óvatosabb hitelkockázati felárat állapított meg ⁽¹⁰²⁾.
- f) A Románia által alkalmazott 16 %-os adókulcs megfelel Románia társaságiadó-kulcsának.

(253) A 18. táblázat Románia és a Bizottság elemzéseinek eredményeit hasonlítja össze. Amint látható, a Bizottság fent ismertetett feltételezései [...] % és [...] % közötti WACC-tartományt eredményeztek, a TAROM esetében pedig átlagosan [...] %-ot. Ez összhangban van a Románia által biztosított [...] %-os WACC-cal. Ezenkívül mind a Románia által becsült WACC, mind pedig a Bizottság által meghatározott tartomány felső határa elmarad a TAROM által 2026-ban várhatóan elérni tervezett [...] %-os ROCE értéktől (lásd a (112) preambulumbekendést). A Bizottság ezért úgy véli, hogy a(z) [...] %-os WACC észszerű.

⁽⁹⁸⁾ Az adatok elérhetők a Bundesbank weboldalán (Daily yields of current Federal securities | Deutsche Bundesbank).

⁽⁹⁹⁾ Lásd Damodaran professzor 2024 januárjában frissített adatkészletét (ctryprem.xlsx [live.com]).

⁽¹⁰⁰⁾ Ezek a vállalatok a következők: Public Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines; Sas Ab (Publ); Jet2 Plc és Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi. A Bizottság megjegyzi, hogy e vállalatok közül három kizárása (Public Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines; Sas Ab (Publ); és Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi) az eszközből felfelé történő kiigazításához vezet, és így nagyon konzervatív. A Bizottság megjegyzi, hogy még ha a Jet2 Plc is szerepel a mintában, a WACC eredményei csak kis mértékben, 0,1 %-kal változnak a Bizottság mindhárom WACC-forgatókönyvében.

⁽¹⁰¹⁾ Lásd Damodaran professzor 2024 januárjában frissített adatkészletét (ctryprem.xlsx [live.com]).

⁽¹⁰²⁾ A Standard and Poor módszertanát követve (lásd: S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 2013. november 19.) a Bizottság megvizsgálta a két alapvető pénzügyi mutatót (adósság/EBITDA arány, valamint a műveletekből származó alapok és az adósság aránya, amelyek a TAROM aktualizált szerkezetátalakítási tervéből származnak), amelyeket a vállalat hitelminősítésének meghatározására használnak. Ezek az arányok az S&P BBB minősítésére vagy a Moody's ezzel egyenértékű Baa2 utalnak, amelyek 2,35 %-os hitelkockázati felárnak felelnek meg (lásd Damodaran professzor 2024 januárjában frissített adatait, ctryprem.xlsx [live.com]).

18. táblázat

A WACC értékelése

WACC	Románia	Bizottság		
		alacsony	Átlagos ⁽¹⁾	magas
Kockázatmentes kamatláb	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Országkockázati prémium	3,6 %	2,8 %	3,2 %	3,6 %
Eszközbéta	0,56	1,01	1,01	1,01
Céláttétel	49 %	49 %	49 %	49 %
Részvénypiaci kockázati prémium	6,5 %	4,5 %	5,5 %	6,5 %
Saját tőke-költség	13,3 %	11,4 %	13,1 %	14,9 %
Adó	16,0 %	16,0 %	16,0 %	16,0 %
Hitelkockázati felár	1,0 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Adósságköltség	6,0 %	6,4 %	6,7 %	7,1 %
WACC (adózás utáni)	9,7 %	8,9 %	10,0 %	11,1 %

⁽¹⁾ Az „átlagos” WACC-forráskönyvben használt egyes paraméterek értékét az „alacsony” és a „magas” WACC-forráskönyvekben szereplő értékek egyszerű átlagaként számítják ki.

Forrás: A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve és a Bizottság elemzése.

- (254) A Bizottság továbbá úgy véli, hogy bevett gyakorlat, és ezért észszerű a jelenlegi állapotnak megfelelően kiszámított WACC-ot alkalmazni annak meghatározásához, hogy a befektetőknek milyen hozamot kellene várniuk a jelenleg megvalósítandó befektetéstől, de a jövőbeni szabad cash flow-k alapján, és így összehasonlítani azt a többek között a tervezett ROCE által mért várható jövőbeli hozamokkal ⁽¹⁰³⁾.
- (255) Az értékelés részeként a Bizottság azt is mérlegelte, hogy a TAROM képes-e teljesíteni rövid és hosszú távú pénzügyi kötelezettségeit az olyan arányok felülvizsgálata révén, mint a nettó adósság/EBITDA arány és az EBITDA/kamat arány.
- (256) A szerkezetátalakítási időszak végére mindkét arány kielégítő szintet fog elérni. A nettó adósság/EBITDA arány 2026 végére várhatóan [...] alá csökken, ami befektetésre ajánlott szintnek minősül ⁽¹⁰⁴⁾, és hozzájárul a kedvezményezett életképessége helyreállításának megerősítéséhez a szerkezetátalakítási időszak végén. A TAROM által a szerkezetátalakítási időszakra előre jelzett EBITDA-növekedés (a (107) és (108) preambulumbekzdés) a TAROM által tervezett, fent részletezett bevétel- és költségmegtakarítási intézkedések eredményeként várhatóan hozzájárul ezen arány szintjéhez az adott időpontban.

⁽¹⁰³⁾ Bár bizonyos feltételezések és elemzések alapján lehet észszerű becsléseket és előrejelzéseket készíteni, a vállalatok pontos jövőbeli WACC-jának bizonyossággal történő előrejelzése kihívást jelent a pénzügyi piacokon rejlő különböző tényezők és bizonytalanságok miatt (a WACC-ot ugyanis befolyásolják olyan különböző tényezők, mint a kamatlábak, a piaci kockázati prémiumok és a vállalat tőkeszerkezete; ezek a tényezők pedig idővel változhatnak a gazdasági feltételek, a piaci hangulat változásai vagy a vállalat pénzügyi struktúrájának változása miatt). A jelenlegi WACC referenciaértékként való alkalmazása ezért észszerű és elfogadható helyettesítő értéknek tekinthető ahhoz, hogy előre lehessen jelezni, hogy a jövőben mi várható.

⁽¹⁰⁴⁾ Lásd: S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 2013. november 19., 18. táblázat.

- (257) Hasonlóképpen, a kamatfedezeti ráta (EBITDA/kamat arány) várhatóan kedvezően alakul a szerkezetátalakítási időszakban a TAROM jobb működési és pénzügyi teljesítményének köszönhetően, és 2026 végére kielégítő, [...] szintet ér el⁽¹⁰⁵⁾ ((115) és (116) preambulumbekzdés), még akkor is, ha alacsonyabb szintű lesz, mint amit a TAROM versenytársai értek el a Covid19-világjárvány előtt.
- (258) Ezek az arányok azt mutatják, hogy a TAROM képes teljesíteni rövid és hosszú távú kötelezettségeit, ami azt jelzi, hogy a kedvezményezett képes lesz hosszú távon, további támogatás nélkül folytatni tevékenységét.
- (259) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 50. pontjával összhangban a román hatóságok a TAROM pénzügyi eredményeire gyakorolt hatás vizsgálatához egy pesszimista forgatókönyvet készítettek (lásd (103)–(105) preambulumbekzdést). Ez a pesszimista forgatókönyv a fent leírtaknál kedvezőtlenebb feltételezéseken alapul.
- (260) A (252)–(259) preambulumbekzdésben kifejtettek szerint a pesszimista forgatókönyv Bizottság általi értékelése megerősíti, hogy a TAROM még pesszimistább feltételezések mellett is képes lenne fedezni valamennyi költségét, beleértve az értékcsökkenést és az adósságszolgálatot is, és a szerkezetátalakítási időszak végén további szerkezetátalakítási támogatás nélkül is képes lenne a piacon maradni, ahogy az alapforgatókönyv esetében is.
- (261) Tekintettel továbbá arra, hogy az üzemanyagárak és az utasszámok alakulása a szerkezetátalakítási időszak végére milyen jelentőséggel bír a TAROM életképessége szempontjából, a Bizottság felkérte a román hatóságokat, hogy végezzenek további konkrét érzékenységi elemzéseket ezekről a paraméterekről. E kérelem célja annak ellenőrzése volt, hogy az aktualizált szerkezetátalakítási terv milyen mértékben képes megfelelni az e paraméterekben bekövetkezett változásoknak.
- (262) Az érzékenységi elemzések alapja egyrészt a(z) [...] résidő értékesítését magában foglaló alapforgatókönyv (ahol nem alkalmaznak az üzemanyagárak és/vagy a PAX-ra vonatkozó eltérést, és amely a „0.” vagy „B” forgatókönyv [ahol a „B” a „Baseline”, azaz alapforgatókönyvre utal], azaz az 5. összefoglaló ábrán az F0/P0 kombináció), másrészt pedig a kapcsolódó pesszimista forgatókönyv (amely már kombinálja az üzemanyagár [...] %-os emelkedését az utasok számának 2 %-os csökkenésével az alapforgatókönyvhöz képest, és amely az „1.” vagy „Sb” forgatókönyv [ahol az „Sb” a „Setback”, azaz pesszimista forgatókönyvre utal], azaz az F1/P1 kombináció).
- (263) E feltételezések alapján a „2.” forgatókönyv (F2/P2) az üzemanyagár [...] %-os emelkedését és az utasok számának 4,6 %-os csökkenését foglalja magában az alapforgatókönyvhöz (vagy F0/P0 vagy „B”) képest, míg a 3. forgatókönyv (F3/P3) az üzemanyagárak [...] %-os emelkedését és az utasok számának 6,5 %-os csökkenését foglalja magában az alapforgatókönyvhöz képest.
- (264) Amint az az alábbi 6. ábrából látható, míg mind az alapforgatókönyv, mind a pesszimista forgatókönyv pozitív sajáttőke-helyzeteket (valamint nettó bevételt)⁽¹⁰⁶⁾ generál a szerkezetátalakítási időszak végén, minden olyan esetben, amikor a feltételezések kombinációja vagy az üzemanyagár [...] %-os növekedés) vagy az utasszám (6,5 %-os csökkenés) 3. forgatókönyvtől való eltérést foglalja magában, a TAROM sajáttőke-helyzete (és a legtöbb esetben a nettó bevétel) mindig negatív lesz a szerkezetátalakítási időszak végén. Emellett az alábbi feltételezések bármely kombinációja várhatóan negatív sajáttőke-helyzetekhez vezet:
1. az üzemanyagárak [...] %-os emelkedése (F2) a PAX 2 %-os csökkenésével (P1);
 2. az üzemanyagárak [...] %-os emelkedése (F2) a PAX 4,6 %-os csökkenésével (P2).

⁽¹⁰⁵⁾ Az 5 és 9 közötti értékek kielégítőnek tekinthetők. Lásd: S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 2013. november 19., 18. táblázat.

⁽¹⁰⁶⁾ Az ilyen körülmények között előre jelzett nettó bevétel releváns szintjeit illetően lásd a 107. lábjegyzetet.

6. ábra

A TAROM sajtótőke-helyzetének és nettó bevételének szintjére ⁽¹⁰⁷⁾ (2026. év) vonatkozó érzékenységi elemzések eredménye a(z) [...] résidő értékesítése esetén

	F0	F1	F2	F3	Jelmagyarázat:
					B Alapforgatókönyv vagy 0. forgatókönyv (=F0/P0)
P0	B				F1/P1 Pesszimista forgatókönyv vagy 1. forgatókönyv (=Sb)
P1		Sb			F0/P0 Alapforgatókönyv (nincs eltérés az alapértékhez képest) (= B)
P2					F1-F2-F3 Az üzemanyag érzékenységre vonatkozó 1., 2. és 3. forgatókönyv
P3					P1-P2-P3 A PAX érzékenységre vonatkozó 1., 2. és 3. forgatókönyv

(265) A teljesség kedvéért azonban jelezni kell, hogy a(z) [...] résidő eladása helyett a lízinget figyelembe vevő pesszimista forgatókönyv esetében az Sb forgatókönyvön (F1/P1) kívül semmilyen más kombináció nem eredményez pozitív sajtótőke-pozíciót/nettó bevételt a szerkezetátalakítási időszak végén. Ez azt jelenti, hogy abban az esetben, ha a(z) [...] résidőt nem értékesítik, hanem lízingbe adnak, a pesszimista esetenél rosszabb bármely kombináció (feltételezve a(z) [...] résidő értékesítését, azaz a 6. ábrán „Sb”) negatív saját tőkét/nettó bevételt ⁽¹⁰⁸⁾ eredményezne a szerkezetátalakítási időszak végén, amennyiben a résidő elidegenítéséből származó bevétel nem állna rendelkezésre a 2. vagy 3. forgatókönyvből eredő alacsonyabb (utas-) bevételek és magasabb (üzemanyag-) költségek ellensúlyozására.

(266) A fentiek alapján csak az F0/P0 (azaz a(z) [...] résidő elidegenítését nem tartalmazó alapforgatókönyv), az F0/P1, az F1/P0 és az F1/P1 kombinációk (azaz a(z) [...] résidő elidegenítését nem tartalmazó pesszimista forgatókönyv) generálnának pozitív sajtótőke-helyzetet/nettó bevételt ⁽¹⁰⁹⁾ a szerkezetátalakítási időszak végére (más szóval a 6. ábrán „zölddel” lennének jelölve).

(267) A TAROM aktualizált szerkezetátalakítási terve felülvizsgálatának kezdetén az üzemanyagárakra és az utasok számára vonatkozó feltételezésekre, valamint az ebből eredő alap- és pesszimista pénzügyi modellekre (lásd a (227)–(246) preambulumbekendést) vonatkozóan a Bizottság által végzett validálási elemzés alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a negatív sajtótőke-helyzeteket/nettó bevételt ⁽¹¹⁰⁾ eredményező kombinációk (beleértve a (265) és (266) preambulumbekendésben figyelembe vettek) szélsőséges feltételezéseken alapulnak, amelyek – tekintettel az alapforgatókönyv és a pesszimista forgatókönyv e tekintetben már amúgy is agresszív kiindulási pontjaira – nagy valószínűséggel nem valósulnak meg, ha nincsenek rendkívüli makrogazdasági és/vagy

⁽¹⁰⁷⁾ A pontosság érdekében egyértelművé kell tenni, hogy az előre jelzett nettó bevétel nem negatív, de alig haladja meg a nulla értéket a következő három kombinációban: F3/P0 ([...] EUR előre jelzett nettó bevétel), F2/P1 ([...] EUR előre jelzett nettó bevétel) és F0/P3 ([...] EUR előre jelzett nettó bevétel). Minden más kombináció negatív nettó bevételt eredményez. Elemzése céljából, valamint a jelen határozattal összefüggésben az egyszerűség és a könnyebb hivatkozás érdekében, a nettó bevétel nagyon korlátozott pozitív összege miatt a Bizottság úgy véli, hogy a nettó bevétel ilyen szintjei tekinthetők nem pozitívnak (azaz nullának vagy kevesebbnek), és ezért a többi kombináció nettó bevételi szintjével azonosnak vehetők (még akkor is, ha ez vitathatatlanul nem lenne szükséges, mivel az említett kombináció nettó bevételének pozitív jellege még inkább alátámasztja és megerősíti a Bizottság értékelésének e szempontjaira vonatkozó következtetését).

⁽¹⁰⁸⁾ Az ilyen körülmények között előre jelzett nettó bevétel releváns szintjeit illetően lásd a 107. lábjegyzetet.

⁽¹⁰⁹⁾ Az ilyen körülmények között előre jelzett nettó bevétel releváns szintjeit illetően lásd a 107. lábjegyzetet.

⁽¹¹⁰⁾ Az ilyen körülmények között előre jelzett nettó bevétel releváns szintjeit illetően lásd a 107. lábjegyzetet.

geopolitikai fejlemények. Ekként a TAROM pénzügyi előrejelzéseinek stressztesztjével összefüggésben irreálisként elvethetők. Ez annál is inkább igaz, mivel a pesszimista forgatókönyvnél (azaz az F1/P2, amely az üzemanyagárak [...] %-os emelkedését és a PAX 4,6 %-os csökkenését foglalja magában) ténylegesen rosszabb kombináció még mindig pozitív sajáttőke-helyzetet/nettó bevételt eredményezne a szerkezetátalakítási időszak végére (azzal, hogy a(z) [...] résidő eladásával és nem pedig a lízingelésével számolunk).

- (268) A fentiekre tekintettel a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kétségeket eloszlatták. Ennek következményeként a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a javasolt szerkezetátalakítási terv megvalósítható, koherens és messze nyúló, és képes észszerű időn belül helyreállítani a TAROM távú életképességét, figyelembe véve üzleti tevékenységének sajátosságait, valamint a tervezett beruházások végrehajtásához és előnyeinek kiaknázásához szükséges időt. E tekintetben megjegyzendő, hogy – figyelembe véve a szerkezetátalakítási terv időtartamát és tartalmát, valamint azt a piacot, amelyen a TAROM működik – helyénvaló, hogy Románia gondoskodjon arról, hogy a TAROM ténylegesen és időben végrehajtsa a szerkezetátalakítási tervben foglalt intézkedéseket, ami a támogatás összeegyeztethetőségének a feltétele. Romániának (vagy adott esetben a TAROM-nak) minden szükséges intézkedést meg kell tennie a pénzügyi pályától és a szerkezetátalakítási terv alapjául szolgáló előrejelzésektől való esetleges eltérések kezelésére.

7.3.3. A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelmi feltételekre gyakorolt hatás

- (269) Annak értékeléséhez, hogy a támogatás nem befolyásolja-e indokolatlanul a versenyt és a kereskedelmi feltételeket, meg kell határozni a támogatásnak a gazdasági tevékenység fejlődésére gyakorolt pozitív hatásait, valamint a támogatás egyéb pozitív hatásait; azonosítani kell a támogatás versenyre és kereskedelemre gyakorolt indokolatlan negatív hatásait; valamint meg kell vizsgálni, hogy a negatív hatásokat kellően korlátozzák-e a támogatás szükségességét, megfelelőségét, arányosságát és átláthatóságát biztosító enyhítő tényezők. Végetül értékelni kell, hogy a támogatás pozitív hatásai meghaladják-e a támogatás fennmaradó negatív hatásait, figyelembe véve az enyhítő tényezőket, és hogy összességében a támogatás belső piacra gyakorolt hatása továbbra is pozitív-e.

7.3.3.1. A támogatás szükségessége és ösztönző hatása

- (270) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 53. pontja értelmében az állami beavatkozás szükségességének bizonyítása érdekében a szerkezetátalakítási támogatást nyújtani szándékozó tagállamoknak összehasonlítást kell végezniük egy olyan hiteles alternatív forgatókönyvvel, amely nem foglal magában állami támogatást, bemutatva, hogy a támogatás nélkül hogyan nem valósulna meg vagy valósulna meg kisebb mértékben a piaci hiányosság vagy a szociális nehézségek elkerülésére irányuló cél. Továbbá annak bizonyítása érdekében, hogy a szerkezetátalakítási támogatásnak ösztönző hatása van, a tagállamoknak bizonyítaniuk kell, hogy a támogatás hiányában a kedvezményezett oly módon alakították volna át, értékesítették volna vagy szüntették volna meg, amely nem érte volna el a piaci hiányosságok vagy a szociális nehézségek elkerülésére irányuló kitűzött célt (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 59. pontja).
- (271) A szerkezetátalakítási támogatás azt hivatott megelőzni, hogy a TAROM felhagyjon üzleti tevékenységével, hogy ezáltal elkerülhetők legyenek a piaci hiányosságok és a szociális nehézségek, amelyek gátolnák a légi közlekedési szolgáltatások fejlődését Romániában. Ezt a célt a részben a szerkezetátalakítási támogatásból finanszírozott aktualizált szerkezetátalakítási terv végrehajtásával érik el, amely megakadályozza a TAROM közelgő fizetéseképtelenségét, működési engedélyének elvesztését és a támogatás hiányában biztosan bekövetkező működésmegszüntetést.
- (272) Az aktualizált szerkezetátalakítási terv azt mutatja, hogy pénzügyi problémáinak megoldása érdekében a kedvezményezett likviditási és fizetőképességi problémáival egyaránt foglalkozni kell. A támogatás nélkül a TAROM rövid távon nem lenne képes eleget tenni pénzügyi kötelezettségeinek vagy piaci finanszírozáshoz jutni (lásd a (15) és (17) preambulumbekendést, valamint a 6.1. szakaszt). Ezenkívül a TAROM a finanszírozás hiánya miatt nem tudta végrehajtani szerkezetátalakítási intézkedéseit, ami nemcsak a nehézségeit okozó problémákat eredményezné, hanem a repülőgépek felszállási tilalmához is vezetne (lásd az (54) és (55) preambulumbekendést). Hosszú távon, tekintettel a jelentős halmozott veszteségekre (lásd a (13) és (15) preambulumbekendést), amelyek támogatás nélkül továbbra is fennállnának és végül a TAROM fizetéseképtelenségéhez vezetnének, a TAROM nem tudja teljesíteni pénzügyi kötelezettségeit. Emlékeztetni kell arra, hogy a TAROM – legalábbis 2020 februárja óta – már megfelel azoknak a kritériumoknak, amelyek alapján nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősül (lásd a (11) preambulumbekendést), és ez azóta nem változott (lásd a (13) preambulumbekendést). A szerkezetátalakítási támogatás

hiányában minden valószínűség szerint elkerülhetetlen lenne a piacról való kilépés, tekintettel a TAROM fennálló eladósodottságára, arra a tényre, hogy valamennyi, bizonyos értékű eszközét meglévő finanszírozás vagy adósság fedezeteként zálogjoggal terhelték, a magánpiaci finanszírozás ebből következő hiányára, valamint a TAROM működési engedélye elvesztésének és flottája felszállási tilalmának valós kockázatára ((17) preambulumbekzdés és 6.1. szakasz). A szerkezetátalakítási támogatás tehát szükséges az aktualizált szerkezetátalakítási terv sikeres végrehajtásához, amelynek végrehajtása a TAROM gyengeségeinek orvoslását, hosszú távú életképességét, és ezáltal a romániai légi közlekedési szolgáltatások fejlesztésének megkönnyítését célozza. A szerkezetátalakítási támogatás nélkül a TAROM kivonulna a piacról, megfosztva a román állampolgárokat, vállalkozásokat és régiókat a közlekedéshez, valamint a regionális gazdasági és társadalmi fejlődéshez szükséges regionális összeköttetés alapvető eszközétől. A támogatás szükségességének a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának b) alpontjában és 53. pontjában meghatározott követelménye tehát teljesül.

- (273) A fentiek alapján a Bizottság azt is megállapítja, hogy a támogatásnak ösztönző hatása van, mivel a szerkezetátalakítási támogatás nélkül a TAROM szinte biztosan kivonulna a piacról, ami az általa nyújtott fontos szolgáltatás megszakadásának kockázatával járna. Így teljesül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának d) alpontjában és 59. pontjában meghatározott követelmény, miszerint a támogatásnak ösztönző hatással kell rendelkeznie.

7.3.3.2. A támogatás megfeleltetése

- (274) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának c) alpontja és 54. pontja értelmében a szerkezetátalakítási támogatás nem tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, amennyiben ugyanaz a célkitűzés elérhető más, kevésbé torzító hatású intézkedésekkel; emellett a szerkezetátalakítási támogatást megfelelően ellentételezni kell. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 58. pontja előírja, hogy a választott állami támogatási eszközöknek meg kell felelniük az általuk kezelni kívánt fizetőképességi vagy likviditási kérdésnek.
- (275) A TAROM fizetőképességi és likviditási problémákkal küzd, amelyeket a szerkezetátalakítási támogatásnak kell orvosolnia. A szerkezetátalakítási támogatásként nyújtott tőkeinjekció és adósságleírás ((18) preambulumbekzdés) kombinációja egyaránt kezeli a TAROM saját tőkéjének jelentős, rendkívül negatív romlását, valamint a meglévő adósságok törlesztésére és a rendszeres működéshez szükséges pénzforgalmi igények kielégítésére szolgáló eszközök hiányát.
- (276) E tekintetben a Bizottság a 95,3 millió EUR összegű szerkezetátalakítási támogatást a forma tekintetében megfelelőnek tekinti, mégpedig két fő okból. Először is, mivel a TAROM nehéz helyzetben lévő vállalkozás, amelynek jelentős múltbeli veszteségei legalább 2020 óta negatív saját tőkét eredményeztek ((13) preambulumbekzdés), a fizetőképességét javító szerkezetátalakítási támogatás hiányában a kedvezményezett nem tudna elegendő saját tőkét szerezni ahhoz, hogy ellensúlyozza a múltbeli veszteségeket, és jelentős hosszú távú finanszírozást vonzzon a tőkepiacokon. A szerkezetátalakítási támogatás biztosítja a TAROM számára a szükséges sajáttőke-finanszírozást fizetőképességének és mérlegének megerősítéséhez. Másodszor, a likviditási előrejelzések azt mutatják, hogy a szerkezetátalakítási támogatás nélkül 2024-ben a TAROM műveleteiből származó készpénz negatív lenne, ha egyes adósságokat (például a megmentési támogatást) visszafizetnének (lásd az (54)–(56) preambulumbekzdést). A 2024 végére előre jelzett jelentős készpénzhiányt nem fedeznék, és a TAROM nem rendelkezne elegendő forrással a négy Boeing 737-8 MAX légi jármű leszállításának biztosításához vagy a meglévő légi járműveinek lízingdíjának kifizetéséhez. A Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban nem vetett fel ezzel kapcsolatos aggályokat.
- (277) Ezen okok miatt a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a szerkezetátalakítási támogatás formája a legmegfelelőbb módja a TAROM problémáinak kezelésére, és hogy a választott eszközök a kedvezményezett likviditási és fizetőképességi problémáit egyaránt kezelik.
- (278) Ami az államnak nyújtott ellentételezést illeti, a szerkezetátalakítási támogatás összegének az eredeti szerkezetátalakítási tervhez képest történő jelentős csökkentése és az eredeti szerkezetátalakítási terv keretében tervezett közvetlen támogatás megszüntetése következtében a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban e tekintetben felvetett kétségei enyhültek. Ezenkívül az aktualizált szerkezetátalakítási terv szerint az államot a várható pozitív nettó nyereségből ellentételezik, amely növeli az állam TAROM-ban fennálló részesedésének értékét. A tőkeemelés eredményeként az állam részesedése a TAROM-ban a jelenlegi 97,22 %-ról körülbelül 98,5 %-ra nő, ami lehetővé teszi az állam számára, hogy a TAROM sikeres szerkezetátalakításából származó előnyöket szinte teljes mértékben kihasználja. Az állam részére nyújtott ilyen jellegű ellentételezés megfelelőnek tekinthető, tehát a tervezett szerkezetátalakítási támogatás ellentételezése megfelelően történik.

(279) Ilyen körülmények között a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szerkezetátalakítási támogatás megfelelő.

7.3.3.3. Arányosság

- (280) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának e) alpontja szerint a szerkezetátalakítási támogatás nem haladhatja meg a céljának eléréséhez szükséges minimumot. A szerkezetátalakítási támogatás összegét és intenzitását szigorúan a kedvezményezett, a részvényesek vagy a kedvezményezettet magában foglaló vállalatcsoport meglévő pénzügyi erőforrásainak ismeretében a szerkezetátalakítás lehetővé tételéhez feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni. Biztosítani kell különösen a szerkezetátalakítás költségeihez való saját hozzájárulás megfelelő szintjét, valamint – amennyiben az állami támogatást olyan formában nyújtják, amely javítja a kedvezményezett sajáttőke-pozícióját – tehermegosztási intézkedéseket kell végrehajtani. E követelmények értékelése során figyelembe kell venni a korábban nyújtott megmentési támogatásokat (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 61. pontja).
- (281) A kedvezményezett szerkezetátalakítási tervhez való saját hozzájárulásának valósnak és ténylegesnek kell lennie, és általában a kedvezményezett fizetőképességi vagy likviditási helyzetére gyakorolt hatás tekintetében összehasonlíthatónak kell lennie a nyújtott támogatással. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 63. pontja értelmében a Bizottságnak értékelnie kell, hogy a saját hozzájárulás különböző forrásai valósak és támogatástól mentesek-e. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontja szerint a Bizottság rendes esetben akkor tekinti megfelelőnek a saját hozzájárulást, ha összege meghaladja a szerkezetátalakítási költségek legalább 50 %-át.
- (282) A Bizottságnak ellenőriznie kell, hogy az aktualizált szerkezetátalakítási terv különböző finanszírozási forrásai ténylegesek-e, azaz kellően biztosak-e ahhoz, hogy a szerkezetátalakítási időszak alatt megvalósuljanak, kizárva a várható jövőbeli nyereséget.
- (283) A TAROM által nyújtott saját hozzájárulás forrásai egy pénzügyi lízingből ((76) preambulumbekzdés) és a repülőgépek értékesítéséből ((78) preambulumbekzdés) származnak. Ami a repülőgépek eladását illeti, a TAROM [...] millió EUR összegű adásvételi szerződést kötött (négy Boeing 737-300 repülőgép, egy Boeing 737-300 hajtómű és hét ATR 42-500 repülőgép eladására vonatkozóan) ((76) preambulumbekzdés). Az ezen eszközök vevőitől származó bevételek tényleges és valós források, amelyek növelik a TAROM készpénzpozícióját, és így hozzájárulnak a szerkezetátalakításhoz. Tekintettel arra, hogy ezen eszközök valamennyi vevője olyan kereskedelmi vállalkozás, amely ajánlattételi eljárás eredményeként fizette meg az árat ((76) preambulumbekzdés), az eszközök szintén mentesek a támogatástól. Ami a kamatok nélkül körülbelül [...] millió EUR értékű új légi jármű lízingjére kötött finanszírozási szerződést illeti, a lízingszerződést aláírták. A hozzájárulás tehát tényleges (a szerződést aláírták), valós (a szerkezetátalakítás finanszírozásához a lízingbe adótól beszerzett repülőgépek előfinanszírozása révén járul hozzá) és támogatástól mentes (egy magánvásárlóval kereskedelmi feltételek mellett, állami garancia nélkül tárgyalták meg).
- (284) Ami a TAROM által tervezett egyéb bevételi forrásokat illeti ((80) preambulumbekzdés), nevezetesen a(z) [...] -ban/-ben fennálló részesedéseinek értékesítéséből származó bevételeket, a(z) [...] repülőtéren fennálló résidők értékesítéséből származó bevételeket és a további repülőgépek értékesítéséből származó bevételeket (Airbus 318), azok nem tekinthetők valósnak és ténylegesnek. Különösen, mivel a(z) [...] résidő eladásáról jelenleg folynak a tárgyalások, de nem került sor vevő kiválasztására, az arra vonatkozó megállapodásra, és a fortiori ilyen értelmű megállapodás aláírására sem. Ugyanez vonatkozik a részesedések értékesítésére is. Sor került értékelésekre, és a TAROM döntéshozó szervei beleegyeztek az eladásba, de eddig nem érkezett be kötelező érvényű ajánlat. Ezenkívül, amint az az eljárás megindításáról szóló határozatban szerepel, a részesedések tervezett értékesítése nem tekinthető támogatásmentesnek, ha nem bizonyították a piactudományi szereplő elvének való megfelelést (lásd a (28) preambulumbekzdést). Az Airbus 318 repülőgép értékesítése előrehaladottabb állapotban van, azonban eddig csak egy nem kötelező erejű szándéknyilatkozatot írtak alá [...]. Amennyiben ezek a műveletek a szerkezetátalakítási időszak alatt megvalósulnak, hozzájárulnak a TAROM életképességének megerősítéséhez. Jelenleg azonban nem tekinthető kellően biztosnak, hogy ezen eszközök értékesítése megvalósul. Ezért nem minősülnek valós és tényleges saját hozzájárulásnak.
- (285) A Bizottság ezért a TAROM-nak a szerkezetátalakítás költségeihez való 77,66 millió EUR összegű valós, tényleges és támogatásmentes saját hozzájárulását tudja elfogadni, és úgy véli, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatban e tekintetben felvetett kétségei eloszlottak. Tekintettel arra, hogy a szerkezetátalakítási költségek teljes összege 172,96 millió EUR, és hogy azokat 95,3 millió EUR összegű szerkezetátalakítási támogatásból finanszírozzák, a saját hozzájárulás 44,9 %-kal járul hozzá a szerkezetátalakítási költségek finanszírozásához, azaz kevesebb mint 50 %-kal.

- (286) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontjával összhangban a Bizottság kivételes körülmények között és különösen nehéz esetekben fogadhat el olyan hozzájárulást, amely nem éri el a szerkezetátalakítási költségek 50 %-át, feltéve, hogy e hozzájárulás összege jelentős marad. E körülményeket és eseteket a tagállamnak kell bizonyítania.
- (287) A jelenlegi körülmények között, a Covid19-világjárvány kitörését követően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a TAROM esetében – és a gazdaság támogatása céljából kiadott, az állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keretben adott iránymutatás⁽¹¹¹⁾ alapján, mely a gazdaságnak a jelenlegi Covid19-járvánnyal összefüggésben kíván támogatást nyújtani – indokolt lehet, hogy a saját hozzájárulás a szerkezetátalakítási költségek 50 %-ában meghatározott küszöbérték alatt maradjon, mivel így is jelentős, és piaci feltételek melletti további új finanszírozást is magában foglal.
- (288) A Bizottság elismeri, hogy a Covid19-világjárvány és az annak megfékezése érdekében hozott intézkedések az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében vett súlyos gazdasági zavarokkal összefüggésben rendkívüli körülményeket teremtettek a kedvezményezett számára. Ebben az összefüggésben és 2020 óta a TAROM-ot a Covid19-világjárvány a keresleti és a kínálati oldalon egyaránt érintette ((9) preambulumbekkezdés). A Covid19-világjárvány tovább súlyosbította a helyzetet: a hitelfinanszírozási piacokat nagyrészt bezárták vagy korlátozták bizonyos ágazatok előtt, a pénzügyi intézmények pedig általában csökkentették hitellimitjeiket.
- (289) Bár a Covid19-világjárvány véget ért és az ideiglenes keret hatályát veszítette, a légi közlekedési ágazatot különösen súlyosan érintette a világjárvány hatása. Az Eurocontrol előrejelzései szerint (lásd a (91) preambulumbekkezdést) a légi forgalom csak 2023 folyamán, azaz 3 évvel a válság kitörése után állt helyre a Covid19 előtti szintre. Amint az az 1. ábrából kitűnik, a TAROM-ot 2020-ban jelentősen súlyosabban volt érintett, mint az ágazati átlag, 2021-ben pedig nehezebb volt fellendülése. Bár a TAROM fellendülése 2022-ben felgyorsult, 2023-ig az EUROCONTROL átlagos helyreállási aránya alatt maradt, és 2025-ig várhatóan az Eurocontrol alapforgatókönyvében és alacsony forgatókönyveiben egyaránt az Eurocontrol átlagos hasznosítási aránya alatt marad. A TAROM-nak az ágazati átlaghoz képest lassabb növekedése és a Covid19 előtti szintre való helyreállása részben a flotta késedelmes megújításának tudható be, amelynek hatásai legkorábban 2025-ben lesznek érezhetőek.
- (290) Mivel a saját hozzájárulás a szerkezetátalakítási költségek 44,9 %-át teszi ki, ami e költségek jelentős része, és nem sokkal marad el az 50 %-os küszöbötől, mivel annak jelentős részét (körülbelül 80 %-át) új finanszírozás formájában nyújtják, és figyelembe véve a Covid19-világjárványnak a TAROM működésére gyakorolt hatását, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a jelen ügyben 44,9 %-os saját hozzájárulás elfogadható.
- (291) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 65., 66. és 67. pontja szerint ha az állami támogatást olyan formában nyújtják, amely javítja a kedvezményezett sajáttőke-helyzetét, az azzal a hatással járhat, hogy megvédi a részvényeseket és az alárendelt hitelezőket annak a döntésüknek a következményeitől, hogy a kedvezményezettbe befektessenek, ami erkölcsi kockázatot teremthet, és alááshatja a piaci fegyelmet. Következésképpen a veszteségek fedezéséhez csak olyan feltételek mellett nyújtható támogatás, amelyek a meglévő befektetők közötti megfelelő tehermegosztással járnak, és az állami beavatkozásra csak azután kerülhet sor, hogy a veszteségeket teljes mértékben elszámolták és a meglévő részvényeseknek és alárendelt hitelezőknek tulajdonították. A megfelelő tehermegosztás azt is jelenti, hogy a kedvezményezett sajáttőke-helyzetét javító bármilyen állami támogatást olyan feltételek mellett kell nyújtani, amelyek az államnak észszerű részesedést biztosítanak a kedvezményezett jövőbeli nyereségéből, a vállalkozás veszteségek levonása után fennmaradó saját tőkéhez viszonyított állami tőkeinjekció összege tekintetében.
- (292) A szerkezetátalakítási támogatás nem ösztönzi az érintetteket arra, hogy a részvényesek vagy hitelezők javára erkölcsi kockázatot vagy túlzott kockázatot vállaljanak. A 6.3.3. szakaszban foglaltak szerint a jelenleg támogatást nyújtó román állam többségi részvényesként felügyeli a TAROM stratégiai és kereskedelmi döntéseit. A vállalat működését sem alárendelt kölcsönből, sem valószínűleg részben leírandó hibrid (vesztésgelnyelő) finanszírozásból sem finanszírozták a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás tehermegosztási követelményeivel összhangban. E körülmények között a kisebbségi részvényesek közötti tehermegosztás a veszteségek részleges

⁽¹¹¹⁾ A Bizottság közleménye – Állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret a gazdaságnak a jelenlegi Covid19-járvánnyal összefüggésben való támogatása céljából (HL C 91L, 2020.3.20., 1. o.), amelyet a következő bizottsági közlemények módosítottak: C(2020) 2215 (HL C 112L, 2020.4.4., 1. o.), C(2020) 3156 (HL C 164., 2020.5.13., 3. o.), C(2020) 4509 (HL C 218., 2020.7.2., 3. o.), C(2020) 7127 (HL C 340I, 2020.10.13., 1. o.), C(2021) 564 (HL C 34., 2021.2.1., 6. o.) és C(2021) 8442 (HL C 473., 2021.11.24., 1. o.), valamint C(2022) 7902 (HL C 423., 2022.11.7., 9. o.).

átvállalásával valósul meg a tőkeleszállítás és az azt követő tőkeinjekció révén, a 6.3.3. szakaszban leírtak szerint. Először is, a TAROM veszteségeit részben a(z) [...] milliárd RON összegű tőkeleszállítás fedezi. Ezt az állam 43,07 millió EUR összegű tőkeemelése követi, amely a kisebbségi részvényesek ⁽¹¹²⁾ részesedését a kezdeti 2,75 %-ról körülbelül [...] %-ra hígítja. E tekintetben a TAROM kisebbségi részvényesei azzal járulnak hozzá a szerkezetátalakításhoz, hogy a részesedéseik elnyelik a veszteségeket és megfelelően csökkentik részvételük mértékét, ezáltal csökkentve az állami támogatás szükségességét és enyhítve az erkölcsi kockázatot.

(293) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy a szerkezetátalakítási támogatás arányos.

7.3.3.4. Az „először és utoljára” elv

(294) A versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt indokolatlan hatások elkerülése érdekében a támogatás negatív hatásait korlátozni kell, hogy az intézkedés pozitív hatásai kerüljenek túlsúlyba ⁽¹¹³⁾. Ehhez a támogatást nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak, kell nyújtani, „először és utoljára” elvvel összhangban kell nyújtani, amely tíz évre korlátozza az ilyen jellegű időtartamát.

(295) A Bizottság csak egy szerkezetátalakítási művelet támogatására engedélyezi a szerkezetátalakítási támogatást, és adott esetben azzal a feltétellel, hogy a szerkezetátalakítási támogatás korábbi nyújtását vagy a szerkezetátalakítási terv befejezését vagy leállítását követően több mint tíz év telt el ⁽¹¹⁴⁾. A Bizottság engedélyez kivételeket e szabály alól abban az esetben, ha a szerkezetátalakítási támogatásra mint egyetlen szerkezetátalakítási művelet egyik elemére megmentési támogatást követően kerül sor ⁽¹¹⁵⁾.

(296) A TAROM számára nyújtott szerkezetátalakítási támogatás csak egy szerkezetátalakítási műveletet támogat. A TAROM (beleértve az általa ellenőrzött leányvállalatokat is) az elmúlt tíz évben nem részesült megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásban, kivéve a 2020 februárjában jóváhagyott megmentési támogatást (lásd a (11) preambulumbekendést), amelyet hat hónapra nyújtottak, és amely a vizsgált szerkezetátalakítási támogatással kontinuumot képez, és ezáltal egyetlen szerkezetátalakítási műveletet jelent. Az „először és utoljára” elv tehát érvényesül.

7.3.3.5. A versenytorzulást korlátozó intézkedések

(297) Amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 87–93. pontja kifejti, a szerkezetátalakítási támogatás által okozott versenytorzulást korlátozó intézkedéseket a támogatás torzító hatásaival arányosan kell meghatározni, és számos tényezőtől kell függővé tenni, különösen a következőktől: i. a támogatás összege és jellege, és azok a feltételek és körülmények, amelyek mellett a támogatást nyújtották, ii. a támogatás összege és jellege, és azok a feltételek és körülmények, amelyek mellett a támogatást nyújtották, iii. a kedvezményezett mérete és a piacon betöltött relatív jelentősége, valamint az érintett piac jellemzői, továbbá az, hogy mekkora mértékben maradnak fenn erkölcsi kockázattal kapcsolatos aggályok a saját hozzájárulásra vonatkozó és a tehermegosztási intézkedések alkalmazását követően.

(298) A strukturális intézkedések magukban foglalhatják eszközök elidegenítését, a kapacitás vagy a piaci jelenlét csökkentését. Elő kell segíteniük az új versenytársak belépését, a meglévő kis méretű versenytársak expanzióját vagy a határon átnyúló tevékenységet, figyelembe véve azt a piacot vagy azokat a piacokat, ahol a kedvezményezett a szerkezetátalakítást követően jelentős piaci pozícióval fog rendelkezni, különös tekintettel a többletkapacitással rendelkezőkre (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 78. és 79. pontja). A magatartáson alapuló intézkedéseknek biztosítaniuk kell, hogy a támogatás csak a hosszú távú életképesség helyreállítását finanszírozza, és hogy azzal ne lehessen visszaélni a piaci struktúra súlyos és tartós torzulásainak meghosszabbítása vagy a kedvezményezett egészséges versennyel szembeni védelme érdekében (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 83. pontja).

(299) Amint azt (117)–(124) preambulumbekendés ismerteti, Románia a következő szerkezetátalakítási intézkedéseket terjeszti elő a versenytorzulás korlátozása érdekében: i. a tevékenységek kiterjedésének csökkentése útvonalak bezárása, a meglévő útvonalakon a gyakoriság csökkentése és a flotta csökkentése révén, ami ASK-csökkentésben kifejezett kapacitáscsökkentést eredményez, és ii. a(z) [...] résidő lízingje és/vagy értékesítése, valamint iii. profitot termelő, vertikálisan kapcsolt vállalkozások részvényeinek elidegenítése.

⁽¹¹²⁾ A CNAB és a Romatsa RA állami vállalatok valamint a Muntenia Investment Fund; lásd a (8) preambulumbekendést.

⁽¹¹³⁾ A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának f) alpontja.

⁽¹¹⁴⁾ A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 70. és 71. pontja.

⁽¹¹⁵⁾ A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontjának a) alpontja.

- (300) Ami a tevékenységek kiterjedésének a (118) preambulumbekkezdésben ismertetett csökkentését illeti, az a TAROM által 2019-ben üzemeltetett 41-ből 14 útvonal lezárását jelenti, ami a 2019-ben üzemeltetett összes útvonal 17 %-os csökkenését és a szállított utasok számának 18 %-os csökkenését jelenti. Ez azt jelenti, hogy a TAROM útvonalainak egyharmadát be kell zárni, ami tevékenységeinek jelentős részét teszi ki. Bár 2019-ben egyik érintett útvonal sem volt C3 szinten jövedelmező, meg kell jegyezni, hogy akkoriban a TAROM-nak csak három ilyen útvonala volt (OTP – Budapest, OTP – Szófia és Brüsszel–Strasbourg), mivel a működést súlyosan érintette a nem hatékony üzleti modell. Ez a hatás részben kiküszöbölhető az útvonalak C1 szintű jövedelmezőségének vizsgálatával. Ebből a szempontból 2019-ben a 14 útvonal közül 10 pozitív eredményt ért el. A TAROM a 14 útvonal közül 12 útvonalon növekedést tapasztalt, és ezek közül 9 túlterhelt repülőtereket érint, ahol nagy a kereslet a résidők iránt. A portfóliójának egyik legtúlterheltebb repülőterén, nevezetesen a(z) [...] repülőterén a TAROM 2024 októbertől egy résidópárt fog lizingre kínálni (lásd a (119) preambulumbekkezdést), végül pedig ezt a résidópárt eladásra fogja kínálni. Ezek a bezárások egyértelműen lehetőséget biztosítanak a versenytársaknak arra, hogy számos vonzó útvonalon terjeszkedjenek. A román hatóságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy a TAROM a szerkezetátalakítási időszak alatt nem nyitja meg újra a lezárt útvonalakat, és a(z) [...] repülőterén fennálló résidőt [...], de legkésőbb 2026-ban, a szerkezetátalakítási időszak végéig eladja (lásd a (119) preambulumbekkezdést).
- (301) Annak ellenére, hogy a TAROM szerkezetátalakítási időszaka 2021-ben kezdődött, a Bizottság úgy véli, hogy helyénvaló az útvonallezárásokat és kapacitáscsökkentéseket a 2019. évi működési állapot tekintetében értékelni (2020 mint a szerkezetátalakítási időszakot közvetlenül megelőző év helyett), mivel a TAROM 2020. évi műveleteit jelentős mértékben érintették a Covid19-világjárvány terjedésének ellensúlyozása érdekében bevezetett utazási korlátozások, a (118) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint.
- (302) A fennmaradó útvonalakon a TAROM részben csökkenteni fogja a járatgyakoriságot; nevezetesen 2026-ban a menetrend szerinti járatok teljes száma 28 %-kal fog csökkenni (és a charterjáratokat is beleszámítva 27 %-kal) a 2019-es szinthez képest (lásd a (121) preambulumbekkezdést). Tekintettel arra, hogy 2022-ben a járatgyakoriság-csökkentés által érintett valamennyi útvonalon – egy kivételével (Szatmárnémeti) – verseny alakult ki, a versenytársak várhatóan érdekeltek lesznek az említett útvonalakon közlekedő járataik gyakoriságának növelésében, különös tekintettel arra, hogy az érintett útvonalak közül kilenc zsúfolt repülőtereket érint. A járatgyakoriság csökkentése az útvonalak bezárásával és a 2019. évi 25 légi járműről 2025-ig 14-re történő flottacsökkentéssel együtt, amelyet a szerkezetátalakítási időszak végéig fenntartanak, a 2019. évi szinthez képest [...] %-os ASK-csökkentést, a C1 szinten jövedelmező útvonalakon pedig [...] %-os ASK-csökkentést fog eredményezni. Ez a nyereséges tevékenységek jelentős csökkentését jelenti.
- (303) Románia kötelezettséget vállalt annak biztosítására, hogy a TAROM 2025-ig legfeljebb 18, a szerkezetátalakítási időszak hátralevő részében pedig legfeljebb 14 légi járművet üzemeltet.
- (304) Végezetül a (124) preambulumbekkezdésben foglaltak szerint a TAROM elidegeníti a(z) [...] -ban és a(z) [...] -ban fennálló részesedését. Tekintettel azonban arra, hogy csak a TAROM [...], csak a TAROM [...] -ban való részvételének elidegenítése csökkenti várhatóan a TAROM piaci jelenlétét. A(z) [...] -ban/-ben fennálló részesedés elidegenítése tovább csökkenti a TAROM nyereségtermelő tevékenységeit és piaci jelenlétét, és ismét lehetőséget kínál a versenytársaknak arra, hogy belépjenek ebbe a nyereséges üzletbe, és így belépjenek a román piacra vagy megerősítsék pozíciójukat a román piacon. A román hatóságok kötelezettséget vállaltak annak biztosítására, hogy a TAROM [...] -ban/-ben, valamint [...] -ban/-ben fennálló részesedését eladja, legkésőbb 2026-ban, a szerkezetátalakítási időszak végén (lásd a (124) preambulumbekkezdést).
- (305) Ez az egyértelmű kapacitás- és tevékenységcsökkentési intézkedéscsomag, valamint a Románia által felajánlott határozott kötelezettségvállalások jelentős javulást jelentenek az eredeti szerkezetátalakítási tervhez képest, és enyhítették a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kétségeket.
- (306) Tekintettel a TAROM méretére és piaci részesedésére (lásd a (9) preambulumbekkezdést), a Bizottság úgy véli, hogy a tevékenységek olyan csökkentése, amely meghaladná a Románia által javasolt szintet, sértheti a TAROM üzleti modelljét, és befolyásolhatja hosszú távú életképességét. Figyelembe véve a TAROM által egy új Boeing 737-8 MAX pénzügyi lizingje formájában nyújtott friss finanszírozás jelentős összegét (lásd a (76) preambulumbekkezdést), amely a szerkezetátalakítás teljes költségének több mint egyharmadát teszi ki, az összesen 2,26 milliárd RON részvénytőkéből a körülbelül [...] milliárd RON értékű tervezett részvénytőke-csökkentést, amely a részvényesek részéről a veszteség elnyelésére irányuló jelentős erőfeszítés, azt a tényt, hogy a veszteségek teljes fedezése nem

lehetséges a TAROM számára amiatt, hogy a felhalmozott veszteségei messze meghaladják részvénytőkéjét, a kisebbségi részvényesek részesedéseinek 2,75 %-ról [...]%-ra való tervezett felhígulását, amely a teljes részesedésük több mint [...]%-os értékcsökkenését jelenti (lásd a (81) preambulumbekendést), valamint a jelentős hitelezőktől kapott adóssághalasztást és a lízingbe adott légi járművek visszakövetelésétől való tartózkodás összes lízingbe adó általi vállalását ((85) preambulumbekendés), a Bizottság úgy véli, hogy az erkölcsi veszély kockázatát ténylegesen korlátozták, és a (300) preambulumbekendésben ismertetett intézkedéscsomag jelentős kapacitást nyit meg a versenytársak számára, és lehetőséget teremt nekik arra, hogy belépjenek a román piacra vagy megerősítsék ott a pozíciójukat.

- (307) Ezenkívül a (126) preambulumbekendésben foglaltaknak megfelelően Románia kötelezettséget vállalt annak biztosítására, hogy a TAROM tiszteletben tartja a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 84. pontjában említett magatartási intézkedéseket, nevezetesen tartózkodik attól, hogy i. a szerkezetátalakítási időszak alatt részvényeket szerezzen, kivéve, ha ez elengedhetetlen lenne életképessége szempontjából, és azt a Bizottság jóváhagyta; valamint ii. attól, hogy termékei és szolgáltatásai értékesítésekor versenyelőnyként tüntesse fel az állami támogatást. Ez biztosítja, hogy a TAROM nem használja fel a támogatást üzleti tevékenységének bővítésére azáltal, hogy versenytársakban részesedést szerez, vagy hogy eladásait a román állam által élvezett támogatás reklámozásával növelje. E tekintetben el kell utasítani a Wizz Air azon javaslatát, amely szerint helyénvaló lenne a TAROM-ra bevezetni a Covid19-cel kapcsolatos feltőkésítési intézkedésekkel összefüggésben egyes légitársaságokkal szemben előírt, a vezetőség díjazására vonatkozó korlátozásokat (lásd a (47) preambulumbekendést), mivel a jelen ügytől eltérően a kedvezményezettek vezetősége tagjainak díjazására vonatkozó korlátozások az akkor alkalmazandó jogi keret alapján a Covid19-cel kapcsolatos feltőkésítési támogatás összeegyeztethetőségének feltételei között szerepeltek, és a Wizz Air nem bizonyította, és nem nyilvánvaló, hogy a jelen ügyben a vezetőség díjazásának korlátozása hogyan járulna hozzá a versenytorzulás korlátozásához.
- (308) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 83. pontjával összhangban ezek az intézkedések biztosítják, hogy a támogatást csak a kedvezményezett hosszú távú életképessége helyreállításának finanszírozására fordítják, és nem arra, hogy a piaci szerkezet torzulásait hozzák létre, vagy arra, hogy a kedvezményezettet megóvják az egészséges versenytől.
- (309) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a versenytorzulást korlátozó intézkedések alkalmasak a szerkezetátalakítási támogatás negatív hatásainak csökkentésére.

7.3.3.6. Átláthatóság és jelentéstétel

- (310) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának g) alpontja értelmében biztosítani kell, hogy a tagállamok, a Bizottság, a gazdasági szereplők és a nyilvánosság könnyen hozzáférjenek az összes vonatkozó jogszabályhoz és az odaítélt támogatással kapcsolatos összes információhoz. E célból a román hatóságok kötelezettséget vállaltak arra, hogy alkalmazzák a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 96. pontjában foglalt, az átláthatóságra vonatkozó rendelkezéseket úgy, hogy a vonatkozó információkat elérhetővé teszik a www.monitoruloficial.ro, a www.ajutordestat.ro, a www.tarom.ro és a www.mt.gov.ro weboldalakon.
- (311) A Bizottság szükségesnek tartja, hogy Románia a jelen határozat elfogadásától kezdve a szerkezetátalakítási időszak végéig hathavonta rendszeresen jelentést nyújtson be az aktualizált szerkezetátalakítási terv végrehajtásáról. Ezek a jelentések meghatározzák különösen az állam által vállalt finanszírozás és a saját hozzájárulás tényleges kifizetésének időpontját, az aktualizált szerkezetátalakítási terv pénzügyi vagy működési pályától való esetleges eltéréseket, a költségeknek a szerkezetátalakítási intézkedésekkel elért visszafogását vagy csökkentését, az ezen intézkedésekkel elért nyereséget, valamint a Románia vagy adott esetben a kedvezményezett által tervezett vagy meghozott korrekciós intézkedéseket.

7.3.3.7. A pozitív és negatív hatások kiegyensúlyozása

- (312) Egy gondosan megtervezett állami támogatási intézkedésnek biztosítani kell, hogy az intézkedés hatásainak általános egyensúlya pozitív legyen. Ehhez el kell kerülnie azt, hogy a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben hátrányosan befolyásolják.
- (313) Amint az a 7.3.2. szakaszban szerepel, a szerkezetátalakítási támogatásnak pozitív hatása van, mivel hozzájárul a romániai légi közlekedési szolgáltatások fejlődéséhez. A támogatás különösen elkerüli egy fontos szolgáltatás zavarának kockázatát (lásd a 7.3.2.1. szakaszt), és lehetővé teszi a TAROM számára, hogy olyan szerkezetátalakítási intézkedéseket hajtson végre, amelyek helyreállítják a kedvezményezett hosszú távú életképességét (lásd a 7.3.2.2. szakaszt).
- (314) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban a Bizottság meghatározta azokat a kritériumokat, amelyeket a szerkezetátalakítási támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésekor vizsgál, biztosítva, hogy a szóban forgó gazdasági tevékenység fejlődése ne befolyásolja a közös érdekekkel ellentétes mértékben hátrányosan a kereskedelmi feltételeket. A fentiekben kifejtettek szerint a szerkezetátalakítási támogatás szükséges és ösztönző

hatású (lásd a 7.3.3.1. szakaszt), megfelelő (lásd a 7.3.3.2. szakaszt) és arányos (lásd a 7.3.3.3. szakaszt). Emellett szigorú biztosítékok állnak rendelkezésre a támogatás negatív hatásainak korlátozására a versenytorzulást minimalizáló kompenzációs intézkedések (lásd a 7.3.3.5. szakaszt), valamint az „először és utoljára” elv (lásd a 7.3.3.4. szakaszt) és az átláthatósági követelmények (lásd a 7.3.3.6. szakaszt) tiszteletben tartása révén.

- (315) A versenytorzulások korlátozására javasolt intézkedések, beleértve a TAROM ASK-jának általános csökkenését, a járatok számának (gyakoriságának) csökkentését, az útvonalak megszüntetését és a flotta csökkentését, valamint a(z) [...]ban/-ben fennálló részesedésének elidegenítését, csökkentik a TAROM jelenlétét azon a piacon, ahol a szerkezetátalakítást követően is aktív marad, és bizonyos fokú piacnyitáshoz vezetnek.
- (316) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a versenytorzulást korlátozó intézkedések alkalmasak a szerkezetátalakítási támogatás negatív hatásainak csökkentésére.
- (317) Következésképpen a szerkezetátalakítási támogatásnak a romániai légi közlekedési tevékenységek fejlődésére gyakorolt pozitív hatása felülmúlja a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt esetleges negatív hatásokat, ezért nem érinti azokat hátrányosan a közös érdekekkel ellentétes mértékben.

7.4. A Wizz Air Malta által benyújtott panasz értékelése

- (318) 2024. március 14-én a Wizz Air Malta (a továbbiakban: panaszos) panaszt nyújtott be a Bizottsághoz, amely szerint Románia a TAROM szerkezetátalakításával összefüggésben három módon nyújtott kiegészítő támogatást: i. a szerkezetátalakítási időszak alatti tőkeinjekciók révén, amelyek túlmutatnak a Bizottság második kártérítési határozatában jóváhagyott tőkeinjekciókon, és/vagy a Bizottság első kártérítési határozatában jóváhagyott állami garancia formájában nyújtott támogatás módosításának minősülnek, ii. egy olyan szerződéses kikötés elfogadása, amely a TAROM egyik hitelezőjének, a CNAB-nak, a TAROM-mal azonos többségi tulajdonossal – azaz a Közlekedési Minisztériumon keresztül a román állammal – rendelkező állami társaságnak nyújtott biztosíték végrehajthatatlanságát eredményezi, iii. a(z) [...] résidő piaci ár alatti értékesítése. Ezeket az állításokat a 6.8. szakasz ismerteteti.
- (319) A Bizottság értékelné fogja, hogy az említett intézkedésekből ered-e jogellenes támogatás, és hogy ezek az állítások milyen mértékben befolyásolják a bejelentett intézkedéseknek az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdésével való összeegyeztethetőségét.
- (320) A (6) preambulumbekkezdésben meghatározott időpontokban Románia benyújtotta észrevételeit a panaszos által felvetett három állítással kapcsolatban, azzal érvelve, hogy azok a következő okok miatt megalapozatlanok: i. az 1,9 millió EUR összegű tőkeemelés összhangban volt a Bizottság második kártérítési határozatában jóváhagyott támogatással; az összesen 2,7 millió EUR összegű tőkeemelés csupán a Bizottság első kártérítési határozatában jóváhagyott állami garancia végrehajtása volt az alkalmazandó jogi és szerződéses rendelkezéseknek megfelelően, és mindenesetre a bejelentett intézkedések részét képezte, mivel a TAROM szerkezetátalakítási időszak alatti likviditási szükségleteihez kapcsolódott (lásd a (141) és (143) preambulumbekkezdést), ii. a feltételes értékpapír-kikötés nem volt hatással sem a TAROM, sem a CNAB piaci magatartására, mivel az állam mint felügyeleti hatóság számára törvény tiltja, hogy beavatkozzon a vezetőség üzleti döntéseibe, és azt a vállalatok tényleges magatartása is bizonyítja, továbbá a kikötés a késedelmes fizetés miatt felhalmozódott teljes adósságtörlesztés valószínűségének maximalizálásán alapul, és egyébiránt kikerül a megállapodásból (lásd a (144) preambulumbekkezdést), iii. A TAROM minden tőle telhetőt megtett annak érdekében, hogy a(z) [...] résidő értékesítéséért a lehető legmagasabb árat kérje el, amit egy független szakértő felvétele és a folyamatban lévő ajánlattételi eljárás is bizonyít. A román hatóságok ezen észrevételeit a 6.9. szakasz tartalmazza.
- (321) Románia első állításra vonatkozó állításából az következik, hogy az első állításban említett tőkeinjekciók három részre oszthatók: i. az első rész két, 9 000 000 RON és 439 155 RON (együttesen 9 439 155 RON vagy körülbelül 1,9 millió EUR) összegű tőkeemelésből áll, amelyeket a második kártérítési határozat alapján hajtottak végre; ii. a második rész 5 394 285 RON, 5 460 515 RON és 1 663 200 RON (összesen 12 518 000 RON) vagy körülbelül

2,7 millió EUR összegű tőkeemelésből áll, amelyet Románia a jelen ügyben bejelentett szerkezetátalakítási támogatásként jelentett be; és iii. a harmadik rész olyan részvényesi határozatokból áll, amelyek körülbelül 14,9 millió RON vagy körülbelül 3,21 millió EUR összegű jövőbeli tőkeemelést engedélyeznek, és amelyeket nem követtek a részvényesek közgyűlése által hozott megerősítő határozatok, és amelyeket nem hajtottak végre.

- (322) Románia benyújtotta a vonatkozó részvényesi határozatokat és pénzügyi beszámolókat, amelyek igazolják, hogy a Közlekedési Minisztérium által 2022-ben és 2023-ban ténylegesen végrehajtott tőkeemelések összege 9 000 000 RON, 439 155 RON (összesen 9 439 155 RON vagy körülbelül 1,9 millió EUR), 5 394 285 RON, 5 460 515 RON, 1 663 200 RON (együttesen 12 518 000 RON vagy körülbelül 2,7 millió EUR). Ennek az az oka, hogy nem minden korábban jóváhagyott tőkeemelésre került sor ténylegesen, mivel a TAROM a garantált kölcsön törlesztőrészeleteinek egy részét saját forrásokból tudta vállalni. Ebből következik, hogy a szerkezetátalakítási időszak alatt eddig végrehajtott tőkeemelések teljes összege 21 957 155 RON (körülbelül 4,6 millió EUR), nem pedig körülbelül 7,8 millió EUR, amint azt a panaszos állítja. Ezt a TAROM (2023-ra vonatkozóan még nem auditált) éves beszámolója is megerősíti.
- (323) Ebből az összegből a (321) preambulumbekzdésben említett első állítás első részének megfelelő 1,9 millió EUR összegű tőkeinjekciót a Bizottság második kártérítési határozata az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja szerinti összegegyeztethető támogatásként jóváhagyta, így az nem befolyásolja a bejelentett intézkedések értékelését.
- (324) E 4,6 millió EUR fennmaradó részét, azaz 2,7 millió EUR-t, amely a (321) preambulumbekzdésben említett első állítás második részének felel meg, Románia a jelen ügyben tett bejelentés keretében szerkezetátalakítási támogatásként jelentette be. Mivel a szerkezetátalakítási támogatásként bejelentett 45,77 millió EUR összegű tőkeemelésben foglalt tőkeinjekciók fedezik az első kártérítési határozathoz ⁽¹¹⁶⁾ kapcsolódó valamennyi olyan hitelrészletet, amelyet a TAROM a szerkezetátalakítási időszakban készpénzhiánya miatt nem tud majd kifizetni, a Bizottság a bejelentett intézkedések részeként értékelte a vonatkozó tőkeinjekciókat. A Bizottság e szakaszra vonatkozó következtetését tükrözi ez a határozat az említett tőkeemelésre vonatkozóan.
- (325) 2025-től az összes fennmaradó törlesztőrészletet a TAROM saját forrásaiból fogja kifizetni.
- (326) Ami a fennmaradó, összesen mintegy 3,21 millió EUR összegű tőkeemeléseket illeti, amelyek megfelelnek a (321) preambulumbekzdésben említett első állítás harmadik részének, míg azokat a részvényesek közgyűlése elvben jóváhagyta, ezek a határozatok csupán az ilyen tőkeinjekciók elméleti lehetőségét nyitották meg, de azokat nem követték a részvényesek közgyűlése által hozott, az ilyen emelések végrehajtását lehetővé tevő megerősítő határozatok. Ilyen megerősítő határozatok hiányában ezekre a tőkeemelésekre nem került sor, és korai lenne értékelni a TAROM-nak nyújtott hipotetikus előnyt.
- (327) Ami a TAROM és a CNAB közötti biztosítéki megállapodás egyik záradékára vonatkozó második állítást illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy a panaszos által szolgáltatott információk alapján a Bizottság jelenleg, amikor a bejelentett intézkedések összegegyeztetetőségére vonatkozó vizsgálatot le kell zárnia ⁽¹¹⁷⁾, nem rendelkezik elegendő elemmel ahhoz, hogy állami támogatásként azonosítsa a kifogásolt intézkedést, és a bejelentett intézkedések összegegyeztetetősége szempontjából relevánsnak tekintse a bejelentett intézkedést. A második állítás gondos vizsgálatának biztosítása érdekében azonban – anélkül, hogy késleltetné a bejelentett intézkedésekre vonatkozó eljárást – a Bizottság külön eljárásban folytatja a második állítás értékelését ⁽¹¹⁸⁾.
- (328) Ami a(z) [...] résidő piaci érték alatti értékesítésére vonatkozó harmadik állítást illeti, elegendő megjegyezni, hogy eddig nem került sor értékesítésre, így korai lenne értékelni, hogy a(z) [...] résidő hipotetikus értékesítésére rendes

⁽¹¹⁶⁾ Ezek az összesen 2,7 millió EUR összegű 2023. évi törlesztőrészeletek és a 2024 folyamán esedékes, összesen 3,29 millió EUR összegű törlesztőrészeletek, amelyek együttesen körülbelül 5,99 millió EUR-t tesznek ki.

⁽¹¹⁷⁾ A 2021. július 5-én indított, folyamatban lévő vizsgálati eljárást, amelynek során a Bizottság megfelelően meghallgatta az érdekelt feleket, és elosztotta az eljárás megindításáról szóló határozatban megfogalmazott kételyeit, késedelem nélkül le kell zárni, tekintettel a TAROM egyes vállalkozóival kapcsolatos (Románia által aláírt) kockázatra is, amely szerint a szerkezetátalakítási támogatásról szóló végleges határozat egy bizonyos időpontig történő kibocsátásának hiányában megszüntetik a kedvezményezett fennálló kapcsolatukat, veszélyeztetve ezzel a szerkezetátalakítási terv sikeres végrehajtását.

⁽¹¹⁸⁾ SA.113203 (2024/FC) ügy.

piaci feltételek mellett kerül-e sor, és így az értékesítés időpontjában gazdasági előnyhöz juttatná-e az ilyen részdíj vevőjét. Ebből következik, hogy ez az állítás egy lehetséges jövőbeli intézkedésre vonatkozik, és ezért nincs hatással a bejelentett intézkedések értékelésére.

- (329) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a panaszos által felvetett első állítás második része a jelen ügyben tett bejelentés részét képezi, így a Bizottság e részre vonatkozó következtetése tükröződik ebben a határozatban a bejelentett szerkezetátalakítási támogatásra és különösen a 45,77 millió EUR összegű tőkeinjekcióra vonatkozóan. Ami az első állítás első részét illeti, ez egy korábbi bizottsági határozat tárgyát képezte, és a jelen ügyben nem vonatkozik rá a bejelentés, és a Bizottság ezzel az állítással kapcsolatban a (327) preambulumbekzdésben említett külön eljárás keretében fog végleges álláspontot kialakítani. Ami az első állítás harmadik részét, a második állítást és a harmadik állítást illeti, a panaszos által szolgáltatott információk alapján a Bizottság nem rendelkezik elegendő információval ahhoz, hogy a kifogásolt intézkedéseket állami támogatásnak minősítse; ezeket az állításokat azonban a (327) preambulumbekzdésben említett külön eljárás keretében fogja értékelni.

7.5. Az összeegyeztethetőségre vonatkozó következtetés

- (330) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy míg az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kétségek megszűntek, a szerkezetátalakítási támogatás versenyre és kereskedelemre gyakorolt negatív hatásai korlátozottak, különös tekintettel a kedvezményezett korlátozott méretére, a piacon fennálló egészséges versenyre, valamint a versenytorzulást korlátozó intézkedésekre, amelyek végrehajtását Romániának biztosítania kell. Következésképpen amennyiben Románia gondoskodik az aktualizált szerkezetátalakítási terv⁽¹¹⁹⁾ végrehajtásáról, a szerkezetátalakítási támogatás által a légi közlekedési tevékenységek fejlődésére gyakorolt pozitív hatás felülmúlja a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt fennmaradó negatív hatásokat, ezért nem érinti azokat hátrányosan a közös érdekekkel ellentétes mértékben.
- (331) A Bizottság értékelésében arra a következtetésre jut, hogy – figyelembe véve az érdekelt féltől és Romániától kapott észrevételeket, valamint a szerkezetátalakítási terv módosításait és a felmerült kétségek eloszlátása érdekében bevezetett szerkezetátalakítási támogatást – a szerkezetátalakítási támogatás megfelel az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése c) pontjának, mivel elősegíti a Romániából kimenő, Romániába tartó, és Románián belüli légi közlekedési szolgáltatások fejlődését, és nem torzítja a tagállamok közötti versenyt és kereskedelmet a közös érdekekkel ellentétes mértékben. A Bizottság e határozatban szereplő értékelését nem kérdőjelezi meg a panaszos által szolgáltatott információk, annak ellenére, hogy a panasz egy részét külön eljárás keretében tovább vizsgálták.

8. KÖVETKEZTETÉS

- (332) A Bizottság megállapítja, hogy Románia nem tartotta be az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt felfüggesztési kötelezettséget, és a bejelentett intézkedések egy részét – 2023-ban mintegy 2,7 millió EUR-t – jogellenesen biztosította. A Bizottság azonban megállapítja, hogy a szerkezetátalakítási támogatás – beleértve a 2023-ban jogellenesen nyújtott részt – az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A TAROM S.A. javára 2023-ban nyújtott 2,7 millió EUR összegű tőkeinjekció állami támogatásnak minősül, és a Bizottság sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy azt Románia jogellenesen, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.

(2) A TAROM S.A. részére nyújtott szerkezetátalakítási támogatás, amelyet Románia részben végrehajtott és végrehajtani tervez, mintegy 45,77 millió EUR összegű állami tőkeinjekció formájában (amelyet RON-ban hajtottak végre és hajtanak végre), valamint a megmentési kölcsön összegének megfelelő, összesen körülbelül 95,3 millió EUR összegű kamatokkal és devizaárfolyam-különbözettel növelt 49,53 millió EUR összegű adósságleírás az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

⁽¹¹⁹⁾ A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 122. pontja.

2. cikk

Az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül Románia tájékoztatja a Bizottságot a határozatnak való megfelelés érdekében hozott intézkedésekről.

3. cikk

Ennek a határozatnak Románia a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2024. április 29-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
ügyvezető alelnök