



2025/775

24.4.2025.

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2025/775

(2024. gada 29. aprīlis)

**par valsts atbalstu SA.59344 – 2021/C (ex 2021/N, ex 2020/PN) – Pārstrukturēšanas atbalsts
uzņēmumam TAROM**

(izziņots ar dokumenta numuru C(2024) 2968)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc uzaicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt savas piezīmes saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem ⁽¹⁾ un
ņemot vērā piezīmes, kuras saņemtas no trešām personām procedūras gaitā,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Pēc pirmspaziņošanas posma saziņas ⁽²⁾ Rumānijas iestādes 2021. gada 28. maijā paziņoja Komisijai par savu nodomu piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu aviosabiedrībai TAROM S.A. ("TAROM").
- (2) Komisija 2021. gada 5. jūlija vēstulē informēja Rumānijas iestādes par savu lēmumu attiecībā uz pārstrukturēšanas atbalstu sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību ("LESD") 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru. Rumānijas iestādes 2021. gada 11. augustā iesniedza savas piezīmes par vēstulē iekļautajiem apsvērumiem.
- (3) Komisijas lēmums par procedūras sākšanu ("lēmums par procedūras sākšanu") tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽³⁾ 2021. gada 3. septembrī. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes.
- (4) Papildus piezīmēm, kas saņemtas no Rumānijas iestādēm, Komisija noteiktajā termiņā saņēma piezīmes no vienas ieinteresētās personas, proti, Wizz Air Hungary Zrt. ("Wizz Air") ⁽⁴⁾. Tā pārsūtīja šīs piezīmes Rumānijas iestādēm, kurām tika dota iespēja atbildēt. Rumānijas iestāžu piezīmes tika saņemtas 2021. gada 12. novembra vēstulē.
- (5) Rumānijas iestādes nosūtīja Komisijai papildu informāciju 2021. gada 29. jūlijā, 2022. gada 14. februārī, 2022. gada 27. maijā, 2022. gada 23. septembrī, 2022. gada 21. novembrī un 2022. gada 21. decembrī, 2023. gada 24. februārī, 2023. gada 27. martā, 2023. gada 5. aprīlī, 2023. gada 12. aprīlī, 2023. gada 20. aprīlī, 2023. gada 30. maijā, 2023. gada 28. jūnijā, 2023. gada 13. jūlijā, 2023. gada 18. jūlijā, 2023. gada 21. jūlijā, 2023. gada 24. jūlijā, 2023. gada 28. jūlijā, 2023. gada 31. jūlijā, 2023. gada 3. augustā, 2023. gada 22. augustā, 2023. gada 7. septembrī, 2023. gada 13. septembrī, 2023. gada 28. septembrī, 2023. gada 7. novembrī, 2023. gada 12. decembrī, 2024. gada 12. janvārī, 2024. gada 17. janvārī, 2024. gada 1. februārī, 2024. gada 8. februārī, 2024. gada 15. februārī, 2024. gada 7. martā, 2024. gada 19. martā, 2024. gada 21. martā, 2024. gada 25. martā, 2024. gada 26. martā, 2024. gada 29. martā, 2024. gada 4. aprīlī, 2024. gada 12. aprīlī, 2024. gada 15. aprīlī, 2024. gada 16. aprīlī, 2024. gada 17. aprīlī, 2024. gada 19. aprīlī un 2024. gada 25. aprīlī.

⁽¹⁾ OVC 355, 3.9.2021., 10. lpp.

⁽²⁾ Šī saziņa sākās 2020. gada 24. augustā, kad Rumānijas iestādes iepriekš paziņoja par pārstrukturēšanas plāna projektu, un līdz paziņojuma sniegšanai ietvēra e-pasta ziņojumu apmaiņu, tehniskas diskusijas videokonferenci un telekonferenci laikā, kā arī sākotnēju atsauksmju sniegšanu par pārstrukturēšanas plāna projektu.

⁽³⁾ Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

⁽⁴⁾ Wizz Air 2021. gada 4. oktobrī iesniegtā informācija.

- (6) Komisija 2024. gada 14. martā saņēma Wizz Air Malta Limited ("Wizz Air Malta") sūdzību⁽⁵⁾, par kuru Rumānija iesniedza apsvērumus 2024. gada 28. martā, 2024. gada 4. aprīlī, 2024. gada 16. aprīlī, 2024. gada 19. aprīlī un 2024. gada 24. aprīlī.
- (7) Rumānijas iestādes 2023. gada 11. jūlijā izņēmuma kārtā piekrita atteikties no savām tiesībām, kas izriet no LESD 342. panta apvienojumā ar Padomes Regulas Nr. 1/1958 3. pantu⁽⁶⁾, un tam, ka šis lēmums tiek pieņemts un saskaņā ar LESD 297. pantu paziņots angļu valodā⁽⁷⁾.

2. PASĀKUMU APRAKSTS

2.1. Labuma guvējs

- (8) TAROM ir Rumānijas aviosabiedrība, kas 1954. gadā tika izveidota kā valsts uzņēmums. Tā tika reorganizēta saskaņā ar 1997. gada valdības rīkojumu⁽⁸⁾ un izveidota kā akciju sabiedrība – Rumānijas valsts gaisa transporta sabiedrība saskaņā ar Likumu Nr. 136/1998⁽⁹⁾. Rumānijas valstij, ko pārstāv Transporta, infrastruktūras un sakaru ministrija (tālāk tekstā – "Transporta ministrija"), tieši pieder 97,25 % šīs aviosabiedrības akciju. Pārējās mazākuma daļas pieder divām valsts akciju sabiedrībām: Bucharest Airports National Company ("CNAB") 1,44 % un Romatsa RA (Rumānijas Gaisa satiksmes pakalpojumu administrācija) 1,23 % un vienam privātam akcionāram – Ieguldījumu fondam Muntenia, kuram pieder 0,08 % akciju. Rumānijas iestādes apgalvo, ka TAROM nav daļa no lielākas uzņēmumu grupas, jo tā ir struktūra, kas lēmumus pieņem neatkarīgi un netiek pārvaldīta kopā ar citiem valsts uzņēmumiem. TAROM pieder (..), un tā ir mazākuma akcionārs vairākās citās sabiedrībās, piemēram, (..) un (..) (10).
- (9) TAROM galvenokārt nodarbojas ar pasažieru, kravas un pasta aviopārvadājumiem. Kopš 2023. gada 19. decembra pēc organizatoriskās pārstrukturēšanas TAROM ir 1 156 darbinieki, no kuriem aptuveni (..) strādā Tehniskajā nodaļā (tehniskās apkopes un remonta darbības). Kopš 2010. gada tā ir SkyTeam alianses locekle. TAROM ir viena gaisa satiksmes mezgla pārvadātājs, kura galvenā mītne atrodas Otopeni lidostā Ilfovas žudecā. 2023. gada decembrī TAROM flotē bija 18 gaisa kuģi, kas darbojās 28 maršrutos, no kuriem 21 bija starptautisks un 7 – iekšzemes maršruti. Starptautiskajos maršrutos TAROM savieno Bukaresti ar galvaspilsētām Eiropā un ārpus tās, kā arī ar citiem gaisa satiksmes mezgliem Eiropā. Papildus regulārajiem lidojumiem TAROM piedāvā arī transporta pakalpojumus ceļojumu rīkotājiem; 2023. gadā aplēstā čarterreisu daļa TAROM kopējos neto ieņēmumos bija (..) %. Covid-19 pandēmijas rezultātā TAROM 2020. gadā zaudēja 73 % no pirmspandēmijas pārvadājumu apjoma, un tās pārvadāto pasažieru skaits nokritās no 3,1 miljona pasažieru 2019. gadā līdz 900 000 pasažieru 2020. gadā. Atveseļošanās sākās 2021. gadā, kad pārvadāto pasažieru skaits palielinājās līdz 1,6 miljoniem, un paātrinājās 2022. gadā, kad TAROM pārvadāja aptuveni 2,2 miljonus pasažieru. Tiek lēsts, ka 2023. gadā pārvadāto pasažieru skaits bija (..) miljoni, kas joprojām bija par (..) % mazāk nekā pirms pandēmijas, t. i., 2019. gadā.
- (10) 2019. gadā TAROM daļa Rumānijas gaisa pārvadājumu tirgū bija (..) %, savukārt lielākās aviosabiedrības šajā tirgū, proti, zemo izmaksu pārvadātāja ("ZIP") Wizz Air daļa, bija 25,7 %. Otra lielākā dalībnieka (Blue Air) tirgus daļa bija 17,1 %, savukārt Lufthansa bija ceturrtā lielākā aviosabiedrība un tās tirgus daļa bija tuva TAROM tirgus daļai, proti, 12,3 %. Šīs tirgus daļas pēdējos gados saglabājās vairāk vai mazāk stabilas – Wizz Air tirgus daļa 2022. gadā sasniedza 25,2 %, Blue Air – 18,6 %, TAROM – (..) % un Lufthansa – 10,6 %. 2023. gadā situācija mainījās, tajā skaitā Blue Air maksātnespējas dēļ – Wizz Air tirgus daļa palielinājās līdz 37,5 %, TAROM bija otrā lielākā daļa (..) % apmērā,

(5) SA.113203 – iespējama valsts atbalsts uzņēmumam TAROM.

(6) Regula Nr. 1, ar ko nosaka Eiropas Ekonomikas kopienā lietojamās valodas (OV L, 6.10.1958., 385./58. lpp.).

(7) 2021. gada 29. decembra vēstulē.

(8) Valdības rīkojums Nr. 45/1997 par komercsabiedrības "Rumānijas Nacionālā gaisa transporta sabiedrība – TAROM S.A." dibināšanu.

(9) 1998. gada 29. jūnija Likums Nr. 136/1998, publicēts *Oficiālajā Vēstnesī*, I daļā Nr. 241, 02.07.1998., lai apstiprinātu valdības rīkojumu Nr. 45/1997 par komercsabiedrības "Rumānijas Nacionālā gaisa transporta sabiedrība – TAROM S.A." dibināšanu.

(10) Konkrētāk, papildus (..) TAROM pieder daļas šādās sabiedrībās: (..).

savukārt *Ryanair* kļuva par trešo lielāko konkurentu tirgū ar 13,7 % daļu, kas ir tuva *TAROM* tirgus daļai. *Lufthansa* ar 5,6 % tirgus daļu un jaunpienācējs *HiSky* ⁽¹¹⁾ ar 5,3 % tirgus daļu 2023. gadā bija attiecīgi ceturtais un piektais lielākais konkurents. Tādējādi *TAROM* pašreizējie galvenie konkurenti Rumānijas tirgū ir *Wizz Air*, kas ir dominējošais tirgus dalībnieks ar 30 Rumānijā bāzētiem gaisa kuģiem, kas nodrošina aptuveni 170 maršrutus no sešām bāzēm (Otopeni, Kluža, Krajova, Jasi, Sibiu, Timișoara), un otrs ZIP – *Ryanair*. Pēdējā no minētajām aviosabiedrībām ir kļuvusi par trešo lielāko aviosabiedrību Rumānijas tirgū un piedāvā lidojumus no trim lidostām (Otopeni, Kluža un Jasi) aptuveni 44 maršrutos. Kā norāda Rumānijas iestādes, gaisa transporta tirgum Rumānijā ir raksturīga augsta koncentrācija un konkurence starp pieciem vai sešiem lielākajiem pārvadātājiem, kas dominē tirgū. Piecu lielāko aviosabiedrību kopējā tirgus daļa 2023. gadā pieauga līdz 78 %. Gaisa transporta nozarē valda salīdzinoši liela konkurence, un 2023. gada beigās Rumānijas tirgū bija 20 reģistrētas aviosabiedrības, kas veica regulārus lidojumus un čarterreiskus. Tirgū dominē ZIP: pašlaik tie ir *Wizz Air*, *Ryanair* un *HiSky* (pārdošanas apjoma ziņā aptuveni 57 % no tirgus 2023. gadā un aptuveni 70 % pasažieru tirgus daļa 2022. gadā (trīs iepriekš minētie ZIP un *Blue Air*)). No aviosabiedrībām, kas veic regulārus lidojumus uz Rumānijas lidostām un no tām, tikai četrām sabiedrībām ir bāzes Rumānijā, proti, trim ZIP (*Wizz Air*, *Ryanair*, *HiSky*) un *TAROM*.

2.2. Pasākumu priekšvēsture

2.2.1. Glābšanas atbalsts

- (11) 2020. gada 19. februārī Rumānijas iestādes paziņoja Komisijai par saviem plāniem piešķirt aviosabiedrībai *TAROM* glābšanas atbalstu. Saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju minētā paziņojuma laikā *TAROM* bija nonākusi finansiālās grūtībās, jo tai bija uzkrājušies zaudējumi galvenokārt novecojošas un neviendabīgas flotes dēļ, kas radīja lielas uzturēšanas izmaksas un augstas degvielas izmaksas, un tas savukārt negatīvi ietekmēja *TAROM* peļņu, pamatdarbības naudas plūsmu un naudas resursus. Ar 2020. gada 24. februāra lēmumu ⁽¹²⁾ ("lēmums par glābšanas atbalstu") Komisija apstiprināja 175 952 000 RON (aptuveni 36,66 miljoni EUR pēc tolaik spēkā esošā valūtas maiņas kursa) aizdevumu *TAROM* ("glābšanas aizdevums"), pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kā interpretēts Pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ("Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes") ⁽¹³⁾. Rumānijas iestādes apstiprina, ka, izņemot glābšanas atbalstu, kas piešķirts saskaņā ar lēmumu par glābšanas atbalstu, ne *TAROM*, ne tā kontrolē esoši meitasuzņēmumi pēdējo desmit gadu laikā nav saņēmuši glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu. Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē un ka *TAROM* pārstrukturēšanas plāns neietver nekāda veida kapitāla iepludināšanu vai investīcijas uzņēmumos, kuros *TAROM* ir kapitāla daļas.
- (12) 2022. gada 4. maijā Vispārējā tiesa noraidīja *Wizz Air* prasību atcelt lēmumu par glābšanas atbalstu ⁽¹⁴⁾. Ar 2024. gada 11. janvāra spriedumu Eiropas Savienības Tiesa ("Tiesa") noraidīja *Wizz Air* apelācijas sūdzību par Vispārējās tiesas 2022. gada spriedumu ⁽¹⁵⁾. Konkrētāk, Tiesa apstiprināja, ka Vispārējā tiesa nav pieļāvusi kļūdu tiesību piemērošanā, nospriežot, ka, lai novērtētu, vai pastāv risks pārtraukt tāda būtiska pakalpojuma sniegšanu, ko ir grūti dublēt, Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunkta izpratnē, un Komisijai nebija jāņem vērā ne tirgus, kurā darbojas *TAROM*, liels, ne arī šīs aviosabiedrības daļa šajā tirgū ⁽¹⁶⁾.

2.2.2. *TAROM* finansiālās grūtības

- (13) Rumānijas iestādes apgalvo, ka *TAROM* ir grūtībās nonācis uzņēmums, jo uzkrāto zaudējumu dēļ ir zudusi vairāk nekā puse no tās parakstītā akciju kapitāla saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta a) apakšpunktu. *TAROM* zaudējumi ir uzkrājušies kopš 2004. gada, un pēdējos gados tā cietusi ievērojamus

⁽¹¹⁾ *HiSky* ienāca Rumānijas gaisa transporta tirgū 2021. gada martā un nodrošina dažus regulārus lidojumus, kā arī čarterreiskus. 2023. gada decembrī šī aviosabiedrība ekspluatēja septiņu gaisa kuģu floti, kas apkalpoja aptuveni 25 maršrutus, no kuriem divi iekšzemes maršruti savieno Otopeni lidostu ar Klužu un Timișoaru.

⁽¹²⁾ Komisijas 2020. gada 24. februāra Lēmums C(2020) 1160 final lietā SA.56244 (2020/N) – Rumānija – *TAROM* glābšanas atbalsts (OV C 310, 18.9.2020., 1. lpp.).

⁽¹³⁾ OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.

⁽¹⁴⁾ Vispārējās tiesas 2022. gada 4. maija spriedums, *Wizz Air Hungary*/Komisija, T-718/20, ECLI:EU:T:2022:276.

⁽¹⁵⁾ Tiesas 2024. gada 11. janvāra spriedums, *Wizz Air Hungary*/Komisija, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26.

⁽¹⁶⁾ Turpat, 39. punkts.

zaudējumus. TAROM parakstītais akciju kapitāls 2021. gadā bija aptuveni 3,57 miljardi RON⁽¹⁷⁾ (aptuveni 717,21 miljons EUR⁽¹⁸⁾). TAROM reģistrēja zaudējumus 90,3 miljonu EUR apmērā 2020. gadā, 66,6 miljonu EUR apmērā 2021. gadā un 55,7 miljonu EUR apmērā 2022. gadā, savukārt uzkrātie zaudējumi 2020. gadā bija 3 623 825 813 RON (aptuveni 728,03 miljoni EUR) un 2021. gadā – 3 951 281 534 RON, kas ir aptuveni 793,81 miljons EUR. TAROM pašu kapitāls 2021. gadā kļuva negatīvs un 2021. gada beigās bija – 51 283 857 EUR, savukārt 2022. gada beigās tas jau bija sasniedzis –90 884 124 EUR; TAROM provizorisks 2023. gada rezultāti liecina, ka 2023. gada 31. decembrī pašu kapitāls bija (..) EUR.

- (14) Turklāt Rumānijas iestādes apgalvo, ka TAROM atbilst valsts tiesību aktos noteiktajiem kritērijiem, lai pēc kreditoru pieprasījuma tiktu uzsākta kolektīva maksātnespējas procedūra saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta c) apakšpunktu. Rumānijas valsts tiesību aktos ir noteikts, ka jebkurš kreditors, kura debitoru parādi pārsniedz 50 000 RON (aptuveni 10 045 EUR) un kuru apmaksa kavējas ilgāk par 60 dienām, var iesniegt tiesā maksātnespējas pieteikumu. Tomēr debitors var aizstāvēties pret kreditora pieteikumu, norādot, ka, pat ja ir izpildīti iepriekš minētie nosacījumi, tam ir pietiekama likviditāte. TAROM ir pakļauta riskam, ka atsevišķi kreditori jebkurā brīdī var izvēlēties iesniegt pieteikumu maksātnespējas procedūras sākšanai.
- (15) Rumānijas iestādes skaidro, ka TAROM finansiālajām grūtībām ir vairāki iemesli – TAROM konkurētspējas samazināšanos un pamatdarbības izmaksu pieaugumu izraisīja gan iekšēji, gan ārēji faktori. Pirmkārt, TAROM ekspluatēja vecu gaisa kuģu floti (TAROM reaktīvo gaisa kuģu vidējais vecums ir no 13 līdz 18 gadiem, un četri no Boeing 737-300 gaisa kuģiem ir vidēji 25 gadus veci), kas bija ļoti neviendabīga (t. i., *Avion de Transport Régional G.I.E.* ("ATR"), Boeing un Airbus) un kas prasīja lielas tehniskās apkopes, tehnisko uzlabojumu veikšanas un modernizācijas izmaksas. Turklāt TAROM apkalpoja ievērojamu skaitu nerentablu maršrutu⁽¹⁹⁾, un 2019. gadā tai bija tikai trīs maršruti, kas bija rentabli C3 līmenī⁽²⁰⁾. Otrkārt, citu dalībnieku, jo īpaši ZIP, ienākšana tirgū izraisīja arvien lielāku spiedienu uz TAROM cenām. Treškārt, bija vērojamas darbaspēka problēmas, kas izpaudās kā zema darba slodze, augstākas darbaspēka izmaksas, nekā nepieciešams, lielāka birokrātija, darbinieku motivācijas trūkums un grūtības piesaistīt un noturēt prasmīgus darbiniekus. Ceturtkārt, aviosabiedrības darbībā bija vērojama neefektivitāte, tajā skaitā neefektivitāte Tehniskās nodaļas darbā (piemēram, zems ražīgums, sertifikācijas un tehnisko prasmju trūkums, pārmērīgi liels vadības darbinieku īpatsvars, snieguma rādītāju trūkums) un iepirkumu nodaļas darbā (nestandartizēts, manuāls, neplānots un decentralizēts iepirkumu process, zems ražīgums, snieguma rādītāju trūkums), kā arī nerentabla (iekšzemes un starptautisko reisus) biļešu pārdošanas aģentūru darbība. Turklāt TAROM rentabilitāti mazināja degvielas un citu izmaksu pieaugums un ierobežoti papildu ieņēmumi. Galvenais saimnieciskās darbības rezultātu pasliktināšanās iemesls ir pamatdarbības izmaksu neatbilstība ieņēmumiem; pamatdarbības izmaksas, kurām ir vislielākā negatīvā ietekme, ir degvielas izmaksas, novecojošas gaisa kuģu flotes uzturēšanas izmaksas, kā arī izmaksas, ko rada darbības neefektivitāte.
- (16) Rezultātā ir uzkrājušies ievērojami zaudējumi, kuru dēļ TAROM ir izveidojies negatīvs pašu kapitāls, kā arī uzkrājušies parādi un izsmeltas naudas līdzekļu rezerves, un tādēļ TAROM ir izveidojušās negatīvas naudas plūsmas. Visbeidzot, Covid-19 pandēmijas periodā, proti, 2020. un 2021. gadā, zaudējumi ievērojami palielinājās, jo krasi samazinājās lidojumu aktivitāte un līdz ar to arī ieņēmumi. Lai gan TAROM divas reizes ir saņēmusi

⁽¹⁷⁾ Paziņojuma veidlapa, 2022. gada 21. decembris.

⁽¹⁸⁾ Šajā lēmumā izmantotais valūtas kurss ir 1 RON = 0,2012 EUR (un otrādi: 1 EUR = 4,9706 RON, kas ir valūtas kurss, kuru Eiropas Centrālā banka (ECB) reģistrējusi 2024. gada 6. martā).

⁽¹⁹⁾ Piemēram, maršruti, kas savieno Bukaresti (Otopeni lidostu) ar Tbilisi, Alikanti, Erevānu, Hamburgu, Larnaku, Sibiu, Stokholmu, Valensiju, Barselonu, Mīnheni un Vīni, kā arī Klužas–Jasi un Jasi–Tīmišoaras maršruti. Šie maršruti bija nerentabli C3 līmenī, un daži no tiem bija nerentabli arī C1 līmenī (sk. 20. zemsvērtas piezīmi).

⁽²⁰⁾ Rentabilitāte C3 līmenī atspoguļo rezultātu pēc tiešo pamatdarbības izmaksu, gaisa kuģu izmaksu un administratīvo izmaksu atskaitīšanas, savukārt, nosakot rentabilitāti C1 līmenī, ņem vērā tikai tiešās pamatdarbības izmaksas, un, nosakot rentabilitāti C2 līmenī, ņem vērā tikai tiešās pamatdarbības izmaksas un gaisa kuģu izdevumus.

kaitējuma atlīdzināšanas atbalstu saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu ⁽²¹⁾ par kaitējumu, kas tieši izriet no valdības pasākumiem, kuru mērķis ir novērst Covid-19 izplatīšanos, minētie atbalsta pasākumi nebija paredzēti, lai risinātu vai samazinātu TAROM finansiālās grūtības, kas pastāvēja jau pirms pandēmijas uzliesmojuma, bet tikai lai kompensētu aviosabiedrībai zaudējumus, ko tieši izraisījuši pandēmijas ārkārtas apstākļi un ar to saistītie satiksmes ierobežojumi.

- (17) Rumānijas iestādes apgalvo, ka visi TAROM aktīvi, kuriem ir noteikta vērtība, un it īpaši visi TAROM piederošie gaisa kuģi, ir iekļāti kā daļa no pašreizējiem finansēšanas līgumiem vai kā garantijas pret neatmaksātiem parādiem (piemēram, Airbus 318 gaisa kuģi ir iekļāti 11. apsvērumā minētajam glābšanas aizdevumam); turklāt valsts atbalsts, ko TAROM saņēma saskaņā ar pirmo lēmumu par kaitējuma atlīdzināšanu, tika piešķirts aizdevuma garantijas veidā, kas TAROM bija jānodrošina ar saviem aktīviem). Piedevām gaisa kuģus, kas tiks iekļauti TAROM gaisa kuģu flotē tās atjaunošanas programmas ietvaros, paredzēts iegūt saskaņā ar nomas līgumiem, tātad tie nebūs pieejami kā nodrošinājums (sk. 61. apsvērumu). Tādējādi saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju TAROM nākotnē nebūs pietiekami daudz aktīvu aizdevumu nodrošināšanai. Tā kā trūkst aktīvu, ko varētu izmantot par nodrošinājumu, Rumānijas iestādes apgalvo, ka TAROM nevarēs nodrošināt bankas finansējumu un nav atrastas citas īstermiņa finansējuma alternatīvas.

2.3. Pārstrukturēšanas atbalsta pasākumi

- (18) Rumānijas iestādes paziņoja Komisijai par pārstrukturēšanas atbalstu – šādiem diviem pasākumiem par labu TAROM: i) vairāki akciju kapitāla palielinājumi ⁽²²⁾, izmantojot valsts kapitāla iepludināšanu, kas atbilst aptuveni 45,77 miljoniem EUR (no kuriem 12 518 000 RON jeb aptuveni 2,7 miljoni EUR jau ir iepludināti 2023. gadā ⁽²³⁾, un atlikušie 43,07 miljoni EUR tiks iepludināti no 2024. gada; visi palielinājumi veikti vai tos paredzēts veikt RON), un ii) parāda norakstīšana glābšanas aizdevuma apmērā ar procentiem kopsummā par 49,53 miljoniem EUR (kopā: “pārstrukturēšanas atbalsta pasākumi”). Summa, kas iepriekš minēta i) punktā, sedz TAROM naudas līdzekļu deficītu pārstrukturēšanas periodā, tajā skaitā summu 5,99 miljonu EUR apmērā tās aizdevuma daļu atmaksai, kas garantēta saskaņā ar pirmo lēmumu par kaitējuma atlīdzināšanu (“Covid-19 aizdevums”). Parāda norakstīšanas summu veido glābšanas aizdevuma pamatsumma aptuveni 36,7 miljonu EUR apmērā, kapitalizētie procenti par laikposmu no 2020. gada maija ⁽²⁴⁾ līdz 2024. gada aprīlim un jebkādas ārvalstu valūtas kursa starpības, kas radušās minētajā periodā. Rumānijas iestādes apgalvo, ka pēc attiecīgās summas norakstīšanas tiks atcelts TAROM pienākums atmaksāt glābšanas aizdevumu un saistītās izmaksas. Abu pārstrukturēšanas atbalsta pasākumu vērtība kopā sasniedz aptuveni 95,3 miljonus EUR.
- (19) Pasākumu finansējumu nodrošinās no Satiksmes ministrijas budžeta. Pārstrukturēšanas atbalsts tiks sniegts, pamatojoties uz 20. pantu valdības rīkojumā Nr. 45/1997 par komercsabiedrības “Rumānijas Nacionālā gaisa transporta sabiedrība – TAROM S.A.” dibināšanu, kas grozīts ar 2021. gada 10. oktobra valdības ārkārtas rīkojumu Nr. 113/2021 (“VĀR”), pamatojoties uz kuru valdības lēmums, ar ko apstiprina valsts atbalsta summu un veidu, tiks pieņemts pēc tam, kad būs pieņemts Komisijas lēmums, ar ko atļauj pārstrukturēšanas atbalstu TAROM, un saskaņā ar šādu lēmumu. Rumānijas iestādes apgalvo, ka tādējādi VĀR ietver nogaidīšanas pienākumu atbilstīgi LESD 108. panta 3. punktam, saskaņā ar kuru atbalsts TAROM tiks piešķirts tikai pēc tam, kad Komisija būs atļāvusi

⁽²¹⁾ Komisijas 2020. gada 2. oktobra Lēmums C(2020) 6910 final lietā “Valsts atbalsts SA.56810 (2020/N) – Rumānija – Covid-19: atbalsts uzņēmumam TAROM” (OV C 94, 19.3.2021., 1. lpp.) – pirmais lēmums par kaitējuma atlīdzināšanu; Komisijas 2022. gada 29. aprīļa Lēmums C(2020) 2934 final lietā “Valsts atbalsts SA.63360 (2021/N) – Rumānija – Covid-19 – TAROM kaitējuma atlīdzināšana II” (OV C 378, 30.9.2022., 1. lpp.) – otrais lēmums par kaitējuma atlīdzināšanu.

⁽²²⁾ Šajā lēmumā saukts arī par “kapitāla palielinājumu(-iem)” vai “kapitāla iepludināšanu”.

⁽²³⁾ Rumānijas iestādes 2023. gada 29. novembrī informēja Komisiju, ka TAROM nespēs atmaksāt tā Covid-19 aizdevuma daļu, par kuru Komisijas pirmajā lēmumā par kaitējuma atlīdzināšanu (minēts (16). apsvērumā) bija apstiprināts valsts atbalsts valsts garantijas veidā, un tāpēc lūdza Komisijas dienestu viedokli par garantijas izpildi. Komisijas dienesti informēja Rumāniju, ka garantijas izpilde, kad galvotājs veic atmaksu kreditoram un kreditora tiesības tiek nodotas galvotājam, neietver jaunu atbalstu. Tomēr, tā kā saskaņā ar Rumānijas tiesību aktiem TAROM īpašniekam, kas ir valsts struktūra, bija pienākums nodrošināt līdzekļus attiecīgās aizdevuma daļas atmaksai kapitāla palielinājuma veidā, Rumānijas iestādes paziņoja par šo kapitāla palielinājumu kā daļu no pārstrukturēšanas atbalsta. Kopējā kapitāla palielinājuma summa Covid-19 aizdevuma daļu atmaksāšanai pārstrukturēšanas periodā nepārsniedza 5,99 miljonus EUR, ko veido 2,7 miljoni EUR, kas jau piešķirti 2023. gadā, un 3,29 miljoni EUR, ko plānots piešķirt 2024. gadā. Atlikušās aizdevuma daļas pēc 2024. gada TAROM atmaksās no pašu resursiem.

⁽²⁴⁾ Komisija glābšanas aizdevumu apstiprināja 2020. gada 24. februārī (sk. (11). apsvērumu), taču Rumānijas iestādes piešķīra atbalstu tikai 2020. gada 29. aprīlī.

atbalstu, un atbalsta piešķiršanas diena būs diena, kad valsts iestādes apņemas piešķirt atbalstu, ja to apstiprina Komisija. Rumānija apgalvoja, ka nogaidīšanas pienākums nav ticis attiecināts uz aptuveni 2,7 miljoniem EUR, kas piešķirti vairākos maksājumos RON valūtā 2023. gada martā, 2023. gada jūnijā un 2023. gada septembrī ar mērķi atmaksāt Covid-19 aizdevuma daļas.

2.4. Sākotnējais TAROM pārstrukturēšanas plāns

- (20) Rumānijas iestādes 2021. gada 28. maijā paziņoja Komisijai pārstrukturēšanas plānu ("sākotnējais pārstrukturēšanas plāns"), ko atbalsta ar 190,7 miljonu EUR pārstrukturēšanas atbalstu, kuru veido i) Rumānijas īstenota parāda norakstīšana 40,6 miljonu EUR apmērā attiecībā uz aizdevumu, kas piešķirts kā glābšanas atbalsts (36,7 miljoni EUR pamatsumma un attiecīgie procenti), ii) Rumānijas īstenota kapitāla iepludināšana 92,9 miljonu EUR apmērā un iii) dotācija 57,2 miljonu EUR apmērā.
- (21) Sākotnējais pārstrukturēšanas plāns aptvēra laikposmu no 2021. līdz 2025. gadam. Sākotnējā pārstrukturēšanas plānā tika prognozēts, ka TAROM 2024. gadā gūs peļņu, 2024. gadā sasniedzot 7,38 % izmantotā kapitāla atdevi ("ROCE"). Kopējās pārstrukturēšanas izmaksas, kas bija sagaidāmas piecu gadu sākotnējā pārstrukturēšanas periodā, bija 408,5 miljoni EUR.
- (22) Sākotnējais pārstrukturēšanas plāns ietvēra šādus pasākumus:
- a) gaisa kuģu flotes atjaunošana: pakāpeniska jaunu gaisa kuģu ekspluatācijas uzsākšana un pakāpeniska veco gaisa kuģu ekspluatācijas izbeigšana, tādējādi 29 gaisa kuģu flote 2020. gadā kļuva par 17 gaisa kuģu floti 2024. gadā ar kopumā līdzīgu kapacitāti pieejamo sēdvietu kilometru (ASK) ⁽²⁵⁾ ziņā pārstrukturēšanas beigās;
 - b) komercdarbības optimizācijas pasākumi: maršrutu optimizācija, pakalpojumu nodalīšana, pastiprināta koncentrēšanās uz čarterreisiem utt.;
 - c) organizatoriskās efektivitātes uzlabošanas pasākumi: pamatstruktūras pārveidošana, lai to pielāgotu pašreizējam un turpmākajam aktivitātes līmenim, Tehniskās nodaļas optimizācija u. c.;
 - d) izmaksu optimizācijas pasākumi: degvielas izmaksu samazināšana, darbinieku skaita samazināšana, darbinieku pārcelšana utt.
- (23) Ne TAROM privātajam mazākuma akcionāram (Ieguldījumu fonds *Muntenia*), ne TAROM kreditoriem nebija paredzēts nekādā veidā nodrošināt sloga sadali, un nebija skaidrs, vai mazākuma akcionāriem, kas nepiedalās sloga sadalē, tiks prasīts atteikties no to attiecīgajām akcijām par labu valstij.
- (24) Tika paredzēti šādi pasākumi, lai ierobežotu konkurences izkropļojumus: a) pārtraukt lidojumus uz 10 galamērķiem – gan starptautiskiem, gan iekšzemes – un atbrīvot attiecīgās laika nišas; b) pārdot TAROM piederošās mazākuma kapitāla daļas uzņēmumos (.), (..) un (..); c) daļu no TAROM tehniskās apkopes un remonta darbībām (Tehniskā nodaļa) nodod ārpalpojuma sniedzējam, izmantojot kopuzņēmumu ar (..), kas ir ārējs privāts pakalpojumu sniedzējs. Kā ar rīcību saistītus pasākumus Rumānijas iestādes ierosināja TAROM sākotnējā pārstrukturēšanas periodā neiegādāties kapitāla daļas citos uzņēmumos, pieļaujot to tikai gadījumos, kad tas ir absolūti nepieciešams, lai nodrošinātu uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju, un tāpat neizmantojot atbalstu publicitātes mērķiem, pārdodot uzņēmuma produktus.

⁽²⁵⁾ Aviosabiedrību nozarē pieejamās sēdvietas kilometrs ir aviosabiedrības, kas pārvadā pasažierus, produktivitātes pamatvienība, ar ko mēra pasažierietilpību. To aprēķina, reizinot pasažieriem pieejamo sēdvietu skaitu ar nolidoto attālumu kilometros.

2.5. Oficiālās izmeklēšanas procedūras sākšanas iemesli

- (25) Tā kā Komisijai bija šaubas par to, vai paziņotais pārstrukturēšanas atbalsts tiks atzīts par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, kā interpretēts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs, Komisija 2021. gada 5. jūlijā uzsāka oficiālu izmeklēšanas procedūru šādu iemeslu dēļ: pašu ieguldījuma apmērs, sloga sadale, dzīvotspējas atjaunošana un pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai. Turklāt Komisija puda zināmas bažas par atbalsta piemērotību.

2.5.1. Atbalsta piemērotība

- (26) Laikā, kad tika pieņemts lēmums par procedūras sākšanu, plānotie atbalsta instrumenti un summas šķita pietiekami, lai risinātu TAROM maksātspējas un likviditātes problēmas, un tāpēc tos varēja uzskatīt par piemērotiem; proti, dotācija un parādu norakstīšana tika uzskatīta par tādu, kas apmierina TAROM likviditātes vajadzības, savukārt kapitāla palielināšana bija vērsta uz tās maksātspējas uzlabošanu ⁽²⁶⁾.
- (27) Kā norādīts lēmumā par procedūras sākšanu ⁽²⁷⁾, pārstrukturēšanas atbalsta sniegšana (bez atlīdzības) dotācijas veidā 40,6 miljonu EUR apmērā un parāda norakstīšana 57,2 miljonu EUR apmērā tomēr neļautu valstij, kas darbojas kā atbalsta piešķirēja, gūt labumu no sekmīgas pārstrukturēšanas, lai gan tika prognozēts, ka pēc sākotnējā pārstrukturēšanas perioda TAROM neto rezultāti būs pozitīvi.

2.5.2. Pašu ieguldījums

- (28) Rumānijas iestāžu norādītais TAROM iespējamais pašu ieguldījums 217,8 miljonu EUR apmērā šķietami nebija ne reāls, ne faktiski ⁽²⁸⁾. Attiecībā uz lielāko daļu pašu ieguldījuma Rumānijas iestādes palāvās uz sarunām par finanšu nomas līgumu(-iem) ar potenciālajiem iznomātājiem vai bankām. Tomēr bez iznomātāja vai bankas stingrām finansēšanas saistībām 150,9 miljonus EUR no finanšu nomas summas nevarēja uzskatīt par reālu un faktisku pašu ieguldījumu ⁽²⁹⁾. Turklāt sākotnējo pārstrukturēšanas plānu stingri neatbalstīja neviens tirgus investors vai aizdevējs ⁽³⁰⁾. TAROM aktīvu (gaisa kuģu un mazākuma kapitāla daļu vertikāli saistītos uzņēmumos) pārdošanas procedūra, kas tika ierosināta kā vēl viens finansējuma avots, nebija sākusies, un nebija ne sākotnējā pircēja TAROM piederošajām mazākuma kapitāla daļām, ne arī sagatavoti attiecīgie novērtējuma ziņojumi ⁽³¹⁾. Turklāt būtu jāapstiprina, vai TAROM aktīvu iegāde, ko veiktu CNAB, notiktu saskaņā ar nosacījumiem, kurus būtu pieņēmis tirgus ekonomikas dalībnieks, ņemot vērā, ka CNAB pieder valstij ⁽³²⁾.
- (29) Sākotnējā pārstrukturēšanas plāna sākotnējais novērtējums parādīja, ka ne vairāk kā 25 % no pārstrukturēšanas izmaksām varēja uzskatīt par finansētām ar reālu, faktisku un ar atbalstu nesaistītu pašu ieguldījumu ⁽³³⁾, savukārt Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punktā bija noteikts, ka pašu līdzdalībai jābūt vismaz 50 % no šādām izmaksām, un Rumānijas iestādes neizvirzīja nekādus argumentus, kas liecinātu par īpašām grūtībām vai ārkārtas apstākļiem, kas pamatotu, ka TAROM pašu ieguldījuma daļa ir mazāka par 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām.

2.5.3. Sloga sadale

- (30) Rumānijas iestādes atzina, ka ne TAROM privātais mazākuma akcionārs (ieguldījumu fonds *Muntenia*), ne TAROM kreditori nekādā veidā nenodrošina sloga sadali, un nebija skaidrs, vai mazākuma akcionāriem, kas nepiedalās sloga

⁽²⁶⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 50. apsvērumš.

⁽²⁷⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 49. apsvērumš.

⁽²⁸⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 52. apsvērumš.

⁽²⁹⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 52. apsvērumš.

⁽³⁰⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 52. apsvērumš.

⁽³¹⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 53. un 54. apsvērumš.

⁽³²⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 54. apsvērumš.

⁽³³⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 57. apsvērumš.

sadalē, tiks prasīts atteikties no savas daļas par labu valstij⁽³⁴⁾. Tādējādi Komisija apšaubīja, vai atbalsts atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 65.–67. punktā noteiktajiem kritērijiem, saskaņā ar kuriem atbalsts zaudējumu segšanai būtu jāpiešķir tikai ar noteikumiem, kas paredz atbilstošu sloga sadali starp esošajiem ieguldītājiem, kas parasti nozīmētu, ka vēsturiskajiem akcionāriem un subordinētajiem kreditoriem pilnībā jāsedz zaudējumi pirms valsts iejaukšanās.

2.5.4. Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana un pārstrukturēšana saprātīgā termiņā

- (31) Kā norādīts lēmumā par procedūras sākšanu⁽³⁵⁾, sākotnējā pārstrukturēšanas plānā bija ietvertas aplēses, kuru pamatā bija Eiropas Komisijas piecu gadu prognoze “Eiropa 2020–2024”, tādējādi tas balstījās uz ticamām hipotēzēm par Covid-19 vakcinācijas kampaņas scenārijiem. Saskaņā ar pamatscenāriju rentabilitāte tiktu atjaunota līdz 2025. gadam. Turklāt TAROM 2025. gada finanšu rādītāji (atdeve no aktīviem (“ROA”), ROCE un neto peļņas norma) atbilstu TAROM līdzīgu aviosabiedrību grupas vēsturiskajiem finanšu rādītājiem. Tomēr pārstrukturēšanas plānā nebija paskaidrots, cik pamatots ir rentabilitātes līmenis, ko TAROM, iespējams, sasniegtu 2025. gadā, un bija vajadzīgi papildu skaidrojumi par pārbaudēm, vidējo svērto kapitāla izmaksu (“WACC”)⁽³⁶⁾ komponentiem un līdzīgu aviosabiedrību grupas atlasī. Paredzamais rentabilitātes līmenis šķita optimistisks, ņemot vērā TAROM vēsturiskos rādītājus. Turklāt pesimistiskajā scenārijā rentabilitātes atjaunošana tiktu sasniegta tikai no 2027. gada, t. i., ārpus pārstrukturēšanas perioda, kuram bija jāilgst līdz 2025. gadam. Tādējādi netika izpildīta Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 47. punkta prasība, proti, ka pārstrukturēšanas plānam ir jāatjauno labuma guvēja ilgtermiņa dzīvotspēja pieņemamā termiņā gan pamatscenārijā, gan pesimistiskajā scenārijā. Gan pamatscenārijā, gan pesimistiskajā scenārijā Rumānijas iestādes nesniedza pietiekamu informāciju ne par līdzīgu aviosabiedrību grupas sastāvu, ne par rādītājiem, kas ir šīs grupas datu pamatā.
- (32) Tādējādi Komisijai bija šaubas par to, vai sākotnējam pārstrukturēšanas plānam ir atbilstīgs darbības termiņš un vai tas rezultātā nodrošinās TAROM dzīvotspējas atjaunošanu pārstrukturēšanas perioda beigās, jo nebija skaidrs, ka TAROM gūs pietiekamu peļņu un spēs palikt tirgū bez turpmāka atbalsta⁽³⁷⁾.

2.5.5. Tādu jēgpilnu pasākumu esība un lietderīgums, kuru mērķis ir ierobežot konkurences izkropļojumus

- (33) Lēmumā par procedūras sākšanu⁽³⁸⁾ Komisija provizoriski uzskatīja, ka nav pietiekami pierādīts, ka ir paredzēti reāli strukturāli pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai. Pirmkārt, no ierosinātajiem laika nišu atbrīvojumiem tikai neliels skaits attiecās uz potenciāli pārslogotām lidostām, un Rumānijas iestādes nesniedza nepieciešamo informāciju, lai Komisija varētu novērtēt, vai atbrīvotajām laika nišām piedāvātie lidojumu laiki patiešām atbilstu ļoti pārslogotu lidostu apstākļiem. Rumānijas iestādes ierosināja pārdot mazākuma kapitāla daļas uzņēmumos, kuru darbība ir saistīta ar aviopāravadājumiem, bet atsavināšanas plāni bija neskaidri, jo īpaši trūka aktīvu novērtēšanas ziņojumu un informācijas par attiecīgo uzņēmumu rentabilitāti. Komisija uzskatīja, ka, ņemot vērā tās lielās šaubas par atbalsta samērīgumu un TAROM pašu ieguldījumu, bija nepieciešams, lai ieņēmumi no pārdošanas tirgū un aktīvu atsavināšanas palīdzētu samazināt pārstrukturēšanas atbalsta summu, vienlaikus samazinot atbalsta negatīvo ietekmi uz citiem gaisa pārvadātājiem. Turklāt, neraugoties uz gaisa kuģu skaita ievērojamo samazinājumu, TAROM kopējā lidojumu kapacitāte, kas izteikta kā ASK, līdz pārstrukturēšanas plāna beigām būtiski nemainītos.
- (34) Visbeidzot, Rumānijas iestādes neierosināja nekādus citus ar rīcību saistītus papildu pasākumus, izņemot aizliegumu TAROM pārstrukturēšanas periodā iegādāties kapitāla daļas citos uzņēmumos, pieļaujot to tikai gadījumos, kad tas ir absolūti nepieciešams, lai nodrošinātu uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju, un aizliegumu izmantot atbalstu publicitātes mērķiem, pārdodot uzņēmuma produktus.

⁽³⁴⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 56. apsvērums.

⁽³⁵⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 59.–64. apsvērums.

⁽³⁶⁾ WACC apzīmē vidējās svērtās kapitāla izmaksas, kas ir sabiedrības kapitāla izmaksu aprēķins, kurā katra kapitāla kategorija ir proporcionāli svēta.

⁽³⁷⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 64. apsvērums.

⁽³⁸⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 65.–72. apsvērums.

- (35) Tādējādi Komisijai radās šaubas, vai, ņemot vērā, ka nebija stingru un skaidru strukturālu un ar rīcību saistītu pasākumu, atbalsta negatīvā ietekme uz konkurenci bija pietiekami mazināta.

3. RUMĀNIJAS APSVĒRUMI

- (36) Rumānijas iestādes savus apsvērumus par lēmumu par procedūras sākšanu iesniedza 2021. gada 11. augusta vēstulē ⁽³⁹⁾.
- (37) Attiecībā uz TAROM pašu ieguldījumu Rumānijas iestādes norādīja, ka to atbildes sniegšanas laikā joprojām turpinājās diskusijas ar gaisa kuģu iznomātājiem, un piebilda, ka vienlaikus bija sāktas sarunas par iespēju TAROM saņemt korporatīvo aizdevumu (..) miljonu USD apmērā no kādas gaisa kuģu finanšu sabiedrības (..).
- (38) Attiecībā uz TAROM piederošo mazākuma kapitāla daļu plānoto pārdošanu (..) Rumānijas iestādes iesniedza divus atjauninātus vērtēšanas ziņojumus par (..) un par (..), kuros bija norādītas zemākas vērtības nekā sākotnējā pārstrukturēšanas plānā, un paziņoja, ka tiks iesniegts atjaunināts ziņojums par (..). (..).
- (39) Attiecībā uz gaisa kuģu pārdošanu Rumānijas iestādes norādīja, ka divi *Boeing 737-300* tiks pārdoti līdz 2021. gada septembrim/oktobrim un ka septiņi *ATR 42-500* tiks pārdoti atpakaļ *ATR* 2021. gada ceturtajā ceturksnī. Rumānija arī paziņoja, ka līdz 2021. gada beigām pārdošanai tiks piedāvāti vēl divi *Boeing 737-300* gaisa kuģi.
- (40) Attiecībā uz Komisijas bažām par sloga sadali Rumānijas iestādes norādīja, ka tās šīs bažas ir skaidri sapratušas, bet vēl ir jāizlemj, kā tās risināt.
- (41) Rumānijas iestādes arī norādīja, ka ir ņemtas vērā Komisijas bažas par TAROM dzīvotspējas atjaunošanu un pasākumiem konkurences izkropļojumu ierobežošanai un ka vēlākā posmā Komisijai tiks iesniegts atjaunināts uzņēmējdarbības plāns, kurā šīs bažas tiks ņemtas vērā. Rumānijas iestādes sniedza datus par līdzīgu aviosabiedrību grupu un laika nišu atbrīvošanas grafiku.
- (42) Visbeidzot, saistībā ar to pasākumu īstenošanu, kurus TAROM ierosināja sākotnējā pārstrukturēšanas plānā, Rumānijas iestādes paskaidroja, ka TAROM Administratīvā padome 2021. gada 30. jūlijā apstiprināja personāla pārstrukturēšanas programmas nākamā posma sākumu un ka 2021. gada 3. augustā notika oficiāla tikšanās ar arodbiedrībām.

4. TREŠĀS PERSONAS PIEZĪMES

- (43) Oficiālās izmeklēšanas procedūras gaitā 2021. gada 4. oktobrī Komisija saņēma Wizz Air piezīmes.
- (44) Wizz Air uzskatīja, ka ir pārkāptas tās procesuālās tiesības, jo lēmumā par procedūras sākšanu bija ļoti daudz aizklātas informācijas, kas, iespējams, neļāva Wizz Air iesniegt jēgpilnas piezīmes.
- (45) Wizz Air piekrita Komisijas konstatējumam, ka pārstrukturēšanas atbalsta samērīguma un sloga sadales nosacījumi nav izpildīti. Wizz Air norādīja, ka TAROM ir grūtības jau daudzus gadus un ka pārstrukturēšanas plāns nerisina sliktas vadības problēmu. Wizz Air arī apgalvoja, ka gaisa pārvadājumu prognožu pamatā ir novecojuši dati un ka tās būtu jāpārskata un jāsamazina. Wizz Air uzskatīja, ka TAROM līdzīgo aviosabiedrību grupas izvēle bija nepiemērota, jo tajā galvenokārt bija iekļauti nacionālie pārvadātāji un dažas aviosabiedrības, kas salīdzināšanas periodā, iespējams, bija nonākušas finansiālās grūtībās. Turklāt Wizz Air uzskatīja, ka atbalsts nav ne piemērots, ne samērīgs, bet apgalvoja, ka sakarā ar finanšu informācijas apjomīgo aizklāšanu lēmumā par procedūras sākšanu sīkākas piezīmes sniegt nebija iespējams.

⁽³⁹⁾ Rumānijas 2021. gada 11. augustā iesniegtā informācija.

- (46) Wizz Air arī uzskatīja, ka pārstrukturēšanas atbalsts neatbilda Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nosacījumam "vienreiz un pēdējoreiz", ņemot vērā, ka TAROM bija pastāvīgā pārstrukturēšanas stāvoklī finansiālu grūtību dēļ, kas ilgst vairāk nekā 10 gadus kopš iepriekšējā atbalsta piešķiršanas, ko 2004. gadā apstiprināja Rumānijas Konkurences padome.
- (47) Attiecībā uz pasākumiem konkurences izkropļojumu ierobežošanai Wizz Air norādīja, ka pārstrukturēšanas plānā nebija iekļauta ne kapacitātes samazināšana, ne darbības apjoma samazināšana, kā tas bija prasīts Komisijas iepriekšējo lēmumu pieņemšanas praksē aviosabiedrību pārstrukturēšanas jomā. Wizz Air apgalvoja, ka TAROM būtu jāsamazina savas darbības apjoms vismaz tādā pašā apmērā, kā to vidēji darīja konkurenti bez atbalsta. Wizz Air arī uzskatīja, ka laika nišu pārdošanai vajadzētu būt vismaz līdzvērtīgai TAROM gaisa kuģu flotes samazinājumam. Turklāt Wizz Air uzskatīja, ka, ņemot vērā TAROM pieprasīto ievērojamo pārstrukturēšanas atbalsta summu, ierosinātās rīcības saistības nav pietiekamas. Konkrētāk, Wizz Air ierosināja, ka būtu lietderīgi noteikt TAROM vadības atalgojuma ierobežojumus, kas dažām aviosabiedrībām noteikti saistībā ar Covid-19 rekapitalizācijas pasākumiem, ņemot vērā to, ka i) TAROM pirms 2019. gada 31. decembra bija finansiālās grūtībās atšķirībā no citiem Covid-19 rekapitalizācijas atbalsta saņēmējiem un ii) TAROM finansiālā stāvokļa pasliktināšanās daļēji bija saistīta ar sliktu vadību.
- (48) Visbeidzot, Wizz Air izvirzīja jautājumu par atbilstību Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunktam, par kuru Komisija nebija paudusi šaubas lēmumā par procedūras sākšanu. Šajā saistībā Wizz Air apgalvoja, ka TAROM ir pakāpeniski izstumta no tirgiem, kurus tā agrāk apkalpoja, un tādējādi ir zaudējusi savu agrāko lomu būtiskas savienotības nodrošināšanā Rumānijai. Wizz Air uzskatīja, ka TAROM pakalpojumus jau dublē konkurenti, arī Wizz Air, kas ir lielākais operators Rumānijas maršrutos (aptuveni 40 % no kapacitātes), kā arī Blue Air ar 13 % no iekšzemes tirgus, un ka līdz ar to TAROM pakalpojumi nav valsts infrastruktūras pakalpojumu sniedzēja pakalpojumi, kā ierosināts lēmumā par procedūras sākšanu. Wizz Air uzskata, ka vietējais tirgus, kurā, kā apgalvo Komisija, TAROM sniedz svarīgu pakalpojumu, ir ārkārtīgi mazs (mazāk par 10 % no kopējā gaisa pārvadājumu apjoma uz Rumāniju, no tās un tās iekšienē) un TAROM daļa iekšzemes tirgū ir 63 %, kas tādējādi ir tikai 6,3 % no Rumānijas tirgus kopējās kapacitātes (t. i., iekšzemes un starptautiskajiem reisiem), un tāpēc TAROM pakalpojumi iekšzemes tirgū nav svarīgi. Wizz Air uzskata, ka, ņemot vērā TAROM unikālo iekšzemes maršrutu ierobežoto skaitu, pārstrukturēšanas atbalsta summa būtu nesamērīga ar mērķi saglabāt šos maršrutus, tāpēc Komisijai būtu jānoskaidro, vai šajos maršrutos nevarētu īstenot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Visbeidzot, Wizz Air apgalvoja, ka no 2021. gada jūlija ES uz zemes dīkstāvē bija vairāk nekā 3 000 gaisa kuģu un ka gadījumā, ja TAROM izietu no tirgus, ievērojamais jaudas pārpalikums noteikti un strauji izraisītu jaunu operatoru ienākšanu tās maršrutos tirgus vidē pēc Covid-19 krīzes, ko raksturo mazāks pieprasījums un atlikušie ceļošanas ierobežojumi.
- (49) Wizz Air arī apgalvoja, ka nav pierādījumu tam, ka TAROM būtu izsmēlusi tirgus iespējas finansējuma nodrošināšanai pirms atbalsta pieprasīšanas no Rumānijas valsts, un ka šāds finansējums tirgū bija pieejams citām aviosabiedrībām. Turklāt Wizz Air apgalvoja, ka finansējuma nepieejamība no TAROM kreditoru puses liecina, ka šie kreditori netic TAROM dzīvotspējai, jo pretējā gadījumā tie nebūtu gatavi riskēt ar TAROM likvidāciju, kas bija iespējama, ja netiktu piesaistīts finansējums.

5. RUMĀNIJAS APSVĒRUMI PAR TREŠĀS PERSONAS KOMENTĀRIEM

- (50) Atbildot uz Wizz Air piezīmēm, ko tās saņēma 2021. gada 12. oktobrī, Rumānijas iestādes 2021. gada 12. novembrī iesniedza šādus apsvērumus:
- a) attiecībā uz Wizz Air procesuālo tiesību iespējamo pārkāpumu Rumānijas iestādes apgalvoja, ka ir aizklāti tikai komercnoslēpumi, kurus Komisijai bija pienākums aizsargāt, jo tai bija jāievēro dienesta noslēpums;
- b) Rumānijas iestādes piekrita Komisijas sākotnējiem konstatējumiem lēmumā par procedūras sākšanu attiecībā uz atbalsta ieguldījumu saimnieciskās darbības attīstībā, sociālo grūtību novēršanu un tirgus nepilnību pastāvēšanu, kā arī tam, ka atbalsts šķita piemērots TAROM maksātspējas un likviditātes problēmu risināšanai;

- c) attiecībā uz jautājumiem, kas saistīti ar tirgus ekonomikas ieguldītāju uzticēšanos, TAROM ir pielikusi ievērojamas pūles, lai nodrošinātu ieguldītāju atbalstu gaisa kuģu flotes atjaunošanas finansēšanai, un tā jau ir saņēmusi dažus finansējuma piedāvājumus;
- d) TAROM izvēlēto salīdzināmo aviosabiedrību atlase salīdzinošās novērtēšanas vajadzībām bija piemērota, ņemot vērā skaitļus, kas ir līdzīgo aviosabiedrību grupas datu pamatā;
- e) attiecībā uz atbalsta piemērotību Rumānijas iestādes paskaidroja, ka tas ir jāpiešķir proporcionāli aptuveni 50 % apmērā akciju kapitāla palielinājuma veidā, bet atlikusī daļa – tiešas subsīdijas un parāda norakstīšanas veidā (glābšanas atbalsts atmaksājama aizdevuma un attiecīgo procentu veidā). Rumānijas iestādes apgalvoja, ka dotācija un parāda norakstīšana nodrošinātu TAROM likviditātes vajadzības pārstrukturēšanas perioda sākumā, savukārt kapitāla palielināšana uzlabotu tās maksātspēju. Saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju citi instrumenti (piemēram, garantijas vai aizdevumi) vai summas vai nu apdraudētu pārstrukturēšanas mērķus, vai arī radītu pārmēru lielas finansiālās izmaksas, kas kavētu TAROM ilgtermiņa dzīvotspēju;
- f) attiecībā uz atbalsta samērīgumu Rumānijas iestādes ierosināja lūgt mazākuma akcionāriem vai nu ieguldīt, vai arī atteikties no savām akcijām valsts labā, lai kļiedētu bažas par sloga sadali, un pieņemt finanšu nomu kā pašu ieguldījumu, jo tā ir finanšu tirgu uzticības apliecinājums tam, ka aviosabiedrība atgūs dzīvotspēju;
- g) attiecībā uz kritēriju “vienreiz un pēdējoreiz” Rumānijas iestādes apstiprināja, ka TAROM pēdējo 10 gadu laikā pirms paziņojuma par pārstrukturēšanas atbalstu nav saņēmusi glābšanas atbalstu, pārstrukturēšanas atbalstu, pārstrukturēšanas pagaidu atbalstu vai nepaziņotu atbalstu, un pēdējo TAROM saņemto pārstrukturēšanas atbalstu Rumānijas Konkurences padome apstiprināja pirms Rumānijas pievienošanās Eiropas Savienībai, un tas aptvēra 2002.–2005. gada pārstrukturēšanas periodu;
- h) attiecībā uz pasākumiem, kas ierobežo konkurences izkropļojumus, Rumānijas iestādes norādīja, ka TAROM ir nolēmusi īstenot papildu pasākumus, piemēram:
 - 1) pārtraukt lidojumus uz vēl pieciem galamērķiem lidostās ar visaugstākā līmeņa pārslodzi – tie ir 13,2 % no kopējā lidojumu skaita sākotnēji iesniegtajā uzņēmējdarbības plānā, tādējādi TAROM līdz 2022. gada beigām faktiski pārtrauku darbību 56 % tās ļoti pārslogoto galamērķu. Rumānijas iestādes norādīja, ka tas samazinātu TAROM apkalpoto galamērķu skaitu līdz 25, kas atbilst starptautisko reisu samazinājumam par 54 % un iekšzemes reisu samazinājumam par 42 % salīdzinājumā ar 2019. gadu, un tas būtu vēl par 10 % lielāks samazinājums, salīdzinot ar iepriekš ierosināto lidojumu plānu (salīdzinājumā ar 2019. gadu kā atskaites punktu, proti, samazinājums par 27,6 %, nevis par 17,8 %);
 - 2) samazināt gaisa kuģu skaitu līdz 15 (nevis 17 gaisa kuģiem kā sākotnējā pārstrukturēšanas plānā) un pārcelt uz 2023. gadu (nevis 2024. gadu) brīdi, kad gaisa kuģu flote sāks darboties savā ilgtermiņa komplektācijā;
 - 3) ņemot vērā 1. un 2. punktā aprakstītās papildu izmaiņas, arī kopējais ASK skaits samazinātos par (...) % salīdzinājumā ar 2019. gadu kā atskaites punktu.

6. ATJAUNINĀTAIS PĀRSTRUKTURĒŠANAS PLĀNS

- (51) Rumānijas iestādes 2024. gada 19. aprīlī⁽⁴⁰⁾ iesniedza Komisijai ar 2024. gada 18. aprīlī datētu atjauninātu pārstrukturēšanas plānu (“atjauninātais pārstrukturēšanas plāns”) un pēc tam sniedza papildu informāciju, kas arī ir atjauninātā pārstrukturēšanas plāna daļa.
- (52) Atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā ir identificētas nepilnības, kas izraisīja TAROM grūtības (kā izklāstīts 15.–17. apsvērumā), aprakstīts hipotētiskais scenārijs, kurā TAROM nesaņemtu atbalstu (sk. 6.1. iedaļu), un noteikts visaptverošs pasākumu kopums, ko TAROM īstenos, lai novērstu grūtības un ilgtermiņā kļūtu dzīvotspējīga (6.2. iedaļa).

⁽⁴⁰⁾ 2024. gada 18. aprīlī atjauninātais pārstrukturēšanas plāns aizstāja iepriekšējās Rumānijas iestāžu iesniegtās pārstrukturēšanas plāna pagaidu versijas.

6.1. Alternatīvs scenārijs bez atbalsta

- (53) Rumānija norāda, ka 2023. gada decembrī TAROM bija nokavēts parāds aptuveni (..) miljonu EUR apmērā un tās pieejamie naudas līdzekļi bija tikai (..) miljoni EUR. Ņemot vērā dažu parādu atmaksas atkārtotu atlikšanu, Rumānija apgalvo, ka TAROM galveno kreditoru vidū pieaug nepacietība saņemt maksājumus. Saskaņā ar Rumānijas iesniegto informāciju TAROM jo īpaši nav samaksājusi nomas maksu trim gaisa kuģu iznomātājiem, un tai ir arī ievērojams parāds uzņēmumam CNAB, kas nodrošina virszemes pakalpojumus Otopeni lidostā. Pēdējais minētais parāds ir nodrošināts ar hipotēkām uz nekustamo īpašumu, kas pieder TAROM, diviem ATR 72-500 gaisa kuģiem, hipotēkām par TAROM piederošām kapitāla daļām uzņēmumā (..), (..) kā arī ar hipotēku uz debitoru parādiem saistībā ar (..) laika nišas pārdošanu nākotnē (sk. 119. apsvērumu). Tā kā visi TAROM aktīvi, kuriem ir kāda vērtība, ir vai nu pārdoti, lai finansētu pārstrukturēšanas izmaksas (sk. 60. un 77. apsvērumu), vai arī iekļāti saskaņā ar pašreizējiem finansēšanas mehānismiem, piemēram, glābšanas aizdevumu un Covid-19 aizdevumu, kas garantēts saskaņā ar pirmo lēmumu par kaitējuma atlīdzināšanu (sk. 17. un 54. apsvērumu), vai esošo parādu, aviosabiedrībai nav pieejami īstermiņa alternatīvi finansēšanas kanāli.
- (54) Rumānijas iestādes paskaidro, ka bez pārstrukturēšanas atbalsta TAROM ātri beigtos naudas līdzekļi un tā nespētu nodrošināt ikdienas darbības. Ja aviosabiedrība 2024. gadā sāktu atmaksāt daļu sava parāda, tās naudas plūsma būtu negatīva. Plānotos pārstrukturēšanas pasākumus nevarēja īstenot finansējuma trūkuma dēļ, kas vēl vairāk ietekmētu TAROM ieņēmumus. Turklāt glābšanas atbalsts, kura nodrošinājumam TAROM iekļāja daļu no saviem gaisa kuģiem, zaudētu spēku un būtu jāatmaksā, un tas izraisītu nodrošinājuma piedziņu. TAROM arī nespētu maksāt nomas maksu par esošajiem gaisa kuģiem, kas pārtrauktu lidojumus.
- (55) Rumānijas iestādes paskaidro, ka kreditori, kuriem ir ilgstoši nenomaksāti parādi, uzsāktu piedziņas darbības un, ja parādi netiktu samaksāti, varētu pieprasīt, lai TAROM tiktu uzsākta maksātnespējas procedūra. Maksātnespējas gadījumā (kas ir ļoti iespējams, ņemot vērā TAROM situāciju gan maksātnespējas, gan likviditātes ziņā) TAROM darbības licence tiktu anulēta, un tas nozīmētu, ka tās gaisa kuģus (ciktāl tie jau nebūtu konfiscēti un/vai to ekspluatācija nebūtu pārtraukta individuālas izpildes kārtībā; sk. 53. un 54. apsvērumu) vairs nevarētu ekspluatēt un aviosabiedrībai būtu jāpārtrauc lidojumi. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1008/2008⁽⁴¹⁾ 3. pantu nevienam uzņēmumam, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā, nav atļauts pārvadāt pa gaisu pasažierus komerciālos gaisa pārvadājumos bez darbības licences. Saskaņā ar minētās regulas 9. panta 1. punktu licencētāja iestāde uz 12 mēnešiem aptur vai anulē gaisa pārvadātāja licenci, ja tā vairs nav pārliecināta par attiecīgā gaisa pārvadātāja faktisko vai iespējamo saistību izpildi. Kompetentā iestāde var izsniegt pagaidu licenci tikai tad, ja ir reālas izredzes attiecīgajā laikposmā pietiekami uzlabot finanšu stāvokli. Saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju, ņemot vērā TAROM pārmērīgās parādsaistības un likviditātes trūkumu, šādas izredzes pastāvētu tikai tad, ja tiktu piešķirti paziņotie pasākumi. Ja tā nenotiktu, TAROM darbības licence būtu jāaptur vai jāatsauc, un tas nozīmētu visu TAROM gaisa kuģu tūlītēju ekspluatācijas pārtraukšanu. Turklāt Regulas (EK) Nr. 1008/2008 9. panta 2. punktā ir noteikts, ka gadījumos, kad konstatētas skaidras pazīmes par to, ka pastāv finanšu problēma, vai kad pret Savienībā licencētu aviosabiedrību tiek celta prasība par maksātnespēju vai līdzīga prasība, licencētāja iestāde nekavējoties veic minētās aviosabiedrības finanšu stāvokļa sīku novērtēšanu un, pamatojoties uz tajā izdarītajiem secinājumiem, trīs mēnešos pārskata darbības licences statusu. Sekas, kādas TAROM darbības pārtraukšana saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju radītu Rumānijas gaisa transporta tirgū, ir izklāstītas 6.6. iedaļā.
- (56) Saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju pat tad, ja TAROM spētu izdzīvot 2024. gadā, ko gan nevar pieņemt, bez pārstrukturēšanas atbalsta tās uzņēmējdarbība nebūtu ilgtspējīga. Tas ir tāpēc, ka bez atbalsta TAROM nevarētu īstenot plānoto gaisa kuģu flotes atjaunošanu un tai būtu jāturpina veikt lidojumi ar tās neefektīvo, neviendabīgo veco gaisa kuģu floti, kas ir viens no galvenajiem pašreizējo grūtību iemesliem. Turklāt daļai gaisa kuģu būtu liegts veikt lidojumus sakarā ar nesamaksātu nomas maksu vai tāpēc, ka tiktu vērsta piedziņa pret nodrošinājumam iekļātajiem aktīviem (sk. 53. un 54. apsvērumu). Turklāt finansējuma trūkuma dēļ nebūtu iespējams īstenot arī citas pārstrukturēšanas pasākumu daļas, kas vēl vairāk padziļinātu problēmas, kuras radīja TAROM grūtības, un vēl vairāk negatīvi ietekmētu tās darbību.

⁽⁴¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.).

- (57) Rumānija apgalvo, ka TAROM nav citu iespēju piesaistīt pietiekamu finansējumu, lai nākamo trīs gadu laikā turpinātu darbību. Kā izklāstīts 53. apsvērumā, TAROM nav aktīvu, ko izmantot kā nodrošinājumu, lai varētu saņemt īstermiņa finansējumu, un 2024. gadā tai joprojām ir negatīvs pašu kapitāls (sk. 88. apsvērumu). Pašlaik tiek veikta ierobežota darbības apjoma samazināšana, pārdodot kapitāla daļas citos uzņēmumos, taču tas ir ilgstošs process, kas nenodrošinātu pietiekamus ieņēmumus, lai laikus izvairītos no maksātnespējas pieteikuma iesniegšanas. Tas pats attiecas uz (..) laika nišas pārdošanu, kas ir (..) (kā paskaidrots 119. apsvērumā). TAROM ir izdevies iegūt finanšu nomu par viena *Boeing 737-8 MAX* piegādi (..) miljonu EUR vērtībā (neskaitot procentus); (..).

6.2. Pārstrukturēšanas pasākumi

- (58) Atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā paredzētais pārstrukturēšanas periods ilgst no 2021. gada janvāra līdz 2026. gada decembrim. Atjauninātā pārstrukturēšanas plāna pamatā ir vairāki pamatpilāri, kas cita starpā ietver gaisa kuģu flotes atjaunošanu, optimizētu maršrutu plānu un dažādus darbības efektivitātes uzlabošanas pasākumus, kuri ir īstenoti vai tiks īstenoti pārstrukturēšanas laikā.

6.2.1. Gaisa kuģu flotes atjaunošana

- (59) Gaisa kuģu flotes pārveides mērķis ir izmantot TAROM vajadzībām piemērotus gaisa kuģus un samazināt izmaksas (apkopei, nomai, degvielai utt.). No gaisa kuģu flotes, kurā 2021. gadā bija 29 septiņu dažādu tipu gaisa kuģi ⁽⁴²⁾, TAROM flote līdz 2025. gadam tiks samazināta līdz 14 vien četru dažādu tipu ⁽⁴³⁾ gaisa kuģiem. Tad gaisa kuģu skaits paliks vismaz 14 līdz pārstrukturēšanas perioda beigām.
- (60) No 2023. gada decembra TAROM gaisa kuģu flotē bija 12 reaktīvo dzinēju tipa gaisa kuģi un 6 ATR. Pašlaik tiek īstenoti flotes atjaunošanas centieni, un tos plānots pabeigt līdz (..). 2022. gadā TAROM pārdeva visus četrus *Boeing 737-300* gaisa kuģus kopā ar vienu *Boeing 737-300* dzinēju par kopējo summu (..) EUR. 2023. gadā TAROM pārdeva visus septiņus ATR 42-500 gaisa kuģus par (..) EUR. Kopumā ieņēmumi no 2022. un 2023. gadā pārdotajiem gaisa kuģiem ir aptuveni (..) miljoni EUR. Ir sācies četru *Airbus 318* gaisa kuģu pārdošanas process, un līdz 2024. gada janvārim tika saņemti (..) sākotnējie piedāvājumi. 2024. gada 7. martā Rumānijas iestādes informēja Komisiju, ka TAROM ir izvēlējusies (..) par uzvarējušo pircēju pārdošanas procesā ar piedāvājumu (..) miljonu USD (aptuveni (..) miljonu EUR) apmērā četriem *Airbus 318* gaisa kuģiem; (..). 2024. gada 1. aprīlī TAROM un potenciālais pircējs parakstīja nodomu vēstuli. Četri *Boeing 737-700* gaisa kuģi tik pakāpeniski izņemti no ekspluatācijas, un tie visi tiks pārdoti orientējoši (..).
- (61) Pakāpeniska dažu gaisa kuģu ekspluatācijas izbeigšana tiks papildināta ar četru jaunu *Boeing 737-8 MAX* pakāpenisku ieviešanu. Tos plānots iekļaut TAROM gaisa kuģu flotē (..) – vienu no tiem saskaņā ar finanšu nomas līgumu un trīs saskaņā ar operatīvās nomas līgumiem, par kuriem sarunas notika (..). Līdz šim ir noslēgts finanšu nomas līgums par vienu *Boeing 737-8 MAX* (sk. 57. apsvērumu), savukārt viens operatīvās nomas līgums par vienu *Boeing 737-8 MAX* tika noslēgts (..) ar (..) kā iznomātāju un TAROM kā nomnieku. Tādējādi gaisa kuģu flotes atjaunošanas galvenā ekonomiskā ietekme izpaudīsies (..), savukārt izaugsme 2024. gadā būs mērenāka, jo turpināsies vecāku gaisa kuģu ekspluatācija.
- (62) TAROM flote būs efektīvāka un vienotāka, un tas ļaus tai izveidot konkurētspējīgāku cenu struktūru un darboties efektīvāk, gūstot ietaupījumus no modernas un saskaņotas flotes. Paredzams, ka tas ne tikai samazinās pamatdarbības izmaksas, bet arī palīdzēs izveidot vienotāku gaisa kuģu floti, kas vēl vairāk palielinās darbības efektivitāti, piedāvāt labākus pakalpojumus ar moderniem gaisa kuģiem atbilstoši klientu pieprasījumam un racionalizēt floti, ievērojami samazinot gaisa kuģu skaitu.

6.2.2. Komerciālā optimizācija

- (63) Atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā ir paredzēti pasākumi attiecībā uz: a) maršrutu optimizāciju (sk. 64. apsvērumu), b) papildu ieņēmumiem (sk. 65. apsvērumu) un c) aģentūru slēgšanu, tirgvedības pasākumiem un komunikāciju (sk. 66. un 67. apsvērumu).

⁽⁴²⁾ 29 gaisa kuģu floti veidoja šādi gaisa kuģi: četri *Boeing 737-300*, četri *Boeing 737-700*, četri *Boeing 737-800*, četri *Airbus 318*, četri ATR 72-600, divi ATR 72-500 un septiņi ATR 42-500.

⁽⁴³⁾ 14 gaisa kuģu floti plānots veidot no šādiem gaisa kuģiem: četri *Boeing 737-MAX 8*, četri ATR 72-600, divi ATR 72-500, četri *Boeing 737-800*.

Optimizēts maršrutu plāns

- (64) TAROM ir veikusi padziļinātu analīzi par esošajiem maršrutiem, lai noteiktu to darbības rādītājus, ņemot vērā pieprasījuma attīstību pēc Covid-19 pandēmijas, un lai noteiktu un īstenotu darbības efektivitātes uzlabošanas pasākumus. Tā rezultātā TAROM racionalizē savas darbības, slēdzot vairākus maršrutus un samazinot lidojumu biežumu esošajos maršrutos. Neviens no uzturamajiem maršrutiem 2019. gadā nebija rentabls C3 līmenī, tomēr katrs no tiem līdz 2029. gadam kļūs rentabls C3 līmenī, un 23 maršruti būs rentabli C2 līmenī jau pārstrukturēšanas perioda beigās 2026. gadā. Ir plānots apkalpot visus atlikušos maršrutus, izņemot maršrutus uz un no (...). Paredzams, ka tas kopā ar flotes pārstrukturēšanu palielinās TAROM noslogojuma koeficientu no aptuveni (...) % 2019. gadā līdz aptuveni (...) % pārstrukturēšanas perioda beigās un virs (...) % pēc minētā perioda (sk. 101. apsvērumu un 5. tabulu). Faktiskie skaitļi par 2022. gadu uzrāda (...) % noslogojuma koeficientu. Rumānijas iestādes apgalvo, ka, lai gan TAROM (vēl) nav sasniegusi tādu noslogojuma koeficientu, kāds ir tās konkurentiem (parasti robežās no 80 % līdz 90 % atkarībā no aviosabiedrības; sk. arī 2. attēlu 217. apsvērumā), tā ir vienīgā no piecām lielākajām aviosabiedrībām, kas darbojas Rumānijas tirgū (Wizz Air, Ryanair, Lufthansa, Air France-KLM, TAROM), kas 2022. gadā ir spējusi palielināt savu noslogojuma koeficientu salīdzinājumā ar 2019. gadu.

Papildu ieņēmumi

- (65) TAROM plāno gūt papildu ieņēmumus no dažādiem avotiem. Pakalpojumi, kas tiktu piedāvāti par papildu maksu, ietvertu (...). Rumānijas iestādes apgalvo, ka papildu ieņēmumi ilgtermiņā tiek lēsti aptuveni (...) % apmērā no kopējiem ieņēmumiem. TAROM apgalvo, ka tā ir piesardzīga aplēse salīdzinājumā ar nozares atsauces vērtībām tradicionālajām aviosabiedrībām (4,5 % vidēji pēdējo gadu laikā) un vēl jo vairāk ZIP (kas 2019. gadā no ieņēmumiem no šādiem papildpakalpojumiem būtu radījuši aptuveni 12,5 % vai pat 31,1 % Ryanair gadījumā). Saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju papildpakalpojumi sāka lēnām radīt ieņēmumus 2021. gada beigās un pieauga 2022. gadā. Rumānijas iestādes apgalvo, ka (...). Rezultātā, pamatojoties uz provizoriskiem (nerevidētiem) 2023. gada rādītājiem, ieņēmumi no papildpakalpojumiem laikposmā no 2022. līdz 2023. gadam palielinājās aptuveni (...) reizes, un 2023. gadā tie bija aptuveni (...) miljoni EUR, kas bija aptuveni (...) % no kopējiem ieņēmumiem.

Aģentūru slēgšana, tirgvedības pasākumi un komunikācija

- (66) Tā kā iekšējo biļešu pārdošanas aģentūru izmaksas joprojām bija augstas salīdzinājumā ar to ieguldījumu TAROM ieņēmumos un tā kā ar šo aģentūru starpniecību pārdoto biļešu skaits pastāvīgi samazinājās un 2023. gadā saruka līdz tikai (...) %, TAROM nolēma pārstrukturēt savu biļešu tirdzniecības tīklu. Atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā ir paredzēts slēgt vairākas aģentūras, kas atrodas Rumānijā, savukārt pārējās aģentūras kļūtu par reģionālajām aģentūrām, pārņemot citu aģentūru darbību reģionā. Turklāt Briselē un Kišiņevā turpinātu darboties tikai divas starptautiskas biļešu pārdošanas aģentūras, savukārt pārējās 12 starptautiskās aģentūras tiktu slēgtas. Rumānijas iestādes informē Komisiju, ka 12 vietējās aģentūras un 12 starptautiskās aģentūras ir veiksmīgi slēgtas un joprojām darbojas tikai četras vietējās un divas starptautiskās aģentūras. Tika prognozēts, ka vietējo aģentūru slēgšana radīs ietaupījumus aptuveni (...) EUR gadā, un pārdošanas apjoms būs līdzīgs 2019. gada pārdošanas apjomam. Pamatojoties uz 2022. gada faktiskajiem skaitļiem, Rumānijas iestādes apgalvo, ka minētās aplēses ir ievērojami pārsniegtas, 2022. gadā radot ietaupījumus aptuveni (...) miljonu EUR apmērā. Tika prognozēts, ka starptautisko aģentūru slēgšana radīs ietaupījumus aptuveni (...) miljonu EUR apmērā gadā ar vairāk vai mazāk nemainīgu pārdošanas apjomu salīdzinājumā ar 2019. gadu.
- (67) Turklāt pārstrukturēšanas procesu papildinās tirgvedības pasākumi, ko atbalstīs digitālo rīku izmantošana un uzlabota komunikācijas stratēģija.

6.2.3. Organizatoriskā efektivitāte

- (68) Kā daļu no organizatoriskās efektivitātes uzlabošanas pasākumiem TAROM veic personāla pārstrukturēšanu. Darbinieku skaits ir samazināts no 1 765 darbiniekiem 2020. gada jūlijā līdz 1 154 darbiniekiem 2023. gada decembrī, daļēji pamatojoties uz brīvprātīgo atvaļinājumu programmu, un tiek īstenoti organizatoriski uzlabojumi. Pirms ārpakalpojumu pasākumu īstenošanas plānotais darbinieku skaits ir 1 316 darbinieki. TAROM ir sākusi aizpildīt vakantās amata vietas un strādā, lai sasniegtu šo mērķi. Paredzams, ka tas radīs algu ietaupījumus aptuveni (..) miljonu EUR apmērā gadā ⁽⁴⁴⁾.
- (69) Lai vēl vairāk uzlabotu savu izmaksu pozīciju, TAROM plāno reorganizēt savu Tehnisko nodaļu un izstrādāt jaunu tehniskās apkopes, remonta un kapitālremonta (TARK) stratēģiju, tajā skaitā iespējamu TARK darbību uzticēšanu ārpakalpojumu sniedzējam. Tomēr pēc vairākiem neveiksmīgiem izmēģinājumiem TAROM joprojām meklē piemērotu ārpakalpojumu partneri. Lai gan TAROM aktīvi veic iekšējus uzlabojumus Tehniskajā nodaļā, kā arī pētījumus un sarunas, lai TARK darbības uzticētu ārpakalpojumu sniedzējam, šo pasākumu ietekme uz izmaksām atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā nav iekļauta.

6.2.4. Izmaksu optimizācija

Degvielas izmaksu samazinājums

- (70) TAROM mērķis ir samazināt degvielas patēriņu, izmantojot virkni pasākumu, arī (..). Tam vajadzētu radīt ietaupījumus aptuveni (..) % apmērā 2024. gadā un (..) % apmērā no 2025. gada. Paredzams, ka papildu ietaupījumi tiks gūti, izmantojot degvielas patēriņa ziņā efektīvākos Boeing 737-8 MAX gaisa kuģus. Uzkrātie ietaupījumi tiek lēsti aptuveni (..) miljonu EUR apmērā līdz 2029. gadam, un attiecīgie ieguvumi tiks atspoguļoti finanšu prognozēs, sākot no 2025. gada. Kopumā līdz 2025. gadam jaunie gaisa kuģi radīs kopējā degvielas patēriņa samazinājumu par aptuveni (..) %, un labāka degvielas pārvaldības sistēma radīs papildu degvielas patēriņa samazinājumu līdz aptuveni (..) %, kas kopā būs līdzvērtīgs ietaupījumiem (..) miljonu EUR apmērā 2025. gadā. (..).

Virszemes pakalpojumu izmaksu samazināšana

- (71) Saskaņā ar Rumānijas sniegto informāciju Otopeni lidosta īsteno modernizācijas un automatizācijas programmu, kas tika uzsākta 2023. gada oktobrī un ko paredzēts pabeigt līdz 2024. gada augustam. Lai gan paredzams, ka tai būs pozitīva ietekme uz iekšējām virszemes pakalpojumu izmaksām, šis process paliek ārpus TAROM kontroles. Tāpēc Rumānijas iestādes izmantoja piesardzīgu pieeju un atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā neiekļāva ietaupījumus, kas saistīti ar šo modernizācijas procesu.

Darbinieku pārcelšana un galvenā biroja ēkas īre

- (72) TAROM galvenā biroja ēkas, kas atrodas netālu no Bukarestes Otopeni lidostas, iznomāšanai un darbinieku pārcelšanai uz nomātu biroja ēku, sākot no 2025. gada, būtu jārada neto ieņēmumi un naudas plūsmas aptuveni (..) līdz (..) miljonu EUR apmērā gadā.

6.3. Pārstrukturēšanas plāna finansējums

6.3.1. Pārstrukturēšanas izmaksas

- (73) Rumānijas iestādes apgalvo, ka TAROM pārstrukturēšanas kopējās izmaksas ir 172,96 miljoni EUR. Pārstrukturēšanas pasākumu galvenais izmaksu postenis ir gaisa kuģu flotes atjaunošana (..) miljonu EUR apmērā. Turklāt TAROM pārstrukturēšanas periodā plāno naudas līdzekļu iztrūkumu aptuveni 43 miljonu EUR apmērā. Citas pārstrukturēšanas izmaksas it īpaši attiecas uz atlaišanas pabalstiem atlaistajiem darbiniekiem, biļešu aģentūru slēgšanu, komunikācijas un tirgvedības izmaksām, darbinieku pārvietošanu un konsultāciju pakalpojumiem. Pārstrukturēšanas izmaksas daļēji finansēs no valsts atbalsta 95,3 miljonu EUR apmērā un daļēji ar TAROM pašu ieguldījumu 77,66 miljonu EUR apmērā (sk. 75.–79. apsvērumu).

⁽⁴⁴⁾ Atjauninātā pārstrukturēšanas plāna 129. lpp.

6.3.2. Pārstrukturēšanas pasākumu finansēšanas avoti

a) Publiskais finansējums

- (74) Rumānijas valsts atbalstīs TAROM pārstrukturēšanu ar pārstrukturēšanas atbalstu aptuveni 95,3 miljonu EUR apmērā (sk. 18. apsvērumu).

b) Pašu ieguldījums

- (75) Rumānijas iestādes apgalvo, ka TAROM pašu ieguldījuma avotus pārstrukturēšanas pasākumu izmaksās veido finanšu noma, kas noslēgta saistībā ar vienu jaunu Boeing 737-8 MAX gaisa kuģi, un gaisa kuģu pārdošana.

Finanšu noma

- (76) Rumānijas iestādes apgalvo, ka TAROM (..) noslēdza gaisa kuģa finansēšanas nomas līgumu par vienu Boeing 737-8 MAX gaisa kuģi ar privātu iznomātāju (..). Nomā ilgums ir (..) gadi, un kopējā vērtība ir (..) miljoni EUR pamatsummas veidā un vēl (..) miljoni EUR procentu veidā, tātad TAROM kopā maksā iznomātājam (..) miljonus EUR. Rumānijas iestādes uzskata, ka pašu ieguldījums, kas attiecināms uz finanšu nomu, ir aptuveni (..) miljoni USD (aptuveni (..) miljoni EUR), un tas atbilst pamatsummai bez procentiem, kas jāmaksā saskaņā ar nomas līgumu.

Gaisa kuģu pārdošana

- (77) Kā norādīts 60. apsvērumā, pārdodamie TAROM gaisa kuģi ietver četrus Boeing 737-300, četrus Boeing 737-700, četrus Airbus 318 un septiņus ATR 42-500. Četri Boeing 737-300 gaisa kuģi tika pārdoti (..), un viens Boeing 737-300 dzinējs 2022. gadā tika pārdots (..) kopsummā par (..) miljoniem EUR. Septiņi ATR 42-500 gaisa kuģi tika pārdoti (..), pamatojoties uz 2023. gada maijā parakstīto līgumu, kura pārdošanas cena bija (..) miljoni EUR. Ir izvēlēts četrus Airbus 318 pircējs, un izvēlēta piedāvājuma summa ir (..) miljoni USD (aptuveni (..) miljoni EUR) (sk. 60. apsvērumu). Pašlaik notiek atlikušo gaisa kuģu pārdošana, bet attiecībā uz četriem Boeing 737-700 (paredzami ieņēmumi (..) miljoni EUR) pircējs(-i) vēl nav izvēlēts(-i). Visi pārdošanas darījumi ir veikti konkursa kārtībā, pamatojoties uz ekspertu veiktu gaisa kuģu novērtējumu.
- (78) Ņemot vērā iepriekš minēto, Rumānijas iestādes norādīja, ka TAROM pašu ieguldījums no gaisa kuģu pārdošanas ir (..) miljoni EUR, kas atbilst ieņēmumiem no jau pabeigtajiem gaisa kuģu pārdošanas darījumiem.

Pašu ieguldījums kopā

- (79) Rumānijas iestādes uzskata, ka, pamatojoties uz iepriekš minētajiem datiem par gaisa kuģu pārdošanu un finanšu nomu, TAROM pašu ieguldījums ir 77,66 miljoni EUR, kas atbilst 44,9 % no kopējām pārstrukturēšanas izmaksām 172,96 miljonu EUR apmērā.

c) Citi paredzami ieņēmumu avoti

- (80) Saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju TAROM pārstrukturēšanas periodā var gūt citus ieņēmumus (esošo akciju pārdošana, TARK uzticēšana ārpalpojumu sniedzējam, kā minēts 124. un 125. apsvērumā), turpmāki gaisa kuģu pārdošanas darījumi (četri Airbus 318 gaisa kuģi un četri Boeing 737-700 gaisa kuģi; sk. 77. apsvērumu) un (..) laika nišas pārdošana (sk. 119. apsvērumu), kas arī palielinās aviosabiedrības finanses. Tomēr attiecībā uz šiem pārdošanas darījumiem nav apstiprināti saistoši piedāvājumi, tāpēc iespējamie ieņēmumi vēl nav skaidri zināmi, un tāpēc Rumānija tos nav izvirzījusi kā TAROM pašu ieguldījumu.

6.3.3. *Sloga sadale*

- (81) Rumānijas iestādes apgalvo, ka, lai gan nav skaidrs, vai mazākuma akcionāri⁽⁴⁵⁾ piedalītos akciju kapitāla palielināšanā 43,07 miljonu EUR apmērā, kas jāveic kā daļa no pārstrukturēšanas atbalsta, to dalība ar minēto palielinājumu tiks samazināta no pašreizējiem 2,75 % līdz aptuveni (..) % pēc palielinājuma (un pēc akciju kapitāla palielināšanas Transporta ministrijai piederēs aptuveni 98,5 % akciju kapitāla). Tas atbilstu mazākuma akcionāru daļas TAROM samazinājumam par 46 %. Saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju tas nodrošinās, ka mazākuma akcionāri piedalīsies zaudējumu segšanā un negūs labumu no pārstrukturēšanas atbalsta.
- (82) Pirms akciju kapitāla palielināšanas notiks akciju kapitāla samazināšana par (..) miljardiem RON (aptuveni (..) miljoni EUR), savukārt pašreizējais akciju kapitāls ir aptuveni 2,26 miljardi RON (aptuveni 454,65 miljoni EUR). Rumānijas iestādes skaidro, ka, tā kā TAROM uzkrātie zaudējumi 2022. gada 31. decembrī sasniedza 4,16 miljardus RON, akciju kapitāla samazinājums (..) miljonu RON apmērā nenozīmēs pilnīgu zaudējumu segšanu. Turklāt Rumānijas iestādes apgalvo, ka saskaņā ar Rumānijas tiesību aktiem sabiedrībām ir pienākums uzturēt minimālo akciju kapitālu (t. i., minimālais akciju kapitāls tādām akciju sabiedrībām kā TAROM ir noteikts ir 90 000 RON apmērā). Līdz ar to TAROM būtībā nav iespējams samazināt akciju kapitālu, lai pilnībā segtu zaudējumus.
- (83) Tomēr saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju pienācīga sloga sadale starp akcionāriem tiks nodrošināta, palielinot akciju kapitālu pēc akciju kapitāla samazināšanas (sk. 81. apsvērumu).
- (84) Turklāt TAROM gadījumā valsts kā galvenais akcionārs pārrauga TAROM stratēģiskos un komerciālos lēmumus. Uzņēmuma darbība nav finansēta arī ar subordinētu parādu vai hibrīdu (zaudējumu segšanas) finansējumu, kas, visticamāk, tiks daļēji norakstīts saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes noteiktajām sloga sadales prasībām.
- (85) Attiecībā uz TAROM kreditoriem TAROM nav spējusi panākt parādu dzēšanu, tomēr tā ir saņēmusi parādu atmaksas atlikšanu no diviem galvenajiem kreditoriem: (..) un (..), kā arī no dažādiem citiem piegādātājiem, kuriem veicamie maksājumi tika atlikti. Turklāt visi TAROM iznomātāji (..) ir piekrituši neizmantot savas tiesības atgūt iznomātos gaisa kuģus, ja TAROM nav spējusi veikt noteiktus nomas maksājumus.

6.4. **Finanšu prognozes**

- (86) Rumānijas iestādes iesniedza finanšu prognozes gan saskaņā ar pamatscenāriju, gan pesimistisku ("neveiksmes") scenāriju.
- (87) Ņemot vērā to, ka (..) laika nišas pārdošana un no tās gūtie ieņēmumi ir neskaidri (sk. 119. apsvērumu), TAROM sniedza finanšu prognozes gan pamatscenārijam, gan neveiksmes scenārijam, katrā scenārijā paredzot variantu, kas ietver paredzamos ieņēmumus no (..) laika nišas pārdošanas, un citu variantu, kas šādus ieņēmumus neiever, bet tā vietā ņem vērā ieņēmumus no minētās laika nišas iznomāšanas. Pamatscenārija variantu, kas ietver laika nišas pārdošanu (..) lidostā, (..) ietekmē ieņēmumi no minētās laika nišas pārdošanas⁽⁴⁶⁾. Ņemot vērā nenoteiktību attiecībā uz tās pārdošanu, Komisija, novērtējot gan pamatscenāriju, gan neveiksmes scenāriju, ņems vērā abus variantus, t. i., gan variantu ar pārdošanu, gan variantu ar laika nišas iznomāšanu pārdošanas vietā.

⁽⁴⁵⁾ Valsts uzņēmumi CNAB un Romatsa RA, kā arī privāts uzņēmums *Investment Fund Muntenia*; sk. (8). apsvērumu.

⁽⁴⁶⁾ Laika nišas (..) pārdošana ir plānota (..) laikā par cenu, kas TAROM finanšu prognozēs noteikta (..) miljonu USD apmērā. Visi ieņēmumi no pārdošanas, ja šāds darījums notiktu, kā plānots, plānotajā TAROM peļņas un zaudējumu pārskatā (..) tiek iegrāmatoti kā "citi pamatdarbības ienākumi". Tā kā laika niša nav iekļauta TAROM bilanci, visi ieņēmumi tiks atzīti par ienākumiem un attiecīgi pozitīvi ietekmēs TAROM pašu kapitāla pozīciju, tiklīdz (..). Tomēr Rumānijas iestādes paskaidro, ka TAROM samaksu par to saņems tikai (..) laikā, un šis maksājums ir atspoguļots TAROM provizorisksajā naudas plūsmas pārskatā par (..) gadu.

- (88) Nākamajās tabulās ir sniegts pārskats par finanšu prognozēm pamatscenārijā.

1. tabula

Atsevišķi finanšu rādītāji – pamatscenārijs, kas ietver (..) laika nišas pārdošanu ⁽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

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

2. tabula

Atsevišķi finanšu rādītāji – pamatscenārijs, kas neietver (..) laika nišas pārdošanu

[...]

[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

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (89) Rumānijas iestādes paskaidro, ka finanšu prognozēs pamatscenārijā ir ņemta vērā ierobežota tirgus attīstība, kas saskaņota ar 2023. gada oktobrī publicētajām Eirokontroles satiksmes prognozēm ⁽⁴⁸⁾.
- (90) Modelī izmantotais mehānisms pasažieru skaita aplēšanai ir balstīts uz augšupēju pieeju, ņemot vērā TAROM tirgus daļu katrā maršrutā, pamatojoties uz pašreizējo kapacitāti un lidojumu biežumu, kā arī pasažieru skaita vēsturisko attīstību, novērotajām pieprasījuma izmaiņām un konkurenci maršrutā. Skaitļi ir balstīti uz vairākiem fiksētiem un mainīgiem parametriem, kas atvasināti no TAROM vēsturiskajām vērtībām, arī izmaiņām kopš 2020. gada, ko izraisījusi Covid-19 pandēmija, nākotnes perspektīvām un attiecīgā gadījumā efektivitātes uzlabošanas pasākumu ietekmi. Šo ietekmi izsaka kā ietaupījumu procentuālo daļu, kas ir atspoguļota katra maršruta rentabilitātē. Vērtības ir gada vidējās vērtības.
- (91) Kā parādīts 1. attēlā un izklāstīts 3. tabulā attiecībā uz 2024. un 2025. gadu, prognozes par pasažieru skaitu ir zemākas gan par Eirokontroles bāzes līkni, gan zemās atveseļošanās līkni, un tās saglabājas ievērojami zemākas par bāzes līkni līdz pārstrukturēšanas perioda beigām un pēc tā. Turklāt Rumānija norādīja, ka TAROM ir veikusi rezultāta pamatotības novērtējumu, izskatot noslogojuma koeficientu katram maršrutam un attiecīgā gadījumā

⁽⁴⁷⁾ “e” nozīmē “aplētais” un “P” – “prognozētais”.

⁽⁴⁸⁾ Atjauninātais pārstrukturēšanas plāns, 21. lpp.: “EUROCONTROL: Seven-Year-Forecast Update 2023-2029”, 2023. gada oktobris. Komisija norāda, ka Eirokontrole 2024. gada februārī izdeva pārskatītu prognozi. Eirokontrole norāda, ka, “neraugoties uz pārliecinošiem 2023. gada vasaras rādītājiem, Eiropas lidojumu skaits kopš 2023. gada novembra ir bijis mazāks, nekā gaidīts, un pastāv vietēja mēroga atšķirības starp austrumu un rietumu valstīm. Turklāt ekonomikas prognozes 2024. gadam Eiropas līmenī ir koriģētas uz leju. Rezultātā lidojumu prognoze ir nedaudz samazināta līdz 2027. gadam. ECAC līmenī lidojumu skaits 2024. gadā, visticamāk, sasniegs 10,6 miljonus, atspoguļojot pieaugumu par 4,9 % ($\pm$ 2,3 procentpunkti) salīdzinājumā ar 2023. gadu, un tas atbilst 96 % no 2019. gada līmeņa. Paredzams, ka šī tendence turpināsies, 2025. gadā pieaugot līdz 10,9 miljoniem (99 %) un līdz 2026. gadam sasniedzot 11,2 miljonus (101 %). Attiecībā uz ECAC lidojumu skaits mēnesī, visticamāk, sasniegs 2019. gada līmeni 2025. gada vasarā. Paredzams, ka pēc 2025. gada lidojumu skaita pieaugums būs vidēji 2,0 % gadā ($\pm$ 1,4 procentpunkti), palielinoties līdz vairāk nekā 12 miljoniem lidojumu 2030. gadā. Šī prognoze ir pakļauta dažādām neskaidrībām, piemēram, ģeopolitiskiem notikumiem, ekonomiskiem satricinājumiem un pašreizējām problēmām aviācijas nozarē, un lietotājiem tiek stingri ieteikts savos plānos ņemt vērā prognozes vērtību diapazonu no zemākās līdz augstākajai vērtībai.” Attiecībā uz Rumāniju Eirokontroles 2024. gada februāra prognoze ir salīdzināta ar tās 2023. gada oktobra prognozi (pamatscenārijs) (2019. gads = 100): 2024. gada 23. oktobris = 113 sal. ar 2024. gada februāri = 110 (TAROM pamatscenārijs = 97); 2025. gada 23. oktobris = 116 sal. ar 2024. gada februāri = 114 (TAROM pamatscenārijs = 110); 2025. gada 23. oktobris = 119 sal. ar 2024. gada februāri = 118 (TAROM pamatscenārijs = 114).

koriģējot pārvadāto pasažieru skaitu ("PAX") (piemēram, tas tika samazināts gadījumos, kad PAX pieaugumu nevarēja nodrošināt ar maršrutā pieejamo kapacitāti). Visbeidzot, tika pārbaudīts kopējais rezultāts (pasažieru summa visos maršrutos) salīdzinājumā ar atvaseļošanās līknēm, kas aprēķinātas, pamatojoties uz Eirokontroles aplēstajiem izaugsmes tempiem.

1. attēls

(Rumānijas) gaisa transporta pasažieru pieprasījuma atjaunošanas scenāriji (indekss, 2019. gads = 100)

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

3. tabula

Pasažieru skaits salīdzinājumā ar Eirokontroles atvaseļošanās līknēm, tikai maršrutiem, kas tiks apkalpoti saskaņā ar atjaunināto pārstrukturēšanas plānu (miljoni PAX)

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (92) Ieņēmumu prognožu pamatā ir pasažieru rādītāju modelēšana, kas aprakstīta 90. un 91. apsvērumā. Kā redzams 1. tabulā, paredzams, ka TAROM darbības ieņēmumi pamatscenārijā (kas ietver (..) laika nišu pārdošanu) turpmākajos gados pakāpeniski palielināsies, 2024. gadā pārsniedzot līmeni pirms Covid-19 un pārstrukturēšanas perioda beigās (2026. gadā) sasniedzot (..) miljonus EUR.
- (93) Attiecībā uz pieņēmumiem par cenu noteikšanu un vidējiem ieņēmumiem, kas gaidāmi no pasažieriem, Rumānijas iestādes paskaidro, ka TAROM izstrādāja skaidru komercstratēģiju, kas izpaužas kā skaidras un jēgpilnas darbības cenu un ieņēmumu pārvaldībai, saskaņā ar kuru attiecībā uz katru konkrēto maršrutu TAROM tagad ir stratēģija, kas atbilst tās vispārējiem komerciālajiem mērķiem attiecībā uz gaisa kuģu flotes un kapacitātes plānošanu, stāvokli tirgū un konkurētspējīgiem piedāvājumiem. Šajā kontekstā Rumānijas iestādes paskaidro, ka TAROM izmanto jaunus instrumentus un sistēmas, lai varētu ātri reaģēt uz norisēm tirgū un būtu informēta par konkurentu cenu veidošanas stratēģiju katrā maršrutā, lai turpinātu koncentrēties uz tarifu struktūru un cenām katrā tarifu līmenī.
- (94) Rumānijas iestādes arī norāda, ka jaunās komercstratēģijas ietvaros (..).
- (95) Šajā kontekstā Rumānijas iestādes paskaidro, ka, izmantojot jauno ieņēmumu pārvaldības sistēmu, TAROM (..). Turklāt Rumānijas iestādes apgalvo, ka TAROM plāno (..).
- (96) Papildus tam, ka Rumānijas iestādes pieņem šo (..), tās norāda, ka (..). Rumānijas iestādes paskaidro, ka (..), kā redzams 4. tabulā.

4. tabula

Vidējo ieņēmumu no pasažieriem dinamika (2019.–2026. g.)⁽⁴⁹⁾

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (97) Visbeidzot, Rumānijas iestādes apgalvo, ka TAROM plāno apmierināt pasažieru gaidas attiecībā uz pakalpojumiem un elastīgumu un ir (..). Tas radīs vēl papildu ieņēmumus.

⁽⁴⁹⁾ Yq apzīmē degvielas piemaksas nodokli, ko aviosabiedrības piemēro dažu biļešu cenām (atkarībā no maršruta).

- (98) Šajā sakarā Rumānijas iestādes paskaidro, ka paredzamie vidējie ieņēmumi no papildpakalpojumiem ir robežās no (..) EUR līdz (..) EUR uz vienu pasažieri (iekšzemes maršrutos) un tiek prognozēts, ka tie sasniegs (..) EUR uz vienu pasažieri (starptautiskajos maršrutos, kur paredzēts no (..) gūt no (..) EUR līdz (..) EUR uz vienu pasažieri). Rumānijas iestādes norāda, ka savās ieņēmumu prognozēs tās ir ieņēmušas piesardzīgu nostāju attiecībā uz kopējiem ieņēmumiem, kas gaidāmi no papildpakalpojumiem, jo, pamatojoties uz iepriekšējiem darbības rezultātiem, TAROM par šādiem pakalpojumiem vēl nespēj sasniegt tādu pašu ieņēmumu līmeni kā tradicionālās aviosabiedrības. Tāpēc paredzamie ieņēmumi ir noteikti ne vairāk kā (..) % apmērā no kopējiem ieņēmumiem, turpretī tradicionālie pārvadātāji tirgū pēdējos gados ir guvuši vidēji 4,5 % no papildproduktiem un/vai papildpakalpojumiem, savukārt zemo cenu pārvadātāji no šādiem avotiem ir guvuši aptuveni 12,5 % no ieņēmumiem, bet *Ryanair* šajā pozīcijā 2019. gadā sasniedza pat 31,1 %.
- (99) Rumānijas iestādes apgalvo, ka pastāvīgais ieņēmumu un neto rezultātu pieaugums ir turpinājums attīstībai, kas jau bija sākusies 2018. un 2019. gadā, kad TAROM spēja ievērojami palielināt pasažieru skaitu no 2,41 miljona 2017. gadā līdz 3,13 miljoniem 2019. gadā un ko tikai 2020. gadā apturēja Covid-19 pandēmijas ietekme.
- (100) TAROM ir veikusi padziļinātu pārskatu par saviem maršrutiem, lidojumu biežumu un izmantoto gaisa kuģu veidiem, lai optimizētu tās maršrutu tīkla rentabilitāti. Kopā ar atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā paredzētajiem darbības efektivitātes uzlabošanas pasākumiem (..).
- (101) Visnozīmīgākais izmaksu postenis aviosabiedrībai ir tās gaisa kuģi. TAROM ir veikusi padziļinātu savas gaisa kuģu flotes pārstrukturēšanu, kas paredz: i) beigt ekspluatēt vecākos flotes gaisa kuģus, kas radīja vislielākās tehniskās apkopes un degvielas izmaksas, ii) saskaņot ekspluatēto gaisa kuģu tipus, lai vēl vairāk samazinātu tehniskās izmaksas (gan gaisa kuģu, gan apkalpes ziņā), iii) katrā maršrutā izmantot pašus piemērotākos gaisa kuģus, kas tiks noteikti, pamatojoties uz plašiem testiem, kā arī iv) optimizēt lidojumu biežumu katram maršrutam, pamatojoties uz gaisa kuģa tipu un noslogojuma koeficientu. Šiem pasākumiem ir pozitīva ietekme uz TAROM uzņēmējdarbību – par to liecina aviosabiedrības noslogojuma koeficienta stabils pieaugums pēdējo piecu gadu laikā. Noslogojuma koeficients ir palielinājies no (..) % 2019. gadā līdz (..) % 2023. gadā, un paredzams, ka pēc pārstrukturēšanas perioda tas turpinās pieaugt, kā redzams 5. tabulā (mazāks paredzamais līmenis 2025./2026. gadā ir saistīts ar gaisa kuģu flotes pārstrukturēšanu). Aplēses 5. tabulā attiecas tikai uz regulāriem maršrutiem un neietver čarterreiskus.

5. tabula

Paredzamais ikgadējais noslogojuma koeficients regulārajos maršrutos (2023.–2029. gads)

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns (a = faktiskie un f = prognozētie skaitļi).

- (102) TAROM ir arī īstenojusi tālejošu izmaksu optimizācijas programmu, kas cita starpā ietver biļešu aģentūru slēgšanu, galvenā biroja pārcelšanu, personāla reorganizāciju u. c. (sk. 6.2.3. un 6.2.4. iedaļu).
- (103) Kā norādīts 86. un 87. apsvērumā, Rumānijas iestādes iesniedza TAROM uzņēmējdarbības prognozes neveiksmes scenārijā, lai ņemtu vērā iespējamās nelabvēlīgās norises tirgū. Tā kā TAROM ieņēmumi galvenokārt tiek gūti no regulāriem pasažieru lidojumiem, uzņēmējdarbības prognozes visvairāk ietekmētu vājāka tirgus attīstība, kuras rezultātā samazinātos pasažieru skaits. Turklāt Rumānijas iestādes apgalvo, ka ļoti nozīmīga izmaksu pozīcija aviosabiedrībām ir degviela un ka degvielas cenas pēdējos gados ir svārstījušās. Tāpēc neveiksmes scenārijā ir ņemti vērā šie divi jutīguma aspekti.

- (104) Lai ņemtu vērā iespējamo negatīvo tirgus attīstību, neveiksmes scenārijā tiek pieņemts, ka galvenie parametri, kas ietekmē TAROM peļņu, proti, pasažieru skaits un degvielas cenas, attīstīsies zem gaidītā līmeņa. Konkrētāk, neveiksmes scenārijā Rumānijas iestādes pieņem, ka no 2024. gada degvielas cenas pieaugs par (..) % salīdzinājumā ar pamatscenāriju un PAX samazināsies par 2 % salīdzinājumā ar pamatscenāriju (jo faktiskie skaitļi ir zināmi līdz 2023. gadam). Attiecībā uz pasažieru skaitu neveiksmes scenārijā aplēses joprojām ir krietni zem Eirokontroles zemās atvēršanās līknes visā pārstrukturēšanas periodā un pirmo reizi to nedaudz pārsniedz tikai 2027. gadā⁽⁵⁰⁾. Rumānija apgalvo, ka faktiskie skaitļi par 2022. gadu liecina, ka TAROM pasažieru prognozes starptautiskajiem un iekšzemes lidojumiem tika pārsniegtas attiecīgi par 8,35 % un 6,86 %. Lai gan faktiskie 2023. gada rādītāji bija zemāki nekā TAROM aplēses, Rumānija apgalvo, ka tas lielā mērā ir saistīts ar notikumiem Tuvajos Austrumos, kas ietekmēja maršrūtus uz Telavivu, Ammānu un Kairu, un ievērojamu daļu no čarterreisiem, (..).
- (105) Nākamajās tabulās ir sniegts pārskats par finanšu prognozēm neveiksmes scenārijā un ņemts vērā tas, ka (..) laika nišas pārdošana ir nenoteikta (sk. 119. apsvērumu), t. i., 6. tabulā ir iekļauta (..) laika nišas pārdošanas ietekme, bet 7. tabulā tā nav iekļauta.

6. tabula

Atsevišķi finanšu rādītāji – neveiksmes scenārijs, kas ietver (..) laika nišas pārdošanu

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

7. tabula

Atsevišķi finanšu rādītāji – neveiksmes scenārijs, kas neietver (..) laika nišas pārdošanu

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (106) Kaut arī, kā redzams 6. un 7. tabulā, TAROM darbības ieņēmumi pamatscenārijā 2022. gadā ievērojami uzlabojās un saskaņā ar prognozēto 2023. gadā tie atgriezīsies gandrīz līmenī, kāds bija vērojams pirms Covid-19, 2025. gadā sasniegs (..) miljonus EUR un pārstrukturēšanas perioda beigās 2026. gadā – (..) miljonus EUR, neveiksmes scenārijā ieņēmumi saglabājas zemākā līmenī, sasniedzot (..) miljonus EUR 2026. gadā (vai (..) miljonus EUR, ja ņem vērā variantu, kurā (..) laika niša tiek iznomāta, nevis pārdota).
- (107) Rumānijas iestādes arī apgalvo, ka gan saskaņā ar pamatscenāriju, gan neveiksmes scenāriju TAROM EBITDA 2023. gadā kļūs pozitīva.
- (108) Attiecīgi, ņemot vērā pesimistiskākus pieņēmumus par pārvadājumiem neveiksmes scenārijā, TAROM ieņēmumi pieaugs mazāk, savukārt augstākas degvielas cenas, nekā pieņemts pamatscenārijā, palielinās izmaksas. Tādējādi pārstrukturēšanas perioda beigās tiks gūti ieņēmumi (..) miljonu EUR apmērā salīdzinājumā ar (..) miljoniem EUR pamatscenārijā (ieskaitot (..) laika nišas pārdošanu). Augstākas degvielas izmaksas, kas pieņemtas neveiksmes scenārijā, tāpat kā zemāki ieņēmumi (bet mazākā mērā, ņemot vērā pieņēmumu par zemāku lidojumu intensitāti), veicinās zemāku EBITDA līmeni ((..) miljoni EUR) neveiksmes scenārijā (ieskaitot (..) laika nišas pārdošanu) nekā pamatscenārijā (kur tas būs (..) miljoni EUR).

⁽⁵⁰⁾ Komisija norāda, ka Rumānijas iestāžu apsvērumi joprojām ir spēkā un piemērojami, kad tiek ņemti vērā pārskatītie Eirokontroles 2024. gada februāra prognozes skaitļi. Šajā sakarā sk. 48. zemsvītras piezīmi.

- (109) Šajā kontekstā Rumānijas iestādes paskaidro, ka tiek plānots, ka TAROM neto ienākumi saskaņā ar pamatscenāriju kļūs pozitīvi 2024. gadā ((..) miljoni EUR) un ka saskaņā ar zemākām tirgus attīstības prognozēm neveiksmes scenārijā tas notiks gadu vēlāk (2025. gadā) ((..) miljoni EUR), neietverot (..) laika nišas pārdošanu, kas, paredzams, notiks (..). Būtu jānorāda, ka dati par (..) ietver arī ieņēmumus, kas gūti no gaisa kuģu pārdošanas, kuri prognozēti attiecīgajam gadam (sk. 60. un 61. apsvērumu), bez kuriem minētā gada neto ienākumi neveiksmes scenārijā nebūtu pozitīvi. Pamatojoties uz to, Rumānijas iestādes apgalvo, ka ir plānots, ka neto ienākumi līdz pārstrukturēšanas perioda beigām palielināsies līdz (..) miljoniem EUR pamatscenārijā un līdz (..) miljoniem EUR neveiksmes scenārijā (vai (..) EUR, ja ņem vērā variantu, kurā (..) laika niša tiek iznomāta, nevis pārdota) un ka neto ienākumus 2026. gadā neietekmē aktīvu pārdošana neatkarīgi no tā, vai tie būtu gaisa kuģi vai laika nišas.
- (110) Pamatscenārijā TAROM neto peļņas norma no pārdošanas pakāpeniski palielināsies, un paredzams, ka pārstrukturēšanas perioda beigās 2026. gadā tā sasniegs (..) %, kā parādīts 8. tabulā. (..) gads ietver aktīvu pārdošanas ietekmi. Rumānijas iestādes apgalvo, ka paredzams, ka šāds līmenis atbilstīs TAROM atlasītās līdzīgo aviosabiedrību grupas ⁽³¹⁾ sasniegtajai attiecībai pirms Covid-19 uzliesmojuma (vidējās vērtības) vai nedaudz pārsniedz to un ka to paredzēts sasniegt ar veiktajiem pārstrukturēšanas pasākumiem.

8. tabula

Neto peļņas norma no pārdošanas (saskaņā ar atjauninātā pārstrukturēšanas plāna pamatscenāriju)

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (111) Rumānijas iestādes apgalvo, ka pārstrukturēšanas perioda beigās TAROM pašu kapitāls būs pozitīvs gan pamatscenārijā ((..) miljoni EUR 2026. gadā), gan neveiksmes scenārijā, gan tad, ja (..) tiek ietverta laika nišas pārdošana, gan tad, ja tā netiek ietverta. (..) laika nišas pārdošana notiks (..), un rezultātā TAROM pašu kapitāls palielināsies par aptuveni (..) miljoniem EUR. Rumānijas iestādes arī norāda, ka, ja (..) laika niša netiktu pārdota, tā tiktu iznomāta un tādējādi radītu ieņēmumus, kas daļēji kompensētu ienākumus, kuri nav gūti no pārdošanas, un tādējādi veicinātu pozitīvu pašu kapitāla pozīciju pārstrukturēšanas perioda beigās saskaņā gan ar pamatscenāriju, gan neveiksmes scenāriju. Kā redzams 6. tabulā, ja neveiksmes scenārijā (..) laika niša tiek pārdota, paredzams, ka TAROM pašu kapitāla pozīcija pārstrukturēšanas perioda beigās kļūs pozitīva – kopējais pašu kapitāls sasniegs (..) miljonus EUR. Rumānijas iestādes apgalvo, ka gadījumā, ja neveiksmes scenārijā laika niša tiks iznomāta, TAROM pašu kapitāla pozīcija pārstrukturēšanas perioda beigās joprojām kļūs pozitīva – kopējais pašu kapitāls būs (..) miljoni EUR.
- (112) ROCE izsaka atdevi no pamatdarbības, izmantojot aktīvus, kas finansēti no uzņēmumā ieguldītā parāda un pašu kapitāla. Rumānijas iestādes apgalvo, ka pamatscenārijā, kurā pārstrukturēšanas perioda beigās prognozētais ROCE rādītājs ir (..) %, sagaidāms, ka TAROM varētu sasniegt rezultātu, kas atbilst izvēlētais salīdzināmo aviosabiedrību grupas ⁽³²⁾ vidējam rādītājam 2019. gadā (t. i., pēdējā pilnajā gadā pirms Covid-19 pandēmijas), proti, 12 %. Tās arī norāda, ka TAROM 2026. gada beigās plānotais ROCE izriet no tās projektiem, kuru mērķis ir strukturāli palielināt rentabilitāti (ar izmaksu samazināšanu un pārstrukturēšanas pasākumiem, arī ieņēmumu līmenī) apvienojumā ar izmantotā kapitāla līmeņa samazināšanos finanšu nomas instrumentu izmantošanas rezultātā. Rumānijas iestādes paskaidro, ka vēl viena lejupēja ietekme uz izmantotā kapitāla līmeni izriet no tā, ka TAROM vairs nebūs nozīmīgu gaisa kuģu īpašumtiesību (tai pašai piederēs tikai divi ATR 72-500), un tas nozīmē, ka šajā ziņā netiks radīti lieli kapitālizdevumi.

⁽³¹⁾ Līdzīgo aviosabiedrību grupā ietilpst TAROM galvenie konkurenti to noslogotākajos maršrutos (Amsterdama (AMS), Parīze (CDG) un Frankfurte (FRA)): Kopā Air France/KLM SA un atsevišķi Deutsche Lufthansa AG, easyJet plc, Ryanair Holdings plc, SAS AB, Wizz Air Holdings Plc, Jet2 plc un KLM Royal Dutch Airlines.

⁽³²⁾ Informāciju par līdzīgo aviosabiedrību grupas sastāvu sk. 51. zemsvītras piezīmē.

- (113) Rumānijas iestādes apgalvo, ka plānotais rentabilitātes līmenis un no tā izrietošā ROCE nodrošinās TAROM ilgtermiņa dzīvotspēju. Turklāt tās apgalvo, ka saskaņā ar pamatscenāriju TAROM paredzamā ROCE būs lielāka nekā tās WACC⁽⁵³⁾ ((..) %, kas aprēķināts 2023. gada jūnija beigās⁽⁵⁴⁾) un ka tādējādi TAROM radīs vērtību tās akcionāriem un citiem kapitāla nodrošinātājiem. Rumānijas iestādes apgalvo, ka šis secinājums ir vēl jo vairāk pamatots jaunākajā konjunktūrā (vismaz 2024. gada pirmajā ceturksnī), kad procentu likmes samazinās.
- (114) Attiecībā uz neto parāda attiecību pret EBITDA Rumānijas iestādes apgalvo, ka tiek prognozēts, ka līdz pārstrukturēšanas perioda beigām tā uzlabosies līdz investīciju kategorijas līmenim, kas ir krietni zem trīs punktu atzīmes (kā parādīts 9. tabulā), galvenokārt tāpēc, ka prognozētais EBITDA līmenis palielināsies no aptuveni (..) miljoniem EUR 2023. gadā līdz (..) miljoniem EUR pārstrukturēšanas perioda beigās (vai vairāk nekā (..) miljoniem EUR neveiksmes scenārijā).

9. tabula

Neto parāda un EBITDA attiecība (saskaņā ar atjauninātā pārstrukturēšanas plāna pamatscenāriju)

[...]

- (115) Tā kā saskaņā ar pamatscenāriju 2025. gads ir plānots kā pirmais gads ar pastāvīgu peļņu un naudas plūsmām, atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā aprēķinātie procentu seguma koeficienti, ar ko mēra TAROM spēju apkalpot savus parādus, ir pozitīvi, bet diezgan zemā līmenī, jo īpaši salīdzinājumā ar TAROM līdzīgām aviosabiedrībām⁽⁵⁵⁾ (kā parādīts 10. tabulā).

10. tabula

EBITDA un procentu likmes attiecība (saskaņā ar atjauninātā pārstrukturēšanas plāna pamatscenāriju)

[...]

- (116) Rumānijas iestādes atzīst, ka 115. apsvērumā minētā attiecība ir visai pieticīga, taču uzsver, ka to paredzēts sasniegt salīdzinoši īsā laikposmā – trīs gados līdz pārstrukturēšanas perioda beigām. Turklāt tās apgalvo, ka atšķirības salīdzinājumā ar attiecībām, ko sasniegušas lielās aviosabiedrības, piemēram, Ryanair, Wizz Air vai Lufthansa, ir sagaidāmas, jo šīs lielās aviosabiedrības gūst labumu no lielākiem apjomradītiem ietaupījumiem un cenšas agresīvāk

⁽⁵³⁾ TAROM sniedza informāciju par WACC aprēķinu, aplēsēm un avotiem tās jaunākajā uzņēmējdarbības plānā. Lai aplēstu WACC, TAROM izmantoja standarta WACC formulu: $WACC = [(K_e * (1 - \text{kapitāla segums})) + [K_d * \text{kapitāla segums}]]$, kur K_e ir pašu kapitāla izmaksas (aplēstas 13,3 % apmērā) un K_d ir parāda izmaksas (aplēstas 6,0 % apmērā).

Lai aplēstu pašu kapitāla izmaksas, TAROM paļāvās uz standarta CAPM formulu: $K_e = ((1 + R_f) * (1 + CRP) - 1) + (\text{pašu kapitāla beta koeficients} * EMRP)$, kur R_f ir bezriskā likme, CRP ir valsts riska piemaksa, pašu kapitāla beta koeficients ir aktīva svārstīguma rādītājs salīdzinājumā ar tirgu un $EMRP$ ir sagaidāmā tirgus riska piemaksa. TAROM pieņēmumi ir šādi: R_f ir 2,4 % (līdzvērtīgi Vācijas valsts 10 gadu obligācijām); CRP ir 3,6 % (atvasināts no S&P ilgtermiņa ārvalstu valūtas reitingiem un EUR obligāciju ienesīguma starpības analīzes); pašu kapitāla beta koeficients ir 1,11 (ko iegūst, paļaujoties uz medianālo aktīvu beta koeficientu un līdzīgo aviosabiedrību grupas kapitāla segumu nozarē, kurā darbojas TAROM); $EMRP$ ir 6,5 % (kas izriet no vēsturiskās starpības starp atdevi no riskantiem vērtspapīriem, ko aprēķina no akciju indeksa, un atdevi no (gandrīz) bezriskā kapitāla tirgus investīcijām).

Lai aplēstu parāda izmaksas, TAROM izmantoja standarta formulu: $[(1 + CRP) * (1 + R_f) - 1 + CS] * (1 - T)$, kur CS ir kredītriska starpība un T ir nodokļu robežlikme 16 % apmērā. Rumānijas iestādes aprēķināja kredītriska starpību 1 % apmērā kā starpību starp EUR obligāciju likmēm uzņēmumiem tajā pašā nozarē, kurā darbojas TAROM, un Vācijas valsts obligācijām ar līdzīgiem termiņiem.

⁽⁵⁴⁾ Ņemot vērā to, ka piemērojamās procentu likmes kopš 2023. gada oktobra lēnām, bet noteikti samazinās, Komisija atzīmē Rumānijas iestāžu piesardzīgo pieeju saglabāt WACC no 2023. gada oktobra, nevis izmantot pārskatīto versiju, kas pamatoti varētu būt zemāka.

⁽⁵⁵⁾ Informāciju par līdzīgo aviosabiedrību grupas sastāvu sk. 48. zemsivētras piezīmē.

samazināt pamatdarbības izdevumus, kā arī vienkāršot savu gaisa kuģu floti un maršrutu tīklu. Visbeidzot, Rumānijas iestādes apgalvo, ka saskaņā ar aviācijas ekspertu sniegto informāciju kopējais parāda līmenis aviosabiedrību nozarē saglabāsies augsts vēl vairākus gadus un ka līdz ar to pašreizējos tirgus apstākļos pēc smagas pandēmijas un vairākām makroekonomiskām problēmām ir sagaidāmas atšķirības starp 2019. un 2026. gada rādītājiem ⁽⁵⁶⁾.

6.5. Pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai

- (117) Rumānijas iestādes ierosināja strukturālus un ar rīcību saistītus pasākumus, kuru mērķis ir ierobežot pārstrukturēšanas atbalsta radītos konkurences izkropļojumus.

6.5.1. Strukturālie pasākumi

Darbības apjoma un kapacitātes samazināšana

- (118) TAROM pārstrukturēšanas periods sākās 2021. gada janvārī. Lai gan Rumānijas piedāvātie konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumi principā būtu jāizvērtē, ņemot vērā konkurences situāciju 2020. gadā, šāds salīdzinājums ar TAROM 2020. gada maršrutu tīklu un ASK rādītu ļoti izkropļotu ainu. Tas ir tāpēc, ka ierobežojošo pasākumu dēļ, ko valdības visā pasaulē veica 2020. gadā, lai novērstu Covid-19 pandēmijas izplatīšanos, aviosabiedrības vairākus mēnešus bija spiestas pārtraukt gaisa pārvadājumus ar lielāko daļu, ja ne visām savām lidmašīnām, jo tika slēgti simtiem maršrutu Eiropas un pasaules gaisa telpā. Pat pēc 2020. gada jūnija, kad ierobežojošie pasākumi Rumānijā un citās valstīs tika daļēji un uz laiku mazināti, daudzus maršrutus, sevišķi starptautiskā līmenī, joprojām ietekmēja lidojumu ierobežojumi vai aizliegumi, un klienti vēl aizvien nevēlējās ceļot, jo nebija skaidrības par pandēmijas attīstību un piemērojamiem noteikumiem. Līdz ar to salīdzinājums ASK, maršrutu skaita un reisu biežuma ziņā tiek veikts, pamatojoties uz 2019. gada skaitļiem, kurus neietekmē Covid-19 pandēmijas izraisītie izkropļojumi.
- (119) Rumānijas iestādes apgalvo, ka TAROM kopumā slēgs 14 maršrutus ⁽⁵⁷⁾ salīdzinājumā ar tās maršrutu tīklu pirms Covid-19, kurā bija 41 maršruts. 13 no šiem maršrutiem jau ir slēgti, un vēl viens – starp (..) lidostu, kas ir viena no visvairāk pārslogotajām lidostām, un Otopeni lidostu – tiks slēgts, jo (..) laika niša tiks iznomāta trešai personai, sākot no (..), un pēc tam laika nišu plānots pārdot. 2023. gadā tika sāta konkursa procedūra saskaņā ar attiecīgajiem Apvienotās Karalistes noteikumiem, un potenciālais pircējs iesniedza provizorisku piedāvājumu par laika nišu (ko konsultāciju uzņēmums (..) 2023. gada 17. martā novērtēja aptuveni (..) miljonu EUR apmērā) par aptuveni (..) miljoniem EUR. Tomēr potenciālais pircējs izstājās no sarunām, un konkursa process turpinās. TAROM ir saņēmusi (..) piedāvājumus, kuru vērtība ir aptuveni (..) miljoni EUR, un pretendenti ir ieinteresēti iegādāties laika nišu no 2025. gada ziemas sezonas (..). Rumānijas iestādes ir apliecinājušas Komisijai, ka TAROM pārdos laika nišu (..) lidostā līdz (..), bet ne vēlāk kā pārstrukturēšanas perioda beigās.
- (120) Maršrutu slēgšanas rezultātā TAROM darbosies 27 maršrutos, nevis 41 maršrutā, kā tas bija 2019. gadā. Tas nozīmē maršrutu skaita samazinājumu par 34 % salīdzinājumā ar 2019. gadu. 14 maršruti, ko paredzēts slēgt, 2019. gadā veidoja (..) % no TAROM apgrozījuma (aviosabiedrības apgrozījums 2019. gadā bija 50,23 miljoni EUR) un (..) % no kopējā regulāro lidojumu skaita. (..) ⁽⁵⁸⁾ (..) ⁽⁵⁹⁾ (..). Astoņi no šiem maršrutiem attiecas uz 3. pārslogojuma līmeņa

⁽⁵⁶⁾ Pamatojot savu novērtējumu, Rumānijas iestādes norāda, ka viens no McKinsey vadošajiem partneriem 2021. gadā norādīja, ka sviras rādītāji, visticamāk, neatgriezīsies 2019. gada līmenī līdz 2030. gadam un ka Alton Aviation Consultancy rīkotājdirektors un globālās aviosabiedrību prakses vadītājs norādīja, ka "paredzams, ka tuvākajā nākotnē aviosabiedrību parāda sloga pieaugums būs būtisks apgrūtinājums".

⁽⁵⁷⁾ Tie ir šādi: i) maršrutu slēgšanas pirmajā kārtā: astoņi maršruti no Otopeni lidostas un uz to: Alikante, Erevāna, Hamburga, Larnaka, Sibiu, Stokholma, Tbilisi, Valensija; ii) maršrutu slēgšanas otrajā kārtā: kopumā seši maršruti, kas sadalīti šādi: četri papildu maršruti no Otopeni lidostas un uz to: Barselona, Minhene, Vīne un Londona (no 2024. gada oktobra, sk. arī (118). apsvērumu) un divi maršruti, kuros nav iesaistīta Otopeni lidosta: Kluža–Jasi un Jasi–Timișoara.

⁽⁵⁸⁾ Kluža–Jasi un trīs maršruti no Otopeni lidostas un uz to: Sibiu, Tbilisi un Vīne.

⁽⁵⁹⁾ Sk. 19. zemsvītras piezīmi.

lidostām, un viens maršruts attiecas uz 2. pārslogojuma līmeņa lidostu ⁽⁶⁰⁾, un visās šajās deviņās lidostās darbojas konkurenti. Rumānija apņemas nodrošināt, ka neviens no slēgtajiem maršrutiem pārstrukturēšanas periodā netiks atvērts atkārtoti un ka pārstrukturēšanas periodā netiks atvērti citi jauni maršruti. Tādējādi TAROM apkalpoto maršrutu skaits pārstrukturēšanas periodā pēc visu maršrutu slēgšanas, kas paredzēta atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā, nepārsniegs 27 maršrutus.

- (121) Turklāt TAROM samazinās lidojumu skaitu 19 no 27 maršrutiem, kas tiks saglabāti salīdzinājumā ar 2019. gada līmeni; šie samazinājumi būs ļoti atšķirīgi atkarībā no galamērķa un būs robežās no 6 % līdz 76 % iekšzemes lidojumiem salīdzinājumā ar 2019. gadu. Attiecībā uz iekšzemes maršrutiem lidojumu biežuma samazinājumi būs robežās no 6 % līdz 15 % ⁽⁶¹⁾, izņemot vienu maršrutu, kurā lidojumu biežuma samazinājums sasniegts 76 % ⁽⁶²⁾. Vienā iekšzemes maršrutā lidojumu biežums palielināsies ⁽⁶³⁾. TAROM plāno laikposmā no 2019. līdz 2026. gadam samazināt lidojumu skaitu iekšzemes maršrutos vidēji par 16 % (...). Starptautiskajos maršrutos lidojumu biežuma samazinājums būs no 9 % līdz 40 % salīdzinājumā ar 2019. gada līmeni. TAROM plāno laikposmā no 2019. līdz 2026. gadam vidēji par 34,7 % samazināt lidojumu skaitu starptautiskajos maršrutos (tas ietver arī slēgtos maršrutus). Tas nozīmē, ka kopējais regulāro lidojumu skaits 2026. gadā samazināsies par 28 % (par 27 %, ja ietver čarterreisu) salīdzinājumā ar 2019. gada līmeni. Rumānijas iestādes norāda, ka 2022. gadā pastāvēja konkurence visos maršrutos, uz kuriem attiecās lidojumu biežuma samazinājumi, izņemot vienu maršrutu (Satu Mare), kas saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju nozīmē, ka TAROM konkurenti tajos varēs palielināt lidojumu biežumu. Devīni maršruti, kuros paredzēts samazināt lidojumu biežumu, attiecas uz pārslogotām lidostām.
- (122) Turklāt TAROM pakāpeniski samazinās savu gaisa kuģu floti, pakāpeniski samazinot esošo gaisa kuģu skaitu no 29 gaisa kuģiem, kas tika ekspluatēti 2020. un 2021. gadā, lai no 2025. gada uzturētu stabilu 14 gaisa kuģu floti (sk. arī 59.–61. apsvērumu). Tas nozīmē, ka pārstrukturēšanas perioda beigās TAROM darbosies tikai ar aptuveni pusi no tās 2019. gada gaisa kuģu flotes. Rumānija apņemas nodrošināt, ka līdz 2024. gada beigām TAROM gaisa kuģu flote nepārsniegs 18 gaisa kuģus un ka no 2025. gada beigām līdz pārstrukturēšanas perioda beigām flotē būs ne vairāk kā 14 gaisa kuģi.
- (123) Lai gan no 2025. gada TAROM darbosies tikai ar aptuveni pusi no tās 2019. gada gaisa kuģu flotes, kapacitātes samazinājums, ko mēra kā ASK, ir mazāks nekā flotes samazinājums, jo vairāki mazāki gaisa kuģi tiks aizstāti ar lielākiem gaisa kuģiem. ASK rādītājs ir aviosabiedrības kapacitātes rādītājs salīdzinājumā ar pasažieru skaita rādītāju (PAX), kas atspoguļo pieprasījumu. ASK samazinājums izriet no gaisa kuģu flotes samazināšanas, maršrutu slēgšanas un lidojuma biežuma samazināšanas, un tas nozīmē aviosabiedrības klātbūtnes samazināšanos tirgū. TAROM ASK 2019. gadā C1 līmenī rentablajos maršrutos bija (...), un paredzams, ka tās ASK 2026. gadā C1 līmenī rentablajos maršrutos būs (...), tātad samazinājums C1 līmenī rentablajos maršrutos 2026. gadā būs (...) % salīdzinājumā ar 2019. gadu. TAROM kopējais ASK rādītājs 2019. gadā bija (...), un tās kopējais prognozētais ASK 2026. gadā ir (...), kas tādējādi nozīmē kopējo samazinājumu par (...) % minētajā periodā. Rumānijas iestādes apgalvo, ka aprakstītie samazinājumi tiks saglabāti kā minimālais samazinājums visā pārstrukturēšanas periodā, savukārt dažos gados samazinājums salīdzinājumā ar 2019. gadu būs vēl lielāks.

Atsavināšana

- (124) TAROM plāno pārdot savas kapitāla daļas trīs uzņēmumos: (...) ⁽⁶⁴⁾. Rumānijas iestādes sniedza datus, kas apliecina, ka, izņemot 2020. gadu, ko būtiski negatīvi ietekmēja Covid-19 pandēmija, (...) un (...) kopš 2018. gada ir bijuši rentabli visos gados. Pamatojoties uz Rumānijas iestāžu iesniegtajiem novērtējuma ziņojumiem, TAROM kapitāla daļas (...) ir novērtētas (...) miljonu EUR apmērā un (...) – miljonu EUR apmērā. Attiecībā uz (...). Rumānijas iestādes apņemas, ka TAROM pārdos savas kapitāla daļas (...) un (...), bet ne vēlāk kā līdz pārstrukturēšanas perioda beigām 2026. gadā.

⁽⁶⁰⁾ 3. pārslogojuma līmeņa lidostas: Alikante, Hamburga, Stokholma, Valensija, Barselona, Londona, Minhene, Vīne. 2. pārslogojuma līmeņa lidosta: Larnaka.

⁽⁶¹⁾ (...).

⁽⁶²⁾ (...).

⁽⁶³⁾ (...).

⁽⁶⁴⁾ Sīkāku informāciju par TAROM piederošajām kapitāla daļām šajos uzņēmumos un to profilu sk. (8). apsvērumā.

- (125) TAROM ir arī izpētījusi veidus, kā (daļēji) izmantot ārpakalpojumus tās TARK (Tehniskās nodaļas) uzdevumu veikšanai, tomēr diskusijas ar potenciālajiem partneriem, kas varētu pārņemt TAROM TARK darbības vai piedalīties kopuzņēmumā, nebija veiksmīgas un galīgā vienošanās netika panākta. Ņemot vērā to, ka plāni saistībā ar TARK darbību uzticēšanu ārpakalpojumu sniedzējam ir neskaidri, un neraugoties uz TAROM apņemšanos turpināt centienus šajā virzienā, šo nodomu ietekme nav iekļauta uzņēmējdarbības plānā.

6.5.2. Ar rīcību saistīti pasākumi

- (126) Rumānijas iestādes arī apņēmas nodrošināt, ka TAROM:

- a) neiegādāsies nekādu uzņēmumu akcijas pārstrukturēšanas periodā, izņemot gadījumus, kad tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju, un ja to apstiprina Komisija; kā arī
- b) savu produktu un pakalpojumu tirgvedībā publiski nenorādīs uz valsts atbalstu kā konkurences priekšrocību.

6.6. TAROM izešanas no tirgus ietekme

- (127) Rumānija apgalvoja, ka TAROM izešana no tirgus būtiski negatīvi ietekmētu savienotību Rumānijā un skartu simtiem tūkstošu pasažieru visos maršrutos, kuri savu ceļojumu veikšanai izmanto TAROM tīklu, visspēcīgāk ietekmējot desmit maršrutus, kurus pašlaik apkalpo tikai TAROM ⁽⁶⁵⁾. Konkrētāk, Rumānija uzskata, ka iepriekš dotie piemēri no tirgiem, kuros TAROM pārtrauca darbību, liecina, ka ir maz ticams, ka citi pārvadātāji varētu pārņemt dažus maršrutus, jo daudzi pārtrauktie maršruti joprojām netiek apkalpoti: no 25 maršrutiem, kurus TAROM slēgusi pēdējo trīs gadu laikā, deviņus (36 %) pašlaik neapkalpo neviena cita aviosabiedrība un trīs (12 %) maršrutus uz attālām sekundārajām lidostām apkalpo ZIP ⁽⁶⁶⁾. Lielākā daļa no šiem maršrutiem netika apkalpoti pat normālos tirgus apstākļos pirms Covid-19 pandēmijas. Piemēram, nesen slēgtie maršruti uz Tbilisi un Erevānu palika neapkalpoti, un pašlaik no Rumānijas tos neapkalpo neviena pārvadātājs. Turklāt neviena no TAROM nesen slēgtajiem iekšzemes maršrutiem ⁽⁶⁷⁾ pašlaik vispār netiek apkalpots. Rumānija apgalvo, ka tas pats, visticamāk, notiktu, ja TAROM izietu no tirgus attiecībā uz tās maršruti uz Beirūtu un Kairu. Rumānija apgalvo, ka kopumā konkurenti plāno apkalpot TAROM galvenos galamērķus, bet ne maršrutus, kas tiem ir mazāk pievilcīgi (dažādu iemeslu dēļ, kas cita starpā ietver mazāku pieprasījumu, piemērotu mazgabarīta gaisa kuģu trūkumu, to, ka priekšroka tiek dota “no punkta līdz punktam” savienojumiem, nevis TAROM izmantotajam “rumbas un spieķu” (*hub-and-spoke*) modelim, uz savienotību balstītu uzņēmējdarbības modeli, priekšroku lētākām sekundārajām lidostām utt.).

- (128) Rumānija apgalvo, ka TAROM uzņēmējdarbības modelis ir balstīts uz “rumbas un spieķu” sistēmu, kuras galvenā īpašība ir tāda, ka tā savieno savu lidostas mezglu ar lielākajiem reģionālajiem vai Eiropas gaisa transporta mezgliem un tādējādi ļauj pasažieriem piekļūt maršrutiem, kurus neapkalpo viņiem tuvākā lidosta. Turklāt tas ļauj TAROM apkalpot noteiktus zema blīvuma maršrutus, kas var nebūt rentabli kā savienojumi saskaņā ar modeli “no punkta līdz punktam”, bet kas tiek izmantoti tās “rumbas un spieķu” modelī. Rumānija apgalvo, ka TAROM neveiksmes gadījumā tās “rumbas un spieķu” modeli konkurenti, visticamāk, neatdarinātu, jo tie galvenokārt apkalpo maršrutus saskaņā ar modeli “no punkta līdz punktam”, savienojot vienu sekundāro lidostu ar citu, pamatojoties uz vizuālākajām lidostas maksām un laika nišām, kas bieži vien ir mazāk piemērotas pasažieriem reisos ar pārsēšanos vai darījumu pasažieriem, taču ir lētākas, vai pārvadā pasažierus uz saviem gaisa satiksmes mezgliem. Saskaņā ar Rumānijas sniegto informāciju iepriekš minētais jo īpaši attiecas uz diviem galvenajiem TAROM konkurentiem Rumānijas tirgū: Wizz Air un Ryanair (sk. 10. apsvērumu). Jaunienācējs HiSky arī darbojas kā ZIP, bieži vien

⁽⁶⁵⁾ Saskaņā ar Rumānijas iestāžu 2024. gada 29. martā sniegto informāciju šie desmit maršruti ir šādi: i) četri starptautiskie maršruti no Otopeni lidostas uz Kairu, Sofiju, Ammānu un Beirūtu; ii) starptautiskais maršruts no Otopeni uz Budapeštu, kuru pašlaik nodrošina tikai TAROM un par kura apkalpošanu no 2024. gada jūnija ir paziņojis jauns tirgus dalībnieks (Wizz Air); iii) pieci iekšzemes maršruti no Otopeni lidostas uz Jasi (IAS), Oradju (OMR), Satu Mari (SUJ), Sučavu (SCV) un Baja Mari (BAY).

⁽⁶⁶⁾ Piemēram, maršruts Jasi–Minhene pašlaik netiek apkalpots, un tā vietā Wizz Air veic lidojumus no Jasi uz Memmingeni, kas atrodas 115 km attālumā no Minhene.

⁽⁶⁷⁾ Kluža –Jasi, Jasi – Timișoara, Otopeni – Sibiu.

izmantojot dienas vidus laika nišas, kas nav ērtas ceļotājiem, kuriem ir svarīgs laiks. Tradicionālā aviosabiedrība ar vislielāko daļu Rumānijas tirgū ir *Lufthansa*, kuras tirgus daļa laikposmā no 2019. līdz 2022. gadam bija aptuveni 11 %, bet kuras daļa kopš tā laika ir samazinājusies līdz 5,6 % 2023. gadā. Nacionālie pārvaldītāji, kas darbojas Rumānijas tirgū, piemēram, *Lufthansa* un *Air France-KLM*, galvenokārt pārvadā pasažierus uz saviem gaisa satiksmes mezgliem, un tāpēc ir maz ticams, ka tie savienos Bukaresti ar citām galvaspilsētām vai svarīgām pilsētām, nevis tām, kurās atrodas to satiksmes mezgli, vai savienos vietējās Rumānijas lidostas ar Bukaresti. Saskaņā ar Rumānijas sniegto informāciju *TAROM* iziešanas no tirgus rezultātā ievērojami samazinātos savienotība un mobilitāte Rumānijas iedzīvotājiem un uzņēmumiem.

- (129) *TAROM* tradicionāli darbojas primārajās lidostās, un tai ir ērtas laika nišas un lidojumu biežums, lai saviem pasažieriem nodrošinātu savienotos lidojumus. To bieži vien nevar teikt par ZIP, kas drīzāk ir vērsti uz lētākām lidostām, kuras bieži atrodas zināmā attālumā līdz galvenajiem gaisa satiksmes mezgliem vai, ja tie veic lidojumus uz primārajām lidostām, mēdz izmantot laika nišas, kas ir mazāk piemērotas savienotajiem lidojumiem (vai lidojumiem turp un atpakaļ) un tādējādi ir lētākas. Turklāt paredzams, ka ievērojams lidojumu biežuma samazinājums tieši un būtiski ietekmēs pasažierus, kuriem ir svarīgs laiks, piemēram, biznesa klientus. Piemēram, ne *Ryanair*, ne *Wizz Air* nesavieno Otopeni lidostu ar Briseli; tā vietā šo aviosabiedrību gaisa kuģi nosēžas Šarluā reģionālajā lidostā, kas atrodas aptuveni 60 km uz dienvidiem no Briseles. *HiSky*, kas veic tiešos reisus uz Briseli, ir daudz mazāk lidojumu nedēļā nekā *TAROM* – tikai trīs lidojumi nedēļā –, savukārt *TAROM* turp lido divreiz biežāk, pat pēc plānotā biežuma samazinājuma. Kaut arī *TAROM* ievērojami samazina savu pamatdarbības apjomu, aviosabiedrība turpina izmantot savas vēsturiskās laika nišas, kas ir ērtas savienotajiem lidojumiem un darījumu pasažieriem, ne vien daudzās galvenajās starptautiskajās lidostās, bet arī reģionālajās lidostās, saglabājot augstu savienotības līmeni, kā to ilustrē maršruta apkalpošana uz Briseli. Rumānija uzskata, ka tādējādi *TAROM* iziešana no tirgus varētu negatīvi ietekmēt reģionālo attīstību un ekonomisko situāciju attiecīgajos žudecos.

- (130) Turklāt saskaņā ar Rumānijas sniegto informāciju, ja *TAROM* izietu no tirgus, tas, visticamāk, izraisītu biļešu cenu palielināšanos maršrutos, kuros ir tikai viens cits konkurents (duopols) ⁽⁶⁸⁾, un tas kļūtu par monopolu. Par to liecina, piemēram, biļešu cenu izmaiņas divos maršrutos (Stokholma un Hamburga), kurus *TAROM* beidza apkalpot un kuros lidojumus turpināja tikai viena aviosabiedrība. Turklāt Rumānija sniedz *TAROM* un konkurentu cenu analīzi galvenajos maršrutos, kas liecina, ka lielākā daļa *TAROM* piedāvāto cenu attiecīgajos maršrutos (piemēram, Bukareste–Amsterdama, Bukareste–Frankfurte, Bukareste–Parīze) ir lētākas nekā cenas, ko piedāvā citi vēsturiskie pārvaldītāji. Rumānija arī apgalvo, ka tas, ka dažiem ZIP šādos maršrutos ir zemākas cenas nekā *TAROM*, faktiski ir saistīts ar zemāku vispārējās apkalpošanas līmeni, tādējādi tas nav pretrunā faktam, ka *TAROM* pastāvīgi ir zemākas cenas par salīdzināmiem pakalpojumiem. Turklāt, kā minēts 129. apsvērumā, *TAROM* noteiktās galvenajās lidostās uztur laika nišu un lidojumu biežuma ziņā izdevīgu maršrutu tīklu. Tāpēc Rumānija uzskata, ka *TAROM* iziešana no tirgus būtiski negatīvi ietekmētu pasažierus cenu, aviosabiedrību sniegto pakalpojumu un ērtu savienojumu ziņā saistībā ar izejošajiem un ienākošajiem transfēra lidojumiem.

- (131) Piedevām Rumānija apgalvo, ka dažas norises, kas novērotas pēc Covid-19 pandēmijas attiecībā uz reģionālo savienotību, šķiet, ir dažu pārvaldītāju īstermiņa pielāgošanās pasākumi ar mērķi izmantot iespējas segt fiksētās izmaksas. Saskaņā ar Rumānijas sniegto informāciju, šķiet, ir pamatoti pieņemt, ka vidējā termiņā un ilgtermiņā šādi

⁽⁶⁸⁾ Saskaņā ar Rumānijas iestāžu 2024. gada 29. martā iesniegto informāciju *TAROM* kopā ar tikai vēl vienu konkurentu pašlaik veic lidojumus šādos starptautiskajos maršrutos uz Otopeni lidostu un no tās: Amsterdama (AMS) ar *KLM*, Beļgrada (BEG) ar *Air Serbia*, Brisele (BRU) ar *HiSky*, Nica (NCE) ar *Wizz Air*, Parīze (CDG) ar *Air France*, Prāga (PRG) ar *Czech Airlines* (saskaņā ar t. s. koda koplietošanu (*codeshare*), bet tikai *TAROM* faktiski apkalpo šo maršrutu), Kišiņeva ar *HiSky* un šādos iekšzemes maršrutos uz Otopeni lidostu un no tās: Kluža (CLJ) ar *HiSky*, Timišoara (TSR) ar *HiSky*. Turklāt maršrutā Bukarestes Otopeni lidosta – Budapešta, ko pašlaik apkalpo tikai *TAROM*, par lidojumu sākšanu no 2024. gada jūnija ir paziņojusi nesen ienākusi aviosabiedrība (*Wizz Air*).

pārvadātāji atgriezies pie stratēģijām, kādas tiem bija pirms Covid-19 pandēmijas, lai nodrošinātu maršrutu dzīvotspēju. Tas konkrēti attiecas uz ZIP *Blue Air*, kas sāka apkalpot dažas primārās lidostas, piemēram, Amsterdamas Shipholas, Londonas Hītrovas, Parīzes Šarla de Golla vai Frankfurtes lidostas, ko veicināja arī laika nišu izmantošanas noteikumu pagaidu apturēšana ar Covid-19 pandēmiju saistīto ierobežojumu spēkā esības laikā⁽⁶⁹⁾. Tomēr 2022. gada septembrī *Blue Air* pārtrauca lidojumus visos šajos maršrutos, atstājot TAROM kā vienīgo vietējo operatoru, kas apkalpo šos gaisa satiksmes mezglus. 2023. gada 31. martā *Blue Air* uzsāka maksātnespējas procedūru un kopš tā laika nav veikusi nekādu komercdarbību. Komisija 2024. gada 16. februārī pieņēma lēmumu, ar kuru atbalsts, ko Rumānija piešķirusi *Blue Air* saskaņā ar Glābšanas un pārsturēšanas pamatnostādņēm, tika atzīts par nesaderīgu ar vienoto tirgu, un uzdeva Rumānijai atgūt aptuveni 33,84 miljonus EUR no *Blue Air*⁽⁷⁰⁾.

(132) Nepietiekamo reģionālo savienotību, it īpaši pēc *Blue Air* maksātnespējas iestāšanās, vēl vairāk pasliktina tas, ka Rumānijā nav labi attīstīta autoceļu un dzelzceļa tīkla un ka šie tīkli ir sliktā tehniskā stāvoklī.

(133) Kā jau aprakstīts lēmumā par glābšanas atbalstu⁽⁷¹⁾, Rumānijā ir viszemākā autoceļu infrastruktūras kvalitāte starp visām dalībvalstīm, un tā ir viena no ES valstīm ar vājāko sniegumu ceļu satiksmes drošības ziņā. Automaģistrāles un valsts autoceļi Rumānijā veido tikai aptuveni 20 % no autoceļu tīkla, un aptuveni 90 % valsts autoceļu katrā virzienā ir tikai viena satiksmes josla. Šie aspekti mazina mobilitāti un ceļu satiksmes drošību. Dzelzceļa infrastruktūra ir ļoti sliktā tehniskā stāvoklī, jo uzturēšanas darbi ilgstoši tikuši veikti nepietiekamā līmenī, un lielākā daļa ar sliežu ceļiem saistīto aktīvu ir jāatjauno. Tas samazina vilcienu ātrumu un dzelzceļa efektivitāti⁽⁷²⁾. Ir jāturpina attīstīt Eiropas transporta (TEN-T) autoceļu un dzelzceļa pamattīkla Rumānijas daļu. Rumānija apgalvo, ka Rumānijas žudeci un, konkrētāk, tie, kas atrodas valsts ziemeļaustrumu daļā, ir savstarpēji vāji savienoti⁽⁷³⁾.

(134) Tādēļ gaisa transports joprojām ir ļoti svarīgs reģionālās attīstības un iedzīvotāju savienotības nodrošināšanai. Konkrētāk, visi septiņi iekšzemes lidojumu maršruti, ko apkalpo TAROM⁽⁷⁴⁾, savieno Bukaresti Rumānijas dienvidos ar pilsētām Rumānijas centrālajā un ziemeļu daļā. Ņemot vērā trūkstošos dzelzceļa un autoceļu savienojumus, arī maršrutos, kas savieno valsts dienvidu daļu ar centrālo un ziemeļu daļu, gaisa savienojumi joprojām ir būtiski efektīvai reģionālajai savienotībai. Saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju gaisa satiksmes savienojumi starp Otopeni lidostu un vietējām lidostām aizņem aptuveni pusotru stundu, savukārt braucieni šajos maršrutos labākajā gadījumā aizņemtu gandrīz piecas reizes vairāk laika, braucot ar automašīnu, un vairāk nekā astoņas reizes vairāk laika, braucot ar vilcienu. Rumānijas iestādes paskaidro, ka, piemēram, braucieni ar vilcienu no Bukarestes uz Satu Mari (aptuveni 617 km) parasti aizņem 13 līdz 20 stundas; braucot ar automašīnu, ceļā jāpavada septiņas līdz desmit stundas. Līdzīga braucienu ilguma attiecība ir piemērojama arī braucieniem uz Oradju, Sučavu, Baja Mari, Jasi, Klužu un Timișoaru. Saskaņā ar Rumānijas iestāžu sniegto informāciju gadījumā, ja TAROM izietu no tirgus, (...) pasažieriem, kurus TAROM pašlaik pārvadā piecos iekšzemes maršrutos, ko neapkalpo neviena cita aviosabiedrība, būtu jābrauc pa autoceļiem, kas ievērojami palielinātu satiksmi un negadījumus uz valsts autoceļiem (tikai 10 % no tiem ir vairāk nekā viena josla katrā virzienā) un vēl vairāk palielinātu ceļā pavadīto laiku. Rumānija apgalvo, ka ir maz ticams, ka šos maršrutos apkalpotu konkurenti, jo īpaši 128. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ.

⁽⁶⁹⁾ Covid-19 pandēmijas laikā Savienības noteikumi, saskaņā ar kuriem katrā konkrētā gadā aviosabiedrībām ir jāizmanto vismaz 80 % no savām laika nišām, lai tās varētu saglabāt nākamajā gadā, tika uz laiku grozīti saistībā ar ierobežojumiem, ko dalībvalstis bija noteikušas aviosabiedrībām Covid-19 izplatīšanās ierobežošanai. Šie noteikumi ir izklāstīti Padomes 1993. gada 18. janvāra Regulā (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.).

⁽⁷⁰⁾ Komisijas Lēmums C(2024)910 final, 2024. gada 16. februāris, vēl nav publicēts.

⁽⁷¹⁾ Sk. it īpaši 11.–14. apsvērumu.

⁽⁷²⁾ Eiropas Komisija, Mobilitātes un transporta GD, "Transport in the European Union: Current Trends and Issues", 2019. gada marts, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.

⁽⁷³⁾ Konkrēti, Rumānija apgalvo, ka vēl ir jāpabeidz TEN-T Reinas–Donavas un Austrumu–Vidusjūras austrumu daļas koridoru Rumānijas posmi. Trūkstošie savienojumi ietver Sibiu–Pitești automaģistrāli, kā arī dzelzceļa savienojumus Brașova–Predjāla un Timișoara–Krajova–Kalafata.

⁽⁷⁴⁾ Pēc maršrutu Kluža–Jasi, Jasi–Timișoara un Otopeni–Sibiu slēgšanas TAROM pārsturēšanas periodā apkalpo šādus septiņus iekšzemes maršrutus: no Otopeni uz Baja Mari, Klužu, Jasi, Oradju, Satu Mari, Sučavu un Timișoaru.

6.7. Rumānijas uzņemtās saistības

(135) Lai nodrošinātu konkrētu pārstrukturēšanas pasākumu vai tādu pasākumu pilnīgu īstenošanu, kas ierobežo konkurences izkropļojumus nākotnē, Rumānija ir uzņēmusies šādas saistības:

- a) nodrošināt, ka TAROM vēlākais līdz 2026. gada 31. decembrim pilnībā pārdod visas savas akcijas uzņēmumā (..);
- b) nodrošināt, ka TAROM nomā no (..) un vēlākais līdz 2026. gada 31. decembrim pilnībā pārdod savas laika nišas (..) lidostā;
- c) nodrošināt, ka TAROM ievēro ekspluatācijā esošo maršrutu skaita ierobežojumu, kas nepārsniedz 28 maršrutus, un no (..) līdz 2026. gada 31. decembrim nepārsniedz 27 maršrutus;
- d) nodrošināt, ka TAROM ievēro maksimālo gaisa kuģu skaitu, kas nepārsniedz 18 līdz 2025. gada 31. decembrim un 14 – atlikušajā pārstrukturēšanas periodā līdz 2026. gada 31. decembrim;
- e) 2026. gadā samazināt lidojumu biežumu apkalpotajos maršrutos vidēji par 28 % regulārajiem lidojumiem (un par 27 %, ieskaitot čarterreisus) ⁽⁷⁵⁾ salīdzinājumā ar lidojumu biežumu tajos maršrutos, kas reģistrēti 2019. gadā;
- f) nodrošināt kapacitātes samazinājumu ASK samazinājuma izteiksmē par (..) % visā pārstrukturēšanas periodā salīdzinājumā ar 2019. gadu maršrutos, kas 2019. gadā bija rentabli C1 līmenī;
- g) nodrošināt, ka TAROM neiegādājas akcijas nevienā uzņēmumā, izņemot gadījumus, kad tas ir nepieciešams TAROM ilgtermiņa dzīvotspējas nodrošināšanai, un šādā gadījumā ar iepriekšēju Komisijas piekrišanu, kā arī
- h) nodrošināt, ka TAROM savu produktu un pakalpojumu tirgvedībā publiski nenorāda uz valsts atbalstu kā konkurences priekšrocību.

6.8. Wizz Air Malta sūdzība

(136) Wizz Air Malta 2024. gada 14. martā iesniedza Komisijas dienestiem sūdzību par iespējamu nelikumīgu valsts atbalstu TAROM. Wizz Air Malta puda trīs atsevišķus apgalvojumus par to, kāpēc TAROM saņemtais valsts atbalsts bija nelikumīgs.

(137) Pirmkārt, Wizz Air Malta norāda, ka laikposmā no 2022. gada oktobra līdz 2023. gada decembrim Rumānijas valsts ar Satiksmes ministrijas starpniecību veica septiņus kapitāla palielinājumus TAROM par kopējo summu aptuveni 7,8 miljoni EUR, kas par vairāk nekā 6 miljoniem EUR pārsniedz kapitāla palielinājuma summu, kura apstiprināta ar otro lēmumu par kaitējuma atlīdzināšanu aptuveni 1,9 miljonu EUR apmērā. Ciktāl apstiprinātā kapitāla palielinājuma pārsniegums būtu attiecināms uz pirmo lēmumu par kaitējuma atlīdzināšanu, tas, pēc Wizz Air Malta domām, nozīmētu būtisku atļautā atbalsta maiņu, ņemot vērā to, ka Komisija atļāva valsts garantiju aizņēmumiem par 93,88 miljoniem RON (aptuveni 19,33 miljoni EUR), nevis kapitāla iepludināšanu.

(138) Otrkārt, Wizz Air Malta apgalvoja, ka TAROM ir guvusi labumu no nelikumīga valsts atbalsta tādā apmērā, ko tā nav izteikusi kvantitatīvi, jo TAROM tikai šķietami garantēja savu parādu CNAB par tā pakalpojumu sniegšanu. CNAB ir valstij piederošs uzņēmums, kura pakalpojumu sniegšanu kontrolē Transporta ministrija. Wizz Air Malta apgalvo, ka saskaņā ar īpašu līgumisku garantiju Satiksmes ministrijai (tas ir, TAROM galvenajam akcionāram) būtu jādod piekrišana garantijas (t. i., aktīvu, ko TAROM iekļāja kā nodrošinājumu saistību neizpildes gadījumā) izpildei. Tas faktiski nozīmē, ka parādnieka akcionāram, kas ir arī kreditora kontrolējošā struktūra, būtu jādod piekrišana nodrošinājuma aktivizēšanai – tas ir nosacījums, kuru privāts kreditors nepieņemtu. Wizz Air Malta rīcībā nebija informācijas par to, vai Rumānijas valdība šajā saistībā faktiski izmantoja savu rīcības brīvību.

⁽⁷⁵⁾ Lidojumu biežuma samazinājumi un ASK samazinājumi tiek īstenoti pārstrukturēšanas perioda laikā, un šajā periodā tie ir ar nelielām variācijām (dažos gados dažos maršrutos samazinājums ir nedaudz lielāks nekā 2026. pārskata gadā, bet dažos citos gados – nedaudz mazāks).

- (139) Treškārt, *Wizz Air Malta* uzskata, ka *TAROM* piedāvātā vienas vai vairāku laika nišu pārdošana (..) lidostā, ko *TAROM* akcionāri apstiprināja 2023. gada jūlijā, varētu notikt par cenu, kas varētu neatspoguļot patieso tirgus vērtību. Ja nolīgta cena būtu zemāka par tirgus vērtību, tas varētu būt atbalsts pircējam. Tomēr, pamatojoties uz publisku informāciju, *Wizz Air Malta* nav zināms, vai *TAROM* plāno veikt pārdošanu un par kādu cenu.

6.9. Rumānijas apsvērumi par *Wizz Air Malta* sūdzību

- (140) Rumānija 2024. gada 28. martā, 4. aprīlī, 16. aprīlī, 19. aprīlī un 24. aprīlī iesniedza savus apsvērumus par *Wizz Air Malta* iesniegto sūdzību.
- (141) Attiecībā uz pirmo apgalvojumu par nelikumīgu kapitāla iepludināšanu Rumānija vispirms paskaidro, ka saskaņā ar atbalsta juridisko pamatu, kas reģistrēts pirmajā lēmumā par kaitējuma atļidzināšanu, ar kuru apstiprināts valsts atbalsts valsts garantijas veidā, kā arī saskaņā ar pašu garantijas līgumu Satiksmes ministrijai kā *TAROM* vairākuma akcionāram ir pienākums nodrošināt finanšu līdzekļus garantētā aizdevuma atmaksas nodrošināšanai. Rumānija apgalvo, ka, tā kā Satiksmes ministrija nav aizdevuma līguma līgumslēdzēja puse, tā nevar tieši atmaksāt aizdevējam bankai un ka saskaņā ar Rumānijas tiesību aktiem vienīgais veids, kā tā var nodrošināt *TAROM* nepieciešamo finansējumu, ir kapitāla palielināšana, izmantojot jaunas akcijas.
- (142) Rumānija arī paskaidro, ka akcionāru lēmumiem, ar kuriem apstiprina kapitāla iepludināšanu, ne vienmēr seko faktiskā iepludināšana, kā tas izriet no lēmumiem, kas reģistrēti turpmākajās akcionāru sapulcēs, kuru rezultātā faktiskā kapitāla iepludināšana, kas veikta, pamatojoties uz Komisijas pirmo lēmumu par kaitējuma atļidzināšanu, līdz šim sasniedz 12 518 000 RON (aptuveni 2,7 miljonus EUR), kas atbilst attiecīgā aizdevuma pirmajām trim maksājumu daļām.
- (143) Šī summa ir iekļauta paziņotajā pārstrukturēšanas atbalstā un, konkrētāk, kapitāla palielināšanā 45,77 miljonu EUR apmērā (sk. 18. apsvērumu), ņemot vērā, ka summa 2,7 miljonu EUR apmērā bija nepieciešama, lai segtu *TAROM* likviditātes vajadzības 2023. gadā. Summa, kas iepludināta, pamatojoties uz Komisijas otro lēmumu par kaitējuma atļidzināšanu, precīzi atbilst apstiprinātajai atbalsta summai, palielinot kapitālu 9 439 155 RON apmērā (aptuveni 1,9 miljoni EUR). Rumānija arī paskaidro, ka pārstrukturēšanas periodā citi kapitāla palielinājumi līdz šim nav veikti.
- (144) Attiecībā uz otro apgalvojumu par nelikumīgu atbalstu, kas izriet no papildu garantijām par esošo parādu CNAB, apgrūtinot dažus *TAROM* aktīvus kā nodrošinājumu saistību neizpildes gadījumā, Rumānijas iestādes to uzskata par tikpat nepamatotu. Tas jo īpaši ir tāpēc, ka *TAROM* un CNAB ir divi neatkarīgi uzņēmumi, kas dibināti saskaņā ar Rumānijas sabiedrību tiesībām. Rumānija apgalvo, ka līguma noteikumu par attiecīgo garantiju, saskaņā ar kuru pret papildu nodrošinājumu vērstai izpildei ir jāsaņem galvenā akcionāra apstiprinājums, *TAROM* akcionāri ievieša vienpusēji. Tomēr, lai gan Satiksmes ministrija ir gan *TAROM*, gan CNAB lielākais akcionārs, uz to attiecas valdības ārkārtas rīkojums Nr. 109/2011 par valsts uzņēmumu korporatīvo pārvaldību. Šajos noteikumos ir precizēts, ka valsts uzraudzības iestāde (t. i., Satiksmes ministrija) nevar iejaukties valsts uzņēmumu lēmumu pieņemšanas procesā, vadībā un pašreizējā darbībā un ka jebkuri lēmumi, kas pieņemti, pārkāpjot šo ierobežojumu, nav spēkā. Rumānijas iestādes uzskata, ka šie noteikumi liegtu Satiksmes ministrijai nesniegt savu piekrišanu, ja CNAB nolemtu realizēt savus prasījumus attiecībā uz garantijas aktivizēšanu. Turklāt Rumānija uzsver, ka *TAROM* un CNAB rīkojās pilnībā kā tirgus ekonomikas dalībnieki attiecībā uz to starpā pastāvošajām saistībām – par to liecina i) vairāki akcionāru lēmumi, ar kuriem CNAB vadībai tiek prasīts veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai novērstu jebkādu kaitējumu CNAB, un pilnvaro valdi rīkoties saistībā ar iespējamu garantiju pagarināšanu, neatsaucoties uz nepieciešamību saņemt uzraudzības iestādes apstiprinājumu⁽⁷⁶⁾, ii) *TAROM* maksājumu turpināšana, lai samazinātu tās parādu CNAB, iii) CNAB komerclēnums atlikt noteiktus maksājumus, kamēr *TAROM* izrāda acīmredzamu labo gribu parāda atmaksai, iv) garantiju pagarināšana par labu CNAB ar papildu ķīlām, piemēram, attiecībā uz debitoru parādiem no (..) laika nišas pārdošanas, kas izriet no CNAB akcionāra lēmuma izmantot visus juridiskos līdzekļus, lai izvairītos no kaitējuma CNAB⁽⁷⁷⁾, v) fakts, ka *TAROM* parādam piemēro kavējuma naudu, lai CNAB saņemtu atļidzību par atmaksas termiņa pagarināšanu, vi) tas, ka CNAB zināja, ka tūlītēja pret nodrošinājumu vēsta izpilde, visticamāk, izraisītu *TAROM* maksātnespēju, turpretī Komisijas pārstrukturēšanas plāna apstiprināšana ļautu *TAROM* tuvākajā nākotnē atmaksāt parādu ar uzkrāto kavējuma naudu. Turklāt, lai uzsvertu, ka attiecīgajam līguma noteikumam nav nekādas ietekmes uz *TAROM* uzņēmējdarbību, *TAROM* valde ir lūgusi akcionāru sapulci izslēgt to no attiecīgā nodrošinājuma līguma, kas noslēgts starp CNAB un *TAROM*.

⁽⁷⁶⁾ Piemēram, CNAB 2022. gada 10. oktobra akcionāru lēmuma Nr. 14 3. un 4. punkts, CNAB 2022. gada 5. decembra akcionāru lēmuma Nr. 18 3. punkts, CNAB 2023. gada 22. maija paziņojuma par sanāksmes sasaukšanu Nr. 147 1. punkts kopā ar CNAB 2023. gada 27. jūnija akcionāru lēmuma Nr. 11 1. punktu.

⁽⁷⁷⁾ CNAB Akcionāra lēmums Nr. 14, *op. cit.*

Rumānija apņēma iesniegt grozīto līgumu Komisijai, tiklīdz tas būs stājies spēkā. Rumānija 2024. gada 17. aprīlī iesniedza akcionāru pilnsapulces Lēmumu Nr. 9/16.04.2024., ar kuru tika noraidīts grozījums garantijas līgumā, ar ko bija ieviests noteikums, ka pret nodrošinājumu vēršamī izpildei būtu nepieciešama uzraudzības iestādes (Satiksmes ministrijas) piekrišana, un tāpat arī ar lēmumu direktoru padomei tika uzdots veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai minēto noteikumu izslēgtu no garantijas līguma.

- (145) Attiecībā uz trešo apgalvojumu par (...) laika nišas pārdošanu zem tirgus vērtības Rumānija apgalvo, ka TAROM ir darījusi visu iespējamo, lai sasniegtu augstāko iespējamo laika nišas pārdošanas cenu. Par to liecina daudzi faktori, piemēram, tas, ka i) TAROM ir pasūtījusi (...) neatkarīga eksperta vērtējumu, lai aplēstu (...) laika nišas pārdošanas un nomas tirgus vērtību pirms konkursa procesa sākšanas un piedalītos pārdošanas procesā, ka ii) pēc tam, kad ar pasaulē lielāko laika nišu koordinatoru *Airport Coordination Limited* tika apspriestas iespējas un potenciālie pircēji, TAROM aktīvi meklēja piedāvājumus no aptuveni 20 uzņēmumiem, ka iii) pirmajā pārdošanas procesā, kas sākās 2023. gada martā, TAROM centās uzlabot piedāvājumus un pēc tam izvēlējās uzņēmumu, kas bija iesniedzis cenas ziņā vislielāko piedāvājumu, bet pēc tam vairākus mēnešus turpināja sarunas par līgumu, līdz 2023. gada novembrī pretendents nācās pārtraukt šo procesu (...), un ka iv) 2023. gada decembrī TAROM uzsāka otru pārdošanas procesu, kā arī vēlreiz (...) (sk. 119. apsvērumu).

7. PĀRSTRUKTURĒŠANAS ATBALSTA PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

- (146) Komisija vispirms novērtēs, vai TAROM pārstrukturēšanas plāna publiskais finansējums, kā noteikts 18. apsvērumā, ietver valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, un, ja tas tā ir, tad noteiks, vai šāds atbalsts ir likumīgs un saderīgs ar iekšējo tirgu.

7.1. Valsts atbalsta esība

- (147) LESD 107. panta 1. punktā teikts: “[j]a vien Līgumi neparedz ko citu, ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm.”

- (148) Tāpēc, lai pasākums tiktu kvalificēts kā atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, tam jāatbilst šādiem kumulatīviem nosacījumiem: i) pasākumam jābūt attiecināmam uz valsti un finansētam no valsts līdzekļiem, ii) tam jārada priekšrocība saņēmējam, iii) piešķirtajai priekšrocībai jābūt selektīvai un iv) pasākumam jārada konkurences izkropļojumi vai jādraud tos radīt un jāiespaido tirdzniecība starp dalībvalstīm.

- (149) Komisija norāda, ka Rumānija ir paziņojusi, ka pasākumi ir uzskatāmi par valsts atbalstu. Šis paziņojums neatbrīvo Komisiju no pienākuma pašai pārbaudīt, vai šie pasākumi ietver valsts atbalstu.

7.1.1. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (150) Kā norādīts lēmuma par glābšanas atbalstu 30. apsvērumā, 175 952 000 RON (aptuveni 36,66 miljoni EUR) aizdevumu par labu TAROM piešķīra Valsts finanšu ministrija ar Valsts kases starpniecību saskaņā ar aizdevuma līguma starp minēto ministriju un TAROM noteikumiem, īstenojot Rumānijas valdības ārkārtas rīkojumu. Pirmkārt, lēmumam piešķirt glābšanas aizdevumu jābūt attiecināmam uz valsti un jāietver valsts līdzekļi. Pārstrukturēšanas

atbalsta ietvaros summa, kas atbilst glābšanas aizdevumam (ar procentiem un jebkādam ārvalstu valūtas kursa atšķirībām), tiks norakstīta (sk. 18. apsvērumu). Lēmumu atteikties no prasības atmaksāt glābšanas aizdevumu ar procentiem pieņem valsts, un tas tiks segts no valsts budžeta.

- (151) Kā norādīts 19. apsvērumā, pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanas juridiskais pamats ir valdības rīkojums Nr. 45/1997, kas grozīts ar valdības ārkārtas rīkojumu Nr. 113/2021, un saskaņā ar minētajiem valdības rīkojumiem finansējumu pārstrukturēšanas atbalsta pasākumiem nodrošinās Satiksmes ministrija. Tādējādi lēmumu par abu pārstrukturēšanas atbalsta pasākumu piešķiršanu pieņēma valsts, un abu pasākumu finansējums tiek piešķirts no valsts budžeta.
- (152) Tāpēc Komisija secina, ka paziņotie pārstrukturēšanas atbalsta pasākumi ir saistīti ar valsts līdzekļiem, kā arī lēmumi piešķirt pasākumus ir attiecināmi uz valsti.

7.1.2. Priekšrocība

- (153) Komisijai ir jāpārbauda, vai pasākumi rada priekšrocību TAROM, proti, vai neviens tirgus dalībnieks, kam pieder TAROM akcijas, situācijā, kas ir pēc iespējas līdzīga Rumānijas situācijai, nepieņemtu līdzīgu lēmumu un nepiešķirtu tādus pašus pasākumus ar tādiem pašiem nosacījumiem, neņemot vērā ieguvumus, ko Rumānija sagaida kā valsts vara ⁽⁷⁸⁾.
- (154) Par šādas priekšrocības esību var secināt no tā, ka TAROM ir ievērojami uzkrātie zaudējumi un negatīvs pašu kapitāls (13. un 88. apsvērumi), gandrīz visi TAROM aktīvi jau ir iekļāti kā nodrošinājums iepriekšējam vai pašreizējam finansējumam un TAROM nav spējusi iegūt pietiekamu kapitālu vai piesaistīt aizņēmuma finansējumu tirgus apstākļos bez valsts atbalsta (17., 53. un 54. apsvērumi).
- (155) Pasākumi palīdzēs aviosabiedrībai TAROM finansēt tās darbības turpināšanu un pārstrukturēšanas plāna īstenošanu, nodrošinot tai piekļuvi finansējumam, ko TAROM, ņemot vērā tās īpašo situāciju un pašreizējos apstākļus, nav spējusi iegūt tirgū. Šajā ziņā ir apšaubāms, ka TAROM ar līdzīgiem nosacījumiem varētu piesaistīt šādu finansējumu no privātā tirgus.
- (156) Tāpēc Komisija secina, ka pasākumi piešķir aviosabiedrībai TAROM ekonomisku priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.1.3. Selektivitāte

- (157) Pasākumi tiks piešķirti tikai TAROM labā. Kā norādījusi Tiesa ⁽⁷⁹⁾, ja atbalsts ir individuāls, ekonomiskās priekšrocības noteikšana principā ļauj prezumēt, ka pasākums ir selektīvs. Tā tas ir neatkarīgi no tā, vai attiecīgajā tirgū darbojas uzņēmēji līdzīgā situācijā. Jebkurā gadījumā paziņotie pasākumi nekādā gadījumā nav daļa no plašāka vispārējās ekonomikas politikas pasākuma, kā mērķis ir sniegt tāda paša veida *ad hoc* atbalstu visiem uzņēmumiem, kuri atrodas līdzīgā juridiskā un faktiskā situācijā, ņemot vērā pasākumu mērķi (ņemot vērā, ka visiem uzņēmējiem principā būtu jāsedz savas izmaksas), un darbojas aviācijas vai citās ekonomikas nozarēs, bet šāds atbalsts tiek darīts pieejams tikai aviosabiedrībai TAROM.
- (158) Tāpēc Komisija secina, ka pasākumi ir selektīvi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.1.4. Konkurences izkropļojums un ietekme uz tirdzniecību

- (159) Ja dalībvalsts piešķirtais atbalsts stiprina uzņēmuma stāvokli salīdzinājumā ar citiem uzņēmumiem, kuri konkurē ES iekšējā tirdzniecībā, var uzskatīt, ka minētais atbalsts ietekmē šos uzņēmumus. Pietiek ar to, ka atbalsta saņēmējs

⁽⁷⁸⁾ Tiesas spriedums, 2017. gada 20. septembris, Komisija / Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, 59. punkts; Tiesas spriedums, 2012. gada 5. jūnijs, Komisija/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 78., 79. un 103. punkts.

⁽⁷⁹⁾ Tiesas spriedums, 2015. gada 4. jūnijs, Komisija/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. punkts.

konkurē ar citiem uzņēmumiem tirgos, kas ir atvērti konkurencei. Šajā saistībā fakts, ka ekonomikas nozare ir liberalizēta Savienības līmenī, ir elements, pamatojoties uz kuru varētu noteikt, ka atbalstam ir reāla vai potenciāla ietekme uz konkurenci un ka tas ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

- (160) TAROM sniedz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus uz Rumāniju, no tās un tās iekšienē un konkurē šajā tirgū, it īpaši ar Wizz Air, Ryanair, HiSky, Lufthansa un citām aviosabiedrībām. Aviācijas tirgus ir atvērts konkurencei Savienībā un pakalpojumu sniegšanai starp dalībvalstīm. Pasākumi nodrošina TAROM finansējumu ar tādiem nosacījumiem, kādus tā nebūtu varējusi iegūt privātajā tirgū, un atbrīvo to no maksām, kas tai būtu jāmaksā parastos tirgus apstākļos. Tādējādi pasākumi nostiprina TAROM stāvokli Rumānijas gaisa pārvadājumu tirgū salīdzinājumā ar tās konkurentiem, kuri neguva labumu no šiem pasākumiem.
- (161) Attiecīgi pārstrukturēšanas atbalsta pasākumi rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

7.1.5. Secinājums par valsts atbalsta esību

- (162) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka pārstrukturēšanas atbalsta pasākumi ir valsts atbalsts aviosabiedrībai TAROM LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

7.2. Pārstrukturēšanas atbalsta pasākumu likumība

- (163) Komisija norāda, ka 2023. gadā jau ir veikti kapitāla palielinājumi par kopējo summu 2,7 miljoni EUR no kopējā paziņotā kapitāla palielinājuma 45,77 miljonu EUR apmērā (18. un 19. apsvērums). Komisija arī norāda, ka saskaņā ar VĀR pārējie paziņotie pārstrukturēšanas atbalsta pasākumi netiks īstenoti, pirms tos nebūs apstiprinājusi Komisija (19. apsvērums).
- (164) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka Rumānija ir piešķirusi minēto paziņoto pasākumu daļu bez Komisijas lēmuma, ar kuru šie pasākumi tiktu atzīti par saderīgiem ar iekšējo tirgu. Šādi rīkojoties, Rumānija ir pārkāpusi LESD 108. panta 3. punktā noteikto nogaidīšanas pienākumu. Tādējādi šī paziņoto pārstrukturēšanas atbalsta pasākumu daļa par labu TAROM ir nelikumīgs valsts atbalsts.

7.3. Atbalsta saderība ar iekšējo tirgu

- (165) Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta formulējumu Komisija par saderīgiem ar iekšējo tirgu var uzskatīt atbalsta pasākumus, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tādas nelabvēlīgas ietekmes uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.
- (166) No paziņojuma neizriet, ka pārstrukturēšanas atbalsts vai ar to saistītie nosacījumi, vai ar atbalstu veicinātās saimnieciskās darbības varētu būt saistītas ar kādas attiecīgas Savienības tiesību normas pārkāpumu. Konkrēti, Komisija nav nosūtījusi Rumānijai argumentētu atzinumu par iespējamu Savienības tiesību aktu pārkāpumu, kas būtu saistīts ar šo lietu, un nav saņēmusi nekādas sūdzības vai informāciju, kas liecinātu, ka valsts atbalsts, ar to saistītie nosacījumi vai saimnieciskās darbības, kuras atbalsts veicina, varētu būt pretrunā attiecīgajiem Savienības tiesību aktu noteikumiem.
- (167) Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu, lai atbalstu varētu atzīt par saderīgu, no vienas puses, tam jābūt vēršam uz konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstības veicināšanu un, no otras puses, tas nedrīkst nelabvēlīgi ietekmēt tirdzniecības nosacījumus tiktāl, ka tas būtu pretrunā kopīgām interesēm.
- (168) Saskaņā ar pirmo nosacījumu Komisija pārbauda, vai atbalsts ir paredzēts, lai veicinātu konkrētu saimniecisko darbību attīstību. Saskaņā ar otro nosacījumu Komisija līdzsvaro ierosinātā atbalsta pozitīvo ietekmi uz to darbību attīstību, kuras paredzēts atbalstīt, ar negatīvo ietekmi, ko atbalsts var atstāt uz iekšējo tirgu ⁽⁸⁰⁾.

⁽⁸⁰⁾ Tiesas spriedums, 2020. gada 22. septembris, Austrija/Komisija (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 19. punkts.

- (169) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs Komisija ir izklāstījusi kritērijus, kurus tā pārbauda, novērtējot uzņēmuma pārstrukturēšanas atbalsta saderību ar iekšējo tirgu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu ⁽⁸¹⁾.
- (170) Rumānija uzskata, ka pārstrukturēšanas atbalstu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm.
- (171) Ņemot vērā attiecīgā valsts atbalsta raksturu un mērķi, kā arī Rumānijas iestāžu apgalvojumus, Komisija novērtēs, vai plānotais finansējums pārstrukturēšanai atbilst attiecīgajiem kritērijiem, kas paredzēti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs.
- (172) Pārbaudot, vai pārstrukturēšanas atbalstam ir nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm, Komisija veic samēra pārbaudi saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu un Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm. Veicot šo pārbaudi, ja labuma guvējs ir tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu, Komisija izsver atbalsta pozitīvo ietekmi attiecībā pret negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm, ko rada valsts atbalsts. Veicot šo novērtējumu, Komisija ņem vērā valsts ieviešanas nepieciešamību, atbalsta piemērotību, samērīgumu, pārredzamību, principu "vienreiz un pēdējoreiz" un Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs izklāstītos pasākumus, lai ierobežotu konkurences izkropļojumus.

7.3.1. Attiecināmība: nozariskais tvērums un grūtībās nonācis uzņēmums

- (173) Lai labuma guvējs būtu tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu, tam jābūt kvalificētam kā grūtībās nonākušam uzņēmumam, kā definēts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 2.2. iedaļā. Konkrētāk, saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punktu uzņēmums ir uzskatāms par nonākušu grūtībās, ja bez valsts ieviešanas tas gandrīz noteikti īstermiņā vai vidējā termiņā būs spiests beigt darbību. Tā tas būtu gadījumā, ja iestātos vismaz viens no apstākļiem, kas aprakstīti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta a)–d) apakšpunktā.
- (174) Kā paskaidrots lēmuma par procedūras sākšanu 7. apsvērumā un lēmuma par glābšanas atbalstu 6., 53. un 57. apsvērumā, kopš 2018. gada 31. decembra un līdz lēmuma par procedūras sākšanu pieņemšanai 2021. gada jūlijā TAROM ir izmēlusi vairāk nekā pusi no sava parakstītā akciju kapitāla uzkrāto zaudējumu dēļ un tādējādi ir izpildījusi Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta a) apakšpunktā noteikto kritēriju (sk. minētā lēmuma 39. apsvērumu). Kā izriet no Rumānijas iesniegtajiem finanšu datiem, kas aprakstīti 13., 16. un 88. apsvērumā, minētā situācija kopš 2021. gada jūlija nav mainījies, un tas liecina, ka TAROM turpināja ciest zaudējumus pēc 2019. gada un 2023. gada beigās tai bija negatīvs pašu kapitāls. No tā izriet, ka TAROM atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta a) apakšpunkta kritērijiem un tādējādi ir kvalificējama kā grūtībās nonācis uzņēmums.
- (175) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 21. punktu jaunizveidots uzņēmums, kas ir uzņēmums pirmajos trīs darbības gados attiecīgajā darbības jomā, nav tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu. TAROM Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē nav jaunizveidots uzņēmums, jo šī aviosabiedrība tika dibināta 1954. gadā (sk. 8. apsvērumu), tātad vairāk nekā pirms trīs gadiem.
- (176) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 22. punkts paredz, ka uzņēmums, kas pieder lielākai uzņēmumu grupai vai ko pārņem lielāka uzņēmumu grupa, parasti nav tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu, ja vien nevar pierādīt, ka uzņēmumam ir iekšēja rakstura grūtības, kas neizriet no izmaksu patvaļīgas sadales starp grupas dalībniekiem, un grūtības ir pārāk nopietnas, lai tās varētu novērst pati grupa.
- (177) TAROM grūtības galvenokārt rada novecojoša un neviendabīga gaisa kuģu flote un darbības neefektivitāte (15. apsvēruma). TAROM nepieder lielākai uzņēmumu grupai, un to pilnībā kontrolē valsts ar Transporta ministrijas starpniecību (8. apsvēruma), tādējādi tas ir publisks uzņēmums, kuru pilnībā kontrolē valsts, pamatojoties uz tās īpašumtiesībām un finansiālo līdzdalību ⁽⁸²⁾. Tādējādi TAROM nav nedz kādas lielākas uzņēmumu grupas daļa, nedz arī to pārņem šāda grupa.

⁽⁸¹⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes, 38. punkts.

⁽⁸²⁾ Sk. 2. panta b) punktu Komisijas Direktīvā 2006/111/EK (2006. gada 16. novembris) par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību (OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp.).

- (178) No fakta, ka valsts pilnībā kontrolē TAROM, izriet, ka šajā gadījumā jebkāda valsts finansiālā palīdzība TAROM grūtību pārvarēšanai būtu kvalificējama kā atbalsts, ja vien šāda palīdzība netiek sniegta saskaņā ar tirgus nosacījumiem. Tāpēc, lai gan TAROM grūtības ir iekšēja rakstura, nerodas jautājumi par to, vai tās izriet no izmaksu patvaļīgas sadales starp grupas dalībniekiem un vai grūtības ir pārāk nopietnas, lai tās varētu novērst pati grupa.
- (179) Turklāt saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 18. punktu uzņēmumi, kas darbojas ogļrūpniecībā un tērauda nozarē, un finanšu uzņēmumi nav tiesīgi saņemt atbalstu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm. Kā izklāstīts 9. apsvērumā, TAROM darbojas pasažieru, kravas un pasta gaisa pārvadājumu jomā. No tā izriet, ka TAROM nedarbojas ne ogļrūpniecībā vai tērauda nozarē, un tā arī nav finanšu uzņēmums un tādējādi nav izslēgta no pārstrukturēšanas atbalsta saņemšanas saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 18. punktu.
- (180) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka TAROM ir grūtībās nonācis uzņēmums un ir tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu.

7.3.2. Atbalsts veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību

- (181) Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu valsts atbalstam, lai to varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, ir jāveicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstība.
- (182) Šajā ziņā, lai pierādītu, ka pārstrukturēšanas atbalsta mērķis ir veicināt šādu darbību vai jomu attīstību, dalībvalstij, kas piešķir šādu atbalstu, ir jāpierāda, ka tā mērķis ir novērst sociālas grūtības vai tirgus nepilnības. Konkrētajā pārstrukturēšanas atbalsta kontekstā Komisija norāda, ka, kā atzīts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. punktā, iziešana no tirgus ir svarīga plašākam produktivitātes palielināšanas procesam. Tādējādi tas vien, ka tiek novērsta uzņēmuma iziešana no tirgus, pietiekami nepamato valsts atbalsta piešķiršanu. Gluži pretēji, glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsts ir viens no kropļojošākajiem valsts atbalsta veidiem, jo tā ir iejaukšanās iziešanas no tirgus procesā. Tomēr noteiktās situācijās grūtībās nonākuša uzņēmuma pārstrukturēšana var veicināt saimniecisko darbību vai tautsaimniecības jomu attīstību arī bez paša labuma guvēja veiktajām darbībām. Tā tas ir gadījumā, ja bez šāda atbalsta labuma guvēja neveiksme radītu tirgus nepilnības vai sociālas grūtības, kas kavētu to saimniecisko darbību un/vai tautsaimniecības jomu attīstību, kuras skartu šādas situācijas. Šādu situāciju neizsmēlošs saraksts ir iekļauts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punktā.
- (183) Šādas situācijas cita starpā rodas, kad labuma guvējs, kura neveiksmīgo uzņēmējdarbību cenšas novērst ar atbalstu, sniedz svarīgu pakalpojumu, ko ir grūti dublēt, un kad jebkuram konkurentam būtu grūti vienkārši pārņemt tā sniegšanu, un tas varētu radīt risku, ka šī svarīgā pakalpojuma sniegšana varētu tikt pārtraukta (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunkts). Ļaujot labuma guvējam turpināt darbību, atbalsts tādējādi novērš šādas tirgus nepilnības vai sociālas grūtības. Tomēr pārstrukturēšanas atbalsta gadījumā tas tā ir tikai tad, ja atbalsts ļauj labuma guvējam konkurēt tirgū pašam saviem spēkiem, ko var nodrošināt tikai tad, ja atbalsta priekšnoteikums ir tāda pārstrukturēšanas plāna īstenošana, kas atjauno labuma guvēja ilgtermiņa dzīvotspēju.
- (184) Lai gan Komisija lēmumā par procedūras sākšanu neizteica šaubas par sociālo grūtību un/vai tirgus nepilnību kritērija izpildi, Komisija saņēma piezīmes par šo jautājumu no ieinteresētās personas – aviosabiedrības Wizz Air. Konkrētāk, Wizz Air apgalvoja, ka TAROM pēdējo gadu laikā ir zaudējusi tirgus daļu aviosabiedrībām Wizz Air un Blue Air, kuru tirgus daļa laikā, kad Wizz Air iesniedza savas piezīmes, bija attiecīgi 40 % un 13 %. Tādējādi, pēc Wizz Air domām, TAROM Rumānijas gaisa transporta tirgū nav bijusi nozīmīga loma, ko varētu pielīdzināt valsts infrastruktūras pakalpojumu sniedzēja lomai.
- (185) Tāpēc Komisija vispirms izvērtēs, vai atbalsts ir paredzēts, lai novērstu tirgus nepilnības vai sociālās grūtības (7.3.2.1. iedaļa), un vai tam ir pievienots pārstrukturēšanas plāns, ar ko tiek atjaunota labuma guvēja ilgtermiņa dzīvotspēja (7.3.2.2. iedaļa).

7.3.2.1. Sociālo grūtību vai tirgus nepilnību novēršana, kas veicina kādas saimnieciskās darbības vai tautsaimniecības jomas attīstību

- (186) Starp situācijām, kad grūtībās nonākuša uzņēmuma glābšana var veicināt saimniecisko darbību vai teritoriju attīstību, Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunkts attiecas uz gadījumiem, kad pastāv risks, ka var tikt pārtraukts svarīgs pakalpojums, ko ir grūti dublēt, un kad jebkuram konkurentam būtu grūti vienkārši pārņemt tā sniegšanu.
- (187) Pamatojoties uz Rumānijas iesniegtajiem datiem, Komisija uzskata, ka TAROM ir svarīga nozīme savienotības nodrošināšanā Rumānijas iedzīvotājiem, uzņēmumiem un žudeciem.
- (188) Konkrēti, TAROM atšķirībā no tās galvenajiem konkurentiem, kas pašlaik darbojas Rumānijas tirgū, t. i., Wizz Air un Ryanair (10. apsvērums), izmanto “rumbas un spieķu” modeļa tīklu (130. apsvērums), savienojot dažādus Rumānijas žudecus ar galvaspilsētu un nodrošinot savienotos starptautiskos lidojumus. Tas ļauj pasažieriem piekļūt maršrutiem, kurus neapkalpo viņiem tuvākā lidosta.
- (189) Turklāt TAROM ir vērsta uz to, lai nodrošinātu savienojumus ar primārajām lidostām pietiekami bieži un ērtā laikā pasažieriem, kas ir īpaši svarīgi ceļotājiem, kuriem svarīgs ir laiks, piemēram, biznesa klientiem (129. apsvērums).
- (190) Savienojumi ar primārajām lidostām pietiekami bieži un ērtā laikā ir īpaši svarīgi Rumānijas tirgum, ņemot vērā Rumānijas dzelzceļa un autoceļu tīkla slikto stāvokli, kas padara ceļošanu pa dzelzceļu vai autoceļiem ne vien daudz ilgāku par gaisa transportu, bet arī neuzticamu un neērtu (sk. 132.–134. apsvērumu). 2024. gada 29. martā TAROM bija vienīgais operators desmit maršrutos, savukārt deviņos citos maršrutos lidojums veic tikai viena cita aviosabiedrība ⁽⁸³⁾ (130. apsvērums). Tas nozīmē, ka, ja TAROM izietu no tirgus, maršruti, kurus tā pašlaik apkalpo viena pati, vairs netiktu apkalpoti, savukārt tajos maršrutos, kuros pašlaik lidojumus veic tikai viena cita aviosabiedrība, rastos monopolstāvoklis. Tikai deviņos maršrutos ⁽⁸⁴⁾ TAROM pašlaik konkurē ar vairāk nekā vienu konkurentu (sk. arī 197. apsvērumu).
- (191) Galvenie TAROM konkurenti Rumānijas tirgū nodrošina savienojumus saskaņā ar modeli “no punkta līdz punktam”, un ir maz ticams, ka tie mainīs savu maršrutu modeli, jo to mērķis ir panākt izmaksu ziņā visefektīvāko rezultātu, izvēloties lidostas un/vai laika nišas par viszemāko cenu (127. un 128. apsvērums). Turklāt tādas tradicionālās aviosabiedrības kā Lufthansa un Air France-KLM galvenokārt novirza pasažierus no Bukarestes uz saviem gaisa satiksmes mezgliem, nevis savieno Rumānijas žudecus savā starpā vai Bukaresti ar citām nozīmīgām pilsētām citur pasaulē (sk. arī 128. un 129. apsvērumu). Tādējādi daudzi reģionālie pasažieri, kuri paļaujas uz “rumbas un spieķu” modeli, netiktu apkalpoti, un tas arī negatīvi ietekmētu biznesa klientus, kuriem ir jāoptimizē ceļā pavadītais laiks un kuriem ir vajadzīgi uzticami savienojumi ērtās stundās un pienācīgs lidojumu biežums.
- (192) Komisija norāda, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunktā atsauce uz valsts infrastruktūras pakalpojumu sniedzēju ir tikai piemērs un nenozīmē, ka ikviens uzņēmums, kuru ir vērts pārstrukturēt, ņemot vērā tā sniegtā pakalpojuma būtiskumu minētā punkta nozīmē, būtu jāpielīdzina valsts infrastruktūras pakalpojumu sniedzēja lomai.
- (193) Turklāt tirgus lielums, kurā uzņēmums darbojas, vai minētā uzņēmuma tirgus daļa arī nav noteicošais faktors, lai noteiktu, cik būtisks ir pakalpojums, kas var tikt traucēts. To nesen apstiprināja Tiesa Wizz Air apelācijas lietā ⁽⁸⁵⁾ par glābšanas atbalstu TAROM. Tiesa spriedumā šajā lietā konkrēti norādīja, ka, “lai gan tirgus, kurā darbojas atbalsta saņēmējs, lielums, un tā daļa šajā tirgū var būt faktori, kuri norāda uz šī saņēmēja sniegto pakalpojumu būtiskumu, ne no šo pamatnostādņu 44. panta b) apakšpunkta, ne no to konteksta neizriet, ka tas noteikti būtu atkarīgs no šiem faktoriem un ka it īpaši atbalsta saņēmēja darbības neturpināšana varētu izraisīt būtiskas sociālās grūtības vai

⁽⁸³⁾ Wizz Air ir paziņojusi, ka no 2024. gada 17. jūnija sāks lidojumus maršrutā Otopeni–Budapešta. No šī datuma TAROM būs vienīgais operators deviņos maršrutos, un duopols pastāvēs desmit maršrutos.

⁽⁸⁴⁾ Kad TAROM būs pārdevusi savu (...) laika nišu, to maršrutu skaits, kuros tai ir vairāk nekā viens konkurents, samazināsies līdz astoņiem.

⁽⁸⁵⁾ Tiesas spriedums, 2024. gada 11. janvāris, lieta C-440/22 P, Wizz Air Hungary / Komisija, ECLI:EU:C:2024:26, 35.–39. punkts.

nopietnu tirgus nepilnību vienīgi ar nosacījumu, ka tirgus, kurā tas darbojas, ir noteikta lieluma.” Tiesa apstiprināja Vispārējās tiesas viedokli, ka ierobežotais tirgus apjoms nerada šķērslī tam, lai šajā tirgū sniegto pakalpojumu varētu kvalificēt kā būtisku Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu izpratnē, it īpaši tad, ja, kā to ir konstatējusi Vispārējā tiesa, TAROM darbības izbeigšana, izraisot konkrētu atsevišķu pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārtraukšanu Rumānijā, pasliktinātu Rumānijas žudecu, kurus apkalpo vienīgi šī sabiedrība, savienotību, kā arī šo žudecu ekonomisko situāciju.

- (194) Ir tiesa, ka TAROM tirgus daļa dažu gadu laikā ir samazinājusies vai saglabājusies nemainīga, tomēr labuma guvējs pēdējos gados ir varējis ievērojami palielināt pasažieru skaitu no 2,41 miljona 2017. gadā līdz 3,13 miljoniem 2019. gadā (sk. arī 99. apsvērumu). Līdz ar pārstrukturēšanas plāna īstenošanu, kā arī ņemot vērā *Blue Air* darbības pārtraukšanu 2022. gada septembrī (sk. arī 131. apsvērumu), šī tendence, visticamāk, turpināsies arī nākotnē – par to liecina arī TAROM uzņēmējdarbības prognozes. Katrā gadījumā nevis TAROM tirgus daļa, bet gan tās nozīme savienotības nodrošināšanā ar Rumānijas žudeciem liecina par TAROM pakalpojuma būtiskumu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunkta nozīmē.
- (195) Kā jau izklāstīts lēmuma par procedūras sākšanu 43., 44. un 45. apsvērumā, Komisijai ir zināms, ka konkurenti ir sākuši veikt lidojumus dažos TAROM apkalpotajos iekšzemes maršrutos. Piemēram, 2020. gada vasarā *Blue Air* sāka apkalpot maršrutu, kuros TAROM līdz tam bija vienīgais operators: Bukareste–Oradja (kuru pēc *Blue Air* darbības pārtraukšanas atkal apkalpo tikai TAROM), Kluža–Jasi un Jasi–Timișoara (kurus TAROM pašlaik vairs neapkalpo, un, kopš *Blue Air* un TAROM pārtrauca apkalpot šos maršrutos, tajos lidojumus nav sākusī veikt neviena cita aviosabiedrība), bet pēc tam 2021. gadā *HiSky* sāka veikt lidojumus maršrutos Bukareste–Timișoara un Bukareste–Kluža. Tas, šķiet, norāda uz to, ka gaisa kuģa lielums ne vienmēr ir šķērslis konkurentiem ienākt iekšzemes maršrutos, kur pieprasījums kopumā ir mazāks nekā starptautiskajos maršrutos. Turklāt attiecībā uz starptautiskajiem maršrutiem Rumānijas daži sniegtie piemēri par cenu atšķirībām starp TAROM un citiem pārvadātājiem nav pietiekami pārlicinoši, lai Komisija varētu izdarīt secinājumu par iespējamo cenu pieaugumu un alternatīvu aviosabiedrību neienākšanu, ja TAROM pārtrauktu apkalpot šos maršrutos.
- (196) Tomēr, lai gan dažos maršrutos – vismaz īslaicīgi – varētu ienākt citi pārvadātāji, nevar pieņemt, ka konkurenti būtu spējīgi un gatavi pārņemt TAROM lomu ērtas savienotības nodrošināšanā Rumānijas iedzīvotājiem un uzņēmumiem par pieņemamām cenām (sk. 130. apsvērumu), dublējot visus tos maršrutos un lidojumu pakalpojumus vai to lielāko daļu, ko TAROM bez traucējumiem klientiem vidējā termiņā vai ilgtermiņā ir nodrošinājusi valsts un starptautiskā līmenī. Jo īpaši pēc *Blue Air* iziešanas no tirgus pastāv nepārprotams risks, ka Rumānijas ziemeļu un centrālās daļas žudeci, kas arī nav labi savienoti ar dienvidiem pa autoceļiem un dzelzceļu, būs spiesti izmantot ļoti ilgus un neērtus braucienus pa dzelzceļu vai izmantot autoceļu tīklu, kas lielākoties ir sliktā tehniskā stāvoklī un kam pārsvarā vienā virzienā ir tikai viena satiksmes josla (sk. 133. un 134. apsvērumu).
- (197) Konkrētāk, 2024. gada 29. martā no kopumā 28 maršrutiem, kurus apkalpo TAROM, labuma guvējs ir vienīgais operators piecos iekšzemes un četros starptautiskos maršrutos (sk. 127. apsvērumu), un vēl 10 maršrutos (astoņi starptautiskie maršruti un divi iekšzemes maršruti) ir tikai viens cits konkurents (tātad tajos pastāv duopols) (sk. 130. apsvērumu). Nav pierādījumu tam, ka konkurenti būtu gatavi dublēt šo tīklu, kas tiek nodrošināts, izmantojot “rumbas un spieķu” sistēmu, kādu izmanto TAROM. Tā savieno reģionālās lidostas ar galvaspilsētu, izmantojot Otopeni lidostu, savukārt konkurenti Rumānijas tirgū savus pakalpojumus galvenokārt sniedz saskaņā ar modeli “no punkta līdz punktam” vai ved pasažierus uz saviem gaisa satiksmes mezgliem (proti, Minheni, Vīni, Varšavu u. c.). Konkrēti, kopš TAROM ir izbeigusi apkalpot piecus maršrutos (proti, Jasi–Timișoara, Kluža–Jasi, Bukareste–Sibiu, Bukareste–Erevāna, Bukareste–Tbilisi), neviens cits konkurents tajos lidojumus nav sācis. Pēc *Blue Air* darbības pārtraukšanas 2022. gada septembrī tikai viena cita aviosabiedrība – jaunienācējs *HiSky* – pašlaik veic lidojumus Rumānijas iekšienē divos maršrutos, proti, maršrutos Bukareste–Timișoara un Bukareste–Kluža (130. apsvērumu).
- (198) Gaisa satiksmes savienojumi starp dažādiem žudeciem un galvaspilsētu Rumānijā ir īpaši svarīgi Rumānijas autoceļu un dzelzceļa tīkla sliktā stāvokļa dēļ. Tāpēc šo sauszemes satiksmes tīklu izmantošana nav dzīvotspējīgs risinājums, lai mērotu lielākus attālumus – par to liecina ilgais laiks, kas jāpavada ceļā, un dažkārt sarežģīti apstākļi, kas dominē daudzos maršrutos. Rumānija, piemēram, paskaidro, ka Rumānijas žudeci un it īpaši tās ziemeļaustrumu žudeci ir

vāji savstarpēji savienoti, un vēl nav pabeigti svarīgi Eiropas transporta tīkla (TEN-T) posmi (sk. 133. apsvērumu). Tādēļ gaisa transports ir ļoti svarīgs reģionālās attīstības aspekts. Šajā sakarā septiņi vietējie maršruti, ko apkalpo TAROM un kas savieno Otopeni lidostu ar valsts centrālās un ziemeļu daļas lidostām, joprojām ir būtiski efektīvai reģionālajai savienotībai (sk. 134. apsvērumu). TAROM apkalpotie maršruti savieno Rumānijas ziemeļu daļā esošos zudēkus ne tikai ar valsts dienvidiem, bet arī caur Bukaresti ar galamērķiem ārvalstīs.

- (199) Tas, ka TAROM nav liela aviosabiedrība, pats par sevi neliedz uzskatīt tās pakalpojumu par svarīgu Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunkta nozīmē. Turklāt zināma aizstājamības pakāpe pati par sevi neizslēdz traucējumu risku. Piemēram, pasažieriem, kuriem svarīgs ir laiks (piemēram, tiem, kas dodas darījuma braucienos), ceļošana var būt ievērojami apgrūtināta, ņemot vērā autoceļu un dzelzceļa tīkla slikto stāvokli, kas savukārt var ietekmēt daudzus uzņēmumus, kuri paļaujas uz elastīgumu, ko nodrošina TAROM daudzie un ērtie savienojumi no reģionālajām lidostām uz galvaspilsētu un atpakaļ, kā arī uz zudēkiem, kuros šie uzņēmumi darbojas. Tas ir pakalpojums, ko nepiedāvā ZIP, piemēram, Wizz Air, kura piedāvājums ir ļoti atkarīgs no cenas un parasti balstās uz lētākām laika nišām vai lidostām ar viszemāko maksu. Piedevām TAROM galvenie konkurenti galvenokārt apkalpo tiešos savienojumus, savukārt Lufthansa un Air France-KLM galvenokārt pārvadā pasažierus uz savām lidostām, kas ir gaisa satiksmes mezgli (sk. 128. apsvērumu), un HiSky nepiedāvā tādu pašu pakalpojumu līmeni kā TAROM, lidojot uz sekundārajām lidostām, izmantojot neērtākas laika nišas un piedāvājot tikai nelielu skaitu maršrutu. Šajā kontekstā TAROM “rumbas un spieķu” sistēmas zaudēšana apvienojumā ar tās piedāvātā pakalpojumu līmeņa (ērtas laika nišas, labs lidojumu biežums, daudzas primārās lidostas, pieņemamas cenas) zaudēšanu radītu īpaši negatīvu ietekmi, un nekas neliecina, ka konkurenti būtu gatavi dublēt šādu tīklu un apkalpošanas līmeni.
- (200) Tāpēc Komisija uzskata, ka pārstrukturēšanas atbalsts novērsīs Rumānijas gaisa transporta tirgus traucējumu risku, ko, visticamāk, radītu TAROM izešana no tirgus.

Secinājums par sociālo grūtību vai tirgus nepilnību novēršanu

- (201) Lai gan Rumānija arī atsaucās uz Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta c) un f) apakšpunktā minētajiem apstākļiem, Komisija ir pārliecināta, ka saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunktu ir izpildīts nosacījums izvairīties no sociālām grūtībām vai tirgus nepilnībām, un tāpēc nav nepieciešams izvērtēt Rumānijas argumentus šajā sakarā.
- (202) Turklāt jāatzīmē, ka Komisija lēmumā par procedūras sākšanu neizteica šaubas par šī saderības kritērija izpildi, savukārt piezīmes, ko Wizz Air iesniedza pēc savas iniciatīvas, ir aplūkotas šajā iedaļā.
- (203) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka atbalsts veicina gaisa transporta saimnieciskās darbības attīstību Rumānijā, jo tas novērš uzņēmuma izešanu no tirgus, kas būtu radījusi nopietnu risku pārtraukt tāda būtiska pakalpojuma sniegšanu, ko ir grūti dublēt, un saistībā ar kuru jebkuram konkurentam būtu grūti pārņemt tā sniegšanu (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunkts).

7.3.2.2. Pārstrukturēšanas plāns un ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

- (204) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 46. punktu pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanai jābūt atkarīgai no tāda pārstrukturēšanas plāna īstenošanas, kas atjaunotu labuma guvēja dzīvotspēju. Pārstrukturēšanas pasākumu īstenošana ar mērķi novērst cēloņus, kas izraisījuši labuma guvēja grūtības, ļaujot tam kļūt dzīvotspējīgam ilgtermiņā, ir nepieciešams nosacījums, lai pārstrukturēšanas atbalsts veicinātu to saimniecisko darbību un tautsaimniecības jomu attīstību, kurās labuma guvējs darbojas.
- (205) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 45.–48. punktu pārstrukturēšanas atbalsts jāpiešķir tikai, lai atbalstītu realizējamu, konsekvētu un vērienīgu pārstrukturēšanas plānu, kura pasākumi jāizstrādā tā, lai pieņemamā termiņā atjaunotu ilgtermiņa dzīvotspēju, izslēdzot jebkādu turpmāku atbalstu, kas pārsniedz labuma guvēja pārstrukturēšanas plānu. Pārstrukturēšanas plānā jāapzina labuma guvēja grūtību iemesli un tā vājās puses un jāapraksta, kā ierosinātie pārstrukturēšanas pasākumi novērsīs attiecīgās pamatā esošās labuma guvēja problēmas.

- (206) Pārstrukturēšanas rezultāti ir jāparāda pamatscenārijā un pesimistiskā scenārijā, nosakot snieguma parametrus un galvenos paredzamos riska faktorus. Lai pierādītu savu ilgtermiņa dzīvotspēju, labuma guvējam ir jāgūst pienācīga atdeve no ieguldītā kapitāla pēc tam, kad ir segtas visas tā izmaksas, arī amortizācijas izmaksas un finanšu maksas, neatkarīgi no optimistiskiem pieņēmumiem par tādiem faktoriem kā cenas vai pieprasījuma izmaiņas, un tam pašam jāspēj konkurēt tirgū.
- (207) TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns ir izstrādāts, lai risinātu labuma guvēja konstatētās problēmas pēc tam, kad ir rūpīgi izvērtēti tā finansiālo grūtību iemesli, un ar mērķi atjaunot tās dzīvotspēju. Kā izklāstīts 15. apsvērumā, TAROM galvenā problēma bija tās novecojošā un neviendabīgā gaisa kuģu flote. Šo problēmu pilnībā risina gaisa kuģu flotes atjaunošanas programma (sk. 6.2.1. iedaļu), kas nodrošinās viendabīgāku un mūsdienīgāku floti, kura būs pielāgota TAROM vajadzībām un radīs ievērojamus izmaksu ietaupījumus. Turklāt nerentablo maršrutu problēma tiks risināta ar maršrutu optimizācijas programmu, kas tiek īstenota pārstrukturēšanas periodā un kuras rezultātā samazināsies gaisa kuģu skaits katrā maršrutā un līdz 2029. gadam tiks sasniegta rentabilitāte C3 līmenī visos maršrutos (sk. 64. apsvērumu). Otrā galvenā TAROM problēma bija tās augstās pamatdarbības izmaksas, kas tiks risinātas, palielinot organizatorisko un darbības efektivitāti, kā arī optimizējot izmaksas (sk. 66. apsvērumu un 6.2.3. un 6.2.4. iedaļu). Veicot personāla reorganizāciju, šo pasākumu rezultātā tiks uzlabotas arī konstatētās darbaspēka problēmas. Visbeidzot, TAROM arī plāno palielināt papildu ieņēmumus, kas iepriekš bija ļoti ierobežoti, un ir sākusi pārdot papildu pakalpojumus (65. apsvērumus).
- (208) Plāna sešu gadu ilgums, kas aptver laikposmu no 2021. gada 1. janvāra līdz 2026. gada 31. decembrim, nav nepamatoti ilgs, ņemot vērā to, ka paredzams, ka Rumānijas gaisa satiksmes intensitāte līdz līmenim, kāds bija pirms Covid-19, varētu atjaunoties tikai 2024. gada vasarā (sk. 89. apsvērumu). Turklāt dažu pārstrukturēšanas pasākumu, piemēram, gaisa kuģu flotes atjaunošanas (vispirms ir jāapspriež un jāparaksta nomas līgums, pēc tam jābūvē un jāpiegādā lidmašīnas), īstenošana pēc būtības noris ilgākā laikposmā, un tādējādi saskaņā ar TAROM pārstrukturēšanas plānu tie pilnībā nodrošinās ietaupījumus un efektivitātes uzlabojumus tikai 2025. gadā (59.–62. apsvērumus).
- (209) Nākamajā iedaļā Komisija vispirms novērtēs labuma guvēja atjaunināto pārstrukturēšanas plāna pamatā esošo pieņēmumu ticamību un pēc tam novērtēs pierādījumus par labuma guvēja dzīvotspējas atjaunošanu minētā plāna īstenošanas beigās.

Finanšu prognožu pamatā esošo galveno pieņēmumu novērtējums

- (210) Komisija ir rūpīgi izskatījusi galvenos pieņēmumus, kas ir Rumānijas iesniegtā atjauninātā pārstrukturēšanas plāna finanšu prognožu pamatā.
- (211) Attiecībā uz ieņēmumu prognožu pamatā esošo pieņēmumu ticamību Komisija norāda, ka attiecībā uz apjomiem TAROM piemēroja Eirokontroles prognozes scenārijus pēc Covid-19 attiecībā uz aviopasažieru pieprasījumu⁽⁸⁶⁾ maršrutos, kurus tā turpinās apkalpot pēc to pasākumu īstenošanas, kuru mērķis ir ierobežot konkurences izkropļojumus (kas ietver tās gaisa kuģu flotes samazināšanu pārstrukturēšanas periodā, kā arī TAROM apkalpoto maršrutu skaita samazināšanu un lidojumu skaita samazināšanu šajos maršrutos). Lidojumu skaita samazinājuma līmenis salīdzinājumā ar 2019. gadu ir norādīts 11. tabulā.

11. tabula

TAROM (faktiskā un prognozētā) lidojumu skaita dinamika kopš 2019. gada

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (212) Samazinoties kopējam maršrutu, lidojumu un gaisa kuģu skaitam, kopējais ASK samazinājums ir (..) % (skaitot tikai C1 līmenī rentablos maršrutos), un ASK samazinās par (..) % (skaitot visus maršrutos) un par (..) % (ja iekļauj arī

⁽⁸⁶⁾ Sk. 48. un 50. zemsvītras piezīmi attiecībā uz to, kāpēc TAROM izvēlējās un izmantoja Eirokontroles prognozes.

čarterreisu) salīdzinājumā ar 2019. gadu kā atskaites punktu (sk. 12. tabulu). Komisija arī norāda, ka visu TAROM maršrutu pārvadājumu prognozes ir balstītas uz TAROM faktiskajiem skaitļiem un modeli līdz 2022. gadam, kā arī uz IATA kopējo aplēsto tirgu atlikušajā pārstrukturēšanas periodā ⁽⁸⁷⁾.

12. tabula

TAROM ASK izmaiņas (miljoni ASK)

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (213) Ar ASK mēra piedāvājumu, savukārt pasažieru skaita rādītājs atspoguļo pieprasījumu. Lielāku gaisa kuģu izmantošana vairākos maršrutos stimulēs pieprasījumu, pateicoties labākām cenām, palīdzēs maksimāli palielināt maršrutu rentabilitāti un sekmēs noslogojuma koeficientu pieaugumu. Pasažieru noslogojuma koeficients, kas nosaka to, cik lielā mērā tiek aizpildīta vai pieprasīta gaisa kuģu ietilpība, ir saistīts ar ASK kapacitāti. Ar samazinātu un ierobežotu gaisa kuģu floti TAROM varētu sekmīgi darboties tikai tad, ja tā varētu efektīvāk izmantot savus gaisa kuģus ar augstākiem noslogojuma koeficientiem.
- (214) 2019. gadā TAROM ne tuvu nedarbojās kā efektīva aviosabiedrība, jo tās noslogojuma koeficients gadā bija tikai (..) %, kas bija zemāka no piecām lielākajām aviosabiedrībām, kuras darbojas Rumānijas tirgū. Tas bija arī ievērojami zemāks nekā Eiropas līmenī reģistrētais vidējais noslogojuma koeficients (85,2 %) ⁽⁸⁸⁾.
- (215) Kopš tā laika komercdarbības optimizācijas pasākumi ir ļāvuši TAROM pastāvīgi uzlabot šo ārkārtīgi svarīgo efektivitātes rādītāju, lai gan, salīdzinot ar konkurentiem, joprojām ir ievērojamas izaugsmes iespējas.

2. attēls

Noslogojuma koeficients ⁽⁸⁹⁾ piecām lielākajām aviosabiedrībām, kas darbojas Rumānijā (% , 2019.–2023. gada aplēse)

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (216) Šajā ziņā, kā parādīts 13. tabulā, TAROM pēc Covid-19 pandēmijas perioda ir panākusi ievērojamu progresu, un noslogojuma koeficients 2023. gadā salīdzinājumā ar 2019. gadu vidēji palielinājās par gandrīz (..) %.

13. tabula

TAROM noslogojuma koeficienta izmaiņas 2023./2022. gadā (pēc Covid-19) salīdzinājumā ar 2019. gadu (pirms Covid-19)

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

⁽⁸⁷⁾ Kopējā tirgus dati par 2018.–2022. gada periodu ir balstīti uz IATA aprēķiniem par TAROM tirgus daļām un TAROM faktiskajiem PAX datiem par 2018.–2022. gadu. Kopējā tirgus aplēses 2023.–2029. gadam ir balstītas uz 2019. gada vērtību un Eirokontroles tirgus atveseļošanās rādītājiem. Tirgus daļu aplēšu pamatā ir IATA aprēķini par gaisa pārvadājumiem 2018.–2022. gadā. TAROM tirgus daļas aplēses 2023.–2029. gadam ir balstītas uz PAX, kas aplēsts tās modelī, un uz kopējo aplēsto tirgus lielumu.

⁽⁸⁸⁾ No publikācijas "IATA State of the region: Europe" kas datēta ar 2020. gada jūniju un pieejama tīmekļa vietnē <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-briefing---europe---june-2020/>. Alternatīvs avots ir ICAO publicētā informācija par 2019. gadu, kurā norādīts aptuveni tāds pats noslogojuma koeficients (85 %); pieejams tīmekļa vietnē https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics.pdf (4. lpp.).

⁽⁸⁹⁾ Wizz Air, Lufthansa, Ryanair un Air France-KLM norādītais noslogojuma koeficients ir aprēķināts visiem lidojumiem, nevis tikai lidojumiem Rumānijas tirgū. Noslogojuma koeficienti ir norādīti saskaņā ar gada ziņojumiem (saskaņā ar finanšu gada kalendāriem) visām aviosabiedrībām, izņemot TAROM (norādīti pašas aviosabiedrības dati, arī aplēse par 2023. gadu). Attiecībā uz Lufthansa un Air France-KLM 2023. gada dati attiecas uz 2023. gada pirmajiem deviņiem mēnešiem, savukārt Wizz Air un Ryanair dati attiecas uz finanšu gadu, kas beidzās 2023. gada 31. martā.

- (217) Papildus 13. tabulā sniegtajai informācijai Rumānijas iestādes norādīja, ka TAROM vidējais noslogojuma koeficients 2023. gadā sasniedza (..) %; tas redzams 5. tabulā. Tās arī paskaidroja, ka TAROM paredz nedaudz mazākus noslogojuma koeficientus 2025. un 2026. gadā, jo tiks ieviesti jauni lielākas ietilpības gaisa kuģi, tādējādi nedaudz palielināsies ASK apjoms ⁽⁹⁰⁾ (pat ja maršruti un lidojumu biežums nemainīsies). Tomēr turpmākajos gados (sākot no 2027. gada) noslogojuma koeficientam atkal būtu lēnām jāpalielinās, ņemot vērā paredzamos TAROM darbības efektivitātes uzlabojumus (sk. 5. tabulu 101. apsvērumā).
- (218) Tādējādi saskaņā ar Eirokontroles tirgus prognozi (sk. 89.–91. apsvērumu) sagaidāms, ka TAROM pārvadājumi līdz 2025. gadam sasniegs līmeni, kāds bija pirms Covid-19, un laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam pieaugs vidēji par (..) % gadā, tādējādi pārstrukturēšanas perioda beigās sasniedzot paredzamo kopējo pasažieru skaitu (..) miljonu apmērā, kā parādīts 3. attēlā.

3. attēls

TAROM kapacitātes un regulēto lidojumu izmaiņas ⁽⁹¹⁾

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (219) Tādējādi, kā redzams 14. tabulā, TAROM aplēstais pasažieru skaits gan pamatscenārijā, gan neveiksmes scenārijā 2024. un 2025. gadā, kā arī pārstrukturēšanas perioda beigās 2026. gadā ir zem Eirokontroles noteiktajām atveseļošanās līknēm – gan bāzes līknes, gan zemās atveseļošanās līknes. Konkrēti, TAROM pamatscenārijs atlikušajā analizētā perioda daļā joprojām ir piesardzīgi zemāks par Eirokontroles bāzes līkni un zemāks par Eirokontroles zemo līkni 2024., 2025. un 2026. gadam. Līdzīgi TAROM neveiksmes scenārijs 2024., 2025. un 2026. gadā joprojām ir zemāks par Eirokontroles zemo līkni, nedaudz pārsniedzot šo līkni, sākot no 2027. gada.

14. tabula

TAROM pasažieru skaits salīdzinājumā ar Eirokontroles noteiktajām atveseļošanās līknēm, tikai maršrutiem, kurus paredzēts apkalpot saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu (miljoni PAX)

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (220) Šo prognožu precizitāti un ticamību vēl vairāk pastiprina Rumānijas iestāžu norāde, ka faktiskais pasažieru skaits TAROM regulārajos maršrutos ⁽⁹²⁾, kurus tā turpinās apkalpot, 2022. gadā bija par (..) % lielāks nekā tās prognozes, pamatojoties uz Eirokontroles prognozēm Komisijai iesniegtajā atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā.
- (221) Konkrētāk, attiecībā uz starptautiskajiem lidojumiem (..).
- (222) Attiecībā uz iekšzemes lidojumiem (..).
- (223) Lai gan atšķirībā no 2022. gada faktiskais pasažieru skaits visā 2023. gadā (2 333 839) ir par (..) % mazāks nekā TAROM atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā izmantotā aplēse (kas tika sagatavota, pamatojoties uz faktiskajiem rādītājiem par minētā gada pirmajiem 9 mēnešiem), šī negatīvā atšķirība lielā mērā ir izskaidrojama ar nemieriem, kas 2023. gada oktobrī sākās Tuvajos Austrumos un ietekmēja satiksmi uz Telavivu, Ammānu un Kairu, kā arī čarterreiskus uz (..). Ja šos galamērķus izslēdz no aprēķina, faktiskie rādītāji atšķiras no regulāro starptautisko lidojumu prognozēm par mazāk nekā 2 % un regulārajiem iekšzemes lidojumiem – par mazāk nekā 1 % (sk. 15. tabulu).

⁽⁹⁰⁾ Šis palielinājums ir plānots pārstrukturēšanas perioda beigās gaisa kuģu flotes pārstrukturēšanas rezultātā un pēc iepriekšēja samazinājuma, kas ir viens no pārstrukturēšanas pasākumiem, kuri īstenoti atjauninātā pārstrukturēšanas plāna ietvaros.

⁽⁹¹⁾ Regulētie lidojumi ietver regulārus komerciālus (iekšzemes un starptautiskos) lidojumus, nevis čarterreiskus (neregulāros) lidojumus.

⁽⁹²⁾ Norādīts TAROM atbildē uz Komisijas 2023. gada 24. februārī iesniegto informācijas pieprasījumu (Nr. 3) un 2024. gada 1. februārī iesniegtajā informācijā.

15. tabula

Pasažieru skaits 2023. gadā, starpība starp faktiskajām un aplēstajām vērtībām (PAX, %)

[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (224) Kopumā 2022. un 2023. gadā, t. i., divos gados, kad notika būtiski un neparedzami notikumi ārpus TAROM kontroles (Krievijas agresijas karš pret Ukrainu un nemieri Tuvajos Austrumos), pasažieru skaita atšķirības salīdzinājumā ar atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā paredzētajām prognozēm bija vai nu pozitīvas (2022. gadā), vai arī negatīvas – mazāk nekā 4 % (2023. gadā).
- (225) Kopumā, ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka pasažieru skaita aplēse pamatscenārijā un neveiksmes scenārijā ir reālistiska un ticama šādu galveno iemeslu dēļ:
- 1) tajā ir apvienota TAROM gaisa kuģu flotes kapacitātes attīstība ar efektīvāku komerciālo pieeju, kuras rezultātā tās noslogojuma koeficients uzlabotos līdz labākiem līmeņiem nekā sākuma situācijā 2019. gadā;
 - 2) noslogojuma koeficientu visā pārstrukturēšanas periodā aplēs, pamatojoties uz piesardzīgi aplēstiem līmeņiem salīdzinājumā ar konkurentiem (faktiski – viszemākajiem);
 - 3) pamatscenārijā pasažieru skaits ir mazāks par Eirokontroles bāzes līkni un zemo līkni 2024. un 2025. gadā;
 - 4) neveiksmes scenārijā pasažieru skaits 2024., 2025. un 2026. gadā joprojām ir zem Eirokontroles zemās līknes un tikai nedaudz to pārsniedz 2027. gadā (kas ir ārpus pārstrukturēšanas perioda);
 - 5) atšķirības starp faktiskajiem skaitļiem un pārstrukturēšanas plānā iekļautajām prognozēm bija pozitīvas (2022. gadā) vai nedaudz negatīvas no TAROM darbības neatkarīgu pamatotu iemeslu dēļ (2023. gadā).
- (226) Visbeidzot, pēc Komisijas pieprasījuma un neatkarīgi no iepriekš minētā Rumānijas iestādes pierādīja, ka TAROM rentabilitātes ziņā varētu izturēt pat pasažieru skaita papildu, negaidītu samazinājumu līdz 5 % gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Tas atbilstu sliktākajai Eirokontroles bāzes līknes un zemās līknes atšķirībai 2024.–2026. gada periodā, un šī atšķirība būtu lielāka nekā atšķirība starp 2023. gada prognozēto un faktisko reģistrēto pasažieru skaitu (t. i., kopumā –3,7 %, bet regulārajos maršrutos ārpus Tuvajiem Austrumiem atšķirība būtu mazāka). Šādā gadījumā (un saglabājot vienlaicīgu (..) % degvielas cenu pieaugumu; sk. 238. apsvērumu par reaktīvo dzinēju degvielas cenu jutīguma ietekmi), TAROM dzīvotspēja joprojām tiktu sasniegta 2025. gadā un saglabāta 2026. gadā ⁽⁹³⁾.
- (227) Attiecībā uz TAROM cenu prognožu pamatā esošo pieņēmumu ticamību Komisija ņem vērā TAROM jauno diferencēto tirdzniecības stratēģiju, kurai būtu jāļauj optimizēt cenas visiem klientiem (kā aprakstīts 94.–98. apsvērumā), kā arī piesardzīgas cenu noteikšanas pieeju, ko TAROM parasti piemēro, it īpaši attiecībā uz cenu pielāgošanu inflācijai ⁽⁹⁴⁾ pārstrukturēšanas periodā (kā paskaidrots 98. apsvērumā un kā redzams 4. tabulā).
- (228) Tāpat Komisija atzīst ļoti piesardzīgās prognozes par papildpakalpojumu pārdošanas ieguldījumu kopējos ieņēmumos no pasažieriem, jo tie nevienā brīdī pārstrukturēšanas periodā nepārsniedz (..) % (kā paskaidrots 65. un 98. apsvērumā).

⁽⁹³⁾ Kā liecina Rumānijas iestāžu analīze, kas Komisijai iesniegta 2024. gada 21. martā.

⁽⁹⁴⁾ Indeksācijas likmes, kas izmantotas prognozēs 2023., 2024., 2025. un 2026. gadam, ir attiecīgi 9,3 %, 5,6 %, 4,2 % un 3,30 %, un tāpēc tās šķiet pamatotas un atbilst Komisijas jaunākajai prognozei par Rumāniju, proti, 9,7 % 2023. gadā, 5,8 % 2024. gadā un 3,6 % 2025. gadā (pieejama vietnē https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-surveillance-eu-economies/romania/economic-forecast-romania_en).

- (229) Iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka TAROM prognozes attiecībā uz ieņēmumiem no pasažieriem pārstrukturēšanas periodā ir pamatotas un ticamas, sevišķi attiecībā uz augsto inflāciju, kuras dēļ lielākais cenu pieaugums ir noticis laikposmā no 2022. līdz 2024. gadam, un ļoti piesardzīgās prognozes par pieaugumu pārējā pārstrukturēšanas periodā.
- (230) Attiecībā uz izmaksu prognožu pamatā esošo pieņēmumu ticamību Komisija norāda, ka TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns ietver tādu pasākumu īstenošanu, kuru mērķis ir: i) pamatdarbības efektivitātes un darba lietderības palielināšana, kombinējot darbības reorganizāciju, gaisa kuģu flotes pārstrukturēšanu, personāla pārstrukturēšanu, procesu uzlabošanu un jaunāko tehnoloģiju ieviešanu, kā arī ii) uzlabota resursu izmantošana, koncentrējoties uz izmaksu samazināšanu, izmantojot, piemēram, degvielas patēriņa samazināšanas programmu, darbinieku pārcelšanu un galvenā biroja ēkas iznomāšanu. Komisija arī norāda, ka TAROM ir slēgusi lielu skaitu nerentablu biļešu pārdošanas aģentūru, un tas ir palīdzējis samazināt papildu izmaksas.
- (231) TAROM lēš, ka šo dažādo pasākumu – kad tie tiks pilnībā īstenoti – prognozētie ietaupījumi ⁽⁹⁵⁾ būs mazāki par (..) miljoniem EUR gadā. Šie ietaupījumi veido mazāk nekā 1 % no TAROM gada izmaksu bāzes, tāpēc tos nevar uzskatīt par pārvērtētiem vai nereāliem.
- (232) Piemēram, vislielāko ietekmi uz izmaksām, kas rodas, ekspluatējot gaisa kuģu floti, atstāj mainīgie tehniskās apkopes un gaisa kuģu izdevumi. Vērtības būtiski atšķiras starp gaisa kuģiem to raksturlielumu, sadalījuma pa maršrutiem, vecuma un jo īpaši nomas līgumisko izmaksu un TAROM iekšējās grāmatvedības politikas dēļ (atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā tiek prognozēts, ka *Boeing 737-800*, *ATR 72-600* un *Boeing 737-8 MAX* gaisa kuģu mainīgās tehniskās apkopes izmaksas 2025.–2026. gadā palielināsies par (..) %, 2027. gadā – par (..) % un 2028.–2029. gadā – par (..) %).
- (233) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka TAROM kopējo izmaksu prognozes ir ticamas.
- (234) Tomēr, lai saglabātu piesardzīgu pieeju un papildus iepriekš minētajam, Komisija pārbaudīja TAROM finanšu prognozes attiecībā uz iespējamām nelabvēlīgām reaktīvo dzinēju degvielas cenu izmaiņām. Degvielas izmaksas patiešām ir nozīmīga jebkuras aviosabiedrības darbības izmaksu struktūras daļa, tāpēc, novērtējot prognozes un to iespējamo ietekmi uz jebkuras aviosabiedrības rentabilitāti un dzīvotspēju, tām jāpievērš īpaša uzmanība. Tas it īpaši attiecas uz TAROM, jo pēdējā desmitgadē tā nav guvusi neto peļņu.
- (235) Pirmo reizi sagatavojot pārstrukturēšanas plānu un ar to saistītās finanšu prognozes, TAROM par pamatu reaktīvo dzinēju degvielas cenu noteikšanai izmantoja *Fitch* datu sēriju (vēsturiskās un prognozētās reaktīvo dzinēju degvielas cenu vērtības Roterdamas tirgū) un papildināja šo informāciju ar *IATA* reaktīvo dzinēju degvielas cenu pārraudzības datiem, kas publicēti *IATA* tīmekļa vietnē, kā arī plašsaziņas līdzekļu ziņojumiem par *BMI* ⁽⁹⁶⁾ reaktīvo dzinēju degvielas cenu prognozēm.
- (236) Rezultātā attiecīgie pārstrukturēšanas plāna pieņēmumi bija šādi:

⁽⁹⁵⁾ Daļu no ietaupījumiem, kas gūti no pārstrukturēšanas pasākumiem, kompensē dažu izmaksu pieaugums. Slēdzot aģentūras, daļa PAX rezervāciju tiks novirzīta uz rezervēšanas risinājumiem tiešsaistē un/vai citiem kanāliem, kuros ir lielākas komisijas maksas. Tāpat virszemes pakalpojumu veikšana ārpakalpojumu veidā palielinās šo darbību izmaksas. Tomēr abos šajos gadījumos izmaksu pieaugums tiek kompensēts ar radītajiem ietaupījumiem. Negatīvā ietekme ir atspoguļota kā procentuāls izmaksu pieaugums.

⁽⁹⁶⁾ *BMI* sniedz neatkarīgu un uz datiem balstītu ieskatu tirgū, analīzi un prognozes par dažādiem tematiem, valstīm un nozarēm, sniedzot padziļinātu ieskatu jaunietekmes tirgos. *BMI* ir daļa no *Fitch Solutions*, kas gatavo ieskatus, datus un analītiku. *Fitch Solutions* ir daļa no *Fitch Group*, kas ir pasaules līderis finanšu informācijas pakalpojumu jomā un darbojas vairāk nekā 30 valstīs. *Fitch Group* pieder *Hearst*. Sk. www.fitchsolutions.com.

16. tabula

Vidējās vērtības, kas iegūtas no Fitch datu sērijām un ziņojumiem par BMI vidējām gada (prognozētajām) vērtībām (USD/t)

Gads	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Reaktīvo dzinēju degvielas bāzes cena (USD/t)	1 105	852	829	837	821	821	821	821

Avots: TAROM pārstrukturēšanas plāns.

- (237) Tomēr 2022. gadā TAROM faktiskās vidējās izmaksas par reaktīvo dzinēju degvielu bija (..) USD/t. Salīdzinājumā ar iepriekš minēto bāzes vērtību (1 105 USD/t) tas atbilst reizinātājam (..) (faktiskā vērtība pret bāzes vērtību). 2023. gada oktobrī, pamatojoties uz informāciju, kas bija pieejama par minētā gada pirmajiem deviņiem mēnešiem, TAROM faktiskās vidējās reaktīvo dzinēju degvielas izmaksas bija (..) USD/t, kas ir reizinātājs (..) salīdzinājumā ar aplūkoto bāzes vērtību (852 USD/t).
- (238) Ņemot vērā šīs neatbilstības, Komisija lūdza Rumānijas iestādēm pārskatīt pieņēmumus par degvielu, lai nodrošinātu, ka to finanšu prognozes ir gan reālistiskas, gan ticamas.
- (239) Rumānijas iestādes veica šādu gada vidējās degvielas cenas prognožu korekciju, lai ņemtu vērā potenciāli augstākas cenas nākotnē. Rezultātā TAROM aplēstā vidējā reaktīvo dzinēju degvielas cena 2023. gadā bija (..) USD/t.
- (240) Līdz ar to reizinātājs attiecībā pret 2023. gadam izmantoto bāzes vērtību bija (..) ((..) salīdzinājumā ar (..) USD/t). Šis reizinātājs tika turpmāk piemērots prognozētajām bāzes līnijas vērtībām, radot tālāk norādītos pieņēmumus par reaktīvo dzinēju degvielas cenām, kas tagad ir iekļauti atjauninātā pārstrukturēšanas plāna atjauninātajās finanšu prognozēs.

17. tabula

Reaktīvo dzinēju degvielas cenas koriģētās prognozes pārstrukturēšanas plānā (USD/t)

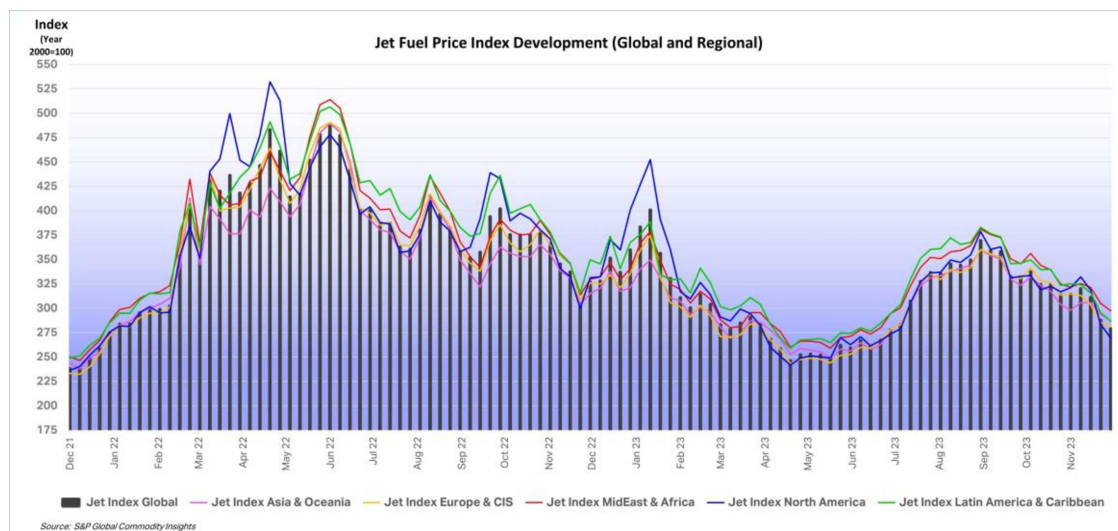
[...]

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (241) Ņemot vērā naftas un ar to saistīto degvielas produktu tirgus svārstīgumu, Komisija uzskata, ka šīs prognozes ir pamatotas. To, ka šī pieeja ir piesardzīga, apliecina arī tas, ka kopš korekcijas ieviešanas reaktīvo dzinēju degvielas cenas ir pastāvīgi (un ievērojami) samazinājušās (kā redzams 4. attēlā). Piemēram, nedēļā, kas beidzās 2023. gada 15. decembrī, reaktīvo dzinēju degvielas cena Eiropā bija 824,80 USD/t, kas ir gandrīz par 18 % zemāka cena nekā 2023. gada 6. oktobrī, kad tā bija 969,85 USD/t.

4. attēls

Diagramma no IATA reaktīvo dzinēju degvielas cenu pārraudzības rīka tīmekļa vietnes, skatīts 2023. gada 15. decembrī (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)

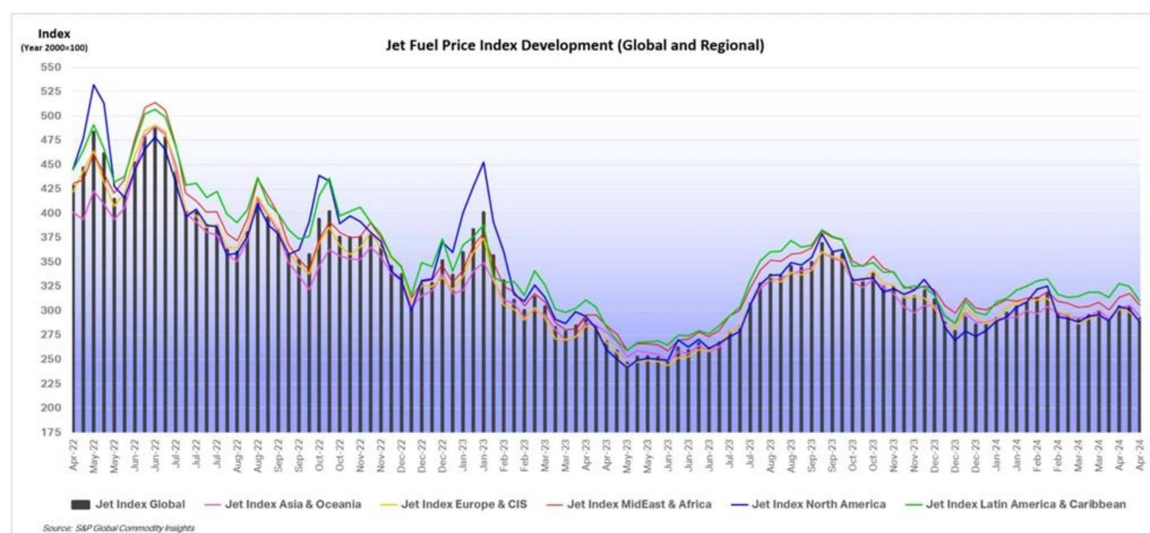


Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns.

- (242) Jaunākās norises joprojām ir TAROM prognožu robežās – tas redzams reaktīvo dzinēju degvielas cenu indeksa attīstības atjauninātajā versijā (2024. gada 24. aprīlī), kā parādīts 5. attēlā.

5. attēls

Diagramma no IATA reaktīvo dzinēju degvielas cenu pārraudzības rīka tīmekļa vietnes, skatīts 2024. gada aprīlī (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)



- (243) Pamatojoties uz to, Komisija uzskata, ka TAROM pieņēmumi par degvielas cenām attiecībā uz turpmāko attīstību ir pesimistiskāki nekā pašreizējā faktiskā tirgus attīstība un tāpēc tos var uzskatīt par piesardzīgiem.
- (244) Lai gūtu papildu apstiprinājumu šim novērtējumam, Komisija pieprasīja Rumānijas iestādēm novērtēt degvielas cenu jutīgumu un noskaidrot, kā finanšu prognozes un TAROM rentabilitāti ietekmētu hipotētiskas degvielas cenu svārstības.

- (245) Kā paskaidrots iepriekš, vidējā degvielas cena 2023. gadam tika lēsta (..) USD/t līmenī un faktiskā cena 2023. gada beigās bija (..) USD/t, tātad tā jau bija zemāka par šo aplēsi. Tas apstiprina, ka atjauninātā pārstrukturēšanas plāna koriģētās prognozes bija piesardzīgas.
- (246) Komisija norāda, ka TAROM jutīguma aprēķini liecina, ka, pārējiem faktoriem paliekot nemainīgiem, finanšu modelis varētu pieļaut degvielas cenas pieaugumu līdz (..) %, ņemot vērā prognozēs jau iekļautos saprātīgos un piesardzīgos pieņēmumus.
- (247) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija, kaut arī atzīst, ka iespējamā naftas cenu attīstība nākotnē ir nenoteikta, uzskata, ka atlikušajam pārstrukturēšanas periodam prognozētās vērtības ir piesardzīgas, saprātīgas un tāpēc ticamas.

Labuma guvēja dzīvotspējas atjaunošanas novērtējums

- (248) Konstatējusi finanšu prognožu pamatā esošo pieņēmumu ticamību, Komisija novērtēs, vai, pamatojoties uz šīm prognozēm, labuma guvējs spēs atjaunot dzīvotspēju līdz pārstrukturēšanas perioda beigām. Konkrētāk, Komisija pārbaudīs, vai līdz 2026. gada beigām labuma guvējs spēs gūt pietiekamu atdevi no savas darbības un spēs konkurēt pats saviem spēkiem.
- (249) Saskaņā ar pamatscenāriju, pateicoties ieņēmumu gūšanai tādā apjomā, kas salīdzināms ar situāciju pirms Covid-19 (t. i., 2019. gads), un iemaksām no identificētajiem pārstrukturēšanas pasākumiem, Komisija norāda, ka TAROM 2023. gadā pirmo reizi kopš 2019. gada varēs uzrādīt pozitīvu EBITDA rādītāju (107. apsvērums). Savukārt tiek prognozēts, ka TAROM pamatdarbības ienākumi (EBIT) un neto ienākumi 2024. gadā kļūs pozitīvi, pateicoties paredzamajai gaisa pārvadājumu attīstībai, TAROM noslogojuma koeficienta, kā arī izmaksu un ieņēmumu līmeņa uzlabojumiem, pamatojoties uz pārstrukturēšanas pasākumu turpināšanu, it īpaši attiecībā uz gaisa kuģu flotes pārstrukturēšanu un izmaksu ietaupījuma iniciatīvām (109. un 110. apsvērums). Tā kā Komisija uzskata, ka dažādie pieņēmumi attiecībā uz ieņēmumiem (gan apjoma, gan cenu ziņā) un pašām izmaksām ir realistiski un ticami (sk. 227.–247. apsvērums), šo prognožu īstenošanas rezultāti un sekas TAROM atjauninātajā pārstrukturēšanas plānā pamato argumentu, ka pārstrukturēšanas plāns nodrošinās labuma guvēja ilgtermiņa dzīvotspēju, kā prasīts Komisijas Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs.
- (250) Šis secinājums attiecas ne tikai uz iepriekš uzskaitītajiem rādītājiem (EBITDA, EBIT un neto ienākumi), bet arī uz TAROM pašu kapitāla pozīciju, kas, paredzams, kļūs pozitīva līdz pārstrukturēšanas perioda beigām abos scenārijos: pamatscenārijā – (..) miljoni EUR līdz 2026. gadam un (..) miljoni EUR, ja (..) laika niša tiks iznomāta, nevis pārdota, un pavisam nedaudz neveiksmes scenārijā – (..) miljoni EUR, ja (..) tajā laika niša tiks iznomāta, nevis pārdota.
- (251) Cita starpā ⁽⁹⁷⁾, ņemot vērā iepriekš norādīto neto ienākumu līmeni, paredzams, ka arī ROCE, kas ņem vērā atdevi, ko uzņēmums gūst no aktīviem, kurus finansē gan no parāda, gan pašu kapitāla, līdz pārstrukturēšanas perioda beigām (2026. gadā) kļūs pozitīva, proti, (..) % pamatscenārijā (un nedaudz virs (..) % neveiksmes scenārijā) (112. un 113. apsvērums). Šāds ROCE līmenis ir salīdzināms ar TAROM līdzīgo aviosabiedrību grupas līmeni (112. apsvērums), un par to liecina iepriekš minētais Komisijas novērtējums par finanšu prognozēm, ko iesniedza Rumānijas iestādes (sk. 227.–247. apsvērums). Šo prognožu pamatā ir vairāki pārstrukturēšanas pasākumi, kas pozitīvi ietekmē TAROM ieņēmumu un izmaksu bāzi un parāda paredzamo TAROM rentabilitātes strukturālo pieaugumu.

⁽⁹⁷⁾ ROCE līmeni pozitīvi ietekmē arī izmantotā kapitāla līmeņa samazinājums, kas izriet no tā, ka TAROM vairs nebūs būtisku gaisa kuģu flotes īpašumtiesību (pēc pārstrukturēšanas pasākumiem, kas ietekmē tās gaisa kuģu flotes sastāvu, jo īpaši pašu gaisa kuģu pārdošana un to aizstāšana ar nomātiem gaisa kuģiem no 2025. gada).

(252) Komisija uzskata, ka ROCE prognozētais līmenis līdz pārstrukturēšanas perioda beigām gan pamatscenārijā, gan neveiksmes scenārijā atbilst prasībai, ka ar atjaunināto pārstrukturēšanas plānu radītajai atdevei jānodrošina labuma guvēja ilgtermiņa dzīvotspēja. Šo secinājumu apliecina tas, ka paredzams, ka TAROM 2026. gada ROCE (..) % pārsniegs WACC (..) %, kas aprēķināta 2023. gada jūnija beigās) un ka pārstrukturēšanas plāna īstenošanas rezultātā TAROM radīs vērtību tās akcionāriem un citiem kapitāla nodrošinātājiem. Komisija novērtēja WACC parametru aplēses (aprakstītas 53. zemsvītras piezīmē) un it īpaši konstatēja, ka:

- a) Rumānijas izmantotā 2,4 % bezriskā likme atbilst Vācijas valdības 10 gadu obligāciju dienas vidējai peļņai laikposmā no 2023. līdz 2024. gadam, kā arī vidējai vērtībai pēdējos 6 un 12 mēnešos saskaņā ar Vācijas centrālās bankas datiem ⁽⁹⁸⁾;
- b) Saskaņā ar plaši izmantotu un atzītu avotu Rumānijas vidējā valsts riska piemaksa 2024. gada janvārī bija 2,8 % ⁽⁹⁹⁾. Tādējādi Rumānijas izmantotā 3,6 % valsts riska piemaksa ir piesardzīga;
- c) Attiecībā uz pieņēmumu par 0,56 aktīvu beta koeficientu, ko iesniedza Rumānija, Komisija izmantoja piesardzīgu jutīguma noteikšanas metodi. Izslēdzot noteiktas līdzīgas aviosabiedrības ⁽¹⁰⁰⁾ no Rumānijas identificētās izlases, Komisija ieguva aktīvu beta koeficientu 1, ko Komisija izmantoja savā salīdzinošajā analizē.
- d) Informācija no salīdzināmo datu kopas liecina, ka 2024. gada janvārī pašu kapitāla tirgus riska piemaksa ir 4,6 % ⁽¹⁰¹⁾. Tādējādi Rumānijas izmantotā pašu kapitāla tirgus riska piemaksa 6,5 % apmērā ir piesardzīga.
- e) Attiecībā uz kredītriska starpību Komisija piesardzīgi aplēsa TAROM 2026. gada iespējamo kredītreitingu, pamatojoties uz tās paredzamajiem darbības rādītājiem 2026. gadā, un ieguva piesardzīgāku kredītriska starpību 2,35 % apmērā ⁽¹⁰²⁾.
- f) Rumānijas izmantotā nodokļa likme 16 % apmērā atbilst Rumānijas uzņēmumu ienākuma nodokļa likmei.

(253) Rumānijas un Komisijas veikto analīžu rezultātu salīdzinājums ir sniegts 18. tabulā. Kā redzams, iepriekš aprakstīto Komisijas pieņēmumu rezultātā WACC svārstījās no (..) % līdz (..) %, un TAROM vidējais rādītājs bija (..) %. Tas atbilst Rumānijas norādītajai WACC (..) % apmērā. Turklāt gan Rumānijas aplēstās WACC, gan pat Komisijas noteiktā diapazona augšējā robeža ir zemāka par ROCE (..) % apmērā, ko, paredzams, TAROM sasniegs 2026. gadā (sk. 112. apsvērumu). Tāpēc Komisija uzskata, ka (..) % WACC ir pamatota aplēse.

⁽⁹⁸⁾ Dati ir pieejami Bundesbank tīmekļa vietnē (Pašreizējo federālo vērtspapīru dienas ienesīgums | Deutsche Bundesbank).

⁽⁹⁹⁾ Sk. prof. A. Damodaran datu kopu, kas atjaunināta 2024. gada janvārī (ctryprem.xlsx (live.com)).

⁽¹⁰⁰⁾ Tās ir šādas aviosabiedrības: Public Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines, Sas Ab (Publ), Jet2 Plc un Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi. Komisija norāda, ka izslēdzot trīs no šīm sabiedrībām (Public Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines, Sas Ab (Publ), un Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi), rodas aktīvu beta koeficienta augšupvērstu korekcija, un tādējādi tā ir ļoti piesardzīga pieeja. Komisija norāda, ka, pat ja Jet2 Plc tiek atstāts izlasē, WACC rezultāti mainās tikai nedaudz – par 0,1 % visos trijos Komisijas WACC scenārijos.

⁽¹⁰¹⁾ Sk. prof. A. Damodaran datu kopu, kas atjaunināta 2024. gada janvārī (ctryprem.xlsx (live.com)).

⁽¹⁰²⁾ Saskaņā ar Standard and Poor's metodiku (sk. S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 2013. gada 19. novembris) Komisija aplūkoja divus galvenos finanšu rādītājus (parāda attiecība pret EBITDA un pamatdarbības līdzekļu attiecība pret parādiem – abas attiecības iegūtas no TAROM atjauninātā pārstrukturēšanas plāna), kurus izmanto, lai noteiktu uzņēmuma kredītreitingu. Šie rādītāji norāda uz iespējamo S&P reitingu BBB vai līdzvērtīgu Moody's reitingu Baa2, kas atbilst 2,35 % kredītriska starpībai (sk. prof. A. Damodaran datus, kas atjaunināti 2024. gada janvārī, ctryprem.xlsx (live.com)).

18. tabula

WACC novērtējums

WACC	Rumānija	Komisija		
		zema	Vidēja ⁽¹⁾	augsta
Bezriskā procentu likme	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Valsts riskā piemaksa	3,6 %	2,8 %	3,2 %	3,6 %
Aktīvu beta koeficients	0,56	1,01	1,01	1,01
Mērķa kapitāla segums	49 %	49 %	49 %	49 %
Pašu kapitāla tirgus riskā piemaksa	6,5 %	4,5 %	5,5 %	6,5 %
Pašu kapitāla izmaksas	13,3 %	11,4 %	13,1 %	14,9 %
Nodoklis	16,0 %	16,0 %	16,0 %	16,0 %
Kreditriskā starpība	1,0 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Parāda izmaksas	6,0 %	6,4 %	6,7 %	7,1 %
WACC (pēc nodokļiem)	9,7 %	8,9 %	10,0 %	11,1 %

⁽¹⁾ Katra parametra vērtību, kas izmantota vidējās WACC vērtības scenārijā, aprēķina kā minētā parametra vienkāršu vidējo vērtību no zemas un augstas WACC vērtības scenārijiem.

Avots: TAROM atjauninātais pārstrukturēšanas plāns un Komisijas analīze.

- (254) Turklāt Komisija uzskata, ka ir vispārpieņemts un līdz ar to pamatoti izmantot WACC, kas aprēķināta pašreizējā līmenī, lai noteiktu, kādu atdevi ieguldītājiem vajadzētu sagaidīt no investīcijām, ko paredzēts veikt pašlaik, bet kas balstītas uz nākotnes brīvajām naudas plūsmām, un tādējādi salīdzināt to ar gaidāmo nākotnes atdevi, ko cita starpā mēra ar prognozēto ROCE ⁽¹⁰³⁾.
- (255) Veicot novērtējumu, Komisija ir arī aplūkojusi TAROM spēju pildīt savas īstermiņa un ilgtermiņa finansiālās saistības, izskatot tādus rādītājus kā neto parāda attiecība pret EBITDA un EBITDA attiecība pret procentiem.
- (256) Abi rādītāji pārstrukturēšanas perioda beigās sasniegs apmierinošu līmeni. Paredzams, ka neto parāda attiecība pret EBITDA līdz 2026. gada beigām patiešām samazināsies zem (.), kas tiek uzskatīta par investīciju kategorijas līmeni ⁽¹⁰⁴⁾ un palīdz apstiprināt labuma guvēja dzīvotspējas atjaunošanu pārstrukturēšanas perioda beigās. Paredzams, ka šīs attiecības uzlabojumu minētajā brīdī galvenokārt noteiks gaidāmais TAROM EBITDA pieaugums pārstrukturēšanas periodā (107. un 108. apsvērumi), kas izriet no iepriekš izklāstītajiem TAROM plānoto ieņēmumu un izmaksu ietaupījumu uzlabošanas pasākumiem.

⁽¹⁰³⁾ Lai gan ir iespējams veikt pamatotas aplēses un prognozes, pamatojoties uz konkrētiem pieņēmumiem un analīzi, ir grūti precīzi prognozēt uzņēmuma WACC nākotnē, ņemot vērā dažādos iesaistītos faktorus un nenoteiktību, kas raksturīga finanšu tirgiem (WACC patiešām ietekmē dažādi faktori, piemēram, procentu likmes, tirgus riskā piemaksa un uzņēmuma kapitāla struktūra; šie faktori laika gaitā var mainīties ekonomisko apstākļu, tirgus noskaņojuma maiņas vai uzņēmuma finanšu struktūras izmaiņu dēļ). Tāpēc pašreizējās WACC izmantošanu par etalonu var uzskatīt par saprātīgu un pieņemamu aizstājējvērtību, kamēr nav iespējams prognozēt, kāda tā varētu būt vai kādai tai vajadzētu būt nākotnē.

⁽¹⁰⁴⁾ Sk. S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 2013. gada 19. novembris, 18. tabula.

- (257) Tāpat paredzams, ka, pateicoties TAROM darbības un finanšu snieguma uzlabošanai, pozitīva dinamika būs procentu seguma koeficientam (*EBITDA* un procentu attiecība), un līdz 2026. gada beigām tam būtu jāsasniedz apmierinošs (..) līmenis ⁽¹⁰⁵⁾ (115. un 116. apsvēruma), pat ja tas ir zemāks par TAROM līdzīgo aviosabiedrību līmeni pirms Covid-19 pandēmijas.
- (258) Abi rādītāji liecina par TAROM spēju pildīt savas īstermiņa un ilgtermiņa saistības, kas ir zīme, ka labuma guvējs varēs veikt savas darbības ilgtermiņā bez turpmāka atbalsta.
- (259) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 50. punktu Rumānijas iestādes ir sagatavojušas pesimistisku scenāriju (sk. 103.–105. apsvērumu), lai novērotu ietekmi uz TAROM finanšu rezultātiem. Šis tā dēvētais neveiksmes scenārijs ir balstīts uz nelabvēlīgākiem pieņēmumiem nekā iepriekš aprakstītie.
- (260) Kā paskaidrots 252.–259. apsvērumā, Komisijas veiktais neveiksmes scenārija novērtējums apstiprina, ka pat saskaņā ar pesimistiskākiem pieņēmumiem TAROM joprojām spētu segt visas savas izmaksas, arī amortizāciju un parāda saistību apkalpošanu, un tāpat kā pamatscenārija gadījumā restrukturēšanas perioda beigās spētu darboties tirgū bez nepieciešamības pēc papildu pārstrukturēšanas atbalsta.
- (261) Turklāt, ņemot vērā degvielas cenu un pasažieru skaita izmaiņu nozīmi TAROM dzīvotspējai līdz pārstrukturēšanas perioda beigām, Komisija ir pieprasījusi Rumānijas iestādēm veikt īpašu papildu jutīguma analīzi par šiem parametriem. Šis pieprasījums bija paredzēts, lai pārbaudītu, cik lielā mērā atjauninātais pārstrukturēšanas plāns varētu joprojām būt efektīvs šo parametru izmaiņu gadījumā.
- (262) Šādas jutīguma analīzes pamatā ir gan pamatscenārijs, ieskaitot (..) laika nišas pārdošanu (kur netiek piemērotas nekādas degvielas cenas un/vai PAX izmaiņas, un to dēvē par scenāriju “0” jeb scenāriju “B” (attiecībā uz pamatscenāriju), t. i., F0/P0 kombinācija 5. attēlā), gan saistītais neveiksmes scenārijs (kurā jau ir apvienots degvielas cenas pieaugums par (..) % ar pasažieru skaita samazinājumu par 2 % salīdzinājumā ar pamatscenāriju, un to dēvē par scenāriju “1” jeb “Sb” (saīsinājums no angļu valodas termina “setback” jeb neveiksme), t. i., F1/P1 kombināciju).
- (263) Pamatojoties uz šiem pieņēmumiem, scenārijs “2” (F2/P2) ietver gan degvielas cenas pieaugumu par (..) %, gan pasažieru skaita samazinājumu par 4,6 % salīdzinājumā ar pamatscenāriju (jeb F0/P0, jeb “B”), savukārt 3. scenārijā (F3/P3) ir ietverts gan degvielas cenas pieaugums par (..) %, gan pasažieru skaita samazinājums par 6,5 % salīdzinājumā ar pamatscenāriju.
- (264) Kā redzams 6. attēlā, kaut arī pārstrukturēšanas perioda beigās gan pamatscenārijā, gan neveiksmes scenārijā rodas pozitīvas pašu kapitāla pozīcijas (kā arī neto ienākumi) ⁽¹⁰⁶⁾, ikreiz, kad pieņēmumu kombinācija ietver vai nu degvielas cenas palielinājums par (..) %, vai arī pasažieru skaita (samazinājums par 6,5 %) izmaiņas no scenārija “3”, TAROM pašu kapitāla pozīcija pārstrukturēšanas perioda beigās vienmēr (un vairumā gadījumu arī neto ienākumi) būs negatīva. Turklāt paredzams, ka jebkura šādu pieņēmumu kombinācija radīs negatīvas pašu kapitāla pozīcijas:
- 1) degvielas cenas pieaugums par (..) % (F2) ar PAX samazinājumu par 2 % (P1);
 - 2) degvielas cenas pieaugums par (..) % (F2) ar PAX samazinājumu par 4,6 % (P2).

⁽¹⁰⁵⁾ Uzskata, ka apmierinošas ir vērtības no 5 līdz 9. Sk. *S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology*, 2013. gada 19. novembris, 18. tabula.

⁽¹⁰⁶⁾ Skaidrojumus par prognozēto neto ienākumu attiecīgajiem līmeņiem šādos apstākļos skatīt 107. zemsvītras piezīmē.

6. attēls

Jutīguma analīzes rezultāti attiecībā uz TAROM pašu kapitāla pozīcijas un neto ienākumu līmeni ⁽¹⁰⁷⁾ (2026. g.) (..) laika nišas pārdošanas gadījumā

	F0	F1	F2	F3
P0	B			
P1		SB		
P2				
P3				

Apzīmējumi:

- B Pamatscenārijs jeb 0. scenārijs (=F0/P0)
 F1/P1 Neveiksmes scenārijs jeb 1. scenārijs (=Sb)
 F0/P0 Pamatscenārijs (bez izmaiņām salīdzinājumā ar pamatscenāriju) (=B)
 F1–F2–F3 1., 2. un 3. scenārijs, ņemot vērā degvielas cenas jutīguma aspektus
 P1–P2–P3 1., 2. un 3. scenārijs, ņemot vērā PAX jutīguma aspektus

(265) Tomēr pilnīguma labad jānorāda, ka neveiksmes scenārija versijā, kurā (..) laika niša tiek iznomāta, nevis pārdota, pārstrukturēšanas perioda beigās neviena cita kombinācija, izņemot Sb scenāriju (F1/P1), neradīs pozitīvu pašu kapitāla pozīciju / neto ienākumus. Tas nozīmē, ka gadījumā, ja (..) laika niša netiktu pārdota, bet drīzāk iznomāta, jebkura iespējamā kombinācija, kas ir sliktāka nekā neveiksmes scenārijā (pieņemot, ka (..) laika niša tiks pārdota, t. i., "Sb" 6. attēlā), pārstrukturēšanas perioda beigās radītu negatīvu pašu kapitāla pozīciju / neto ienākumus ⁽¹⁰⁸⁾, ciktāl ienākumi, kas gūti no laika nišas pārdošanas, nebūtu pieejami, lai kompensētu zemākus ieņēmumus (no pasažieru pārvadājumiem) un augstākas (degvielas) izmaksas, kas izriet no 2. vai 3. scenārija.

(266) Pamatojoties uz iepriekš minēto, tikai kombinācijas F0/P0 (t. i., pamatscenārijs, kas neparedz (..) laika nišas pārdošanu), F0/P1, F1/P0 un F1/P1 (t. i., neveiksmes scenārijs, kas neparedz (..) laika nišas pārdošanu) līdz pārstrukturēšanas perioda beigām radītu pozitīvu pašu kapitāla pozīciju /neto ienākumus ⁽¹⁰⁹⁾ (citiem vārdiem sakot, 6. attēlā tas būtu norādīts kā "zaļš").

(267) Pamatojoties uz Komisijas veikto validācijas analīzi attiecībā uz pieņēmumiem par degvielas cenu un pasažieru skaitu, kas tika veikti TAROM atjauninātā pārstrukturēšanas plāna pārskatīšanas sākumā, un no tās izrietošajiem pamatscenārija un neveiksmes scenārija finanšu modeļiem (sk. 227.–246. apsvērumu), Komisija ir secinājusi, ka kombinācijas, kas radītu negatīvas pašu kapitāla pozīcijas / neto ienākumus ⁽¹¹⁰⁾ (arī tās, kas aplūkotas 265. un 266. apsvērumā), ir balstītas uz ekstremāliem pieņēmumiem, kuri, ņemot vērā jau tā agresīvos pamatscenārija un neveiksmes scenārija izejas punktus šajos aspektos, visticamāk, nepiepildīsies, ja vien nenotiks ārkārtēji

⁽¹⁰⁷⁾ Precizitātes labad jāprecizē, ka prognozētie neto ienākumi nav negatīvi, bet tikai nedaudz virs nulles šādās trīs kombinācijās: F3/P0 (prognozētie neto ienākumi (..) EUR), F2/P1 (prognozētie neto ienākumi (..) EUR) un F0/P3 (prognozētie neto ienākumi (..) EUR). Visas pārējās kombinācijas rada negatīvus neto ienākumus. Analīzes vajadzībām un vienkāršības un ērtības labad šā lēmuma kontekstā Komisija uzskata, ka, ņemot vērā ļoti ierobežoto pozitīvo neto ienākumu summu, šādus neto ienākumu līmeņus var uzskatīt par tādiem, kas nav pozitīvi (t. i., vienādi ar nulli vai mazāk), un tādēļ tos apvienot ar citu kombināciju neto ienākumu līmeņiem (pat ja tas, iespējams, nebūtu nepieciešams, jo šo kombināciju neto ienākumu pozitīvā ietekme vēl vairāk apstiprina Komisijas secinājumu par šiem novērtējuma aspektiem).

⁽¹⁰⁸⁾ Skaidrojums par prognozēto neto ienākumu attiecīgajiem līmeņiem šādos apstākļos skatīt 107. zemsvītras piezīmē.

⁽¹⁰⁹⁾ Skaidrojums par prognozēto neto ienākumu attiecīgajiem līmeņiem šādos apstākļos skatīt 107. zemsvītras piezīmē.

⁽¹¹⁰⁾ Skaidrojums par prognozēto neto ienākumu attiecīgajiem līmeņiem šādos apstākļos skatīt 107. zemsvītras piezīmē.

makroekonomiski un/vai ģeopolitiski notikumi. Tādējādi TAROM finanšu prognožu stresa testu kontekstā tos var noraidīt kā nereālus. Tas tā ir vēl jo vairāk tāpēc, ka, zinot, ka kombinācija, kas faktiski ir sliktāka nekā neveiksmes scenārijs (t. i., F1/P2, kas ietver degvielas cenas pieaugumu par (..) % un PAX samazinājumu par 4,6 %), līdz pārstrukturēšanas perioda beigām joprojām radītu pozitīvu pašu kapitāla pozīciju / neto ienākumus (tiesa, ņemot vērā (..) laika nišas pārdošanu, nevis iznomāšanu).

- (268) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisijas šaubas, kas paustas lēmumā par procedūras sākšanu, ir kļūdētas. Tādēļ Komisija secina, ka ierosinātais atjauninātais pārstrukturēšanas plāns ir realizējams, konsekvents un vērienīgs un spēj saprātīgā termiņā atjaunot TAROM ilgtermiņa dzīvotspēju, ņemot vērā tās uzņēmējdarbības specifiku un laiku, kas nepieciešams, lai īstenotu plānotās investīcijas un gūtu labumu no tām. Šajā ziņā un ņemot vērā pārstrukturēšanas plāna ilgumu un saturu un tirgu, kurā darbojas TAROM, ir lietderīgi, lai Rumānija rūpētos par to, ka TAROM rezultatīvi īsteno pārstrukturēšanas plānā iekļautos pasākumus kā atbalsta saderības nosacījumu. Rumānijai vai TAROM būtu jāveic visas nepieciešamās darbības, lai novērstu iespējamās novirzes no finanšu trajektorijas un pārstrukturēšanas plānā iekļautajām prognozēm.

7.3.3. Ietekme uz konkurenci un tirdzniecības apstākļiem starp dalībvalstīm

- (269) Lai novērtētu, vai atbalsts nepamatoti neietekmē konkurenci un tirdzniecības apstākļus, ir jānosaka atbalsta pozitīvā ietekme uz saimnieciskās darbības attīstību, kā arī cita atbalsta pozitīvā ietekme, jānosaka atbalsta negatīvā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību, kā arī jāpārbauda, vai negatīvā ietekme ir pietiekami ierobežota ar risku mazinošiem faktoriem, kas nodrošina atbalsta nepieciešamību, piemērotību, samērīgumu un pārredzamību. Visbeidzot, ir jānovērtē, vai atbalsta pozitīvā ietekme atsvēr atbalsta atlikušo negatīvo ietekmi, ņemot vērā risku mazinošos faktorus, un vai atbalsta ietekme uz iekšējo tirgu kopumā joprojām ir pozitīva.

7.3.3.1. Atbalsta nepieciešamība un stimulējošā ietekme

- (270) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 53. punktu, lai pierādītu valsts iejaukšanās nepieciešamību, dalībvalstīm, kas plāno piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu, jāiesniedz salīdzinājums ar ticamu alternatīvu scenāriju, kas neietver valsts atbalstu, uzskatāmi parādot, kā plānotais mērķis novērst tirgus nepilnības vai sociālās grūtības bez atbalsta netiktu sasniegts vai tiktu sasniegts mazākā mērā. Turklāt, lai pierādītu, ka pārstrukturēšanas atbalstam ir stimulējoša ietekme, dalībvalstīm ir jāpierāda, ka bez atbalsta labuma guvējs tiktu pārstrukturēts, pārdots vai likvidēts tādā veidā, ka netiktu sasniegts iecerētais mērķis izvairīties no tirgus nepilnībām vai sociālām grūtībām (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 59. punkts).
- (271) Pārstrukturēšanas atbalsta mērķis ir nepieļaut TAROM darījumdarbības izbeigšanu un tādējādi novērst tirgus nepilnības un sociālās grūtības, kas traucētu attīstīt gaisa transporta pakalpojumus Rumānijā. Šis mērķis tiek sasniegts, īstenojot atjaunināto pārstrukturēšanas plānu, ko daļēji finansē no pārstrukturēšanas atbalsta un kas novērš TAROM darbības licences zaudēšanu un darbības izbeigšanu, kas noteikti iestātos atbalsta neesības gadījumā.
- (272) Atjauninātais pārstrukturēšanas plāns liecina, ka, lai atrisinātu labuma guvēja finanšu problēmas, ir jārisina gan ar tā likviditāti, gan maksātspēju saistītās problēmas. Bez atbalsta TAROM īstermiņā nevarētu izpildīt savas finansiālās saistības vai piekļūt tirgus finansējumam (sk. 15. un 17. apsvērumu un 6.1. iedaļu). Turklāt TAROM nevarēja īstenot pārstrukturēšanas pasākumus finansējuma trūkuma dēļ, kas ne tikai palielinātu problēmas, kuras izraisīja aviosabiedrības grūtības, bet arī izraisītu gaisa kuģu ekspluatācijas pārtraukšanu (sk. 54. un 55. apsvērumu). Ilgtermiņā, ņemot vērā ievērojamos uzkrātos zaudējumus (sk. 13. un 15. apsvērumu), kas bez atbalsta turpinātos un galu galā izraisītu TAROM maksātnespēju, TAROM nespēj izpildīt savas finansiālās saistības. Jāatgādina, ka vismaz kopš 2020. gada februāra TAROM jau atbilst kritērijiem, lai to uzskatītu par grūtībās nonākušu uzņēmumu (sk. 11. apsvērumu), un kopš tā laika situācija nav mainījies (sk. 13. apsvērumu). Ja nebūtu pārstrukturēšanas atbalsta, TAROM iziešana no tirgus, visticamāk, būtu neizbēgama, ņemot vērā aviosabiedrības esošās parādsaistības, to, ka visi tās aktīvi ar noteiktu vērtību ir ieķīlāti kā nodrošinājums esošam finansējumam vai parādam, no tā

izrietošo privātā tirgus finansējuma nepieejamību, kā arī reālo risku, ka tiks zaudēta TAROM darbības licence un ka tās gaisa kuģu floti vairs nevarēs ekspluatēt (17. apsvēruma un 6.1. iedaļa). Tāpēc pārstrukturēšanas atbalsts ir nepieciešams, lai sekmīgi pabeigtu atjaunināto pārstrukturēšanas plānu, kura īstenošanas mērķis savukārt ir novērst TAROM trūkumus, padarīt to dzīvotspējīgu ilgtermiņā un tādējādi veicināt gaisa transporta pakalpojumu attīstību Rumānijā. Bez pārstrukturēšanas atbalsta TAROM izietu no tirgus, laupot Rumānijas iedzīvotājiem, uzņēmumiem un žudeciem būtisku reģionālās savienotības instrumentu, kas nepieciešams transportam, kā arī reģionālajai ekonomiskajai un sociālajai attīstībai. Tādējādi Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta b) apakšpunktā un 53. punktā noteiktā atbalsta nepieciešamības prasība ir izpildīta.

- (273) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija arī secina, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme, jo bez pārstrukturēšanas atbalsta TAROM gandrīz noteikti izietu no tirgus, radot risku, ka tiks traucēts tās sniegtais svarīgais pakalpojums. Tādējādi ir izpildīta Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta d) apakšpunktā un 59. punktā noteiktā prasība, ka atbalstam ir stimulējoša ietekme.

7.3.3.2. Atbalsta piemērotība

- (274) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta c) apakšpunktu un 54. punktu pārstrukturēšanas atbalsts netiks uzskatīts par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja to pašu mērķi ļauj sasniegt citi mazāk kropļojoši pasākumi; turklāt pārstrukturēšanas atbalsts ir pienācīgi jāatlīdzina. Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 58. punktā noteikts, ka izvēlētajiem valsts atbalsta instrumentiem jāatbilst ar maksātspēju vai likviditāti saistītajai problēmai, kuru ar tiem paredzēts novērst.
- (275) TAROM saskaras ar maksātspējas un likviditātes problēmām, kas jārisina ar pārstrukturēšanas atbalstu. Kapitāla iepludināšanas un parāda norakstīšanas instrumentu apvienojums (18. apsvēruma), kas tiek sniegts kā pārstrukturēšanas atbalsts, ir vērst gan uz TAROM pašu kapitāla, kas ir ļoti negatīvs, būtisko pasliktināšanos, gan uz līdzekļu trūkumu esošo parādu apkalpošanai un naudas plūsmas vajadzību nodrošināšanai regulārai darbībai.
- (276) Šajā sakarā Komisija uzskata, ka pārstrukturēšanas atbalsts 95,3 miljonu EUR apmērā formas ziņā ir piemērots divu galveno iemeslu dēļ: Pirmkārt, ņemot vērā to, ka TAROM ir grūtībās nonācis uzņēmums, kura pagātnes ievērojamo zaudējumu dēļ vismaz kopš 2020. gada ir negatīvs pašu kapitāls (13. apsvēruma), bez pārstrukturēšanas atbalsta, kas uzlabotu tā maksātspēju, labuma guvējs nevarētu veidot pietiekamu pašu kapitālu, lai kompensētu iepriekšējos zaudējumus un piesaistītu ievērojamu ilgtermiņa finansējumu kapitāla tirgos. Pārstrukturēšanas atbalsts nodrošina TAROM nepieciešamo pašu kapitālu, lai stiprinātu tās maksātspēju un bilanci. Otrkārt, likviditātes prognozes liecina, ka, ja netiktu piešķirts pārstrukturēšanas atbalsts un ja TAROM atmaksātu dažus savus parādus (piemēram, glābšanas atbalstu), 2024. gadā aviosabiedrības darbības rezultātā iegūtie naudas līdzekļi būtu negatīvi (sk. 54.–56. apsvērumu). Lielais naudas līdzekļu deficīts, kas tika prognozēts 2024. gada beigās, netiktu segts, un TAROM nebūtu pietiekamu līdzekļu, lai nodrošinātu četru Boeing 737-8 MAX gaisa kuģu piegādi vai samaksātu nomas maksas par esošajiem gaisa kuģiem. Komisija lēmumā par procedūras sākšanu neizteica bažas par šo aspektu.
- (277) Šo iemeslu dēļ Komisija secina, ka pārstrukturēšanas atbalsts ir vispiemērotākais veids, kā risināt TAROM problēmas, un ka izvēlētie instrumenti risina gan labuma guvēja likviditātes, gan maksātspējas problēmas.
- (278) Attiecībā uz atlīdzību valstij, ievērojami samazinot pārstrukturēšanas atbalsta summu salīdzinājumā ar sākotnējo pārstrukturēšanas plānu un atceļot tiešo dotāciju, kas bija plānota saskaņā ar sākotnējo pārstrukturēšanas plānu, Komisijas šaubas, kas šajā sakarā paustas lēmumā par procedūras sākšanu, ir kļūdīgas. Turklāt saskaņā ar atjaunināto pārstrukturēšanas plānu valsts saņems atlīdzību, pateicoties gaidāmajiem pozitīvajiem neto ieņēmumiem, kas palielinās valsts līdzdalības TAROM vērtību. Konkrētāk, akciju kapitāla palielināšanas rezultātā valsts līdzdalība TAROM pieaugs no pašreizējā līmeņa 97,22 % līdz aptuveni 98,5 %, kas ļaus valstij gūt gandrīz visu papildu peļņu no veiksmīgas TAROM pārstrukturēšanas. Šādu atlīdzību valstij var uzskatīt par pietiekamu, un tādējādi plānotais pārstrukturēšanas atbalsts tiek atlīdzināts pienācīgi.

(279) Šādos apstākļos Komisija uzskata, ka pārstrukturēšanas atbalsts ir piemērots.

7.3.3.3. Samērīgums

(280) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta e) apakšpunktu pārstrukturēšanas atbalsts nedrīkst pārsniegt minimālo summu, kas nepieciešama, lai sasniegtu atbalsta mērķi. Pārstrukturēšanas atbalsta apjoms un intensitāte jāierobežo līdz stingram minimumam, kas nepieciešams, lai veiktu pārstrukturēšanu, ņemot vērā labuma guvēja, tā akcionāru vai uzņēmumu grupas, kurā tas ietilpst, esošos finanšu resursus. Konkrētāk, ir jānodrošina pietiekams pašu ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās un, ja valsts atbalsts tiek sniegts veidā, kas uzlabo labuma guvēja pašu kapitāla pozīciju, jāisteno sloga sadales pasākumi. Novērtējot šīs prasības, tiks ņemts vērā viss iepriekš piešķirtais glābšanas atbalsts (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 61. punkts).

(281) Labuma guvēja pašu ieguldījumam pārstrukturēšanas plānā jābūt reālam un faktiskam, un tam parasti jābūt salīdzināmam ar piešķirto atbalstu, ņemot vērā ietekmi uz labuma guvēja maksājspēju vai likviditāti. Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 63. punktu Komisijai jānovērtē, vai dažādie pašu ieguldījuma avoti ir faktiski un neietver nekādu atbalstu. Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punktu Komisija parasti uzskata, ka pašu ieguldījums ir pietiekams, ja tas veido vismaz 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām.

(282) Komisijai ir jāpārbauda, vai atjauninātā pārstrukturēšanas plāna dažādie finansējuma avoti ir reāli, t. i., pietiekami droši, lai, ņemot vērā paredzamo peļņu nākotnē, tos pārstrukturēšanas periodā varētu izmantot.

(283) TAROM nodrošinātā pašu ieguldījuma avots ir finanšu noma (76. apsvēruma) un gaisa kuģu pārdošana (78. apsvēruma). Attiecībā uz gaisa kuģu pārdošanu TAROM ir noslēgusi pirkuma līgumus par (..) miljoniem EUR (attiecībā uz četrām Boeing 737-300 gaisa kuģu, vienu Boeing 737-300 dzinēju un septiņām ATR 42-500) pārdošanu (76. apsvēruma). Ieņēmumi no šo aktīvu pircējiem ir faktiski un reāli resursi, kas uzlabo TAROM kases stāvokli un tādējādi veicina pārstrukturēšanu. Ņemot vērā to, ka visi šo aktīvu pircēji ir komerciāli uzņēmumi, kas maksāja cenu, kura izrietēja no konkursa procedūras (76. apsvēruma), arī šie līdzekļi neietver nekādu atbalstu. Attiecībā uz finanšu līgumu, kas noslēgts par jauna gaisa kuģa nomu aptuveni EUR (..) miljonu vērtībā bez procentiem, ir parakstīts nomas līgums. Tādējādi šis ieguldījums ir faktiskais (līgums ir parakstīts), reāls (tas dod ieguldījumu pārstrukturēšanas finansēšanā, izmantojot no iznomātāja saņemto gaisa kuģu priekšfinansējumu) un neietver nekādu atbalstu (panākts sarunu ceļā ar privātu pircēju ar komerciāliem nosacījumiem bez valsts garantijas).

(284) Attiecībā uz citiem TAROM paredzētajiem ieņēmumu avotiem (80. apsvēruma), proti, ieņēmumiem no tai piederošo kapitāla daļu pārdošanas uzņēmumā (..), ieņēmumiem no laika nišas pārdošanas (..) lidostā un papildu gaisa kuģu pārdošanas (Airbus 318), tos nevar uzskatīt par reāliem un faktiskiem. Konkrēti, pašlaik notiek sarunas par (..) laika nišas pārdošanu, bet nav izraudzīts neviens pircējs, nav panākta vienošanās par cenu vai *a fortiori* par to parakstīts līgums. Tas pats attiecas uz kapitāla daļu pārdošanu. Ir veikti novērtējumi un no TAROM lēmumu pieņemšanas struktūrām ir saņemta piekrišana pārdošanai, bet līdz šim nav saņemts neviens saistošs piedāvājums. Turklāt, kā norādīts lēmumā par procedūras sākšanu, paredzēto kapitāla daļu pārdošanu nevar uzskatīt par darbību, kas neietver nekādu atbalstu, ja nav pierādīta atbilstība tirgus ekonomikas dalībnieka principam (sk. 28. apsvērumu). Gaisa kuģu Airbus 318 pārdošana ir pārvēršusies uz priekšu tālāk, tomēr līdz šim ir parakstīta tikai nesaistoša nodomu vēstule (..). Ja šīs darbības īstenosies pārstrukturēšanas periodā, tās palīdzēs stiprināt TAROM dzīvotspēju. Tomēr pašlaik nevar pietiekami droši apgalvot, ka šo aktīvu pārdošana varētu notikt. Tādējādi tie nav reāli un faktiski pašu ieguldījums.

(285) Tāpēc Komisija var pieņemt summu 77,66 miljonu EUR apmērā kā reālu, faktisku un ar atbalstu nesaistītu TAROM pašu ieguldījumu pārstrukturēšanas izmaksās un uzskata, ka tās šaubas, kas šajā sakarā paustas lēmumā par procedūras sākšanu, ir kļaidētas. Ņemot vērā to, ka kopējās pārstrukturēšanas izmaksas ir 172,96 miljoni EUR un ka tās tiek finansētas ar pārstrukturēšanas atbalstu 95,3 miljonu EUR apmērā, aviosabiedrības pašu ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksu finansēšanā veido 44,9 %, tātad mazāk nekā 50 %.

- (286) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punktu Komisija var pieņemt ieguldījumu, kas nesasniedz 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām, ārkārtas apstākļos un īpašu grūtību gadījumā, ja minētā ieguldījuma summa aizvien ir būtiska. Šie apstākļi un gadījumi ir jāpierāda dalībvalstij.
- (287) Pašreizējos apstākļos pēc Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma Komisija uzskata, ka saskaņā ar Komisijas norādījumiem, kas sniegti saistībā ar paziņojumu "Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā" ⁽¹¹¹⁾, TAROM gadījumā var attaisnot to, ka pašu ieguldījums saglabājas zemāks par robežvērtību 50 % apmērā no pārstrukturēšanas izmaksām, jo tas joprojām ir būtisks un ietver papildu jaunu finansējumu tirgus apstākļos.
- (288) Komisija atzīst, ka Covid-19 pandēmija un tās ierobežošanai veiktie pasākumi ir radījuši ārkārtas apstākļus labuma guvējam saistībā ar nopietniem traucējumiem tautsaimniecībā LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta nozīmē. Šajā kontekstā un kopš 2020. gada TAROM darbību skāra Covid-19 pandēmija gan pieprasījuma, gan piedāvājuma ziņā (9. apsvērum). Covid-19 pandēmija ir pastiprinājusi situāciju, ka parāda finansējuma tirgi atsevišķās nozarēs ir lielā mērā slēgti vai ierobežoti, un finanšu iestādes kopumā ir samazinājušas savus kredītlimitus.
- (289) Lai gan Covid-19 pandēmija ir beigusies un beidzies arī tās pagaidu regulējums, pandēmija aviācijas nozari skāra sevišķi smagi. Saskaņā ar Eirokontroles aplēsēm (sk. 91. apsvērumu) gaisa satiksmes intensitāte līdz līmenim, kāds bija vērojams pirms Covid-19, atjaunojās tikai 2023. gadā, t. i., 3 gadus pēc krīzes kulminācijas. Kā redzams 1. attēlā, 2020. gadā TAROM tika skarta ievērojami vairāk nekā vidēji nozarē, un tās atveseļošanās 2021. gadā bija grūtāka. Lai gan TAROM atveseļošanās 2022. gadā paātrinājās, tā saglabājas zem Eirokontroles vidējā atveseļošanās rādītāja līdz 2023. gadam un paredzams, ka tā saglabāsies zem Eirokontroles vidējā atveseļošanās rādītāja gan saskaņā ar Eirokontroles bāzes līknes, gan zemās līknes scenāriju līdz 2025. gadam (ieskaitot). Par nozares vidējo rādītāju lēnāku TAROM izaugsmi un atveseļošanos līdz līmenim pirms Covid-19 daļēji varētu skaidrot ar novēloto gaisa kuģu flotes atjaunošanu, kuras ietekme gaidāma ne agrāk kā 2025. gadā.
- (290) Tā kā aviosabiedrības pašu ieguldījums veido 44,9 % no pārstrukturēšanas izmaksām, kas ir nozīmīga šo izmaksu daļa un nav tālu no 50 % sliekšņa, jo lielākā tā daļa (aptuveni 80 %) tiek sniegta jauna finansējuma veidā, un ņemot vērā Covid-19 pandēmijas ietekmi uz TAROM darbību, Komisija secina, ka šajā gadījumā pašu ieguldījums 44,9 % apmērā ir pieņemams.
- (291) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 65.–67. punktu valsts atbalsts, ko sniedz tādā veidā, kas uzlabo labuma guvēja pašu kapitāla pozīciju, var aizsargāt akcionārus un subordinētos kreditorus no sekām, ko rada viņu izvēle investēt labuma guvējā, tādējādi radot bezrūpīgas rīcības risku un nelabvēlīgi ietekmējot tirgus disciplīnu. Attiecīgi atbalsts zaudējumu segšanai būtu jāpiespīkst tikai ar noteikumiem, kas paredz atbilstīgu sloga sadali starp esošajiem investoriem, un valsts iejaukšanās pasākumam būtu jānotiek pēc tam, kad zaudējumi ir pilnībā ņemti vērā un sadalīti starp esošajiem akcionāriem un subordinētajiem parāda turētājiem. Atbilstīga sloga sadale cita starpā nozīmē, ka valsts atbalsts, kas uzlabo labuma guvēja pašu kapitāla pozīciju, jāpiespīkst ar noteikumiem, kuri valstij nodrošina samērīgu daļu no labuma guvēja vērtības turpmākā pieauguma, ievērojot valsts ieguldītā pašu kapitāla summu attiecībā pret uzņēmuma pašu kapitālu, kas paliek pēc zaudējumu ņemšanas vērā.
- (292) Pārstrukturēšanas atbalsts nepalielina bezrūpīgas rīcības risku vai pārlietu liela riska uzņemšanos, kura rezultātā labumu gūtu akcionāri vai kreditori. Kā izklāstīts 6.3.3. iedaļā, Rumānijas valsts, kas tagad ir atbalsta sniedzēja, kā vairākuma akcionārs ir pārraudzījusi TAROM stratēģiskos un komerciālos lēmumus. Uzņēmuma darbība nav finansēta arī ar subordinētu parādu vai hibrīdu (zaudējumu segšanas) finansējumu, kas, visticamāk, tiks daļēji norakstīts saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs noteiktajām sloga sadales prasībām. Šajā

⁽¹¹¹⁾ Komisijas paziņojums "Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā" (OV C 911, 20.3.2020., 1. lpp.), kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas paziņojumiem C(2020) 2215 (OV C 1121, 4.4.2020., 1. lpp.), C(2020) 3156 (OV C 164, 13.5.2020., 3. lpp.), C(2020) 4509 (OV C 218, 2.7.2020., 3. lpp.), C(2020) 7127 (OV C 340I, 13.10.2020., 1. lpp.), C(2021) 564 (OV C 34, 1.2.2021., 6. lpp.), C(2021) 8442 (OV C 473, 24.11.2021., 1. lpp.) un C(2022) 7902 (OV C 423, 7.11.2022, 9. lpp.).

sakarā mazākuma akcionāru sloga sadale tiks panākta, daļēji absorbējot zaudējumus, samazinot kapitālu un pēc tam veicot kapitāla iepludināšanu, kā aprakstīts 6.3.3. iedaļā. Vispirms TAROM zaudējumus daļēji absorbēs kapitāla samazinājums par (..) miljardiem RON. Tam sekos valsts akciju kapitāla palielināšana par 43,07 miljoniem EUR, kas samazinās mazākuma akcionāru daļu ⁽¹¹²⁾ no sākotnējiem 2,75 % līdz aptuveni (..) %. Šajā ziņā TAROM mazākuma akcionāri veicina pārstrukturēšanu, jo to kapitāla daļas sedz zaudējumus un attiecīgi tiek samazināta to līdzdalība, tādējādi mazinot vajadzību pēc valsts atbalsta un bezrūpīgas rīcības risku.

(293) Tāpēc Komisija secina, ka pārstrukturēšanas atbalsts ir samērīgs.

7.3.3.4. Princips “vienreiz un pēdējoreiz”

(294) Lai nodrošinātu, ka atbalsta negatīvā ietekme ir ierobežota, tādējādi novēršot nepamatotu ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību un nodrošinot, ka kopējais atlikums ir pozitīvs ⁽¹¹³⁾, atbalsts jāpiešķir grūtībās nonākušiem uzņēmumiem saskaņā ar principu “vienreiz un pēdējoreiz”, kas ierobežo šādu atbalstu uz desmit gadiem.

(295) Komisija pieļauj pārstrukturēšanas atbalstu, lai atbalstītu tikai vienu pārstrukturēšanas darbību un, ja piemērojams, ar nosacījumu, ka ir pagājuši vairāk nekā desmit gadi pēc pārstrukturēšanas atbalsta iepriekšējās piešķiršanas vai pēc pārstrukturēšanas plāna darbības beigām vai īstenošanas apstādināšanas ⁽¹¹⁴⁾. Komisija pieļauj izņēmumus no šī noteikuma, ja pārstrukturēšanas atbalsts seko glābšanas atbalstam un ietilpst vienotā pārstrukturēšanas procesā ⁽¹¹⁵⁾.

(296) Ar pārstrukturēšanas atbalstu aviosabiedrībai TAROM tiek atbalstīta tikai viena pārstrukturēšanas darbība. TAROM (tajā skaitā visi tās kontrolētie meitasuzņēmumi) pēdējo desmit gadu laikā nav saņēmusi glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalstu, izņemot 2020. gada februārī apstiprināto glābšanas atbalstu (sk. 11. apsvērumu), kas tika piešķirts uz sešiem mēnešiem un kas veido nepārtrauktību ar novērtējamo pārstrukturēšanas atbalstu, ar kuru tas veido vienu pārstrukturēšanas darbību. Tādējādi tiek ievērots princips “vienreiz un pēdējoreiz”.

7.3.3.5. Pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai

(297) Kā paskaidrots Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 87.–93. punktā, pasākumi, kuru mērķis ir ierobežot pārstrukturēšanas atbalsta radītos konkurences izkropļojumus, būtu jānosaka proporcionāli atbalsta izkropļojosajai ietekmei, un tie jo īpaši ir atkarīgi no vairākiem faktoriem: i) atbalsta apjoma un rakstura, kā arī tā piešķiršanas nosacījumiem un apstākļiem, ii) labuma guvēja lieluma un relatīvā būtiskuma tirgū un attiecīgā tirgus iezīmē, kā arī iii) apmēra, kādā pēc pašu ieguldījuma un sloga sadales pasākumu īstenošanas saglabājas bezrūpīgas rīcības riski.

(298) Strukturālie pasākumi var ietvert aktīvu realizāciju, kapacitātes vai klātbūtnes tirgū samazināšanu. Tiem būtu jāveicina jaunu konkurentu ienākšana tirgū, esošo mazo konkurentu izaugsme vai pārrobežu darbības paplašināšana, ņemot vērā tirgu vai tirgus, kuros labuma guvējam pēc pārstrukturēšanas būs nozīmīgs stāvoklis, jo īpaši tajos, kuros ir jaudas pārpalikums (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 78. un 79. punkts). Ar rīcību saistītiem pasākumiem būtu jānodrošina, ka ar atbalstu finansē tikai ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu, un tas netiek nepamatoti izmantots, lai uzturētu nopietnus un pastāvīgus tirgus struktūras kropļojumus vai aizsargātu labuma guvēju no veselīgas konkurences (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 83. punkts).

(299) Kā izklāstīts 117.–124. apsvērumā, Rumānija ierosina šādus strukturālus pasākumus, lai ierobežotu konkurences izkropļojumus: i) darbības apjoma samazināšana, slēdzot maršrutus, samazinot lidojumu biežumu esošajos maršrutos un samazinot gaisa kuģu floti, tādējādi tiek samazināta kapacitāte, kas izpaužas kā ASK samazinājums, un ii) (..) laika niša iznomāšana un/vai pārdošana, kā arī iii) akciju pārdošana peļņu nesošos vertikāli saistītos uzņēmumos.

⁽¹¹²⁾ Valsts uzņēmumi CNAB un Romatsa RA, kā arī privāts uzņēmums *Investment Fund Muntenia*; sk. (8). apsvērumu.

⁽¹¹³⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta f) apakšpunkts.

⁽¹¹⁴⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 70. un 71. punkts.

⁽¹¹⁵⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 72. punkta a) apakšpunkts.

- (300) Darbību apjoma samazināšana, kā izklāstīts 118. apsvērumā, ietver 14 maršrutu slēgšanu (no 41 maršruta, ko TAROM apkalpoja 2019. gadā), un tas ir 17 % samazinājums no kopējā 2019. gadā veikto lidojumu skaita un 18 % no pārvadāto pasažieru skaita. Tas nozīmē, ka tiek slēgta viena trešdaļa TAROM maršrutu, kas veido būtisku tās darbības daļu. Lai gan neviens no attiecīgajiem maršrutiem 2019. gadā nebija rentabls C3 līmenī, jāatzīmē, ka tajā laikā TAROM bija tikai trīs šādi maršruti (Otopeni–Budapešta, Otopeni–Sofija un Brisele–Strasbūra), jo aviosabiedrības darbību lielā mērā ietekmēja tās neefektīvais uzņēmējdarbības modelis. Šo ietekmi var daļēji novērst, aplūkojot maršrutu rentabilitāti C1 līmenī. Raugoties no šādas perspektīvas, 10 no 14 maršrutiem 2019. gadā bija pozitīvi rezultāti. TAROM piedzīvoja izaugsmi 12 no 14 maršrutiem, un 9 no tiem attiecās uz pārslogotām lidostām, kurās ir liels pieprasījums pēc laika nišām. Vienā no visvairāk pārslogotajām lidostām TAROM portfeli, proti, (..) lidostā, aviosabiedrība no 2024. gada oktobra piedāvās nomāt laika nišu pāri (sk. 119. apsvērumu) un galu galā piedāvās šo laika nišu pāri pārdošanai. Šāda maršrutu slēgšana nepārprotami sniedz konkurentiem iespējas izvērst savu darbību vairākos pievilcīgos maršrutos. Rumānijas iestādes apņēmas nodrošināt, ka TAROM pārstrukturēšanas periodā neatsāks nevienu no slēgtajiem maršrutiem un pārdos (..) laika nišu (..) lidostā, bet ne vēlāk kā līdz pārstrukturēšanas perioda beigām 2026. gadā (sk. 119. apsvērumu).
- (301) Neraugoties uz to, ka TAROM pārstrukturēšanas periods sākās 2021. gadā, Komisija uzskata, ka ir lietderīgi novērtēt maršrutu slēgšanu un kapacitātes samazinājumus attiecībā uz pamatdarbības stāvokli 2019. gadā (nevis 2020. gadā, kas ir tieši pirms pārstrukturēšanas perioda), jo TAROM pamatdarbību 2020. gadā būtiski ietekmēja ceļošanas ierobežojumi, kas tika noteikti, lai novērstu Covid-19 pandēmijas izplatīšanos, kā izklāstīts 118. apsvērumā.
- (302) Pārējos maršrutos TAROM daļēji samazinās lidojumu biežumu, proti, 2026. gadā regulāro lidojumu kopējais skaits būs samazināts par 28 % (par 27 %, ja aprēķinā iekļauj arī čarterreisu) salīdzinājumā ar 2019. gada līmeni (sk. 121. apsvērumu). Ņemot vērā, ka 2022. gadā pastāvēja konkurence gandrīz visos maršrutos, uz kuriem attiecās lidojumu biežuma samazināšana, izņemot vienu (Satu Mare), var sagaidīt, ka konkurenti būs ieinteresēti palielināt lidojumu biežumu šajos maršrutos, sevišķi ņemot vērā to, ka deviņi no attiecīgajiem maršrutiem ietver pārslogotas lidostas. Lidojumu biežuma samazināšana apvienojumā ar maršrutu slēgšanu un gaisa kuģu flotes samazināšanu no 25 gaisa kuģiem 2019. gadā līdz 14 gaisa kuģiem 2025. gadā – lielums, kas tiks saglabāts līdz pārstrukturēšanas perioda beigām, – radīs ASK samazinājumu par (..) % un ASK samazinājumu par (..) % C1 līmenī rentablajos maršrutos salīdzinājumā ar 2019. gada līmeni. Tas nozīmē rentablu darbību apjoma būtisku samazināšanu.
- (303) Rumānija ir apņēmusies nodrošināt, ka TAROM līdz 2025. gadam ekspluatēs ne vairāk kā 18 gaisa kuģus un atlikušajā pārstrukturēšanas periodā – ne vairāk kā 14 gaisa kuģus.
- (304) Visbeidzot, kā izklāstīts 124. apsvērumā, TAROM pārdos savas kapitāla daļas uzņēmumos (..) un (..). Tomēr, ņemot vērā to, ka tikai TAROM (..), paredzams, ka tikai TAROM piederošo kapitāla daļu pārdošana uzņēmumā (..) samazinās TAROM klātbūtni tirgū. Uzņēmuma (..) kapitāla daļu pārdošana vēl vairāk samazinās TAROM peļņu nesošo darbību apjomu un tās klātbūtni tirgū, un konkurentiem atkal radīsies iespēja iesaistīties šajā rentablajā uzņēmējdarbībā un tādējādi ienākt vai nostiprināt savu stāvokli Rumānijas tirgū. Rumānijas iestādes ir apņēmušās nodrošināt, ka TAROM pārdod savas kapitāla daļas uzņēmumā (..), kā arī (..), bet ne vēlāk kā pārstrukturēšanas perioda beigās 2026. gadā (sk. 124. apsvērumu).
- (305) Šis skaidrais pasākumu kopums kapacitātes un darbības apjoma samazināšanai kopā ar Rumānijas piedāvātajām stingrajām saistībām ir ievērojams uzlabojums salīdzinājumā ar sākotnējo pārstrukturēšanas plānu un ir mazinājis Komisijas šaubas, kas paustas lēmumā par procedūras sākšanu.
- (306) Ņemot vērā TAROM lielumu un tirgus daļu (sk. 9. apsvērumu), Komisija uzskata, ka darbības apjoma samazināšana tādā apmērā, kas pārsniegtu Rumānijas ierosināto līmeni, varētu apdraudēt TAROM uzņēmējdarbības modeli un ietekmēt tās ilgtermiņa dzīvotspēju. Ņemot vērā ievērojamo jauna finansējuma apjomu, ko TAROM ir sniegusi kā pierādījumu, proti, jauna Boeing 737-8 MAX finanšu nomas veidā (sk. 76. apsvērumu), un kas veido vairāk nekā vienu trešdaļu no pārstrukturēšanas kopējām izmaksām, plānoto akciju kapitāla samazinājumu par aptuveni (..) miljardiem RON no kopējā akciju kapitāla 2,26 miljardu RON apmērā, kas atspoguļo ievērojamus akcionāru

centienus segt zaudējumus, to, ka TAROM nav iespējams pilnībā absorbēt zaudējumus, jo tās uzkrātie zaudējumi ievērojami pārsniedz tās akciju kapitālu, prognozētā mazākuma akcionāru īpatsvara samazināšanos no 2,75 % līdz (..) %, kas nozīmē, ka to akciju vērtība samazināsies par vairāk nekā (..) % (sk. 81. apsvērumu), kā arī to, ka svarīgi kreditori ir piekrituši parāda atmaksas atlikšanai, un to, ka visi iznomātāji ir piekrituši neizmantojot savas tiesības atgūt iznomātos gaisa kuģus (85. apsvēruma), Komisija uzskata, ka bezrūpīgas rīcības risks ir faktiski ierobežots un ka 300. apsvērumā aprakstītais pasākumu kopums pavērs konkurentiem ievērojamas iespējas palielināt kapacitāti un dos tiem iespēju ienākt vai nostiprināt savu stāvokli Rumānijas tirgū.

- (307) Turklāt, kā izklāstīts 126. apsvērumā, Rumānija ir apņēmusies nodrošināt, ka TAROM ievēros ar rīcību saistītus pasākumus, kas minēti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 84. punktā, proti, i) pārstrukturēšanas periodā neiegādāsies akcijas, izņemot gadījumus, kad tas būtu nepieciešams uzņēmuma dzīvotspējai un to apstiprinājusi Komisija, un ii) savu produktu un pakalpojumu tirgvedībā publiski nenorādīs uz valsts atbalstu kā konkurences priekšrocību. Tas nodrošinās, ka TAROM neizmanto atbalstu savas uzņēmējdarbības paplašināšanai, iegādājoties konkurentu kapitāla daļas, vai lai palielinātu pārdošanas apjomu, sniedzot publiskas norādes uz atbalstu, ko tā saņem no Rumānijas valsts. Šajā sakarā Wizz Air ierosinājums, ka būtu lietderīgi noteikt TAROM vadības atalgojuma ierobežojumus, kas dažām aviosabiedrībām noteikti saistībā ar Covid-19 rekapitalizācijas pasākumiem (sk. 47. apsvērumu), ir jānoraida, ņemot vērā, ka atšķirībā no šīs lietas citos gadījumos labuma guvēju vadības darbinieku atlīdzības ierobežojumi bija viens no Covid-19 rekapitalizācijas atbalsta saderības nosacījumiem saskaņā ar tolaik piemērojamo tiesisko regulējumu, un Wizz Air nav pierādījis un nav skaidrs, kā vadības atalgojuma ierobežojumi šajā gadījumā palīdzētu ierobežot konkurences izkropļojumus.
- (308) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 83. punktu šie pasākumi nodrošinās, ka atbalstu izmanto vienīgi tam, lai finansētu labuma guvēja ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu, un tas netiek nepamatoti izmantots, lai radītu tirgus izkropļojumus vai aizsargātu labuma guvēju no veselīgas konkurences.
- (309) Tāpēc Komisija uzskata, ka pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai ir atbilstīgi, lai samazinātu pārstrukturēšanas atbalsta negatīvo ietekmi.

7.3.3.6. Pārredzamība un ziņošana

- (310) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta g) apakšpunktu dalībvalstīm, Komisijai, ekonomikas dalībniekiem un sabiedrībai jābūt viegli pieejamiem visiem attiecīgajiem tiesību aktiem un būtiskajai informācijai par piešķirto atbalstu. Šajā nolūkā Rumānijas iestādes ir apņēmušās piemērot Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 96. punktā paredzētos noteikumus par pārredzamību, padarot attiecīgo informāciju pieejamu tīmekļa vietnēs www.monitoruloficial.ro, www.ajutordestat.ro, www.tarom.ro un www.mt.gov.ro.
- (311) Komisija uzskata, ka Rumānijai ik pēc sešiem mēnešiem ir jāsniedz regulāri ziņojumi par atjauninātā pārstrukturēšanas plāna īstenošanu, sākot no šā lēmuma pieņemšanas dienas līdz pārstrukturēšanas perioda beigām. Šajos ziņojumos jo īpaši tiks precizēti datumi, kad faktiski tika izmaksāts valsts piešķirtais finansējums, kā arī labuma guvēja pašu ieguldījums, jebkādas novirzes no atjauninātā pārstrukturēšanas plāna finanšu vai darbības trajektorijām, izmaksu ierobežošana un samazinājumi, pateicoties pārstrukturēšanas pasākumiem, un Rumānijas vai attiecīgā gadījumā labuma guvēja plānotie vai veiktie korektīvie pasākumi.

7.3.3.7. Pozitīvās un negatīvās ietekmes līdzsvarošana

- (312) Rūpīgi izstrādātam valsts atbalsta pasākumam jānodrošina, lai pasākuma ietekmes kopējais līdzsvars būtu pozitīvs, izvairoties no nelabvēlīga iespaida uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.
- (313) Kā izklāstīts 7.3.2. iedaļā, pārstrukturēšanas atbalstam ir pozitīva ietekme, jo tas veicina gaisa transporta pakalpojumu attīstību Rumānijā. Konkrētāk, atbalsts novērš svarīga pakalpojuma traucējumu risku (sk. 7.3.2.1. iedaļu) un ļauj TAROM īstenot pārstrukturēšanas pasākumus, kas atjaunos labuma guvēja ilgtermiņa dzīvotspēju (7.3.2.2. iedaļa).
- (314) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs Komisija noteica kritērijus, kurus tā pārbauda, novērtējot pārstrukturēšanas atbalsta saderību ar iekšējo tirgu un nodrošinot, ka attiecīgās saimnieciskās darbības attīstība negatīvi neiespaido tirdzniecības apstākļus tādā mērā, kas ir pretrunā kopīgām interesēm. Kā paskaidrots iepriekš, pārstrukturēšanas atbalsts ir nepieciešams un tam ir stimulējoša ietekme (sk. 7.3.3.1. iedaļu), tas ir atbilstošs (sk.

7.3.3.2. iedaļu) un samērīgs (sk. 7.3.3.3. iedaļu). Turklāt ir ieviesti stingri aizsardzības pasākumi, lai ierobežotu atbalsta negatīvo ietekmi, izmantojot kompensējošus pasākumus, kas samazina konkurences izkropļojumus (sk. 7.3.3.5. iedaļu), kā arī ievērojot principu “vienreiz un pēdējoreiz” (sk. 7.3.3.4. iedaļu) un pārredzamības prasības (sk. 7.3.3.6. iedaļu).

- (315) Ierosinātie pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai, tajā skaitā TAROM ASK vispārēja samazināšana, lidojumu skaita (biežuma) samazināšana, maršrutu slēgšana un gaisa kuģu flotes samazināšana, kā arī tās kapitāla daļu uzņēmumā (..) pārdošana samazinās TAROM klātbūtni tirgū, kurā tā turpinās darboties pēc pārstrukturēšanas, un zināmā mērā atvērs tirgu.
- (316) Ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija uzskata, ka pasākumi atbalsta radītu konkurences izkropļojumu mazināšanai ir piemēroti, lai samazinātu pārstrukturēšanas atbalsta negatīvo ietekmi.
- (317) Attiecīgi pārstrukturēšanas atbalsta pozitīvā ietekme uz gaisa transporta darbību attīstību Rumānijā atsver potenciālo negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību, kas tādējādi netiek nelabvēlīgi iespaidota tādā mērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm.

7.4. Wizz Air Malta iesniegtās sūdzības novērtējums

- (318) Komisija 2024. gada 14. martā saņēma Wizz Air Malta (“sūdzības iesniedzējs”) iesniegtu sūdzību, kurā apgalvots, ka Rumānija saistībā ar TAROM pārstrukturēšanu ir piešķirusi papildu atbalstu trīs veidos: i) iepludinot kapitālu pārstrukturēšanas periodā tādā apmērā, kas pārsniedz to, kas apstiprināts ar Komisijas otro lēmumu par kaitējuma atlīdzināšanu, un/vai mainot atbalstu, kas apstiprināts ar Komisijas pirmo lēmumu par kaitējuma atlīdzināšanu valsts garantijas veidā, ii) pieņemot līguma noteikumu, kura rezultātā vienam no TAROM kreditoriem, proti, CNAB, kas ir valstij piederoša akciju sabiedrība, kurai ir tāds pats vairākuma īpašnieks kā TAROM, proti, Rumānijas valsts ar tās Transporta ministrijas starpniecību, kā arī iii) pārdodot (..) laika nišu par cenu, kas ir zemāka par tirgus cenu. Šie apgalvojumi ir izklāstīti 6.8. iedaļā.
- (319) Komisija novērtēs, vai minēto pasākumu rezultātā pastāv nelikumīgs atbalsts un cik lielā mērā šie apgalvojumi ietekmē paziņoto pasākumu saderību ar LESD 107. panta 3. punktu.
- (320) Datumos, kas norādīti 6. apsvērumā, Rumānija iesniedza savus apsvērumus par trim sūdzības iesniedzēja izvirzītajiem apgalvojumiem, norādot, ka tie nav pamatoti šādu iemeslu dēļ: i) kapitāla palielinājums par 1,9 miljoniem EUR atbilda atbalstam, kas apstiprināts Komisijas otrajā lēmumā par kaitējuma atlīdzināšanu; kapitāla palielinājums par kopējo summu 2,7 miljoni EUR bija tikai tās valsts garantijas izpilde, kas apstiprināta ar Komisijas pirmo lēmumu par kaitējuma atlīdzināšanu saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktu un līgumu noteikumiem, un jebkurā gadījumā bija daļa no paziņotajiem pasākumiem, jo tie attiecās uz TAROM likviditātes vajadzībām pārstrukturēšanas periodā (sk. 141. un 143. apsvērumu); ii) nosacījuma nodrošinājuma klauzula neietekmēja ne TAROM, ne CNAB rīcību tirgū, jo valstij kā uzraudzības iestādei ar likumu ir aizliegts iejaukties vadības uzņēmējdarbības lēmumu pieņemšanā un to pierāda uzņēmumu faktiskā rīcība, kuras pamatā ir centieni maksimāli palielināt iespējamību, ka parāds, kas uzkrāts ar kavējuma naudām, tiks pilnībā atmaksāts, un jebkurā gadījumā šī klauzula tiks svītrotā no līguma (sk. 144. apsvērumu); iii) TAROM ir darījusi visu iespējamo, lai sasniegtu augstāko iespējamo cenu par (..) laika nišas pārdošanu, par ko liecina neatkarīga eksperta nolīgšana un notiekošais konkursa process. Šīs Rumānijas iestāžu piezīmes ir izklāstītas 6.9. iedaļā.
- (321) No Rumānijas sniegtās informācijas par pirmo apgalvojumu izriet, ka kapitāla iepludināšanu, kas minēta pirmajā apgalvojumā, var iedalīt trīs daļās: i) pirmo daļu veido divi kapitāla palielinājumi par 9 000 000 RON un 439 155 RON (kopā 9 439 155 RON jeb aptuveni 1,9 miljoni EUR), kas veikti saskaņā ar otro lēmumu par kaitējuma atlīdzināšanu, ii) otro daļu veido kapitāla palielināšana par 5 394 285 RON, 5 460 515 RON un 1 663 200 RON (kopā 12 518 000 RON) jeb aptuveni 2,7 miljoni EUR, par ko Rumānija ir paziņojusi kā

pārstrukturēšanas atbalstu saistībā ar paziņojumu šajā lietā, savukārt iii) trešo daļu veido akcionāru lēmumi, ar kuriem tiek atļauts nākotnē palielināt kapitālu par summu līdz aptuveni 14,9 miljoniem RON jeb aptuveni 3,21 miljoniem EUR, taču saistībā ar tiem akcionāru pilnsapulce pēc tam nav pieņēmusi apstiprinošus lēmumus un tie nav īstenoti.

- (322) Rumānija ir iesniegusi attiecīgos akcionāru lēmumus un finanšu pārskatus, kas pierāda, ka Transporta ministrijas faktiski veiktie kapitāla palielinājumi 2022. un 2023. gadā ir attiecīgi 9 000 000 RON, 439 155 RON (kopā 9 439 155 RON jeb aptuveni 1,9 miljoni EUR), 5 394 285 RON, 5 460 515 RON, 1 663 200 RON (kopā 12 518 000 RON jeb aptuveni 2,7 miljoni EUR). Tas ir tāpēc, ka ne visi iepriekš apstiprinātie kapitāla palielinājumi faktiski ir veikti, jo TAROM ir spējis segt daļu no garantētā aizdevuma maksājumiem no pašu resursiem. No tā izriet, ka kopējā to kapitāla palielinājumu summa, kas līdz šim veikti pārstrukturēšanas periodā, ir 21 957 155 RON (aptuveni 4,6 miljoni EUR), nevis aptuveni 7,8 miljoni EUR, kā apgalvo sūdzības iesniedzējs. To apstiprina TAROM gada pārskati (revīzija par 2023. gadu vēl nav veikta).
- (323) No šīs summas Komisijas otrajā lēmumā par kaitējuma atlīdzināšanu tika apstiprināta kapitāla iepludināšana 1,9 miljonu EUR apmērā, kas atbilst 321. apsvērumā minētajā pirmajā apgalvojumā norādītajai pirmajai daļai, kā saderīgs atbalsts saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, un tādējādi tas neietekmē paziņoto pasākumu novērtējumu.
- (324) Atlikušo daļu no šiem 4,6 miljoniem EUR, proti, 2,7 miljonus EUR, kas atbilst 321. apsvērumā minētajā pirmajā apgalvojumā norādītajai otrajai daļai, Rumānija ir paziņojusi saistībā ar paziņojumu šajā lietā kā pārstrukturēšanas atbalstu. Tā kā visi aizdevuma maksājumi, kas saistīti ar pirmo lēmumu par kaitējuma atlīdzināšanu ⁽¹¹⁶⁾, ko TAROM pārstrukturēšanas periodā nespēs samaksāt naudas iztrūkuma dēļ, tiek segti ar kapitāla iepludināšanu, kas iekļauta kapitāla palielinājumā 45,77 miljonu EUR apmērā, kas paziņots kā pārstrukturēšanas atbalsts, Komisija ir novērtējusi attiecīgos kapitāla iepludināšanas gadījumus paziņoto pasākumu ietvaros. Komisijas secinājums saistībā ar šo daļu ir atspoguļots šajā lēmumā par kapitāla palielināšanu.
- (325) No 2025. gada visus atlikušos maksājumus TAROM maksās no saviem līdzekļiem.
- (326) Attiecībā uz atlikušajiem kapitāla palielinājumiem par kopējo summu aptuveni 3,21 miliona EUR apmērā, kas atbilst 321. apsvērumā minētajā pirmajā apgalvojumā norādītajai trešajai daļai, lai gan tos principā ir apstiprinājuši akcionāru pilnsapulce, šie lēmumi tikai paver teorētisku iespēju veikt šādu iepludināšanu, taču saistībā ar tiem akcionāru pilnsapulce pēc tam nav pieņēmusi apstiprinošus lēmumus un tie nav īstenoti. Tā kā nav šādu apstiprinošu lēmumu, šie kapitāla palielinājumi nav notikuši, un hipotētiskās priekšrocības, kas varētu tikt piešķirtas TAROM, vērtēt būtu pārāgri.
- (327) Attiecībā uz otro apgalvojumu par klauzulu starp TAROM un CNAB noslēgtajā nodrošinājuma līgumā Komisija norāda, ka pašlaik, kad tai ir jāpabeidz izmeklēšana par paziņoto pasākumu saderību ⁽¹¹⁷⁾, pamatojoties uz sūdzības iesniedzēja sniegto informāciju, Komisijas rīcībā nav pietiekami daudz elementu, lai noteiktu, ka pasākums, par kuru iesniegta sūdzība, ir valsts atbalsts, un lai to uzskatītu par būtisku paziņoto pasākumu saderībai. Tomēr, lai nodrošinātu rūpīgu otro apgalvojuma izskatīšanu, vienlaikus neaizkavējot procedūru attiecībā uz paziņotajiem pasākumiem, Komisija turpinās izvērtēt otro apgalvojumu atsevišķā procedūrā ⁽¹¹⁸⁾.
- (328) Attiecībā uz trešo apgalvojumu par (..) laika nišas pārdošanu zemāk par tās tirgus vērtību pietiek norādīt, ka līdz šim pārdošana nav notikusi, tāpēc ir pārāgri novērtēt, vai hipotētiskā (..) laika nišas pārdošana tiks veikta normālos tirgus

⁽¹¹⁶⁾ Tie ir 2023. gada maksājumi 2,7 miljonu EUR apmērā un maksājumi, kuru termiņš būs 2024. gadā un kuru kopējā summa ir 3,29 miljoni EUR, – kopā aptuveni 5,99 miljoni EUR.

⁽¹¹⁷⁾ Šī vēl nepabeigtā izmeklēšanas procedūra, kas uzsākta 2021. gada 5. jūlijā un kuras laikā Komisija ir pienācīgi uzklājis ieteiktās personas un kļiedzusi savas bažas, kas izklāstītas lēmumā par procedūras uzsākšanu, ir nekavējoties jāpabeidz, ņemot vērā arī risku (ko pamato Rumānija), ka daži TAROM darbuzņēmēji varētu izbeigt savas attiecības ar labuma guvēju, ja līdz noteiktam datumam netiks pieņemts galīgais lēmums par pārstrukturēšanas atbalstu, tādējādi apdraudot pārstrukturēšanas plāna sekmīgu īstenošanu.

⁽¹¹⁸⁾ Lieta SA.113203 (2024/FC).

apstākļos un tādējādi vai pārdošanas brīdī tā radītu ekonomiskas priekšrocības šādas laika nišas pircējam. No tā izriet, ka šis apgalvojums attiecas uz iespējamu pasākumu nākotnē un tāpēc neietekmē paziņoto pasākumu novērtējumu.

- (329) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka uz sūdzības iesniedzēja izvirzītajā pirmajā apgalvojumā minēto otro daļu attiecas paziņojums šajā lietā, un tādējādi Komisijas secinājums par šo daļu ir atspoguļots šajā lēmumā par paziņoto pārstrukturēšanas atbalstu un jo īpaši par kapitāla iepludināšanu 45,77 miljonu EUR apmērā. Savukārt attiecībā uz pirmajā apgalvojumā minēto pirmo daļu ir pieņemts iepriekšējs Komisijas lēmums, un uz to neattiecas paziņojums šajā lietā, un Komisija savu galīgo nostāju par šo apgalvojumu ieņems atsevišķā procedūrā, kas minēta 327. apsvērumā. Attiecībā uz pirmajā apgalvojumā minēto trešo daļu, otro apgalvojumu un trešo apgalvojumu, pamatojoties uz sūdzības iesniedzēja sniegto informāciju, Komisijas rīcībā nav pietiekams skaits elementu, lai noteiktu, ka pasākumi, par kuriem iesniegta sūdzība, ir valsts atbalsts; tomēr tā izvērtēs šos apgalvojumus atsevišķā procedūrā, kas minēta 327. apsvērumā.

7.5. Secinājums par saderību

- (330) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka lēmumā par procedūras sākšanu paustās šaubas ir novērstas un ka pārstrukturēšanas atbalsta negatīvā ietekme uz konkurenci un tirdzniecību ir ierobežota, jo īpaši ņemot vērā labuma guvēja ierobežoto lielumu, veselīgu konkurenci tirgū, kā arī pasākumus, kuri ierobežo konkurences izkropļojumus un kuru īstenošana Rumānijai būtu jānodrošina. Attiecīgi pārstrukturēšanas atbalsta pozitīvā ietekme uz gaisa transporta darbībām ar nosacījumu, ka Rumānija nodrošina atjauninātā pārstrukturēšanas plāna⁽¹¹⁹⁾ īstenošanu, atsvēr atlikušo negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību, kas tādējādi netiek nelabvēlīgi ietekmēta tādā mērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm.
- (331) Novērtējumā, ņemot vērā piezīmes, kas saņemtas no ieinteresētās personas un Rumānijas, kā arī pārstrukturēšanas plāna grozījumus un pavadošo pārstrukturēšanas atbalstu, kas ieviests, lai novērstu radušās šaubas, Komisija secina, ka pārstrukturēšanas atbalsts atbilst LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam, jo tas veicina gaisa transporta pakalpojumu attīstību uz Rumāniju, no tās un tās iekšienē un neizkropļo konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm tādā mērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm. Sūdzības iesniedzēja sniegtā informācija neapšaubā Komisijas novērtējumu šajā lēmumā, neraugoties uz to, ka daļa sūdzības tiek izskatīta atsevišķā procedūrā.

8. SECINĀJUMS

- (332) Komisija konstatē, ka Rumānija nav ievērojusi LESD 108. panta 3. punktā noteikto nogaidīšanas pienākumu un ir nelikumīgi piešķirusi daļu no paziņotajiem pasākumiem aptuveni 2,7 miljonu EUR apmērā 2023. gadā. Tomēr Komisija secina, ka pārstrukturēšanas atbalsts, arī tā daļa, kas nelikumīgi piešķirta 2023. gadā, ir saderīgs ar iekšējo tirgu atbilstoši LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

1. Kapitāla iepludināšana 2,7 miljonu EUR apmērā, kas 2023. gadā veikta par labu TAROM S.A., ir valsts atbalsts, un Komisija pauzē nožēlu, ka Rumānija to nelikumīgi piešķir, pārkāpjot Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 3. punktu.
2. Pārstrukturēšanas atbalsts TAROM S.A., ko Rumānija ir daļēji īstenojusi un plāno īstenot kā valsts kapitāla iepludināšanu aptuveni 45,77 miljonu EUR apmērā (kas ir veikts un tiks veikts RON), un parāda norakstīšana, kas atbilst glābšanas aizdevuma summai ar procentiem un jebkādam iespējamām ārvalstu valūtas kursa atšķirībām 49,53 miljonu EUR apmērā – kopā aptuveni 95,3 miljonu EUR apmērā – ir saderīgi ar iekšējo tirgu Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

⁽¹¹⁹⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 122. punkts.

2. pants

Divu mēnešu laikā no šā lēmuma izziņošanas Rumānija informē Komisiju par pasākumiem, kas veikti, lai izpildītu tajā noteiktās prasības.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Rumānijai.

Briselē, 2024. gada 29. aprīlī

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājas izpildvietniece
Margrethe VESTAGER*
