



ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2025/775

z 29. apríla 2024

o štátnej pomoci SA.59344 – 2021/C (ex 2021/N, ex 2020/PN) – Pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť TAROM

[oznámené pod číslom C(2024) 2968]

(Iba anglické znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili svoje pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽¹⁾, a so zreteľom na pripomienky prijaté od tretích strán v priebehu konania,

keďže:

1. POSTUP

- (1) V nadväznosti na prednotifikačné kontakty ⁽²⁾ rumunské orgány 28. mája 2021 oznámili Komisii svoj zámer poskytnúť spoločnosti TAROM S.A. (ďalej len „TAROM“) pomoc na reštrukturalizáciu.
- (2) Listom z 5. júla 2021 Komisia informovala rumunské orgány, že sa v súvislosti s pomocou na reštrukturalizáciu rozhodla začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“). Rumunské orgány predložili svoje pripomienky k zisteniam uvedeným v danom liste 11. augusta 2021.
- (3) Rozhodnutie Komisie o začatí konania (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) bolo 3. septembra 2021 uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽³⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky.
- (4) Okrem pripomienok rumunských orgánov Komisia dostala v stanovenej lehote pripomienky od jednej zainteresovanej strany, a to od spoločnosti Wizz Air Hungary Zrt. (ďalej len „Wizz Air“) ⁽⁴⁾. Postúpila ich rumunským orgánom, ktoré dostali možnosť vyjadriť sa. Pripomienky rumunských orgánov boli doručené listom z 12. novembra 2021.
- (5) Rumunské orgány zaslali Komisii ďalšie informácie 29. júla 2021, 14. februára 2022, 27. mája 2022, 23. septembra 2022, 21. novembra 2022 a 21. decembra 2022, 24. februára 2023, 27. marca 2023, 5. apríla 2023, 12. apríla 2023, 20. apríla 2023, 30. mája 2023, 28. júna 2023, 13. júla 2023, 18. júla 2023, 21. júla 2023, 24. júla 2023, 28. júla 2023, 31. júla 2023, 3. augusta 2023, 22. augusta 2023, 7. septembra 2023, 13. septembra 2023, 28. septembra 2023, 7. novembra 2023, 12. decembra 2023, 12. januára 2024, 17. januára 2024, 1. februára 2024, 8. februára 2024, 15. februára 2024, 7. marca 2024, 19. marca 2024, 21. marca 2024, 25. marca 2024, 26. marca 2024, 29. marca 2024, 4. apríla 2024, 12. apríla 2024, 15. apríla 2024, 16. apríla 2024, 17. apríla 2024, 19. apríla 2024 a 25. apríla 2024.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 355, 3.9.2021, s. 10.

⁽²⁾ Tieto výmeny sa začali 24. augusta 2020, keď rumunské orgány predbežne notifikovali návrh reštrukturalizačného plánu, a až do notifikácie zahŕňali výmeny e-mailov, odborné diskusie počas videokonferencií a telekonferencií a predbežnú spätnú väzbu k návrhu reštrukturalizačného plánu.

⁽³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

⁽⁴⁾ Podanie spoločnosti Wizz Air zo 4. októbra 2021.

- (6) Komisii bola 14. marca 2024 doručená sťažnosť ⁽⁵⁾ spoločnosti Wizz Air Malta Limited (ďalej len „Wizz Air Malta“), ku ktorej Rumunsko predložilo pripomienky 28. marca 2024, 4. apríla 2024, 16. apríla 2024, 19. apríla 2024 a 24. apríla 2024.
- (7) Rumunské orgány 11. júla 2023 výnimočne súhlasili, že sa vzdajú práv vyplývajúcich z článku 342 ZFEÚ v spojení s článkom 3 nariadenia Rady č. 1/1958 ⁽⁶⁾ a že toto rozhodnutie sa prijme a notifikuje podľa článku 297 ZFEÚ v angličtine ⁽⁷⁾.

2. OPIS OPATRENÍ

2.1. Prijemca

- (8) TAROM je rumunská letecká spoločnosť, ktorá bola založená ako štátny podnik v roku 1954. Na základe vládneho nariadenia z roku 1997 ⁽⁸⁾ sa uskutočnila jej reorganizácia a začala pôsobiť vo forme akciovej spoločnosti podľa zákona č. 136/1998 ⁽⁹⁾ ako národná letecká dopravná spoločnosť Rumunska. Rumunský štát, zastúpený ministerstvom dopravy, infraštruktúry a komunikácií (ďalej len „ministerstvo dopravy“), priamo vlastní 97,25 % podielov. Zvyšné menšinové podiely vlastní dve verejné spoločnosti, konkrétne národná spoločnosť Bucharest Airports (ďalej len „CNAB“), ktorá vlastní 1,44 %, a Romatsa RA (Rumunská správa letových prevádzkových služieb), ktorá vlastní 1,23 %, a jeden súkromný akcionár, investičný fond Muntenia, ktorý vlastní 0,08 % podielov. Rumunské orgány tvrdia, že spoločnosť TAROM nie je súčasťou väčšej podnikateľskej skupiny, keďže je nezávislým centrom rozhodovania, ktoré nie je riadené spolu s inými štátnymi podnikmi. TAROM vlastní [...] a je menšinovým akcionárom niekoľkých ďalších spoločností, napríklad [...] alebo [...] ⁽¹⁰⁾.
- (9) TAROM predovšetkým vykonáva činnosť v oblasti leteckej prepravy cestujúcich, nákladu a pošty. K 19. decembru 2023 po organizačnej reštrukturalizácii mala spoločnosť TAROM 1 156 zamestnancov, z toho približne [...] v technickej divízii (činnosti v oblasti údržby a opráv). Od roku 2010 je členom aliancie SkyTeam. TAROM je dopravca s jediným uzlom so sídlom na letisku OTP v regióne Ilfov. K decembru 2023 flotilu spoločnosti TAROM tvorilo 18 lietadiel prevádzkovaných na 28 trasách, z ktorých 21 bolo medzinárodných a 7 vnútroštátnych. Na svojich medzinárodných trasách TAROM prevádzkuje spojenia medzi Bukurešťou a hlavnými mestami v Európe a mimo nej, ako aj inými uzlami v Európe. Okrem pravidelných letov ponúka TAROM dopravné služby aj cestovným kanceláriám, pričom v roku 2023 predstavoval odhadovaný podiel charterových letov na celkových čistých príjmoch spoločnosti TAROM [...] %. V dôsledku pandémie ochorenia COVID-19 spoločnosť TAROM v roku 2020 prišla o 73 % svojho objemu prevádzky pred pandémiou a počet cestujúcich sa prepadol z 3,1 milióna v roku 2019 na 900 000 v roku 2020. Oživenie sa začalo v roku 2021, keď sa počet cestujúcich zvýšil na 1,6 milióna, a zrýchlilo sa v roku 2022, keď spoločnosť TAROM prepravila približne 2,2 milióna cestujúcich. Počet prepravených cestujúcich v roku 2023 sa odhaduje na [...] mil., čo je stále [...] % pod úrovňou prevádzky spoločnosti TAROM pred pandémiou, t. j. úrovňou z roku 2019.
- (10) V roku 2019 predstavoval podiel spoločnosti TAROM na rumunskom trhu letovej prevádzky [...] %, zatiaľ čo najväčšia letecká spoločnosť na uvedenom trhu, nízkonákladový dopravca Wizz Air, mala podiel 25,7 %. Spoločnosť Blue Air, druhý najväčší hráč, mala 17,1 % podiel a Lufthansa bola štvrtou najväčšou leteckou spoločnosťou, tesne za spoločnosťou TAROM s podielom 12,3 %. Tieto podiely na trhu zostali v posledných rokoch viac-menej stabilné, pričom v roku 2022 Wizz Air dosiahla 25,2 % podiel, Blue Air 18,6 % podiel, TAROM [...] % podiel a Lufthansa 10,6 % podiel. V roku 2023 sa situácia zmenila, a to aj v dôsledku platobnej neschopnosti spoločnosti Blue Air, pričom Wizz Air zvýšila svoj podiel na 37,5 %, TAROM sa dostala na druhé miesto s [...] %

⁽⁵⁾ SA.113203 – *Alleged aid to TAROM* (Údajná pomoc pre spoločnosť TAROM).

⁽⁶⁾ Nariadenie č. 1 o používaní jazykov v Európskom hospodárskom spoločenstve (Ú. v. ES 17, 6.10.1958, s. 385/58).

⁽⁷⁾ Listom z 29. decembra 2021.

⁽⁸⁾ Nariadenie vlády č. 45/1997 o zriadení obchodnej spoločnosti „Rumunská národná letecká dopravná spoločnosť – TAROM“ – S.A.

⁽⁹⁾ Zákon č. 136/1998 z 29. 6. 1998 uverejnený v úradnom vestníku, časť I č. 241 z 2. 7. 1998 o schválení vládneho nariadenia č. 45/1997 o zriadení obchodnej spoločnosti „Rumunská národná letecká dopravná spoločnosť – TAROM“ – S.A.

⁽¹⁰⁾ Konkrétne okrem [...] má TAROM podiely v týchto spoločnostiach: [...].

a Ryanair sa stala tretím najväčším konkurentom na trhu s podielom 13,7 %, ktorý sa blížil k podielu spoločnosti TAROM. Spoločnosť Lufthansa s 5,6 % a nový účastník, spoločnosť HiSky⁽¹¹⁾, ktorá dosiahla 5,3 %, boli v roku 2023 štvrtým a piatym najväčším konkurentom. Súčasnými hlavnými konkurentmi spoločnosti TAROM na rumunskom trhu sú teda spoločnosť Wizz Air, ktorá je dominantným subjektom s 30 lietadlami so sídlom v Rumunsku a poskytuje približne 170 trás zo šiestich základní (OTP, Kluž, Craiova, Jasy, Sibiu, Temešvár) a druhý nízkonákladový dopravca Ryanair. Ryanair sa stal treťou najväčšou leteckou spoločnosťou na rumunskom trhu a ponúka spojenia z troch letísk (OTP, Kluž a Jasy) na približne 44 trasách. Ako uvádzajú rumunské orgány, trh leteckej dopravy v Rumunsku sa vyznačuje vysokým stupňom koncentrácie a rivality medzi prvými piatimi až šiestimi dopravcami, ktorí dominujú na trhu. Spoločný podiel piatich najvýznamnejších leteckých spoločností na trhu vzrástol v roku 2023 na 78 %. Odvetvie leteckej dopravy je pomerne konkurenčné a na konci roka 2023 bolo na rumunskom trhu registrovaných 20 leteckých spoločností, ktoré prevádzkovali pravidelné a charterové lety. Na trhu dominujú nízkonákladoví dopravcovia, v súčasnosti Wizz Air, Ryanair a HiSky [z hľadiska výnosov približne 57 % v roku 2023 a z hľadiska prepravených cestujúcich približne 70 % podielu na trhu v roku 2022 (traja uvedení nízkonákladoví dopravcovia a Blue Air)]. Z leteckých spoločností, ktoré vykonávajú pravidelné lety na rumunské letiská a z nich, majú základne v Rumunsku len štyri spoločnosti, a to traja nízkonákladoví dopravcovia (Wizz Air, Ryanair, HiSky) a TAROM.

2.2. Okolnosti predchádzajúce opatreniam

2.2.1. Pomoc na záchranu

- (11) Dňa 19. februára 2020 rumunské orgány notifikovali Komisii svoje plány na poskytnutie pomoci na záchranu pre spoločnosť TAROM. Podľa rumunských orgánov sa spoločnosť TAROM v čase tejto notifikácie nachádzala vo finančných ťažkostiach vzhľadom na akumulované straty spôsobené najmä starnúcou a nehomogénnou flotilou, ktorá si vyžadovala vysoké náklady na údržbu a vysoké poplatky za palivo, čo malo negatívny vplyv na zisk, peňažný tok z prevádzkovej činnosti a hotovostné zdroje spoločnosti TAROM. Rozhodnutím z 24. februára 2020⁽¹²⁾ (ďalej len „rozhodnutie o pomoci na záchranu“) Komisia schválila úver vo výške 175 952 000 RON (približne 36,66 milióna EUR podľa vtedy platného výmenného kurzu) v prospech spoločnosti TAROM (ďalej len „záchranný úver“) na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, ako sa vykladá v Usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (ďalej len „usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu“) (13). Rumunské orgány potvrdili, že s výnimkou pomoci na záchranu poskytnutej na základe rozhodnutia o pomoci na záchranu spoločnosť TAROM ani žiadna ňou kontrolovaná dcérska spoločnosť nedostali v posledných desiatich rokoch pomoc na záchranu alebo reštrukturalizáciu v zmysle usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a že reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM nezahŕňa žiadne kapitálové injekcie ani investície do subjektov, v ktorých má spoločnosť TAROM účasť.
- (12) Všeobecný súd 4. mája 2022 zamietol žalobu spoločnosti Wizz Air o neplatnosť rozhodnutia o pomoci na záchranu (14). Súdny dvor Európskej únie (ďalej len „Súdny dvor“) rozsudkom z 11. januára 2024 zamietol odvolanie spoločnosti Wizz Air proti rozsudku Všeobecného súdu z roku 2022 (15). Súdny dvor konkrétne potvrdil, že Všeobecný súd právne nepochybil, keď konštatoval, že na účely posúdenia, či existuje riziko narušenia dôležitej služby, ktorú je ťažké nahradiť, v zmysle bodu 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, Komisia nebola povinná zohľadniť veľkosť trhu, na ktorom pôsobí spoločnosť TAROM, ani podiel, ktorý má táto letecká spoločnosť na danom trhu (16).

2.2.2. Finančné ťažkosti spoločnosti TAROM

- (13) Rumunské orgány tvrdia, že spoločnosť TAROM je podnikom v ťažkostiach, keďže v dôsledku akumulovaných strát došlo k strate viac ako polovice jej upísaného základného imania, ako sa uvádza v bode 20 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Spoločnosť TAROM od roku 2004 akumuluje straty, pričom

(11) Spoločnosť HiSky vstúpila na rumunský trh leteckej dopravy v marci 2021 a poskytuje niekoľko pravidelných letov, ako aj charterových letov. K decembru 2023 táto spoločnosť prevádzkovala flotilu siedmich lietadiel, ktoré zabezpečovali služby približne na 25 trasách, z ktorých dve boli vnútroštátne trasy medzi letiskom OTP a mestami Kluž a Temešvár.

(12) Rozhodnutie Komisie z 24. februára 2020, C(2020) 1160 final, vo veci SA.56244 (2020/N) – Rumunsko – *Rescue aid to TAROM* (Pomoc na záchranu pre spoločnosť TAROM) (Ú. v. EÚ C 310, 18.9.2020, s. 1).

(13) Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1.

(14) Rozsudok Všeobecného súdu zo 4. mája 2022, Wizz Air Hungary/Komisia, T-718/20, ECLI:EU:T:2022:276.

(15) Rozsudok Súdneho dvora z 11. januára 2024, Wizz Air Hungary/Komisia, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26.

(16) Tamže, bod 39.

v posledných rokoch boli značné. Upísané základné imanie spoločnosti TAROM v roku 2021 predstavovalo približne 3,57 miliardy RON⁽¹⁷⁾ (približne 717,21 milióna EUR⁽¹⁸⁾). Spoločnosť TAROM zaznamenala v roku 2020 straty vo výške 90,3 milióna EUR, v roku 2021 straty vo výške 66,6 milióna EUR a v roku 2022 straty vo výške 55,7 milióna EUR, akumulované straty vo výške 3 623 825 813 RON v roku 2020 (približne 728,03 milióna EUR) a vo výške 3 951 281 534 RON v roku 2021, čo predstavuje približne 793,81 milióna EUR. Vlastný kapitál spoločnosti TAROM sa v roku 2021 dostal do záporných čísel, pričom na konci roka 2021 predstavoval – 51 283 857 EUR a na konci roka 2022 dosiahol –90 884 124 EUR. Podľa predbežných výsledkov spoločnosti TAROM za rok 2023 vlastný kapitál predstavoval k 31. decembru 2023 [...] EUR.

- (14) Rumunské orgány ďalej tvrdia, že spoločnosť TAROM spĺňa kritériá podľa vnútroštátneho práva na zaradenie do kolektívneho konkurzného konania na žiadosť veriteľov podľa bodu 20 písm. c) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Podľa rumunského vnútroštátneho práva môže každý veriteľ, ktorého pohľadávky voči dlžníkovi presahujú 50 000 RON (približne 10 045 EUR) a sú vyše 60 dní po splatnosti, podať na súde návrh na vyhlásenie platobnej neschopnosti. Dlžník sa však môže proti návrhu veriteľa brániť a uviesť, že aj keď sú uvedené podmienky splnené, má dostatočnú likviditu. Spoločnosť TAROM je vystavená riziku, že niektorí veritelia sa môžu kedykoľvek rozhodnúť podať návrh na začatie konkurzného konania.
- (15) Rumunské orgány vysvetľujú, že finančné ťažkosti spoločnosti TAROM majú niekoľko príčin; vnútorné aj vonkajšie faktory viedli k poklesu konkurencieschopnosti spoločnosti TAROM a k zvýšeniu prevádzkových nákladov. Po prvé, TAROM prevádzkovala starú flotilu (priemerný vek prúdových lietadiel spoločnosti TAROM je 13 až 18 rokov a štyri z jej lietadiel typu Boeing 737-300 majú v priemere 25 rokov), ktorá bola veľmi rôznorodá [t. j. zahŕňala lietadlá typu Avion de Transport Régional G.I.E. („ATR“), Boeing a Airbus] a vyžadovala si vysoké náklady na údržbu, technickú obnovu a modernizáciu. TAROM prevádzkuje aj značný počet nerentabilných trás⁽¹⁹⁾ a v roku 2019 mala len tri trasy, ktoré dosiahli úroveň ziskovosti C3⁽²⁰⁾. Po druhé, vstup ďalších hráčov na trh, najmä nízkonákladových dopravcov, viedol k zvýšenému tlaku na cenotvorbu spoločnosti TAROM. Po tretie, vyskytovali sa problémy s pracovnou silou v podobe nízkeho pracovného zaťaženia, vyšších nákladov na prácu, ako bolo nevyhnutné, zvýšenej byrokracie, demotivácie zamestnancov a ťažkostí pri získavaní a udržiavaní kvalifikovaných ľudí. Po štvrté, prevádzkové činnosti boli poznačené neefektívnosťou, čo zahŕňalo neefektívne fungovanie technickej divízie (napríklad nízka produktivita, chýbajúce certifikácie a technické zručnosti, nadbytočné úrovne riadenia, chýbajúce ukazovatele výkonnosti), ako aj oddelenia akvizícií (neštandardizovaný, manuálny, neplánovaný a decentralizovaný proces akvizície, nízka produktivita, nedostatok ukazovateľov výkonnosti) a nerentabilné (vnútroštátne a medzinárodné) agentúry na predaj leteniek. Okrem toho rastúce náklady na palivo a iné náklady a obmedzené dodatočné príjmy oslabili ziskovosť spoločnosti TAROM. Hlavnou príčinou zhoršujúcej sa prevádzkovej výkonnosti je nesúlad vývoja prevádzkových nákladov v porovnaní s príjmami; prevádzkovými nákladmi s najväčším nepriaznivým vplyvom sú náklady na palivo, náklady na údržbu starnúcej flotily, ako aj náklady vyplývajúce z neefektívnych prevádzkových činností.
- (16) To viedlo k výraznej akumulácii strát, v dôsledku čoho mala spoločnosť TAROM záporné vlastné imanie, a k akumulácii dlhu a vyčerpaniu peňažných rezerv, v dôsledku čoho mala spoločnosť TAROM záporné peňažné toky. Napokon obdobie pandémie COVID-19 zintenzívnilo straty v rokoch 2020 a 2021 v dôsledku výrazného poklesu leteckej činnosti a následne aj príjmov. Hoci TAROM dostala dvakrát pomoc na náhradu škody podľa

⁽¹⁷⁾ Formulár oznámenia, 21. decembra 2022.

⁽¹⁸⁾ Výmenný kurz použitý v tomto rozhodnutí je 1 RON = 0,2012 EUR [a naopak 1 EUR = 4,9706 RON, čo je výmenný kurz zaznamenaný Európskou centrálnou bankou (ECB) 6. marca 2024].

⁽¹⁹⁾ Napríklad trasy spájajúce Bukurešť (letisko OTP) s mestami Tbilisi, Alicante, Jerevan, Hamburg, Larnaka, Sibiu, Štokholm, Valencia, Barcelona, Mnichov, Viedeň a trasy medzi mestami Kluž – Jasy a Jasy – Temešvár. Tieto trasy boli na úrovni ziskovosti C3 nerentabilné a niektoré z nich boli nerentabilné aj na úrovni ziskovosti C1 (pozri poznámku pod čiarou č. 20).

⁽²⁰⁾ Úroveň ziskovosti C3 predstavuje výsledok po odpočítaní priamych prevádzkových nákladov, nákladov na lietadlá a administratívnych nákladov, zatiaľ čo v rámci úrovne ziskovosti C1 sa zohľadňujú len priame prevádzkové náklady a v rámci úrovne ziskovosti C2 sa zohľadňujú len priame prevádzkové náklady a náklady na lietadlá.

článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ⁽²¹⁾ za škody, ktoré utrpela ako priamy dôsledok vládnych opatrení zameraných na zabránenie šíreniu ochorenia COVID-19, tieto opatrenia pomoci neboli zamerané na riešenie alebo obmedzenie finančných ťažkostí spoločnosti TAROM, ktoré existovali už pred vypuknutím pandémie, ale len na kompenzáciu strát, ktoré leteckej spoločnosti priamo spôsobili výnimočné okolnosti v dôsledku pandémie a s ňou súvisiacich prevádzkových obmedzení.

- (17) Ako uvádzajú rumunské orgány, všetky aktíva spoločnosti TAROM, ktoré majú určitú hodnotu, a najmä všetky lietadlá vo vlastníctve spoločnosti TAROM, sú založené v rámci súčasných dohôd o financovaní alebo ako záruky za nesplatené dlhy (ako napríklad lietadlá typu Airbus 318, ktoré sú založené na záchranný úver uvedený v odôvodnení 11), a zároveň štátna pomoc, ktorú spoločnosť TAROM dostala na základe prvého rozhodnutia o náhrade škody, bola poskytnutá vo forme záruky za úver, ktorú spoločnosť TAROM musela zabezpečiť svojimi aktívami). Okrem toho lietadlá, ktoré sa začlenia do flotily spoločnosti TAROM v rámci programu obnovy flotily, budú poskytnuté na základe zmlúv o prenájme, a preto by neboli k dispozícii ako zábezpeka (pozri odôvodnenie 61). Preto podľa rumunských orgánov nebude mať TAROM v budúcnosti dostatok aktív na zabezpečenie úverov. Rumunské orgány tvrdia, že z dôvodu nedostatku aktív, ktoré by slúžili ako kolaterál, nebude spoločnosť TAROM schopná získať žiadny bankový úver, pričom neboli identifikované žiadne alternatívne spôsoby krátkodobého financovania.

2.3. Opatrenia pomoci na reštrukturalizáciu

- (18) Rumunské orgány notifikovali Komisii ako pomoc na reštrukturalizáciu tieto dve opatrenia v prospech spoločnosti TAROM: i) sériu zvýšení základného imania⁽²²⁾ prostredníctvom kapitálovej injekcie zo strany štátu v celkovej výške približne 45,77 milióna EUR (z toho sa už v roku 2023 uskutočnilo zvýšenie o 12 518 000 RON alebo približne o 2,7 milióna EUR⁽²³⁾ a od roku 2024 sa uskutoční zvýšenie o zvyšných 43,07 milióna EUR; všetky zvýšenia sa uskutočnili alebo uskutočnia v RON) a ii) odpísanie dlhu vo výške záchranného úveru spolu s úrokmi v celkovej výške 49,53 milióna EUR (ďalej spoločne len „opatrenia pomoci na reštrukturalizáciu“). Suma uvedená v bode i) pokrýva hotovostný deficit spoločnosti TAROM počas obdobia reštrukturalizácie vrátane sumy 5,99 milióna EUR na splácanie splátok úveru zaručeného podľa prvého rozhodnutia o náhrade škody (ďalej len „úver v súvislosti s pandemiou COVID-19“). Suma odpísaného dlhu zahŕňa istinu záchranného úveru približne vo výške 36,7 milióna EUR, kapitalizované úroky za obdobie od mája 2020⁽²⁴⁾ do apríla 2024 a všetky kurzové rozdiely, ktoré vznikli počas uvedeného obdobia. Rumunské orgány tvrdia, že po odpísaní príslušnej sumy sa zruší povinnosť spoločnosti TAROM splatiť záchranný úver a súvisiace náklady. Tieto dve opatrenia pomoci na reštrukturalizáciu predstavujú spolu približne 95,3 milióna EUR.
- (19) Financovanie na tieto opatrenia sa poskytne z rozpočtu ministerstva dopravy. Pomoc na reštrukturalizáciu sa poskytne na základe článku 20 vládneho nariadenia č. 45/1997 o zriadení obchodnej spoločnosti „Rumunská národná letecká dopravná spoločnosť – TAROM“ S.A., zmeneného mimoriadnym vládnym nariadením č. 113/2021 z 10. októbra 2021, na základe ktorého sa po prijatí rozhodnutia Komisie o schválení pomoci na reštrukturalizáciu pre spoločnosť TAROM a v súlade s týmto rozhodnutím vydá rozhodnutie vlády o schválení výšky a formy štátnej pomoci. Rumunské orgány tvrdia, že mimoriadne vládne nariadenie teda obsahuje povinnosť zdržať sa konania v súlade s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ, podľa ktorého sa pomoc poskytne spoločnosti TAROM až po schválení pomoci Komisiou, pričom dátumom poskytnutia pomoci bude dátum prijatia záväzku zo strany

⁽²¹⁾ Rozhodnutie Komisie z 2. októbra 2020, C(2020) 6910 final vo veci štátnej pomoci SA.56810 (2020/N) – Rumunsko – COVID-19: Aid to TAROM (Pomoc pre spoločnosť TAROM) (Ú. v. EÚ C 94, 19.3.2021, s. 1) – prvé rozhodnutie o náhrade škody; Rozhodnutie Komisie z 29. apríla 2022, C(2022) 2934 final, vo veci štátnej pomoci SA.63360 (2021/N) – Rumunsko COVID-19 – TAROM – damage compensation II (Ú. v. EÚ C 378, 30.9.2022, s. 1) – druhé rozhodnutie o náhrade škody.

⁽²²⁾ V tomto rozhodnutí sa označujú aj ako „zvýšenie/zvýšenia kapitálu“ alebo „kapitálová injekcia/kapitálové injekcie“.

⁽²³⁾ Rumunské orgány 29. novembra 2023 informovali Komisiu, že spoločnosť TAROM nebude schopná splatiť splátku úveru v súvislosti s pandemiou COVID-19, v prípade ktorého Komisia v prvom rozhodnutí o náhrade škody (uvedenom v odôvodnení 16) schválila štátnu pomoc vo forme verejnej záruky, a následne požiadali útvary Komisie o stanovisko k vymáhaniu záruky. Útvary Komisie informovali Rumunsko, že samotné vymáhanie záruky, v rámci ktorého ručiteľ splatí dlžnú sumu veriteľovi a práva veriteľa sa prenesú na ručiteľa, by nepredstavovala novú pomoc. Keďže však podľa rumunských právnych predpisov mal verejný vlastník spoločnosti TAROM povinnosť poskytnúť prostriedky na splatenie splátky vo forme zvýšenia kapitálu, rumunské orgány notifikovali toto zvýšenie kapitálu ako súčasť pomoci na reštrukturalizáciu. Celková suma zvýšenia kapitálu na splácanie splátok úveru v súvislosti s pandemiou COVID-19 počas obdobia reštrukturalizácie nepresiahne 5,99 milióna EUR, čo zahŕňa sumu 2,7 milióna EUR už poskytnutú v roku 2023 a sumu 3,29 milióna EUR plánovanú v roku 2024. Zostávajúce splátky úveru po roku 2024 bude TAROM splácať z vlastných zdrojov.

⁽²⁴⁾ Hoci Komisia schválila záchranný úver 24. februára 2020 (pozri odôvodnenie 11), rumunské orgány poskytli pomoc až 29. apríla 2020.

vnútroštátnych orgánov poskytnúť pomoc schválenú Komisiou. Rumunsko uviedlo, že povinnosť zdržať sa konania sa neuplatnila v prípade približne 2,7 milióna EUR poskytnutých v niekoľkých splátkach v RON v marci 2023, júni 2023 a septembri 2023 na splatenie splátok úveru v súvislosti s pandémiou COVID-19.

2.4. Pôvodný reštrukturalizačný plán pre spoločnosť TAROM

- (20) Rumunské orgány 28. mája 2021 oznámili Komisii reštrukturalizačný plán (ďalej len „pôvodný reštrukturalizačný plán“) podporený pomocou na reštrukturalizáciu vo výške 190,7 milióna EUR, ktorá zahŕňa i) odpísanie dlhu vo výške 40,6 milióna EUR zo strany Rumunska z úveru poskytnutého ako pomoc na záchranu (istina vo výške 36,7 milióna EUR a príslušné úroky); ii) kapitálový vklad Rumunska vo výške 92,9 milióna EUR a iii) grant vo výške 57,2 milióna EUR.
- (21) Pôvodný reštrukturalizačný plán sa týkal obdobia od roku 2021 do roku 2025. V pôvodnom reštrukturalizačnom pláne sa predpokladalo, že spoločnosť TAROM dosiahne v roku 2024 zisk a v roku 2024 dosiahne návratnosť investovaného kapitálu vo výške 7,38 %. Celkové náklady na reštrukturalizáciu, ktoré sa očakávali počas päťročného pôvodného obdobia reštrukturalizácie, predstavovali 408,5 milióna EUR.
- (22) Pôvodný reštrukturalizačný plán obsahoval túto sériu opatrení:
- a) obnova flotily: postupné zaraďovanie nových a vyradovanie starých lietadiel, čo povedie k zmene flotily z 29 lietadiel v roku 2020 na 17 lietadiel v roku 2024, pričom na konci reštrukturalizácie bude celková kapacita z hľadiska ponúkaných miestokilometrov podobná ⁽²⁵⁾;
 - b) obchodné optimalizačné opatrenia: optimalizácia trás, oddelenie služieb, väčší dôraz na charterové lety atď.;
 - c) opatrenia na zvýšenie organizačnej efektívnosti: úprava rozsahu základnej štruktúry s cieľom prispôsobiť sa súčasnej a budúcej úrovni činnosti, optimalizácia technickej divízie atď.;
 - d) opatrenia na optimalizáciu nákladov: zníženie nákladov na palivo, zníženie počtu zamestnancov, presťahovanie zamestnancov atď.
- (23) Ani súkromný menšinový akcionár spoločnosti TAROM (investičný fond Muntenia), ani veritelia spoločnosti TAROM sa nemali v žiadnej forme zapojiť do rozdelenia zaťaženia, pričom nebolo jasné, či menšinoví akcionári, ktorí neprispievajú k rozdeleniu zaťaženia, budú požiadaní, aby sa vzdali svojich príslušných podielov v prospech štátu.
- (24) Predpokladali sa tieto opatrenia na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže: a) ukončenie prevádzkovania letov do desiatich medzinárodných aj vnútroštátnych cieľových miest a uvoľnenie príslušných prevádzkových intervalov; b) oddelenie menšinových podielov spoločnosti TAROM v spoločnostiach [...], [...] a [...] a c) outsourcing časti činností v oblasti údržby a opráv spoločnosti TAROM (technická divízia) prostredníctvom spoločného podniku s [...], externým súkromným dodávateľom. Rumunské orgány v rámci behaviorálnych opatrení navrhli, aby sa spoločnosť TAROM zdržala nákupu podielov v iných podnikoch počas počiatočného obdobia reštrukturalizácie, s výnimkou prípadov, keď je to nevyhnutné na zabezpečenie jej dlhodobej životaschopnosti, a aby nepoužívala pomoc na reklamné účely pri predaji svojich produktov.

⁽²⁵⁾ V leteckom priemysle je dostupný miestokilometer základnou jednotkou produkcie leteckej spoločnosti prepravujúcej cestujúcich, ktorou sa meria kapacita prepravy cestujúcich. Vypočíta sa vynásobením počtu miest, ktoré sú k dispozícii cestujúcim, a preletenej vzdialenosti v kilometroch.

2.5. Dôvody na začatie formálneho vyšetrovacieho konania

- (25) Pre pochybnosti o tom, či môže byť notifikovaná pomoc na reštrukturalizáciu považovaná za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, ako sa vykladá v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, Komisia začala 5. júla 2021 formálne vyšetrovanie konanie, a to z týchto dôvodov: rozsah vlastného príspevku, rozdelenie zaťaženia, návratnosť životaschopnosti a opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže. Okrem toho Komisia vyjadrila určité obavy týkajúce sa vhodnosti pomoci.

2.5.1. Vhodnosť pomoci

- (26) V čase prijatia rozhodnutia o začatí konania sa plánované nástroje a sumy pomoci zdali primerané na riešenie problémov platobnej schopnosti a likvidity spoločnosti TAROM, a preto sa mohli považovať za vhodné; konkrétne grant a odpísanie dlhu sa považovali za riešenie potrieb likvidity spoločnosti TAROM, zatiaľ čo cieľom zvýšenia kapitálu bolo zlepšiť jej platobnú schopnosť ⁽²⁶⁾.
- (27) Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania ⁽²⁷⁾, poskytnutie pomoci na reštrukturalizáciu vo forme (neúročeného) grantu vo výške 40,6 milióna EUR a odpísanie dlhu vo výške 57,2 milióna EUR by však štátu, ktorý je poskytovateľom pomoci, neumožnilo získať žiadne výhody z úspešnej reštrukturalizácie, hoci sa očakávalo, že po skončení počiatočného obdobia reštrukturalizácie bude mať TAROM kladné čisté výsledky.

2.5.2. Vlastný príspevok

- (28) Údajný vlastný príspevok spoločnosti TAROM, ktorý podľa rumunských orgánov predstavoval 217,8 milióna EUR, sa nejavil ani ako reálny, ani ako skutočný ⁽²⁸⁾. Pokiaľ ide o väčšinu vlastného príspevku, rumunské orgány sa opierali o rokovania o zmluve (zmluvách) o finančnom prenájme s potenciálnymi prenajímateľmi alebo bankami. Bez pevného záväzku financovania zo strany prenajímateľa alebo banky sa však 150,9 milióna EUR v rámci finančného prenájmu nemohlo považovať za reálny a skutočný vlastný príspevok ⁽²⁹⁾. Okrem toho žiadny investor na trhu ani veriteľ výrazne nepodporovali pôvodný reštrukturalizačný plán ⁽³⁰⁾. Postup predaja aktív spoločnosti TAROM (lietadiel a menšinových účastí vo vertikálne prepojených spoločnostiach), ktorý bol predložený ako ďalší zdroj financovania, sa ešte nezačal a neexistoval ani počiatočný kupujúci menšinových účastí spoločnosti TAROM, ani neboli vypracované príslušné správy o ocenení ⁽³¹⁾. Okrem toho by bolo potrebné potvrdiť, či by sa kúpa aktív spoločnosti TAROM spoločnosťou CNAB uskutočnila za podmienok, ktoré by súkromný subjekt v trhovom hospodárstve prijal, keďže CNAB je štátom vlastnený podnik ⁽³²⁾.
- (29) Z predbežného posúdenia pôvodného reštrukturalizačného plánu vyplynulo, že len maximálne 25 % nákladov na reštrukturalizáciu možno považovať za financovaných prostredníctvom reálneho, skutočného vlastného príspevku neobsahujúceho pomoc ⁽³³⁾, zatiaľ čo v bode 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa vyžaduje vlastná účasť spravidla aspoň vo výške 50 % takýchto nákladov, pričom rumunské orgány nepredložili žiadne argumenty preukazujúce osobitné ťažkosti alebo výnimočné okolnosti, ktoré by odôvodňovali, aby bol podiel vlastného príspevku spoločnosti TAROM nižší ako 50 % nákladov na reštrukturalizáciu.

2.5.3. Rozdelenie zaťaženia

- (30) Rumunské orgány zobrali na vedomie, že súkromný menšinový akcionár spoločnosti TAROM (investičný fond Muntenia) ani veritelia spoločnosti TAROM sa v žiadnej forme nezapoja do rozdelenia zaťaženia, pričom nebolo jasné, či menšinový akcionári, ktorí neprispievajú k rozdeleniu zaťaženia, budú požiadaní, aby sa vzdali svojho podielu

⁽²⁶⁾ Odôvodnenie 50 rozhodnutia o začatí konania.

⁽²⁷⁾ Odôvodnenie 49 rozhodnutia o začatí konania.

⁽²⁸⁾ Odôvodnenie 52 rozhodnutia o začatí konania.

⁽²⁹⁾ Odôvodnenie 52 rozhodnutia o začatí konania.

⁽³⁰⁾ Odôvodnenie 52 rozhodnutia o začatí konania.

⁽³¹⁾ Odôvodnenia 53 a 54 rozhodnutia o začatí konania.

⁽³²⁾ Odôvodnenie 54 rozhodnutia o začatí konania.

⁽³³⁾ Odôvodnenie 57 rozhodnutia o začatí konania.

v prospech štátu ⁽³⁴⁾. Komisia preto vyjadrila pochybnosti o tom, či pomoc spĺňa kritériá stanovené v bodoch 65 až 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, podľa ktorých by sa pomoc na pokrytie strát mala poskytovať len za podmienok, ktoré zahŕňajú primerané rozdelenie zaťaženia medzi existujúcich investorov, čo by za normálnych okolností znamenalo, že súčasní akcionári a podriadení veritelia musia pred uskutočnením akéhokoľvek štátneho zásahu v plnej miere absorbovať straty.

2.5.4. Obnovenie dlhodobej životaschopnosti a reštrukturalizácia v rámci prijateľnej časovej lehoty

- (31) Ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania ⁽³⁵⁾, pôvodný reštrukturalizačný plán obsahoval odhady založené na päťročnej prognóze organizácie Eurocontrol Europe na roky 2020 – 2024, a teda na dôveryhodných hypotézach týkajúcich sa scenárov zahŕňajúcich vplyv očkovacej kampane proti COVID-19. Podľa základného scenára by sa do roku 2025 ziskovosť obnovila. Okrem toho by finančné ukazovatele spoločnosti TAROM do roku 2025 (návrtnosť aktív, návratnosť investovaného kapitálu a rozpätie čistého zisku) boli v súlade s historickými finančnými ukazovateľmi skupiny spoločností porovnateľných so spoločnosťou TAROM. Reštrukturalizačný plán však neobsahoval žiadne vysvetlenie primeranosti úrovne ziskovosti, ktorú by spoločnosť TAROM údajne dosiahla v roku 2025, a boli potrebné ďalšie vysvetlenia týkajúce sa testov, zložiek vážených priemerných kapitálových nákladov ⁽³⁶⁾ a výberu skupiny porovnateľných spoločností. Očakávaná úroveň ziskovosti sa vzhľadom na historickú výkonnosť spoločnosti TAROM javila optimistická. Navyše v pesimistickom scenári by sa návrat k ziskovosti dosiahol až od roku 2027, t. j. po období reštrukturalizácie, ktoré malo trvať do roku 2025. Požiadavka bodu 47 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, t. j. že reštrukturalizačným plánom sa musí obnoviť dlhodobá životaschopnosť príjemcu v rámci prijateľnej časovej lehoty v základnom aj pesimistickom scenári, teda nebola splnená. V základnom aj pesimistickom scenári rumunské orgány neposkytli dostatočné informácie o zložení skupiny porovnateľných spoločností, ani údaje, z ktorých údaje o skupine porovnateľných spoločností vychádzajú.
- (32) Komisia preto pochybuje o tom, že pôvodný reštrukturalizačný plán mal dostatočné trvanie a na konci obdobia reštrukturalizácie by viedol k obnove životaschopnosti spoločnosti TAROM, keďže nebolo isté, či TAROM dosiahne dostatočnú návratnosť a bude schopná zostať na trhu bez ďalšej pomoci ⁽³⁷⁾.

2.5.5. Existencia a efektívnosť zmysluplných opatrení na obmedzenie narušania hospodárskej súťaže

- (33) V rozhodnutí o začatí konania ⁽³⁸⁾ Komisia predbežne usúdila, že nebolo dostatočne preukázané, že sa plánujú reálne štrukturálne opatrenia na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže. Po prvé, z navrhovaných uvoľnených prevádzkových intervalov sa len obmedzený počet týkal potenciálne preťažených letísk a rumunské orgány neposkytli potrebné informácie, ktoré by Komisii umožnili posúdiť, či harmonogramy letov navrhované pre uvoľnené prevádzkové intervaly budú skutočne zodpovedať vysoko preťaženým podmienkam na letiskách. Rumunské orgány navrhli odčlenenie menšinových podielov v spoločnostiach pôsobiacich v činnostiach pridružených k leteckej doprave, ale plány odčlenenia neboli jasné, chýbali najmä správy o ocenení aktív a informácie o ziskovosti príslušných spoločností. Komisia dospela k záveru, že vzhľadom na silné pochybnosti o primeranosti pomoci a o vlastnom príspevku spoločnosti TAROM je potrebné, aby výnosy z predaja a odčlenenia aktív na základe trhových cien prispeli k zníženiu výšky pomoci na reštrukturalizáciu a zároveň sa znížili negatívne účinky pomoci na ostatných leteckých dopravcov. Okrem toho napriek značnému zníženiu počtu lietadiel by sa celková letová kapacita spoločnosti TAROM vyjadrená v ponúkaných miestokilometroch do konca plánu reštrukturalizácie podstatne nezmenila.
- (34) Napokon rumunské orgány nenavrhli žiadne iné behaviorálne opatrenia okrem toho, že spoločnosti TAROM zamedzili v nákupe podielov v iných podnikoch počas obdobia reštrukturalizácie, s výnimkou prípadov, keď je to nevyhnutné na zabezpečenie jej dlhodobej životaschopnosti, a reklamného zverejňovania pomoci pri predaji svojich produktov.

⁽³⁴⁾ Odôvodnenie 56 rozhodnutia o začatí konania.

⁽³⁵⁾ Odôvodnenia 59 až 64 rozhodnutia o začatí konania.

⁽³⁶⁾ WACC je skratka pre vážené priemerné kapitálové náklady, výpočet nákladov na kapitál spoločnosti, v ktorom sú jednotlivé kategórie kapitálu úmerne vážené.

⁽³⁷⁾ Odôvodnenie 64 rozhodnutia o začatí konania.

⁽³⁸⁾ Odôvodnenia 65 až 72 rozhodnutia o začatí konania.

- (35) Komisia mala preto pochybnosti, či sa pri chýbajúcich ráznych a jasných štrukturálnych a behaviorálnych opatreniach podarilo v dostatočnej miere zmierniť negatívne účinky pomoci na hospodársku súťaž.

3. PRIPOMIENKY RUMUNSKA

- (36) Rumunské orgány poskytli svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania listom z 11. augusta 2021 ⁽³⁹⁾.
- (37) Pokiaľ ide o vlastný príspevok spoločnosti TAROM, rumunské orgány uviedli, že v čase, keď poskytli odpoveď, stále prebiehali rokovania s prenajímateľmi lietadiel, a dodali, že súbežne sa začali rokovania o možnosti spoločnosti TAROM získať od spoločnosti financujúcej lietadlá [...] korporálny úver vo výške [...] mil. USD.
- (38) Pokiaľ ide o plánovaný predaj menšinových účastí spoločnosti TAROM v [...], rumunské orgány predložili dve aktualizované správy o ocenení týkajúce sa [...] a [...], ktoré obsahovali nižšie hodnoty, ako tie, ktoré sa zohľadnili v pôvodnom reštrukturalizačnom pláne, a oznámili predloženie aktualizovanej správy týkajúcej sa [...]. [...].
- (39) Pokiaľ ide o predaj lietadiel, rumunské orgány uviedli, že do septembra/októbra 2021 sa očakáva predaj dvoch lietadiel typu Boeing 737-300 a že sedem lietadiel typu ATR 42-500 sa vo štvrtom štvrtroku 2021 predá späť spoločnosti ATR. Rumunsko ďalej oznámilo, že do konca roka 2021 ponúkne na predaj ďalšie dve lietadlá typu Boeing 737-300.
- (40) Pokiaľ ide o obavy Komisie v súvislosti s rozdelením zaťaženia, rumunské orgány uviedli, že tieto obavy síce chápu, ale o prístupe k ich riešeniu sa ešte musí rozhodnúť.
- (41) Rumunské orgány ďalej uviedli, že obavy Komisie týkajúce sa obnovenia životaschopnosti spoločnosti TAROM a opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže vzali na vedomie a že aktualizovaný podnikateľský plán, v ktorom sa budú tieto obavy riešiť, predložia Komisii neskôr. Rumunské orgány poskytli údaje o skupine porovnateľných spoločností a o harmonograme uvoľňovania prevádzkových intervalov.
- (42) Napokon, pokiaľ ide o vykonávanie opatrení navrhnutých spoločnosťou TAROM v pôvodnom reštrukturalizačnom pláne, rumunské orgány vysvetlili, že správna rada spoločnosti TAROM 30. júla 2021 schválila začatie ďalšej fázy programu reštrukturalizácie zamestnancov a že 3. augusta 2021 sa uskutočnilo formálne stretnutie s odborovými organizáciami.

4. PRIPOMIENKY TRETEJ STRANY

- (43) Komisii boli 4. októbra 2021 v rámci konania vo veci formálneho vyšetrovacieho konania doručené pripomienky spoločnosti Wizz Air.
- (44) Spoločnosť Wizz Air sa domnievala, že jej procesné práva boli porušené z dôvodu veľkého množstva redigovaných informácií v rozhodnutí o začatí konania, čo jej údajne znemožnilo predložiť zmysluplné pripomienky.
- (45) Spoločnosť Wizz Air súhlasila so zistením Komisie, že podmienky týkajúce sa primeranosti pomoci na reštrukturalizáciu a rozdelenia zaťaženia neboli splnené. Podľa spoločnosti Wizz Air mala spoločnosť TAROM problémy už mnoho rokov a v reštrukturalizačnom pláne sa neriešil problém zlého riadenia. Spoločnosť Wizz Air ďalej tvrdila, že prognózy leteckej prevádzky vychádzali z neaktuálnych údajov a mali sa zreviďovať smerom nadol. Spoločnosť Wizz Air sa domnievala, že výber skupiny spoločností porovnateľných so spoločnosťou TAROM nebol vhodný, pretože zahŕňal prevažne vlajkových dopravcov a niektoré letecké spoločnosti, ktoré mohli mať počas porovnávaného obdobia finančné ťažkosti. Okrem toho sa spoločnosť Wizz Air domnievala, že pomoc nebola ani vhodná, ani primeraná, ale tvrdila, že vzhľadom na rozsiahle redigovanie finančných informácií v rozhodnutí o začatí konania nebolo možné predložiť podrobnejšie pripomienky.

⁽³⁹⁾ Podanie Rumunska z 11. augusta 2021.

- (46) Spoločnosť Wizz Air ďalej uviedla, že v rámci pomoci na reštrukturalizáciu nebola dodržaná zásada „jedenkrát a naposledy“ stanovená v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže spoločnosť TAROM bola vyše desať rokov od poskytnutia predchádzajúcej pomoci schválenej rumunskou Radou pre hospodársku súťaž v roku 2004 neustále v stave reštrukturalizácie z dôvodu finančných ťažkostí.
- (47) Pokiaľ ide o opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, spoločnosť Wizz Air poznamenala, že reštrukturalizačný plán nezahŕňa zníženie kapacít ani zníženie rozsahu činností, čo sa pri reštrukturalizácii leteckých spoločností v rámci predchádzajúcej rozhodovacej praxe Komisie vyžadovalo. Wizz Air tvrdila, že TAROM by mala znížiť rozsah svojich činností aspoň v rovnakom pomere, ako to v priemere urobili konkurenti, ktorým nebola poskytnutá pomoc. Wizz Air sa ďalej domnievala, že odpredaj prevádzkových intervalov by sa mal uskutočniť aspoň v rovnakom pomere k zníženiu flotily spoločnosti TAROM. Spoločnosť Wizz Air takisto považovala navrhované behaviorálne záväzky za nedostatočné vzhľadom na značnú sumu pomoci na reštrukturalizáciu, ktorú požadovala spoločnosť TAROM. Spoločnosť Wizz Air konkrétne navrhla, že by bolo vhodné uložiť spoločnosti TAROM obmedzenia odmeňovania manažmentu, ktoré boli uložené niektorým leteckým spoločnostiam v kontexte rekapitalizačných opatrení v súvislosti s pandémiou COVID-19, vzhľadom na to, že i) spoločnosť TAROM mala na rozdiel od iných príjemcov rekapitalizačnej pomoci v súvislosti s pandémiou COVID-19 finančné ťažkosti už pred 31. decembrom 2019 a ii) zhoršujúca sa finančná situácia spoločnosti TAROM bola čiastočne spôsobená zlým riadením.
- (48) Nakoniec spoločnosť Wizz Air vzniesla otázku súladu s bodom 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, o ktorom Komisia v rozhodnutí o začatí konania nepochybovala. V tejto súvislosti spoločnosť Wizz Air uviedla, že spoločnosť TAROM bola postupne vytláčaná z trhov, na ktorých pôvodne poskytovala služby, a preto stratila svoju úlohu, ktorú v minulosti zohrávala pri zabezpečovaní potrebného prepojenia do Rumunska. Spoločnosť Wizz Air zastávala názor, že služby spoločnosti TAROM už nahrádzajú konkurenti vrátane spoločnosti Wizz Air, najväčšieho prevádzkovateľa na rumunských trasách (približne 40 % kapacity), ako aj spoločnosti Blue Air s 13 % podielom na domácom trhu, a preto by služby spoločnosti TAROM nepredstavovali služby poskytovateľa celoštátnej infraštruktúry, ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania. Podľa spoločnosti Wizz Air je domáci trh, na ktorom podľa Komisie TAROM poskytuje dôležitú službu, veľmi malý (menej ako 10 % celkovej leteckej prevádzky do Rumunska, z neho a v rámci neho) a podiel spoločnosti TAROM na domácom trhu dosahuje 63 %, čo teda predstavuje len 6,3 % celkovej (t. j. domácej a medzinárodnej) kapacity rumunského trhu, a preto služby spoločnosti TAROM na domácom trhu nie sú dôležité. Wizz Air sa domnieva, že vzhľadom na obmedzený počet vnútroštátnych trás, ktoré prevádzkuje výlučne spoločnosť TAROM, by výška pomoci na reštrukturalizáciu nebola primeraná cieľu zachovať tieto trasy, takže Komisia by mala zistiť, či by sa namiesto toho nemohli na týchto trasách plniť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme. Nakoniec spoločnosť Wizz Air uviedla, že k júlu 2021 bolo v EÚ uzemnených viac ako 3 000 lietadiel a že značná nadmerná kapacita by v prípade odchodu spoločnosti TAROM z trhu určite a rýchlo podnietila vstup nových účastníkov na jej trasy v trhovom prostredí po skončení pandémie COVID-19, ktoré bolo poznačené nižším dopytom a zostávajúcimi obmedzeniami cestovania.
- (49) Spoločnosť Wizz Air ďalej tvrdila, že neexistujú dôkazy o tom, že predtým, ako spoločnosť TAROM požiadala o pomoc rumunský štát, vyčerpala trhové možnosti na zabezpečenie financovania a že takéto financovanie bolo dostupné na trhu pre iné letecké spoločnosti. Okrem toho spoločnosť Wizz Air tvrdila, že nedostupnosť financovania zo strany veriteľov spoločnosti TAROM svedčí o tom, že títo veritelia neverili v životaschopnosť spoločnosti TAROM, pretože inak by neriskovali likvidáciu spoločnosti TAROM, ktorá bola bez získania akéhokoľvek financovania pravdepodobná.

5. PRIPOMIENKY RUMUNSKA K PRIPOMIENKAM TRETEJ STRANY

- (50) Rumunské orgány v reakcii na pripomienky spoločnosti Wizz Air, ktoré im boli doručené 12. októbra 2021, predložili 12. novembra 2021 tieto pripomienky:
- a) pokiaľ ide o údajné porušenie procesných práv spoločnosti Wizz Air, rumunské orgány uviedli, že boli redigované len obchodné tajomstvá, ktoré je Komisia povinná chrániť, keďže je viazaná služobným tajomstvom;
 - b) rumunské orgány súhlasili s predbežnými zisteniami Komisie uvedenými v rozhodnutí o začatí konania, pokiaľ ide o príspevok pomoci k rozvoju hospodárskej činnosti, zabránenie sociálnym ťažkostiam a existenciu zlyhania trhu, ako aj so skutočnosťou, že pomoc sa zdala vhodná na riešenie problémov spoločnosti TAROM s platobnou schopnosťou a likviditou;

- c) pokiaľ ide o otázky týkajúce sa dôvery súkromných investorov v trhovom hospodárstve, TAROM vyvinula značné úsilie na zabezpečenie podpory investorov pri financovaní obnovy flotily a už dostala niekoľko ponúk na financovanie;
- d) výber porovnateľných leteckých spoločností, ktoré si TAROM vybrala na účely referenčného porovnávania, bol vhodný vzhľadom na číselné údaje, z ktorých vychádzajú údaje o skupine porovnateľných spoločností;
- e) pokiaľ ide o vhodnosť pomoci, rumunské orgány objasnili, že sa má poskytnúť v pomere približne 50 % vo forme zvýšenia základného imania a zvyšok vo forme priamej subvencie a odpisu dlhu (pomoci na záchranu vo forme návratného úveru a príslušných úrokov). Rumunské orgány uviedli, že grant a odpísanie dlhu by vyriešili potreby likvidity spoločnosti TAROM na začiatku obdobia reštrukturalizácie, zatiaľ čo zvýšenie kapitálu by zlepšilo jej platobnú schopnosť. Podľa rumunských orgánov by iné nástroje (ako záruky alebo úvery) alebo sumy buď ohrozili ciele reštrukturalizácie, alebo by znamenali neúnosné finančné náklady, čo by bránilo dlhodobej životaschopnosti spoločnosti TAROM;
- f) pokiaľ ide o primeranosť pomoci, rumunské orgány navrhli, aby menšinoví akcionári boli požiadaní, aby buď poskytli príspevok, alebo sa vzdali svojich podielov v prospech štátu s cieľom riešiť obavy týkajúce sa rozdelenia záťaže, a aby bol finančný prenájom prijatý ako vlastný príspevok, pretože je prejavom dôvery finančných trhov v obnovenie životaschopnosti leteckej spoločnosti;
- g) pokiaľ ide o kritérium „jedenkrát a naposledy“, rumunské orgány potvrdili, že TAROM nedostala žiadnu pomoc na záchranu, pomoc na reštrukturalizáciu, dočasnú pomoc na reštrukturalizáciu ani žiadnu pomoc, ktorá nebola notifikovaná, za posledných desať rokov pred notifikáciou pomoci na reštrukturalizáciu a poslednú pomoc na reštrukturalizáciu, ktorú TAROM dostala, schválila rumunská Rada pre hospodársku súťaž pred prístupom Rumunska k Únii a vzťahovala sa na obdobie reštrukturalizácie 2002 – 2005;
- h) pokiaľ ide o opatrenia obmedzujúce narušenie hospodárskej súťaže, rumunské orgány uviedli, že spoločnosť TAROM sa rozhodla zaviesť ďalšie opatrenia, ako napr.:
 1. ukončenie prevádzkovania letov do ďalších piatich cieľových miest na letiskách s najvyššou úrovňou preťaženia, čo predstavuje 13,2 % z celkového počtu letov v pôvodne predloženom podnikateľskom pláne a čo by viedlo k tomu, že by TAROM do konca roka 2022 reálne ukončila prevádzku v 56 % svojich vysoko preťažených cieľových miest. Rumunské orgány uviedli, že by sa tým počet cieľových miest spoločnosti TAROM znížil na 25, čo by zodpovedalo 54 % zníženiu medzinárodných činností a 42 % zníženiu vnútroštátnych činností v porovnaní s rokom 2019 a predstavovalo by to ďalšie 10 % zníženie počtu letov oproti predtým navrhovanému letovému plánu (v porovnaní s východiskovým rokom 2019, a to –27,6 % namiesto –17,8 %);
 2. zníženie počtu lietadiel na 15 (namiesto 17 v pôvodnom reštrukturalizačnom pláne) a posunutie termínu, keď by flotila začala fungovať v dlhodobom zložení, už na rok 2023 (namiesto 2024);
 3. v dôsledku ďalších zmien opísaných v bodoch 1 a 2 by sa celkový počet ponúkaných miestokilometrov znížil o [...] % v porovnaní s východiskovou hodnotou v roku 2019.

6. AKTUALIZOVANÝ REŠTRUKTURALIZAČNÝ PLÁN

- (51) Rumunské orgány 19. apríla 2024 predložili Komisii aktualizovaný reštrukturalizačný plán z 18. apríla 2024 ⁽⁴⁰⁾ (ďalej len „aktualizovaný reštrukturalizačný plán“) a následne poskytli dodatočné informácie, ktoré sú takisto súčasťou aktualizovaného reštrukturalizačného plánu.
- (52) V aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne sa identifikujú nedostatky, ktoré spôsobili ťažkosti spoločnosti TAROM (ako sa uvádza v odôvodneniach 15 až 17), opisuje sa kontrafaktuálny scenár, v ktorom by spoločnosť TAROM pomoc nedostala (pozri oddiel 6.1), a stanovuje sa komplexný súbor opatrení, ktoré TAROM vykoná na odstránenie svojich ťažkostí a na dosiahnutie dlhodobej životaschopnosti (oddiel 6.2).

⁽⁴⁰⁾ Aktualizovaný reštrukturalizačný plán z 18. apríla 2024 nahradil predchádzajúce predbežné verzie reštrukturalizačného plánu, ktoré predložili rumunské orgány.

6.1. Alternatívny scenár bez pomoci

- (53) Rumunsko uvádza, že k decembru 2023 mala spoločnosť TAROM dlh po splatnosti približne vo výške [...] mil. EUR a jej dostupná hotovosť bola obmedzená na [...] mil. EUR. Vzhľadom na opakované odkladanie splatnosti niektorých dlhov Rumunsko tvrdí, že kľúčoví veritelia spoločnosti TAROM čoraz netrpezlivejšie očakávajú ich splatenie. Podľa informácií predložených Rumunskom má TAROM najmä nezaplatené poplatky za prenájom voči trom prenajímateľom lietadiel, ako aj značný dlh voči CNAB, spoločnosti poskytujúcej pozemnú obsluhu na letisku OTP. Tento dlh je zabezpečený hypotékami na nehnuteľnosti vo vlastníctve spoločnosti TAROM, dvoma lietadlami typu ATR 72-500, hypotékou na účasti spoločnosti TAROM v [...], [...], ako aj hypotékou na pohľadávky z budúceho predaja prevádzkového intervalu [...] (pozri odôvodnenie 119). Keďže všetky aktíva spoločnosti TAROM, ktoré majú určitú hodnotu, boli buď predané na financovanie nákladov na reštrukturalizáciu (pozri odôvodnenia 60 a 77), alebo sú založené v rámci prebiehajúcich dohôd o financovaní, ako je záchranný úver a úver v súvislosti s pandemiou COVID-19 zaručený na základe prvého rozhodnutia o náhrade škody (pozri odôvodnenia 17 a 54), alebo na existujúci dlh, letecká spoločnosť nemá k dispozícii žiadne alternatívne spôsoby krátkodobého financovania.
- (54) Rumunské orgány vysvetľujú, že bez pomoci na reštrukturalizáciu by TAROM rýchlo vyčerpala hotovosť a nebola by schopná udržať každodennú prevádzku. Ak by letecká spoločnosť začala splácať časť svojho dlhu v roku 2024, jej peňažný tok by bol záporný. Plánované reštrukturalizačné opatrenia sa nemohli uskutočniť z dôvodu chýbajúceho financovania, čo by ďalej ovplyvnilo príjmy spoločnosti TAROM. Okrem toho by sa pomoc na záchranu, na ktorú TAROM poskytla časť svojich lietadiel ako kolaterál, stala splatnou a musela by sa vrátiť, čo by viedlo k vymáhaniu kolaterálu. TAROM by nebola schopná platiť ani sadzby za prenájom za existujúce lietadlá, ktoré by boli uzemnené.
- (55) Rumunské orgány vysvetľujú, že veritelia s pohľadávkami dlho po splatnosti by začali exekučné konanie a v prípade ich nezaplatenia by mohli požiadať o začatie konkurzného konania voči spoločnosti TAROM. Ak by sa v prípade spoločnosti TAROM začalo konkurzné konanie (čo je veľmi pravdepodobné vzhľadom na jej situáciu z hľadiska platobnej schopnosti aj likvidity), bola by jej odobratá prevádzková licencia, čo by znamenalo, že jej lietadlá (pokiaľ by už neboli zabavené a/alebo uzemnené prostredníctvom individuálneho vymáhania, pozri odôvodnenia 53 a 54) by boli uzemnené a že by musela ukončiť činnosť. Podľa článku 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008⁽⁴¹⁾ nesmie žiadna spoločnosť so sídlom v Únii prepravovať cestujúcich v obchodnej leteckej doprave bez prevádzkovej licencie. Podľa článku 9 ods. 1 uvedeného nariadenia licenčný orgán pozastaví alebo odoberie licenciu leteckému dopravcovi, ak už nemôže splniť svoje aktuálne a potenciálne záväzky na obdobie 12 mesiacov. Príslušný orgán môže udeliť dočasnú licenciu len vtedy, ak je k dispozícii reálny výhľad na uspokojivú finančnú rekonštrukciu. Podľa rumunských orgánov by vzhľadom na nadmerné zadlženie a nedostatok likvidity spoločnosti TAROM takáto perspektíva existovala len v prípade, že by sa notifikované opatrenia vykonali. V opačnom prípade by sa prevádzková licencia spoločnosti TAROM musela pozastaviť alebo zrušiť, čo by znamenalo okamžité uzemnenie všetkých lietadiel spoločnosti TAROM. Okrem toho sa v článku 9 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1008/2008 stanovuje, že ak je zrejmé, že existujú finančné problémy, alebo ak bol vyhlásený konkurz alebo podobné konanie voči leteckému dopravcovi Únie, ktorému licenčný úrad udelil prevádzkovú licenciu, vykoná tento úrad bezodkladne dôkladné posúdenie finančnej situácie a na základe svojich zistení preskúma stav prevádzkovej licencie v priebehu troch mesiacov. Dôsledky, ktoré by podľa rumunských orgánov malo ukončenie činnosti spoločnosti TAROM na rumunský trh leteckej dopravy, sú uvedené v oddiele 6.6.
- (56) Podľa rumunských orgánov, aj keby TAROM dokázala prežiť rok 2024, čo sa nedá predpokladať, jej činnosť by bez pomoci na reštrukturalizáciu nebola udržateľná. Dôvodom je, že v prípade neposkytnutia pomoci by TAROM nemohla uskutočniť plánovanú obnovu flotily, a tak by musela pokračovať v činnosti s neefektívnou rôznorodou skupinou starých lietadiel, čo je jedným z hlavných dôvodov jej súčasných ťažkostí. Okrem toho by časť flotily bola uzemnená z dôvodu nezaplatených sadzieb za prenájom alebo vymáhania aktív založených ako kolaterál (pozri odôvodnenia 53 a 54). Navyše by sa pre nedostatok financovania nemohli uskutočniť ani ďalšie časti reštrukturalizačných opatrení, čo by ešte viac prehĺbilo problémy, ktoré spôsobili ťažkosti spoločnosti TAROM, a malo by to ďalší negatívny vplyv na jej činnosť.

⁽⁴¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

- (57) Rumunsko tvrdí, že TAROM nemá iné možnosti na získanie dostatočného financovania na udržanie svojej činnosti počas nasledujúcich troch rokov. Ako sa uvádza v odôvodnení 53, spoločnosť TAROM nemá žiadne aktíva, na základe ktorých by mohla získať krátkodobé financovanie, a v roku 2024 má naďalej záporné vlastné imanie (pozri odôvodnenie 88). Prebieha obmedzené znížovanie rozsahu činností formou predaja účastí, čo však predstavuje zdĺhavý proces a neprinesie dostatočné výnosy včas, aby sa zabránilo podaniu návrhu na začatie konkurzného konania. To isté platí pre predaj prevádzkového intervalu [...], ktorý je [...] (ako je vysvetlené v odôvodnení 119). Spoločnosti TAROM sa podarilo získať finančný prenájom na dodávku jedného lietadla typu Boeing 737-8 MAX v hodnote [...] mil. EUR bez úrokov; [...].

6.2. Reštrukturalizačné opatrenia

- (58) Obdobie reštrukturalizácie v aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne trvá od januára 2021 do decembra 2026. Aktualizovaný reštrukturalizačný plán je založený na niekoľkých kľúčových pilieroch, medzi ktoré patrí obnova flotily, plán optimalizácie trás a rôzne opatrenia na zvýšenie prevádzkovej efektívnosti, ktoré boli alebo budú zavedené počas obdobia reštrukturalizácie.

6.2.1. Obnova flotily

- (59) Cieľom obnovy flotily je používať lietadlá, ktoré sú vhodné pre potreby spoločnosti TAROM, a znížiť náklady (na údržbu, prenájom, palivo atď.). Z flotily 29 lietadiel siedmich rôznych typov ⁽⁴²⁾ v roku 2021 sa flotila spoločnosti TAROM do roku 2025 zníži na 14 lietadiel len štyroch rôznych typov ⁽⁴³⁾. Počet lietadiel tak zostane na úrovni 14 minimálne do konca obdobia reštrukturalizácie.
- (60) V decembri 2023 tvorilo flotilu spoločnosti TAROM dvanásť prúdových lietadiel a šesť lietadiel typu ATR. V súčasnosti sa pracuje na obnove flotily, ktorá by mala byť dokončená do [...]. V roku 2022 spoločnosť TAROM predala všetky štyri lietadlá typu Boeing 737-300 spolu s jedným motorom pre Boeing 737-300 za celkovú sumu [...] EUR. V roku 2023 spoločnosť TAROM predala všetkých sedem lietadiel typu ATR 42-500 za [...] EUR. Celkové výnosy z lietadiel predaných v rokoch 2022 a 2023 predstavujú približne [...] mil. EUR. Začal sa proces predaja štyroch lietadiel typu Airbus 318 a do januára 2024 boli doručené [...] predbežné ponuky. Rumunské orgány 7. marca 2024 informovali Komisiu, že spoločnosť TAROM vybrala [...] ako úspešného kupujúceho v postupe predaja s ponukou vo výške [...] mil. USD (približne [...] mil. EUR) za štyri lietadlá typu Airbus 318; [...]. TAROM podpísala 1. apríla 2024 s potenciálnym kupujúcim vyhlásenie o zámere. Štyri lietadlá typu Boeing 737-700 budú postupne vyradené z prevádzky, pričom všetky budú predané orientačne v [...].
- (61) Postupné vyradovanie lietadiel bude sprevádzať postupné zaraďovanie štyroch nových lietadiel typu Boeing 737-8 MAX, ktoré sa majú začleniť do flotily spoločnosti TAROM v [...], z toho jedno na základe zmluvy o finančnom prenájme a tri na základe zmlúv o operatívnom prenájme, o ktorých sa uskutočnili rokovania [...]. Doteraz bola uzatvorená zmluva o finančnom prenájme jedného lietadla typu Boeing 737-8 MAX (pozri odôvodnenie 57) a jedna zmluva o operatívnom prenájme jedného lietadla typu Boeing 737-8 MAX bola uzatvorená [...] s/so [...] ako prenajímateľom a spoločnosťou TAROM ako nájomcom. Hlavný hospodársky účinok obnovy flotily sa tak prejaví v roku [...], pričom v roku 2024 bude rast naďalej miernejší v dôsledku pokračujúcej prevádzkovej činnosti so staršími lietadlami.
- (62) Flotila spoločnosti TAROM sa zefektívni a zjednotí, čo jej umožní vytvoriť konkurencieschopnejšiu cenovú štruktúru a efektívnejšiu prevádzku, vďaka čomu sa dosiahnu úspory vyplývajúce z modernej a harmonizovanej flotily. Okrem zníženia prevádzkových nákladov sa očakáva, že sa tým vytvorí homogénnejšia flotila, čo povedie k ďalšiemu zvýšeniu efektívnosti; budú sa ponúkať lepšie služby s modernými lietadlami v súlade s požiadavkami zákazníkov a zvýši sa efektívnosť flotily prostredníctvom výrazného zníženia počtu lietadiel.

6.2.2. Obchodná optimalizácia

- (63) V aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne sa plánujú opatrenia týkajúce sa: a) optimalizácie trás (pozri odôvodnenie 64); b) pridružených príjmov (pozri odôvodnenie 65) a c) zatvorenia agentúr, marketingových činností a komunikácie (pozri odôvodnenia 66 a 67).

⁽⁴²⁾ Flotilu 29 lietadiel tvorili: 4 × Boeing 737-300, 4 × Boeing 737-700, 4 × Boeing 737-800, 4 × Airbus 318, 4 × ATR 72-600, 2 × ATR 72-500, 7 × ATR 42-500.

⁽⁴³⁾ Flotilu 14 lietadiel tvoria: 4 × Boeing 737-MAX 8, 4 × ATR 72-600, 2 × ATR 72-500, 4 × Boeing 737-800.

Plán optimalizácie trás

- (64) TAROM vykonala podrobnú analýzu svojich existujúcich trás s cieľom určiť ich výkonnosť, pričom zohľadnila vývoj dopytu po pandémie COVID-19, ako aj vymedziť a zaviesť opatrenia na zvýšenie prevádzkovej efektívnosti. V dôsledku toho TAROM zefektívňuje svoju činnosť zrušením viacerých trás a znížením frekvencie na existujúcich trasách. Hoci žiadna z trás, ktoré sa majú zachovať, nedosahovali v roku 2019 úroveň ziskovosti C3, každá z nich dosiahne úroveň ziskovosti C3 do roku 2029 a 23 trás dosiahne úroveň ziskovosti C2 už na konci obdobia reštrukturalizácie v roku 2026. Všetky zostávajúce trasy, s výnimkou trás do/z [...], sa plánujú prevádzkovať [...]. Očakáva sa, že to spolu s reštrukturalizáciou flotily zvýši faktor zaťaženia spoločnosti TAROM z približne [...] % v roku 2019 približne na [...] % na konci obdobia reštrukturalizácie a nad [...] % po uvedenom období (pozri odôvodnenie 101 a tabuľku 5). Podľa skutočných údajov za rok 2022 faktor zaťaženia predstavuje [...] %. Rumunské orgány totiž tvrdia, že hoci TAROM (zatiaľ) nedosiahla faktor zaťaženia na úrovni svojich konkurentov (ktorý sa zvyčajne pohybuje medzi 80 % a 90 % v závislosti od leteckej spoločnosti, pozri aj obrázok 2 v odôvodnení 217), je jedinou z piatich najvýznamnejších leteckých spoločností pôsobiacich na rumunskom trhu (Wizz Air, Ryanair, Lufthansa, Air France-KLM, TAROM), ktorá v roku 2022 dokázala zvýšiť svoj faktor zaťaženia v porovnaní s rokom 2019.

Prídružené príjmy

- (65) TAROM plánuje vytvárať pridružené príjmy z rôznych zdrojov. Služby ponúkané za príplatok by zahŕňali [...]. Rumunské orgány uvádzajú, že pridružené príjmy sa v dlhodobom horizonte odhadujú približne na [...] % celkových príjmov. TAROM tvrdí, že ide o konzervatívny odhad v porovnaní s referenčnými hodnotami odvetvia pre tradičné letecké spoločnosti (v posledných rokoch dosiahnutých v priemere 4,5 %), a ešte viac pre nízkonákladových dopravcov (ktorí mohli v roku 2019 vytvoriť približne 12,5 % príjmov z takýchto pridružených služieb alebo dokonca 31,1 % v prípade spoločnosti Ryanair). Podľa rumunských orgánov začali pridružené služby pomaly generovať príjmy koncom roka 2021 a v roku 2022 rástli. Rumunské orgány tvrdia, že [...]. V dôsledku toho sa na základe predbežných (neauditovaných) údajov za rok 2023 príjmy z pridružených služieb zvýšili medzi rokmi 2022 a 2023 približne [...] násobne a za rok 2023 predstavovali približne [...] mil. EUR, čo zodpovedalo približne [...] % celkových príjmov.

Uzavretie agentúr, marketingové činnosti a komunikácia

- (66) Keďže náklady interných agentúr na predaj leteniek boli naďalej vysoké v porovnaní s ich podielom na príjmoch a tržbách spoločnosti TAROM prostredníctvom týchto predajcov, ktorý sa neustále znižoval a v roku 2023 klesol len na [...] %, spoločnosť TAROM sa rozhodla zreštrukturalizovať svoju sieť agentúr na predaj leteniek. V aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne sa plánuje zatvorenie niekoľkých agentúr so sídlom v Rumunsku, zatiaľ čo zvyšné by sa stali regionálnymi agentúrami a prevzali by činnosti ostatných agentúr v regióne. Okrem toho by naďalej fungovali len dve medzinárodné agentúry na predaj leteniek, a to v Bruseli a v Kišiňove, zatiaľ čo zvyšných 12 medzinárodných agentúr by bolo zatvorených. Rumunské orgány informovali Komisiu, že 12 vnútroštátnych agentúr a 12 medzinárodných agentúr bolo úspešne zatvorených, pričom naďalej fungujú len štyri vnútroštátne a dve medzinárodné agentúry. Očakávalo sa, že zatvorenie vnútroštátnych agentúr prinesie úspory približne vo výške [...] EUR ročne, pričom tržby budú podobné ako v roku 2019. Na základe skutočných údajov za rok 2022 rumunské orgány tvrdia, že tieto odhady boli vo veľkej miere prekročené, čo v roku 2022 viedlo k úsporám približne vo výške [...] mil. EUR. Očakávalo sa, že zatvorenie medzinárodných agentúr prinesie úspory približne vo výške [...] mil. EUR ročne pri viac-menej konštantných tržbách v porovnaní s rokom 2019.
- (67) Okrem toho budú proces reštrukturalizácie sprevádzať marketingové činnosti podporené využívaním digitálnych nástrojov a zlepšenou komunikačnou stratégiou.

6.2.3. Organizačná efektívnosť

- (68) V rámci opatrení na zvýšenie organizačnej efektívnosti uskutočňuje TAROM reštrukturalizáciu zamestnancov. Počet zamestnancov sa znížil z 1 765 v júli 2020 na 1 154 v decembri 2023, čiastočne na základe programu dobrovoľných dovolení, a zavádzajú sa organizačné zlepšenia. Cieľový počet zamestnancov pred vykonaním opatrení v oblasti outsourcingu je 1 316 zamestnancov. TAROM začala obsadzovať voľné pracovné miesta a pracuje na dosiahnutí tohto cieľa. Očakáva sa, že to prinesie úspory na mzdách približne vo výške [...] mil. EUR ročne ⁽⁴⁴⁾.
- (69) S cieľom ďalej zlepšiť svoju nákladovú pozíciu plánuje spoločnosť TAROM zreorganizovať svoju technickú divíziu a vypracovať novú stratégiu v oblasti údržby, opráv a generálnych opráv vrátane možného outsourcingu týchto činností. Po niekoľkých neúspešných pokusoch však spoločnosť TAROM stále hľadá vhodného partnera pre tento outsourcing. Hoci TAROM aktívne pokračuje v interných zlepšeniach v technickej divízii a vo svojom výskume a rokovaní s cieľom zabezpečiť outsourcing činností v oblasti údržby, opráv a generálnych opráv, vplyv týchto opatrení na náklady nebol zahrnutý do prognóz v aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne.

6.2.4. Optimalizácia nákladov

Zníženie nákladov na palivo

- (70) Cieľom organizácie TAROM je znížiť spotrebu paliva prostredníctvom série opatrení vrátane [...]. To by malo viesť k úsporám približne vo výške [...] % v roku 2024 a [...] % od roku 2025. Ďalšie úspory sa očakávajú vďaka používaniu úspornejších lietadiel typu Boeing 737-8 MAX. Kumulované úspory sa odhadujú približne na [...] mil. EUR do roku 2029 a výhody budú zachytené vo finančných prognózach od roku 2025. Vo všeobecnosti do roku 2025 nové lietadlá prinesú celkové zníženie spotreby paliva približne o [...] % a lepší systém riadenia v oblasti paliva povedie k ďalšiemu zníženiu spotreby paliva až približne o [...] %, čo bude celkovo predstavovať úspory vo výške [...] mil. EUR v roku 2025. [...].

Zníženie nákladov na pozemnú obsluhu

- (71) Podľa Rumunska letisko OTP realizuje program modernizácie a automatizácie, ktorý sa začal v októbri 2023 a má byť dokončený do augusta 2024. Hoci sa očakáva, že to bude mať pozitívny vplyv na interné náklady na pozemnú obsluhu, tento proces je naďalej mimo kontroly spoločnosti TAROM. Rumunské orgány preto zaujali obozretný prístup a úspory súvisiace s týmto modernizačným procesom nezahrnuli do prognóz v aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne.

Presťahovanie zamestnancov a prenájom budovy ústredia

- (72) Prenájom budovy ústredia spoločnosti TAROM, ktorá sa nachádza v blízkosti letiska OTP v Bukurešti, a presťahovanie zamestnancov do prenajatej kancelárskej budovy by mali od roku 2025 priniesť čisté príjmy a peňažné toky približne vo výške [...] až [...] mil. EUR ročne.

6.3. Financovanie reštrukturalizačného plánu

6.3.1. Náklady na reštrukturalizáciu

- (73) Rumunské orgány tvrdia, že celkové náklady na reštrukturalizáciu spoločnosti TAROM dosahujú 172,96 milióna EUR. Hlavnou nákladovou položkou reštrukturalizačných opatrení je obnova flotily vo výške [...] mil. EUR. Okrem toho TAROM plánuje, že počas obdobia reštrukturalizácie bude mať nedostatok hotovosti približne vo výške 43 miliónov EUR. Ostatné náklady na reštrukturalizáciu sa týkajú najmä odstúpeného pre prepustených zamestnancov, zatvorenia agentúr na predaj leteniek, nákladov na komunikáciu a marketing, presťahovania zamestnancov a poradenských služieb. Náklady na reštrukturalizáciu budú financované čiastočne zo štátnej pomoci vo výške 95,3 milióna EUR a čiastočne z vlastného príspevku spoločnosti TAROM vo výške 77,66 milióna EUR (pozri odôvodnenia 75 až 79).

⁽⁴⁴⁾ Strana 129 aktualizovaného reštrukturalizačného plánu.

6.3.2. Zdroje financovania reštrukturalizačných opatrení

a) Verejné financovanie

- (74) Rumunský štát by podporil reštrukturalizáciu spoločnosti TAROM pomocou na reštrukturalizáciu približne vo výške 95,3 milióna EUR (pozri odôvodnenie 18).

b) Vlastný príspevok

- (75) Rumunské orgány uvádzajú, že zdroje vlastného príspevku spoločnosti TAROM na náklady na reštrukturalizačné opatrenia by mali pozostávať z finančného prenájmu uzatvoreného na jedno nové lietadlo typu Boeing 737-8 MAX a z predaja lietadiel.

Finančný prenájom

- (76) Rumunské orgány tvrdia, že dňa [...] spoločnosť TAROM uzavrela zmluvu o finančnom prenájme lietadla Boeing 737-8 MAX so súkromným prenajímateľom [...]. Trvanie prenájmu je [...] rokov a celková hodnota istiny dosahuje [...] mil. EUR a ďalších [...] mil. EUR tvoria úroky, čo predstavuje celkovú sumu, ktorú má TAROM zaplatiť prenajímateľovi, vo výške [...] mil. EUR. Rumunské orgány sa domnievajú, že vlastný príspevok na finančný prenájom predstavuje približne [...] mil. USD (približne [...] mil. EUR), čo zodpovedá istine bez úrokov splatnej podľa zmluvy o prenájme.

Predaj lietadiel

- (77) Ako sa uvádza v odôvodnení 60, lietadlá spoločnosti TAROM, ktoré sa majú predať, zahŕňajú štyri lietadlá typu Boeing 737-300, štyri lietadlá typu Boeing 737-700, štyri lietadlá typu Airbus 318 a sedem lietadiel typu ATR 42-500. Štyri lietadlá typu Boeing 737-300 boli predané spoločnosti [...] a jeden motor pre Boeing 737-300 bol predaný spoločnosti [...] v roku 2022 za celkovú sumu [...] mil. EUR. Sedem lietadiel typu ATR 42-500 bolo predaných spoločnosti [...] na základe zmluvy podpísanej v máji 2023 s predajnou cenou [...] mil. EUR. Vybraný bol kupujúci štyroch lietadiel typu Airbus 318, pričom úspešná ponuka predstavovala [...] mil. USD (približne [...] mil. EUR) (pozri odôvodnenie 60). Predaj zvyšných lietadiel sa rieši, ale výber kupujúceho (kupujúcich) štyroch lietadiel typu Boeing 737-700 (očakávané príjmy vo výške [...] mil. EUR) sa ešte neuskutočnil. Všetky predaje sa uskutočnili v rámci verejných súťaží po ocenení lietadiel znalcom.
- (78) Vzhľadom na uvedené skutočnosti rumunské orgány navrhli vlastný príspevok spoločnosti TAROM z predaja lietadiel na úrovni [...] mil. EUR, ktorá zodpovedá výnosom z predajov lietadiel, ktoré sa už uskutočnili.

Celkový vlastný príspevok

- (79) Rumunské orgány sa domnievajú, že na základe uvedených údajov o predaji lietadiel a finančnom prenájme predstavuje vlastný príspevok spoločnosti TAROM 77,66 milióna EUR, čo zodpovedá 44,9 % celkových nákladov na reštrukturalizáciu vo výške 172,96 milióna EUR.

c) Iné očakávané zdroje príjmov

- (80) Podľa rumunských orgánov môže TAROM počas obdobia reštrukturalizácie získať ďalšie príjmy (predaj existujúcich podielov, outsourcing činností v oblasti údržby, opráv a generálnych opráv, ako sa uvádza v odôvodneniach 124 a 125), predaj ďalších lietadiel (štyroch lietadiel typu Airbus 318 a štyroch lietadiel typu Boeing 737-700, pozri odôvodnenie 77) a predaj prevádzkového intervalu [...] (pozri odôvodnenie 119), čo takisto prispeje k zvýšeniu objemu jej financií. Na tieto predaje však neboli schválené žiadne záväzné ponuky, takže možné príjmy ešte nie sú isté, a preto ich Rumunsko nezahrnulo do vlastného príspevku spoločnosti TAROM.

6.3.3. Rozdelenie zaťaženia

- (81) Rumunské orgány tvrdia, že hoci nie je isté, či sa menšinoví akcionári ⁽⁴⁵⁾ budú podieľať na zvýšení základného imania o 43,07 milióna EUR, ktoré sa má uskutočniť v rámci pomoci na reštrukturalizáciu, ich podiel by sa týmto zvýšením znížil zo súčasných 2,75 % na približne [...] % po zvýšení (a ministerstvo dopravy bude mať po zvýšení základného imania podiel približne 98,5 %). To by zodpovedalo 46 % zníženiu podielu menšinových akcionárov v spoločnosti TAROM. Podľa rumunských orgánov sa tým zabezpečí, že menšinoví akcionári prispejú k absorpcii strát a nevyužijú výhody pomoci na reštrukturalizáciu.
- (82) Zvýšeniu základného imania bude predchádzať zníženie základného imania o [...] mld. RON (približne [...] mil. EUR), pričom súčasné základné imanie predstavuje približne 2,26 miliardy RON (približne 454,65 milióna EUR). Rumunské orgány vysvetľujú, že keďže akumulované straty spoločnosti TAROM k 31. decembru 2022 predstavovali 4,16 miliardy RON, zníženie základného imania o [...] mil. RON nebude stačiť na úplnú absorpciu strát. Okrem toho rumunské orgány tvrdia, že podľa rumunského práva sú spoločnosti povinné udržiavať si minimálne základné imanie (t. j. minimálne základné imanie pre akciové spoločnosti, ktoré sa uplatňuje v prípade spoločnosti TAROM, je 90 000 RON). V dôsledku toho zníženie základného imania na účely úplnej absorpcie strát nie je pre TAROM reálne uskutočniteľné.
- (83) Podľa rumunských orgánov sa však primerané rozdelenie zaťaženia medzi akcionárov zabezpečí prostredníctvom zvýšenia základného imania po jeho znížení (pozri odôvodnenie 81).
- (84) Okrem toho v prípade spoločnosti TAROM štát ako hlavný akcionár dohliada na jej strategické a obchodné rozhodnutia. Prevádzka spoločnosti nebola financovaná ani podriadeným dlhom, ani hybridným (stratu absorbujúcim) financovaním, ktoré by sa pravdepodobne čiastočne odpísali v súlade s požiadavkami na rozdelenie zaťaženia stanovenými v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (85) Spoločnosti TAROM sa v súvislosti s jej veriteľmi nepodarilo dosiahnuť žiadne odpustenie dlhu, ale napriek tomu získala odklad jeho splatnosti od dvoch svojich hlavných veriteľov: [...] a [...], ako aj od rôznych iných dodávateľov, ktorým boli odložené platby. Okrem toho všetci prenajímatelia spoločnosti TAROM [...] súhlasili s tým, že neuplatnia svoje právo na vrátenie prenajatých lietadiel, keď spoločnosť TAROM nemohla zaplatiť niektoré splátky za prenájom.

6.4. Finančné prognózy

- (86) Rumunské orgány poskytli finančné prognózy v základnom aj pesimistickom scenári (ďalej len „scenár neúspechu“).
- (87) Vzhľadom na to, že predaj prevádzkového intervalu [...] a príjmy z neho sú neisté (pozri odôvodnenie 119), spoločnosť TAROM poskytla finančné prognózy v základnom scenári aj v scenári neúspechu, pričom v každom scenári bol uvedený variant zahŕňajúci očakávaný príjem z predaja prevádzkového intervalu [...] a ďalší variant, ktorý takýto príjem nezahŕňa, ale namiesto toho zohľadňuje príjmy z prenájmu uvedeného prevádzkového intervalu. Základný scenár vo variante zahŕňajúcom predaj prevádzkového intervalu na letisku [...] je ovplyvnený v [...] príjmami z predaja uvedeného prevádzkového intervalu ⁽⁴⁶⁾. Vzhľadom na neistotu v súvislosti s týmto predajom Komisia pri posudzovaní základného scenára aj scenára neúspechu zohľadní oba varianty, t. j. scenár s predajom aj scenár s prenájomom prevádzkového intervalu namiesto predaja.

⁽⁴⁵⁾ Verejné spoločnosti CNAB a Romatsa RA a súkromná spoločnosť Investment Fund Muntenia; pozri odôvodnenie 8.

⁽⁴⁶⁾ Predaj prevádzkového intervalu [...] sa plánuje uskutočniť v priebehu [...] za cenu stanovenú vo finančných prognózach spoločnosti TAROM, a to [...] mil. USD. Celý výnos z predaja, ak by sa uskutočnil podľa plánu, sa v plánovaných výkazoch ziskov a strát spoločnosti TAROM v [...] začítuje ako „ostatný prevádzkový príjem“. Keďže prevádzkový interval nie je zahrnutý do súvahy spoločnosti TAROM, celý výnos sa vykáže ako príjem a bude mať v tomto rozsahu pozitívny vplyv na kapitálovú pozíciu spoločnosti TAROM, a to už [...]. Rumunské orgány však vysvetlili, že platba spoločnosti TAROM sa uskutoční až v priebehu [...], pričom táto platba je zohľadnená v predbežnom výkaze peňažných tokov spoločnosti TAROM za rok [...].

- (88) V nasledujúcich tabuľkách je uvedený prehľad finančných prognóz v základnom scenári:

Tabuľka 1

Vybrané finančné ukazovatele – základný scenár vrátane predaja prevádzkového intervalu [...] ⁽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

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

Tabuľka 2

Vybrané finančné ukazovatele – základný scenár, bez predaja prevádzkového intervalu [...]

[...]

[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

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (89) Rumunské orgány vysvetľujú, že vo finančných prognózach v základnom scenári sa zohľadňuje zmiernený vývoj trhu, ktorý je v súlade s prognózami prevádzky zverejnenými organizáciou Eurocontrol v októbri 2023 ⁽⁴⁸⁾.
- (90) Mechanizmus použitý v modeli na odhad počtu cestujúcich je založený na prístupe zdola nahor, pričom sa zohľadňuje podiel spoločnosti TAROM na trhu na každej trase, na základe súčasnej kapacity a frekvencie letov, ako aj historického vývoja počtu cestujúcich, vnímaných zmien v dopyte a konkurencie na trase. Číselné údaje vychádzajú z viacerých fixných a variabilných parametrov odvodených z historických hodnôt spoločnosti TAROM vrátane zmien od roku 2020 v dôsledku pandémie COVID-19, budúcich vyhládok a prípadného vplyvu opatrení na zvýšenie efektívnosti. Tento vplyv je vyjadrený ako percentuálny podiel úspor, ktorý sa odráža v ziskovosti každej trasy. Hodnoty predstavujú ročný priemer.
- (91) Ako je znázornené na obrázku 1 a uvedené v tabuľke 3 pre roky 2024 a 2025, prognózy počtu cestujúcich sú pod krivkou oživenia v základnom scenári aj v pesimistickom scenári podľa organizácie Eurocontrol a zostávajú výrazne pod krivkou v základnom scenári do konca obdobia reštrukturalizácie aj po ňom. Okrem toho Rumunsko uviedlo, že TAROM vykonala posúdenie primeranosti výsledku tým, že preskúmala faktor zaťaženia pre každú trasu a v prípade potreby upravila počet prepravených cestujúcich (napríklad ho znížila v prípadoch, keď nárast počtu

⁽⁴⁷⁾ Písmeno „e“ označuje „odhadované“ (z angl. *estimated*) a písmeno „f“ označuje „prognózované“ (z angl. *forecasted*).

⁽⁴⁸⁾ Aktualizovaný reštrukturalizačný plán, s. 21: „EUROCONTROL: Seven-Year-Forecast Update 2023-2029“ (EUROCONTROL: Aktualizácia sedemročnej prognózy na roky 2023 – 2029), október 2023. Komisia poznamenáva, že Eurocontrol vydala vo februári 2024 revidovanú prognózu. Eurocontrol uvádza, že „napriek silnému letu 2023 počet európskych letov od novembra 2023 vykazoval nižšie objemy, než sa očakávalo, s miestnymi rozdielmi medzi východnými a západnými štátmi. Okrem toho sa na európskej úrovni uskutočnila revízia hospodárskych prognóz na rok 2024 smerom nadol. V dôsledku toho bola prognóza letov do roku 2027 mierne znížená. Na úrovni Európskej konferencie civilného letectva v roku 2024 počet letov pravdepodobne dosiahne 10,6 milióna, čo predstavuje rast o 4,9 % ($\pm$ 2,3 percentuálneho bodu) v porovnaní s rokom 2023 a 96 % úrovni z roku 2019. Očakáva sa, že tento trend bude pokračovať a v roku 2025 sa zvýši na 10,9 milióna (99 %) a do roku 2026 na 11,2 milióna (101 %). V prípade Európskej konferencie civilného letectva je pravdepodobné, že počet letov mesačne dosiahne v lete 2025 úrovne z roku 2019. Po roku 2025 sa očakáva priemerný nárast počtu letov o 2,0 % ročne ($\pm$ 1,4 percentuálneho bodu) a v roku 2030 sa očakáva nárast na viac ako 12 miliónov letov. Táto prognóza podlieha rôznym neistotám, ako sú geopolitické udalosti, hospodárske otrasy a pretrvávajúce problémy v leteckom priemysle, pričom používateľom sa dôrazne odporúča, aby vo svojich plánoch zohľadnili rozpätie prognózovaných hodnôt od spodnej po hornú hranicu.“ Pokiaľ ide o Rumunsko, prognóza organizácie Eurocontrol z februára 2024 je v porovnaní s jej prognózou (základný scenár) z októbra 2023 (2019 = 100) takáto: 10/23 2024 = 113 vs 02/24 = 110 (základný scenár spoločnosti TAROM = 97); 10/23 2025 = 116 vs 02/24 = 114 (základný scenár spoločnosti TAROM = 110); 10/23 2026 = 119 vs 02/24 = 118 (základný scenár spoločnosti TAROM = 114).

prepravených cestujúcich nebolo možné pokryť dostupnou kapacitou na trase). Nakoniec sa celkový výsledok (súčet cestujúcich na všetkých trasách) porovnal s krivkami oživenia odhadnutými na základe mier rastu podľa organizácie Eurocontrol.

Obrázok 1

Scenáre oživenia dopytu po leteckej doprave (týkajúce sa Rumunska) (index 2019 = 100).

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

Tabuľka 3

Počet cestujúcich v porovnaní s krivkami oživenia podľa organizácie Eurocontrol, len pre trasy, ktoré sa majú prevádzkovať podľa aktualizovaného reštrukturalizačného plánu (v miliónoch prepravených cestujúcich)

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (92) Prognózy príjmov vychádzajú z modelovania počtu cestujúcich opísaného v odôvodneniach 90 a 91. Ako je zrejmé z tabuľky 1, očakáva sa, že prevádzkové príjmy spoločnosti TAROM v základnom scenári (vrátane predaja prevádzkového intervalu [...]) sa budú v nasledujúcich rokoch postupne zvyšovať, v roku 2024 prekročia úroveň pred pandémiou COVID-19 a v roku 2026, na konci obdobia reštrukturalizácie, dosiahnu [...] mil. EUR.
- (93) Pokiaľ ide o predpoklady týkajúce sa cenotvorby a priemerných očakávaných príjmov od cestujúcich, rumunské orgány vysvetľujú, že TAROM vypracovala jednoznačnú obchodnú stratégiu, ktorá sa premietla do jasných a zmysluplných opatrení v oblasti tvorby cien a riadenia príjmov, pričom pre každú konkrétnu trasu má teraz TAROM stratégiu, ktorá je v súlade s jej všeobecnými obchodnými cieľmi, pokiaľ ide o plánovanie flotily a kapacity, postavenie na trhu a konkurenčné ponuky. V tejto súvislosti rumunské orgány vysvetľujú, že TAROM používa nové nástroje a systémy, aby mohla rýchlo reagovať na správanie trhu a bola oboznámená so stratégiami cenotvorby porovnateľných konkurentov na každej trase a zachovala tak zameranie na tarifnú štruktúru a ceny na jednotlivých úrovniach cestovného.
- (94) Rumunské orgány ďalej uvádzajú, že v rámci svojej novej obchodnej stratégie [...].
- (95) Rumunské orgány v tejto súvislosti vysvetľujú, že prostredníctvom nového systému riadenia príjmov TAROM [...]. Okrem toho rumunské orgány tvrdia, že TAROM bude [...].
- (96) Okrem prijatia tohto [...] rumunské orgány uvádzajú, že [...]. Rumunské orgány vysvetľujú, že [...], ako možno vidieť v tabuľke 4.

Tabuľka 4

Vývoj priemerných príjmov z cestujúcich (2019 – 2026) ⁽⁴⁹⁾

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (97) Rumunské orgány napokon tvrdia, že TAROM plánuje zvyšovať očakávania cestujúcich, pokiaľ ide o služby a flexibilitu, a je [...]. To prinesie ďalšie pridružené príjmy.

⁽⁴⁹⁾ Yq sa vzťahuje na daň z palivovej prirážky, ktorú letecké spoločnosti uplatňujú na niektoré ceny leteniek (v závislosti od trás).

- (98) V tejto súvislosti rumunské orgány vysvetľujú, že priemerný očakávaný príjem z pridružených služieb sa pohybuje od [...] EUR do [...] EUR na cestujúceho (na vnútroštátnych trasách) a predpokladá sa, že dosiahne [...] EUR na cestujúceho (na medzinárodných trasách, pričom sa očakáva, že [...] dosiahne príjem od [...] EUR do [...] EUR na cestujúceho). Rumunské orgány uvádzajú, že vo svojich prognózach príjmov zaujali obozretný postoj, pokiaľ ide o celkové očakávané príjmy z pridružených služieb, keďže – na základe predchádzajúcej výkonnosti – TAROM ešte nie je schopná dosiahnuť rovnakú úroveň príjmov z týchto služieb ako tradičné letecké spoločnosti. Očakávané príjmy sú preto stanovené na maximálne [...] % celkových príjmov, zatiaľ čo tradiční dopravcovia na trhu získali v posledných rokoch v priemere 4,5 % z pridružených produktov a/alebo služieb, kým v prípade nízkonákladových dopravcov to predstavovalo približne 12,5 % príjmov a v prípade spoločnosti Ryanair 31,1 % príjmov v roku 2019.
- (99) Rumunské orgány tvrdia, že neustály nárast príjmov a čistých výsledkov predstavuje pokračovanie vývoja, ktorý sa začal už v rokoch 2018 a 2019, keď sa spoločnosti TAROM podarilo výrazne zvýšiť počet cestujúcich z 2,41 milióna v roku 2017 na 3,13 milióna v roku 2019, a ktorý sa zastavil až v roku 2020 v dôsledku pandémie COVID-19.
- (100) TAROM vykonala hĺbkovú revíziu svojich trás, frekvencií a typov používaných lietadiel s cieľom optimalizovať ziskovosť svojej siete. V kombinácii s opatreniami na zvýšenie prevádzkovej efektívnosti v aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne [...].
- (101) Najvýznamnejšou nákladovou položkou leteckej spoločnosti je lietadlo. Spoločnosť TAROM uskutočnila hĺbkovú reštrukturalizáciu svojej flotily, ktorá zahŕňala: i) vyradenie najstarších lietadiel z flotily, ktoré mali najvyššie náklady na údržbu a palivo, ii) harmonizáciu typov prevádzkovaných lietadiel s cieľom výraznejšie znížiť technické náklady (na lietadlá aj posádku), iii) používanie najvhodnejšieho lietadla na každej trase na základe rozsiahlych testov; iv) optimalizáciu frekvencií pre každú trasu na základe typu lietadla a faktora zaťaženia. Uvedené opatrenia majú pozitívny vplyv na činnosť spoločnosti TAROM, čoho dôkazom je stabilný rast faktora zaťaženia leteckej spoločnosti za posledných päť rokov. Faktor zaťaženia sa totiž zvýšil z [...] % v roku 2019 na [...] % v roku 2023 a očakáva sa, že po období reštrukturalizácie bude ďalej rásť, ako možno vidieť v tabuľke 5 (nižšie očakávané úrovne v rokoch 2025/2026 sú dôsledkom realizácie reštrukturalizácie flotily). Odhady v tabuľke 5 sa týkajú len pravidelných trás bez charterových trás.

Tabuľka 5

Očakávaný ročný faktor zaťaženia na pravidelných trasách (2023 – 2029)

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM [a = skutočné (z angl. actual) a f = prognózované údaje (z angl. forecasted)].

- (102) TAROM zaviedla aj rozsiahly program optimalizácie nákladov vrátane zatvorenia agentúr na predaj leteniek, presťahovania svojho ústredia, reorganizácie zamestnancov atď. (pozri oddiely 6.2.3 a 6.2.4).
- (103) Ako sa uvádza v odôvodneniach 86 a 87, s cieľom zohľadniť možný nepriaznivý vývoj na trhu rumunské orgány predložili obchodné prognózy spoločnosti TAROM v scenári neúspechu. Keďže príjmy spoločnosti TAROM pochádzajú najmä z prevádzkovania pravidelných osobných letov, najväčší vplyv na obchodné prognózy by mal slabší vývoj trhu, ktorý by viedol k nižšiemu počtu cestujúcich. Rumunské orgány ďalej tvrdia, že veľmi významnú nákladovú položku pre letecké spoločnosti predstavuje palivo a že ceny paliva v posledných rokoch kolísali. Preto sa tieto dve citlivosti zohľadňujú v scenári neúspechu.

- (104) V scenári neúspechu sa predpokladá, že hlavné parametre ovplyvňujúce zisky spoločnosti TAROM, konkrétne počet cestujúcich a ceny paliva, sa budú vyvíjať pod očakávanými úrovňami, aby sa zohľadnil možný negatívny vývoj trhu. Konkrétne v scenári neúspechu rumunské orgány predpokladajú tak zvýšenie cien palív o [...] % v porovnaní so základným scenárom, ako aj zníženie počtu prepravených cestujúcich o 2 % v porovnaní so základným scenárom od roku 2024 (keďže skutočné údaje sú známe len do roku 2023). Pokiaľ ide o počet cestujúcich, odhady v scenári neúspechu zostávajú počas celého obdobia reštrukturalizácie výrazne pod krivkou oživenia v pesimistickom scenári podľa organizácie Eurocontrol a prvýkrát ju mierne prekročia až v roku 2027⁽⁵⁰⁾. Rumunsko tvrdí, že zo skutočných údajov za rok 2022 vyplýva, že prognózy spoločnosti TAROM týkajúce sa počtu cestujúcich boli prekročené v prípade medzinárodných letov o 8,35 % a vnútroštátnych letov o 6,86 %. Hoci skutočné údaje za rok 2023 boli nižšie ako odhady spoločnosti TAROM, Rumunsko tvrdí, že je to spôsobené najmä udalosťami na Blízkom východe, ktoré ovplyvnili trasy do Tel Avivu, Ammánu a Káhiry, ako aj značný podiel charterových letov, [...].
- (105) V nasledujúcich tabuľkách sa uvádza prehľad finančných prognóz v scenári neúspechu a zohľadňuje sa v nich skutočnosť, že predaj prevádzkového intervalu [...] je neistý (pozri odôvodnenie 119), t. j. tabuľka 6 zahŕňa vplyv predaja prevádzkového intervalu [...], zatiaľ čo tabuľka 7 ho nezahŕňa.

Tabuľka 6

Vybrané finančné ukazovatele – scenár neúspechu vrátane predaja prevádzkového intervalu [...]

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

Tabuľka 7

Vybrané finančné ukazovatele – scenár neúspechu, bez predaja prevádzkového intervalu [...]

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (106) Zatiaľ čo, ako je uvedené v tabuľkách 6 a 7, prevádzkové príjmy spoločnosti TAROM v základnom scenári sa v roku 2022 výrazne zotavili a v roku 2023 sa očakáva ich návrat takmer na úrovne pred pandémiou COVID-19, pričom v roku 2025 by mali dosiahnuť [...] mil. EUR a na konci obdobia reštrukturalizácie v roku 2026 [...] mil. EUR, v scenári neúspechu zostanú príjmy mierne nižšie a v roku 2026 dosiahnu [...] mil. EUR (alebo [...] mil. EUR, ak sa zohľadňuje prenájom namiesto predaja prevádzkového intervalu [...]).
- (107) Rumunské orgány ďalej uvádzajú, že v základnom scenári aj v scenári neúspechu sa predpokladá, že zisk pred úrokmi, zdanením, odpismi a amortizáciou (ďalej len „EBITDA“) spoločnosti TAROM bude v roku 2023 kladný.
- (108) Podľa pesimistickejších predpokladov o prevádzke v scenári neúspechu budú teda príjmy spoločnosti TAROM rásť pomalšie, zatiaľ čo predpokladané vyššie ceny paliva v porovnaní so základným scenárom zvýšia jej náklady. To povedie k príjmom vo výške [...] mil. EUR na konci obdobia reštrukturalizácie v porovnaní s [...] mil. EUR v základnom scenári (vrátane predaja prevádzkového intervalu [...]). Vyššie náklady na palivo predpokladané v scenári neúspechu rovnako ako nižšie príjmy (ale v menšej miere vzhľadom na predpokladanú nižšiu úroveň letovej prevádzky) prispievajú k nižšej úrovni EBITDA (vo výške [...] mil. EUR) v scenári neúspechu (vrátane predaja prevádzkového intervalu [...]), ako sa uvádza v základnom scenári ([...] mil. EUR).

⁽⁵⁰⁾ Komisia poznamenáva, že pripomienky rumunských orgánov sú naďalej platné a uplatniteľné, keď sa zohľadnia revidované údaje z prognózy organizácie Eurocontrol z februára 2024. V tejto súvislosti pozri poznámku pod čiarou č. 48.

- (109) V tejto súvislosti rumunské orgány vysvetľujú, že čistý príjem spoločnosti TAROM by mal byť v roku 2024 v základnom scenári kladný ([...] mil. EUR) a podľa nižších prognóz vývoja trhu by mal byť kladný o rok neskôr (2025) v scenári neúspechu ([...] mil. EUR bez predaja prevádzkového intervalu [...], ktorý sa má uskutočniť v roku [...]). Je potrebné poznamenať, že údaje za [...] zahŕňajú aj príjem z predaja lietadiel plánovaný na uvedený rok (pozri odôvodnenia 60 a 61), bez ktorého by čistý príjem za uvedený rok nebol v scenári neúspechu kladný. Na základe toho rumunské orgány uvádzajú, že čistý príjem sa má do konca obdobia reštrukturalizácie zvýšiť na [...] mil. EUR v základnom scenári a na [...] mil. EUR v scenári neúspechu (alebo [...] EUR, ak sa zohľadňuje prenájom namiesto predaja prevádzkového intervalu [...]) a že čistý príjem v roku 2026 nie je ovplyvnený žiadnym predajom aktív, či už lietadiel, alebo prevádzkových intervalov.
- (110) V základnom scenári by sa rozpätie čistého príjmu z tržieb spoločnosti TAROM ku koncu obdobia reštrukturalizácie postupne zvyšovalo a do roku 2026 by dosiahlo očakávanú úroveň [...] %, ako je uvedené v tabuľke 8. Rok [...] zahŕňa vplyv predaja aktív. Rumunské orgány tvrdia, že sa očakáva, že takáto úroveň bude v súlade s pomerom, ktorý dosiahla vybraná skupina spoločností porovnateľných so spoločnosťou TAROM pred pandémiou COVID-19 alebo mierne nad ním ⁽⁵¹⁾ (priemerné hodnoty), a že jej dosiahnutie sa očakáva vďaka prijatým reštrukturalizačným opatreniam.

Tabuľka 8

Rozpätie čistého zisku z tržieb (podľa základného scenára aktualizovaného reštrukturalizačného plánu)

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (111) Rumunské orgány tvrdia, že na konci obdobia reštrukturalizácie sa očakáva, že vlastný kapitál spoločnosti TAROM bude kladný v základnom scenári ([...] mil. EUR v roku 2026) aj v scenári neúspechu, a to tak v prípade predaja prevádzkového intervalu [...], ako aj bez neho. Predaj prevádzkového intervalu [...] sa má uskutočniť v [...] a ku kapitálovej pozícii spoločnosti TAROM má prispieť sumou približne vo výške [...] mil. EUR. Rumunské orgány ďalej uvádzajú, že ak by sa prevádzkový interval [...] nepredal, dal by sa do prenájmu, a teda by prinášal príjmy, ktoré by čiastočne kompenzovali chýbajúci príjem z predaja, čím by prispeli ku kladnej kapitálovej pozícii na konci obdobia reštrukturalizácie v základnom scenári a v scenári neúspechu. Ako možno vidieť v tabuľke 6, v prípade scenára neúspechu, ak sa predá prevádzkový interval [...], očakáva sa, že na konci obdobia reštrukturalizácie bude kapitálová pozícia spoločnosti TAROM kladná s celkovým vlastným kapitálom vo výške [...] mil. EUR. V prípade prenájmu prevádzkového intervalu rumunské orgány uvádzajú, že sa očakáva, že na konci obdobia reštrukturalizácie bude kapitálová pozícia spoločnosti TAROM stále kladná s celkovým vlastným kapitálom vo výške [...] mil. EUR v scenári neúspechu.
- (112) Návratnosť investovaného kapitálu sa týka výnosov z prevádzkových činností, pri ktorých sa využívajú aktíva, ktoré boli financované dlhovým a vlastným kapitálom investovaným do spoločnosti. Rumunské orgány uvádzajú, že v základnom scenári s predpokladanou návratnosťou investovaného kapitálu na úrovni [...] % na konci obdobia reštrukturalizácie sa očakáva, že TAROM dosiahne výsledok v súlade s priemerom vybranej skupiny porovnateľných spoločností ⁽⁵²⁾ na úrovni 12 % v roku 2019, t. j. v poslednom celom roku pred pandémiou COVID-19. Ďalej uvádzajú, že návratnosť investovaného kapitálu spoločnosti TAROM na konci roka 2026 vyplýva z jej projektov zameraných na štrukturálne zvýšenie ziskovosti (prostredníctvom zníženia nákladov a reštrukturalizačných opatrení vrátane opatrení na úrovni výnosov) spolu so znížením úrovne investovaného kapitálu vďaka využívaniu nástrojov finančného prenájmu. Rumunské orgány vysvetľujú, že ďalší vplyv na zníženie úrovne investovaného kapitálu vyplýva zo skutočnosti, že TAROM už nebude vlastniť žiadne významné lietadlo (iba dve lietadlá typu ATR 72-500), čo znamená, že v tejto súvislosti nevzniknú žiadne vysoké kapitálové výdavky.

⁽⁵¹⁾ Skupinu porovnateľných spoločností tvoria hlavní konkurenti spoločnosti TAROM na jej najvyťaženejších trasách [Amsterdam (AMS), Paríž (CDG) a Frankfurt (FRA)]: spoločnosti Air France/KLM SA, Deutsche Lufthansa AG, easyJet plc, Ryanair Holdings plc, SAS AB, Wizz Air Holdings Plc, Jet2 plc a KLM Royal Dutch Airlines.

⁽⁵²⁾ Informácie o zložení skupiny porovnateľných spoločností sú uvedené v poznámke pod čiarou č. 51.

- (113) Rumunské orgány tvrdia, že predpokladaná úroveň ziskovosti a z nej vyplývajúca návratnosť investovaného kapitálu by mali spoločnosti TAROM zabezpečiť dlhodobú životaschopnosť. Okrem toho tvrdia, že v základnom scenári bude očakávaná návratnosť investovaného kapitálu spoločnosti TAROM vyššia ako jej vážené priemerné kapitálové náklady ⁽⁵³⁾ (vo výške [...] % podľa výpočtu ku koncu júna 2023 ⁽⁵⁴⁾) a že sa preto očakáva, že TAROM bude pre svojich akcionárov a iných poskytovateľov kapitálu vytvárať hodnotu. Rumunské orgány tvrdia, že tento záver platí ešte viac v súvislosti s nedávnym (minimálne v prvom štvrtroku 2024) klesajúcim trendom úrokových sadzieb.
- (114) Pokiaľ ide o pomer čistého dlhu k EBITDA, rumunské orgány uvádzajú, že sa predpokladá jeho zlepšenie na úroveň investičného stupňa výrazne pod tri do konca obdobia reštrukturalizácie (ako je uvedené v tabuľke 9), a to najmä v dôsledku vyššej úrovne predpokladaného EBITDA, ktorá by sa mala zvýšiť z približne [...] mil. EUR v roku 2023 na [...] mil. EUR do konca obdobia reštrukturalizácie (alebo na viac ako [...] mil. EUR v scenári neúspechu).

Tabuľka 9

Čistý dlh/EBITDA (podľa základného scenára aktualizovaného reštrukturalizačného plánu)

[...]

- (115) Vzhľadom na to, že podľa základného scenára sa plánuje, že rok 2025 bude prvým rokom s konzistentnými ziskami a peňažnými tokmi, ukazovatele úrokového krytia vypočítané v aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne, ktoré merajú schopnosť spoločnosti TAROM splácať svoje dlhy, sú pozitívne, ale na pomerne nízkych úrovniach, najmä vzhľadom na spoločnosti porovnateľné so spoločnosťou TAROM ⁽⁵⁵⁾ (ako je uvedené v tabuľke 10).

Tabuľka 10

Pomer EBITDA k úrokom (podľa základného scenára aktualizovaného reštrukturalizačného plánu)

[...]

- (116) Rumunské orgány uznávajú, že pomer uvedený v odôvodnení 115 je pomerne skromný, ale zdôrazňujú, že jeho dosiahnutie sa predpokladá v relatívne krátkom období troch rokov do konca obdobia reštrukturalizácie. Ďalej tvrdia, že rozdiely v pomeroch, ktoré dosahujú veľké letecké spoločnosti ako Ryanair, Wizz Air alebo Lufthansa, sa dajú očakávať, pretože tieto oveľa väčšie letecké spoločnosti využívajú väčšie úspory z rozsahu a popri zjednodušovaní flotily a siete sa usilujú o dramatickejšie znížovanie prevádzkových nákladov. Rumunské orgány

⁽⁵³⁾ TAROM poskytla informácie o výpočte, odhadoch a zdrojoch vážených priemerných kapitálových nákladov vo svojom najnovšom podnikateľskom pláne. Na odhad vážených priemerných kapitálových nákladov použila TAROM štandardný vzorec WACC: $WACC = [K_e * (1 - \text{finančná páka})] + [K_d * \text{finančná páka}]$, kde K_e sú náklady na vlastný kapitál (odhadované na úrovni 13,3 %) a K_d sú náklady na dlh (odhadované na úrovni 6,0 %).

Pri odhade nákladov na vlastný kapitál vychádzala TAROM zo štandardného vzorca modelu oceňovania kapitálových aktív (CAPM): $Ke = [(1 + R_f) * (1 + CRP) - 1] + (\text{koeficient beta vlastného kapitálu} * EMRP)$, kde R_f je bezriziková sadzba, CRP je riziková prirážka krajiny, koeficient beta vlastného kapitálu je miera volatility aktíva v porovnaní s trhom a EMRP je očakávaná tržová riziková prirážka. TAROM vychádza z týchto predpokladov: R_f vo výške 2,4 % (čo zodpovedá desaťročným nemeckým štátnym dlhopisom); CRP vo výške 3,6 % (na základe dlhodobých ratingov agentúry S&P v cudzej mene a analýzy rizikových prirážok k dlhopisom v EUR); koeficient beta vlastného kapitálu na úrovni 1,11 (získaný na základe mediánu koeficientu beta aktív a finančnej páky spoločností v skupine porovnateľných spoločností v odvetví, v ktorom spoločnosť TAROM pôsobí); EMRP vo výške 6,5 % [odvodená z historického rozdielu medzi výnosom z rizikových cenných papierov vypočítaným z akciového indexu a výnosom z (kvázi) bezrizikových investícií na kapitálovom trhu].

Na odhad nákladov na dlh použila TAROM štandardný vzorec: $= [(1 + CRP) * (1 + R_f) - 1 + CS] * (1 - T)$, kde CS je kreditné rozpätie a T je hraničná sadzba dane vo výške 16 %. Rumunské orgány odvodili kreditné rozpätie vo výške 1 % ako rozdiel medzi sadzbami dlhopisov v eurách pre spoločnosti v rovnakom odvetví ako TAROM a nemeckými štátnymi dlhopismi s podobnou splatnosťou.

⁽⁵⁴⁾ Vzhľadom na to, že platné úrokové sadzby od októbra 2023 pomaly, ale isto klesajú, Komisia berie na vedomie konzervatívny prístup rumunských orgánov, ktoré ponechali vážené priemerné kapitálové náklady z októbra 2023 namiesto revidovanej verzie, podľa ktorej mohli byť nižšie.

⁽⁵⁵⁾ Informácie o zložení skupiny porovnateľných spoločností sú uvedené v poznámke pod čiarou č. 48.

napokon tvrdia, že podľa odborníkov na leteckú dopravu zostanú celkové úrovne dlhu v odvetví leteckej dopravy vysoké ešte niekoľko rokov a že v dôsledku toho by sa po vážnej pandémie a niekoľkých makroekonomických výzvach mali v súčasných trhových podmienkach očakávať rozdiely medzi pomermi v rokoch 2019 a 2026 ⁽⁵⁶⁾.

6.5. Opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže

- (117) Rumunské orgány predložili štrukturálne a behaviorálne opatrenia zamerané na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže spôsobených pomocou na reštrukturalizáciu.

6.5.1. Štrukturálne opatrenia

Zníženie rozsahu činností a zníženie kapacity

- (118) Obdobie reštrukturalizácie spoločnosti TAROM sa začalo v januári 2021. Hoci opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, ktoré Rumunsko ponúklo, by sa mali v zásade hodnotiť na základe konkurenčnej situácie v roku 2020, takéto porovnanie so sieťou trás spoločnosti TAROM v roku 2020 a ponúkaných miestokilometrov by poskytlo značne skreslený obraz. Dôvodom je, že v dôsledku reštriktívnych opatrení, ktoré v roku 2020 prijali vlády na celom svete s cieľom zabrániť šíreniu pandémie COVID-19, boli letecké spoločnosti nútené počas niekoľkých mesiacov odstaviť väčšinu, ak nie všetky svoje lietadlá z dôvodu zatvorenia stoviek trás v európskom a svetovom vzdušnom priestore. Dokonca aj po júni 2020, keď boli reštriktívne opatrenia v Rumunsku a v iných krajinách čiastočne a dočasne uvoľnené, mnohé trasy, najmä na medzinárodnej úrovni, boli naďalej ovplyvnené obmedzeniami alebo zákazmi letov a klienti sa stále zdráhali cestovať z dôvodu neistoty v súvislosti s vývojom pandémie a platnými pravidlami. Preto sa porovnanie z hľadiska ponúkaných miestokilometrov, trás a frekvencií vykonáva na základe údajov za rok 2019, ktoré nie sú ovplyvnené skreslením, ktoré vzniklo v dôsledku pandémie COVID-19.
- (119) Rumunské orgány uvádzajú, že spoločnosť TAROM zruší celkovo 14 trás ⁽⁵⁷⁾ v porovnaní so sieťou 41 trás, ktorú mala pred pandemiou COVID-19. 13 z týchto trás už bolo zrušených a ďalšia – medzi letiskom [...], ktoré je jedným z najpreťaženejších letísk, a letiskom OTP – bude zrušená v dôsledku prenájmu prevádzkového intervalu [...] tretej strane od [...], po ktorom sa plánuje predaj daného intervalu. V roku 2023 sa začalo ponukové konanie podľa príslušných pravidiel Spojeného kráľovstva a potenciálny kupujúci predložil predbežnú ponuku na tento prevádzkový interval (ktorý poradenská spoločnosť [...] 17. marca 2023 ocenila približne na [...] mil. EUR) približne vo výške [...] mil. EUR. Potenciálny kupujúci však od rokovaní odstúpil a ponukové konanie pokračuje. Spoločnosť TAROM dostala [...] ponúk v hodnote približne [...] mil. EUR, pričom záujemcovia majú záujem o získanie tohto prevádzkového intervalu od zimnej sezóny 2025. [...]. Rumunské orgány ubezpečili Komisiu, že TAROM predá prevádzkový interval na letisku [...] okolo [...], najneskôr však na konci obdobia reštrukturalizácie.
- (120) V dôsledku zrušenia trás bude TAROM v porovnaní s rokom 2019 prevádzkovať 27 trás namiesto 41. V porovnaní s rokom 2019 to predstavuje zníženie počtu trás o 34 %. V roku 2019 predstavovalo 14 zrušených trás [...] % obratu spoločnosti TAROM (s obratom 50,23 milióna EUR v roku 2019) a [...] % celkového počtu pravidelných letov. [...] ⁽⁵⁸⁾ [...] ⁽⁵⁹⁾ [...]. Osem z týchto trás sa týka preťažených letísk úrovne 3 a jedna trasa sa týka preťaženého

⁽⁵⁶⁾ Rumunské orgány na podporu svojho hodnotenia doplnili, že jeden z vedúcich partnerov spoločnosti McKinsey v roku 2021 uviedol, že ukazovatele finančnej páky sa pravdepodobne nevrátia na úroveň z roku 2019 až do roku 2030, a že výkonný riaditeľ a vedúci pre celosvetovú prax leteckých spoločností v spoločnosti Alton Aviation Consultancy vyhlásil, že „podľa očakávaní zvýšené dlhové zaťaženie leteckých spoločností bude v dohľadnej budúcnosti predstavovať značnú záťaž“.

⁽⁵⁷⁾ Sú to: i) v prvom kole rušenia trás: osem liniek z letiska OTP a naň: Alicante, Jerevan, Hamburg, Larnaka, Sibiu, Štokholm, Tbilisi, Valencia, ii) v druhom kole rušenia trás: celkovo šesť trás, ktoré sú rozdelené takto: štyri ďalšie trasy z letiska OTP a naň: Barcelona, Mníchov, Viedeň a Londýn (od októbra 2024, pozri aj odôvodnenie 118) a dve trasy, ktoré sa netýkajú letiska OTP: Kluž – Jasy a Jasy – Temešvár.

⁽⁵⁸⁾ Kluž – Jasy a tri trasy z letiska OTP a naň: Sibiu, Tbilisi a Viedeň.

⁽⁵⁹⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 19.

letiska úrovne 2 ⁽⁶⁰⁾, pričom konkurenti pôsobia na všetkých deviatich letiskách. Rumunsko sa zaväzuje zabezpečiť, že počas obdobia reštrukturalizácie nebude opätovne otvorená žiadna zo zrušených trás a že počas obdobia reštrukturalizácie nebudú otvorené žiadne nové trasy. Počet trás, ktoré bude TAROM prevádzkovať počas obdobia reštrukturalizácie, teda po zrušení všetkých trás plánovaných v aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne, nepresiahne 27 trás.

- (121) Okrem toho TAROM znížila počet letov v prípade 19 z 27 trás, ktoré budú zachované, v porovnaní s úrovňou v roku 2019; tieto zníženia sa budú výrazne líšiť v závislosti od cieľového miesta a v prípade vnútroštátnych letov sa budú pohybovať v rozmedzí od 6 % do 76 % v porovnaní s rokom 2019. Pokiaľ ide o vnútroštátne trasy, zníženie frekvencie sa bude pohybovať od 6 % do 15 % ⁽⁶¹⁾ s výnimkou jednej trasy, kde zníženie dosahuje 76 % ⁽⁶²⁾. Na jednej vnútroštátnej trase sa frekvencia zvýši ⁽⁶³⁾. TAROM očakáva, že v rokoch 2019 až 2026 zníži počet letov na vnútroštátnych trasách v priemere o 16 % ([...]). Na medzinárodných trasách sa počet letov zníži o 9 % až 40 % v porovnaní s rokom 2019. TAROM očakáva, že v rokoch 2019 až 2026 zníži počet letov na medzinárodných trasách v priemere o 34,7 % (zahŕňa to aj zrušené trasy). Predstavuje to 28 % zníženie celkového počtu pravidelných letov (27 % zníženie, ak sa zahrnú charterové lety) v roku 2026 v porovnaní s úrovňami v roku 2019. Rumunské orgány uvádzajú, že v roku 2022 existovala konkurencia na všetkých trasách, ktorých sa týkalo zníženie frekvencií, s výnimkou jednej (Satu Mare), čo podľa rumunských orgánov znamená, že konkurenti spoločnosti TAROM budú môcť zvýšiť svoje frekvencie. Deväť trás so zníženou frekvenciou sa týka preťažených letísk.
- (122) Okrem toho TAROM postupne zredukuje svoju flotilu postupným vyradovaním existujúcich lietadiel z 29 lietadiel prevádzkovaných v rokoch 2020 a 2021, aby od roku 2025 dosiahla stabilnú úroveň 14 lietadiel (pozri aj odôvodnenia 59 až 61). To znamená, že na konci obdobia reštrukturalizácie bude spoločnosť TAROM prevádzkovať len približne polovicu svojej flotily z roku 2019. Rumunsko sa zaväzuje zabezpečiť, že do konca roka 2024 flotila spoločnosti TAROM neprekročí 18 lietadiel a že od konca roka 2025 do konca obdobia reštrukturalizácie bude flotila zahŕňať maximálne 14 lietadiel.
- (123) Aj keď od roku 2025 bude TAROM prevádzkovať len približne polovicu svojej flotily na úrovni roku 2019, zníženie kapacity meranej v ponúkaných miestokilometroch je menšie ako zoštíhlenie flotily, pretože skupina menších lietadiel bude nahradená väčšími. Metrika ponúkaných miestokilometrov slúži na meranie ponuky a ako taká predstavuje ukazovateľ kapacity leteckej spoločnosti, a nie ukazovateľ cestujúcich (počet prepravených cestujúcich), ktorým sa meria dopyt. Zníženie počtu ponúkaných miestokilometrov je výsledkom zoštíhlenia flotily, rušenia trás a znižovania frekvencií a predstavuje zmenšenie prítomnosti leteckej spoločnosti na trhu. Dostupné miestokilometre spoločnosti TAROM v roku 2019 na trasách s úrovňou ziskovosti C1 dosahovali [...], pričom dostupné miestokilometre plánované v roku 2026 na trasách s úrovňou ziskovosti C1 predstavujú [...], čo znamená zníženie na týchto trasách o [...] % v roku 2026 v porovnaní s rokom 2019. Celkové dostupné miestokilometre spoločnosti TAROM v roku 2019 predstavovali [...] a celkový počet ponúkaných miestokilometrov v roku 2026 sa prognózuje na [...], čo teda predstavuje celkové zníženie o [...] % v uvedenom období. Rumunské orgány tvrdia, že opísané zníženia sa zachovávajú ako minimálne zníženie počas celého obdobia reštrukturalizácie, pričom v niektorých rokoch bude zníženie v porovnaní s rokom 2019 ešte vyššie.

Odčlenenia

- (124) TAROM plánuje predáť svoje účasti v troch subjektoch – [...] ⁽⁶⁴⁾. Rumunské orgány poskytli údaje, že s výnimkou roku 2020, ktorý bol výrazne negatívne ovplyvnený pandémiou COVID-19, [...] a [...] boli ziskové každý rok od roku 2018. Na základe správ o ocenení poskytnutých rumunskými orgánmi bola účasť spoločnosti TAROM v [...] ocenená na [...] mil. EUR a v [...] na [...] mil. EUR. Pokiaľ ide o [...]. Rumunské orgány sa zaviazali, že TAROM predá svoje účasti v [...] a [...], najneskôr však do konca obdobia reštrukturalizácie v roku 2026.

⁽⁶⁰⁾ Preťažené letiská úrovne 3: Alicante, Hamburg, Štokholm, Valencia, Barcelona, Londýn, Mníchov, Viedeň. Preťažené letisko úrovne 2: Larnaka.

⁽⁶¹⁾ [...].

⁽⁶²⁾ [...].

⁽⁶³⁾ [...].

⁽⁶⁴⁾ Podrobnosti o podieloch spoločnosti TAROM v týchto spoločnostiach a ich profile sú uvedené v odôvodnení 8.

- (125) TAROM skúmala aj možnosti outsourcingu (časti) svojich činností v oblasti údržby, opráv a generálnych opráv (technická divízia), ale rokovania s potenciálnymi partnermi, ktorí by mohli prevziať tieto činnosti od spoločnosti TAROM alebo sa zapojiť do spoločného podniku, neboli úspešné a nedosiahla sa žiadna konečná dohoda. Vzhľadom na to, že plány na outsourcing činností v oblasti údržby, opráv a generálnych opráv sú neisté, napriek odhodlaniu spoločnosti TAROM pokračovať týmto smerom nie je jeho vplyv zahrnutý v podnikateľskom pláne.

6.5.2. Behaviorálne opatrenia

- (126) Rumunské orgány sa ďalej zaviazali zabezpečiť, aby sa TAROM zdržala:

- a) nadobudnutia podielov v akejkoľvek spoločnosti počas obdobia reštrukturalizácie, s výnimkou prípadov, keď je to nevyhnutné na zabezpečenie jej dlhodobej životaschopnosti a po schválení Komisiou, a
- b) zverejňovania štátnej pomoci ako konkurenčnej výhody pri uvádzaní svojich produktov a služieb na trh.

6.6. Účinky odchodu spoločnosti TAROM z trhu

- (127) Rumunsko uviedlo, že odchod spoločnosti TAROM z trhu by mal výrazný negatívny vplyv na prepojenie v rámci Rumunska a ovplyvnil by státisíce cestujúcich na všetkých trasách, ktorí pri cestovaní využívajú sieť spoločnosti TAROM, pričom najväčší vplyv by mal na desať trás, ktoré v súčasnosti prevádzkuje výlučne spoločnosť TAROM⁽⁶⁵⁾. Rumunsko sa najmä domnieva, že predchádzajúce príklady z trhov, na ktorých TAROM ukončila činnosť, ukazujú, že je nepravdepodobné, že by na niektorých trasách prevzali prevádzku iní dopravcovia, keďže mnohé ukončené trasy sa dodnes neprevádzkujú: z 25 trás, ktoré TAROM zrušila za posledné tri roky, deväť (36 %) v súčasnosti neprevádzkuje žiadna iná letecká spoločnosť a tri (12 %) prevádzkujú nízkonákladoví dopravcovia na vzdialené sekundárne letiská⁽⁶⁶⁾. Väčšina z nich nebola prevádzkovaná ani za normálnych trhových podmienok pred pandémiou COVID-19. Napríklad nedávno zrušené trasy do Tbilisi a Jerevanu sa ďalej neprevádzkovali a v súčasnosti na nich z Rumunska neposkytuje služby žiadny dopravca. Navyše v súčasnosti sa služby neposkytujú na žiadnej z vnútroštátnych trás, ktoré spoločnosť TAROM nedávno zrušila⁽⁶⁷⁾. Rumunsko tvrdí, že to isté by sa pravdepodobne stalo, ak by TAROM odišla z trhu, v prípade jej trás do Bejrútu a Káhiry. Rumunsko tvrdí, že konkurenti by vo všeobecnosti plánovali poskytovať služby na hlavné cieľové miesta spoločnosti TAROM, ale nie na trasách, ktoré sú pre nich menej atraktívne (z rôznych dôvodov vrátane nižšieho dopytu); nedostatku vhodných malých lietadiel; uprednostňovania spojení medzi dvoma bodmi namiesto hviezdicového modelu, ktorý používa TAROM; obchodného modelu založeného na prepojení; uprednostňovania lacnejších sekundárnych letísk atď.).
- (128) Rumunsko tvrdí, že obchodný model spoločnosti TAROM je založený na hviezdicovom systéme, ktorého hlavnou charakteristikou je, že spája vlastný uzol s hlavnými regionálnymi alebo európskymi uzlami, a tým umožňuje cestujúcim prístup na trasy, na ktorých neposkytuje služby letisko v ich blízkosti. Okrem toho umožňuje spoločnosti TAROM prevádzkovať určité trasy s nízkou hustotou, ktoré nemusia byť ziskové ako spojenia medzi dvoma bodmi, ale dopĺňajú jej hviezdicový model. Rumunsko tvrdí, že v prípade neúspechu spoločnosti TAROM by hviezdicový model pravdepodobne nenahradili konkurenti, ktorí buď prevádzkujú prevažne trasy medzi dvoma bodmi prepájajúce jedno sekundárne letisko s druhým, na základe najnižších letiskových poplatkov a prevádzkových intervalov, ktoré často menej vyhovujú prestupujúcim alebo obchodným cestujúcim, ale sú lacnejšie, alebo prepravujú cestujúcich do svojich vlastných uzlov. Podľa Rumunska je to najmä prípad dvoch hlavných konkurentov spoločnosti TAROM na rumunskom trhu, spoločností Wizz Air a Ryanair (pozri odôvodnenie 10). Nový účastník na trhu, spoločnosť HiSky, takisto prevádzkuje lety ako nízkonákladový dopravca,

⁽⁶⁵⁾ Podľa podania rumunských orgánov z 29. marca 2024 ide o týchto desať trás: i) štyri medzinárodné trasy z letiska OTP do Káhiry, Sofie, Ammánu a Bejrútu; ii) medzinárodná trasa z letiska OTP do Budapešti, ktorú v súčasnosti prevádzkuje výlučne spoločnosť TAROM a na ktorej nový účastník (Wizz Air) oznámil začatie prevádzky od júna 2024; iii) päť vnútroštátnych trás z letiska OTP do miest Jasy (IAS), Oradea (OMR), Satu Mare (SUJ), Suceava (SCV) a Baia Mare (BAY).

⁽⁶⁶⁾ Napríklad trasa Jasy – Mníchov sa v súčasnosti neprevádzkuje a namiesto toho spoločnosť Wizz Air lieta z mesta Jasy do Memmingenu, ktorý je od Mníchova vzdialený 115 km.

⁽⁶⁷⁾ Kluž – Jasy, Jasy – Temešvár, OTP – Sibiu.

pričom často využíva prevádzkové intervaly napoludnie, ktoré nevyhovujú cestujúcim, ktorým záleží na čase. Tradičnou leteckou spoločnosťou s najvyšším podielom na rumunskom trhu je Lufthansa, ktorá mala v rokoch 2019 až 2022 približne 11 % podiel na trhu, ale jej podiel odvtedy klesol na 5,6 % v roku 2023. Vlajkoví dopravcovia pôsobiaci na rumunskom trhu, ako napríklad Lufthansa a Air France-KLM, prepravujú cestujúcich najmä do svojich vlastných uzlov, a preto je takisto nepravdepodobné, že by spájali Bukurešť s inými hlavnými/významnými mestami, ako sú tie, v ktorých sa nachádzajú ich uzly, alebo že by spájali vnútroštátne rumunské letiská s Bukurešťou. Podľa Rumunska by preto odchod spoločnosti TAROM viedol k výraznému zníženiu prepojenia a mobility rumunských občanov a podnikov.

- (129) TAROM tradične pôsobí na primárnych letiskách a má vyhovujúce prevádzkové intervaly a frekvencie na zabezpečenie spojení pre svojich cestujúcich. To často neplatí v prípade nízkonákladových dopravcov, ktorí sa zameriavajú skôr na lacnejšie letiská, ktoré sú často vzdialené od hlavných uzlov, alebo ak lietajú na primárne letiská, využívajú prevádzkové intervaly, ktoré sú menej vyhovujúce z hľadiska prípojných letov (alebo spiatocných letov), a teda lacnejšie. Okrem toho sa očakáva, že výrazné zníženie frekvencie letov bude mať priamy a významný vplyv na cestujúcich, ktorým záleží na čase, ako sú obchodní cestujúci. Ryanair ani Wizz Air napríklad nespájajú letisko OTP s Bruselom; namiesto toho pristávajú na regionálnom letisku Charleroi, ktoré sa nachádza približne 60 km južne od Bruselu. HiSky síce lieta priamo do Bruselu, ale má oveľa nižšiu týždennú frekvenciu letov ako TAROM, pričom do Bruselu lieta len trikrát týždenne, zatiaľ čo TAROM má dvojnásobnú frekvenciu, a to aj po jej plánovanom znížení. Hoci TAROM výrazne obmedzuje svoje hlavné činnosti, táto letecká spoločnosť naďalej prevádzkuje svoje historické prevádzkové intervaly, ktoré vyhovujú prestupujúcim a obchodným cestujúcim, na mnohých primárnych medzinárodných letiskách, ako aj na regionálnych letiskách, pričom si zachováva vysokú úroveň prepojenia, ako to vidno na príklade trasy do Bruselu. Podľa Rumunska by teda odchod spoločnosti TAROM z trhu mohol mať negatívny vplyv na regionálny rozvoj a hospodársku situáciu v príslušných regiónoch.
- (130) Rumunsko ďalej tvrdí, že ak by spoločnosť TAROM odišla z trhu, pravdepodobne by to viedlo k zvýšeniu cestovného na trasách, na ktorých existuje len jeden ďalší konkurent (duopol) ⁽⁶⁸⁾ a vznikol by na nich monopol. Svedčí o tom napríklad vývoj cien na dvoch trasách, na ktorých TAROM ukončila činnosť a na ktorých zostala len jedna letecká spoločnosť (do Štokholmu a Hamburgu). Okrem toho Rumunsko poskytlo analýzu cien medzi spoločnosťou TAROM a konkurentmi na kľúčových trasách, z ktorej vyplýva, že väčšina cien ponúkaných spoločnosťou TAROM na príslušných trasách je nižšia ako ceny ponúkané inými tradičnými dopravcami (napríklad Bukurešť – Amsterdam, Bukurešť – Frankfurt, Bukurešť – Paríž). Rumunsko takisto tvrdí, že existencia cien nižších ako ceny spoločnosti TAROM na týchto trasách ponúkaných určitými nízkonákladovými dopravcami je v skutočnosti spojená s nižšou úrovňou celkových služieb, čo nie je v rozpore so skutočnosťou, že TAROM ponúka trvalo nižšie ceny za porovnateľné služby. Ako sa uvádza v odôvodnení 129, TAROM má aj sieť vyhovujúcich prevádzkových intervalov a frekvencií na určitom počte hlavných letísk. Rumunsko sa preto domnieva, že odchod spoločnosti TAROM z trhu by mal výrazný negatívny vplyv na cestujúcich, pokiaľ ide o ceny leteniek, služby leteckej spoločnosti a vyhovujúce prepojenia pre odlietajúce a prilietajúce prípojné lety.
- (131) Rumunsko ďalej tvrdí, že určitý vývoj zaznamenaný po pandémie ochorenia COVID-19, pokiaľ ide o regionálne prepojenie, podľa všetkého predstavuje krátkodobé prispôsobenie sa určitých dopravcov s cieľom využiť príležitosti na pokrytie fixných nákladov. Podľa Rumunska sa dá predpokladať, že v strednodobom až dlhodobom horizonte sa

⁽⁶⁸⁾ Podľa podania rumunských orgánov z 29. marca 2024 spoločnosť TAROM v súčasnosti prevádzkuje lety len s jedným ďalším konkurentom na týchto medzinárodných trasách na letisko OTP a z neho: Amsterdam (AMS) so spoločnosťou KLM; Belehrad (BEG) so spoločnosťou Air Serbia; Brusel (BRU) so spoločnosťou HiSky; Nice (NCE) so spoločnosťou Wizz Air; Paríž (CDG) so spoločnosťou Air France; Praha (PRG) s Českými aerolíniami (spoločné využívanie kódu, ale trasu v skutočnosti prevádzkuje len TAROM); Kišínov so spoločnosťou HiSky a na nasledujúcich vnútroštátnych trasách na letisko OTP a z neho: Kluž (CLJ) so spoločnosťou HiSky; Temešvár (TSR) so spoločnosťou HiSky. Okrem toho na trase z letiska OTP v Bukurešti do Budapešti, ktorú v súčasnosti prevádzkuje výlučne spoločnosť TAROM, oznámil od júna 2024 začatie prevádzky nový účastník (Wizz Air).

títo dopravcovia vrátia k stratégiám pred pandémiou COVID-19, aby zabezpečili životaschopnosť trás. Týka sa to najmä nízkonákladového dopravcu Blue Air, ktorý začal poskytovať služby na určitých primárnych letiskách, ako napríklad Amsterdam Schiphol, Londýn Heathrow, Paríž Charles de Gaulle alebo Frankfurt, čo bolo uľahčené aj dočasným pozastavením pravidiel využívania prevádzkových intervalov počas platnosti obmedzení v súvislosti s pandémiou COVID-19 ⁽⁶⁹⁾. V septembri 2022 však Blue Air ukončila činnosť na všetkých týchto trasách a TAROM zostala jediným miestnym dopravcom, ktorý poskytuje služby v týchto uzloch. Blue Air vstúpila 31. marca 2023 do konkurzného konania a od tohto dátumu nevykonáva žiadnu obchodnú činnosť. Komisia prijala 16. februára 2024 rozhodnutie, v ktorom konštatovala, že pomoc, ktorú Rumunsko poskytlo spoločnosti Blue Air na základe usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, je nezlučiteľná s jednotným trhom, a nariadila Rumunsku, aby od spoločnosti Blue Air vymohlo približne 33,84 milióna EUR ⁽⁷⁰⁾.

- (132) Nedostatočné regionálne prepojenie, najmä po vyhlásení platobnej neschopnosti spoločnosti Blue Air, zhoršuje skutočnosť, že rumunská cestná a železničná sieť nie je dobre rozvinutá a je v zlom technickom stave.
- (133) Ako už bolo opísané v rozhodnutí o pomoci na záchranu ⁽⁷¹⁾, Rumunsko má najnižšiu kvalitu cestnej infraštruktúry spomedzi všetkých členských štátov a patrí medzi štáty s najhoršími výsledkami v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v EÚ. Diaľnice a štátne cesty v Rumunsku tvoria len približne 20 % cestnej siete a približne 90 % štátnych ciest má len jeden jazdný pruh v každom smere. Tieto prvky obmedzujú mobilitu a bezpečnosť na cestách. Pokiaľ ide o železničnú infraštruktúru, tá je v dôsledku chronického nedostatku údržby v havarijnom stave a väčšina aktív súvisiacich so železničnými koľajami si vyžaduje obnovu. Tým sa znižuje rýchlosť vlakov a efektivita železníc ⁽⁷²⁾. Rumunskú časť transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) pre cestnú a železničnú dopravu je potrebné ďalej rozvíjať. Rumunsko tvrdí, že rumunské regióny, a najmä severovýchodné regióny, sú navzájom slabo prepojené ⁽⁷³⁾.
- (134) Letecká doprava má preto naďalej mimoriadny význam pre regionálny rozvoj a prepojenie občanov. Konkrétne všetkých sedem vnútroštátnych letových trás, ktoré prevádzkuje spoločnosť TAROM ⁽⁷⁴⁾, spája Bukurešť na juhu Rumunska s mestami v strednom a severnom Rumunsku. Vzhľadom na chýbajúce spojenia v rámci železničných a cestných prepojení, vrátane trás prepájajúcich južné časti krajiny so strednými a severnými časťami, sú pre efektívne regionálne prepojenie naďalej nevyhnutné letecké prepojenia. Podľa rumunských orgánov trvá letecké spojenie medzi letiskom OTP a vnútroštátnymi letiskami približne hodinu a pol, zatiaľ čo cesta autom alebo vlakom by trvala v najlepšom prípade päťkrát dlhšie autom a viac ako osemkrát dlhšie vlakom. Rumunské orgány vysvetľujú, že napríklad cesta vlakom z Bukurešti do Satu Mare (približne 617 km) trvá zvyčajne 13 až 20 hodín; sedem až desať hodín autom. Podobne dlho trvá aj cesta do miest Oradea, Suceava, Baia Mare, Jasy, Kluž a Temešvár. Podľa rumunských orgánov by v prípade odchodu spoločnosti TAROM z trhu [...] cestujúci, ktorých v súčasnosti prepravuje spoločnosť TAROM na piatich vnútroštátnych trasách, na ktorých nepôsobí žiadna iná letecká spoločnosť, museli cestovať cestnou dopravou, čo by výrazne zvýšilo premávku a nehodovosť na vnútroštátnych trasách (z ktorých len 10 % má viac ako jeden jazdný pruh v každom smere) a ešte viac by predĺžilo trvanie cesty. Rumunsko tvrdí, že je nepravdepodobné, že by tieto trasy prevádzkovali konkurenti, a to z dôvodov uvedených najmä v odôvodnení 128.

⁽⁶⁹⁾ Počas pandémie COVID-19 boli dočasne zmenené pravidlá Únie, podľa ktorých musia letecké spoločnosti v danom roku využívať svoje prevádzkové intervaly aspoň na 80 %, aby si ich mohli udržať aj v nasledujúcom roku, a to v súvislosti s obmedzeniami, ktoré členské štáty uložili leteckým spoločnostiam na zamedzenie šírenia ochorenia COVID-19. Uvedené pravidlá sa stanovujú v nariadení Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1).

⁽⁷⁰⁾ Rozhodnutie Komisie C(2024) 910 final zo 16. februára 2024, zatiaľ neuverejnené.

⁽⁷¹⁾ Pozri najmä odôvodnenia 11 až 14.

⁽⁷²⁾ Európska komisia, GR pre mobilitu a dopravu: *Transport in the European Union: Current Trends and Issues* (Doprava v Európskej únii: Aktuálne trendy a otázky), marec 2019. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.

⁽⁷³⁾ Rumunsko konkrétne tvrdí, že je ešte potrebné dokončiť rumunské úseky koridorov TEN-T medzi Rýnom a Dunajom a Orientom a východných Stredozemím. Medzi chýbajúce spojenia patrí diaľnica medzi mestami Sibiu a Pitešť a železničné spojenia medzi mestami Brašov – Predeal a Temešvár – Craiova – Calafat.

⁽⁷⁴⁾ Po zrušení trás Kluž – Jasy, Jasy – Temešvár a OTP – Sibiu prevádzkuje TAROM počas obdobia reštrukturalizácie týchto sedem vnútroštátnych trás: z OTP do miest Baia Mare, Kluž, Jasy, Oradea, Satu Mare, Suceava a Temešvár.

6.7. Závazky poskytnuté Rumunskom

(135) Na zabezpečenie úplného vykonávania určitých reštrukturalizačných opatrení alebo opatrení na obmedzenie vzniku narušení hospodárskej súťaže v budúcnosti Rumunsko poskytlo tieto záväzky:

- a) zabezpečiť, aby TAROM úplne odčlenila všetky svoje podiely v [...], a to najneskôr do 31. decembra 2026;
- b) zabezpečiť, aby TAROM od [...] prenajala a najneskôr do 31. decembra 2026 úplne odpredala svoje prevádzkové intervaly na letisku [...];
- c) zabezpečiť, aby TAROM dodržiavala maximálny počet prevádzkovaných trás, ktorý nesmie prekročiť, a to 28 trás a od [...] do 31. decembra 2026 maximálne 27 trás;
- d) zabezpečiť, aby TAROM dodržiavala maximálny počet lietadiel, ktorý nesmie prekročiť, a to 18 do 31. decembra 2025 a 14 počas zvyšného obdobia reštrukturalizácie do 31. decembra 2026;
- e) znížiť frekvencie na prevádzkovaných trasách v priemere o 28 % v prípade pravidelných letov (a o 27 % vrátane charterových letov) v roku 2026 ⁽⁷⁵⁾ v porovnaní s frekvenciami na týchto trasách zaznamenanými v roku 2019;
- f) zabezpečiť obmedzenie kapacity znížením počtu ponúkaných miestokilometrov o [...] % počas celého obdobia reštrukturalizácie v porovnaní s rokom 2019 na trasách, ktoré v roku 2019 dosahovali úroveň ziskovosti C1;
- g) zabezpečiť, aby sa TAROM zdržala nadobudnutia podielov v akejkoľvek spoločnosti, s výnimkou prípadov, keď je to nevyhnutné na zabezpečenie jej dlhodobej životaschopnosti, a v takom prípade po predchádzajúcom súhlase Komisie, a
- h) zabezpečiť, aby sa TAROM zdržala zverejňovania štátnej pomoci ako konkurenčnej výhody pri uvádzaní svojich produktov a služieb na trh.

6.8. Sťažnosť spoločnosti Wizz Air Malta

(136) Wizz Air Malta predložila 14. marca 2024 útvárom Komisie sťažnosť týkajúcu sa údajnej neoprávnenej štátnej pomoci poskytnutej spoločnosti TAROM. Spoločnosť Wizz Air Malta predložila tri rôzne tvrdenia o tom, prečo bola štátna pomoc, ktorú dostala spoločnosť TAROM, neoprávnená.

(137) Po prvé, podľa spoločnosti Wizz Air Malta rumunský štát prostredníctvom ministerstva dopravy v období od októbra 2022 do decembra 2023 uskutočnil sedem zvýšení kapitálu spoločnosti TAROM v celkovej výške približne 7,8 milióna EUR, čo je o viac ako 6 miliónov EUR viac, ako je suma zvýšenia kapitálu schválená v druhom rozhodnutí o náhrade škody približne vo výške 1,9 milióna EUR. Ak by sa prekročenie schváleného zvýšenia kapitálu pripísalo prvému rozhodnutiu o náhrade škody, znamenalo by to podľa spoločnosti Wizz Air Malta podstatnú zmenu schválenej pomoci, keďže Komisia schválila štátnu záruku na úver vo výške 93,88 milióna RON (približne 19,33 milióna EUR), a nie kapitálovú injekciu.

(138) Po druhé, spoločnosť Wizz Air Malta tvrdila, že TAROM mala prospech z neoprávnenej štátnej pomoci vo výške, ktorú nevyčísliła, pričom pomoc spočívala v tom, že TAROM len zdanlivo ručila za svoj dlh voči spoločnosti CNAB za poskytovanie služieb. CNAB je štátom vlastnený podnik kontrolovaný ministerstvom dopravy. Spoločnosť Wizz Air Malta tvrdí, že podľa konkrétneho zmluvného ustanovenia o záruke by ministerstvo dopravy (ktoré je hlavným akcionárom spoločnosti TAROM) muselo dať súhlas na vymáhanie záruky (t. j. aktív, ktoré spoločnosť TAROM založila ako kolaterál v prípade platobnej neschopnosti). V skutočnosti to znamená, že akcionár dlžníka, ktorý je zároveň ovládajúcim subjektom veriteľa, by musel dať súhlas na aktiváciu kolaterálu, čo je podmienka, ktorú by súkromný veriteľ neakceptoval. Spoločnosť Wizz Air Malta nemala k dispozícii informácie o tom, či rumunská vláda skutočne využila svoju právomoc.

⁽⁷⁵⁾ Zníženie frekvencie a zníženie počtu ponúkaných miestokilometrov sa realizuje počas celého obdobia reštrukturalizácie a počas tohto obdobia mierne kolíše (v niektorých rokoch je na niektorých trasách zníženie mierne vyššie ako v referenčnom roku 2026 a v niektorých rokoch mierne nižšie).

- (139) Po tretie, podľa spoločnosti Wizz Air Malta by sa navrhovaný predaj jedného alebo viacerých prevádzkových intervalov na letisku [...], ktorý schválili akcionári spoločnosti TAROM v júli 2023, mohol uskutočniť za cenu, ktorá nemusí odzrkadľovať reálnu trhovú hodnotu. Ak by dohodnutá cena bola nižšia ako trhovú hodnotu, mohlo by to predstavovať pomoc pre kupujúceho. Na základe verejne dostupných informácií však spoločnosť Wizz Air Malta nemá informácie o tom, či TAROM plánuje predaj uskutočniť a za akú cenu.

6.9. Pripomienky Rumunska k sťažnosti spoločnosti Wizz Air Malta

- (140) Rumunsko predložilo svoje pripomienky k sťažnosti spoločnosti Wizz Air Malta 28. marca, 4. apríla, 16. apríla, 19. apríla a 24. apríla 2024.
- (141) Pokiaľ ide o prvé tvrdenie týkajúce sa neoprávnených kapitálových injekcií, Rumunsko v prvom rade vysvetľuje, že podľa právneho základu pomoci, ako sa uvádza v prvom rozhodnutí o náhrade škody, ktorým sa schvaľuje štátna pomoc vo forme verejnej záruky, ako aj v samotnej dohode o záruke, je ministerstvo dopravy ako väčšinový vlastník spoločnosti TAROM povinné poskytnúť finančné prostriedky na zabezpečenie splatenia zaručeného úveru. Rumunsko tvrdí, že ministerstvo dopravy, nemôže priamo splatiť úver banke, ktorá ho poskytla, keďže nie je zmluvnou stranou úverovej zmluvy, a že podľa rumunského práva možno potrebné finančné prostriedky spoločnosti TAROM poskytnúť jedine zvýšením kapitálu prostredníctvom nových podielov.
- (142) Rumunsko ďalej vysvetľuje, že po rozhodnutiach akcionárov, ktorými sa schvaľujú kapitálové injekcie, nenasledujú vždy skutočné injekcie, ako vyplýva z rozhodnutí zaznamenaných na následných schôdzach akcionárov, v dôsledku čoho skutočná suma kapitálových injekcií vykonaných na základe prvého rozhodnutia Komisie o náhrade škody k dnešnému dňu predstavuje 12 518 000 RON (približne 2,7 milióna EUR), čo zodpovedá prvým trom splátkam príslušného úveru.
- (143) Táto suma je zahrnutá v notifikovanej pomoci na reštrukturalizáciu, a najmä vo zvýšení kapitálu o 45,77 milióna EUR (pozri odôvodnenie 18), pričom sa zohľadňuje, že na pokrytie potrieb likvidity spoločnosti TAROM v roku 2023 bola potrebná suma 2,7 milióna EUR. Výška injekcie na základe druhého rozhodnutia Komisie o náhrade škody presne zodpovedá schválenej výške pomoci vo forme zvýšenia kapitálu o 9 439 155 RON (približne 1,9 milióna EUR). Rumunsko ďalej vysvetľuje, že počas obdobia reštrukturalizácie sa dosiaľ neuskutočnili žiadne iné zvýšenia kapitálu.
- (144) Pokiaľ ide o druhé tvrdenie týkajúce sa neoprávnenej pomoci vyplývajúcej z dodatočných záruk za existujúci dlh voči spoločnosti CNAB, ktoré zaťažujú určité aktíva spoločnosti TAROM ako kolaterál v prípade platobnej neschopnosti, rumunské orgány ho považujú za rovnako neopodstatnené. Je to najmä preto, že TAROM a CNAB sú dva nezávislé podniky založené podľa rumunského práva obchodných spoločností. Rumunsko tvrdí, že zmluvné ustanovenie o predmetnej záruke, ktoré podmieňuje vymáhanie dodatočného kolaterálu súhlasom hlavného akcionára, bolo zavedené jednostranne akcionármi spoločnosti TAROM. Hoci je ministerstvo dopravy väčšinovým vlastníkom spoločností TAROM aj CNAB, podlieha mimoriadnemu vládnemu nariadeniu č. 109/2011 o správe a riadení verejných podnikov. V týchto pravidlách sa uvádza, že verejný dozorný orgán (t. j. ministerstvo dopravy) nemôže zasahovať do rozhodovacieho procesu, riadenia a bežnej prevádzky verejných podnikov a že všetky rozhodnutia prijaté v rozpore s týmto obmedzením sú neplatné. Rumunské orgány sa domnievajú, že na základe týchto usmernení by ministerstvo dopravy nemohlo odoprieť svoj súhlas, ak by sa CNAB rozhodla uplatniť svoje nároky týkajúce sa aktivácie záruky. Rumunsko okrem toho zdôrazňuje, že TAROM a CNAB sa v súvislosti s existujúcimi vzájomnými záväzkami správajú výlučne ako súkromné subjekty v trhovom hospodárstve, čo dokazujú i) viaceré rozhodnutia akcionárov, v ktorých sa od manažmentu CNAB požaduje, aby prijal všetky potrebné opatrenia na zabránenie akejkoľvek ujme voči spoločnosti CNAB, a v ktorých sa predstavenstvo poveruje riešením prípadného rozšírenia záruk, a to bez odvolávania sa na potrebu získať súhlas dozorného orgánu⁽⁷⁶⁾; ii) pokračujúce platby spoločnosti TAROM na zníženie jej dlhu voči spoločnosti CNAB; iii) obchodné rozhodnutie spoločnosti CNAB o odklade niektorých poplatkov, pokiaľ spoločnosť TAROM jasne preukazuje dobrú vôľu; iv) rozšírenie záruk v prospech spoločnosti CNAB o ďalšie zálohy napríklad na pohľadávky z predaja prevádzkového intervalu [...] v dôsledku rozhodnutia akcionára spoločnosti CNAB využiť všetky právne prostriedky, aby sa zabránilo ujme voči spoločnosti CNAB⁽⁷⁷⁾; v) skutočnosť, že dlh spoločnosti TAROM podlieha sankciám za omeškanie, takže CNAB dostáva odplatu za predĺženie lehôt splácania; vi) informovanosť spoločnosti CNAB o skutočnosti, že okamžité vymáhanie zábezpek by pravdepodobne viedlo k začatiu konkurzného konania voči spoločnosti TAROM, zatiaľ čo schválenie reštrukturalizačného plánu Komisiou by spoločnosti TAROM umožnilo v blízkej budúcnosti splatiť svoj dlh spolu s pokutami za omeškanie. Okrem toho, aby sa zdôraznila

⁽⁷⁶⁾ Napríklad rozhodnutie akcionárov spoločnosti CNAB č. 14 z 10. 10. 2022, body 3 a 4, rozhodnutie akcionárov CNAB č. 18 z 5. 12. 2022, bod 3, oznámenie spoločnosti CNAB o zvolaní zasadnutia č. 147 z 22. 5. 2023, bod 1 spolu s rozhodnutím akcionárov spoločnosti CNAB č. 11 z 27. 6. 2023, bod 1.

⁽⁷⁷⁾ Rozhodnutie akcionárov spoločnosti CNAB č. 14., op. cit.

skutočnosť, že predmetné zmluvné ustanovenie nemá žiadny vplyv na obchodné správanie spoločnosti TAROM, predstavenstvo spoločnosti TAROM požiadalo zhromaždenie akcionárov, aby ho odstránilo z príslušnej dohody o zábezpeke uzavretej medzi spoločnosťami CNAB a TAROM. Rumunsko sa zaviazalo predložiť Komisii zmenenú dohodu po jej prijatí. Rumunsko 17. apríla 2024 predložilo rozhodnutie valného zhromaždenia akcionárov č. 9/16.04.2024 o zamietnutí zmeny dohody o zárukách, ktorou sa zaviedlo ustanovenie, podľa ktorého sa na vymáhanie zábezpek vyžaduje súhlas dozorného orgánu (ministerstva dopravy), a ktorým sa predstavenstvu uložila povinnosť prijať všetky potrebné opatrenia na odstránenie tohto ustanovenia z dohody o záruke.

- (145) Pokiaľ ide o tretie tvrdenie týkajúce sa predaja prevádzkového intervalu [...] pod trhovou hodnotou, Rumunsko uvádza, že TAROM urobila všetko pre to, aby za tento prevádzkový interval dosiahla čo najvyššiu predajnú cenu. Svedčí o tom mnoho faktorov, ako je najmä skutočnosť, že i) TAROM pred začatím ponukového konania a na podporenie procesu predaja poverila [...] vypracovaním nezávislého znaleckého posudku s cieľom stanoviť odhad trhovej hodnoty predaja a prenájmu prevádzkového intervalu [...]; ii) TAROM si aktívne vyžiadala ponuky od približne 20 spoločností po tom, ako prediskutovala možnosti a potenciálnych kupcov so spoločnosťou Airport Coordination Limited, najväčším koordinátorom prevádzkových intervalov na svete; iii) počas prvého procesu predaja, ktorý sa začal v marci 2023, sa TAROM snažila získať lepšie ponuky a následne vybrala spoločnosť, ktorá predložila najvyššiu ponuku, a potom niekoľko mesiacov pokračovala v rokovaní o zmluve, až kým uchádzač nemusel v novembri 2023 proces ukončiť [...]; iv) druhý proces predaja začala TAROM v decembri 2023 a opäť [...] (pozri odôvodnenie 119).

7. POSÚDENIE OPATRENÍ POMOCI NA REŠTRUKTURALIZÁCIU

- (146) Komisia najskôr posúdi, či verejné financovanie reštrukturalizačného plánu spoločnosti TAROM, ako je vymedzené v odôvodnení 18, predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a ak áno, či je takáto pomoc oprávnená a zlučiteľná s vnútorným trhom.

7.1. Existencia štátnej pomoci

- (147) V článku 107 ods. 1 ZFEÚ sa uvádza, že „[a]k nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.

- (148) Klasifikácia určitého opatrenia ako štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ preto predpokladá splnenie všetkých nasledujúcich podmienok: i) opatrenie musí byť pripísateľné štátu a financované zo štátnych prostriedkov; ii) jeho príjemcovi sa ním musí poskytovať určitá výhoda; iii) táto výhoda musí byť selektívna a iv) predmetné opatrenie musí narušať hospodársku súťaž alebo hroziť jej narušením a musí ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

- (149) Komisia konštatuje, že Rumunsko notifikovalo opatrenia ako opatrenia predstavujúce štátnu pomoc. Táto notifikácia nezaväzuje Komisiu povinnosti preskúmať, či opatrenia zahŕňajú štátnu pomoc.

7.1.1. Štátne zdroje a pripísateľnosť štátu

- (150) Ako sa uvádza v odôvodnení 30 rozhodnutia o pomoci na záchranu, úver vo výške 175 952 000 RON (približne 36,66 milióna EUR) v prospech spoločnosti TAROM malo poskytnúť ministerstvo verejných financií prostredníctvom štátnej pokladnice v súlade s podmienkami úverovej zmluvy medzi uvedeným ministerstvom a spoločnosťou TAROM na základe mimoriadneho nariadenia rumunskej vlády. Rozhodnutie poskytnúť záchranný úver bolo preto pripísateľné štátu a týkalo sa štátnych prostriedkov. V rámci pomoci na reštrukturalizáciu sa odpíše

suma zodpovedajúca záchrannému úveru (s úrokmi a prípadnými kurzovými rozdielmi) (pozri odôvodnenie 18). Rozhodnutie o odpustení splácania záchranného úveru spolu s úrokmi prijíma štát a náklady naň sa uhradia zo štátneho rozpočtu.

- (151) Ako sa uvádza v odôvodnení 19, právnym základom pre poskytnutie pomoci na reštrukturalizáciu je nariadenie vlády č. 45/1997 zmenené mimoriadnym nariadením vlády č. 113/2021 a podľa uvedených nariadení vlády bude financovanie opatrení pomoci na reštrukturalizáciu zabezpečovať ministerstvo dopravy. Rozhodnutie o poskytnutí týchto dvoch opatrení pomoci na reštrukturalizáciu teda prijal štát a financovanie oboch opatrení pochádza zo štátneho rozpočtu.
- (152) Komisia preto dospela k záveru, že notifikované opatrenia pomoci na reštrukturalizáciu zahŕňajú štátne prostriedky a rozhodnutia o poskytnutí opatrení sú pripísateľné štátu.

7.1.2. Výhoda

- (153) Komisia je povinná overiť, či opatrenia zvyhodňujú spoločnosť TAROM v tom zmysle, že žiadny hospodársky subjekt na trhu, ktorý vlastní podiely v spoločnosti TAROM, by v situácii čo najpodobnejšej situácii Rumunska neprijal podobné rozhodnutie a neposkytol rovnaké opatrenia za rovnakých podmienok, pričom sa neprihliada na žiadne výhody, ktoré Rumunsko očakáva vo svojom postavení orgánu verejnej moci ⁽⁷⁸⁾.
- (154) Existenciu takejto výhody možno vyvodiť zo skutočnosti, že spoločnosť TAROM má značné akumulované straty a záporné vlastné imanie (odôvodnenia 13 a 88), takmer všetky aktíva spoločnosti TAROM sú už založené ako zábezpeky za minulé alebo súčasné financovanie a spoločnosť TAROM nebola schopná získať dostatočný kapitál ani dlhové financovanie za trhových podmienok bez verejnej podpory (odôvodnenia 17, 53 a 54).
- (155) Opatrenia pomôžu spoločnosti TAROM financovať pokračovanie jej činností a realizáciu reštrukturalizačného plánu, pretože jej zabezpečia prístup k financovaniu, ktoré TAROM vzhľadom na svoju špecifickú situáciu a aktuálne okolnosti nie je schopná získať na trhu. V tejto súvislosti je otázne, či by TAROM dokázala získať takéto financovanie od súkromného trhu za podobných podmienok.
- (156) Komisia preto dospela k záveru, že opatrenia poskytujú hospodársku výhodu spoločnosti TAROM v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.3. Selektivita

- (157) Opatrenia sa poskytnú výhradne v prospech spoločnosti TAROM. Ako konštatoval Súdny dvor ⁽⁷⁹⁾, v prípadoch individuálnej pomoci určenie hospodárskej výhody v zásade umožňuje predpokladať selektívnosť predmetného opatrenia. Toto platí bez ohľadu na to, či na relevantných trhoch existujú subjekty v porovnateľnej situácii. Notifikované opatrenia v každom prípade nie sú súčasťou širšieho opatrenia všeobecnej hospodárskej politiky na poskytovanie rovnakého typu *ad hoc* podpory všetkým podnikom, ktoré sú v porovnateľnej právnej a skutkovej situácii z hľadiska cieľa opatrení (vzhľadom na to, že všetky hospodárske subjekty by si mali v zásade pokrývať svoje vlastné náklady) a ktoré pôsobia v odvetví leteckej dopravy alebo v iných hospodárskych odvetviach, ale sú k dispozícii len spoločnosti TAROM.
- (158) Komisia preto dospela k záveru, že opatrenia sú selektívne v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.1.4. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

- (159) Ak pomoc poskytnutá od členského štátu posilní postavenie podniku v porovnaní s inými podnikmi, s ktorými súťaží pri obchodovaní v rámci Únie, tieto iné podniky sa musia považovať za podniky ovplyvnené touto pomocou. Stačí, že príjemca pomoci súťaží s inými podnikmi na trhoch, ktoré sú otvorené hospodárskej súťaži. V tejto

⁽⁷⁸⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 20. septembra 2017, Komisia/Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, bod 59; rozsudok Súdneho dvora z 5. júna 2012, Komisia/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, body 78, 79 a 103.

⁽⁷⁹⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 4. júna 2015, Komisia/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.

súvislosti je skutočnosť, že sa hospodárske odvetvie na úrovni Únie liberalizovalo, informáciou, na základe ktorej možno určiť, či pomoc má skutočný alebo potenciálny vplyv na hospodársku súťaž a na obchod medzi členskými štátmi.

- (160) Spoločnosť TAROM poskytuje služby osobnej leteckej dopravy do Rumunska, z Rumunska a v rámci Rumunska a na tomto trhu súťaží najmä so spoločnosťami Wizz Air, Ryanair, HiSky, Lufthansa a s inými leteckými spoločnosťami. Trh leteckej dopravy je otvorený hospodárskej súťaži v Únii a poskytovaní služieb z jedného členského štátu do druhého. Opatrenia poskytujú spoločnosti TAROM financovanie za podmienok, ktoré by na súkromnom trhu nemohla získať, a oslobodzujú ju od poplatkov, ktoré by musela znášať za bežných trhových podmienok. Opatrenia tak posilňujú postavenie spoločnosti TAROM na rumunskom trhu leteckej dopravy v porovnaní s jej konkurentmi, ktorí z týchto opatrení nemali prospech.
- (161) Opatrenia pomoci na reštrukturalizáciu teda môžu narušať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

7.1.5. Záver o existencii štátnej pomoci

- (162) Vzhľadom na uvedené Komisia dospela k záveru, že opatrenia pomoci na reštrukturalizáciu predstavujú štátnu pomoc pre spoločnosť TAROM v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

7.2. Oprávnenosť opatrení pomoci na reštrukturalizáciu

- (163) Komisia konštatuje, že v roku 2023 už boli vykonané zvýšenia kapitálu v celkovej výške 2,7 milióna EUR z celkového notifikovaného zvýšenia kapitálu o 45,77 milióna EUR (odôvodnenia 18 a 19). Komisia takisto poznamenáva, že podľa mimoriadneho vládneho nariadenia sa zvyšok notifikovaných opatrení pomoci na reštrukturalizáciu nebude vykonávať pred ich schválením Komisiou (odôvodnenie 19).
- (164) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že Rumunsko poskytlo túto časť notifikovaných opatrení bez toho, aby Komisia vydala rozhodnutie o zlučiteľnosti týchto opatrení s vnútorným trhom. Rumunsko tým porušilo povinnosť zdržať sa konania stanovenú v článku 108 ods. 3 ZFEÚ. Táto časť notifikovaných opatrení pomoci na reštrukturalizáciu v prospech spoločnosti TAROM teda predstavuje neoprávnenú štátnu pomoc.

7.3. Zlučiteľnosť pomoci s vnútorným trhom

- (165) V zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ môže Komisia považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom pomoc na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí za predpokladu, že táto pomoc nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (166) Z notifikácie nevyplýva, že pomoc na reštrukturalizáciu alebo podmienky spojené s touto pomocou, prípadne hospodárske činnosti rozvíjané touto pomocou by mohli predstavovať porušenie príslušného ustanovenia práva Únie. Konkrétne Komisia Rumunsku neposlala odôvodnené stanovisko o možnom porušení práva Únie, ktoré by súviselo s touto vecou, a Komisii neboli doručené žiadne sťažnosti či informácie, z ktorých by mohlo vyplývať, že by štátna pomoc, podmienky s ňou spojené alebo hospodárske činnosti uľahčované touto pomocou mohli byť v rozpore s príslušnými ustanoveniami práva Únie.
- (167) V súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ na to, aby sa pomoc mohla vyhlásiť za zlučiteľnú, musí byť na jednej strane zameraná na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí a na druhej strane nesmie nepriaznivo ovplyvniť podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (168) V rámci prvej podmienky Komisia skúma, či je pomoc určená na uľahčenie rozvoja určitých hospodárskych činností. V rámci druhej podmienky Komisia porovnáva pozitívne účinky navrhovanej pomoci na rozvoj činností, ktoré má pomoc podporovať, s prípadnými negatívnymi účinkami pomoci na vnútorný trh ⁽⁸⁰⁾.

⁽⁸⁰⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 22. septembra 2020, Rakúsko/Komisia (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, bod 19.

- (169) V usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu Komisia stanovuje kritériá, ktoré skúma pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci na reštrukturalizáciu podniku s vnútorným trhom podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ⁽⁸¹⁾.
- (170) Rumunsko sa domnieva, že pomoc na reštrukturalizáciu možno vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (171) Vzhľadom na charakter a cieľ predmetnej štátnej pomoci a na tvrdenia rumunských orgánov Komisia posúdi, či je plánované financovanie na podporu reštrukturalizácie v súlade s príslušnými kritériami stanovenými v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (172) Počas preskúmania, či má pomoc na reštrukturalizáciu nepriaznivý vplyv na podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom, Komisia vykoná test vyváženeosti v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ a s usmerneniami o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Pri vykonávaní uvedeného testu Komisia v prípade, ak je príjemca oprávnený na získanie pomoci na reštrukturalizáciu, porovná pozitívne účinky pomoci s negatívnymi účinkami pomoci na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi v dôsledku vplyvu štátnej pomoci. Pri posudzovaní zväží potrebu štátneho zásahu, vhodnosť, primeranosť, transparentnosť pomoci, zásadu „jedenkrát a naposledy“ a opatrenia na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže, ako sa stanovuje v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

7.3.1. *Oprávnenosť: rozsah pôsobnosti v rámci odvetví a podnik v ťažkostiach*

- (173) Na to, aby bol príjemca oprávnený na prijatie pomoci na reštrukturalizáciu, musí spĺňať kritériá podniku v ťažkostiach, ako sa vymedzujú v oddiele 2.2 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Konkrétne v bode 20 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa uvádza, že podnik sa považuje za podnik v ťažkostiach, keď je bez zásahu štátu takmer s určitou odsúdený na vylúčenie z podnikateľskej činnosti v krátkodobom alebo strednodobom horizonte. Toto bude platiť vtedy, keď nastane jedna z okolností opísaných v bode 20 písm. a) až d) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (174) Ako je vysvetlené v odôvodnení 7 rozhodnutia o začatí konania a v odôvodneniach 6, 53 a 57 rozhodnutia o pomoci na záchranu, spoločnosť TAROM vyčerpala viac ako polovicu svojho upísaného základného imania v dôsledku akumulovaných strát, a teda spĺňala kritérium stanovené v bode 20 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu od 31. decembra 2018 až do prijatia rozhodnutia o začatí konania v júli 2021 (pozri odôvodnenie 39 uvedeného rozhodnutia). Táto situácia sa od júla 2021 nezmenila, ako vyplýva z finančných údajov predložených Rumunskom, ktoré sú opísané v odôvodneniach 13, 16 a 88 a z ktorých vyplýva, že spoločnosť TAROM po roku 2019 naďalej vykazovala straty a na konci roku 2023 mala záporné vlastné imanie. Z toho vyplýva, že spoločnosť TAROM spĺňa kritériá bodu 20 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, a preto ju možno považovať za podnik v ťažkostiach.
- (175) Podľa bodu 21 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu novovytvorený podnik, t. j. podnik počas prvých troch rokov činnosti v príslušnej oblasti činnosti, nie je oprávnený na pomoc na reštrukturalizáciu. TAROM nie je na účely usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu novovytvoreným podnikom, keďže spoločnosť bola založená v roku 1954 (pozri odôvodnenie 8), teda pred viac ako tromi rokmi.
- (176) Podľa bodu 22 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu spoločnosť, ktorá patrí do väčšej podnikateľskej skupiny alebo ktorú preberá väčšia podnikateľská skupina, nie je za bežných okolností oprávnená na pomoc na reštrukturalizáciu, s výnimkou prípadov, keď sa dá preukázať, že ťažkosti spoločnosti sú jej vlastné a nevznikli v dôsledku svojvoľného rozdelenia nákladov v rámci skupiny a že ťažkosti sú príliš závažné na to, aby ich mohla riešiť len samotná skupina.
- (177) Ťažkosti spoločnosti TAROM vyplývajú najmä zo starnúcej a nehomogénnej flotily a z prevádzkovej neefektívnosti (odôvodnenie 15). TAROM nepatrí do väčšej podnikateľskej skupiny a je pod výlučnou kontrolou štátu prostredníctvom ministerstva dopravy (odôvodnenie 8), takže ide o verejný podnik, v ktorom štát vykonáva výlučnú kontrolu prostredníctvom svojho vlastníctva a finančnej účasti⁽⁸²⁾. TAROM teda nie je súčasťou väčšej skupiny ani nie je v procese prevzatia skupinou.

⁽⁸¹⁾ Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, bod 38.

⁽⁸²⁾ Pozri článok 2 písm. b) smernice Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17).

- (178) Zo skutočnosti, že štát má výlučnú kontrolu nad spoločnosťou TAROM, vyplýva, že v tomto prípade by sa každá finančná podpora štátu na pomoc spoločnosti TAROM v ťažkostiach považovala za pomoc, ak sa neuskutočňuje za trhových podmienok. Preto platí, že hoci sú ťažkosti spoločnosti TAROM jej vlastné, nie je otázkou, či nevznikli v dôsledku svojvoľného rozdelenia nákladov v rámci skupiny a či ťažkosti sú príliš závažné na to, aby ich mohla riešiť len samotná skupina.
- (179) Okrem toho podľa bodu 18 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu podniky pôsobiace v odvetví uhlia a ocele a finančné podniky nie sú oprávnené na pomoc podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Ako je uvedené v odôvodnení 9, TAROM pôsobí v leteckej preprave osôb, nákladu a pošty. Z toho vyplýva, že TAROM nepôsobí v odvetví uhlia ani ocele, ani nie je finančným podnikom, a preto nie je vylúčená z prijímania pomoci na reštrukturalizáciu podľa bodu 18 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (180) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že spoločnosť TAROM je podnikom v ťažkostiach a že je oprávnená získať pomoc na reštrukturalizáciu.

7.3.2. *Pomoc uľahčuje rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí*

- (181) Ak sa má štátna pomoc považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ musí uľahčovať rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí.
- (182) V tejto súvislosti na dôkaz, že pomoc na reštrukturalizáciu je určená na rozvoj takýchto činností alebo oblastí, musí členský štát, ktorý ju poskytuje, preukázať, že účelom pomoci je zabrániť sociálnym ťažkostiam alebo riešiť zlyhanie trhu. V osobitnom kontexte pomoci na reštrukturalizáciu Komisia poznamenáva, že, ako sa uvádza v bode 43 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, odchod z trhu má význam pre širší proces rastu produktivity. Samotné zabránenie odchodu podniku z trhu preto nepredstavuje dostatočné odôvodnenie poskytnutia štátnej pomoci. Naopak, pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu patrí medzi najviac narúšajúce druhy štátnej pomoci, keďže zasahujú do procesu odchodu z trhu. V určitých situáciách však reštrukturalizácia podniku v ťažkostiach môže prispieť k rozvoju hospodárskych činností alebo oblastí, a to aj nad rámec samotných činností vykonávaných príjemcom. Toto platí v prípade, keď bez takejto pomoci neúspech príjemcu povedie k situácii zlyhania trhu alebo sociálnym ťažkostiam, čím sa zabrzdí rozvoj hospodárskych činností a/alebo oblastí, ktoré budú postihnuté týmito situáciami. V bode 44 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa uvádza neúplný zoznam takýchto situácií.
- (183) K takýmto situáciám dochádza okrem iného vtedy, keď príjemca, ktorého neúspech sa má pomocou odvrátiť, vykonáva dôležitú službu, ktorú je ťažké nahradiť, a kde by bol ťažký vstup pre akéhokoľvek konkurenta, čo by mohlo viesť k riziku narušenia tejto dôležitej služby [bod 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu]. Tým, že pomoc umožní príjemcovi pokračovať v jeho činnostiach, pomoc zabráňuje takémuto zlyhaniu trhu alebo sociálnym ťažkostiam. V prípade pomoci na reštrukturalizáciu to však platí iba vtedy, keď pomoc umožňuje príjemcovi obstať v konkurencii na trhu vlastnými silami, čo sa môže zabezpečiť iba vtedy, ak je pomoc založená na vykonávaní reštrukturalizačného plánu, ktorým sa obnoví dlhodobá životaschopnosť príjemcu.
- (184) Hoci Komisia v rozhodnutí o začatí konania nevyjadrila žiadne pochybnosti o splnení kritéria sociálnych ťažkostí a/alebo zlyhania trhu, dostala k tejto otázke pripomienky od zainteresovanej strany, leteckej spoločnosti Wizz Air. Wizz Air konkrétne tvrdila, že TAROM v posledných rokoch stratila podiel na trhu v prospech spoločností Wizz Air a Blue Air, pričom v čase, keď Wizz Air poskytla svoje pripomienky, Wizz Air mala 40 % a Blue Air 13 % podiel na trhu. Podľa spoločnosti Wizz Air preto TAROM nezohrávala na rumunskom trhu leteckej dopravy dôležitú úlohu, ktorá by sa dala prirovnať k úlohe poskytovateľa celoštátnej infraštruktúry.
- (185) Komisia preto najprv posúdi, či je účelom pomoci predchádzať situácii zlyhania trhu alebo sociálnym ťažkostiam (oddiel 7.3.2.1) a či ju dopĺňa reštrukturalizačný plán, ktorým sa má obnoviť dlhodobá životaschopnosť príjemcu (oddiel 7.3.2.2).

7.3.2.1. Predchádzanie sociálnym ťažkostiam alebo zlyhaniu trhu, ktoré prispieva k rozvoju hospodárskej činnosti alebo oblasti

- (186) V bode 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa medzi situáciami, v ktorých záchrana podniku v ťažkostiach môže prispieť k rozvoju hospodárskych činností alebo oblastí, uvádzajú aj prípady, keď existuje riziko narušenia dôležitej služby, ktorú je ťažké nahradiť, a kde by bol ťažký vstup pre akéhokoľvek konkurenta.
- (187) Na základe údajov predložených Rumunskom sa Komisia domnieva, že TAROM zohráva dôležitú úlohu pri poskytovaní prepojenia rumunským občanom, podnikom a regiónom.
- (188) TAROM na rozdiel od svojich hlavných konkurentov, ktorí v súčasnosti pôsobia na rumunskom trhu, t. j. Wizz Air a Ryanair (odôvodnenie 10), prevádzkuje najmä hviezdicovú sieť (odôvodnenie 130), ktorá prepája rôzne regióny Rumunska s hlavným mestom a zabezpečuje prípojné medzinárodné lety. To umožňuje cestujúcim prístup k trasám, na ktorých neposkytuje služby letisko v ich blízkosti.
- (189) Okrem toho sa TAROM zameriava na poskytovanie spojení s primárnymi letiskami s dobrou frekvenciou a vo vyhovujúcom čase pre svojich cestujúcich, čo je zvlášť dôležité pre cestujúcich, ktorým záleží na čase, ako sú obchodní klienti (odôvodnenie 129).
- (190) Pre rumunský trh je zvlášť dôležité spojenie s primárnymi letiskami s dobrou frekvenciou a vo vyhovujúcom čase, a to z dôvodu zlého stavu rumunskej železničnej a cestnej siete, v dôsledku čoho cestovanie železničnou alebo cestnou dopravou trvá oveľa dlhšie ako letecká doprava, a je nespoľahlivé a nepohodlné (pozri odôvodnenia 132 až 134). K 29. marcu 2024 je TAROM jediným prevádzkovateľom na desiatich trasách, zatiaľ čo na deviatich ďalších trasách je prítomná len jedna iná letecká spoločnosť ⁽⁸³⁾ (odôvodnenie 130). To znamená, že ak by spoločnosť TAROM odišla z trhu, na trasách, na ktorých v súčasnosti pôsobí sama, by sa už neposkytovali služby, zatiaľ čo na trasách, na ktorých v súčasnosti pôsobí len jedna letecká spoločnosť, by vznikla monopolná situácia. TAROM má v súčasnosti viac ako jedného konkurenta len na deviatich trasách ⁽⁸⁴⁾ (pozri aj odôvodnenie 197).
- (191) Hlavní konkurenti spoločnosti TAROM na rumunskom trhu prevádzkujú spojenia medzi dvoma bodmi a je nepravdepodobné, že by model svojich trás zmenili, pretože sa snažia dosiahnuť nákladovo najefektívnejší výsledok výberom letísk a/alebo prevádzkových intervalov, ponúkaných za najnižšiu cenu (odôvodnenia 127 a 128). Okrem toho tradičné letecké spoločnosti, ako sú Lufthansa a Air France-KLM, prepravujú cestujúcich z Bukurešti najmä do svojich vlastných uzlov, pričom neprepájajú rumunské regióny medzi sebou ani Bukurešť s inými dôležitými mestami po celom svete (pozri aj odôvodnenia 128 a 129). Mnohí regionálni cestujúci, ktorí využívajú hviezdicový model, by tak nemali k dispozícii služby, čo by malo negatívny vplyv na obchodných klientov, ktorí musia optimalizovať čas cestovania a potrebujú spoľahlivé spojenia vo vyhovujúcich časoch a frekvenciách.
- (192) Komisia poznamenáva, že v bode 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu je odkaz na poskytovateľa celoštátnej infraštruktúry len príkladom a neznamená to, že každý podnik hodný reštrukturalizácie vzhľadom na význam služby, ktorú poskytuje v zmysle uvedeného bodu, by musel vykonávať úlohu podobnú poskytovateľovi celoštátnej infraštruktúry.
- (193) Okrem toho pre stanovenie dôležitosti služby, v prípade ktorej existuje riziko narušenia, nie je rozhodujúca veľkosť trhu, na ktorom podnik pôsobí, ani podiel tohto podniku na trhu. Nedávno to potvrdil Súdny dvor v odvolacom konaní, ktoré podala spoločnosť Wizz Air ⁽⁸⁵⁾ v súvislosti s pomocou na záchranu v prospech spoločnosti TAROM. Súdny dvor vo svojom rozsudku v uvedenej veci dospel predovšetkým k záveru, že „[h]oci teda veľkosť trhu, na ktorom pôsobí príjemca pomoci, a podiel, ktorý má na tomto trhu, môžu byť ukazovateľmi dôležitosti služby, ktorú tento príjemca poskytuje, z bodu 44 písm. b) [...] usmernení [o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu], ani z jeho kontextu nevyplýva, že dôležitosť služby nevyhnutne závisí od týchto faktorov a že najmä

⁽⁸³⁾ Wizz Air oznámila začiatok prevádzkovania trasy medzi letiskom OTP a Budapešťou od 17. júna 2024. Od uvedeného dátumu by TAROM bola jediným prevádzkovateľom na deviatich trasách a na desiatich trasách by existoval duopol.

⁽⁸⁴⁾ Keď TAROM predá svoj prevádzkový interval [...], počet trás, na ktorých bude mať viac ako jedného konkurenta, bude osem.

⁽⁸⁵⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 11. januára 2024 vo veci C-440/22 P, Wizz Air Hungary/Komisia, ECLI:EU:C:2024:26, body 35 až 39.

úpadok príjemcu pomoci môže spôsobiť vážne sociálne ťažkosti alebo závažné zlyhanie trhu len vtedy, ak trh, na ktorom pôsobí, presahuje určitú veľkosť“. Súdný dvor potvrdil názor Všeobecného súdu, že obmedzená veľkosť trhu nebráni tomu, aby služba poskytovaná na tomto trhu mohla byť kvalifikovaná ako dôležitá v zmysle usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, najmä ak, ako konštatoval Všeobecný súd, ukončenie činnosti spoločnosti Tarom, ktoré so sebou prináša konkrétne riziko narušenia určitých služieb leteckej prepravy cestujúcich v Rumunsku, by poškodilo prepojenie rumunských regiónov, ktoré zabezpečuje ona sama, ako aj ekonomickú situáciu týchto regiónov.

- (194) Je síce pravda, že podiel spoločnosti TAROM na trhu v niektorých rokoch klesal alebo stagnoval, ale príjemcovi sa v posledných rokoch podarilo výrazne zvýšiť počet cestujúcich, a to z 2,41 milióna v roku 2017 na 3,13 milióna v roku 2019 (pozri aj odôvodnenie 99). Vzhľadom na realizáciu reštrukturalizačného plánu, ako aj ukončenie činnosti spoločnosti Blue Air v septembri 2022 (pozri aj odôvodnenie 131) je pravdepodobné, že tento trend bude pokračovať aj v budúcnosti, ako to vyplýva aj z obchodných prognóz spoločnosti TAROM. V každom prípade nie podiel spoločnosti TAROM na trhu, ale jej úloha pri zabezpečovaní prepojenia v rámci rumunských regiónov svedčí o dôležitosti služby poskytovanej spoločnosťou TAROM v zmysle bodu 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (195) Ako už bolo uvedené v odôvodneniach 43, 44 a 45 rozhodnutia o začatí konania, Komisia si je vedomá, že na niektoré vnútroštátne trasy, ktoré prevádzkuje spoločnosť TAROM, vstúpili konkurenti. Napríklad v lete 2020 vstúpila spoločnosť Blue Air na tri trasy, na ktorých bola spoločnosť TAROM jediným prevádzkovateľom: Bukurešť – Oradea (túto trasu po ukončení prevádzky spoločnosťou Blue Air opäť prevádzkuje výlučne TAROM), Kluž – Jasy a Jasy – Temešvár (tieto trasy TAROM v súčasnosti už neprevádzkuje a od ukončenia prevádzkovania spoločnosťami Blue Air a TAROM ich neprevzala žiadna iná letecká spoločnosť), a následne v roku 2021 spoločnosť HiSky začala prevádzkovať trasy Bukurešť – Temešvár a Bukurešť – Kluž. Z toho zrejme vyplýva, že veľkosť lietadla nie je nevyhnutne prekážkou pre konkurentov pri vstupe na vnútroštátne trasy, kde je dopyt vo všeobecnosti nižší ako na medzinárodných trasách. Okrem toho, pokiaľ ide o medzinárodné trasy, niekoľko príkladov cenových rozdielov medzi spoločnosťou TAROM a inými dopravcami, ktoré Rumunsko poskyto, nie je dostatočne presvedčivých na to, aby Komisia mohla vyvodiť záver o pravdepodobnom zvýšení cien a o tom, že na trh by nevstúpili alternatívni účastníci, ak by spoločnosť TAROM prestala prevádzkovať tieto trasy.
- (196) Hoci by na niektoré trasy mohli vstúpiť, aspoň dočasne, iní dopravcovia, nedá sa predpokladať, že by konkurenti boli schopní a pripravení prevziať úlohu spoločnosti TAROM pri zabezpečovaní vyhovujúceho prepojenia pre rumunských občanov a podniky za dostupné ceny (pozri odôvodnenie 130) tým, že by v strednodobom až dlhodobom horizonte nahradili všetky alebo väčšiu časť trás a letových služieb, ktoré TAROM prevádzkuje na vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni bez narušenia pre zákazníkov. Najmä po odchode spoločnosti Blue Air z trhu existuje jasné riziko, že regióny v severnom a strednom Rumunsku, ktoré takisto nemajú dobré cestné a železničné spojenie s juhom, budú nútené využívať veľmi dlhé a nepohodlné cestovanie vlakom alebo cestnú sieť, ktorá je väčšinou v zlom technickom stave a má zväčša len jeden jazdný pruh (pozri odôvodnenia 133 a 134).
- (197) Konkrétne k 29. marcu 2024 z celkového počtu 28 trás, na ktorých poskytuje služby spoločnosť TAROM, je príjemca jediným prevádzkovateľom na piatich vnútroštátnych a štyroch medzinárodných trasách (pozri odôvodnenie 127) a na ďalších desiatich trasách (ôsmich medzinárodných a dvoch vnútroštátnych) pôsobí len jeden ďalší konkurent (duopol) (pozri odôvodnenie 130). Neexistuje dôkaz, že by konkurenti boli pripravení nahradiť túto sieť poskytovanú prostredníctvom hviezdicového systému, ktorý prevádzkuje TAROM. TAROM spája regionálne letiská s hlavným mestom prostredníctvom letiska OTP, zatiaľ čo konkurenti na rumunskom trhu poskytujú najmä služby medzi dvoma bodmi alebo prepravujú cestujúcich do svojich uzlov (Mníchov, Viedeň, Varšava atď.). Konkrétne, odkedy TAROM prestala prevádzkovať päť trás medzi mestami Jasy – Temešvár, Kluž – Jasy, Bukurešť – Sibiu, Bukurešť – Jerevan a Bukurešť – Tbilisi, na trh nevstúpil žiadny iný konkurent. Po tom, ako spoločnosť Blue Air ukončila prevádzku v septembri 2022, v súčasnosti vykonáva lety v rámci Rumunska len jedna letecká spoločnosť, nový účastník HiSky, a to na dvoch trasách, konkrétne na trasách Bukurešť – Temešvár a Bukurešť – Kluž (odôvodnenie 130).
- (198) Letecké spojenie jednotlivých regiónov s hlavným mestom je v Rumunsku zvlášť dôležité vzhľadom na zlý stav rumunskej cestnej a železničnej siete. Tá preto nie je vhodnou voľbou na cestovanie na dlhšie vzdialenosti, čoho dôkazom sú mimoriadne veľké omeškania (a niekedy aj ťažké podmienky) na mnohých trasách. Rumunsko vysvetľuje, že napríklad rumunské regióny, a najmä severovýchodné regióny, sú slabo prepojené, pričom dôležité prepojenia transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) ešte stále nie sú dokončené (pozri odôvodnenie 133). Letecká

doprava je preto pre regionálny rozvoj mimoriadne dôležitá. V tomto ohľade je sedem vnútroštátnych trás, ktoré prevádzkuje TAROM a ktoré spájajú letisko OTP s letiskami v strednej a severnej časti krajiny, naďalej nevyhnutných pre efektívne regionálne prepojenie (pozri odôvodnenie 134). Trasy, na ktorých poskytuje služby TAROM, spájajú severné regióny Rumunska nielen s juhom krajiny, ale cez Bukurešť aj s cieľovými miestami v zahraničí.

- (199) Skutočnosť, že TAROM má obmedzenú veľkosť, sama osebe nebráni tomu, aby sa jej služba považovala za dôležitú v zmysle bodu 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Okrem toho existencia určitého stupňa nahraditeľnosti sama osebe nevylučuje riziko narušenia. Napríklad cestujúci, ktorým záleží na čase, ako sú obchodní cestujúci, by mohli byť značne obmedzení pri cestovaní vzhľadom na zlú cestnú a železničnú sieť, čo by mohlo mať vplyv na veľký počet podnikov využívajúcich flexibilitu, ktorú zabezpečujú početné a vyhovujúce spojenia spoločnosti TAROM z regionálnych letísk do hlavného mesta a späť, a tým aj na regióny, v ktorých tieto podniky pôsobia. Túto službu neponúkajú nízkonákladoví dopravcovia, ako napríklad Wizz Air, ktorých ponuka je veľmi citlivá na ceny a zvyčajne sa pri nej využívajú lacnejšie prevádzkové intervaly alebo letiská s najnižšími poplatkami. Ďalej hlavní konkurenti spoločnosti TAROM prevádzkujú najmä spojenia medzi dvoma bodmi, zatiaľ čo Lufthansa a Air France-KLM prepravujú cestujúcich najmä do svojich vlastných uzlov (pozri odôvodnenie 128) a HiSky neponúka rovnakú úroveň služieb ako TAROM, keďže lieta na sekundárne letiská, v ešte menej vyhovujúcich prevádzkových intervaloch a ponúka len malý počet trás. V tomto kontexte by strata hviezdového systému spoločnosti TAROM v kombinácii s úrovňou služieb, ktoré ponúka (vyhovujúce prevádzkové intervaly, dobré frekvencie letov, veľa primárnych letísk, prijateľné ceny), bola zvlášť škodlivá a nič nenasvedčuje tomu, že by konkurenti takúto sieť a služby nahradili.
- (200) Komisia sa preto domnieva, že pomoc na reštrukturalizáciu zabráni riziku narušenia rumunského trhu leteckej dopravy, ktoré by pravdepodobne spôsobil odchod spoločnosti TAROM z trhu.

Záver týkajúci sa predchádzania sociálnym ťažkostiam alebo zlyhaniu trhu

- (201) Hoci sa Rumunsko odvolávalo aj na okolnosti uvedené v bode 44 písm. c) a f) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, Komisia je presvedčená, že podmienka zabránenia sociálnym ťažkostiam alebo zlyhaniu trhu je splnená v súlade s bodom 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, a preto nie je potrebné posudzovať argumenty Rumunska v tejto súvislosti.
- (202) Takisto treba uviesť, že Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania nespochybnila splnenie tohto kritéria zlučiteľnosti, pričom pripomienky, ktoré vznikla spoločnosť Wizz Air z vlastnej iniciatívy, sa riešia v tomto oddiele.
- (203) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že pomoc prispieva k rozvoju hospodárskej činnosti v oblasti leteckej dopravy v Rumunsku, pretože zabráňuje odchodu podniku z trhu, ktorý by vyvolal vážne riziko narušenia dôležitej služby, ktorú je ťažké nahradiť, a kde by bol ťažký vstup pre akéhokoľvek konkurenta [bod 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu].

7.3.2.2. Reštrukturalizačný plán a návrat k dlhodobej životaschopnosti

- (204) Podľa bodu 46 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musí byť udelenie pomoci na reštrukturalizáciu podmienené realizáciou reštrukturalizačného plánu, ktorým sa obnoví životaschopnosť príjemcu. Zavedenie reštrukturalizačných opatrení na nápravu príčin, ktoré viedli k ťažkostiam príjemcu, prostredníctvom uľahčenia jeho návratu k dlhodobej životaschopnosti, je nevyhnutnou podmienkou na to, aby pomoc na reštrukturalizáciu slúžila rozvoju hospodárskych činností a oblastí, v ktorých príjemca pôsobí.
- (205) Podľa bodov 45 až 48 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu by sa pomoc na reštrukturalizáciu mala poskytovať iba na podporu realistického, koherentného a ďalekosiahleho reštrukturalizačného plánu, ktorého opatrenia musia byť navrhnuté tak, aby sa nimi obnovila dlhodobá životaschopnosť v rámci prijateľnej časovej lehoty, a musia vylučovať akúkoľvek ďalšiu pomoc okrem pomoci na podporu reštrukturalizačného plánu príjemcu. V reštrukturalizačnom pláne musia byť určené príčiny ťažkostí príjemcu a jeho vlastné slabé stránky a musí sa v ňom opisovať, ako navrhované reštrukturalizačné opatrenia zabezpečia nápravu príslušných problémov príjemcu.

- (206) Výsledky reštrukturalizácie sa musia preukázať v základnom aj pesimistickom scenári, najmä na základe určenia parametrov výkonnosti a hlavných predvídateľných rizikových faktorov. Na preukázanie svojej dlhodobej životaschopnosti musí príjemca dosiahnuť primeranú návratnosť investovaného kapitálu a pritom pokryť všetky svoje náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov, bez toho, aby závisel od optimistických predpokladov o faktoroch, ako sú napr. zmeny cien alebo dopyt, a musí byť schopný obstáť v konkurencii na trhu vlastnými silami.
- (207) Aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM bol vypracovaný s cieľom riešiť problémy, ktoré príjemca identifikoval po dôkladnom posúdení príčin svojich finančných ťažkostí, a s cieľom obnoviť jej životaschopnosť. Ako sa uvádza v odôvodnení 15, hlavným problémom spoločnosti TAROM bola jej starnúca a nehomogénna flotila. Tento problém sa v plnej miere rieši v rámci programu obnovy flotily (pozri oddiel 6.2.1), ktorého výsledkom bude homogénnejšia a modernejšia flotila prispôbená potrebám spoločnosti TAROM a ktorý prinesie značné úspory nákladov. Okrem toho sa problém nerentabilných trás bude riešiť programom optimalizácie trás, ktorý sa realizuje počas obdobia reštrukturalizácie a ktorého výsledkom bude zníženie počtu lietadiel na jednotlivých trasách a dosiahnutie úrovne ziskovosti C3 na všetkých trasách do roku 2029 (pozri odôvodnenie 64). Druhým hlavným problémom spoločnosti TAROM boli jej vysoké prevádzkové náklady, ktoré sa budú riešiť zvýšením organizačnej a prevádzkovej efektívnosti, ako aj optimalizáciou nákladov (pozri odôvodnenie 66 a oddiely 6.2.3 a 6.2.4). Prostredníctvom reorganizácie zamestnancov tieto opatrenia povedú aj k zlepšeniu zistených problémov s pracovnou silou. A napokon TAROM plánuje zvýšiť aj pridružené príjmy, ktoré boli v minulosti veľmi obmedzené, a začala predávať doplnkové služby (odôvodnenie 65).
- (208) Šesťročné trvanie plánu, ktoré zahŕňa obdobie od 1. januára 2021 do 31. decembra 2026, nie je neprimerane dlhé vzhľadom na to, že sa očakáva, že letecká prevádzka v Rumunsku sa obnoví na úrovne pred pandémiou COVID-19 až v lete 2024 (pozri odôvodnenie 89). Okrem toho sa niektoré reštrukturalizačné opatrenia zo svojej podstaty realizujú v dlhšom časovom období, ako napríklad obnova flotily (kde sa najprv musí dohodnúť a podpísať zmluva o prenájme, potom sa musia lietadlá skonštruovať a dodať), a preto sa podľa reštrukturalizačného plánu spoločnosti TAROM (odôvodnenia 59 až 62) v plnej miere vykonajú až v roku 2025.
- (209) V ďalšom oddiele Komisia najprv posúdi virohodnosť predpokladov tvoriacich základ aktualizovaného reštrukturalizačného plánu príjemcu, a potom posúdi dôkazy o jeho návrate k životaschopnosti na konci uvedeného plánu.

Posúdenie hlavných predpokladov tvoriacich základ finančných prognóz

- (210) Komisia dôkladne preskúmala kľúčové predpoklady tvoriace základ finančných prognóz aktualizovaného reštrukturalizačného plánu predloženého Rumunskom.
- (211) Pokiaľ ide o dôveryhodnosť predpokladov, z ktorých vychádzajú prognózy príjmov, Komisia poznamenáva, že pri objemoch TAROM uplatnila scenáre prognóz organizácie Eurocontrol po pandémii COVID-19 týkajúce sa dopytu cestujúcich v leteckej doprave na trasy⁽⁸⁶⁾, ktoré bude naďalej prevádzkovať po vykonaní opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže (ktoré zahŕňajú zoštíhlenie flotily počas obdobia reštrukturalizácie, ako aj zníženie počtu trás prevádzkovaných spoločnosťou TAROM a zníženie počtu letov na týchto trasách). Úroveň zníženia počtu letov v porovnaní s rokom 2019 možno vidieť v tabuľke 11.

Tabuľka 11

Vývoj (skutočného a plánovaného) počtu letov spoločnosti TAROM od roku 2019

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (212) Kombinácia zníženia celkového počtu trás, letov a lietadiel vedie k celkovému poklesu ponúkaných miestokilometrov o [...] % (pri započítaní výlučne trás dosahujúcich úroveň ziskovosti C1), k zníženiu ponúkaných miestokilometrov o [...] % (pri započítaní všetkých trás) a k zníženiu o [...] % (pri započítaní charterových letov)

⁽⁸⁶⁾ Pozri poznámky pod čiarou č. 48 a 50, pokiaľ ide o výber a použitie prognóz organizácie Eurocontrol spoločnosťou TAROM.

v porovnaní s východiskovým stavom v roku 2019, ako možno vidieť v tabuľke 12. Komisia takisto poznamenáva, že prognóza objemu prevádzky spoločnosti TAROM na všetkých trasách zahrnutých do jej prognóz vychádza z vlastných skutočných údajov a modelu spoločnosti TAROM do roku 2022, ako aj z celkového odhadu združenia IATA týkajúceho sa trhu na zvyšok obdobia reštrukturalizácie ⁽⁸⁷⁾.

Tabuľka 12

Vývoj ponúkaných miestokilometrov spoločnosti TAROM (v mil.)

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (213) Zatiaľ čo dostupnými miestokilometrami sa meria ponuka, objem cestujúcich predstavuje mieru dopytu. Využívanie väčších lietadiel vo viacerých cieľových miestach bude stimulovať dopyt prostredníctvom lepšej cenotvorby, pomôže maximalizovať ziskovosť trás a pomôže zvýšiť faktor zaťaženia. Faktor zaťaženia cestujúcimi, ktorým sa vyjadruje časť naplnenej alebo požadovanej kapacity, je spojený s kapacitou ponúkaných miestokilometrov. TAROM by totiž so zoštíhlenou a obmedzenou flotilou lietadiel bola schopná životaschopne fungovať len vtedy, ak by mohla využívať svoje lietadlá efektívnejšie, a to pri vyšších faktoroch zaťaženia.
- (214) V roku 2019 spoločnosť TAROM ani zďaleka nefungovala ako efektívna letecká spoločnosť, keďže jej faktor zaťaženia za rok predstavoval len [...] %, čo je najmenej spomedzi piatich najvýznamnejších leteckých spoločností pôsobiacich na rumunskom trhu. Tento faktor zaťaženia bol takisto výrazne nižší ako priemerný faktor zaťaženia zaznamenaný na európskej úrovni, ktorý dosahoval 85,2 % ⁽⁸⁸⁾.
- (215) Odvtedy viedli obchodné optimalizačné opatrenia k neustálemu zlepšovaniu tohto dôležitého ukazovateľa efektívnosti spoločnosti TAROM, hoci v porovnaní s konkurenciou stále existuje značný priestor na rast.

Obrázok 2

Faktor zaťaženia ⁽⁸⁹⁾ piatich najvýznamnejších leteckých spoločností pôsobiacich v Rumunsku (v %, odhad v období 2019 – 2023)

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (216) V tejto súvislosti, ako je uvedené v tabuľke 13, spoločnosť TAROM dosiahla po období pandémie ochorenia COVID-19 významný pokrok, pričom v roku 2023 sa v porovnaní s rokom 2019 faktor zaťaženia zvýšil v priemere takmer o [...] %.

Tabuľka 13

Vývoj faktora zaťaženia spoločnosti TAROM v období 2022/2023 (po pandémii ochorenia COVID-19) oproti roku 2019 (pred pandémiou COVID-19)

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

⁽⁸⁷⁾ Celkový trh v rokoch 2018 – 2022 vychádza z výpočtov združenia IATA týkajúcich sa podielov spoločnosti TAROM na trhu a zo skutočných údajov spoločnosti TAROM o počte prepravených cestujúcich v rokoch 2018 – 2022. Celkový trh na roky 2023 – 2029 vychádza z hodnoty v roku 2019 a z mier oživenia podľa organizácie Eurocontrol. Podiely na trhu vychádzajú z výpočtov združenia IATA týkajúcich sa leteckej prevádzky v rokoch 2018 – 2022. Podiel spoločnosti TAROM na trhu v rokoch 2023 – 2029 vychádza z počtu prepravených cestujúcich odhadovaného v jej modeli a z celkového odhadovaného trhu.

⁽⁸⁸⁾ Z publikácie združenia IATA *State of the region: Europe* (Stav regiónu: Európa) z júna 2020, ktorá je dostupná na lokalite <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-briefing---europe---june-2020/>. Alternatívnym zdrojom sú informácie zverejnené organizáciou ICAO za rok 2019, podľa ktorých bol faktor zaťaženia približne na rovnakej úrovni (85 %) a ktoré sú k dispozícii na lokalite https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics.pdf (s. 4).

⁽⁸⁹⁾ V prípade spoločností Wizz Air, Lufthansa, Ryanair a Air France-KLM sa uvedený faktor zaťaženia počíta pre celú prevádzkovú základňu, nielen pre Rumunsko. Faktory zaťaženia sa uvádzajú na základe výročných správ (podľa vymedzených účtovných rokov) pre všetky letecké spoločnosti okrem spoločnosti TAROM (poskytnuté údaje spoločnosti vrátane odhadu na rok 2023). V prípade údajov spoločností Lufthansa a Air France-KLM za rok 2023 sa uvádzajú údaje za prvých deväť mesiacov roku 2023, zatiaľ čo v prípade spoločností Wizz Air a Ryanair sa údaje týkajú účtovného roka končiaceho 31. marca 2023.

- (217) K informáciám uvedeným v tabuľke 13 rumunské orgány doplnili, že priemerný faktor zaťaženia spoločnosti TAROM v roku 2023 dosiahol [...] %, ako možno vidieť v tabuľke 5. Ďalej vysvetlili, že TAROM očakáva v rokoch 2025 a 2026 mierne nižšie faktory zaťaženia v dôsledku nasadenia nových lietadiel s väčšou kapacitou, čo povedie k miernemu nárastu objemu ponúkaných miestokilometrov⁽⁹⁰⁾ (aj keď trasy a frekvencie sa nezmenia). V nasledujúcich rokoch (počnúc rokom 2027) by sa však mal faktor zaťaženia opäť pomaly zvyšovať vďaka očakávanému zlepšeniu prevádzkovej výkonnosti spoločnosti TAROM (pozri tabuľku 5 v odôvodnení 101).
- (218) V dôsledku toho sa v súlade s trhovou prognózou organizácie Eurocontrol (pozri odôvodnenia 89 až 91) očakáva, že prevádzka spoločnosti TAROM dosiahne do roku 2025 úrovne pred pandémiou COVID-19 a v období 2025 – 2029 bude rásť v priemere o [...] % ročne, vďaka čomu dosiahne očakávaný celkový ročný počet cestujúcich na úrovni [...] mil. na konci obdobia reštrukturalizácie, ako je znázornené na obrázku 3.

Obrázok 3

Vývoj kapacity spoločnosti TAROM a regulovaných letov⁽⁹¹⁾

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (219) Ako možno vidieť v tabuľke 14, počet cestujúcich odhadovaný spoločnosťou TAROM v prípade základného scenára aj scenára neúspechu je v rokoch 2024, 2025, ako aj na konci obdobia reštrukturalizácie v roku 2026 nižší ako podľa krivky oživenia prognózovanej organizáciou Eurocontrol – a to v základnom aj pesimistickom scenári. Najmä základný scenár spoločnosti TAROM zostáva konzervatívne pod krivkou organizácie Eurocontrol v základnom scenári pre zvyšok analyzovaného obdobia a pod krivkou organizácie Eurocontrol v pesimistickom scenári pre roky 2024, 2025 a 2026. Podobne aj scenár neúspechu spoločnosti TAROM zostáva v rokoch 2024, 2025 a 2026 pod krivkou organizácie Eurocontrol v pesimistickom scenári a od roku 2027 túto krivku mierne prekračuje.

Tabuľka 14

Počet cestujúcich spoločnosti TAROM v porovnaní s krivkami oživenia organizácie Eurocontrol, len pre trasy, ktoré sa majú prevádzkovať podľa reštrukturalizačného plánu (v miliónoch prepravených cestujúcich)

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (220) Presnosť a dôveryhodnosť týchto prognóz posilňuje aj údaj rumunských orgánov, že skutočný počet cestujúcich, ktorých spoločnosť TAROM prepravila v roku 2022⁽⁹²⁾ na pravidelných trasách, ktoré bude naďalej prevádzkovať, bol o [...] % vyšší ako jej prognózy na základe prognóz organizácie Eurocontrol v aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne predloženom Komisii.
- (221) Konkrétne, pokiaľ ide o medzinárodné lety, [...].
- (222) Pokiaľ ide o vnútroštátne lety, [...].
- (223) Hoci na rozdiel od roku 2022 je skutočný počet cestujúcich za celý rok 2023 (2 333 839) o [...] % nižší ako odhad spoločnosti TAROM v aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne (ktorý bol vypracovaný na základe skutočných údajov za prvých deväť mesiacov tohto roka), tento záporný rozdiel možno do veľkej miery pripísať nepokojom, ktoré sa začali v októbri 2023 na Blízkom východe a ovplyvnili prevádzku do Tel Avivu, Ammánu a Káhiry, ako aj charterové lety do [...]. Ak sa tieto cieľové miesta z výpočtu vylúčia, odchýlka v skutočných číslach v porovnaní s prognózami v prípade pravidelných medzinárodných letov je pod 2 % a v prípade pravidelných vnútroštátnych letov je pod 1 %, ako možno vidieť v tabuľke 15.

⁽⁹⁰⁾ Toto zvýšenie sa plánuje na konci obdobia reštrukturalizácie v dôsledku reštrukturalizácie flotily a po predchádzajúcom zoštíhlení ako jedno z reštrukturalizačných opatrení zavedených v rámci aktualizovaného reštrukturalizačného plánu.

⁽⁹¹⁾ Regulované lety zahŕňajú pravidelné komerčné (vnútroštátne a medzinárodné) lety, a nezahŕňajú charterové (nepravidelné) lety.

⁽⁹²⁾ Na základe odpovede spoločnosti TAROM na žiadosť Komisie o informácie (číslo 3) predloženej 24. februára 2023 a jej podania z 1. februára 2024.

Tabuľka 15

Počet cestujúcich v roku 2023, rozdiel medzi skutočnými a odhadovanými hodnotami (počet prepravených cestujúcich, v %)

[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (224) Celkovo v rokoch 2022 a 2023, teda v dvoch rokoch so zásadnými nepredvídateľnými udalosťami mimo kontroly spoločnosti TAROM (útočná vojna Ruska proti Ukrajine a nepokoje na Blízkom východe), boli rozdiely v počte cestujúcich v porovnaní s prognózami v aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne buď kladné (2022), alebo záporné o menej ako 4 % (2023).
- (225) Po zohľadnení uvedených skutočností sa Komisia domnieva, že odhad počtu cestujúcich v základnom scenári a v scenári neúspechu je realistický a dôveryhodný z týchto hlavných dôvodov:
1. spája sa v ňom vývoj kapacity flotily spoločnosti TAROM s efektívnejším obchodným prístupom, vďaka ktorému by sa faktor zaťaženia zvýšil a dosiahol vyššie úrovne, než bola jeho východisková pozícia v roku 2019;
 2. faktor zaťaženia sa počas celého obdobia reštrukturalizácie odhaduje na základe konzervatívnych úrovni v porovnaní s konkurentmi (a v skutočnosti je spomedzi nich najnižší);
 3. počet cestujúcich v základnom scenári je nižší ako krivka organizácie Eurocontrol v základnom aj v pesimistickom scenári pre roky 2024 a 2025;
 4. počet cestujúcich podľa scenára neúspechu zostáva v rokoch 2024, 2025 a 2026 pod krivkou organizácie Eurocontrol v pesimistickom scenári a od roku 2027 (čo je mimo obdobia reštrukturalizácie) len mierne nad ňou;
 5. rozdiely medzi skutočnými údajmi a prognózami zahrnutými v reštrukturalizačnom pláne boli buď kladné (2022), alebo mierne záporné z opodstatnených dôvodov, ktoré nesúviseli s výkonom činností spoločnosti TAROM (2023).
- (226) Rumunské orgány napokon na žiadosť Komisie a bez ohľadu na uvedené skutočnosti preukázali, že TAROM by si mohla zachovať ziskovosť dokonca aj v prípade ďalšieho, neočakávaného zníženia počtu cestujúcich až o 5 % ročne v porovnaní so základným scenárom. To by zodpovedalo najväčším rozdielom podľa základného a pesimistického scenára organizácie Eurocontrol v období 2024 – 2026 a väčšiemu rozdielu ako rozdiel prognóz na rok 2023 v porovnaní so skutočne zaznamenaným počtom cestujúcich (t. j. celkovo –3,7 %, pričom na pravidelných trasách mimo Blízkeho východu bol rozdiel nižší). V takomto prípade (a pri zachovaní súčasného [...] % rastu ceny paliva, pozri odôvodnenie 238, pokiaľ ide o vplyv citlivosti na ceny leteckého paliva) by sa životaschopnosť spoločnosti TAROM stále dosiahla v roku 2025 a zachovala v roku 2026 ⁽⁹³⁾.
- (227) Pokiaľ ide o dôveryhodnosť predpokladov, z ktorých vychádzajú prognózy týkajúce sa cenotvorby spoločnosti TAROM, Komisia berie na vedomie novú diferencovanú obchodnú stratégiu spoločnosti TAROM, ktorá by jej mala umožniť optimalizovať ceny pre celú zákaznícku základňu (ako je opísané v odôvodneniach 94 až 98), ako aj obozretný prístup k cenotvorbe, ktorý TAROM vo všeobecnosti uplatňuje, najmä pokiaľ ide o úpravu cien podľa inflácie ⁽⁹⁴⁾ počas obdobia reštrukturalizácie (ako je vysvetlené v odôvodnení 98 a ako možno vidieť v tabuľke 4).
- (228) Podobne Komisia berie na vedomie veľmi konzervatívne prognózy príspevku predaja pridružených služieb k celkovým príjmom z cestujúcich, keďže v žiadnom okamihu počas obdobia reštrukturalizácie nedosiahnu viac ako [...] % (ako je vysvetlené v odôvodneniach 65 a 98).

⁽⁹³⁾ Ako sa uvádza v analýzach rumunských orgánov predložených Komisii 21. marca 2024.

⁽⁹⁴⁾ Mieri indexácie použité v prognózach na roky 2023, 2024, 2025 a 2026 predstavujú 9,3 %, 5,6 %, 4,2 %, resp. 3,30 % a ako také sa zdajú primerané a v súlade s najnovšou prognózou Komisie pre Rumunsko na úrovni 9,7 % v roku 2023, 5,8 % v roku 2024 a 3,6 % v roku 2025 (k dispozícii na adrese https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-surveillance-eu-economies/romania/economic-forecast-romania_en?prefLang=sk).

- (229) Z uvedených dôvodov sa Komisia domnieva, že prognózy spoločnosti TAROM, pokiaľ ide o príjmy z cestujúcich, sú počas obdobia reštrukturalizácie primerané a dôveryhodné, najmä s ohľadom na prostredie vysokej inflácie, v ktorom sa najväčší nárast cien uskutočnil v rokoch 2022 až 2024, a veľmi konzervatívne prognózy nárastu počas zvyšku obdobia reštrukturalizácie.
- (230) Pokiaľ ide o dôveryhodnosť predpokladov, z ktorých vychádzajú prognózy nákladov, Komisia poznamenáva, že aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM zahŕňa vykonanie opatrení zameraných na: i) zvýšenie prevádzkovej efektívnosti a účinnosti práce prostredníctvom kombinácie reorganizácie svojich činností, úpravy zloženia flotily lietadiel, personálnej reštrukturalizácie, zlepšenia procesov a zavedenia najnovších technológií, ako aj ii) zlepšenie využívania zdrojov so zameraním na zníženie nákladov, napríklad prostredníctvom programu znižovania spotreby paliva, presťahovania zamestnancov a prenájmu budovy ústredia. Komisia ďalej konštatuje, že TAROM zrušila veľký počet nerentabilných agentúr na predaj leteniek, čo prinieslo ďalšie úspory nákladov.
- (231) Predpokladané úspory ⁽⁹⁵⁾ na základe týchto opatrení odhaduje TAROM po ich úplnom zavedení na menej ako [...] mil. EUR ročne. Tieto úspory predstavujú menej ako 1 % ročnej nákladovej základne spoločnosti TAROM, a preto ich nemožno považovať za nadhodnotené ani nereálne.
- (232) Napríklad prvkami nákladov, ktoré vznikajú pri využívaní flotily, s najväčším vplyvom sú variabilné náklady na údržbu a lietadlá. Hodnoty sa medzi lietadlami výrazne líšia v dôsledku ich charakteristík, zaradenia na jednotlivé trasy, veku, a najmä zmluvných nákladov na prenájom a interných účtovných politík spoločnosti TAROM (v aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne sa predpokladá, že variabilná údržba lietadiel typu Boeing 737-800, ATR 72-600 a Boeing 737-8 MAX sa zvýši o [...] % v rokoch 2025 – 2026, [...] % v roku 2027 a [...] % v rokoch 2028 – 2029, [...]).
- (233) Na základe uvedených skutočností Komisia považuje celkové prognózy nákladov spoločnosti TAROM za dôveryhodné.
- (234) Komisia však v záujme konzervatívnosti a navyše k uvedeným skutočnostiam testovala finančné prognózy spoločnosti TAROM vzhľadom na možný nepriaznivý vývoj cien leteckého paliva. Náklady na palivo sú totiž významnou zložkou štruktúry prevádzkových nákladov každej leteckej spoločnosti a ako také si zaslužia osobitnú pozornosť pri posudzovaní prognóz a ich možného vplyvu na ziskovosť a životaschopnosť každej leteckej spoločnosti. Platí to najmä pre TAROM, keďže za posledných desať rokov nedosiahla čistý zisk.
- (235) Pri príprave svojho reštrukturalizačného plánu a súvisiacich finančných prognóz použila TAROM ako základ pre odhad ceny leteckého paliva rad údajov spoločnosti Fitch (historické a prognózované hodnoty leteckého petroleja, Rotterdam) a tieto informácie doplnila monitorovaním cien leteckého paliva IATA uverejneným na webovom sídle združenia IATA a mediálnymi správami o prognózach týkajúcich sa leteckého paliva BMI ⁽⁹⁶⁾.

- (236) Na základe toho sa v reštrukturalizačnom pláne uvádzali tieto predpoklady:

⁽⁹⁵⁾ Časť úspor dosiahnutých reštrukturalizačnými opatreniami sa kompenzuje zvýšením niektorých nákladov. Z dôvodu zatvorenia agentúr sa časť rezervácií prepravovaných cestujúcich presunie na online rezervácie a/alebo iné kanály, ktoré majú vyššie provízie. Podobne aj externalizácia pozemnej obsluhy povedie k zvýšeniu nákladov za tieto služby. V oboch prípadoch je však zvýšenie nákladov kompenzované dosiahnutými úsporami. Negatívny vplyv sa prejavil ako percentuálne zvýšenie nákladov.

⁽⁹⁶⁾ BMI je poskytovateľom nezávislých a dátami podložených trhových informácií, analýz a prognóz v rámci rôznych oblastí, krajín a sektorov s podrobným prehľadom o rozvíjajúcich sa trhoch. BMI je súčasťou spoločnosti Fitch Solutions, ktorá poskytuje informácie, údaje a analýzy. Spoločnosť Fitch Solutions je súčasťou skupiny Fitch Group, globálneho lídra v oblasti finančných informačných služieb, ktorý pôsobí vo viac ako 30 krajinách. Skupinu Fitch Group vlastní spoločnosť Hearst. Pozri www.fitchsolutions.com.

Tabuľka 16

Priemerná hodnota radu údajov agentúry Fitch so správami BMI týkajúcimi sa priemerných ročných (prognózovaných) hodnôt (USD/t)

Rok	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Základná cena leteckého paliva (USD/t)	1 105	852	829	837	821	821	821	821

Zdroj: reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (237) V roku 2022 však skutočné priemerné náklady spoločnosti TAROM na letecké palivo predstavovali [...] USD/t. V porovnaní s uvedenou základnou hodnotou (1 105 USD/t) to zodpovedá multiplikátoru [...] (skutočná hodnota oproti základnej hodnote). V októbri 2023 na základe dostupných informácií za prvých deväť mesiacov tohto roka dosiahli skutočné priemerné náklady spoločnosti TAROM na letecké palivo [...] USD/t, čo predstavuje multiplikátor [...] oproti zohľadnenej základnej hodnote (852 USD/t).
- (238) Vzhľadom na tieto nezrovnalosti Komisia požiadala rumunské orgány, aby prehodnotili svoje predpoklady týkajúce sa paliva a uistili sa, že ich finančné prognózy sú realistické a dôveryhodné.
- (239) Rumunské orgány pristúpili k takejto úprave prognóz priemernej ročnej ceny paliva s cieľom zohľadniť potenciálne vyššie budúce ceny. Výsledkom je odhadovaná priemerná cena leteckého paliva pre TAROM v roku 2023 vo výške [...] USD/t.
- (240) Následkom toho sa multiplikátor v porovnaní so základnou hodnotou posudzovanou pre rok 2023 dostal na úroveň [...] ([...] vs [...] USD/t). Uvedený multiplikátor sa ďalej použil na prognózovaný súbor základných hodnôt, čím sa vytvorili predpoklady ceny leteckého paliva, ktoré sú teraz zahrnuté v aktualizovaných finančných prognózach aktualizovaného reštrukturalizačného plánu takto:

Tabuľka 17

Upravené prognózy ceny leteckého paliva v reštrukturalizačnom pláne (USD/t)

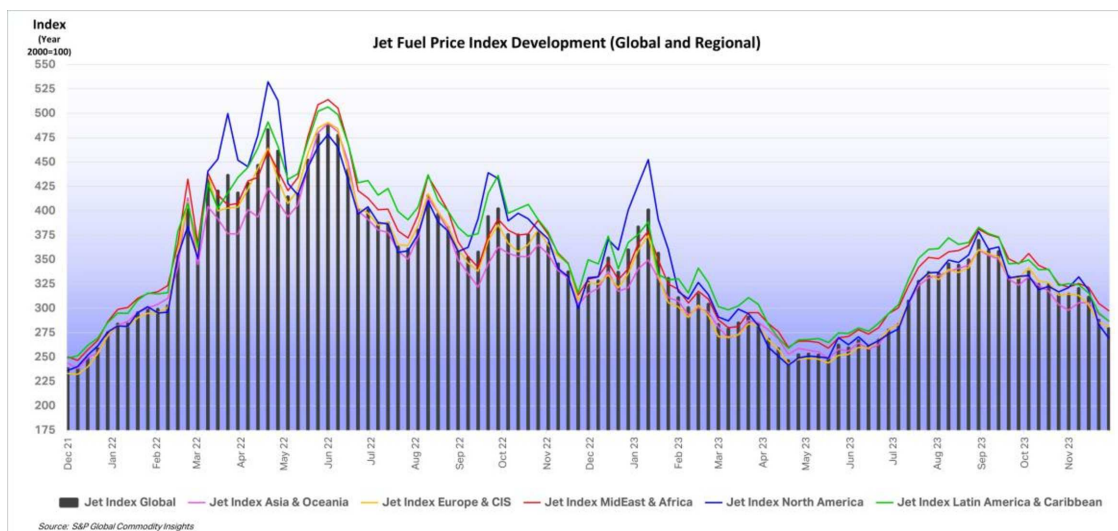
[...]

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (241) Vzhľadom na nestálosť trhu s ropou a súvisiacimi palivovými výrobkami Komisia považuje tieto prognózy za primerané. Konzervatívnosť tohto prístupu dokazuje aj skutočnosť, že od zavedenia úpravy ceny leteckého paliva neustále (a výrazne) klesajú, ako možno vidieť na obrázku 4. Napríklad v týždni končiacom 15. decembra 2023 cena leteckého paliva pre Európu predstavovala 824,80 USD/t, čo je takmer o 18 % menej ako hodnota 969,85 USD/t zo 6. októbra 2023.

Obrázok 4

Graf z webovej stránky IATA o monitorovaní cien leteckého paliva z 15. decembra 2023 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)

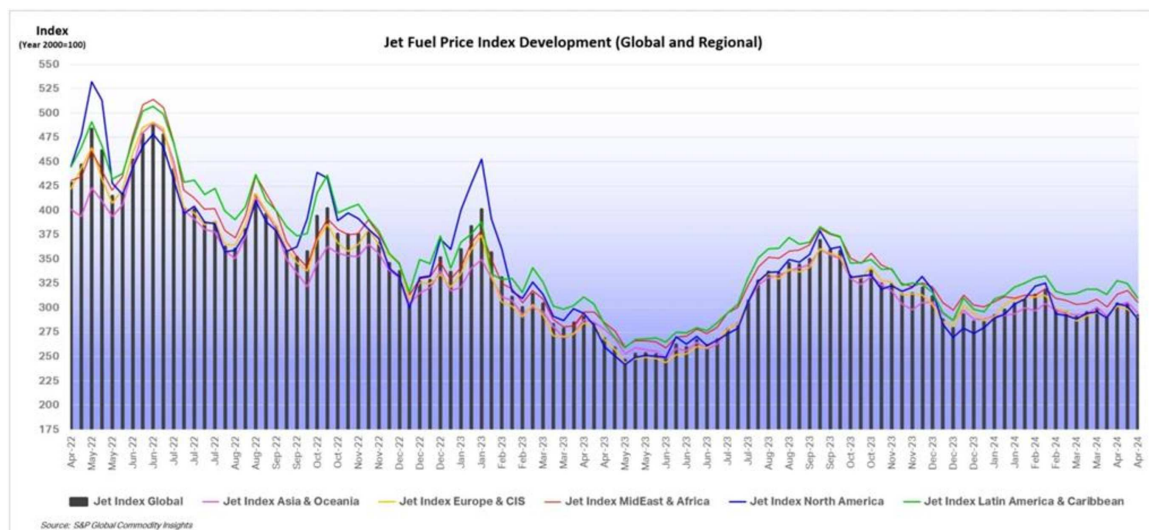


Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM.

- (242) Najnovší vývoj zostáva v medziach prognóz spoločnosti TAROM, ako možno vidieť v aktualizovanej verzii (k 24. aprílu 2024) vývoja indexu cien leteckého paliva, znázorneného na obrázku 5.

Obrázok 5

Graf z webovej stránky združenia IATA o monitorovaní cien leteckého paliva z apríla 2024 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)



- (243) Na základe toho sa Komisia domnieva, že predpoklady spoločnosti TAROM týkajúce sa ceny paliva sú z hľadiska budúceho vývoja pesimistickejšie ako súčasný skutočný vývoj trhu, a preto ich možno považovať za konzervatívne.
- (244) S cieľom ďalej potvrdiť toto posúdenie Komisia požiadala rumunské orgány, aby vykonali test citlivosti na ceny paliva a overili, ako by finančné prognózy a ziskovosť spoločnosti TAROM ovplyvnili hypotetické zmeny ceny paliva.

- (245) Ako už bolo vysvetlené, priemerná cena paliva v roku 2023 sa odhadovala na [...] USD/t a skutočná cena na konci roka 2023 predstavovala [...] USD/t, teda bola už nižšia ako tento odhad. Toto potvrdzuje, že upravené prognózy aktualizovaného reštrukturalizačného plánu boli konzervatívne.
- (246) Komisia konštatuje, že z výpočtov týkajúcich sa citlivosti spoločnosti TAROM vyplýva, že pri zachovaní ostatných podmienok by finančný model dokázal odolať zvýšeniu ceny paliva až o [...] % pri zohľadnení primeraných a konzervatívnych predpokladov, ktoré už boli zahrnuté do prognóz.
- (247) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia uznáva neistotu možného budúceho vývoja cien ropy a domnieva sa, že hodnoty plánované na zvyšok obdobia reštrukturalizácie sú konzervatívne, primerané, a preto dôveryhodné.

Posúdenie návratu príjmu k životaschopnosti

- (248) Komisia po určení vierohodnosti predpokladov tvoriacich základ finančných prognóz pristúpi k posúdeniu toho, či na základe týchto prognóz je príjemca schopný vrátiť sa k životaschopnosti na konci reštrukturalizačného obdobia. Komisia konkrétne overí, či od príjemcu možno očakávať, že do konca roka 2026 dosiahne dostatočnú mieru návratnosti svojich operácií a že bude schopný obstať v konkurencii vlastnými silami.
- (249) V rámci základného scenára Komisia konštatuje, že vďaka dosiahnutiu príjmov porovnateľných so situáciou pred pandémiou COVID-19 (t. j. v roku 2019) a príspevkom z identifikovaných reštrukturalizačných opatrení bude spoločnosť TAROM schopná v roku 2023 prvýkrát od roku 2019 vykázať kladný EBITDA (odôvodnenie 107). Predpokladá sa, že prevádzkový zisk (EBIT) a čistý zisk spoločnosti TAROM budú v roku 2024 kladné vďaka očakávanému vývoju leteckej prevádzky, zlepšeniu faktora zaťaženia, nákladov a úrovne príjmov spoločnosti TAROM na základe pokračujúceho vykonávania reštrukturalizačných opatrení, najmä pokiaľ ide o úpravu zloženia flotily a iniciatívy zamerané na úsporu nákladov (odôvodnenia 109 a 110). Keďže Komisia považuje rôzne predpoklady, pokiaľ ide o príjmy (v objemoch aj cenách) a samotné náklady, za realistické a dôveryhodné (pozri odôvodnenia 227 až 247), všetky výsledky a dôsledky realizácie týchto prognóz v aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne spoločnosti TAROM potvrdzujú argument, že na základe reštrukturalizačného plánu sa zabezpečí dlhodobá životaschopnosť príjemcu, ako sa to vyžaduje v usmerneniach Komisie o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (250) Tento záver platí nielen pre uvedené ukazovatele (EBITDA, EBIT a čistý zisk), ale aj pre kapitálovú pozíciu spoločnosti TAROM, ktorá by mala byť podľa očakávaní na konci obdobia reštrukturalizácie kladná v oboch scenároch (v prípade základného scenára na úrovni [...] mil. EUR do roku 2026 a [...] mil. EUR, ak sa zohľadňuje prenájom namiesto predaja prevádzkového intervalu [...]), hoci len minimálne (na úrovni [...] mil. EUR) v prípade scenára neúspechu, ak sa zohľadňuje prenájom namiesto predaja prevádzkového intervalu [...].
- (251) Okrem iného⁽⁹⁷⁾ sa v dôsledku úrovne čistého príjmu očakáva, že návratnosť investovaného kapitálu, v ktorej sa zohľadňuje výnosnosť aktív financovaných dlhovým aj vlastným kapitálom podniku, bude na konci obdobia reštrukturalizácie (v roku 2026) kladná a dosiahne [...] % v prípade základného scenára (a mierne nad [...] % v prípade scenára neúspechu) (odôvodnenia 112 a 113). Takéto úrovne návratnosti investovaného kapitálu sú priaznivé v porovnaní s úrovňami skupiny spoločností porovnateľných so spoločnosťou TAROM (odôvodnenie 112) a potvrdzuje ich uvedené posúdenie Komisie týkajúce sa finančných prognóz, ktoré predložili rumunské orgány (pozri odôvodnenia 227 až 247). Tieto prognózy sú podložené viacerými reštrukturalizačnými opatreniami, ktoré pozitívne ovplyvňujú príjmy a náklady spoločnosti TAROM a preukazujú očakávané štrukturálne zvýšenie ziskovosti spoločnosti TAROM.

⁽⁹⁷⁾ K úrovni návratnosti investovaného kapitálu pozitívne prispieva aj zníženie úrovne investovaného kapitálu vyplývajúce zo skutočnosti, že TAROM už nebude vlastniť žiadnu významnú flotilu (po reštrukturalizačných opatreniach, ktoré ovplyvňujú zloženie jej flotily, najmä predaj vlastných lietadiel a ich nahradenie prenájatými od roku 2025).

(252) Komisia preto považuje predpokladanú úroveň návratnosti investovaného kapitálu do konca obdobia reštrukturalizácie v základnom scenári aj v scenári neúspechu za splnenie požiadavky, aby výnosy dosiahnuté v rámci aktualizovaného plánu reštrukturalizácie zabezpečili dlhodobú životaschopnosť príjemcu. Tento záver potvrdzuje skutočnosť, že sa očakáva, že návratnosť investovaného kapitálu spoločnosti TAROM v roku 2026 ([...] %) bude vyššia ako vážené priemerné kapitálové náklady (vypočítané vo výške [...] % ku koncu júna 2023) a že v dôsledku plnenia reštrukturalizačného plánu sa očakáva, že spoločnosť TAROM bude vytvárať hodnotu pre svojich akcionárov a iných poskytovateľov kapitálu. Komisia posúdila odhady parametrov vážených priemerných kapitálových nákladov (opísané v poznámke pod čiarou č. 53) a zistila najmä tieto skutočnosti:

- a) Bezriziková sadzba 2,4 %, ktorú Rumunsko použilo, zodpovedá dennému priemeru výnosov desaťročných ročných nemeckých štátnych dlhopisov za obdobie 2023 až 2024, ako aj priemeru za posledných šesť a dvanásť mesiacov podľa údajov nemeckej centrálnej banky ⁽⁹⁸⁾.
- b) Podľa všeobecne používaného a uznávaného zdroja priemerná riziková prirážka krajiny pre Rumunsko k januáru 2024 predstavuje 2,8 % ⁽⁹⁹⁾. Riziková prirážka krajiny vo výške 3,6 %, ktorú používa Rumunsko, je preto konzervatívna.
- c) Pre predpoklad koeficientu beta aktív na úrovni 0,56, ktorý poskytlo Rumunsko, Komisia použila konzervatívnu citlivosť. Vylúčením niektorých porovnateľných spoločností zo vzorky, ktorú určilo Rumunsko ⁽¹⁰⁰⁾, Komisia dospela ku koeficientu beta aktív na úrovni 1, ktorú použila vo svojej porovnávacej analýze.
- d) Podľa informácií zo súboru údajov týkajúcich sa porovnateľných spoločností riziková prirážka na vlastný kapitál k januáru 2024 predstavuje 4,6 % ⁽¹⁰¹⁾. Riziková prirážka na vlastný kapitál vo výške 6,5 %, ktorú používa Rumunsko, je preto konzervatívna.
- e) Pokiaľ ide o kreditné rozpätie, Komisia konzervatívne odhadla pravdepodobný úverový rating spoločnosti TAROM na rok 2026 na základe jej očakávanej výkonnosti v roku 2026 a dospela ku konzervatívnejšiemu kreditnému rozpätiu vo výške 2,35 % ⁽¹⁰²⁾.
- f) Sadzba dane vo výške 16 %, ktorú používa Rumunsko, zodpovedá rumunskej sadzbe dane z príjmov právnických osôb.

(253) V tabuľke 18 je uvedené porovnanie výsledkov analýz Rumunska a Komisie. Ako možno vidieť, na základe uvedených predpokladov Komisie sa vážené priemerné kapitálové náklady pohybujú v rozpätí od [...] % do [...] %, pričom priemerná hodnota v prípade spoločnosti TAROM je [...] %. To je v súlade s váženými priemernými kapitálovými nákladmi vo výške [...] %, ktoré uviedlo Rumunsko. Okrem toho vážené priemerné kapitálové náklady odhadované Rumunskom a dokonca aj horná hranica rozpätia, ktorú určila Komisia, sú nižšie ako návratnosť investovaného kapitálu vo výške [...] %, ktorú má TAROM podľa očakávaní dosiahnuť v roku 2026 (pozri odôvodnenie 112). Komisia sa preto domnieva, že vážené priemerné kapitálové náklady na úrovni [...] % sú primerané.

⁽⁹⁸⁾ Údaje sú k dispozícii na internetovej stránke Bundesbanky (Denné výnosy bežných federálnych cenných papierov | Deutsche Bundesbank).

⁽⁹⁹⁾ Pozri súbor údajov profesora Damodarana aktualizovaný v januári 2024 [ctryprem.xlsx (live.com)].

⁽¹⁰⁰⁾ Týmto spoločnosťami sú: ruská verejná akciová spoločnosť Aeroflot – Russian Airlines; Sas Ab (Publ); Jet2 Plc a Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi. Komisia poznamenáva, že vylúčenie troch z týchto spoločností (verejnej akciovej spoločnosti Aeroflot – Russian Airlines; Sas Ab (Publ); a Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi) vedie k úprave koeficientu beta aktív smerom nahor, a preto je veľmi konzervatívny. Komisia ďalej uvádza, že aj keď sa spoločnosť Jet2 Plc ponechá vo vzorke, výsledky vážených priemerných kapitálových nákladov sa zmenia len nepatrne, o 0,1 % vo všetkých troch scenároch Komisie týkajúcich sa vážených priemerných kapitálových nákladov.

⁽¹⁰¹⁾ Pozri súbor údajov profesora Damodarana aktualizovaný v januári 2024 [ctryprem.xlsx (live.com)].

⁽¹⁰²⁾ Podľa metodiky spoločnosti Standard and Poor's (pozri S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19. novembra 2013) sa Komisia zaoberala dvoma základnými finančnými ukazovateľmi (pomerom dlhu k EBITDA a pomerom finančných prostriedkov z prevádzkovej činnosti k dlhu na základe aktualizovaného reštrukturalizačného plánu spoločnosti TAROM), ktoré sa používajú na určenie úverového ratingu spoločnosti. Tieto pomery poukazujú na pravdepodobný rating agentúry S&P na úrovni BBB alebo ekvivalentne na rating agentúry Moody's na úrovni Baa2, čo zodpovedá kreditnému rozpätiu 2,35 % [pozri údaje prof. Damodarana, aktualizované v januári 2024, ctryprem.xlsx (live.com)].

Tabuľka 18

Posúdenie vážených priemerných kapitálových nákladov

Vážené priemerné kapitálové náklady	Rumunsko	Komisia		
		Pesimistický scenár	Priemerný scenár ⁽¹⁾	Optimistický scenár
Bezriziková sadzba	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Riziková prirážka krajiny	3,6 %	2,8 %	3,2 %	3,6 %
Beta aktíva	0,56	1,01	1,01	1,01
Cieľová finančná páka	49 %	49 %	49 %	49 %
Riziková prirážka na vlastný kapitál	6,5 %	4,5 %	5,5 %	6,5 %
Náklady na vlastný kapitál	13,3 %	11,4 %	13,1 %	14,9 %
Daň	16,0 %	16,0 %	16,0 %	16,0 %
Kreditné rozpätie	1,0 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Náklady na dlh	6,0 %	6,4 %	6,7 %	7,1 %
Vážené priemerné kapitálové náklady (po zdanení)	9,7 %	8,9 %	10,0 %	11,1 %

⁽¹⁾ Hodnota každého parametra použitého v „priemernom“ scenári vážených priemerných kapitálových nákladov sa vypočíta ako jednoduchý priemer hodnôt daného parametra v „pesimistickom“ a v „optimistickom“ scenári vážených priemerných kapitálových nákladov.

Zdroj: aktualizovaný reštrukturalizačný plán spoločnosti TAROM a analýza Komisie.

- (254) Okrem toho sa Komisia domnieva, že je bežnou praxou, a teda aj opodstatnené, používať na určenie toho, akú návratnosť by mali investori očakávať z investície, ktorá sa má uskutočniť v súčasnosti, ale na základe budúcich voľných peňažných tokov, vážené priemerné kapitálové náklady vypočítané v súčasnej podobe, a teda porovnať túto návratnosť s očakávanými budúcimi výnosmi meranými okrem iného aj pomocou predpokladanej návratnosti investovaného kapitálu ⁽¹⁰³⁾.
- (255) Komisia v rámci svojho hodnotenia zvažila aj schopnosť spoločnosti TAROM splácať svoje krátkodobé a dlhodobé finančné záväzky prostredníctvom preskúmania ukazovateľov, ako je napríklad pomer čistého dlhu k EBITDA a pomer EBITDA k úrokom.
- (256) Oba ukazovatele dosiahnu do konca obdobia reštrukturalizácie uspokojivú úroveň. Očakáva sa, že pomer čistého dlhu k EBITDA klesne do konca roka 2026 pod [...], čo sa považuje za úroveň investičného stupňa ⁽¹⁰⁴⁾ a prispieva k potvrdeniu návratu životaschopnosti príjemcu na konci obdobia reštrukturalizácie. Očakáva sa, že k úrovni tohto pomeru v danom čase prispeje rast predpokladaného EBITDA spoločnosti TAROM počas obdobia reštrukturalizácie (odôvodnenia 107 a 108) v dôsledku opatrení na zvýšenie príjmov a úspor nákladov plánovaných spoločnosťou TAROM, ako už bolo podrobne uvedené.

⁽¹⁰³⁾ Aj keď je na základe určitých predpokladov a analýz možné urobiť primerané odhady a prognózy, predpovedať presnú budúcu hodnotu vážených priemerných kapitálových nákladov spoločnosti s istotou je náročné vzhľadom na rôzne faktory a neistoty, ktorými sa vyznačujú finančné trhy (vážené priemerné kapitálové náklady sú totiž ovplyvnené rôznymi faktormi, ako sú úrokové sadzby, trhové rizikové prirážky a kapitálová štruktúra spoločnosti; tieto faktory sa môžu v priebehu času meniť v dôsledku hospodárskych podmienok, zmien nálad na trhu alebo zmien finančnej štruktúry spoločnosti). Použitie súčasných vážených priemerných kapitálových nákladov ako referenčnej hodnoty sa preto môže považovať za primeranú a prijateľnú náhradu, keďže nemožno predpovedať, aké by mohli/mali byť v budúcnosti.

⁽¹⁰⁴⁾ Pozri S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19. novembra 2013, tabuľka 18.

- (257) Podobne sa očakáva, že pomer úrokového krytia (EBITDA k úrokom) sa bude počas obdobia reštrukturalizácie vyvíjať priaznivo vďaka lepším prevádzkovým a finančným výsledkom spoločnosti TAROM a do konca roka 2026 by mal dosiahnuť uspokojivú úroveň [...] ⁽¹⁰⁵⁾ (odôvodnenia 115 a 116), aj keď nižšiu, než akú dosahovali spoločnosti porovnateľné so spoločnosťou TAROM pred pandémiou COVID-19.
- (258) Oba pomery preukazujú schopnosť spoločnosti TAROM plniť svoje krátkodobé aj dlhodobé záväzky, čo je znakom toho, že príjemca bude z dlhodobého hľadiska schopný vykonávať svoje činnosti bez ďalšej pomoci.
- (259) V súlade s bodom 50 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu vypracovali rumunské orgány pesimistický scenár (pozri odôvodnenia 103 až 105) na sledovanie vplyvu na finančné výsledky spoločnosti TAROM. Tento scenár je založený na nepriaznivejších predpokladoch, ako sú tie, ktoré sú opísané vyššie.
- (260) Ako je vysvetlené v odôvodneniach 252 až 259, posúdenie scenára neúspechu, ktoré vykonala Komisia, potvrdzuje, že aj pri pesimistickejších predpokladoch by bola spoločnosť TAROM stále schopná pokryť všetky svoje náklady vrátane odpisov a splácania svojich dlhových záväzkov a na konci obdobia reštrukturalizácie obstať na trhu bez potreby ďalšej pomoci na reštrukturalizáciu, rovnako ako v prípade základného scenára.
- (261) Vzhľadom na relevantnosť vývoja cien palív a počtu cestujúcich pre životaschopnosť spoločnosti TAROM do konca obdobia reštrukturalizácie Komisia požiadala rumunské orgány, aby vykonali aj osobitné dodatočné analýzy citlivosti na tieto parametre. Cieľom tejto požiadavky bolo overiť, do akej miery by sa v aktualizovanom reštrukturalizačnom pláne mohli zohľadniť zmeny týchto parametrov.
- (262) Základom takýchto analýz citlivosti je základný scenár zahŕňajúci predaj prevádzkového intervalu [...] [v ktorom sa neuplatňuje žiadna zmena ceny paliva a/alebo počtu prepravených cestujúcich a označuje sa ako scenár „0“ alebo „B“ (z angl. *baseline*), t. j. kombinácia F0/P0 na súhrnnom obrázku 5] a súvisiaci scenár neúspechu [v ktorom sa už kombinuje [...] % zvýšenie ceny paliva s 2 % znížením počtu cestujúcich v porovnaní so základným scenárom a označuje sa ako scenár „1“ alebo „Sb“ (z angl. *setback*), t. j. kombinácia F1/P1].
- (263) Na základe týchto predpokladov scenár „2“ (F2/P2) zahŕňa zvýšenie ceny paliva o [...] % a zníženie počtu cestujúcich o 4,6 % v porovnaní so základným scenárom (alebo F0/P0 alebo „B“), zatiaľ čo scenár „3“ (F3/P3) zahŕňa zvýšenie ceny paliva o [...] % a zníženie počtu cestujúcich o 6,5 % v porovnaní so základným scenárom.
- (264) Ako možno vidieť na obrázku 6, hoci v základnom scenári aj scenári neúspechu sa zabezpečujú kladné kapitálové pozície (ako aj čistý príjem) ⁽¹⁰⁶⁾ na konci obdobia reštrukturalizácie, vždy, keď kombinácia predpokladov zahŕňa buď vývoj ceny paliva (nárast o [...] %), alebo vývoj počtu cestujúcich (pokles o 6,5 %) v porovnaní so scenárom „3“, kapitálová pozícia spoločnosti TAROM bude vždy (a čistý príjem vo väčšine prípadov) na konci obdobia reštrukturalizácie záporná. Okrem toho sa očakáva, že akákoľvek kombinácia týchto predpokladov povedie k záporným kapitálovým pozíciám:

1. zvýšenie ceny paliva o [...] % (F2) pri znížení počtu prepravených cestujúcich o 2 % (P1);
2. zvýšenie ceny paliva o [...] % (F2) pri znížení počtu prepravených cestujúcich o 4,6 % (P2).

⁽¹⁰⁵⁾ Za uspokojivé sa považujú hodnoty medzi 5 a 9. Pozri S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19. novembra 2013, tabuľka 18.

⁽¹⁰⁶⁾ Vysvetlenie príslušných úrovní plánovaného čistého príjmu za týchto okolností sa nachádza v poznámke pod čiarou č. 107.

Obrázok 6

**Výsledok analýzy citlivosti na úrovni kapitálovej pozície a čistého príjmu spoločnosti TAROM⁽¹⁰⁷⁾ (rok 2026)
v prípade predaja prevádzkového intervalu [...]**

	F0	F1	F2	F3
P0	B			
P1		Sb		
P2				
P3				

Vysvetlivky:

B Základný scenár alebo scenár 0 (= F0/P0)

F1/P1 Scenár neúspechu alebo scenár 1 (= Sb)

F0/P0 Základný scenár (žiadny rozdiel oproti základnému) (= B)

F1 – F2 – F3 Scenáre 1, 2 a 3 pre citlivosť na ceny paliva

P1 – P2 – P3 Scenáre 1, 2 a 3 pre citlivosť na počet prepravených cestujúcich

(265) V záujme úplnosti je však potrebné uviesť, že v prípade scenára neúspechu, v ktorom sa zohľadňuje prenájom namiesto predaja prevádzkového intervalu [...], žiadna iná kombinácia ako scenár neúspechu (F1/P1) nebude na konci obdobia reštrukturalizácie viesť ku kladnej kapitálovej pozícii/čistému príjmu. To znamená, že v prípade, že by sa prevádzkový interval [...] nepredal, ale prenajal, akákoľvek možná kombinácia horšia ako v prípade scenára neúspechu (za predpokladu predaja prevádzkového intervalu [...], t. j. v prípade scenára Sb na obrázku 6) by viedla k zápornému vlastnému imaniu/čistému príjmu⁽¹⁰⁸⁾ na konci obdobia reštrukturalizácie, a to do tej miery, že by nebol k dispozícii príjem dosiahnutý z vyradenia prevádzkového intervalu na vyrovnanie nižších príjmov (z cestujúcich) a vyšších nákladov (na palivo) vyplývajúcich zo scenára 2 alebo 3.

(266) Na základe uvedeného by iba kombinácie F0/P0 (t. j. základný scenár bez vyradenia prevádzkového intervalu [...]), F0/P1, F1/P0 a F1/P1 (t. j. scenár neúspechu bez predaja prevádzkového intervalu [...]) na konci obdobia reštrukturalizácie vytvorili kladnú kapitálovú pozíciu/čistý príjem⁽¹⁰⁹⁾ (inými slovami, na obrázku 6 by boli označené zelenou farbou).

(267) Na základe overovacej analýzy predpokladov o cenách paliva a počte cestujúcich, ktorú vykonala Komisia na začiatku preskúmania aktualizovaného reštrukturalizačného plánu spoločnosti TAROM a z neho vyplývajúcich finančných modelov v základnom scenári a v scenári neúspechu (pozri odôvodnenia 227 až 246), Komisia dospela k záveru, že kombinácie, ktoré by viedli k záporným kapitálovým pozíciám/čistým príjmom⁽¹¹⁰⁾ (vrátane tých, ktoré sa posudzujú v odôvodneniach 265 a 266), vychádzajú z extrémnych predpokladov, ktoré sa vzhľadom na už aj tak agresívne východiskové body základného scenára a scenára neúspechu v týchto ohľadoch s vysokou pravdepodobnosťou nenaplnia, ak nedôjde k výnimočnému makroekonomickému a/alebo geopolitickému vývoju.

⁽¹⁰⁷⁾ Na účely presnosti je potrebné objasniť, že predpokladaný čistý príjem nie je záporný, ale je tesne nad nulou v týchto troch kombináciách: F3/P0 (predpokladaný čistý príjem vo výške [...] EUR), F2/P1 (predpokladaný čistý príjem vo výške [...] EUR) a F0/P3 (predpokladaný čistý príjem vo výške [...] EUR). Všetky ostatné kombinácie vytvárajú záporný čistý príjem. Na účely vypracovania analýzy a v záujme zjednodušenia a prehľadnosti v kontexte tohto rozhodnutia je Komisia toho názoru, že vzhľadom na veľmi obmedzenú kladnú sumu čistého príjmu možno takéto úrovne čistého príjmu považovať za úrovne, ktoré nie sú kladné (t. j. rovnajú sa nule alebo menej), a preto ich možno zaradiť medzi úrovne čistého príjmu v prípade ostatných kombinácií (aj keď by to zrejme nebolo potrebné urobiť, pretože kladná hodnota čistého príjmu v prípade uvedených kombinácií ešte viac podporuje a potvrdzuje záver Komisie o uvedených aspektoch jej posúdenia).

⁽¹⁰⁸⁾ Vysvetlenie príslušných úrovni plánovaného čistého príjmu za týchto okolností sa nachádza v poznámke pod čiarou č. 107.

⁽¹⁰⁹⁾ Vysvetlenie príslušných úrovni plánovaného čistého príjmu za týchto okolností sa nachádza v poznámke pod čiarou č. 107.

⁽¹¹⁰⁾ Vysvetlenie príslušných úrovni plánovaného čistého príjmu za týchto okolností sa nachádza v poznámke pod čiarou č. 107.

V kontexte stresového testovania finančných prognóz spoločnosti TAROM ich preto možno odmietnuť ako nerealistické. To platí o to viac, že kombinácia, ktorá je v skutočnosti horšia ako scenár neúspechu (t. j. F1/P2, ktorý zahŕňa zvýšenie ceny paliva o [...] % pri poklese počtu prepravených cestujúcich o 4,6 %), by sama osebe stále viedla ku kladnej kapitálovej pozícii/čistému príjmu na konci obdobia reštrukturalizácie (pričom sa zohľadňuje skôr predaj prevádzkového intervalu [...] ako jeho prenájom).

- (268) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa pochybnosti Komisie vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania zmiernili. Na základe toho Komisia dospela k záveru, že navrhovaný reštrukturalizačný plán je uskutočniteľný, súdržný a ďalekosiahly a dokáže zabezpečiť obnovenie dlhodobej životaschopnosti spoločnosti TAROM v primeranej lehote pri zohľadnení špecifickosti jej podnikania a času potrebného na vykonanie plánovaných investícií a využitie z nich vyplývajúcich výhod. Vzhľadom na to a na trvanie a obsah reštrukturalizačného plánu, ako aj na trh, na ktorom TAROM pôsobí, je vhodné, aby Rumunsko zaistilo, aby TAROM účinne a včas vykonala opatrenia uvedené v reštrukturalizačnom pláne, čo je podmienka zlučiteľnosti pomoci. Rumunsko alebo TAROM by mali prijať všetky opatrenia potrebné na riešenie možných odchýlok od finančnej trajektórie a prognóz, na základe ktorých sa vypracoval reštrukturalizačný plán.

7.3.3. Vplyv na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi

- (269) Na posúdenie toho, či pomoc nemá neprimeraný vplyv na hospodársku súťaž a podmienky obchodovania, je potrebné identifikovať pozitívne účinky pomoci na rozvoj hospodárskej činnosti, ako aj iné pozitívne účinky pomoci; identifikovať negatívne účinky pomoci na hospodársku súťaž a obchod a preskúmať, či sú negatívne účinky dostatočne obmedzené zmierňujúcimi faktormi, ktorými sa zabezpečuje nevyhnutnosť, vhodnosť, primeranosť a transparentnosť pomoci. Nakoniec je potrebné posúdiť, či pozitívne účinky pomoci prevažujú nad zvyšnými negatívnymi účinkami pomoci, berúc do úvahy zmierňujúce faktory, a či celkovo zostáva vplyv pomoci na vnútorný trh pozitívny.

7.3.3.1. Nevyhnutnosť a stimulačný účinok pomoci

- (270) Podľa bodu 53 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu na účely preukázania nevyhnutnosti zásahu štátu musia členské štáty, ktoré zamýšľajú poskytnúť pomoc na reštrukturalizáciu, poskytnúť porovnanie s dôveryhodným alternatívnym scenárom, ktorý nezahŕňa štátnu pomoc. Prostredníctvom neho preukážu, v akom zmysle by sa príslušný cieľ zabránenia zlyhaniu trhu alebo sociálnym ťažkostiam nedosiahol alebo dosiahol v menšej miere bez pomoci. Na preukázanie toho, že pomoc na reštrukturalizáciu má stimulačný účinok, musia členské štáty takisto preukázať, že v prípade neposkytnutia pomoci by došlo k reštrukturalizácii, predaju alebo likvidácii príjemcu spôsobom, ktorý by nedosiahol cieľ spoločného záujmu, a to zabrániť zlyhaniu trhu alebo sociálnym ťažkostiam (bod 59 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu).
- (271) Cieľom pomoci na reštrukturalizáciu je zabrániť tomu, aby spoločnosť TAROM ukončila podnikateľskú činnosť, a tým odvrátiť situáciu zlyhania trhu a sociálnych ťažkostí, ktoré by brzdili rozvoj služieb leteckej dopravy v Rumunsku. Uvedený cieľ sa dosahuje prostredníctvom vykonávania aktualizovaného reštrukturalizačného plánu, čiastočne financovaného z pomoci na reštrukturalizáciu, ktorým sa zabráňuje hroziacej platobnej neschopnosti spoločnosti TAROM, strate jej prevádzkovej licencie a ukončeniu činnosti, čo by určite nebolo možné bez pomoci.
- (272) Z aktualizovaného reštrukturalizačného plánu vyplýva, že na vyriešenie finančných problémov príjemcu je potrebné zaoberať sa otázkami jeho likvidity a platobnej schopnosti. Bez pomoci by TAROM v krátkodobom horizonte nebola schopná plniť svoje finančné záväzky ani získať prístup k trhovému financovaniu (pozri odôvodnenia 15 a 17 a oddiel 6.1). Okrem toho TAROM nemohla vykonať svoje reštrukturalizačné opatrenia z dôvodu nedostatku financovania, čo by nielen spôsobilo problémy, ktoré vyústili do jej ťažkostí, ale viedlo by to aj k uzemneniu lietadiel (pozri odôvodnenia 54 a 55). Z dlhodobého hľadiska a vzhľadom na značné akumulované straty (pozri odôvodnenia 13 a 15), ktoré by v prípade neposkytnutia pomoci pokračovali a nakoniec by viedli k platobnej neschopnosti spoločnosti TAROM, spoločnosť nie je schopná plniť svoje finančné záväzky. Je potrebné pripomenúť, že TAROM už minimálne od februára 2020 spĺňa kritériá na to, aby bola považovaná za podnik v ťažkostiach (pozri odôvodnenie 11), a že sa to odvedy nezmenilo (pozri odôvodnenie 13). Ak by sa pomoc na reštrukturalizáciu neposkytla, odchod spoločnosti TAROM z trhu by bol s najväčšou pravdepodobnosťou

nevyhnutný vzhľadom na jej existujúcu zadlženosť, skutočnosť, že všetky jej aktíva s určitou hodnotou sú založené ako kolaterál za existujúce financovanie alebo dlh, z toho vyplývajúcu nedostupnosť financovania zo súkromného trhu, reálne riziko straty prevádzkovej licencie spoločnosti TAROM a uzemnenia jej flotily (odôvodnenie 17 a oddiel 6.1). Pomoc na reštrukturalizáciu je preto potrebná na úspešné dokončenie aktualizovaného reštrukturalizačného plánu, ktorého realizácia má zas prispieť k odstráneniu nedostatkov spoločnosti TAROM, zabezpečeniu jej dlhodobej životaschopnosti a uľahčeniu rozvoja služieb leteckej dopravy v Rumunsku. Bez pomoci na reštrukturalizáciu by spoločnosť TAROM odišla z trhu, v dôsledku čoho by rumunskí občania, podniky a regióny prišli o základný nástroj regionálneho prepojenia potrebný pre dopravu, ako aj pre regionálny hospodársky a sociálny rozvoj. Požiadavka nevyhnutnosti pomoci stanovená v bode 38 písm. b) a v bode 53 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu je teda splnená.

- (273) Na základe uvedeného Komisia takisto dospela k záveru, že pomoc má stimulačný účinok, pretože bez pomoci na reštrukturalizáciu by spoločnosť TAROM takmer určite odišla z trhu, pričom by hrozilo narušenie dôležitej služby, ktorú poskytuje. Preto je splnená požiadavka, aby pomoc mala stimulačný účinok, ako sa uvádza v bode 38 písm. d) a v bode 59 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

7.3.3.2. Vhodnosť pomoci

- (274) Podľa bodu 38 písm. c) a bodu 54 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa pomoc na reštrukturalizáciu nebude považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ak sa inými, menej narušujúcimi opatreniami umožňuje dosiahnuť rovnaký cieľ; aj pomoc na reštrukturalizáciu musí byť primerane nahradená. V bode 58 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa stanovuje, že zvolené nástroje štátnej pomoci musia byť vhodné na problém platobnej schopnosti alebo likvidity, ktorý sa nimi má riešiť.
- (275) TAROM čelí problémom týkajúcim sa platobnej schopnosti a likvidity, ktoré sa musia pomocou na reštrukturalizáciu vyriešiť. Kombináciou nástrojov kapitálovej injekcie a odpísania dlhu (odôvodnenie 18), ktoré sa poskytujú ako pomoc na reštrukturalizáciu, sa rieši jednak výrazné zhoršenie vlastného kapitálu spoločnosti TAROM, ktoré je veľmi negatívne, a jednak nedostatok prostriedkov na splácanie existujúceho dlhu a pokrytie potrieb peňažných tokov na bežnú prevádzku.
- (276) Komisia v tejto súvislosti považuje pomoc na reštrukturalizáciu vo výške 95,3 milióna EUR za vhodnú, pokiaľ ide o formu, a to z dvoch hlavných dôvodov. Po prvé, vzhľadom na to, že spoločnosť TAROM je podnikom v ťažkostiach, ktorého značné straty z minulosti viedli k zápornému vlastnému imaniu minimálne od roku 2020 (odôvodnenie 13), v prípade absencie pomoci na reštrukturalizáciu, ktorá by zlepšila jeho platobnú schopnosť, by príjemca nebol schopný vytvoriť dostatočné vlastné imanie na vyrovnanie minulých strát a prilákať významné dlhodobé financovanie na kapitálových trhoch. Pomoc na reštrukturalizáciu poskytuje spoločnosti TAROM potrebné financovanie vo forme vlastného kapitálu na posilnenie jej platobnej schopnosti a súvahovej pozície. Po druhé, z prognóz likvidity vyplýva, že bez pomoci na reštrukturalizáciu by v roku 2024 boli peňažné prostriedky získané z prevádzkových činností spoločnosti TAROM záporné, ak by sa splatili niektoré dlhy (ako napríklad pomoc na záchranu) (pozri odôvodnenia 54 až 56). Veľký hotovostný deficit prognózovaný na konci roka 2024 by nebol pokrytý a spoločnosť TAROM by nemala dostatok finančných prostriedkov na zabezpečenie dodávky štyroch lietadiel typu Boeing 737-8 MAX ani na platenie sadzieb za prenájom za svoje existujúce lietadlá. Komisia v rozhodnutí o začatí konania nevyjadrila v súvislosti s týmto aspektom žiadne obavy.
- (277) Z týchto dôvodov Komisia dospela k záveru, že forma pomoci na reštrukturalizáciu je najvhodnejším spôsobom riešenia problémov spoločnosti TAROM a že zvolené nástroje riešia problémy príjemcu súvisiace s likviditou aj platobnou schopnosťou.
- (278) Pokiaľ ide o náhradu pre štát, v dôsledku výrazného zníženia výšky pomoci na reštrukturalizáciu v porovnaní s pôvodným plánom reštrukturalizácie a vylúčenia priameho grantu plánovaného v pôvodnom reštrukturalizačnom pláne sa pochybnosti Komisie vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania v tejto súvislosti zmiernili. Okrem toho štát v rámci aktualizovaného reštrukturalizačného plánu dostane náhradu vo forme očakávaného kladného čistého zisku, vďaka čomu sa zvýši hodnota štátneho podielu v spoločnosti TAROM. V dôsledku zvýšenia základného imania sa najmä zvýši podiel štátu v spoločnosti TAROM zo súčasnej úrovne 97,22 % približne na 98,5 %, čo umožní štátu získať takmer všetky výhody z úspešnej reštrukturalizácie spoločnosti TAROM. Takáto náhrada štátu sa môže považovať za vhodnú, a preto je plánovaná pomoc na reštrukturalizáciu vhodne odmenená.

(279) Za uvedených okolností sa Komisia domnieva, že pomoc na reštrukturalizáciu je vhodná.

7.3.3.3. Primeranosť

- (280) Podľa bodu 38 písm. e) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nesmie výška pomoci na reštrukturalizáciu presiahnuť minimum potrebné na dosiahnutie cieľa uvedenej pomoci. Rozsah a intenzita pomoci na reštrukturalizáciu sa musí obmedziť na striktné minimum potrebné na uskutočnenie reštrukturalizácie vzhľadom na existujúce finančné zdroje príjemcu, jeho akcionárov alebo podnikateľskú skupinu, do ktorej patrí. Musí sa zabezpečiť predovšetkým dostatočná úroveň vlastného príspevku na náklady na reštrukturalizáciu a na rozdelenie zaťaženia, a ak sa štátna pomoc poskytuje vo forme, ktorá zlepšuje kapitálovú pozíciu príjemcu, musia sa zaviesť opatrenia na rozdelenie zaťaženia. V posúdení týchto požiadaviek sa zohľadní akákoľvek vopred poskytnutá pomoc na záchranu (bod 61 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu).
- (281) Vlastný príspevok príjemcu k reštrukturalizačnému plánu musí byť reálny a skutočný a mal by byť bežne porovnateľný s pomocou poskytovanou s cieľom vylepšiť platobnú alebo likvidnú pozíciu príjemcu. V súlade s bodom 63 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musí Komisia posúdiť, či sú rôzne zdroje vlastného príspevku reálne a neobsahujú pomoc. Podľa bodu 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu Komisia zvyčajne považuje vlastný príspevok za primeraný, ak jeho suma predstavuje najmenej 50 % nákladov na reštrukturalizáciu.
- (282) Komisia musí overiť, či sú rôzne zdroje financovania aktualizovaného reštrukturalizačného plánu skutočné, t. j. či je dostatočne isté, že sa zrealizujú počas obdobia reštrukturalizácie a že nezahŕňajú očakávané budúce zisky.
- (283) Zdroje vlastného príspevku spoločnosti TAROM pochádzajú z finančného prenájmu (odôvodnenie 76) a z predaja lietadiel (odôvodnenie 78). Pokiaľ ide o predaj lietadiel, spoločnosť TAROM uzavrela kúpne zmluvy v hodnote [...] mil. EUR (týkajúce sa predaja štyroch lietadiel typu Boeing 737-300, jedného motora pre Boeing 737-300 a siedmich lietadiel typu ATR 42-500) (odôvodnenie 76). Výnosy z predaja týchto aktív sú skutočnými a reálnymi zdrojmi, ktoré zvyšujú hotovostnú pozíciu spoločnosti TAROM, a tým prispievajú k reštrukturalizácii. Vzhľadom na to, že všetci kupujúci týchto aktív sú obchodnými podnikmi, ktoré zaplatili cenu, ktorá je výsledkom ponukového konania (odôvodnenie 76), ani tieto prostriedky neobsahujú pomoc. Pokiaľ ide o finančnú zmluvu uzavretú na prenájom nového lietadla v hodnote približne [...] mil. EUR bez úrokov, bola podpísaná zmluva o prenájme. Príspevok je teda skutočný (zmluva je podpísaná), reálny (prispieva k financovaniu reštrukturalizácie prostredníctvom predfinancovania lietadla získaného od prenajímateľa) a neobsahuje pomoc (dohodnutý so súkromným kupujúcim za komerčných podmienok bez akejkoľvek štátnej záruky).
- (284) Pokiaľ ide o ďalšie zdroje príjmov, ktoré TAROM plánuje (odôvodnenie 80), konkrétne príjmy z predaja svojich účastí v [...], príjmy z predaja prevádzkového intervalu na letisku [...] a z predaja ďalších lietadiel (typu Airbus 318), nemožno ich považovať za reálne a skutočné. V súčasnosti sa rokuje najmä o predaji prevádzkového intervalu [...], ale nebol vybraný žiadny kupujúci ani dohodnutá cena, a teda ani nebola podpísaná žiadna dohoda v tomto zmysle. To isté platí aj pre predaj účastí. Vypracovali sa ocenenia a získali súhlasy s predajom od rozhodovacích orgánov spoločnosti TAROM, ale dosiaľ nebola doručená žiadna záväzná ponuka. Okrem toho, ako sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania, plánované predaje účastí nemožno považovať za neobsahujúce pomoc, ak nebol preukázaný súlad so zásadou súkromného subjektu v trhovom hospodárstve (pozri odôvodnenie 28). Predaj lietadla typu Airbus 318 je v pokročilejšom štádiu, zatiaľ však bolo podpísané len nezáväzné vyhlásenie o zámere [...]. Ak sa tieto operácie počas obdobia reštrukturalizácie zrealizujú, prispievajú k posilneniu životaschopnosti spoločnosti TAROM. V súčasnosti však nemožno považovať za dostatočne isté, že sa predaj uvedených aktív uskutoční. Preto nepredstavujú reálny a skutočný vlastný príspevok.
- (285) Komisia preto môže akceptovať ako reálny a skutočný vlastný príspevok neobsahujúci pomoc sumu 77,66 milióna EUR, ktorú spoločnosť TAROM poskytla na náklady na reštrukturalizáciu, a domnieva sa, že jej pochybnosti uvedené v rozhodnutí o začatí konania v tejto súvislosti boli rozptýlené. Vzhľadom na skutočnosť, že celkové náklady na reštrukturalizáciu predstavujú 172,96 milióna EUR a že sú financované pomocou na reštrukturalizáciu vo výške 95,3 milióna EUR, vlastný príspevok sa na financovaní nákladov na reštrukturalizáciu podieľa 44,9 %, teda menej ako 50 %.

- (286) Komisia môže v súlade s bodom 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu akceptovať príspevok, ktorý nedosahuje 50 % nákladov na reštrukturalizáciu, za výnimočných okolností a v prípadoch osobitných ťažkostí, ak suma tohto príspevku je beztak značná. Tieto okolnosti a prípady musí členský štát preukázať.
- (287) Za súčasných okolností po vypuknutí pandémie COVID-19 sa Komisia domnieva, že v prípade spoločnosti TAROM a na základe usmernenia uvedeného v dočasnom rámci pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID-19⁽¹¹¹⁾ môže byť opodstatnené, aby vlastný príspevok zostal pod prahovou úrovňou 50 % nákladov na reštrukturalizáciu, pretože je naďalej značný a obsahuje dodatočné nové financovanie za trhových podmienok.
- (288) Komisia uznáva, že pandémia COVID-19 a opatrenia prijaté na jej potlačenie vytvorili pre príjemcu výnimočné okolnosti v súvislosti so závažnou poruchou fungovania hospodárstva v zmysle článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ. V tejto súvislosti bola činnosť spoločnosti TAROM od roku 2020 zasiahnutá pandémiou COVID-19 na strane dopytu aj ponuky (odôvodnenie 9). Pandémia COVID-19 ešte zhoršila situáciu, v ktorej sa trhy na financovanie dlhu do veľkej miery zatvárali alebo v niektorých odvetviach obmedzovali a finančné inštitúcie vo všeobecnosti znižovali svoje úverové limity.
- (289) Hoci sa pandémia COVID-19 skončila a platnosť dočasného rámca vypršala, vplyv pandémie zasiahol najmä letecký priemysel. Podľa prognóz organizácie Eurocontrol (pozri odôvodnenie 91) sa letecká prevádzka obnovila na úrovne pred pandémiou COVID-19 až v priebehu roka 2023, teda tri roky po vrchole krízy. Ako možno vidieť na obrázku 1, TAROM bola v roku 2020 výraznejšie zasiahnutá v porovnaní s priemerom odvetvia a jej oživenie bolo v roku 2021 ťažšie. Zatiaľ čo v roku 2022 sa oživenie spoločnosti TAROM zrýchlilo, do roku 2023 zostalo pod priemernou mierou oživenia podľa organizácie Eurocontrol a očakáva sa, že zostane pod priemernou mierou oživenia podľa organizácie Eurocontrol v základnom aj pesimistickom scenári až do roku 2025 vrátane. Pomalší rast spoločnosti TAROM a jej oživenie na úrovne pred pandémiou COVID-19 v porovnaní s priemerom odvetvia možno čiastočne pripísať oneskorenej obnove flotily, ktorej účinky by sa podľa očakávaní mali prejaviť najskôr v roku 2025.
- (290) Keďže vlastný príspevok dosahuje 44,9 % nákladov na reštrukturalizáciu, čo predstavuje významnú časť týchto nákladov a nie je ďaleko od prahovej úrovne 50 %, a keďže jeho väčšia časť (približne 80 %) je poskytnutá vo forme nového financovania, ako aj vzhľadom na vplyv, ktorý mala pandémia COVID-19 na činnosti spoločnosti TAROM, Komisia dospela k záveru, že v tomto prípade je vlastný príspevok vo výške 44,9 % prijateľný.
- (291) Podľa bodov 65, 66 a 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu môže mať štátna podpora poskytovaná vo forme, ktorá vylepšuje kapitálovú pozíciu príjemcu, vplyv na ochranu akcionárov a podriadených veriteľov pred dôsledkami ich voľby investovať do príjemcu, čo môže vytvárať morálny hazard a oslabovať trhové disciplíny. Pomoc na pokrytie strát by sa teda mala poskytovať len za podmienok, ktoré zahŕňajú primerané rozdelenie zaťaženia medzi existujúcich investorov, a k štátnemu zásahu by sa malo prikrčiť až potom, čo boli straty v plnom rozsahu zaúčtované a pripísané existujúcim akcionárom alebo držiteľom podriadeného dlhu. Primerané rozdelenie zaťaženia bude takisto znamenať, že akákoľvek štátna pomoc, ktorá vylepšuje kapitálovú pozíciu príjemcu, by sa mala poskytovať za podmienok, ktoré štátu umožnia, aby sa primerane podieľal na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu s prihliadnutím na sumu štátneho kapitálu vloženého v porovnaní so zostávajúcim vlastným kapitálom spoločnosti po zaúčtovaní strát.
- (292) Pomoc na reštrukturalizáciu nestimuluje morálny hazard ani nadmerné podstupovanie rizika, ktoré by prinášalo výhody akcionárom alebo veriteľom. Ako sa uvádza v oddiele 6.3.3, rumunský štát, ktorý je v súčasnosti poskytovateľom pomoci, dohliada ako väčšinový akcionár na strategické a obchodné rozhodnutia spoločnosti TAROM. Prevádzka spoločnosti nebola financovaná ani podriadeným dlhom, ani hybridným (stratu absorbujúcim) financovaním, ktoré by sa pravdepodobne čiastočne odpísali v súlade s požiadavkami na rozdelenie zaťaženia stanovenými v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. V takomto prípade sa rozdelenie

⁽¹¹¹⁾ Oznámenie Komisie – Dočasný rámec pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID-19 (Ú. v. EÚ C 91I, 20.3.2020, s. 1), zmenené oznámeniami Komisie C(2020) 2215 (Ú. v. EÚ C 112I, 4.4.2020, s. 1), C(2020) 3156 (Ú. v. EÚ C 164, 13.5.2020, s. 3), C(2020) 4509 (Ú. v. EÚ C 218, 2.7.2020, s. 3), C(2020) 7127 (Ú. v. EÚ C 340I, 13.10.2020, s. 1), C(2021) 564 (Ú. v. EÚ C 34, 1.2.2021, s. 6), C(2021) 8442 (Ú. v. EÚ C 473, 24.11.2021, s. 1) a C(2022) 7902 (Ú. v. EÚ C 423, 7.11.2022, s. 9).

zaťaženia medzi menšinových akcionárov dosiahne čiastočnou absorpciou strát prostredníctvom zníženia kapitálu a následnej kapitálovej injekcie, ako je opísané v oddiele 6.3.3. Po prvé, straty spoločnosti TAROM budú čiastočne absorbované znížením kapitálu o [...] mld. RON. Nasledovať bude zvýšenie základného imania štátom o 43,07 milióna EUR, čím sa podiel menšinových akcionárov ⁽¹¹²⁾ zníži z pôvodných 2,75 % na približne [...] %. V uvedenej súvislosti menšinový akcionári spoločnosti TAROM prispievajú k reštrukturalizácii tým, že svojimi podielmi absorbujú straty a znižujú svoju účasť, čím zmierňujú potrebu štátnej pomoci a znižujú morálny hazard.

(293) Komisia preto dospela k záveru, že pomoc je primeraná.

7.3.3.4. Zásada „jedenkrát a naposledy“

(294) V záujme obmedzenia negatívnych účinkov pomoci, aby sa zabránilo neprípustným účinkom na hospodársku súťaž a obchod, a zaistenia pozitívnej celkovej bilancie ⁽¹¹³⁾ musí byť pomoc poskytnutá podnikom v ťažkostiach v súlade so zásadou „jedenkrát a naposledy“, ktorou sa takáto pomoc obmedzuje na obdobie desiatich rokov.

(295) Komisia povoľuje poskytnutie pomoci na reštrukturalizáciu len na podporu jednej reštrukturalizačnej operácie a, ak je to vhodné, za predpokladu, že od minulého poskytnutia pomoci na reštrukturalizáciu alebo skončenia či zastavenia reštrukturalizačného plánu uplynulo viac ako desať rokov ⁽¹¹⁴⁾. Komisia povoľuje výnimky z uvedeného pravidla vtedy, ak pomoc na reštrukturalizáciu nasleduje po pomoci na záchranu v rámci jednej reštrukturalizačnej operácie ⁽¹¹⁵⁾.

(296) Z pomoci na reštrukturalizáciu pre spoločnosť TAROM sa podporuje iba jedna reštrukturalizačná operácia. TAROM (vrátane všetkých ňou kontrolovaných dcérskych spoločností) v posledných desiatich rokoch nedostala pomoc na záchranu ani reštrukturalizáciu okrem pomoci na záchranu schválenej vo februári 2020 (pozri odôvodnenie 11), ktorá bola poskytnutá na šesť mesiacov a je pokračovaním posudzovanej pomoci na reštrukturalizáciu a s ktorou tvorí jednu reštrukturalizačnú operáciu. Zásada „jedenkrát a naposledy“ je preto dodržaná.

7.3.3.5. Opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže

(297) Ako je vysvetlené v bodoch 87 až 93 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže spôsobených pomocou na reštrukturalizáciu by mali byť stanovené úmerne k rušivým účinkom pomoci a mali by závisieť od viacerých faktorov, najmä od: i) výšky a charakteru pomoci, ako aj podmienok a okolností, za ktorých sa pomoc poskytnula; ii) veľkosti a relatívnej dôležitosti príjemcu na trhu a znakov dotknutého trhu a iii) miery obáv z morálneho hazardu, ktoré ostanú po uplatnení vlastného príspevku a opatrení na rozdelenie zaťaženia.

(298) Štrukturálne opatrenia by mohli zahŕňať odčlenenie aktív, zníženie kapacity alebo obmedzenie prítomnosti na trhu. Mali by uprednostňovať vstup nových konkurentov, rozšírenie existujúcich malých konkurentov alebo cezhraničnej činnosti s prihliadnutím na trh alebo trhy, na ktorých bude mať príjemca po reštrukturalizácii významnú trhovú pozíciu, a to najmä na trhy, kde existuje výrazná nadmerná kapacita (body 78 a 79 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu). Cieľom behaviorálnych opatrení je zabezpečiť, aby sa pomoc použila len na financovanie obnovy dlhodobej životaschopnosti a aby sa nezneužívala na predĺženie závažného a pretrvávajúceho narušenia štruktúry trhu ani na ochranu príjemcu pred zdravou konkurenciou (bod 83 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu).

(299) Ako sa uvádza v odôvodneniach 117 až 124, Rumunsko navrhlo tieto štrukturálne opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže: i) zníženie rozsahu činností prostredníctvom rušenia trás, znížovania frekvencie na existujúcich trasách a zoštíhlenia flotily, čo povedie k zníženiu kapacity vyjadrenej ako zníženie počtu dostupných miestokilometrov a ii) [...] prenájom a/alebo predaj prevádzkových intervalov a iii) odčlenenie podielov vo vertikálne prepojených spoločnostiach, ktoré vytvárajú zisk.

⁽¹¹²⁾ Verejné spoločnosti CNAB a Romatsa RA a súkromný investičný fond Muntenia; pozri odôvodnenie 8.

⁽¹¹³⁾ Bod 38 písm. f) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽¹¹⁴⁾ Body 70 a 71 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽¹¹⁵⁾ Bod 72 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

- (300) Pokiaľ ide o zníženie rozsahu činností, ako sa uvádza v odôvodnení 118, ide o zrušenie 14 trás zo 41, ktoré TAROM prevádzkovala v roku 2019, čo predstavuje zníženie celkového počtu letov prevádzkovaných v roku 2019 o 17 % a prepravených cestujúcich o 18 %. Znamená to zrušenie jednej tretiny trás spoločnosti TAROM, čo predstavuje významnú časť jej činností. Hoci v roku 2019 nedosahovala žiadna z dotknutých trás úroveň ziskovosti C3, je potrebné poznamenať, že v tom čase mala TAROM len tri takéto trasy (OTP – Budapešť, OTP – Sofia a Brusel – Štrasburg), keďže prevádzkové činnosti výrazne ovplyvňoval neefektívny obchodný model. Tento vplyv možno čiastočne eliminovať preskúmaním ziskovosti trás na úrovni C1. Z tohto pohľadu malo v roku 2019 pozitívne výsledky 10 zo 14 trás. TAROM zaznamenala rast na 12 zo 14 trás, pričom 9 z nich sa týka preťažených letísk, kde je vysoký dopyt po prevádzkových intervaloch. Na jednom z najviac preťažených letísk vo svojom portfóliu, a to na letisku [...], ponúkne spoločnosť TAROM od októbra 2024 dvojicu prevádzkových intervalov (pozri odôvodnenie 119) na prenájom a napokon ponúkne túto dvojicu prevádzkových intervalov na predaj. Tieto zrušenia jednoznačne poskytujú konkurentom príležitosť rozšíriť svoje pôsobenie na mnohých atraktívnych trasách. Rumunské orgány sa zaviazali, že TAROM počas obdobia reštrukturalizácie neotvorí žiadnu zo zrušených trás a predá prevádzkový interval na letisku [...] [...], najneskôr však na konci obdobia reštrukturalizácie v roku 2026 (pozri odôvodnenie 119).
- (301) Napriek skutočnosti, že obdobie reštrukturalizácie spoločnosti TAROM sa začalo v roku 2021, Komisia považuje za vhodné posúdiť zrušenie trás a zníženie kapacity so zreteľom na stav činností v roku 2019 (namiesto roku 2020, ako roku, ktorý bezprostredne predchádzal obdobiu reštrukturalizácie), pretože činnosti spoločnosti TAROM boli v roku 2020 výrazne ovplyvnené cestovnými obmedzeniami zavedenými na zabránenie šíreniu pandémie COVID-19, ako sa uvádza v odôvodnení 118.
- (302) Na svojich zostávajúcich trasách TAROM čiastočne zníži frekvencie; konkrétne v roku 2026 dôjde k 28 % zníženiu celkového počtu pravidelných letov (a 27 % zníženiu, ak sa započítajú charterové lety) v porovnaní s úrovňami v roku 2019 (pozri odôvodnenie 121). Vzhľadom na to, že v roku 2022 existovala konkurencia na všetkých trasách, ktorých sa týkalo zníženie frekvencie, s výnimkou jednej (Satu Mare), možno očakávať, že konkurenti budú mať záujem zvýšiť frekvenciu svojich letov na týchto trasách, najmä vzhľadom na skutočnosť, že deväť z dotknutých trás zahŕňa preťažené letiská. Zníženie frekvencií spolu so zrušením trás a zoštíhlením flotily z 25 lietadiel v roku 2019 na 14 do roku 2025, ktoré sa zachovávajú do konca obdobia reštrukturalizácie, bude mať za následok zníženie počtu dostupných miestokilometrov o [...] % – a zníženie počtu dostupných miestokilometrov o [...] % na trasách s úrovňou ziskovosti C1 – v porovnaní s úrovňami v roku 2019. To predstavuje významné zníženie rozsahu ziskových činností.
- (303) Rumunsko sa zaviazalo zabezpečiť, aby spoločnosť TAROM do roku 2025 prevádzkovala maximálne 18 lietadiel a po zvyšok obdobia reštrukturalizácie maximálne 14 lietadiel.
- (304) Napokon, ako je uvedené v odôvodnení 124, TAROM odčlení svoje účasti v [...] a [...]. Vzhľadom na to, že iba [...] spoločnosti TAROM, možno očakávať, že len odčlenenie účasti spoločnosti TAROM v [...] zníži jej prítomnosť na trhu. Odčlenenie podielu v [...] ešte viac zníži ziskové činnosti spoločnosti TAROM, jej prítomnosť na trhu a opäť ponúkne konkurentom možnosť vstúpiť do tejto ziskovej činnosti, a tak vstúpiť na rumunský trh alebo posilniť svoje postavenie na ňom. Rumunské orgány sa zaviazali zabezpečiť, aby TAROM predala svoje účasti v [...], ako aj v [...], najneskôr však na konci obdobia reštrukturalizácie v roku 2026 (pozri odôvodnenie 124).
- (305) Tento jasný balík opatrení na zníženie kapacity a činnosti spolu s pevnými záväzkami, ktoré Rumunsko ponúklo, predstavujú výrazné zlepšenie v porovnaní s pôvodným reštrukturalizačným plánom a zmiernili pochybnosti Komisie vyjadrené v rozhodnutí o začatí konania.
- (306) Vzhľadom na veľkosť a podiel spoločnosti TAROM na trhu (pozri odôvodnenie 9) sa Komisia domnieva, že zníženie rozsahu činností, ktoré by prekročilo úrovne navrhované Rumunskom, by mohlo poškodiť obchodný model spoločnosti TAROM a ovplyvniť jej dlhodobú životaschopnosť. S prihliadnutím na značnú sumu nového financovania, ktorú spoločnosť TAROM poskytla vo forme finančného prenájmu na nové lietadlo typu Boeing 737-8 MAX (pozri odôvodnenie 76) a ktorá predstavuje viac ako tretinu celkových nákladov na reštrukturalizáciu, plánované zníženie základného imania približne vo výške [...] mld. RON z celkového základného imania vo výške

2,26 miliardy RON, čo predstavuje značné úsilie akcionárov absorbovať straty, a vzhľadom na skutočnosť, že úplná absorpcia strát nie je pre spoločnosť TAROM možná, keďže jej akumulované straty vysoko prevyšujú jej základné imanie, plánované zníženie ich podielov z 2,75 % na [...] %, čo predstavuje zníženie hodnoty ich podielu o viac ako [...] % (pozri odôvodnenie 81), ako aj odklad splácania dlhu získaného od významných veriteľov a nevymáhanie prenajatých lietadiel zo strany všetkých prenajímateľov (odôvodnenie 85), sa Komisia domnieva, že riziko morálneho hazardu bolo účinne obmedzené a že balík opatrení opísaný v odôvodnení 300 otvorí konkurentom značnú kapacitu a ponúkne im príležitosť vstúpiť na rumunský trh alebo posilniť svoje postavenie na ňom.

- (307) Okrem toho, ako sa uvádza v odôvodnení 126, Rumunsko sa zaviazalo zabezpečiť, že TAROM bude dodržiavať behaviorálne opatrenia uvedené v bode 84 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, konkrétne zdržať sa i) nadobudnutia podielov počas obdobia reštrukturalizácie, s výnimkou prípadov, keď je to nevyhnutné na zabezpečenie jej životaschopnosti a schválené Komisiou, a ii) zdržať sa zverejňovania štátnej pomoci ako konkurenčnej výhody pri uvádzaní svojich produktov a služieb na trh. Tým sa zabezpečí, že spoločnosť TAROM nevyužije pomoc na rozšírenie svojej obchodnej činnosti prostredníctvom nadobudnutia podielov v konkurenčných spoločnostiach alebo na zvýšenie svojich tržieb prostredníctvom reklamného zverejňovania podpory, ktorú dostáva od rumunského štátu. V tejto súvislosti je potrebné zamietnuť návrh spoločnosti Wizz Air, že by bolo vhodné uložiť spoločnosti TAROM obmedzenia odmeňovania manažmentu, ktoré boli uložené niektorým leteckým spoločnostiam v rámci rekapitalizačných opatrení v súvislosti s pandémiou COVID-19 (pozri odôvodnenie 47), keďže na rozdiel od tohto prípadu obmedzenia odmeňovania členov manažmentu príjemcov pomoci boli jednou z podmienok zlučiteľnosti pomoci na rekapitalizáciu v súvislosti s pandémiou COVID-19 podľa vtedy platného právneho rámca, a spoločnosť Wizz Air nepreukázala a nie je zrejmé, ako by obmedzenia odmeňovania manažmentu v tomto prípade prispeli k obmedzeniu narušení hospodárskej súťaže.
- (308) V súlade s bodom 83 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa týmito opatreniami zabezpečí, aby sa pomoc použila len na financovanie obnovy dlhodobej životaschopnosti príjemcu a aby sa nezneužívala na narušanie trhu ani na ochranu príjemcu pred zdravou konkurenciou.
- (309) Komisia sa preto domnieva, že opatrenia na zmenšenie obmedzení hospodárskej súťaže sú vhodné na zníženie negatívnych účinkov pomoci na reštrukturalizáciu.

7.3.3.6. Transparentnosť a podávanie správ

- (310) Podľa bodu 38 písm. g) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musia mať členské štáty, Komisia, hospodárske subjekty a verejnosť nesťažený prístup k všetkým príslušným aktom a informáciám, ktoré sa týkajú poskytnutej pomoci. Na tento účel sa rumunské orgány zaviazali uplatňovať ustanovenia o transparentnosti z bodu 96 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, a to sprístupnením príslušných informácií na webových sídlach www.monitoruloficial.ro, www.ajutordestat.ro, www.tarom.ro a www.mt.gov.ro.
- (311) Komisia považuje za potrebné, aby Rumunsko predkladalo pravidelné správy o realizácii aktualizovaného reštrukturalizačného plánu každých šesť mesiacov od dátumu prijatia tohto rozhodnutia až do konca obdobia reštrukturalizácie. V týchto správach sa uvedú najmä dátumy skutočného vyplácania finančných prostriedkov, ku ktorému sa zaviazal štát, a vlastného príspevku, všetky odchýlky od finančných alebo prevádzkových trajektórií aktualizovaného reštrukturalizačného plánu, obmedzenia a zníženia nákladov, príjmov dosiahnutých reštrukturalizačnými opatreniami a nápravné opatrenia zamýšľané alebo prijaté Rumunskom, prípadne príjmom.

7.3.3.7. Vyváženie pozitívnych a negatívnych účinkov

- (312) Dôkladne navrhnuté opatrenie štátnej pomoci musí zabezpečovať celkovú pozitívnu vyváženosť účinkov opatrenia tým, že sa ním bráni nepriaznivému vplyvu na podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (313) Ako sa uvádza v oddiele 7.3.2, pomoc na reštrukturalizáciu má pozitívny účinok, pretože prispieva k rozvoju služieb leteckej dopravy v Rumunsku. Pomoc predovšetkým zabráňuje riziku narušenia dôležitej služby (pozri oddiel 7.3.2.1) a umožňuje spoločnosti TAROM vykonávať reštrukturalizačné opatrenia, ktoré príjemcovi pomoci umožnia návrat k dlhodobej životaschopnosti (oddiel 7.3.2.2).
- (314) V usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu Komisia stanovila kritériá, ktoré skúma pri posudzovaní zlučiteľnosti pomoci na reštrukturalizáciu s vnútorným trhom, čím zabezpečuje, aby rozvoj predmetnej hospodárskej činnosti nepriaznivo neovplyvňoval podmienky obchodu v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom. Ako sa vysvetľuje v predchádzajúcom texte, pomoc na reštrukturalizáciu je

potrebná a má stimulačný účinok (pozri oddiel 7.3.3.1), je vhodná (pozri oddiel 7.3.3.2) a primeraná (pozri oddiel 7.3.3.3). Okrem toho sú zavedené spoľahlivé ochranné opatrenia na obmedzenie negatívnych účinkov pomoci prostredníctvom kompenzačných opatrení minimalizujúcich narušenia hospodárskej súťaže (pozri oddiel 7.3.3.5), ako aj dodržiavaním zásady „jedenkrát a naposledy“ (pozri oddiel 7.3.3.4) a požiadaviek na transparentnosť (pozri oddiel 7.3.3.6).

- (315) Navrhované opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže vrátane celkového zníženia dostupných miestokilometrov spoločnosti TAROM, zníženia počtu letov (frekvencie), zrušenia trás a zníženia počtu lietadiel, ako aj odčlenenie jej účasti v [...] znížia prítomnosť spoločnosti TAROM na trhu, na ktorom má po reštrukturalizácii naďalej pôsobiť, a povedú k určitej miere otvorenia trhu.
- (316) Vzhľadom na uvedené sa Komisia domnieva, že opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže spôsobených pomocou sú vhodné na zníženie negatívnych účinkov pomoci na reštrukturalizáciu.
- (317) V dôsledku toho pozitívny vplyv pomoci na reštrukturalizáciu na rozvoj činností leteckej dopravy v Rumunsku prevažuje nad potenciálnymi negatívnymi účinkami na hospodársku súťaž a obchod, ktoré preto nie sú nepriaznivo ovplyvnené v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.

7.4. Posúdenie sťažnosti predloženej spoločnosťou Wizz Air Malta

- (318) Komisia dostala 14. marca 2024 sťažnosť, ktorú podala spoločnosť Wizz Air Malta (ďalej len „sťažovateľ“) a v ktorej sa tvrdilo, že Rumunsko poskytlo spoločnosti TAROM dodatočnú pomoc v súvislosti s reštrukturalizáciou, a to tromi spôsobmi: i) prostredníctvom kapitálových injekcií počas obdobia reštrukturalizácie, ktoré presahujú rámec pomoci schválenej v druhom rozhodnutí Komisie o náhrade škody a/alebo predstavujú zmenu pomoci schválenej v prvom rozhodnutí Komisie o náhrade škody vo forme verejnej záruky; ii) prijatím zmluvnej doložky vedúcej k nevymožiteľnosti kolaterálu poskytnutému jednému z veriteľov spoločnosti TAROM – verejnej spoločnosti CNAB, ktorá má rovnakého väčšinového vlastníka ako spoločnosť TAROM, t. j. rumunský štát zastúpený svojím ministerstvom dopravy; iii) predajom prevádzkového intervalu [...] za nižšiu ako trhovú cenu. Tieto tvrdenia sú uvedené v oddiele 6.8.
- (319) Komisia posúdi, či z týchto opatrení vyplýva akákoľvek neoprávnená pomoc a do akej miery majú tieto tvrdenia vplyv na zlučiteľnosť notifikovaných opatrení s článkom 107 ods. 3 ZFEÚ.
- (320) V dňoch uvedených v odôvodnení 6 Rumunsko predložilo svoje pripomienky k trom tvrdeniam, ktoré vzniesol sťažovateľ, a uviedlo, že sú neopodstatnené z týchto dôvodov: i) zvýšenie kapitálu vo výške 1,9 milióna EUR bolo v súlade s pomocou schválenou v druhom rozhodnutí Komisie o náhrade škody; zvýšenia kapitálu v celkovej výške 2,7 milióna EUR boli len vymáhaním verejnej záruky schválenej prvým rozhodnutím Komisie o náhrade škody v súlade s platnými právnymi a zmluvnými ustanoveniami a v každom prípade boli súčasťou notifikovaných opatrení, keďže súviseli s potrebami likvidity spoločnosti TAROM počas obdobia reštrukturalizácie (pozri odôvodnenia 141 a 143); ii) podmienená doložka o zábezpekách nemala žiadny vplyv na trhové správanie spoločnosti TAROM ani CNAB, keďže štát ako dozorný orgán nesmie podľa zákona zasahovať do obchodných rozhodnutí manažmentu, čo preukazuje aj skutočné správanie týchto spoločností, ktoré je založené na maximalizácii pravdepodobnosti úplného splatenia dlhu spolu s pokutami za omeškanie, pričom doložka bude v každom prípade z dohody odstránená (pozri odôvodnenie 144); iii) TAROM urobila všetko pre to, aby dosiahla čo najvyššiu cenu za predaj prevádzkového intervalu [...], čo preukazuje najatie nezávislého znalca a prebiehajúce ponukové konanie. Tieto pripomienky rumunských orgánov sú uvedené v oddiele 6.9.
- (321) Z podania Rumunska k prvému tvrdeniu vyplýva, že kapitálové injekcie uvedené v prvom tvrdení možno rozdeliť na tri časti: i) prvá časť zahŕňa dve zvýšenia kapitálu o 9 000 000 RON a 439 155 RON (spolu 9 439 155 RON alebo približne 1,9 milióna EUR), ktoré sa uskutočnili na základe druhého rozhodnutia o náhrade škody; ii) druhá časť zahŕňa zvýšenie kapitálu vo výške 5 394 285 RON, 5 460 515 RON a 1 663 200 RON (spolu 12 518 000 RON)

alebo približne 2,7 milióna EUR, ktoré Rumunsko notifikovalo ako pomoc na reštrukturalizáciu v rámci notifikácie v tejto veci, a iii) tretia časť zahŕňa rozhodnutia akcionárov, ktorými sa povoľujú budúce zvýšenia kapitálu do výšky približne 14,9 milióna RON alebo približne 3,21 milióna EUR, po ktorých nenasledovali potvrdzujúce rozhodnutia zhromaždenia akcionárov a ktoré sa neuskutočnili.

- (322) Rumunsko predložilo príslušné rozhodnutia akcionárov a finančné účty, z ktorých vyplýva, že zvýšenie kapitálu, ktoré ministerstvo dopravy skutočne vykonalo v rokoch 2022 a 2023, predstavuje 9 000 000 RON, 439 155 RON (spolu 9 439 155 RON alebo približne 1,9 milióna EUR), 5 394 285 RON, 5 460 515 RON, 1 663 200 RON (spolu 12 518 000 RON alebo približne 2,7 milióna EUR). Je to preto, že nie všetky predtým schválené zvýšenia kapitálu sa naozaj uskutočnili, keďže spoločnosti TAROM sa podarilo časť splátok zaručeného úveru uhradiť z vlastných zdrojov. Z toho vyplýva, že celkové zvýšenie kapitálu, ktoré sa doteraz počas obdobia reštrukturalizácie uskutočnilo, predstavuje 21 957 155 RON (približne 4,6 milióna EUR), a nie približne 7,8 milióna EUR, ako tvrdí sťažovateľ. Potvrdzuje to ročná účtovná závierka spoločnosti TAROM (za rok 2023 ešte nebola overená audítorom).
- (323) Z tejto sumy bola v druhom rozhodnutí Komisie o náhrade škody schválená kapitálová injekcia vo výške 1,9 milióna EUR zodpovedajúca prvej časti prvého tvrdenia uvedeného v odôvodnení 321 ako zlučiteľná pomoc podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, a teda nemá vplyv na posúdenie notifikovaných opatrení.
- (324) Zvyšok z týchto 4,6 milióna EUR, konkrétne 2,7 milióna EUR, zodpovedajúci druhej časti prvého tvrdenia uvedeného v odôvodnení 321, notifikovalo Rumunsko v rámci notifikácie v tejto veci ako pomoc na reštrukturalizáciu. Keďže všetky splátky úveru súvisiace s prvým rozhodnutím o náhrade škody⁽¹¹⁶⁾, ktoré TAROM nebude schopná zaplatiť počas obdobia reštrukturalizácie z dôvodu nedostatku hotovosti, sú pokryté kapitálovými injekciami zahrnutými do zvýšenia kapitálu vo výške 45,77 milióna EUR notifikovaného ako pomoc na reštrukturalizáciu, Komisia posúdila príslušné kapitálové injekcie ako súčasť notifikovaných opatrení. Záver Komisie o tejto časti je zohľadnený v tomto rozhodnutí v súvislosti s uvedeným zvýšením kapitálu.
- (325) Od roku 2025 bude spoločnosť TAROM platiť všetky zostávajúce splátky zo svojich vlastných zdrojov.
- (326) Pokiaľ ide o zvyšné zvýšenia kapitálu v celkovej výške približne 3,21 milióna EUR, ktoré zodpovedajú tretej časti prvého tvrdenia uvedeného v odôvodnení 321, hoci ich v zásade schválilo zhromaždenie akcionárov, tieto rozhodnutia len teoreticky otvárajú možnosť takýchto injekcií, ale nenasledovali po nich potvrdzujúce rozhodnutia zhromaždenia akcionárov, na základe ktorých by bolo možné takéto zvýšenia vykonať. Keďže takéto potvrdzujúce rozhodnutia neboli prijaté, tieto zvýšenia kapitálu sa neuskutočnili a bolo by predčasné posudzovať hypotetickú výhodu poskytnutú spoločnosti TAROM.
- (327) Pokiaľ ide o druhé tvrdenie týkajúce sa doložky v dohode o zárukách medzi spoločnosťami TAROM a CNAB, Komisia poznamenáva, že v súčasnosti, keď má ukončiť svoje preskúmanie zlučiteľnosti notifikovaných opatrení⁽¹¹⁷⁾, nemá na základe informácií poskytnutých sťažovateľom dostatočné podklady na to, aby mohla opatrenie, ktoré je predmetom sťažnosti, označiť za štátnu pomoc a považovať ho za relevantné z hľadiska zlučiteľnosti notifikovaných opatrení. Aby sa však zabezpečilo dôkladné preskúmanie druhého tvrdenia a zároveň sa nezdržovalo konanie týkajúce sa notifikovaných opatrení, Komisia bude pokračovať v posudzovaní druhého tvrdenia v samostatnom konaní⁽¹¹⁸⁾.
- (328) Pokiaľ ide o tretie tvrdenie týkajúce sa predaja prevádzkového intervalu [...] pod jeho trhovou hodnotou, stačí uviesť, že k dnešnému dňu sa neuskutočnil žiadny predaj, takže je predčasné posúdiť, či sa hypotetický predaj

⁽¹¹⁶⁾ Ide o splátky z roku 2023 v celkovej výške 2,7 milióna EUR a splátky, ktoré budú splatné v priebehu roka 2024 v celkovej výške 3,29 milióna EUR, spolu približne 5,99 milióna EUR.

⁽¹¹⁷⁾ Prebiehajúce vyšetrovacie konanie, ktoré sa začalo 5. júla 2021 a počas ktorého Komisia riadne vypočula zainteresované strany a rozptýlila svoje pochybnosti uvedené v rozhodnutí o začatí konania, je potrebné bezodkladne ukončiť, a to aj vzhľadom na riziko (odôvodnené Rumunskom), že niektorí dodávatelia spoločnosti TAROM ukončia svoj vzťah s príjmom, ak do určitého dátumu nebude prijaté konečné rozhodnutie o pomoci na reštrukturalizáciu, čím by sa ohrozilo úspešné plnenie reštrukturalizačného plánu.

⁽¹¹⁸⁾ Vec SA.113203 (2024/FC).

prevádzkového intervalu [...] uskutoční za bežných trhových podmienok, a teda či by v čase predaja priniesol kupujúcemu tohto intervalu hospodársku výhodu. Z toho vyplýva, že toto tvrdenie sa týka potenciálneho budúceho opatrenia, a preto nemá vplyv na posúdenie notifikovaných opatrení.

- (329) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že druhá časť prvého tvrdenia, ktoré uviedol sťažovateľ, je súčasťou notifikácie v tejto veci, a preto sa záver Komisie o tejto časti zohľadňuje v tomto rozhodnutí týkajúcom sa notifikovanej pomoci na reštrukturalizáciu, a najmä kapitálovej injekcie vo výške 45,77 milióna EUR. Pokiaľ ide o prvú časť prvého tvrdenia, bola predmetom predchádzajúceho rozhodnutia Komisie a notifikácia v tejto veci sa jej netýka, pričom Komisia zaujme konečné stanovisko k tomuto tvrdeniu v samostatnom konaní uvedenom v odôvodnení 327. Pokiaľ ide o tretiu časť prvého tvrdenia, druhé tvrdenie a tretie tvrdenie, na základe informácií poskytnutých sťažovateľom Komisia nemá dostatočné podklady na to, aby opatrenia, ktoré sú predmetom sťažnosti, označila za štátnu pomoc; tieto tvrdenia však posúdi v samostatnom konaní uvedenom v odôvodnení 327.

7.5. Záver o zlučiteľnosti pomoci

- (330) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že pochybnosti, ktoré vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania, boli odstránené a že negatívne účinky pomoci určenej na reštrukturalizáciu na hospodársku súťaž a obchod sú obmedzené, a to najmä vzhľadom na obmedzenú veľkosť príjemcu, zdravú hospodársku súťaž na trhu, ako aj opatrenia obmedzujúce narušenia hospodárskej súťaže, ktorých vykonávanie by malo Rumunsko zabezpečiť. V dôsledku toho pozitívne účinky pomoci určenej na reštrukturalizáciu na rozvoj činností leteckej dopravy, ak Rumunsko zabezpečí realizáciu aktualizovaného reštrukturalizačného plánu ⁽¹¹⁹⁾, prevažujú nad zostávajúcimi negatívnymi účinkami na hospodársku súťaž a obchod, ktoré preto nie sú nepriaznivo ovplyvnené v takom rozsahu, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (331) Po zohľadnení pripomienok od zainteresovanej strany a Rumunska, ako aj úprav reštrukturalizačného plánu a podpornej pomoci na reštrukturalizáciu uskutočnených na riešenie vyjadrených pochybností Komisia vo svojom posúdení dospela k záveru, že pomoc na reštrukturalizáciu je v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, keďže uľahčuje rozvoj služieb leteckej dopravy do Rumunska, z neho a v rámci neho a nenaruša hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi v takom rozsahu, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom. Informácie, ktoré poskytol sťažovateľ, nespochybňujú posúdenie Komisie v tomto rozhodnutí, a to bez ohľadu na ďalšie preskúmanie časti uvedenej sťažnosti v samostatnom konaní.

8. ZÁVER

- (332) Komisia konštatuje, že Rumunsko nedodržalo povinnosť zdržať sa konania stanovenú v článku 108 ods. 3 ZFEÚ a v roku 2023 neoprávnene poskytlo časť notifikovaných opatrení približne vo výške 2,7 milióna EUR. Komisia však dospela k záveru, že pomoc na reštrukturalizáciu, a to vrátane časti neoprávnene poskytnutej v roku 2023, je zlučiteľná s vnútorným trhom v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Kapitálová injekcia vo výške 2,7 milióna EUR poskytnutá v roku 2023 v prospech spoločnosti TAROM S.A. predstavuje štátnu pomoc a Komisia vyjadruje poľutovanie nad tým, že Rumunsko ju neoprávnene poskytlo v rozpore s článkom 108 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
2. Pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť TAROM S.A., ktorú Rumunsko čiastočne už poskytlo a ešte plánuje poskytnúť, vo forme kapitálovej injekcie zo strany štátu vo výške 45,77 milióna EUR (ktorá bude zrealizovaná a má sa zrealizovať v RON) a odpísania dlhu zodpovedajúceho výške záchranného úveru spolu s úrokmi a všetkými kurzovými rozdielmi približne vo výške 49,53 milióna EUR, čo celkovo predstavuje približne 95,3 milióna EUR, je zlučiteľná s vnútorným trhom v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

⁽¹¹⁹⁾ Bod 122 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

Článok 2

Rumunsko do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia informuje Komisiu o opatreniach prijatých na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Rumunsku.

V Bruseli 29. apríla 2024

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
výkonná podpredsedníčka
