



2025/775

24.4.2025

SKLEP KOMISIJE (EU) 2025/775

z dne 29. aprila 2024

o državni pomoči SA.59344 – 2021/C (ex 2021/N, ex 2020/PN) – Pomoč za prestrukturiranje družbi TAROM

(notificirano pod dokumentarno številko C(2024) 2968)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1), točka (a), Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ⁽¹⁾, in ob upoštevanju pripomb, ki so jih med postopkom predložile tretje osebe,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Po stikih pred priglasitvijo ⁽²⁾ so romunski organi 28. maja 2021 obvestili Komisijo, da nameravajo družbi TAROM S.A. (v nadaljnjem besedilu: TAROM) dodeliti pomoč za prestrukturiranje.
- (2) Komisija je z dopisom z dne 5. julija 2021 romunske organe obvestila, da bo v zvezi z navedeno pomočjo za prestrukturiranje začela postopek na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Romunski organi so svoje pripombe na navedbe iz navedenega dopisa predložili 11. avgusta 2021.
- (3) Sklep Komisije, da začne postopek (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka), je bil 3. septembra 2021 objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ⁽³⁾. Komisija je pozvala vse zainteresirane strani, naj predložijo pripombe.
- (4) Poleg pripomb romunskih organov je Komisija v predpisanem roku prejela pripombe ene zainteresirane strani, in sicer družbe Wizz Air Hungary Zrt. (v nadaljnjem besedilu: Wizz Air) ⁽⁴⁾. Navedene pripombe je posredovala romunskim organom, ki so imeli možnost, da nanje odgovorijo. Pripombe romunskih organov je prejela z dopisom z dne 12. novembra 2021.
- (5) Romunski organi so Komisiji poslali dodatne informacije 29. julija 2021, 14. februarja 2022, 27. maja 2022, 23. septembra 2022, 21. novembra 2022 in 21. decembra 2022, 24. februarja 2023, 27. marca 2023, 5. aprila 2023, 12. aprila 2023, 20. aprila 2023, 30. maja 2023, 28. junija 2023, 13. julija 2023, 18. julija 2023, 21. julija 2023, 24. julija 2023, 28. julija 2023, 31. julija 2023, 3. avgusta 2023, 22. avgusta 2023, 7. septembra 2023, 13. septembra 2023, 28. septembra 2023, 7. novembra 2023, 12. decembra 2023, 12. januarja 2024, 17. januarja 2024, 1. februarja 2024, 8. februarja 2024, 15. februarja 2024, 7. marca 2024, 19. marca 2024, 21. marca 2024, 25. marca 2024, 26. marca 2024, 29. marca 2024, 4. aprila 2024, 12. aprila 2024, 15. aprila 2024, 16. aprila 2024, 17. aprila 2024, 19. aprila 2024 in 25. aprila 2024.

⁽¹⁾ UL C 355, 3.9.2021, str. 10.

⁽²⁾ Te izmenjave so se začele 24. avgusta 2020, ko so romunski organi pred priglasitvijo predložili osnutek načrta prestrukturiranja, do priglasitve pa so vključevale izmenjavo elektronskih sporočil, tehnične razprave na videokonferencah in telekonferencah ter predhodne povratne informacije o osnutku načrta prestrukturiranja.

⁽³⁾ Glej opombo 1.

⁽⁴⁾ Pripombe družbe Wizz Air z dne 4. oktobra 2021.

- (6) Komisija je 14. marca 2024 prejela pritožbo ⁽⁵⁾ družbe Wizz Air Malta Limited (v nadaljnjem besedilu: Wizz Air Malta), v zvezi s katero je Romunija predložila pripombe 28. marca 2024, 4. aprila 2024, 16. aprila 2024, 19. aprila 2024 in 24. aprila 2024.
- (7) Romunski organi so se 11. julija 2023 izjemoma strinjali, da se odpovejo svojim pravicam iz člena 342 PDEU v povezavi s členom 3 Uredbe št. 1/1958 ⁽⁶⁾ ter da se ta sklep sprejme in priglasí v skladu s členom 297 PDEU v angleškem jeziku ⁽⁷⁾.

2. OPIS UKREPOV

2.1 Upravičenec

- (8) Družba TAROM je romunski letalski prevoznik, ki je bil ustanovljen leta 1954 kot državno podjetje. Reorganiziran je bil v skladu z odlokom vlade iz leta 1997 ⁽⁸⁾ in ustanovljen v obliki delniške družbe v skladu z zakonom št. 136/1998 ⁽⁹⁾ kot romunska nacionalna družba za zračni prevoz. Romunska država, ki jo zastopa ministrstvo za promet, infrastrukturo in komunikacije (v nadaljevanju: ministrstvo za promet), ima neposredno v lasti 97,25 % delnic. Preostali manjšinski deleži so v lasti dveh javnih družb, tj. družbe Bucharest Airports National Company (v nadaljnjem besedilu: CNAB) in družbe Romatsa RA (romunska uprava za zračni promet), ki imata v lasti 1,44 % oziroma 1,23 % delnic, ter enega zasebnega delničarja, tj. investicijskega sklada Muntenia, ki ima v lasti 0,08 % delnic. Romunski organi trdijo, da družba TAROM ni del večje poslovne skupine, saj je neodvisno središče odločanja, ki se ne upravlja skupaj z drugimi državnimi deleži. Družba TAROM ima v lasti [...] in je manjšinski delničar v več drugih družbah, kot je [...] ali [...] ⁽¹⁰⁾.
- (9) Dejavnosti družbe TAROM zajemajo predvsem zračni prevoz potnikov, tovora in pošte. Družba TAROM ima od organizacijskega prestrukturiranja 19. decembra 2023 1 156 zaposlenih, od katerih jih približno [...] dela v tehničnem oddelku (vzdrževanje in popravila). Od leta 2010 je članica zveze SkyTeam. Je letalski prevoznik, ki pokriva eno letališko vozlišče, in ima sedež na letališču OTP v regiji Ilfov. Decembra 2023 je floto družbe TAROM sestavljalo 18 zrakoplovov, ki so opravljali lete na 28 rutah, od katerih jih je bilo 21 mednarodnih, sedem pa notranjih. Družba TAROM na svojih mednarodnih rutah povezuje Bukarešto z glavnimi mesti v Evropi in zunaj nje ter z drugimi vozlišči v Evropi. Poleg rednih letov organizatorjem potovanj ponuja tudi storitve prevoza; leta 2023 je ocenjeni delež čarterskih letov v skupnih neto prihodkih družbe TAROM znašal [...] %. Zaradi pandemije COVID-19 je družba TAROM leta 2020 izgubila 73 % prometa, ki ga je opravila v obdobju pred pandemijo: leta 2019 je namreč prepeljala 3,1 milijona potnikov, leta 2020 pa samo še 900 000 potnikov. Okrevanje se je začelo leta 2021, ko se je število potnikov povečalo na 1,6 milijona, in pospešilo leta 2022, ko je družba TAROM prepeljala približno 2,2 milijona potnikov. Število prepeljanih potnikov v letu 2023 je ocenjeno na [...] milijona, kar je še vedno [...] % pod ravno prometa, ki ga je družba TAROM opravila v obdobju pred pandemijo, tj. ravno iz leta 2019.
- (10) Leta 2019 je delež družbe TAROM na romunskem trgu zračnega prometa znašal [...] %, največji letalski prevoznik na tem trgu, tj. nizkocenovni prevoznik Wizz Air, pa je imel 25,7-odstotni delež. Družba Blue Air, ki je drugi največji akter, je imela 17,1-odstotni delež, družba Lufthansa pa je bila četrti največji letalski prevoznik, ki je z 12,3-odstotnim deležem tesno sledil družbi TAROM. Ti tržni deleži so v zadnjih letih ostali bolj ali manj stabilni, pri čemer je družba Wizz Air leta 2022 dosegla 25,2 %, družba Blue Air 18,6 %, družba TAROM [...] %, družba Lufthansa pa 10,6 %. Leta 2023 so se razmere spremenile, med drugim zaradi insolventnosti družbe Blue Air, pri

⁽⁵⁾ SA.113203 – Domnevna državna pomoč družbi TAROM.

⁽⁶⁾ Uredba št. 1 o določitvi jezikov, ki se uporabljajo v Evropski gospodarski skupnosti (UL 17, 6.10.1958, str. 385/58).

⁽⁷⁾ Z dopisom z dne 29. decembra 2021.

⁽⁸⁾ Odlok vlade št. 45/1997 o ustanovitvi gospodarske družbe „Compania națională de transporturi aeriene române TAROM“ – S.A., tj. romunske nacionalne družbe za zračni prevoz.

⁽⁹⁾ Zakon št. 136/1998 z dne 29. junija 1998, objavljen v Uradnem listu, del I, št. 241, z dne 2. julija 1998, o odobritvi odloka vlade št. 45/1997 o ustanovitvi gospodarske družbe „Compania națională de transporturi aeriene române TAROM“ – S.A.

⁽¹⁰⁾ Natančneje, poleg [...] ima družba TAROM deleže v naslednjih družbah: [...].

čemer je družba Wizz Air povečala svoj delež na 37,5 %, sledila je družba TAROM z [...] %, družba Ryanair pa je postala tretji največji konkurent na trgu s 13,7-odstotnim deležem, ki je blizu deležu družbe TAROM. Četrta in peta največja konkurenta sta bili družba Lufthansa s 5,6 % in družba HiSky⁽¹¹⁾, tj. novi udeleženec, ki je leta 2023 dosegel delež v višini 5,3 %. Sedanja glavna konkurenta družbe TAROM na romunskem trgu sta torej družba Wizz Air, ki je glavni akter s 30 zrakoplovi s sedežem v Romuniji in opravlja lete na približno 170 rutah iz šestih baz (OTP, Cluj, Craiova, Iași, Sibiu, Temišvar), in drugi nizkocenovni prevoznik Ryanair. Slednji je postal tretji največji letalski prevoznik na romunskem trgu in ponuja povezave s treh letališč (OTP, Cluj in Iași) na približno 44 rutah. Kot navajajo romunski organi, je za trg zračnega prevoza v Romuniji značilna visoka stopnja koncentracije in tekmovalnosti med prvimi petimi do šestimi prevozniki, ki prevladujejo na trgu. Skupni tržni delež petih največjih letalskih prevoznikov se je leta 2023 povečal na 78 %. Sektor zračnega prevoza je razmeroma konkurenčen: konec leta 2023 je redne in čarterske lete na romunskem trgu opravljalo 20 registriranih letalskih prevoznikov. Na trgu prevladujejo nizkocenovni prevozniki, ki so trenutno družbe Wizz Air, Ryanair in HiSky (s približno 57-odstotnim prodajnim deležem v letu 2023 in približno 70-odstotnim tržnim deležem z vidika prepeljanih potnikov v letu 2022 (trije zgoraj navedeni nizkocenovni prevozniki in družba Blue Air)). Od letalskih prevoznikov, ki opravljajo redne lete na romunska letališča in z njih, imajo samo štiri družbe sedeže po vsej Romuniji, tj. trije nizkocenovni prevozniki (Wizz Air, Ryanair, HiSky) in družba TAROM.

2.2 Ozadje ukrepov

2.2.1 Pomoč za reševanje

- (11) Romunski organi so 19. februarja 2020 Komisiji priglasili svoje načrte za dodelitev pomoči za reševanje družbi TAROM. Po navedbah romunskih organov je bila družba TAROM v času priglasitve v finančnih težavah zaradi nakopičenih izgub, predvsem zaradi starajoče se in nehomogene flote, ki je pomenila visoke stroške za vzdrževanje in gorivo, kar je negativno vplivalo na dobiček, denarni tok iz poslovanja in denarna sredstva družbe TAROM. Komisija je s sklepom z dne 24. februarja 2020⁽¹²⁾ (v nadaljnjem besedilu: sklep o pomoči za reševanje) odobrila posojilo v višini 175 952 000 RON (približno 36,66 milijona EUR po takrat veljavnih menjalnih tečajih) v korist družbe TAROM (v nadaljnjem besedilu: posojilo za reševanje) na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU, kot ga razlagajo Smernice o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (v nadaljnjem besedilu: smernice za reševanje in prestrukturiranje)⁽¹³⁾. Romunski organi potrjujejo, da razen pomoči za reševanje, dodeljene na podlagi sklepa o pomoči za reševanje, niti družba TAROM niti nobena odvisna družba pod nadzorom družbe TAROM v zadnjih desetih letih ni prejela pomoči za reševanje ali prestrukturiranje v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje ter da načrt prestrukturiranja družbe TAROM ne vključuje nobenih kapitalskih injekcij ali naložb v subjekte, v katerih ima družba TAROM deleže.
- (12) Splošno sodišče je 4. maja 2022 zavrnilo zahtevek družbe Wizz Air za razglasitev ničnosti sklepa o pomoči za reševanje⁽¹⁴⁾. Sodišče Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Sodišče) je s sodbo z dne 11. januarja 2024 zavrnilo pritožbo družbe Wizz Air zoper sodbo Splošnega sodišča iz leta 2022⁽¹⁵⁾. Zlasti je potrdilo, da Splošno sodišče ni napačno uporabilo prava, ko je ugotovilo, da Komisiji pri presoji, ali obstaja tveganje prekinitve zagotavljanja pomembne storitve, ki jo je težko nadomestiti, v smislu točke 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje, ni bilo treba upoštevati velikosti trga, na katerem deluje družba TAROM, ali deleža navedenega letalskega prevoznika na navedenem trgu⁽¹⁶⁾.

2.2.2 Finančne težave družbe TAROM

- (13) Romunski organi trdijo, da je družba TAROM podjetje v težavah v skladu s točko 20(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje, saj je zaradi nakopičenih izgub izgubila več kot polovico vpisanega osnovnega kapitala. Družba

⁽¹¹⁾ Družba HiSky je na romunski trg zračnega prevoza vstopila marca 2021 ter opravlja nekaj rednih letov in čarterske lete. Po podatkih iz decembra 2023 družba upravlja floto sedmih zrakoplovov, ki opravljajo lete na približno 25 rutah, od katerih dve notranji ruti povezujeta letališče OTP s Clujem oziroma Temišvarom.

⁽¹²⁾ Sklep Komisije z dne 24. februarja 2020 C(2020) 1160 final v zadevi SA.56244 (2020/N) – Romunija – Pomoč za reševanje v korist družbe TAROM (UL C 310, 18.9.2020, str. 1).

⁽¹³⁾ UL C 249, 31.7.2014, str. 1.

⁽¹⁴⁾ Sodba Splošnega sodišča z dne 4. maja 2022, Wizz Air Hungary/Komisija, T-718/20, ECLI:EU:T:2022:276.

⁽¹⁵⁾ Sodba Sodišča z dne 11. januarja 2024, Wizz Air Hungary/Komisija, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26.

⁽¹⁶⁾ Prav tam, točka 39.

TAROM kopiči izgube od leta 2004, v zadnjih letih pa je zabeležila znatne izgube. Vpisani osnovni kapital družbe TAROM je leta 2021 znašal približno 3,57 milijarde RON⁽¹⁷⁾ (približno 717,21 milijona EUR⁽¹⁸⁾). V letih 2020, 2021 in 2022 je zabeležila izgube v višini 90,3 milijona EUR, 66,6 milijona EUR oziroma 55,7 milijona EUR, nakopičene izgube v letih 2020 in 2021 pa so znašale 3 623 825 813 RON (približno 728,03 milijona EUR) oziroma 3 951 281 534 RON, kar je približno 793,81 milijona EUR. Leta 2021 je imela družba TAROM negativen lastniški kapital, ki je konec istega leta znašal – 51 283 857 EUR, konec leta 2022 pa –90 884 124 EUR. Po predhodnih rezultatih družbe TAROM za leto 2023 je lastniški kapital na dan 31. decembra 2023 znašal [...] EUR.

- (14) Romunski organi nadalje trdijo, da družba TAROM na podlagi točke 20(c) smernic za reševanje in prestrukturiranje izpolnjuje merila iz nacionalne zakonodaje za uvedbo kolektivnega postopka zaradi insolventnosti na zahtevo upnikov. V skladu z romunsko nacionalno zakonodajo lahko vsak upnik, čigar terjatve do dolžnika presegajo 50 000 RON (približno 10 045 EUR) in so zapadle več kot 60 dni, pri sodišču vloži predlog za začetek postopka v primeru insolventnosti. Dolžnik se lahko zoper upnikov predlog brani z navedbo, da ima zadostno likvidnost, tudi če so zgornji pogoji izpolnjeni. Družba TAROM je izpostavljena tveganju, da se lahko nekateri upniki kadar koli odločijo vložiti predlog za uvedbo postopka zaradi insolventnosti.
- (15) Romunski organi pojasnjujejo, da za finančne težave družbe TAROM obstaja več razlogov: zmanjšanje konkurenčnosti družbe TAROM in zvišanje operativnih stroškov sta posledica notranjih in zunanjih dejavnikov. Prvič, družba TAROM upravlja staro floto (reaktivni zrakoplovi družbe so v povprečju stari med 13 in 18 let, štirje od njenih zrakoplovov Boeing 737–300 pa 25 let), ki je bila zelo raznolika (tj. zrakoplovi Avion de Transport Régional G.I.E. (ATR), Boeing in Airbus), stroški njenega vzdrževanja so bili visoki, potrebovala pa je tudi tehnične nadgradnje ter posodobitve. Družba TAROM opravlja lete tudi na znatnem številu nedobičkonosnih rut⁽¹⁹⁾, v letu 2019 pa je imela le tri rute, ki so bile dobičkonosne na ravni C3⁽²⁰⁾. Drugič, zaradi vstopa drugih akterjev na trg, zlasti nizkocenovnih prevoznikov, je začel naraščati pritisk na oblikovanje cen družbe TAROM. Tretjič, težave na področju delovne sile so vključevale nizko delovno obremenitev, stroške dela, ki so bili višji od potrebnih, večjo birokracijo, upad motivacije zaposlenih ter težave pri privabljanju in zadržanju usposobljenih oseb. Četrto, v poslovanju so obstajale neučinkovitosti, ki so vključevale neučinkovitosti v tehničnem oddelku (kot so nizka produktivnost, vrzel v certifikatih in tehničnih spretnostih, preveliko število ravni upravljanja, pomanjkanje kazalnikov uspešnosti) in oddelku za nabavo (nestandardiziran, ročni, nenačrtovan in decentraliziran postopek nabave, nizka produktivnost, pomanjkanje kazalnikov uspešnosti) ter nedobičkonosne (domače in mednarodne) agencije za prodajo vozovnic. Poleg tega so na upad dobičkonosnosti družbe TAROM vplivali naraščajoči stroški goriva in drugi stroški ter omejeni dodatni prihodki. Glavni vzrok za poslabšanje uspešnosti poslovanja je neusklajeno zviševanje stroškov poslovanja v primerjavi s prihodki; stroški poslovanja z največjim negativnim vplivom so stroški goriva in vzdrževanja starajoče se flote ter stroški, ki izhajajo iz neučinkovitosti v poslovanju.
- (16) To je privedlo do znatnega kopičenja izgub, zaradi česar je imela družba TAROM negativen lastniški kapital, ter do kopičenja dolga in izčrpavanja denarnih rezerv, zaradi česar je imela družba TAROM negativne denarne tokove. Nazadnje, v obdobju pandemije COVID-19 so se izgube v letih 2020 in 2021 povečale zaradi znatnega zmanjšanja letalske dejavnosti in posledično prihodkov. Čeprav je družba TAROM dvakrat prejela pomoč za povrnitev škode

⁽¹⁷⁾ Obrazec za prigrasitev, 21. december 2022.

⁽¹⁸⁾ Menjalni tečaj, ki se uporablja v tem sklepu, je 1 RON = 0,2012 EUR (in obratno 1 EUR = 4,9706 RON), kar je menjalni tečaj Evropske centralne banke (ECB), veljaven na dan 6. marca 2024.

⁽¹⁹⁾ Na primer rute, ki povezujejo Bukarešto (letališče OTP) s Tbilisijem, Alicantejem, Erevanom, Hamburgom, Larnako, Sibiujem, Stockholmom, Valencijo, Barcelono, Münchnom, in Dunajem, ter ruti Cluj–Iași in Iași–Temișvar. Te rute niso bile dobičkonosne na ravni C3, nekatere od njih pa tudi na ravni C1 (glej opombo 20).

⁽²⁰⁾ Dobitkonosnost na ravni C3 pomeni rezultat po odštevanju neposrednih stroškov poslovanja, odhodkov za zrakoplove in upravnih stroškov, medtem ko se pri dobičkonosnosti na ravni C1 upoštevajo le neposredni stroški poslovanja, za dobičkonosnost na ravni C2 pa samo neposredni stroški poslovanja in odhodki za zrakoplove.

v skladu s členom 107(2), točka (b), PDEU ⁽²¹⁾ za škodo, nastalo neposredno zaradi vladnih ukrepov za preprečevanje širjenja COVID-19, pri čemer navedeni ukrepi pomoči niso bili namenjeni reševanju ali zmanjšanju finančnih težav družbe TAROM, ki so obstajale že pred izbruhom pandemije, temveč so bili zgolj nadomestilo letalskemu prevozniku za izgube, ki so jih neposredno povzročile izjemne okoliščine pandemije in s tem povezane omejitve prometa.

- (17) Kot trdijo romunski organi, so vsa sredstva družbe TAROM, ki imajo določeno vrednost, zlasti vsi zrakoplovi v njeni lasti, zastavljena v okviru veljavnih sporazumov o financiranju ali kot jamstvo za neporavnane dolgove (na primer zrakoplovi Airbus 318, zastavljeni za posojilo za reševanje iz uvodne izjave 11; državna pomoč, ki jo je družba TAROM prejela na podlagi prvega sklepa o povrnitvi škode, je bila tudi dodeljena v obliki jamstva za posojilo, ki ga je morala družba TAROM zavarovati s svojimi sredstvi). Poleg tega zrakoplovi, ki bodo vključeni v floto družbe TAROM v okviru programa prenovitve flote, izhajajo iz pogodb o zakupu in zato ne bi bili na voljo kot jamstvo (glej uvodno izjavo 61). Zato po navedbah romunskih organov družba TAROM v prihodnosti ne bo imela dovolj sredstev za zavarovanje posojil. Romunski organi trdijo, da družba TAROM zaradi odsotnosti sredstev, ki bi se lahko uporabila kot zavarovanje, ne bo mogla zagotoviti bančnega financiranja in da niso opredeljene nobene kratkoročne možnosti financiranja.

2.3 Ukrepa pomoči za prestrukturiranje

- (18) Romunski organi so kot pomoč za prestrukturiranje družbi TAROM Komisiji priglasili naslednja ukrepa: (i) niz povečanj osnovnega kapitala ⁽²²⁾ s kapitalsko injekcijo države v skupni višini približno 45,77 milijona EUR (od tega je bilo 12 518 000 RON ali približno 2,7 milijona EUR že izvršenih v letu 2023 ⁽²³⁾), preostali znesek v višini 43,07 milijona EUR pa se bo izvrševal od leta 2024; vsa povečanja so bila in bodo izvršena v RON) in (ii) odpis dolga v znesku posojila za reševanje z obrestmi v skupni višini 49,53 milijona EUR (v nadaljnjem besedilu skupaj: ukrepa pomoči za prestrukturiranje). Znesek iz točke (i) zgoraj krije denarni primanjkljaj družbe TAROM v obdobju prestrukturiranja, vključno z zneskom v višini 5,99 milijona EUR za odplačilo obrokov posojila, za katera je dano jamstvo v skladu s prvim sklepom o povrnitvi škode (v nadaljnjem besedilu: posojilo za blažitev posledic COVID-19). Znesek odpisanega dolga je sestavljen iz glavnice posojila za reševanje v višini približno 36,7 milijona EUR, kapitaliziranih obresti za obdobje od maja 2020 ⁽²⁴⁾ do aprila 2024 in vseh razlik v menjalnih tečajih, ki so nastale v tem obdobju. Romunski organi trdijo, da bo obveznost družbe TAROM, da odplača posojilo za reševanje in povezane stroške, po odpisu ustreznega zneska preklicana. Oba ukrepa pomoči za prestrukturiranje skupaj znašata približno 95,3 milijona EUR.
- (19) Financiranje ukrepov bo zagotovljeno iz proračuna ministrstva za promet. Pomoč za prestrukturiranje bo zagotovljena na podlagi člena 20 odloka vlade št. 45/1997 o ustanovitvi gospodarske družbe „Compania națională de transporturi aeriene române TAROM“ – S.A., tj. romunske nacionalne družbe za zračni prevoz, kakor je bil spremenjen z izrednim odlokom vlade št. 113/2021 z dne 10. oktobra 2021 (v nadaljnjem besedilu: izredni odlok vlade), na podlagi katerega bo vladni sklep o odobritvi zneska in oblike državne pomoči izdan po sprejetju sklepa Komisije o odobritvi pomoči za prestrukturiranje za družbo TAROM in v skladu s takim sklepom. Romunski organi trdijo, da izredni odlok vlade tako vsebuje obveznost mirovanja v skladu s členom 108(3) PDEU, pri čemer bo

⁽²¹⁾ Sklep Komisije z dne 2. oktobra 2020 C(2020) 6910 final v zvezi z državno pomočjo SA.56810 (2020/N) – Romunija – COVID-19 – Pomoč družbi TAROM (UL C 94, 19.3.2021, str. 1) – prvi sklep o povrnitvi škode; Sklep Komisije z dne 29. aprila 2022 C(2022) 2934 final v zvezi z državno pomočjo SA.63360 (2021/N) – Romunija COVID-19 – TAROM – Povrnitev škode II (UL C 378, 30.9.2022, str. 1) – drugi sklep o povrnitvi škode.

⁽²²⁾ V tem sklepu tudi „povečanje/-a kapitala“ ali „kapitalska/-e injekcija/-e“.

⁽²³⁾ Romunski organi so 29. novembra 2023 obvestili Komisijo, da družba TAROM ne bo mogla odplačati obroka posojila za blažitev posledic COVID-19, v zvezi s katerim je Komisija sprejela prvi sklep o povrnitvi škode (iz uvodne izjave 16) in je odobrila državno pomoč v obliki javnega jamstva, zato so službe Komisije zaprosili za mnenje o izvršitvi jamstva. Službe Komisije so Romunijo obvestile, da zgolj izvršitev jamstva, pri kateri porok poplača upnika in se pravice upnika prenesejo na poroka, ne bi pomenila nove pomoči. Ker pa je moral javni lastnik družbe TAROM v skladu z romunsko zakonodajo zagotoviti sredstva za odplačilo obroka v obliki povečanja kapitala, so romunski organi to povečanje kapitala priglasili kot del pomoči za prestrukturiranje. Skupni znesek povečanj kapitala za odplačilo obrokov posojil za blažitev posledic COVID-19 v obdobju prestrukturiranja ne bo presegel 5,99 milijona EUR, pri čemer je od tega 2,7 milijona EUR že dodeljenega v letu 2023, 3,29 milijona EUR pa je načrtovanega za leto 2024. Preostale obroke posojila po letu 2024 bo odplačala družba TAROM iz lastnih sredstev.

⁽²⁴⁾ Čeprav je Komisija posojilo za reševanje odobrila 24. februarja 2020 (glej uvodno izjavo 11), so romunski organi pomoč dodelili šele 29. aprila 2020.

pomoč družbi TAROM dodeljena šele po tem, ko bo Komisija pomoč odobrila, datum dodelitve pomoči pa bo datum zaveze nacionalnih organov k dodelitvi pomoči, ki jo mora najprej odobriti Komisija. Romunija je trdila, da se obveznost mirovanja ni uporabljala za približno 2,7 milijona EUR, dodeljenega v več obrokih v RON marca 2023, junija 2023 in septembra 2023 za odplačilo obrokov posojila za blažitev posledic COVID-19.

2.4 Prvotni načrt prestrukturiranja za družbo TAROM

- (20) Romunski organi so 28. maja 2021 Komisiji priglasili načrt prestrukturiranja (v nadaljnjem besedilu: prvotni načrt prestrukturiranja), podprt s pomočjo za prestrukturiranje v višini 190,7 milijona EUR, ki je sestavljena iz (i) odpisa dolga, ki ga je odobrila Romunija, v višini 40,6 milijona EUR za posojilo, odobreno kot pomoč za reševanje (36,7 milijona EUR glavnice in pripadajočih obresti), (ii) kapitalske injekcije, ki jo je zagotovila Romunija, v višini 92,9 milijona EUR in (iii) nepovratnih sredstev v višini 57,2 milijona EUR.
- (21) Prvotni načrt prestrukturiranja je zajemal obdobje od leta 2021 do leta 2025. V prvotnem načrtu prestrukturiranja je bilo predvideno, da bo družba TAROM v letu 2024 objavila dobiček in dosegla 7,38-odstotni donos vloženega kapitala. Skupni stroški prestrukturiranja, ki naj bi nastali v petletnem začetnem obdobju prestrukturiranja, so znašali 408,5 milijona EUR.
- (22) Prvotni načrt prestrukturiranja je vključeval naslednje sklope ukrepov:
- (a) prenovitev flote: postopno uvajanje novih in postopno opuščanje starih zrakoplovov, kar bi privedlo do zmanjšanja flote z 29 letal v letu 2020 na 17 letal v letu 2024, s skupno podobno zmogljivostjo v smislu razpoložljivih sedežnih kilometrov ⁽²⁵⁾ ob koncu prestrukturiranja;
 - (b) ukrepi za optimizacijo poslovanja: optimizacija rut, ločevanje storitev, večji poudarek na čarterskih letih itd.;
 - (c) ukrepi za organizacijsko učinkovitost: sprememba velikosti osnovne strukture zaradi prilagoditve trenutni in prihodnji ravni dejavnosti, optimizacija tehničnega oddelka itd.;
 - (d) ukrepi za optimizacijo stroškov: znižanje stroškov goriva, zmanjšanje števila zaposlenih, selitev zaposlenih itd.
- (23) Niti zasebni manjšinski delničar družbe TAROM (investicijski sklad Muntenia) niti njeni upniki niso smeli zagotoviti porazdelitve bremena v kakršni koli obliki in ni bilo jasno, ali bodo manjšinski delničarji, ki ne prispevajo k porazdelitvi bremena, pozvani, naj se odpovejo svojim delnicam v korist države.
- (24) Za omejevanje izkrivljanja konkurence so bili predvideni naslednji ukrepi: (a) prenehanje opravljanja mednarodnih in notranjih letov v deset namembnih krajev ter sprostitev ustreznih slotov; (b) odprodaja manjšinskih deležev družbe TAROM v družbah [...], [...] in [...] ter (c) oddajanje dela dejavnosti vzdrževanja in popravil družbe TAROM (tehnični oddelk) zunanjim zasebnim izvajalcem v okviru skupnega podjetja z [...]. Romunski organi so kot ukrep v zvezi z ravnanjem predlagali, da se družba TAROM v začetnem obdobju prestrukturiranja vzdrži nakupovanja deležev v drugih podjetjih, razen če je to nujno za zagotovitev njene dolgoročne sposobnosti preživetja, in uporabe pomoči za oglaševanje pri prodaji svojih izdelkov.

⁽²⁵⁾ V letalski industriji je razpoložljivi sedežni kilometer osnovna proizvodna enota za potniškega letalskega prevoznika, s katero se meri zmogljivost prevoza potnikov. Izračuna se tako, da se število sedežev, ki so na voljo potnikom, pomnoži s preleteno razdaljo v kilometrih.

2.5 Razlogi za začetek formalnega postopka preiskave

- (25) Komisija je imela pomisleke glede tega, ali bi se priglašena pomoč za prestrukturiranje štela za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU, kot ga razlagajo smernice za reševanje in prestrukturiranje, zato je 5. julija 2021 začela formalni postopek preiskave iz naslednjih razlogov: obseg lastnega prispevka, porazdelitev bremena, obnova dolgoročne sposobnosti preživetja in ukrepi za omejitev izkrivljanja konkurence. Poleg tega je Komisija izrazila nekatere pomisleke glede ustreznosti pomoči.

2.5.1 Ustreznost pomoči

- (26) Ob sprejetju sklepa o začetku postopka so se načrtovani instrumenti in zneski pomoči zdeli ustrezni za reševanje težav družbe TAROM s solventnostjo in likvidnostjo ter so se zato lahko šteli za ustrezne; z nepovratnimi sredstvi in odpisom dolga naj bi se namreč pokrile likvidnostne potrebe družbe TAROM, povečanje kapitala pa je bilo namenjeno izboljšanju njene solventnosti ⁽²⁶⁾.
- (27) Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka ⁽²⁷⁾, zagotavljanje pomoči za prestrukturiranje v obliki nepovratnih sredstev (brez nadomestila) v višini 40,6 milijona EUR in odpisa dolga v višini 57,2 milijona EUR državi, ki deluje kot dajalka pomoči, ne bi omogočilo, da ima kakršne koli koristi od uspešnega prestrukturiranja, čeprav se je po koncu prvotnega obdobja prestrukturiranja pričakovalo, da bo družba TAROM objavila pozitivne neto rezultate.

2.5.2 Lastni prispevek

- (28) Zdelo se je, da domnevni lastni prispevek družbe TAROM v višini 217,8 milijona EUR, ki so ga navedli romunski organi, ni bil niti konkreten niti dejanski ⁽²⁸⁾. Romunski organi so se v zvezi z večino lastnega prispevka oprli na pogajanja o pogodbah o finančnem zakupu s potencialnimi zakupodajalci ali bankami. Vendar brez trdne zaveze zakupodajalca ali banke za financiranje 150,9 milijona EUR finančnega zakupa ni bilo mogoče šteti za konkreten in dejanski lastni prispevek ⁽²⁹⁾. Poleg tega prvotnega načrta za prestrukturiranje ni podprl noben vlagatelj ali posojilodajalec ⁽³⁰⁾. Postopek prodaje sredstev družbe TAROM (zrakoplovov in manjšinskih deležev v vertikalno povezanih družbah), ki je bil predstavljen kot drug vir financiranja, se ni začel in ni bilo niti znanega kupca za manjšinske deleže družbe TAROM niti niso bila pripravljena ustrezna poročila o vrednotenju ⁽³¹⁾. Poleg tega bi bilo treba potrditi, ali bi družba CNAB sredstva družbe TAROM kupila pod pogoji, ki bi jih udeleženec v tržnem gospodarstvu sprejel glede na to, da je družba CNAB v državni lasti ⁽³²⁾.
- (29) Predhodna ocena prvotnega načrta prestrukturiranja je pokazala, da se lahko za največ 25 % stroškov prestrukturiranja šteje, da se financirajo s konkretnim in dejanskim lastnim prispevkom, ki ne vsebuje pomoči ⁽³³⁾, medtem ko se je v točki 64 smernic za reševanje in prestrukturiranje načeloma zahtevala lastna udeležba v višini vsaj 50 % takih stroškov, romunski organi pa niso predložili nobenih argumentov, s katerimi bi dokazali posebne težave ali izjemne okoliščine, ki bi upravičevale, da je delež lastnega prispevka družbe TAROM nižji od 50 % stroškov prestrukturiranja.

2.5.3 Porazdelitev bremena

- (30) Romunski organi so potrdili, da niti zasebni manjšinski delničar družbe TAROM (investicijski sklad Muntenia) niti njeni upniki ne bi zagotovili porazdelitve bremena v kakršni koli obliki in ni bilo jasno, ali bodo manjšinski delničarji, ki ne prispevajo k porazdelitvi bremena, pozvani, naj se odpovejo svojemu deležu v korist države ⁽³⁴⁾.

⁽²⁶⁾ Uvodna izjava 50 sklepa o začetku postopka.

⁽²⁷⁾ Uvodna izjava 49 sklepa o začetku postopka.

⁽²⁸⁾ Uvodna izjava 52 sklepa o začetku postopka.

⁽²⁹⁾ Uvodna izjava 52 sklepa o začetku postopka.

⁽³⁰⁾ Uvodna izjava 52 sklepa o začetku postopka.

⁽³¹⁾ Uvodni izjavi 53 in 54 sklepa o začetku postopka.

⁽³²⁾ Uvodna izjava 54 sklepa o začetku postopka.

⁽³³⁾ Uvodna izjava 57 sklepa o začetku postopka.

⁽³⁴⁾ Uvodna izjava 56 sklepa o začetku postopka.

Komisija je zato dvomila, da pomoč izpolnjuje merila iz točk 65, 66 in 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje, v skladu s katerimi bi bilo treba pomoč za kritje izgub dodeliti le pod pogoji, ki vključujejo ustrezno porazdelitev bremena med obstoječe vlagatelje, kar bi običajno pomenilo, da morajo obstoječi delničarji in podrejeni upniki v celoti prevzeti izgube pred kakršnim koli poseganjem države.

2.5.4 Obnova dolgoročne sposobnosti preživetja in prestrukturiranja v razumnem časovnem okviru

- (31) Kot je navedeno v sklepu o začetku postopka ⁽³⁵⁾, je prvotni načrt prestrukturiranja vseboval ocene, ki so temeljile na petletni napovedi Eurocontrola za Evropo za obdobje 2020–2024, s tem pa na verodostojnih hipotezah v zvezi s scenariji kampanj cepljenja proti COVID-19. V skladu z osnovnim scenarijem bi bila dobičkonosnost ponovno zagotovljena do leta 2025. Poleg tega bi bila finančna razmerja družbe TAROM za leto 2025 (donos na sredstva, donos vloženega kapitala in neto stopnja dobička) v skladu s preteklimi finančnimi razmerji skupine primerljivih subjektov. Vendar načrt prestrukturiranja ni vseboval nobenega pojasnila glede razumnosti ravni dobičkonosnosti, ki naj bi jo družba TAROM dosegla leta 2025, in potrebna so bila dodatna pojasnila o preskusih, sestavnih delih tehtanega povprečja stroškov kapitala ⁽³⁶⁾, in izboru skupine primerljivih subjektov. Glede na preteklo uspešnost družbe TAROM se je pričakovana raven dobičkonosnosti zdela optimistična. Poleg tega bi bila po pesimističnem scenariju dobičkonosnost dosežena šele od leta 2027, tj. po obdobju prestrukturiranja, ki bi moralo trajati do leta 2025. Zahteva iz točke 47 smernic za reševanje in prestrukturiranje, tj. da mora načrt prestrukturiranja omogočiti obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja upravičenca v razumnem časovnem okviru v osnovnem in pesimističnem scenariju, torej ni bila izpolnjena. Romunski organi ne v osnovnem ne pesimističnem scenariju niso predložili zadostnih informacij o sestavi skupine primerljivih subjektov niti podatkov, na katerih temeljijo podatki o navedeni skupini.
- (32) Komisija je zato dvomila, da je bilo trajanje prvotnega načrta prestrukturiranja ustrezno in da bo zadevni načrt ob koncu obdobja začetnega prestrukturiranja omogočil obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja družbe TAROM, saj ni bilo očitno, da bo družba TAROM zagotovila zadosten donos in da bo lahko ostala na trgu brez nadaljnje pomoči ⁽³⁷⁾.

2.5.5 Prisotnost in učinkovitost smiselnih ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence

- (33) Komisija je v sklepu o začetku postopka ⁽³⁸⁾ predhodno menila, da ni bilo v zadostni meri dokazano, da so bili predvideni konkretni strukturni ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence. Prvič, od predlaganih sprostitev slotov se je le omejeno število nanašalo na potencialno preobremenjena letališča, romunski organi pa niso predložili potrebnih informacij, na podlagi katerih bi Komisija lahko ocenila, ali bi predlagani časi odhodov in prihodov za sproščene slotne dejansko ustrezali razmeram na zelo preobremenjenih letališčih. Romunski organi so predlagali odprodajo manjšinskih deležev v družbah, ki opravljajo pomožne dejavnosti v letalskem prevozu, vendar so bili načrti odprodaje nejasni, manjkala pa so zlasti poročila o vrednotenju sredstev in informacije o dobičkonosnosti zadevnih družb. Komisija je menila, da je bilo zaradi velikih dvomov o sorazmernosti pomoči in lastnem prispevku družbe TAROM nujno, da bi izkupiček od prodaje na trgu in odprodaje sredstev prispeval k zmanjšanju zneska pomoči za prestrukturiranje ter da bi se z njim hkrati zmanjšali negativni učinki pomoči na druge letalske prevoznike. Poleg tega se kljub znatnemu zmanjšanju števila zrakoplovov skupna zmogljivost letov družbe TAROM, izražena v razpoložljivih sedežnih kilometrih, do konca načrta prestrukturiranja ne bi bistveno spremenila.
- (34) Romunski organi tudi niso predlagali nobenih drugih ukrepov v zvezi z ravnanjem, razen tega, da so družbi TAROM v obdobju prestrukturiranja prepovedali nakupovanje deležev v drugih podjetjih, razen če je to nujno potrebno za zagotavljanje njene dolgoročne sposobnosti preživetja, in uporabo pomoči za oglaševanje pri prodaji njenih izdelkov.

⁽³⁵⁾ Uvodne izjave 59 do 64 sklepa o začetku postopka.

⁽³⁶⁾ Tehtano povprečje stroškov kapitala je izračun stroškov kapitala podjetja, pri katerem je vsaka kategorija kapitala sorazmerno tehtana.

⁽³⁷⁾ Uvodna izjava 64 sklepa o začetku postopka.

⁽³⁸⁾ Uvodne izjave 65 do 72 sklepa o začetku postopka.

- (35) Komisija je zato dvomila, da so bili negativni učinki pomoči na konkurenco brez trdnih in jasnih strukturnih ukrepov in ukrepov v zvezi z ravnanjem zadovoljivo ublaženi.

3. PRIPOMBE ROMUNIJE

- (36) Romunski organi so svoje pripombe k sklepu o začetku postopka predložili z dopisom z dne 11. avgusta 2021 ⁽³⁹⁾.
- (37) V zvezi z lastnim prispevkom družbe TAROM so romunski organi navedli, da so pogovori z zakupodajalci zrakoplovov v času njihovega odgovora še vedno potekali, in dodali, da so se vzporedno začeli pogovori o možnosti, da družba TAROM pridobi pomoč za podjetja v višini [...] milijonov USD od družbe [...] za financiranje zrakoplovov.
- (38) V zvezi z načrtovano prodajo manjšinskih deležev družbe TAROM v [...] so romunski organi predložili dve posodobljeni poročili o vrednotenju za [...] in [...], v katerih so bile navedene nižje vrednosti od tistih, ki so bile upoštevane v prvotnem načrtu prestrukturiranja, in napovedali predložitev posodobljenega poročila za [...]. [...].
- (39) V zvezi s prodajo zrakoplovov so romunski organi navedli, da naj bi bila dva zrakoplova Boeing 737-300 prodana do septembra/oktobra 2021, sedem zrakoplovov ATR 42-500 pa naj bi bilo v zadnjem četrtletju leta 2021 prodanih nazaj družbi ATR. Romunija je tudi napovedala, da bosta pred koncem leta 2021 naprodaj še dva zrakoplova Boeing 737-300.
- (40) V zvezi s pomisleki Komisije glede porazdelitve bremena so romunski organi navedli, da so bili taki pomisleki dobro razumljeni, vendar je treba o pristopu za njihovo odpravo še odločiti.
- (41) Romunski organi so nadalje navedli, da so bili pomisleki Komisije glede obnove sposobnosti preživetja družbe TAROM in ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence upoštevani ter da bo posodobljen poslovni načrt, v katerem bodo obravnavani ti pomisleki, Komisiji predložen pozneje. Romunski organi so predložili podatke o skupini primerljivih subjektov in časovnem načrtu za sprostitev slotov.
- (42) Nazadnje, romunski organi so v zvezi z izvajanjem ukrepov, ki jih je družba TAROM predlagala v prvotnem načrtu prestrukturiranja, pojasnili, da je upravni svet družbe TAROM 30. julija 2021 odobril začetek naslednje faze programa prestrukturiranja osebja in da je 3. avgusta 2021 potekal uradni sestanek s sindikati.

4. PRIPOMBE TRETJE STRANI

- (43) Komisija je 4. oktobra 2021 med formalnim postopkom preiskave prejela pripombe družbe Wizz Air.
- (44) Družba Wizz Air je menila, da so bile njene procesne pravice kršene zaradi velike količine redigiranih informacij v sklepu o začetku postopka, kar naj bi ji preprečilo predložitev smiselnih pripomb.
- (45) Družba Wizz Air se je strinjala z ugotovitvijo Komisije, da pogoji glede sorazmernosti pomoči za prestrukturiranje in porazdelitve bremena niso izpolnjeni. Po navedbah družbe Wizz Air je bila družba TAROM več let v težavah, v načrtu prestrukturiranja pa ni bil obravnavan problem slabega upravljanja. Družba Wizz Air je trdila tudi, da napovedi zračnega prometa temeljijo na zastarelih podatkih in bi jih bilo treba popraviti navzdol. Menila je, da je izbira skupine subjektov, primerljivih z družbo TAROM, neprimerna, saj vključuje predvsem nacionalne prevoznike in nekatere letalske prevoznike, ki so bili v primerjalnem obdobju morda v finančnih težavah. Poleg tega je menila, da pomoč ni niti ustrezna niti sorazmerna, vendar je trdila, da zaradi obsežnega redigiranja finančnih podatkov v sklepu o začetku postopka ni mogoče podati podrobnejših pripomb.

⁽³⁹⁾ Pripombe Romunije z dne 11. avgusta 2021.

- (46) Družba Wizz Air je nadalje trdila, da se pri pomoči za prestrukturiranje ni upošteval pogoj enkratnosti pomoči iz smernic za reševanje in prestrukturiranje, saj se je prestrukturiranje v družbi TAROM zaradi finančnih težav izvajalo nenehno več kot deset let od dodelitve prejšnje pomoči, ki jo je romunski svet za konkurenco odobril leta 2004.
- (47) V zvezi z ukrepi za omejitev izkrivljanja konkurence je družba Wizz Air navedla, da načrt prestrukturiranja ne vključuje zmanjšanja zmogljivosti niti zmanjšanja dejavnosti, ki sta se zahtevala v okviru prejšnje prakse odločanja Komisije v zvezi s prestrukturiranjem letalskih prevoznikov. Trdila je, da bi morala družba TAROM zmanjšati svoje dejavnosti vsaj v enakem razmerju, kot so to v povprečju storili konkurenti, ki niso prejemniki pomoči. Menila je tudi, da bi morale biti odprodaje slotov vsaj v enakem razmerju z zmanjšanjem flote družbe TAROM. Prav tako je menila, da predlagane zaveze glede ravnanja ne zadostujejo glede na znaten znesek pomoči za prestrukturiranje, ki ga je zahtevala družba TAROM. Družba Wizz Air je zlasti menila, da bi bilo družbi TAROM primerno naložiti omejitve glede plačil za upravo, naložene nekaterim letalskim prevoznikom v okviru ukrepov dokapitalizacije zaradi COVID-19, saj (i) je bila družba TAROM v nasprotju z drugimi prejemniki pomoči za dokapitalizacijo zaradi COVID-19 v finančnih težavah pred 31. decembrom 2019, (ii) poslabšanje njenega finančnega položaja pa je bilo delno posledica slabega upravljanja.
- (48) Nazadnje je družba Wizz Air poudarila vprašanje skladnosti s točko 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje, v zvezi s katero Komisija v sklepu o začetku postopka ni izrazila dvomov. V zvezi s tem je družba Wizz Air trdila, da je bila družba TAROM postopno izrinjena s trgov, na katerih je delovala, in je zato izgubila svojo vlogo, ki jo je imela v preteklosti pri zagotavljanju bistvene poveztljivosti Romuniji. Menila je, da storitve družbe TAROM že nadomeščajo konkurenti, vključno z družbo Wizz Air, ki opravi največ letov na romunskih rutah (približno 40 % zmogljivosti), in družbo Blue Air, ki ima na notranjem trgu 13-odstotni delež, in da zato storitve družbe TAROM ne bi pomenile infrastrukturnih storitev nacionalnega izvajalca, kot je navedeno v sklepu o začetku postopka. Po navedbah družbe Wizz Air je notranji trg, na katerem družba TAROM v skladu s trditvami Komisije opravlja pomembno storitev, izjemno majhen (manj kot 10 % celotnega zračnega prometa v Romunijo, iz nje in znotraj nje), družba TAROM pa ima na njem 63-odstotni delež, kar je posledično le 6,3 % celotne zmogljivosti romunskega trga (tj. notranjega in mednarodnega), zato storitve družbe TAROM na notranjem trgu niso pomembne. Družba Wizz Air meni, da bi bil znesek pomoči za prestrukturiranje glede na omejeno število izključnih notranjih rut družbe TAROM nesorazmeren s ciljem ohranitve teh rut, zato bi Komisija morala ugotoviti, ali bi bilo mogoče namesto tega na teh progah izvajati obveznosti javne službe. Nazadnje je družba Wizz Air trdila, da je od julija 2021 v EU prizemljenih več kot 3 000 letal in da bi znaten presežek zmogljivosti v primeru izstopa družbe TAROM s trga v tržnem okolju po pandemiji COVID-19, za katerega so značilni manjše povpraševanje in preostale omejitve potovanj, zagotovo in hitro sprožil nov vstop na njenih rutah.
- (49) Družba Wizz Air je trdila tudi, da ni dokazov, da je družba TAROM izčrpala tržne možnosti za pridobitev financiranja, preden je zaprosila za pomoč romunske države, in da je bilo tako financiranje na trgu na voljo za druge letalske prevoznike. Poleg tega je trdila, da je iz nerazpoložljivosti financiranja upnikov družbe TAROM razvidno, da ti upniki niso verjeli v sposobnost preživetja družbe TAROM, saj v nasprotnem primeru ne bi tvegali njene likvidacije, ki bi se brez zbranih finančnih sredstev verjetno zgodila.

5. PRIPOMBE ROMUNIJE NA PRIPOMBE TRETJE STRANI

- (50) Romunski organi so 12. novembra 2021 v odgovor na pripombe družbe Wizz Air, ki so jih prejeli 12. oktobra 2021, predložili naslednje pripombe:
- (a) v zvezi z domnevno kršitvijo procesnih pravic družbe Wizz Air so trdili, da so bile redigirane le poslovne skrivnosti, ki jih je morala Komisija varovati, saj jo je k temu zavezovala poklicna skrivnost;
- (b) strinjali so se s predhodnimi ugotovitvami Komisije v sklepu o začetku postopka v zvezi s prispevkom pomoči k razvoju gospodarske dejavnosti, preprečevanjem socialnih težav in obstojem tržnih pomanjkljivosti ter z dejstvom, da se je pomoč zdela primerna za reševanje težav, ki jih je družba TAROM imela s solventnostjo in likvidnostjo;

- (c) v zvezi z zadevami, povezanimi z zaupanjem vlagateljev v tržnem gospodarstvu, si je družba TAROM močno prizadevala, da bi si zagotovila podporo vlagateljev za financiranje prenovitve flote, in je že prejela nekaj ponudb za financiranje;
- (d) izbira primerljivih letalskih prevoznikov, ki jih je družba TAROM izbrala za namene primerjalne analize, je bila ustrezna glede na številke, na katerih temeljijo podatki skupine primerljivih subjektov;
- (e) v zvezi z ustreznostjo pomoči so romunski organi pojasnili, da naj bi bila dodeljena v približno 50-odstotnem deležu v obliki povečanja osnovnega kapitala, preostali znesek pa v obliki neposredne subvencije in odpisa dolga (pomoči za reševanje v obliki vračljivega posojila in pripadajočih obresti). Trdili so, da bi bile z nepovratnimi sredstvi in odpisom dolga zadovoljene likvidnostne potrebe družbe TAROM na začetku obdobja prestrukturiranja, medtem ko bi se s povečanjem kapitala izboljšala njena solventnost. Po navedbah romunskih organov bi drugi instrumenti (kot so jamstva ali posojila) ali zneski ogrozili cilje prestrukturiranja ali povzročili nevzdržne finančne stroške, kar bi oviralo dolgoročno sposobnost preživetja družbe TAROM;
- (f) v zvezi s sorazmernostjo pomoči so romunski organi predlagali, da se od manjšinskih delničarjev zahteva, da prispevajo ali odstopijo svoje deleže v korist države, da bi odpravili pomisleke glede porazdelitve bremena, in da se finančni zakup sprejme kot lastni prispevek, saj je to znak zaupanja finančnih trgov v obnovo sposobnosti preživetja letalskega prevoznika;
- (g) v zvezi z merilom enkratnosti pomoči so romunski organi potrdili, da družba TAROM v zadnjih desetih letih pred priglasitvijo pomoči za prestrukturiranje ni prejela nobene pomoči za reševanje, pomoči za prestrukturiranje, začasne pomoči za prestrukturiranje ali nepriglašene pomoči ter da je romunski svet za konkurenco zadnjo pomoč za prestrukturiranje, ki jo je prejela družba TAROM in je zajemala obdobje prestrukturiranja 2002–2005, odobril pred pristopom Romunije k Uniji;
- (h) v zvezi z ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence so romunski organi navedli, da se je družba TAROM odločila, da bo izvedla nadaljnje ukrepe, kot so:
 - (1) prenehanje opravljanja letov v dodatnih pet namembnih krajev na najbolj preobremenjena letališča, kar predstavlja 13,2 % skupnega števila letov v prvotno predloženem poslovnem načrtu, to pa bi pomenilo, da bi družba TAROM do konca leta 2022 dejansko prenehala opravljati lete v 56 % svojih zelo preobremenjenih namembnih krajev. Romunski organi so navedli, da bi se število namembnih krajev družbe TAROM s tem zmanjšalo na 25, kar ustreza 54-odstotnemu zmanjšanju dejavnosti v mednarodnem prometu in 42-odstotnemu zmanjšanju dejavnosti v notranjem prometu v primerjavi z letom 2019 ter bi pomenilo dodatno 10-odstotno zmanjšanje števila letov iz predhodno predlaganega načrta leta (v primerjavi z izhodiščem iz leta 2019, tj. –27,6 % namesto –17,8 %);
 - (2) zmanjšanje števila zrakoplovov na 15 (namesto 17, kot je navedeno v prvotnem načrtu prestrukturiranja) in prestavitev začetka delovanja flote v dolgoročni sestavi v leto 2023 (namesto leta 2024);
 - (3) zaradi dodatnih sprememb, opisanih v točkah (1) in (2), bi se tudi skupno število razpoložljivih sedežnih kilometrov zmanjšalo za [...] % v primerjavi z izhodiščem iz leta 2019.

6. POSODOBLJENI NAČRT PRESTRUKTURIRANJA

- (51) Romunski organi so 19. aprila 2024 Komisiji predložili posodobljen načrt prestrukturiranja z dne 18. aprila 2024⁽⁴⁰⁾ (v nadaljnjem besedilu: posodobljeni načrt prestrukturiranja) in naknadno predložili dodatne informacije, ki so prav tako del navedenega načrta.
- (52) V posodobljenem načrtu prestrukturiranja so opredeljene slabosti, ki so povzročile težave družbe TAROM (kot so opisane v uvodnih izjavah 15, 16 in 17), opisan je hipotetični scenarij, v skladu s katerim družba TAROM ne bi prejela pomoči (glej oddelek 6.1), in določen celovit sklop ukrepov, ki jih bo družba TAROM izvedla, da bi odpravila svoje težave in zagotovila dolgoročno sposobnost preživetja (oddelek 6.2).

⁽⁴⁰⁾ Posodobljeni načrt prestrukturiranja z dne 18. aprila 2024 je nadomestil prejšnje vmesne različice načrta prestrukturiranja, ki so jih predložili romunski organi.

6.1 Alternativni scenarij brez pomoči

- (53) Romunija trdi, da je zapadel dolg družbe TAROM decembra 2023 znašal približno [...] milijonov EUR, njena razpoložljiva denarna sredstva pa so bila omejena na [...] milijonov EUR. Glede na večkratni odlog plačila nekaterih dolgov Romunija trdi, da ključni upniki družbe TAROM vse bolj nestrpno čakajo na plačilo. V skladu z informacijami, ki jih je predložila Romunija, družba TAROM zlasti ni plačala zakupnin trem zakupodajalcem zrakoplovov in ima znaten dolg do družbe CNAB, tj. izvajalca oskrbe na letališču OTP. Ta dolg je zavarovan s hipotekami na nepremičnine v lasti družbe TAROM, dvema zrakoplovoma ATR 72–500, hipotekami na deleže družbe TAROM v [...] in [...] ter hipoteko na terjatve iz prihodnje prodaje slotov [...] (glej uvodno izjavo 119). Ker so bila vsa sredstva družbe TAROM, ki imajo določeno vrednost, prodana za financiranje stroškov prestrukturiranja (glej uvodni izjavi 60 in 77) ali zastavljena v okviru tekočih ureditev financiranja, kot sta posojilo za reševanje in posojilo za blažitev posledic COVID-19, zajamčeno v skladu s prvim sklepom o povrnitvi škode (glej uvodni izjavi 17 in 54), ali za obstoječi dolg, letalski prevoznik nima na voljo nobenih kratkoročnih alternativnih kanalov financiranja.
- (54) Romunski organi pojasnjujejo, da bi družbi TAROM brez pomoči za prestrukturiranje hitro zmanjkalo denarja in ne bi mogla vzdrževati vsakodnevnih dejavnosti. Če bi letalski prevoznik leta 2024 začel odplačevati del svojega dolga, bi bil njegov denarni tok negativen. Načrtovanih ukrepov prestrukturiranja ne bi bilo mogoče izvesti zaradi pomanjkanja finančnih sredstev, kar bi dodatno vplivalo na prihodke družbe TAROM. Poleg tega bi pomoč za reševanje, za katero je družba TAROM del svojih zrakoplovov zastavila kot zavarovanje, zapadla in bi jo bilo treba vrniti, zaradi česar bi se zavarovanje uveljavilo. Družba TAROM tudi ne bi mogla plačati zakupnin za obstoječe zrakoplove, ki bi bili prizemljeni.
- (55) Romunski organi pojasnjujejo, da bi upniki v primeru dolgotrajnih zapadlih dolgov sprožili postopke izvršbe in bi lahko, če dolgovi ne bi bili poplačani, zahtevali, da se za družbo TAROM uvede postopek zaradi insolventnosti. Če bi družba TAROM postala insolventna (kar je zelo verjetno glede na njen položaj v smislu solventnosti in likvidnosti), bi ji bila odvzeta operativna licenca, kar bi pomenilo, da bi bila njena letala (če še ne bi bila zasežena in/ali prizemljena na podlagi posameznih izvršb – glej uvodni izjavi 53 in 54) prizemljena in bi morala prenehati opravljati lete. V skladu s členom 3 Uredbe (ES) št. 1008/2008⁽⁴¹⁾ Evropskega parlamenta in Sveta družba s sedežem v Uniji ne sme opravljati zračnega prevoza potnikov v komercialnem zračnem prevozu brez operativne licence. V skladu s členom 9(1) navedene uredbe organ za izdajo licenc začasno odvzame ali preklicke licenco letalskemu prevozniku, če ni več prepričan, da lahko izpolni svoje dejanske in morebitne obveznosti v obdobju 12 mesecev. Pristojni organ lahko izda začasno licenco le, če obstajajo realne možnosti za zadovoljivo finančno sanacijo v tem obdobju. Po navedbah romunskih organov bi glede na prezadolženost družbe TAROM in pomanjkanje likvidnosti taka možnost obstajala le, če bi bili priglašeni ukrepi odobreni. V nasprotnem primeru bi bilo treba operativno licenco družbe TAROM začasno odvzeti ali preklicati, kar bi pomenilo takojšnjo prizemlitev vseh zrakoplovov družbe TAROM. Poleg tega je v členu 9(2) Uredbe (ES) št. 1008/2008 določeno, da če obstajajo jasni dokazi o finančnih težavah ali če je proti letalskemu prevozniku z licenco Unije sprožen stečajni ali podoben postopek, organ, pristojen za izdajo licenc, takoj opravi podrobno oceno finančnega stanja navedenega letalskega prevoznika in na podlagi ugotovitev v roku treh mesecev pregleda stanje operativne licence. Posledice, ki bi jih po navedbah romunskih organov imelo prenehanje dejavnosti družbe TAROM na romunskem trgu zračnega prevoza, so navedene v oddelku 6.6.
- (56) Po mnenju romunskih organov poslovanje družbe TAROM brez pomoči za prestrukturiranje ne bi bilo vzdržno, tudi če bi družba preživela leto 2024, česar ni mogoče predvideti. Družba TAROM brez pomoči namreč ne bi mogla izvesti načrtovane prenovitve flote in bi zato morala še naprej poslovati s svojo neučinkovito mešanico starih zrakoplovov, kar je eden od glavnih razlogov za njene sedanje težave. Poleg tega bi bil del flote prizemljen zaradi neplačanih zakupnin ali izvršbe sredstev, zastavljenih kot zavarovanje (glej uvodni izjavi 53 in 54). Drugih delov ukrepov prestrukturiranja prav tako ne bi bilo mogoče izvesti zaradi pomanjkanja finančnih sredstev, zaradi česar bi se ohranili vzroki za težave družbe TAROM, kar bi dodatno negativno vplivalo na njeno poslovanje.

⁽⁴¹⁾ Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

- (57) Romunija trdi, da družba TAROM nima drugih možnosti za pridobitev zadostnih finančnih sredstev za nadaljnje poslovanje v naslednjih treh letih. Kot je navedeno v uvodni izjavi 53, družba TAROM nima sredstev, s katerimi bi lahko pridobila kratkoročno financiranje, in ima v letu 2024 še naprej negativen lastniški kapital (glej uvodno izjavo 88). Trenutno poteka omejeno zmanjšanje dejavnosti v obliki prodaje deležev, vendar je to dolgotrajen postopek, ki ne bi pravočasno zagotovil zadostnega izkupička, da bi se bilo mogoče izogniti vložitvi predloga za začetek postopka zaradi insolventnosti. Enako velja za prodajo slota [...], ki je [...] (kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 119). Družbi TAROM je uspelo pridobiti finančni zakup za dobavo enega zrakoplova Boeing 737 MAX 8 v vrednosti [...] milijona EUR brez obresti; [...].

6.2 Ukrepi prestrukturiranja

- (58) Obdobje prestrukturiranja v posodobljenem načrtu prestrukturiranja traja od januarja 2021 do decembra 2026. Posodobljeni načrt prestrukturiranja temelji na več ključnih stebrih, ki vključujejo prenovitev flote, optimiziran načrt rut in različne ukrepe za operativno učinkovitost, ki so bili ali bodo izvedeni v obdobju prestrukturiranja.

6.2.1 Prenovitev flote

- (59) Namen preoblikovanja flote je uporaba zrakoplovov, ki ustrezajo potrebam družbe TAROM, in zmanjšanje stroškov (za vzdrževanje, zakup, gorivo itd.). Flota družbe TAROM iz leta 2021 z 29 zrakoplovi sedmih različnih tipov ⁽⁴²⁾ se bo do leta 2025 zmanjšala na 14 zrakoplovov samo štirih različnih tipov ⁽⁴³⁾. 14 zrakoplovov se bo nato ohranilo vsaj do konca obdobja prestrukturiranja.
- (60) Decembra 2023 je floto družbe TAROM sestavljalo 12 reaktivnih zrakoplovov in šest zrakoplovov ATR. Prizadevanja za prenovitev flote že potekajo in naj bi bila končana do [...]. Leta 2022 je družba TAROM prodala vse štiri zrakoplove Boeing 737-300 in en motor Boeing 737-300 za skupaj [...] EUR. Leta 2023 je prodala vseh sedem zrakoplovov ATR 42-500 za [...] EUR. Izkupiček od prodaje zrakoplovov v letih 2022 in 2023 skupaj znaša približno [...] milijonov EUR. Začel se je postopek prodaje štirih zrakoplovov Airbus 318, do januarja 2024 pa je bilo prejetih [...] predhodnih ponudb. Romunski organi so 7. marca 2024 Komisijo obvestili, da je družba TAROM za uspešnega kupca v prodajnem postopku izbrala [...] s ponudbo v višini [...] milijona USD (približno [...] milijona EUR) za štiri zrakoplove Airbus 318 [...]. Družba TAROM in potencialni kupec sta 1. aprila 2024 podpisala pismo o nameri. Štirje zrakoplovi Boeing 737-700 bodo postopoma prenehali obratovati, vsi pa bodo okvirno prodani v [...].
- (61) Postopno opuščanje zrakoplovov bo spremljalo postopno uvajanje štirih novih zrakoplovov Boeing 737 MAX 8, ki naj bi bili v floto družbe TAROM vključeni leta [...], pri čemer bo za en zrakoplov sklenjena pogodba o finančnem zakupu, za tri pa o operativnem zakupu, za katere so potekala pogajanja [...]. Doslej je bila pogodba o finančnem zakupu sklenjena za Boeing 737 MAX 8 (glej uvodno izjavo 57), pogodba o operativnem zakupu za Boeing 737 MAX 8 pa je bila sklenjena [...] z [...] kot zakupodajcem in družbo TAROM kot zakupnikom. Glavni gospodarski učinek prenovitve flote se bo tako pokazal v [...], medtem ko bo rast v letu 2024 ostala skromnejša zaradi nadaljevanja dejavnosti s starejšimi zrakoplovi.
- (62) Flota družbe TAROM bo bolj racionalizirana in enotna, kar bo družbi omogočilo, da zagotovi konkurenčnejšo strukturo cen in učinkovitejše delovanje, zaradi sodobne in usklajene flote pa bo lahko ustvarila tudi prihranke. Poleg zmanjšanja operativnih stroškov se pričakuje, da bo s tem dosežena enotnejša flota, kar bo privedlo do nadaljnjega povečanja učinkovitosti, ponudbe boljših storitev s sodobnimi zrakoplovi v skladu s povpraševanjem strank in racionalizacije flote z znatnim zmanjšanjem števila zrakoplovov.

6.2.2 Komercialna optimizacija

- (63) V posodobljenem načrtu prestrukturiranja so predvideni ukrepi v zvezi z (a) optimizacijo rut (glej uvodno izjavo 64), (b) prihodki od pomožnih storitev (glej uvodno izjavo 65) in (c) zapiranjem agencij, tržnimi ukrepi in obveščanjem (glej uvodni izjavi 66 in 67).

⁽⁴²⁾ Floto 29 zrakoplovov sestavljajo: štirje zrakoplovi Boeing 737-300, štirje zrakoplovi Boeing 737-700, štirje zrakoplovi Boeing 737-800, štirje zrakoplovi Airbus 318, štirje zrakoplovi ATR 72-600, dva zrakoplova ATR 72-500 in sedem zrakoplovov ATR 42-500.

⁽⁴³⁾ Floto 14 zrakoplovov bodo sestavljali: štirje zrakoplovi Boeing 737 MAX 8, štirje zrakoplovi ATR 72-600, dva zrakoplova ATR 72-500, štirje zrakoplovi Boeing 737-800.

Načrt optimiziranih rut

- (64) Družba TAROM je izvedla podrobno analizo svojih obstoječih rut, da bi določila njihovo uspešnost, pri čemer je upoštevala razvoj povpraševanja po pandemiji COVID-19, ter opredelila in izvedla ukrepe za operativno učinkovitost. Zato racionalizira svoje dejavnosti z zaprtjem več rut in zmanjšanjem pogostosti letov na obstoječih rutah. Čeprav nobena od rut, ki jih je bilo treba ohraniti, leta 2019 ni bila dobičkonosna na ravni C3, bo vsaka od njih postala dobičkonosna na tej ravni do leta 2029, 23 rut pa bo dobičkonosnih na ravni C2 že ob koncu obdobja prestrukturiranja leta 2026. Predvideno je opravljanje letov na vseh preostalih rutah, razen na rutah do/z [...]. S tem naj bi skupaj s prestrukturiranjem flote povečal koeficient zasedenosti družbe TAROM s približno [...] % leta 2019 na približno [...] % ob koncu obdobja prestrukturiranja in nad [...] % po tem obdobju (glej uvodno izjavo 101 in preglednico 5). Dejanski podatki za leto 2022 kažejo [...] -odstotni koeficient zasedenosti. Romunski organi dejansko trdijo, da čeprav družba TAROM (še) ni dosegla ravni koeficienta zasedenosti svojih konkurentov (ki so običajno med 80 % in 90 %, odvisno od letalskega prevoznika, glej tudi sliko 2 v uvodni izjavi 217), je edina od petih največjih letalskih prevoznikov, dejavnih na romunskem trgu (Wizz Air, Ryanair, Lufthansa, Air France-KLM, TAROM), ki je v letu 2022 lahko povečala svoj koeficient zasedenosti v primerjavi z letom 2019.

Prihodki od pomožnih storitev

- (65) Družba TAROM namerava ustvarjati prihodke od pomožnih storitev iz različnih virov. Storitve za doplačilo bi vključevale [...]. Romunski organi trdijo, da prihodki od pomožnih storitev v skladu z dolgoročno oceno znašajo približno [...] % skupnih prihodkov. Družba TAROM trdi, da je to konservativna ocena v primerjavi z referenčnimi vrednostmi za industrijo za tradicionalne letalske prevoznike (ki so v zadnjih letih dosegali povprečno 4,5 %) in še bolj za nizkocenovne prevoznike (ki bi od takih pomožnih storitev ustvarili približno 12,5 % prihodkov ali celo 31,1 % v primeru družbe Ryanair leta 2019). Po navedbah romunskih organov so pomožne storitve začele počasi ustvarjati prihodke konec leta 2021, leta 2022 pa se je njihov obseg povečal. Romunski organi trdijo, da [...]. Zato so se na podlagi predhodnih (nerevidiranih) podatkov za leto 2023 prihodki od pomožnih storitev med letoma 2022 in 2023 povečali za približno [...] -krat, za leto 2023 pa so znašali približno [...] milijona EUR, kar je približno [...] % skupnih prihodkov.

Zapiranje agencij, tržni ukrepi in obveščanje

- (66) Ker so bili stroški domačih agencij za prodajo vozovnic še naprej visoki v primerjavi z njihovim prispevkom k prihodkom in prodaji družbe TAROM prek teh agencij, ki so se stalno zmanjševali in leta 2023 dosegli zgolj [...] %, se je družba TAROM odločila prestrukturirati svojo mrežo za prodajo vozovnic. V posodobljenem načrtu prestrukturiranja je predvideno zaprtje več agencij s sedežem v Romuniji, preostale pa bi se preoblikovale v regionalne agencije in prevzele dejavnosti drugih agencij v regiji. Poleg tega bi še naprej delovali samo dve mednarodni agenciji za prodajo vozovnic, in sicer v Bruslju in Kišinjevu, preostalih 12 mednarodnih agencij pa bi se zaprlo. Romunski organi so Komisijo obvestili, da je bilo uspešno zaprtih 12 domačih in 12 mednarodnih agencij in da še naprej poslujejo le štiri domače in dve mednarodni agenciji. Z zaprtjem domačih agencij naj bi se ustvarili prihranki v višini približno [...] EUR na leto, prodaja pa bi bila podobna prodaji iz leta 2019. Romunski organi na podlagi dejanskih podatkov za leto 2022 trdijo, da so bile te ocene večinoma presežene, zaradi česar so se v letu 2022 ustvarili prihranki v višini približno [...] milijona EUR. Z zaprtjem mednarodnih agencij naj bi se ustvarili prihranki v višini približno [...] milijona EUR na leto z bolj ali manj nespremenjeno prodajo v primerjavi z letom 2019.
- (67) Poleg tega bodo proces prestrukturiranja spremljali tržni ukrepi, podprti z uporabo digitalnih orodij in izboljšano strategijo za obveščanje.

6.2.3 Organizacijska učinkovitost

- (68) Družba TAROM v okviru ukrepov za organizacijsko učinkovitost izvaja prestrukturiranje osebja. Število zaposlenih, ki je julija 2020 znašalo 1 765, se je decembra 2023 zmanjšalo na 1 154, delno na podlagi programa sporazumnih odpovedi, izvajajo pa se tudi organizacijske izboljšave. Ciljno število zaposlenih pred izvedbo ukrepov oddajanja dela zunanjim izvajalcem je 1 316 zaposlenih. Družba TAROM je začela zapolnjevati prosta delovna mesta in si prizadeva za doseg tega cilja. S tem naj bi se začeli ustvarjati prihranki pri plačah v višini približno [...] milijona EUR na leto ⁽⁴⁴⁾.
- (69) Da bi nadalje izboljšala svoj stroškovni položaj, namerava družba TAROM reorganizirati svoj tehnični oddelek ter razviti novo strategijo za vzdrževanje, popravila in remont, vključno z morebitnim oddajanjem teh del v zunanje izvajanje. Vendar po več neuspešnih poskusih še vedno išče primerne partnerja za to zunanje izvajanje. Čeprav si dejavno prizadeva za notranje izboljšave v tehničnem oddelku ter svoje raziskave in pogajanja za oddajanje del na področju vzdrževanja, popravil in remonta v zunanje izvajanje, stroškovni učinki teh ukrepov niso vključeni v napovedi v posodobljenem načrtu prestrukturiranja.

6.2.4 Optimizacija stroškov

Znižanje stroškov goriva

- (70) Družba TAROM si prizadeva zmanjšati porabo goriva z nizom ukrepov, vključno z [...]. S tem bi morali biti zagotovljeni prihranki v višini približno [...] % v letu 2024 in [...] % od leta 2025. Dodatni prihranki se pričakujejo zaradi uporabe zrakoplovov Boeing 737 MAX 8 z učinkovitejšo porabo goriva. Skupni prihranki naj bi po ocenah do leta 2029 znašali približno [...] milijona EUR, koristi pa bodo zajete v finančnih napovedih od leta 2025. Na splošno se bo z novimi zrakoplovi do leta 2025 skupna poraba goriva zmanjšala za približno [...] %, z boljšim sistemom upravljanja goriva pa se bo dodatno zmanjšala za približno [...] %, kar bo skupaj pomenilo prihranke v višini [...] milijona EUR v letu 2025. [...].

Zmanjšanje stroškov oskrbe

- (71) Po navedbah Romunije letališče OTP izvaja program posodobitve in avtomatizacije, ki se je začel oktobra 2023 in naj bi bil končan do avgusta 2024. Čeprav se pričakuje, da bo to pozitivno vplivalo na notranje stroške oskrbe, družba TAROM na ta proces ne more vplivati. Zato so romunski organi uporabili preudaren pristop in prihrankov, povezanih s to posodobitvijo, niso vključili v napovedi v okviru posodobljenega načrta prestrukturiranja.

Selitev zaposlenih in oddaja stavbe sedeža v najem

- (72) Z oddajo stavbe sedeža družbe TAROM, ki je v bližini letališča OTP v Bukarešti, v najem in selitvijo zaposlenih v najeto poslovno stavbo bi se morali od leta 2025 ustvariti neto prihodki in denarni tokovi v višini približno [...] do [...] milijona EUR na leto.

6.3 Financiranje načrta prestrukturiranja

6.3.1 Stroški prestrukturiranja

- (73) Romunski organi trdijo, da skupni stroški prestrukturiranja družbe TAROM znašajo 172,96 milijona EUR. Glavna stroškovna postavka ukrepov za prestrukturiranje je prenovitev flote v višini [...] milijona EUR. Poleg tega družba TAROM v obdobju prestrukturiranja načrtuje primanjkljaj denarnih sredstev v višini približno 43 milijonov EUR. Drugi stroški prestrukturiranja se nanašajo zlasti na odpravnine za odpuščeno osebje, zaprtje agencij za prodajo vozovnic, stroške obveščanja in trženja, selitev zaposlenih in svetovalne storitve. Stroški prestrukturiranja se bodo delno financirali z državno pomočjo v višini 95,3 milijona EUR in delno z lastnim prispevkom družbe TAROM v višini 77,66 milijona EUR (glej uvodne izjave 75 do 79).

⁽⁴⁴⁾ Stran 129 posodobljenega načrta prestrukturiranja.

6.3.2 Viri financiranja ukrepov za prestrukturiranje

(a) Javno financiranje

- (74) Romunska država bi prestrukturiranje družbe TAROM podprla s pomočjo za prestrukturiranje v višini približno 95,3 milijona EUR (glej uvodno izjavo 18).

(b) Lastni prispevek

- (75) Romunski organi trdijo, da naj bi viri lastnega prispevka družbe TAROM k stroškom ukrepov prestrukturiranja vključevali finančni zakup, sklenjen za en nov zrakoplov Boeing 737 MAX 8, in prodajo zrakoplovov.

Finančni zakup

- (76) Romunski organi trdijo, da je družba TAROM z zasebnim zakupodajalcem [...] dne [...] sklenila pogodbo o finančnem zakupu za en zrakoplov Boeing 737 MAX 8. Trajanje zakupa je [...] let, skupna vrednost pa znaša [...] milijona EUR v glavnici in dodatnih [...] milijona EUR v obrestih, kar pomeni, da mora družba TAROM zakupodajalcu plačati skupaj [...] milijona EUR. Romunski organi menijo, da lastni prispevek, ki ga je mogoče pripisati finančnemu zakupu, znaša približno [...] milijona USD (približno [...] milijona EUR), kar ustreza glavnici brez obresti, plačljivi na podlagi pogodbe o zakupu.

Prodaja zrakoplovov

- (77) Kot je navedeno v uvodni izjavi 60, zrakoplovi družbe TAROM, ki naj bi se prodali, vključujejo po štiri zrakoplove Boeing 737-300, Boeing 737-700 in Airbus 318 ter sedem zrakoplovov ATR 42-500. Leta 2022 so bili štiri zrakoplovi Boeing 737-300 prodani [...], en motor Boeing 737-300 pa [...] za skupaj [...] milijona EUR. Sedem zrakoplovov ATR 42-500 je bilo prodanih [...] na podlagi pogodbe, podpisane maja 2023, s prodajno ceno v višini [...] milijona EUR. Izbran je bil kupec za štiri zrakoplove Airbus 318 z uspešno ponudbo v višini [...] milijona USD (približno [...] milijona EUR) (glej uvodno izjavo 60). Prodaja preostalih zrakoplovov je v teku, vendar kupec(-ci) za štiri zrakoplove Boeing 737-700 še ni(-so) bila(-i) izbran(-i) ([...] milijonov EUR pričakovanih prihodkov). Vsa prodaja je bila izvedena s konkurenčnimi razpisnimi postopki po opravljenih strokovnih cenitvah zrakoplovov.
- (78) Glede na navedeno so romunski organi navedli znesek v višini [...] milijonov EUR kot lastni prispevek družbe TAROM od prodaje zrakoplovov, ki ustreza izkupičku od že zaključene prodaje zrakoplovov.

Skupni lastni prispevek

- (79) Romunski organi menijo, da lastni prispevek družbe TAROM na podlagi zgornjih podatkov za prodajo in finančni zakup zrakoplovov znaša 77,66 milijona EUR, kar ustreza 44,9 % skupnih stroškov prestrukturiranja v višini 172,96 milijona EUR.

(c) Drugi pričakovani viri prihodkov

- (80) Po navedbah romunskih organov lahko družba TAROM v obdobju prestrukturiranja ustvari druge prihodke (prodaja obstoječih deležev, oddajanje del na področju vzdrževanja, popravil in remonta v zunanje izvajanje, kot je navedeno v uvodnih izjavah 124 in 125) ter izvede nadaljnjo prodajo zrakoplovov (štiri zrakoplovi Airbus 318 in štiri zrakoplovi Boeing 737-700 – glej uvodno izjavo 77) in prodajo slota [...] (glej uvodno izjavo 119), kar bo prav tako prispevalo k povečanju njenih finančnih sredstev. Vendar za navedeno prodajo niso potrjene nobene zavezujoče ponudbe, tako da morebitni prihodki še niso gotovi in jih zato Romunija ni predložila kot lastni prispevek družbe TAROM.

6.3.3 Porazdelitev bremena

- (81) Čeprav ni gotovo, ali bodo manjšinski delničarji ⁽⁴⁵⁾ udeleženi pri povečanju osnovnega kapitala v višini 43,07 milijona EUR, ki se bo izvedlo kot del pomoči za prestrukturiranje, romunski organi trdijo, da bi se njihov delež s tem povečanjem zmanjšal s sedanjih 2,75 % na približno [...] % po povečanju (osnovni kapital ministrstva za promet pa bo po povečanju znašal približno 98,5 %). To bi ustrezalo 46-odstotnemu zmanjšanju deleža manjšinskih delničarjev v družbi TAROM. Po navedbah romunskih organov bo s tem zagotovljeno, da bodo manjšinski delničarji prispevali k pokrivanju izgub in ne bodo imeli koristi od pomoči za prestrukturiranje.
- (82) Osnovni kapital se bo pred povečanjem najprej zmanjšal za [...] milijarde RON (približno [...] milijona EUR), medtem ko sedanji osnovni kapital znaša približno 2,26 milijarde RON (približno 454,65 milijona EUR). Romunski organi pojasnjujejo, da se z zmanjšanjem osnovnega kapitala za [...] milijona RON izgube ne bodo v celoti pokrile, saj so nakopičene izgube družbe TAROM 31. decembra 2022 znašale 4,16 milijarde RON. Trdijo tudi, da morajo družbe v skladu z romunsko zakonodajo ohraniti minimalni osnovni kapital (tj. minimalni osnovni kapital za delniške družbe za družbo TAROM znaša 90 000 RON). Zato zmanjšanje osnovnega kapitala, s katerim bi se v celoti pokrile izgube, za družbo TAROM materialno ni izvedljivo.
- (83) Vendar bo po navedbah romunskih organov ustrezna porazdelitev bremena delničarjev zagotovljena s povečanjem osnovnega kapitala po zmanjšanju osnovnega kapitala (glej uvodno izjavo 81).
- (84) Poleg tega v primeru družbe TAROM država kot glavni delničar nadzoruje strateške in poslovne odločitve družbe TAROM. Poslovanje družbe se prav tako ne financira s podrejenim dolgom ali hibridnim financiranjem (za pokrivanje izgub), ki bi se verjetno delno odpisalo v skladu z zahtevami glede porazdelitve bremena iz smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (85) Kar zadeva upnike družbe TAROM, družbi TAROM ni uspelo zagotoviti odpisa dolga, vendar so ji odlog plačila odobrili dva od njenih glavnih upnikov, tj. [...] in [...], ter različni drugi dobavitelji. Poleg tega so se vsi zakupodajalci družbe TAROM [...] strinjali, da ne bodo uveljavljali svoje pravice do povračila zakupljenih zrakoplovov, če družba TAROM ne bi mogla plačati nekaterih obrokov zakupa.

6.4 Finančne napovedi

- (86) Romunski organi so predložili finančne napovedi v osnovnem in pesimističnem scenariju (tj. scenariju nazadovanja).
- (87) Glede na to, da sta prodaja slota [...] in izkupiček od njegove prodaje negotova (glej uvodno izjavo 119), je družba TAROM predložila finančne napovedi v osnovnem scenariju in scenariju nazadovanja, pri čemer je v obeh primerih vključila različico, v kateri se upošteva pričakovani prihodek od prodaje slota [...], in drugo različico, pri kateri se tak prihodek ne upošteva, upoštevajo pa se prihodki od zakupa navedenega slota. Na različico osnovnega scenarija, ki vključuje prodajo slota na letališču [...], v [...] vplivajo prihodki od prodaje navedenega slota ⁽⁴⁶⁾. Glede na negotovost v zvezi s prodajo bo Komisija pri oceni osnovnega scenarija in scenarija nazadovanja, tj. scenarija s prodajo in scenarija z zakupom slota namesto prodaje, upoštevala obe različici.

⁽⁴⁵⁾ Javni družbi CNAB in Romatsa RA ter investicijski sklad Muntenia kot zasebna družba; glej uvodno izjavo 8.

⁽⁴⁶⁾ Prodaja slota [...] je načrtovana v [...] po ceni, določeni v finančnih napovedih družbe TAROM, v višini [...] milijona USD. Celoten izkupiček od prodaje, ki bi se izvedla v skladu z načrti, se knjiži kot „drugi prihodki iz poslovanja“ v načrtovanem izkazu poslovnega izida družbe TAROM v [...]. Ker slot ni vključen v bilanco stanja družbe TAROM, bo celotni izkupiček priznan kot prihodek in bo zato pozitivno vplival na stanje lastniškega kapitala družbe TAROM v navedenem obsegu takoj, ko [...]. Vendar romunski organi pojasnjujejo, da bo družba TAROM prejela plačilo šele v [...], kar je razvidno iz začasnega izkaza denarnih tokov družbe TAROM za leto [...].

- (88) V naslednjih preglednicah je predstavljen pregled finančnih napovedi v osnovnem scenariju:

Preglednica 1

Izbrani finančni kazalniki – Osnovni scenarij z upoštevanjem prodaje slota [...] ⁽⁴⁷⁾

[...]

[1] ROA = Net results/Total assets	[4] Adjusted EBITDA Margin = EBITDA excl. Income from Grants/ Operating revenues
[2] ROCE = EBIT/ Capital employed	[5] EBIT Margin = EBIT/ Operating revenues
[3] ROE = Net result/ Equity	[6] Capital employed = Total equity + Non-current liabilities

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

Preglednica 2

Izbrani finančni kazalniki – Osnovni scenarij brez upoštevanja prodaje slota [...]

[...]

[1] ROA = Net results/Total assets	[4] Adjusted EBITDA Margin = EBITDA excl. Income from Grants/ Operating revenues
[2] ROCE = EBIT/ Capital employed	[5] EBIT Margin = EBIT/ Operating revenues
[3] ROE = Net result/ Equity	[6] Capital employed = Total equity + Non-current liabilities

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (89) Romunski organi pojasnjujejo, da se v finančnih napovedih v osnovnem scenariju upošteva zmanjšan razvoj trga, usklajen z napovedmi Eurocontrola glede prometa, objavljenimi oktobra 2023 ⁽⁴⁸⁾.
- (90) Mehanizem, uporabljen v modelu za oceno števila potnikov, temelji na pristopu od spodaj navzgor, pri čemer se upoštevajo tržni deleži družbe TAROM na vsaki ruti na podlagi trenutne zmogljivosti in pogostosti letov ter pretekli razvoj števila potnikov, zaznane spremembe v povpraševanju in konkurenca na ruti. Podatki temeljijo na več stalnih in spremenljivih parametrih, izpeljanih iz preteklih vrednosti družbe TAROM, vključno z nihanji od leta 2020, ki jih je povzročila pandemija COVID-19, prihodnjimi obeti in učinkom ukrepov za učinkovitost, kadar je to ustrezno. Ta učinek je izražen kot odstotek prihrankov, ki se odraža v dobičkonosnosti posamezne rute. Vrednosti predstavljajo letno povprečje.
- (91) Kot je prikazano na sliki 1 in navedeno v preglednici 3 za leti 2024 in 2025, napovedi glede števila potnikov ne presegajo ne krivulje okrevanja po osnovnem scenariju ne krivulje okrevanja po manj ugodnem scenariju, ki ju je določil Eurocontrol, ter do konca obdobja prestrukturiranja in po njem ostajajo precej pod osnovno krivuljo. Poleg tega je Romunija navedla, da je družba TAROM ocenila razumnost rezultata, tako da je pregledala koeficient

⁽⁴⁷⁾ „o“ pomeni „ocenjeno“, „n“ pa „napovedano“.

⁽⁴⁸⁾ Posodobljeni načrt prestrukturiranja, str. 21: „EUROCONTROL: Seven-Year-Forecast Update 2023-2029“ (Eurocontrol: posodobitev sedemletne napovedi za obdobje 2023–2029), oktober 2023. Komisija ugotavlja, da je Eurocontrol februarja 2024 izdal revidirano napoved. Navedel je, da je bilo „kljub dobremu poletju 2023 število evropskih letov od novembra 2023 manjše od pričakovanega, pri čemer so obstajale lokalne razlike med vzhodnimi in zahodnimi državami. Poleg tega so bile gospodarske napovedi za leto 2024 na evropski ravni popravljene navzdol. Zato je bila napoved letov do leta 2027 popravljena rahlo navzdol. Napovedi na ravni Evropske konference civilnega letalstva (ECAC) kažejo, da bo v letu 2024 verjetno opravljenih 10,6 milijona letov, kar odraža 4,9-odstotno rast ($\pm 2,3$ odstotne točke) v primerjavi z letom 2023 in predstavlja 96 % ravni iz leta 2019. Pričakuje se, da se bo ta trend nadaljeval, in sicer naj bi se leta 2025 število povečalo na 10,9 milijona letov (99 %), do leta 2026 pa na 11,2 milijona letov (101 %). Poleti 2025 bo mesečno število letov po napovedih ECAC verjetno doseglo ravni iz leta 2019. Po letu 2025 naj bi povečanje števila letov v povprečju znašalo 2,0 % na leto ($\pm 1,4$ odstotne točke), leta 2030 pa naj bi se število povečalo na več kot 12 milijonov letov. Ta napoved je odvisna od različnih negotovosti, kot so geopolitični dogodki, gospodarski pretresi in stalni izzivi v letalski industriji, uporabnikom pa se močno priporoča, da pri svojih načrtih upoštevajo razpon napovedanih vrednosti od nizke do visoke.“ V zvezi z Romunijo je napoved Eurocontrola iz februarja 2024 primerljiva z njegovo napovedjo (osnovnim scenarijem) iz oktobra 2023 (2019 = 100), kot sledi: 23. oktober 2024 = 113 v primerjavi s februarjem 2024 = 110 (osnovni scenarij za družbo TAROM = 97); 23. oktober 2025 = 116 v primerjavi s februarjem 2024 = 114 (osnovni scenarij za družbo TAROM = 110); 23. oktober 2026 = 119 v primerjavi s februarjem 2024 = 118 (osnovni scenarij za družbo TAROM = 114).

zasedenosti za vsako ruto in po potrebi prilagodila število prepeljanih potnikov (do znižanja je na primer prišlo v primerih, ko razpoložljive zmogljivosti na ruti niso mogle zadostiti rasti števila prepeljanih potnikov). Nazadnje je bil skupni rezultat (vsota potnikov na vseh rutah) preverjen glede na krivulje okrevanja, ocenjene na podlagi Eurocontrolovih stopenj rasti.

Slika 1

Scenariji za okrevanje povpraševanja letalskih potnikov (značilni za Romunijo) (indeks 2019 = 100)

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

Preglednica 3

Število potnikov v primerjavi s krivuljami okrevanja, ki jih je določil Eurocontrol, samo za rute, na katerih se bodo opravljali leti v skladu s posodobljenim načrtom prestrukturiranja (v milijonih prepeljanih potnikov)

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (92) Napovedi glede prihodkov temeljijo na modeliranju podatkov o potnikih, opisanih v uvodnih izjavah 90 in 91. Kot je razvidno iz preglednice 1, naj bi se prihodki iz poslovanja družbe TAROM po osnovnem scenariju (vključno s prodajo slota [...]) v prihodnjih letih postopoma povečevali, leta 2024 presegli ravni pred pandemijo COVID-19 in leta 2026 ob koncu obdobja prestrukturiranja dosegli [...] milijona EUR.
- (93) Romunski organi v zvezi s predpostavkami glede oblikovanja cen in povprečnih pričakovanih prihodkov od potnikov pojasnjujejo, da je družba TAROM razvila jasno poslovno strategijo, ki pomeni jasne in smiselne ukrepe za oblikovanje cen in upravljanje prihodkov, za vsako posamezno ruto pa ima strategijo, ki je usklajena z njenimi širšimi poslovnimi cilji v smislu načrtovanja flote in zmogljivosti, tržnega položaja in konkurenčne ponudbe. V zvezi s tem romunski organi pojasnjujejo, da družba TAROM uporablja nova orodja in sisteme, da bi se lahko hitro odzvala na ravnanje na trgu in se seznanila s strategijami oblikovanja cen primerljivih konkurentov na vsaki ruti, kar bi ji omogočilo, da bi se še naprej osredotočala na strukturo cen in cene na vsaki ravni vozovnic.
- (94) Romunski organi navajajo tudi, da v okviru nove poslovne strategije [...].
- (95) V zvezi s tem romunski organi pojasnjujejo, da bo družba TAROM z novim sistemom upravljanja prihodkov [...]. Poleg tega navajajo, da bo družba TAROM [...].
- (96) Poleg sprejetja tega [...] romunski organi navajajo, da [...]. Pojasnjujejo, da [...], kot je razvidno iz preglednice 4.

Preglednica 4

Razvoj povprečnih prihodkov od potnikov (2019–2026) ⁽⁴⁹⁾

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (97) Nazadnje, romunski organi trdijo, da družba TAROM načrtuje povečanje pričakovanih potnikov glede storitev in prožnosti ter je [...]. To bo ustvarilo dodatne prihodke od pomožnih storitev.

⁽⁴⁹⁾ Yq se nanaša na dodatek za gorivo, ki ga letalski prevozniki zaračunavajo za nekatere cene vozovnic (odvisno od rut).

- (98) V zvezi s tem romunski organi pojasnjujejo, da se pričakovani povprečni prihodki od pomožnih storitev gibljejo med [...] in [...] EUR na potnika (na notranjih rutah) in naj bi dosegli [...] EUR na potnika (na mednarodnih rutah, pri čemer se pričakuje, da bodo [...] ustvarili prihodek v višini [...] do [...] EUR na potnika). Romunski organi navajajo, da so v svojih napovedih glede prihodkov zavzeli preudarno stališče glede skupnih pričakovanih prihodkov od pomožnih storitev, saj družba TAROM na podlagi pretekle uspešnosti za take storitve še ne more doseči enakih ravni prihodkov kot tradicionalni letalski prevozniki. Zato je pričakovani prihodek določen na največ [...] % skupnih prihodkov, medtem ko so tradicionalni prevozniki na trgu v zadnjih letih od pomožnih proizvodov in/ali storitev v povprečju ustvarili 4,5 % prihodkov, nizkocenovni prevozniki pa približno 12,5 % prihodkov, pri čemer je družba Ryanair leta 2019 dosegla 31,1 %.
- (99) Romunski organi trdijo, da stalno povečevanje prihodkov in neto rezultatov pomeni nadaljevanje razvoja, ki se je začel že v letih 2018 in 2019, ko je družbi TAROM uspelo znatno povečati število potnikov z 2,41 milijona v letu 2017 na 3,13 milijona v letu 2019, in ki se je leta 2020 ustavil zaradi vpliva pandemije COVID-19.
- (100) Družba TAROM je izvedla podroben pregled svojih rut, pogostosti letov in vrst zrakoplovov, ki jih uporablja, da bi optimizirala dobičkonosnost svojega omrežja. Skupaj z ukrepi za operativno učinkovitost v posodobljenem načrtu prestrukturiranja [...].
- (101) Najpomembnejša stroškovna postavka za letalskega prevoznika je njegov zrakoplov. Družba TAROM je izvedla temeljito prestrukturiranje svoje flote, ki vključuje: (i) izključitev najstarejših zrakoplovov v floti, ki so ustvarjali najvišje stroške vzdrževanja in goriva, (ii) usklajitev vrst zrakoplovov, ki opravljajo lete, da bi se dodatno zmanjšali tehnični stroški (zrakoplov in posadka); (iii) letenje z najustreznejšim zrakoplovom na vsaki ruti na podlagi obsežnih preskusov; (iv) optimizacijo pogostosti letov za vsako ruto na podlagi vrste zrakoplova in koeficienta zasedenosti. Ti ukrepi pozitivno vplivajo na poslovanje družbe TAROM, kar dokazuje stalna rast koeficienta zasedenosti letalskega prevoznika v zadnjih petih letih. Dejansko se je koeficient zasedenosti povečal z [...] % v letu 2019 na [...] % v letu 2023 in naj bi se po obdobju prestrukturiranja še povečal, kot je razvidno iz preglednice 5 (nižje pričakovane ravni v obdobju 2025/2026 so posledica izvajanja prestrukturiranja flote). Ocene v preglednici 5 se nanašajo samo na redne rute in ne vključujejo čarterskih rut.

Preglednica 5

Pričakovani letni koeficient zasedenosti na rednih rutah (2023–2029)

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM (d = dejanski in n = napovedani podatki).

- (102) Družba TAROM je izvedla tudi daljnosežen program optimizacije stroškov, vključno z zaprtjem agencij za prodajo vozovnic, preselitvijo sedeža, reorganizacijo osebja itd. (glej oddelek 6.2.3 in 6.2.4).
- (103) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 86 in 87, so romunski organi predložili poslovne napovedi za družbo TAROM v scenariju nazadovanja, da bi upoštevali morebiten neugoden razvoj trga. Ker družba TAROM ustvarja prihodek predvsem z opravljanjem rednih potniških letov, bi na napovedi poslovanja najbolj vplival slabši razvoj trga, zaradi katerega bi se zmanjšalo število potnikov. Poleg tega romunski organi trdijo, da gorivo predstavlja zelo pomemben strošek za letalske prevoznike in da cene goriva v zadnjih letih nihajo. V scenariju nazadovanja se torej upoštevata ti dve občutljivosti.

- (104) V scenariju nazadovanja je predvideno, da se bosta glavna parametra, ki vplivata na dobiček družbe TAROM, tj. število potnikov in cene goriva, razvijala pod pričakovanji, s čimer se upošteva morebiten negativen razvoj trga. Romunski organi v scenariju nazadovanja zlasti predvidevajo zvišanje cen goriva za [...] % v primerjavi z osnovnim scenarijem in dvo odstotno znižanje števila prepeljanih potnikov v primerjavi z osnovnim scenarijem od leta 2024 (ker so dejanski podatki znani do leta 2023). V zvezi s številom potnikov so ocene v scenariju nazadovanja v celotnem obdobju prestrukturiranja precej pod krivuljo okrevanja po manj ugodnem scenariju, ki jo je določil Eurocontrol, in jo prvič le nekoliko presežejo šele leta 2027 ⁽⁵⁰⁾. Romunija trdi, da dejanski podatki za leto 2022 kažejo, da so bile napovedi družbe TAROM glede števila potnikov za mednarodne in notranje lete presežene za 8,35 % oziroma 6,86 %. Čeprav so bili dejanski podatki za leto 2023 nižji od ocen družbe TAROM, Romunija trdi, da je to predvsem posledica dogodkov na Bližnjem vzhodu, ki so vplivali na rute v Tel Aviv, Aman in Kairo, ter znatnega deleža čarterskih letov [...].
- (105) V naslednjih preglednicah je predstavljen pregled finančnih napovedi v scenariju nazadovanja in upoštevano dejstvo, da je prodaja slotov [...] negotova (glej uvodno izjavo 119), tj. preglednica 6 vključuje učinek prodaje slotov [...], preglednica 7 pa ne.

Preglednica 6

Izbrani finančni kazalniki – Scenarij nazadovanja z upoštevanjem prodaje slotov [...]

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

Preglednica 7

Izbrani finančni kazalniki – Scenarij nazadovanja brez upoštevanja prodaje slotov [...]

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (106) Čeprav so se, kot je prikazano v preglednicah 6 in 7, prihodki iz poslovanja družbe TAROM po osnovnem scenariju v letu 2022 znatno povečali in naj bi se v letu 2023 vrnili na ravni skoraj pred pandemijo COVID-19, da bi leta 2025 dosegli [...] milijona EUR, ob koncu obdobja prestrukturiranja leta 2026 pa [...] milijona EUR, so po scenariju nazadovanja prihodki še vedno nekoliko nižji in so leta 2026 dosegli [...] milijona EUR (ali [...] milijona EUR, če bi se namesto prodaje slotov upošteval zakup).
- (107) Romunski organi nadalje trdijo, da osnovni scenarij in scenarij nazadovanja napovedujeta, da bo dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo družbe TAROM v letu 2023 pozitiven.
- (108) V skladu s tem bo rast prihodkov družbe TAROM po bolj pesimističnih predpostavkah glede prometa v scenariju nazadovanja manjša, zaradi predpostavljenih višjih cen goriva v primerjavi z osnovnim scenarijem pa se bodo povečali njeni stroški. To pomeni prihodke v višini [...] milijona EUR ob koncu obdobja prestrukturiranja v primerjavi z [...] milijona EUR v osnovnem scenariju (vključno s prodajo slotov [...]). Raven dobička pred obrestmi, davki in amortizacijo (v višini [...] milijona EUR) bo v scenariju nazadovanja (vključno s prodajo slotov [...]) zaradi višjih stroškov goriva, predvidenih v navedenem scenariju, kakor tudi zaradi nižjih prihodkov (vendar glede na predvidene nižje ravni operacij letenja v manjši meri) nižja kot v osnovnem scenariju (z [...] milijona EUR).

⁽⁵⁰⁾ Komisija ugotavlja, da pripombe romunskih organov še vedno veljajo in se uporabljajo, ko se upoštevajo revidirani podatki iz napovedi Eurocontrola iz februarja 2024. V zvezi s tem glej opombo 48.

- (109) Romunski organi v zvezi s tem pojasnjujejo, da naj bi čisti dohodek družbe TAROM po osnovnem scenariju leta 2024 postal pozitiven ([...] milijona EUR), v skladu z manj ugodnimi napovedmi razvoja trga pa naj bi po scenariju nazadovanja postal pozitiven eno leto pozneje (tj. leta 2025) ([...] milijona EUR brez prodaje slota [...]), ki naj bi bila izvedena leta [...]). Opozoriti je treba, da podatki za [...] vključujejo tudi prihodek, ustvarjen s prodajo zrakoplovov, predvideno za navedeno leto (glej uvodni izjavi 60 in 61), brez katerega čisti dohodek za navedeno leto v scenariju nazadovanja ne bi bil pozitiven. Romunski organi na podlagi tega trdijo, da naj bi se čisti dohodek do konca obdobja prestrukturiranja povečal na [...] milijona EUR v osnovnem scenariju in [...] milijona EUR v scenariju nazadovanja (ali [...] milijona EUR, če se upošteva zakup in ne prodaja slota [...]) ter da na čisti dohodek v letu 2026 ne vpliva nobena prodaja sredstev, ne glede na to, ali gre za zrakoplove ali slotne.
- (110) Po osnovnem scenariju bi se stopnja čistega dohodka družbe TAROM od prodaje proti koncu obdobja prestrukturiranja postopoma povečevala, v letu 2026 pa bi njena pričakovana raven dosegla [...] %, kot je prikazano v preglednici 8. Leto [...] vključuje učinek prodaje sredstev. Romunski organi trdijo, da bo taka raven po pričakovanjih skladna z razmerjem, ki ga je izbrana skupina subjektov, primerljivih z družbo TAROM ⁽³¹⁾, dosegla pred izbruhom COVID-19 (povprečne vrednosti), ali nekoliko višja od te ravni, in da se pričakuje, da bo to doseženo s sprejetimi ukrepi prestrukturiranja.

Preglednica 8

Neto stopnja dobička od prodaje (po osnovnem scenariju iz posodobljenega načrta prestrukturiranja)

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (111) Romunski organi trdijo, da naj bi bil po pričakovanjih lastniški kapital družbe TAROM tako v osnovnem scenariju kot scenariju nazadovanja do konca obdobja prestrukturiranja pozitiven ([...] milijona EUR leta 2026), pri čemer oba scenarija vključujeta možnost z upoštevanjem in brez upoštevanja prodaje slota [...]. Prodaja slota [...] naj bi bila izvedena leta [...] in naj bi k stanju lastniškega kapitala družbe TAROM prispevala približno [...] milijona EUR. Romunski organi nadalje navajajo, da bi bil slot [...] v primeru, da ne bi bil prodan, zakupljen in bi zato ustvarjal prihodke, ki bi delno nadomestili prihodke, ki niso bili doseženi s prodajo, in bi tako prispevali k pozitivnemu stanju lastniškega kapitala ob koncu obdobja prestrukturiranja v osnovnem scenariju in scenariju nazadovanja. Kot je razvidno iz preglednice 6, se v scenariju nazadovanja pričakuje, da bo v primeru prodaje slota [...] stanje lastniškega kapitala družbe TAROM ob koncu obdobja prestrukturiranja postalo pozitivno s skupnim lastniškim kapitalom v višini [...] milijona EUR. Romunski organi trdijo, da bi se v primeru zakupa slota še vedno pričakovalo, da bo stanje lastniškega kapitala družbe TAROM ob koncu obdobja prestrukturiranja pozitivno, pri čemer bi skupni lastniški kapital v scenariju nazadovanja znašal [...] milijona EUR.
- (112) Donos vloženega kapitala vključuje donos iz poslovanja, pri katerem se uporabljajo sredstva, ki so bila financirana z dolžniškim in lastniškim kapitalom, vloženim v družbo. Romunski organi trdijo, da se v osnovnem scenariju pričakuje, da bo družba TAROM s predvidenim [...] odstotnim deležem donosa vloženega kapitala ob koncu obdobja prestrukturiranja dosegla rezultat v skladu z rezultatom izbrane skupine primerljivih subjektov ⁽³²⁾, ki je v letu 2019, tj. zadnjem celem letu pred pandemijo COVID-19, v povprečju znašal 12 %. Navajajo tudi, da donos vloženega kapitala družbe TAROM konec leta 2026 izhaja iz projektov družbe za strukturno povečanje njene dobičkonosnosti (z zmanjšanjem stroškov in ukrepi prestrukturiranja, tudi na ravni prihodkov) skupaj z zmanjšanjem ravni vloženega kapitala zaradi uporabe instrumentov finančnega zakupa. Romunski organi pojasnjujejo, da je dodaten negativni vpliv na raven vloženega kapitala posledica dejstva, da družba TAROM ne bo več lastnica večjega števila zrakoplovov (imela bo samo dva zrakoplova ATR 72-500), kar pomeni, da v zvezi s tem ne bodo nastale večje naložbe v osnovna sredstva.

⁽³¹⁾ Skupino primerljivih subjektov sestavljajo glavni konkurenti družbe TAROM na njihovih najprometnejših rutah (Amsterdam (AMS), Pariz (CDG) in Frankfurt (FRA)): Samo združeni Air France/KLM SA, Deutsche Lufthansa AG, easyJet plc, Ryanair Holdings plc, SAS AB, Wizz Air Holdings Plc, Jet2 plc in KLM Royal Dutch Airlines.

⁽³²⁾ Za sestavo skupine primerljivih subjektov glej opombo 51.

- (113) Romunski organi trdijo, da bosta predvidena raven dobičkonosnosti in posledični donos vloženega kapitala po pričakovanjih zagotovila dolgoročno sposobnost preživetja družbe TAROM. Poleg tega trdijo, da bo v osnovnem scenariju pričakovani donos vloženega kapitala družbe TAROM višji od njenega tehtanega povprečja stroškov kapitala ⁽⁵³⁾ ([...] %), kot je bilo izračunano konec junija 2023 ⁽⁵⁴⁾ in da naj bi po pričakovanjih družba TAROM tako ustvarila vrednost za svoje delničarje in druge ponudnike kapitala. Romunski organi navajajo, da ta ugotovitev še toliko bolj velja v nedavnih okoliščinah (vsaj v prvem četrtletju leta 2024), ki vključujejo trend zniževanja obrestnih mer.
- (114) Romunski organi trdijo, da naj bi se razmerje med čistim dolgom in dobičkom pred obrestmi, davki in amortizacijo do konca obdobja prestrukturiranja izboljšalo in doseglo raven naložbenega razreda precej pod tri (kot je prikazano v preglednici 9), predvsem zaradi višje ravni predvidenega dobička pred obrestmi, davki in amortizacijo, ki naj bi se po pričakovanjih povečal s približno [...] milijona EUR v letu 2023 na [...] milijona EUR do konca obdobja prestrukturiranja (ali več kot [...] milijona EUR v scenariju nazadovanja).

Preglednica 9

Čisti dolg/dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo (po osnovnem scenariju iz posodobljenega načrta prestrukturiranja)

[...]

- (115) Glede na to, da naj bi bilo po osnovnem scenariju leto 2025 prvo leto s stalnimi dobički in denarnimi tokovi, so stopnje kritja obresti, izračunane v posodobljenem načrtu prestrukturiranja, s katerimi se meri zmožnost družbe TAROM, da odplača svoje dolgove, pozitivne, vendar na precej nizki ravni, zlasti v primerjavi s subjekti, ki so primerljivi z družbo TAROM ⁽⁵⁵⁾ (kot je prikazano v preglednici 10).

Preglednica 10

Razmerje med dobičkom pred obrestmi, davki in amortizacijo ter obrestmi (po osnovnem scenariju iz posodobljenega načrta prestrukturiranja)

[...]

- (116) Romunski organi potrjujejo, da je razmerje iz uvodne izjave 115 precej skromno, vendar poudarjajo, da naj bi bilo doseženo v razmeroma kratkem triletnem obdobju do konca obdobja prestrukturiranja. Poleg tega trdijo, da je mogoče pričakovati razlike v razmerjih, ki so jih dosegli veliki letalski prevozniki, kot je Ryanair, Wizz Air ali Lufthansa, saj imajo ti veliko večji letalski prevozniki koristi od večjih ekonomij obsega in si poleg poenostavitve flote in omrežja prizadevajo za agresivnejše zmanjšanje stroškov poslovanja. Trdijo tudi, da bodo po mnenju

⁽⁵³⁾ Družba TAROM je informacije o izračunu tehtanega povprečja stroškov kapitala, ocenah in virih zagotovila v svojem najnovejšem poslovnem načrtu. Za oceno tehtanega povprečja stroškov kapitala je uporabila standardno formulo: tehtano povprečje stroškov kapitala = $[(K_e * (1 - \text{finančni vzvod})) + (K_d * \text{finančni vzvod})]$, pri čemer je K_e strošek lastniškega kapitala (ocenjen na 13,3 %) in K_d strošek dolga (ocenjen na 6,0 %).

Za oceno stroškov lastniškega kapitala se je TAROM oprl na standardno formulo modela ocenjevanja kapitalskih naložb, tj. $K_e = ((1 + R_f) * (1 + CRP) - 1) + (\text{beta vrednost lastniškega kapitala} * EMRP)$, pri čemer je R_f netvegana obrestna mera, CRP je državna premija za tveganje, beta vrednost lastniškega kapitala je merilo volatilnosti sredstva v primerjavi s trgom, $EMRP$ pa je premija za tveganje. Predpostavke družbe TAROM so naslednje: netvegana obrestna mera v višini 2,4 % (enaka desetletnim nemškim državnim obveznicam); državna premija za tveganje v višini 3,6 % (izpeljana iz dolgoročnih bonitetnih ocen S&P za dolg v tuji valuti in analize razmikov v donosnosti obveznic v eurih); beta vrednost lastniškega kapitala v višini 1,11 (dosežena z uporabo mediane beta sredstev in finančnega vzvoda skupine primerljivih subjektov za sektor družbe TAROM); premija za tveganje v višini 6,5 % (izhaja iz pretekle razlike med donosnostjo tveganega jamstva, izračunano na podlagi delniškega indeksa, in donosnostjo (navidežno) netveganih naložb na kapitalskih trgih).

Družba TAROM je za oceno stroškov dolga uporabila standardno formulo: $[(1 + CRP) * (1 + R_f) - 1 + CS] * (1 - T)$, pri čemer je CS kreditni razmik, T pa mejna davčna stopnja v višini 16 %. Romunski organi so kreditni razmik v višini 1 % izpeljali kot razliko med obrestnimi merami za obveznice v eurih za družbe, ki poslujejo v istem sektorju kot družba TAROM, in nemške državne obveznice s podobnimi zapadlostmi.

⁽⁵⁴⁾ Glede na to, da se veljavne obrestne mere od oktobra 2023 počasi, a zanesljivo znižujejo, Komisija opaža konservativni pristop romunskih organov, da tehtano povprečje stroškov kapitala ohranijo od oktobra 2023 namesto revidirane različice, ki bi lahko bila legitimno nižja.

⁽⁵⁵⁾ Za sestavo skupine primerljivih subjektov glej opombo 48.

strokovnjakov za letalstvo skupne ravni dolga v letalskem sektorju ostale visoke še več let ter da bi bilo zato treba v sedanjih tržnih razmerah po hudi pandemiji in več makroekonomskih izzivih pričakovati razlike med razmerjema v letih 2019 in 2026 ⁽⁵⁶⁾.

6.5 Ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence

- (117) Romunski organi so predložili strukturne ukrepe in ukrepe v zvezi z ravnanjem, da bi omejili izkrivljanje konkurence, ustvarjeno s pomočjo za prestrukturiranje.

6.5.1 Strukturni ukrepi

Zmanjšanje obsega dejavnosti in zmogljivosti

- (118) Obdobje prestrukturiranja družbe TAROM se je začelo januarja 2021. Čeprav bi bilo treba ukrepe za omejitev izkrivljanja konkurence, ki jih je ponudila Romunija, načeloma oceniti ob upoštevanju konkurenčnih razmer, ki so prevladovali v letu 2020, bi taka primerjava z mrežo rut družbe TAROM in razpoložljivimi sedežnimi kilometri iz leta 2020 pokazala močno izkrivljeno sliko. Letalski prevozniki so namreč morali zaradi omejevalnih ukrepov, ki so jih leta 2020 sprejele vlade po vsem svetu, da bi preprečile širjenje pandemije COVID-19, za več mesecev prizemljiti večino svojih letal, če ne vsa, saj se je v evropskem in svetovnem zračnem prostoru zaprlo več sto rut. Tudi po juniju 2020, ko so bili omejevalni ukrepi v Romuniji in drugih državah delno in začasno sproščeni, so na številne rute, zlasti na mednarodni ravni, še vedno vplivale omejitve ali prepovedi letov, stranke pa so bile zaradi negotovosti glede razvoja pandemije in veljavnih pravil še vedno nenaklonjene potovanju. Zato je primerjava v smislu razpoložljivih sedežnih kilometrov, rut in pogostosti letov opravljena na podlagi podatkov za leto 2019, na katere izkrivljanje, do katerega je prišlo zaradi pandemije COVID-19, ni vplivalo.
- (119) Romunski organi trdijo, da bo družba TAROM zaprla skupaj 14 rut ⁽⁵⁷⁾ v primerjavi z mrežo 41 rut pred pandemijo COVID-19. Od teh jih je 13 že zaprtih, še ena – med letališčem [...], ki je eno najbolj obremenjenih letališč, in letališčem OTP – pa bo zaprta zaradi zakupa slotov [...], ki ga je opravila tretja stran in začne veljati dne [...], nato pa se načrtuje prodaja navedenega slotov. Leta 2023 se je začel postopek zbiranja ponudb v skladu z ustreznimi pravili Združenega kraljestva, potencialni kupec pa je predložil okvirno ponudbo za slot (ki ga je svetovalna družba [...] 17. marca 2023 ocenila na približno [...] milijona EUR) v višini približno [...] milijona EUR. Vendar se je potencialni kupec umaknil iz pogajanj in postopek zbiranja ponudb se nadaljuje. Družba TAROM je prejela [...] ponudb v višini približno [...] milijona EUR, pri čemer se ponudniki zanimajo za nakup slotov od zimske sezone 2025. [...]. Romunski organi so Komisiji zagotovili, da bo družba TAROM slot na letališču [...] prodala [...], vendar najpozneje ob koncu obdobja prestrukturiranja.
- (120) Zaradi zaprtja rut bo družba TAROM v primerjavi z letom 2019 opravljala lete na 27 rutah namesto na 41. To pomeni 34-odstotno zmanjšanje števila rut v primerjavi z letom 2019. Leta 2019 je 14 rut, ki jih je bilo treba ukiniti, predstavljalo [...] % prometa družbe TAROM (s prometom v višini 50,23 milijona EUR leta 2019) in [...] % skupnega števila rednih letov. [...] ⁽⁵⁸⁾ [...] ⁽⁵⁹⁾ [...]. Od teh rut se jih osem nanaša na preobremenjena letališča

⁽⁵⁶⁾ Romunski organi v podporo svoji oceni navajajo, da je eden od vodilnih partnerjev družbe McKinsey leta 2021 navedel, da se stopnje finančnega vzvoda do leta 2030 verjetno ne bodo vrnile na ravni iz leta 2019 ter da naj bi generalni direktor in vodja globalne letalske prakse v družbi Alton Aviation Consultancy navedel, da „se pričakuje, da bo povečana zadolženost letalskih prevoznikov v bližnji prihodnosti predvidoma pomenila precejšnje breme“.

⁽⁵⁷⁾ To je: (i) v prvem krogu zapiranja rut: osem rut z letališča/na letališče OTP: Alicante, Erevan, Hamburg, Larnaka, Sibiu, Stockholm, Tbilisi, Valencija; (ii) v drugem krogu zapiranja rut: skupaj šest rut, razdeljenih na naslednji način: štiri dodatne rute z letališča/na letališče OTP: Barcelona, München, Dunaj in London (od oktobra 2024, glej tudi uvodno izjavo 118) ter dve ruti, ki ne vključujeta letališča OTP: Cluj-Iași in Iași-Temișvar.

⁽⁵⁸⁾ Cluj-Iași in tri rute z letališča OTP/na letališče OTP: Sibiu, Tbilisi in Dunaj.

⁽⁵⁹⁾ Glej opombo 19.

stopnje 3, ena ruta pa na preobremenjeno letališče stopnje 2 ⁽⁶⁰⁾, medtem ko konkurenti poslujejo na vseh devetih letališčih. Romunija se zavezuje, da bo zagotovila, da se v obdobju prestrukturiranja nobena od zaprtih rut ne bo ponovno odprla in da se v obdobju prestrukturiranja ne bodo odprle nobene druge nove rute. Število rut, na katerih bo družba TAROM opravljala lete v obdobju prestrukturiranja, po zaprtju vseh rut, predvidenem v posodobljenem načrtu prestrukturiranja, ne bo preseglo 27 rut.

- (121) Poleg tega bo družba TAROM v primerjavi z ravno v letu 2019 zmanjšala število letov na 19 od 27 rut, ki se bodo ohranile; ta zmanjšanja se bodo zelo razlikovala glede na namembni kraj in bodo za notranje leta znašala od 6 % do 76 % v primerjavi z letom 2019. Kar zadeva notranje rute, se bo pogostost letov zmanjšala za 6 % do 15 % ⁽⁶¹⁾, razen na eni ruti, kjer bo zmanjšanje doseglo 76 % ⁽⁶²⁾. Na eni notranji ruti se bo pogostost letov povečala ⁽⁶³⁾. Družba TAROM pričakuje, da bo med letoma 2019 in 2026 število letov na notranjih rutah v povprečju zmanjšala za 16 % ([...]). Na mednarodnih rutah se bo število letov v primerjavi z ravno iz leta 2019 zmanjšalo za 9 % do 40 %. Družba TAROM pričakuje, da bo med letoma 2019 in 2026 število letov na mednarodnih rutah v povprečju zmanjšala za 34,7 % (to vključuje tudi zaprte rute). To je 28-odstotno zmanjšanje skupnega števila rednih letov (27-odstotno zmanjšanje, če se upoštevajo čarterski leti) v letu 2026 v primerjavi z ravnmi iz leta 2019. Romunski organi navajajo, da je leta 2022 obstajala konkurenca na vseh rutah, na katere se nanaša zmanjšanje pogostosti letov, razen na eni (Satu Mare), kar po navedbah romunskih organov pomeni, da bodo konkurenti družbe TAROM lahko povečali pogostost svojih letov. Devet rut z zmanjšano pogostostjo letov je povezanih s preobremenjenimi letališči.
- (122) Poleg tega bo družba TAROM s postopnim opuščanjem obstoječih zrakoplovov zmanjšala floto z 29 zrakoplovov, ki so se uporabljali v letih 2020 in 2021, na stabilno raven s 14 zrakoplovi od leta 2025 (glej tudi uvodne izjave 59. 60 in 61). To pomeni, da bo ob koncu obdobja prestrukturiranja družba TAROM delovala le s približno polovico svoje flote iz leta 2019. Romunija se zavezuje, da bo zagotovila, da flota družbe TAROM do konca leta 2024 ne bo presegla 18 zrakoplovov in da bo od konca leta 2025 do konca obdobja prestrukturiranja obsegala največ 14 zrakoplovov.
- (123) Čeprav bo družba TAROM od leta 2025 delovala le s približno polovico svoje flote iz leta 2019, je zmanjšanje zmogljivosti, izmerjeno v smislu razpoložljivih sedežnih kilometrov, manjše od zmanjšanja flote, saj bo več manjših zrakoplovov nadomeščena z večjimi. Metrika „razpoložljivih sedežnih kilometrov“ meri ponudbo in je kot taka kazalnik zmogljivosti letalskega prevoznika, v nasprotju s potniki (tj. številom prepeljanih potnikov), ki pomenijo merilo povpraševanja. Zmanjšanje razpoložljivih sedežnih kilometrov je posledica zmanjšanja flote, zaprtja rut in zmanjšanja pogostosti letov ter pomeni zmanjšanje prisotnosti letalskega prevoznika na trgu. Družba TAROM je imela na rutah, ki so dobičkonosne na ravni C1, v letu 2019 [...] razpoložljivih sedežnih kilometrov, medtem ko jih je za leto 2026 na navedenih rutah napovedanih [...], kar pomeni zmanjšanje za [...] % na navedenih rutah leta 2026 v primerjavi z letom 2019. Skupaj je družba TAROM v letu 2019 imela [...] razpoložljivih sedežnih kilometrov, medtem ko jih je za leto 2026 skupaj napovedanih [...], kar pomeni skupno zmanjšanje za [...] % v navedenem obdobju. Romunski organi trdijo, da se bodo opisana zmanjšanja ohranila kot minimalno zmanjšanje v celotnem obdobju prestrukturiranja, medtem ko bo v nekaterih letih zmanjšanje v primerjavi z letom 2019 še večje.

Odprodaje

- (124) Družba TAROM namerava odprodati svoje deleže v treh subjektih – [...] ⁽⁶⁴⁾. Romunski organi so predložili podatke, v skladu s katerimi sta bila [...] in [...] dobičkonosna v vseh letih od leta 2018 z izjemo leta 2020, ki ga je močno prizadela pandemija COVID-19. Na podlagi poročil o vrednotenju, ki so jih predložili romunski organi, je bila udeležba družbe TAROM v [...] ocenjena na [...] milijona EUR, v [...] pa na [...] milijona EUR. V primeru [...]. Romunski organi so se zavezali, da bo družba TAROM prodala svoje deleže v [...] in [...], in sicer najpozneje do konca obdobja prestrukturiranja leta 2026.

⁽⁶⁰⁾ Preobremenjena letališča stopnje 3: Alicante, Hamburg, Stockholm, Valencija, Barcelona, London, München, Dunaj. Preobremenjeno letališče stopnje 2: Larnaka.

⁽⁶¹⁾ [...].

⁽⁶²⁾ [...].

⁽⁶³⁾ [...].

⁽⁶⁴⁾ Za podrobnosti o deležih družbe TAROM v teh družbah in njihovem profilu glej uvodno izjavo 8.

- (125) Družba TAROM je preučila tudi načine za (delno) oddajanje del na področju vzdrževanja, popravil in remonta (tehnični oddelek) v zunanje izvajanje, vendar razprave s potencialnimi partnerji, ki bi lahko prevzeli ta dela družbe TAROM ali sodelovali v skupnem podjetju, niso bile uspešne in končni dogovor ni bil dosežen. Glede na to, da so načrti za oddajanje del na področju vzdrževanja, popravil in remonta v zunanje izvajanje negotovi, kljub odločenosti družbe TAROM, da nadaljuje s takim ravnanjem, njegov vpliv ni vključen v poslovni načrt.

6.5.2 Ukrepi v zvezi z ravnanjem

- (126) Romunski organi so se nadalje zavezali, da družba TAROM ne bo:

- (a) pridobivala delnic v kateri koli družbi v obdobju prestrukturiranja, razen kadar bo to nujno potrebno za zagotovitev njene dolgoročne sposobnosti preživetja in če bo to odobrila Komisija, ter
- (b) oglaševala državne podpore kot konkurenčne prednosti pri trženju svojih proizvodov in storitev.

6.6 Učinki izstopa družbe TAROM s trga

- (127) Romunija je trdila, da bi izstop družbe TAROM s trga znatno negativno vplival na povezljivost v Romuniji in bi prizadel več sto tisoč potnikov na vseh rutah, ki so pri svojih potovanjih odvisni od omrežja družbe TAROM, pri čemer bi najbolj vplival na deset rut, na katerih trenutno opravlja lete samo družba TAROM⁽⁶⁵⁾. Romunija zlasti meni, da prejšnji primeri s trgov, na katerih je družba TAROM prenehala opravljati dejavnosti, kažejo, da je malo verjetno, da bi dejavnosti na nekaterih rutah prevzeli drugi prevozniki, saj se leti na velikem številu ukinjenih rut danes še vedno ne opravljajo: od 25 rut, ki jih je družba TAROM v zadnjih treh letih zaprla, na devetih (36 %) trenutno ne opravlja letov noben drug letalski prevoznik, na treh (12 %) pa nizkocenovni prevozniki opravljajo lete na oddaljena sekundarna letališča⁽⁶⁶⁾. Večina jih pred pandemijo COVID-19 ni bila v uporabi niti pod običajnimi tržnimi pogoji. Na primer, nedavno zaprte rute v Tbilisi in Erevan še vedno ne obratujejo, letov iz Romunije na teh rutah pa ne opravlja noben prevoznik. Poleg tega se leti ne opravljajo na nobeni od notranjih rut, ki jih je družba TAROM⁽⁶⁷⁾ nedavno zaprla. Romunija trdi, da bi se enako verjetno zgodilo, če bi družba TAROM izstopila s trga v primeru svojih rut v Bejrut in Kairo. Romunija trdi, da bi konkurenti na splošno nameravali vzpostaviti povezavo z glavnimi namembnimi kraji družbe TAROM, ne bi pa obratovali na rutah, ki so zanje manj privlačne (zaradi različnih razlogov, vključno z manjšim povpraševanjem, pomanjkanjem primernih, majhnih zrakoplovov, dajanjem prednosti povezavam točka-točka v primerjavi z modelom vozlišč in manjših letališč, ki ga upravlja družba TAROM, poslovnim model, ki temelji na povezljivosti, dajanjem prednosti cenejšim sekundarnim letališčem itd.).

- (128) Romunija trdi, da poslovni model družbe TAROM temelji na sistemu vozlišč in manjših letališč, katerega ključna značilnost je, da povezuje lastno vozlišče z večjimi regionalnimi ali evropskimi vozlišči in tako potnikom omogoča dostop do rut, na katerih njihovo bližnje letališče ne opravlja letov. Poleg tega ta model družbi TAROM omogoča upravljanje nekaterih manj prometnih rut, ki morda niso dobičkonosne kot povezave točka-točka, vendar se uporabljajo v njenem modelu vozlišč in manjših letališč. Romunija trdi, da v primeru odpovedi družbe TAROM konkurenti, ki večinoma upravljajo rute s povezavo točka-točka in povezujejo eno sekundarno letališče z drugim na podlagi najnižjih letaliških pristojbin in obratujočih slotov, ki so pogosto manj primerni za potnike na povezovalnih letih ali poslovne potnike, vendar so cenejši, ali prevažajo potnike do svojih vozlišč, verjetno ne bi uporabljali modela vozlišč in manjših letališč. Po navedbah Romunije prvo velja zlasti za dva glavna konkurenta družbe TAROM na romunskem trgu, tj. družbi Wizz Air in Ryanair (glej uvodno izjavo 10). Novi udeleženec, družba HiSky, prav tako deluje kot nizkocenovni prevoznik, pogosto z uporabo poldnevnihih slotov, ki niso primerni za

⁽⁶⁵⁾ V skladu z navedbo romunskih organov z dne 29. marca 2024 teh deset rut vključuje: (i) štiri mednarodne rute z letališča OTP v Kairo, Sofijo, Aman in Bejrut, (ii) mednarodno ruto z letališča OTP v Budimpešto, na kateri trenutno opravlja lete le družba TAROM in na kateri je novi prevoznik (Wizz Air) napovedal začetek opravljanja letov z junijem 2024, (iii) pet notranjih rut z letališča OTP v Iași (IAS), Oradeo (OMR), Satu Mare (SUJ), Suceavo (SCV) in Baia Mare (BAY).

⁽⁶⁶⁾ Na primer, ruta Iași–München trenutno ne obratuje, vendar družba Wizz Air leti iz Iašija v Memmingen, ki je od Münchna oddaljen 115 km.

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

časovno občutljive potnike. Tradicionalni letalski prevoznik z največjim deležem na romunskem trgu je Lufthansa, ki je imela med letoma 2019 in 2022 približno 11-odstotni tržni delež, vendar se je ta nato zmanjšal in v letu 2023 znašal 5,6 %. Nacionalni prevozniki, ki delujejo na romunskem trgu, kot sta Lufthansa in Air France-KLM, večinoma prevažajo potnike na svoja vozlišča in zato tudi verjetno ne bodo povezovali Bukarešte z drugimi prestolnicami/pomembnimi mesti, kot so tista, v katerih so njihova vozlišča, niti ne bodo povezovali notranjih romunskih letališč z Bukarešto. Po navedbah Romunije bi izstop družbe TAROM zato povzročil znatno zmanjšanje povezljivosti in mobilnosti za romunske državljane in podjetja.

- (129) Družba TAROM tradicionalno deluje na primarnih letališčih s primernimi sloti in pogostostjo letov, s katerimi zagotavlja povezave svojim potnikom. To za nizkocenovne prevoznike pogosto ne velja, saj so bolj usmerjeni v cenejša letališča, ki so pogosto nekoliko oddaljena od glavnih vozlišč, ali, kadar letijo na glavna letališča, so osredotočeni na slot, ki so manj primerni za povezovalne (ali povratne) lete in zato cenejši. Poleg tega se pričakuje, da bo znatno zmanjšanje pogostosti letov neposredno in znatno vplivalo na časovno občutljive potnike, kot so poslovne stranke. Na primer, niti družba Ryanair niti družba Wizz Air ne povezujeta letališča OTP z Brusljem; letala pristajajo na regionalnem letališču Charleroi, ki je približno 60 km južno od Bruslja. Družba HiSky, ki sicer leti neposredno v Bruselj, ima veliko manjšo tedensko pogostost letov kot družba TAROM, saj na teden opravi le tri lete v Bruselj, medtem ko jih družba TAROM tudi po načrtovanem zmanjšanju pogostosti letov opravi dvakrat več. Čeprav družba TAROM znatno krči svoje osnovne dejavnosti, letalski prevoznik na številnih primarnih mednarodnih letališčih in regionalnih letališčih še naprej uporablja svoje pretekle slot, ki so primerni za potnike na povezovalnih letih in poslovne potnike, pri čemer ohranja visoko raven povezljivosti, kot je ponazorjeno s primerom rute v Bruselj. Po navedbah Romunije bi izstop družbe TAROM s trga tako lahko imel negativne posledice za regionalni razvoj in gospodarske razmere v zadevnih regijah.
- (130) Poleg tega bi po mnenju Romunije izstop družbe TAROM s trga verjetno povzročil zvišanje cen vozovnic na rutah, na katerih je samo še en konkurent (duopol) ⁽⁶⁸⁾, s tem pa bi nastal monopol. To dokazuje na primer razvoj cen vozovnic na dveh rutah, na katerih je družba TAROM prenehala opravljati lete in na katerih je ostal le še en letalski prevoznik (Stockholm in Hamburg). Romunija je poleg tega predložila analizo cen družbe TAROM in konkurentov na ključnih rutah, ki je pokazala, da je večina cen, ki jih družba TAROM ponuja na zadevnih rutah (na primer Bukarešta–Amsterdam, Bukarešta–Frankfurt, Bukarešta–Pariz), nižja od cen, ki jih ponujajo drugi tradicionalni prevozniki. Romunija trdi tudi, da so cene nekaterih nizkocenovnih prevoznikov na takih rutah, ki so nižje od cen družbe TAROM, dejansko povezane z nižjo ravno celotne storitve, kar ni v nasprotju z dejstvom, da ima družba TAROM stalno nižje cene za primerljive storitve. Kot je navedeno v uvodni izjavi 129, ima družba TAROM tudi mrežo primernih slotov in pogostosti letov na določenem številu glavnih letališč. Romunija zato meni, da bi izstop družbe TAROM s trga znatno negativno vplival na potnike v smislu cen vozovnic, letalskih storitev in primernih povezav za odhodne in dohodne prestopne lete.
- (131) Romunija nadalje trdi, da se zdi, da nekateri dogodki, opaženi po pandemiji COVID-19, v zvezi z regionalno povezljivostjo pomenijo kratkoročne prilagoditve nekaterih prevoznikov, da bi izkoristili priložnosti za kritje fiksnih stroškov. Po mnenju Romunije se zdi upravičeno domnevati, da se bodo taki prevozniki v srednje- do

⁽⁶⁸⁾ V skladu z navedbo romunskih organov z dne 29. marca 2024 družba TAROM trenutno opravlja lete le s po enim drugim konkurentom na naslednjih mednarodnih rutah na letališče OTP in z njega: Amsterdam (AMS) z družbo KLM, Beograd (BEG) z družbo Air Serbia, Bruselj (BRU) z družbe HiSky, Nica (NCE) z družbo Wizz Air, Pariz (CDG) z družbo Air France, Praga (PRG) z družbo Czech Airlines (leti pod skupno oznako, vendar lete na ruti dejansko opravlja le družba TAROM), Kišinjev z družbo HiSky in na naslednjih notranjih rutah na letališče OTP in z njega: Cluj (CLJ) z družbo HiSky, Temišvar (TSR) z družbo HiSky. Poleg tega je na ruti z letališča OTP v Budimpešto, na kateri trenutno opravlja lete le družba TAROM, začetek opravljanja letov z junijem 2024 napovedal novi prevoznik (Wizz Air).

dolgoročnem obdobju vrnili k svojim strategijam iz obdobja pred pandemijo COVID-19, da bi zagotovili dobičkonosnost rut. To zlasti velja za družbo Blue Air, nizkocenovnega prevoznika, ki je začel opravljati lete na nekatera glavna letališča, kot so amsterdamsko letališče Schiphol, londonsko letališče Heathrow, pariško letališče Charles de Gaulle in Frankfurt, kar je olajšala tudi začasna opustitev pravil o uporabi slotov med veljavnostjo omejitev, povezanih s pandemijo COVID-19 ⁽⁶⁹⁾. Vendar je družba Blue Air septembra 2022 prenehala opravljati lete na vseh navedenih rutah, zaradi česar je družba TAROM edini lokalni prevoznik, ki obratuje na takih vozliščih. Družba Blue Air je 31. marca 2023 začela postopek zaradi insolventnosti in od tega datuma ne opravlja nobenih poslovnih dejavnosti. Komisija je 16. februarja 2024 sprejela sklep, s katerim je ugotovila, da je pomoč, ki jo je Romunija dodelila družbi Blue Air na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje, nezdržljiva z enotnim trgov, in Romuniji naložila, naj od družbe Blue Air izterja približno 33,84 milijona EUR ⁽⁷⁰⁾.

(132) Nezadostna regionalna povezljivost, zlasti po razglasitvi insolventnosti družbe Blue Air, se je še poslabšala zaradi nezadostno razvitega in slabo vzdrževanega romunskega cestnega in železniškega omrežja.

(133) Kot je že opisano v sklepu o pomoči za reševanje ⁽⁷¹⁾, ima Romunija najnižjo kakovost cestne infrastrukture med vsemi državami članicami in je med najmanj uspešnimi na področju varnosti v cestnem prometu v EU. Avtoceste in državne ceste v Romuniji predstavljajo le približno 20 % cestnega omrežja, približno 90 % državnih cest pa ima le en prometni pas v vsako smer. Ti elementi ovirajo mobilnost in varnost v cestnem prometu. Železniška infrastruktura je zaradi kroničnega pomanjkanja vzdrževanja v zelo slabem stanju, zato je treba obnoviti večino sredstev, povezanih s tiri. To zmanjšuje hitrost vlakov in učinkovitost železnice ⁽⁷²⁾. Romunski del osrednjega vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) za cestni in železniški promet je treba nadalje razvijati. Romunija trdi, da so povezave med romunskimi regijami, zlasti severovzhodnimi, slabe ⁽⁷³⁾.

(134) Zato je zračni prevoz še vedno bistven za regionalni razvoj in povezljivost državljanov. Zlasti vseh sedem notranjih rut, na katerih opravlja lete družba TAROM ⁽⁷⁴⁾, povezuje Bukarešto v južni Romuniji z mesti v osrednji in severni Romuniji. Glede na manjkajoče železniške in cestne povezave, med drugim tudi na rutah, ki povezujejo južne dele države s srednjimi in severnimi deli, so letalske povezave še vedno ključne za učinkovito regionalno povezljivost. Po navedbah romunskih organov letalske povezave med letališčem OTP in notranjimi letališči trajajo približno uro in pol, potovanje po teh poteh z avtomobilom ali vlakom pa bi v najboljšem primeru trajalo skoraj petkrat dlje z avtomobilom in več kot osemkrat dlje z vlakom. Romunski organi pojasnjujejo, da na primer vožnja z vlakom iz Bukarešte v Satu Mare (približno 617 km) običajno traja od 13 do 20 ur, vožnja z avtomobilom pa od sedem do deset ur. Podobno velja za potovanja v Oradeo, Suceavo, Baia Mare, Iasi, Cluj in Temišvar. Po navedbah romunskih organov bi morali v primeru izstopa družbe TAROM s trga [...] potniki, ki jih družba TAROM trenutno prevaža na petih notranjih rutah, na katerih ni prisoten noben drug letalski prevoznik, potovati po cesti, kar bi znatno povečalo promet in nesreče na nacionalnih rutah (od katerih ima samo 10 % več kot en pas v eno smer) ter dodatno podaljšalo čas potovanja. Romunija trdi, da zaradi razlogov, navedenih zlasti v uvodni izjavi 128, ni verjetno, da bi na navedenih rutah opravljal storitve konkurenti.

⁽⁶⁹⁾ Med pandemijo COVID-19 so bila začasno spremenjena pravila Unije, v skladu s katerimi morajo letalski prevozniki v katerem koli letu uporabiti vsaj 80 % svojih slotov, da bi jih lahko ohranili v naslednjem letu, in sicer v povezavi z omejitvami, ki so jih države članice uvedle za letalske prevoznike, da bi zajezile širjenje COVID-19. Ta pravila so določena v Uredbi Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1).

⁽⁷⁰⁾ Sklep Komisije C(2024)910 final z dne 16. februarja 2024, še ni objavljen.

⁽⁷¹⁾ Zlasti uvodne izjave 11 do 14.

⁽⁷²⁾ Evropska komisija, Generalni direktorat za mobilnost in promet: *Transport in the European Union: Current Trends and Issues* (Promet v Evropski uniji: sedanji trendi in vprašanja), marec 2019. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.

⁽⁷³⁾ Romunija zlasti navaja, da je treba še dokončati romunska odseka koridorjev Ren–Donava in Orient–Vzhodno Sredozemlje v omrežju TEN-T. Manjkajoče povezave vključujejo avtocesto Sibiu–Pitești ter železniške povezave Braşov–Predeal in Temišvar–Craiova–Calafat.

⁽⁷⁴⁾ Po zaprtju rut Cluj–Iaşi, Iaşi–Temişvar in OTP–Sibiu družba TAROM v obdobju prestrukturiranja opravlja lete na naslednjih sedmih notranjih rutah: z OTP v Baia Mare, Cluj, Iaşi, Oradeo, Satu Mare, Suceavo in Temišvar.

6.7 Zaveze Romunije

- (135) Za zagotovitev popolnega izvajanja nekaterih ukrepov prestrukturiranja ali ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence v prihodnosti se je Romunija zavezala, da bo:
- (a) zagotovila, da bo družba TAROM v celoti odprodala vse svoje deleže v [...] najpozneje do 31. decembra 2026;
 - (b) zagotovila, da bo družba TAROM od [...] zakupila in najpozneje do 31. decembra 2026 v celoti odprodala svoje slote na letališču [...];
 - (c) zagotovila, da bo družba TAROM spoštovala omejitev števila rut, na katerih opravlja lete, v skladu s katero to ne sme presegati 28 rut, od [...] do 31. decembra 2026 pa ne sme presegati 27 rut;
 - (d) zagotovila, da bo družba TAROM spoštovala omejitev števila zrakoplovov, v skladu s katero to ne sme presegati 18 zrakoplovov do 31. decembra 2025 in 14 zrakoplovov v preostalem obdobju prestrukturiranja do 31. decembra 2026;
 - (e) zmanjšala pogostost letov na rutah, ki obratujejo, v povprečju za 28 % za redne lete (in za 27 %, vključno s čarterskimi leti) v letu 2026 ⁽⁷⁵⁾ v primerjavi s pogostostjo letov na teh rutah, registriranih v letu 2019;
 - (f) zagotovila zmanjšanje zmogljivosti v smislu zmanjšanja razpoložljivih sedežnih kilometrov za [...] % v celotnem obdobju prestrukturiranja v primerjavi z letom 2019 na rutah, ki so bile leta 2019 dobičkonosne na ravni C1;
 - (g) zagotovila, da družba TAROM ne bo kupovala delnic v nobenem podjetju, razen kadar bo to nujno za zagotovitev njene dolgoročne sposobnosti preživetja in v tem primeru po predhodni odobritvi Komisije, ter
 - (h) zagotovila, da družba TAROM pri trženju proizvodov in storitev ne bo oglaševala državne podpore kot konkurenčne prednosti.

6.8 Pritožba družbe Wizz Air Malta

- (136) Družba Wizz Air Malta je 14. marca 2024 službam Komisije predložila pritožbo v zvezi z domnevno nezakonito državno pomočjo družbi TAROM. Navedla je tri različne trditve v zvezi s tem, zakaj je državna pomoč, ki jo je prejela družba TAROM, nezakonita.
- (137) Prvič, po navedbah družbe Wizz Air Malta je romunska država med oktobrom 2022 in decembrom 2023 prek ministrstva za promet za v družbo TAROM sedemkrat povečala kapital v skupnem znesku približno 7,8 milijona EUR, kar je več kot 6 milijonov EUR več od zneska povečanja kapitala, odobrenega z drugim sklepom o povrnitvi škode, v znesku približno 1,9 milijona EUR. Če bi se presežek nad odobrenim povečanjem kapitala pripisal prvemu sklepu o povrnitvi škode, bi to po mnenju družbe Wizz Air Malta pomenilo bistveno spremembo odobrene pomoči, saj je Komisija odobrila državno jamstvo za posojila v višini 93,88 milijona RON (približno 19,33 milijona EUR) in ne kapitalske injekcije.
- (138) Drugič, družba Wizz Air Malta je trdila, da je imela družba TAROM korist od nezakonite državne pomoči v znesku, ki ga ni količinsko opredelila, saj je le navidezno jamčila za svoj dolg do družbe CNAB za zagotavljanje njenih storitev. CNAB je družba v državni lasti, ki jo nadzoruje ministrstvo za promet in zagotavlja svoje storitve. Družba Wizz Air Malta trdi, da bi moralo ministrstvo za promet (tj. glavni delničar družbe TAROM) v skladu s posebno pogodbeno določbo o jamstvu dati soglasje za uveljavljanje jamstva (tj. sredstev, ki jih je družba TAROM zastavila kot zavarovanje v primeru neizpolnitve obveznosti). To dejansko pomeni, da bi moral dolžnikov delničar, ki je tudi obvladujoči subjekt upnika, dati soglasje za aktivacijo zavarovanja, kar je pogoj, ki ga zasebni upnik ne bi sprejel. Družba Wizz Air Malta ni imela na voljo informacij o tem, ali je romunska vlada dejansko izvajala svojo diskrecijsko pravico.

⁽⁷⁵⁾ Zmanjšanja pogostosti letov in razpoložljivih sedežnih kilometrov se izvajajo v obdobju prestrukturiranja in se v tem obdobju nekoliko razlikujejo (v nekaterih letih so zmanjšanja na nekaterih rutah nekoliko večja kot v referenčnem letu 2026, v nekaterih letih pa so nekoliko manjša).

- (139) Tretjič, po navedbah družbe Wizz Air Malta bi se lahko predlagana prodaja enega ali več slotov na letališču [...] s strani družbe TAROM, ki so jo delničarji družbe odobrili julija 2023, izvedla po ceni, ki morda ne bi odražala poštene tržne vrednosti. Če bi bila dogovorjena cena nižja od tržne vrednosti, bi to lahko pomenilo pomoč kupcu. Vendar na podlagi javnih informacij družba Wizz Air Malta ni seznanjena s tem, ali namerava družba TAROM nadaljevati prodajo in po kakšni ceni.

6.9 Pripombe Romunije na pritožbo družbe Wizz Air Malta

- (140) Romunija je 28. marca, 4. aprila, 16. aprila, 19. aprila in 24. aprila 2024 predložila svoje pripombe na pritožbo, ki jo je vložila družba Wizz Air Malta.
- (141) Romunija v zvezi s prvo trditvijo, ki se nanaša na nezakonite kapitalske injekcije, najprej pojasnjuje, da mora ministrstvo za promet kot večinski lastnik družbe TAROM v skladu s pravno podlago pomoči, kot je bila evidentirana v prvem sklepu o povrnitvi škode, s katerim je bila odobrena državna pomoč v obliki javnega jamstva, in v skladu s samim sporazumom o jamstvu zagotoviti finančna sredstva za zagotovitev vračila posojila, zavarovanega z jamstvom. Romunija trdi, da ministrstvo za promet ne more neposredno odplačati dolga banki posojilodajalki, ker ni stranka posojilne pogodbe, in da je v skladu z romunskim pravom njegovo edino sredstvo za zagotovitev potrebnega financiranja družbi TAROM povečanje kapitala z novimi delnicami.
- (142) Romunija nadalje pojasnjuje, da sklepom delničarjev o odobritvi kapitalskih injekcij ne sledijo vedno dejanske injekcije, kot je razvidno iz sklepov, evidentiranih na poznejših skupščinah delničarjev, s katerimi dejanski znesek kapitalskih injekcij, izvedenih na podlagi prvega sklepa Komisije o povrnitvi škode, do danes znaša 12 518 000 RON (približno 2,7 milijona EUR), kar ustreza prvim trem obrokom ustreznega posojila.
- (143) Ta znesek je vključen v priglašeno pomoč za prestrukturiranje in zlasti v povečanje kapitala v višini 45,77 milijona EUR (glej uvodno izjavo 18), ob upoštevanju, da je bil znesek v višini 2,7 milijona EUR potreben za kritje likvidnostnih potreb družbe TAROM v letu 2023. Znesek, vložen na podlagi drugega sklepa Komisije o povrnitvi škode, natančno ustreza odobrenemu znesku pomoči v obliki povečanja kapitala v višini 9 439 155 RON (približno 1,9 milijona EUR). Romunija nadalje pojasnjuje, da v obdobju prestrukturiranja doslej ni bilo drugih povečanj kapitala.
- (144) Romunski organi menijo, da je enako neutemeljena tudi druga trditev v zvezi z nezakonito pomočjo, ki izhaja iz dodatnih jamstev za obstoječi dolg do družbe CNAB in bremeni nekatera sredstva družbe TAROM kot zavarovanje v primeru neplačila. Družbi TAROM in CNAB sta namreč neodvisni podjetji, ustanovljeni v skladu z romunskim pravom gospodarskih družb. Romunija trdi, da so pogodbeno določbo o zadevnem jamstvu, v skladu s katero je izvršitev dodatnega zavarovanja pogojena z odobritvijo glavnega delničarja, enostransko uvedli delničarji družbe TAROM. Čeprav je ministrstvo za promet večinski lastnik družb TAROM in CNAB, zanj velja izredni odlok vlade št. 109/2011 o korporativnem upravljanju javnih podjetij. Ta pravila določajo, da javni nadzorni organ (tj. ministrstvo za promet) ne more posegati v postopek odločanja, upravljanje in tekoče poslovanje javnih podjetij ter da so vse odločitve, sprejete v nasprotju s to omejitvijo, nične in neveljavne. Romunski organi menijo, da bi navedene določbe ministrstvu za promet preprečile, da zavrne svoje soglasje, če bi se družba CNAB odločila uveljavljati svoje terjatve v zvezi z aktiviranjem jamstva. Poleg tega Romunija poudarja, da družbi TAROM in CNAB v zvezi z obstoječimi obveznostmi med njima strogo ravna kot udeleženca v tržnem gospodarstvu, kar je razvidno iz (i) več odločitev delničarjev, ki od uprave družbe CNAB zahtevajo, da sprejme vse potrebne ukrepe za preprečitev kakršnega koli poseganja v družbo CNAB, in pooblaščajo upravni odbor, da obravnava morebitno podaljšanje jamstev, ne da bi se sklicevali na potrebo po pridobitvi odobritve nadzornega organa ⁽⁷⁶⁾, (ii) nadaljnjih plačil družbe TAROM za zmanjšanje dolga do družbe CNAB, (iii) poslovne odločitve družbe CNAB, da odloži nekatere datjatve, dokler obstaja očitno dobro ime družbe TAROM, (iv) podaljšanja jamstev v korist družbe CNAB z dodatnimi zastavnimi pravicami, na primer v zvezi s terjatvami iz prodaje slota [...] zaradi odločitve delničarjev družbe CNAB, da uporabijo vsa pravna sredstva, da se prepreči poseganje v družbo CNAB ⁽⁷⁷⁾, (v) dejstva, da se dolgu družbe TAROM pripišejo zamudne obresti, tako da družba CNAB prejme nadomestilo za podaljšanje rokov odplačevanja, (vi) zavedanja družbe CNAB, da bi takojšnje uveljavljanje jamstva verjetno povzročilo plačilno nesposobnost družbe TAROM, medtem ko bi Komisija z odobritvijo načrta prestrukturiranja družbi TAROM omogočila odplačilo dolga z zamudnimi obrestmi v bližnji prihodnosti. Poleg tega je upravni odbor družbe TAROM, da bi poudaril, da zadevna pogodbeno določba ne vpliva na poslovno ravnanje družbe TAROM, skupščini delničarjev predlagal, naj jo

⁽⁷⁶⁾ Na primer sklep delničarjev družbe CNAB št. 14 z dne 10. oktobra 2022, točki 3 in 4, sklep delničarjev družbe CNAB št. 18 z dne 5. decembra 2022, točka 3, sklicno obvestilo družbe CNAB št. 147 z dne 22. maja 2023, točka 1, skupaj s sklepom delničarjev družbe CNAB št. 11 z dne 27. junija 2023, točka 1.

⁽⁷⁷⁾ Sklep delničarjev družbe CNAB št. 14, na navedenem mestu.

umakne iz upoštevnega sporazuma o jamstvu, sklenjenega med družbama CNAB in TAROM. Romunija se je zavezala, da bo spremenjeni sporazum, ko bo sprejet, predložila Komisiji. Romunija je 17. aprila 2024 predložila sklep skupščine delničarjev št. 9 z dne 16. aprila 2024, s katerim je zavrnila spremembo sporazuma o jamstvu, s katero je bila uvedena določba, da je za uveljavljanje jamstva potrebno soglasje nadzornega organa (ministrstva za promet), in upravnemu odboru naložila, naj sprejme vse potrebne ukrepe za izključitev navedene določbe iz sporazuma o jamstvu.

- (145) Romunija v zvezi s tretjo trditvijo glede prodaje slotov [...] pod tržno vrednostjo trdi, da je družba TAROM storila vse, kar je bilo v njeni moči, da bi dosegla najvišjo prodajno ceno slotov. To dokazujejo številni dejavniki, kot je zlasti dejstvo, da je (i) družba TAROM od [...] naročila neodvisno strokovno oceno vrednosti, da bi ocenila tržno vrednost za prodajo in zakup slotov [...] pred začetkom postopka zbiranja ponudb ter spremljala postopek prodaje, (ii) družba TAROM dejavno poskušala pridobiti ponudbe od približno 20 družb, potem ko je z družbo Airport Coordination Limited, največjim svetovnim koordinatorjem slotov, razpravljala o možnostih in potencialnih kupcih, (iii) med prvim prodajnim postopkom, ki se je začel marca 2023, družba TAROM poskušala pridobiti boljše ponudbe in nato izbrala družbo, ki je predložila najvišjo ponudbo, preden je več mesecev nadaljevala pogajanja o pogodbi, dokler ni moral ponudnik novembra 2023 prekiniti postopka [...], (iv) družba TAROM je decembra 2023 ponovno začela postopek prodaje, [...] (glej uvodno izjavo 119).

7. OCENA UKREPOV POMOČI ZA PRESTRUKTURIRANJE

- (146) Komisija bo najprej ocenila, ali javno financiranje načrta prestrukturiranja družbe TAROM iz uvodne izjave 18 pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, in če je tako, ali je taka pomoč zakonita in združljiva z notranjim trgovom.

7.1 Obstoje državne pomoči

- (147) Člen 107(1) PDEU določa, da „[r]azen če Pogodbi ne določata drugače, je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgovom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami“.
- (148) Da se ukrep šteje za pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji: (i) ukrep mora biti mogoče pripisati državi in financirati se mora z državnimi sredstvi, (ii) prejemniku mora dodeliti prednost, (iii) ta prednost mora biti selektivna ter (iv) ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco in prizadene trgovino med državami članicami.
- (149) Komisija ugotavlja, da je Romunija ukrepe priglasila kot državno pomoč. Ta priglasitev Komisije ne odvezuje obveznosti, da sama preuči, ali ukrepi vključujejo državno pomoč.

7.1.1 Državna sredstva in pripisljivost državi

- (150) Kot je navedeno v uvodni izjavi 30 sklepa o pomoči za reševanje, naj bi ministrstvo za javne finance družbi TAROM odobrilo posojilo v višini 175 952 000 RON (približno 36,66 milijona EUR) prek državne blagajne v skladu s pogoji posojilne pogodbe med navedenim ministrstvom in družbo TAROM in izrednega odloka romunske vlade. Zato je bilo odločitev o odobritvi posojila za reševanje mogoče pripisati državi in je vključevala državna sredstva. V okviru

pomoči za prestrukturiranje bo znesek, ki ustreza posojilu za reševanje (z obrestmi in morebitnimi tečajnimi razlikami), odpisan (glej uvodno izjavo 18). Odločitev o odpovedi vračilu posojila za reševanje z obrestmi sprejme država in ga krije iz državnega proračuna.

- (151) Kot je navedeno v uvodni izjavi 19, je pravna podlaga za dodelitev pomoči za prestrukturiranje odlok vlade št. 45/1997, kakor je bil spremenjen z izrednim odlokom vlade št. 113/2021, v skladu z navedenima odlokoma pa bo financiranje ukrepov pomoči za prestrukturiranje zagotovilo ministrstvo za promet. Odločitev o odobritvi obeh ukrepov pomoči za prestrukturiranje je torej sprejela država, financiranje obeh ukrepov pa se zagotovi iz državnega proračuna.
- (152) Komisija zato ugotavlja, da priglašena ukrepa pomoči za prestrukturiranje vključujeta državna sredstva in da je odločitve o odobritvi ukrepov mogoče pripisati državi.

7.1.2 Prednost

- (153) Komisija mora preveriti, ali se z ukrepi daje prednost družbi TAROM, saj noben udeleženec na trgu, ki ima delnice v družbi TAROM in je v zelo podobnem položaju kot Romunija, ne bi sprejel podobne odločitve in odobril enakih ukrepov pod enakimi pogoji, ne glede na morebitne koristi, ki jih Romunija pričakuje v svojem položaju javnega organa ⁽⁷⁸⁾.
- (154) O obstoju take prednosti je mogoče sklepati iz dejstva, da ima družba TAROM znatne nakopičene izgube in negativen lastniški kapital (uvodni izjavi 13 in 88), da so skoraj vsa sredstva družbe TAROM že zastavljena kot jamstvo za preteklo ali tekoče financiranje ter da družba TAROM ni mogla pridobiti zadostnega kapitala ali dolžniškega financiranja pod tržnimi pogoji brez javne podpore (uvodne izjave 17, 53 in 54).
- (155) Ukrepi bodo družbi TAROM pomagali financirati nadaljnje poslovanje in izvajanje načrta za prestrukturiranje, saj ji bodo omogočili dostop do finančnih sredstev, ki jih družba TAROM zaradi svojega posebnega položaja in trenutnih okoliščin ne more pridobiti na trgu. V zvezi s tem je vprašljivo, ali bi družba TAROM lahko pritegnila tako financiranje z zasebnega trga pod podobnimi pogoji.
- (156) Komisija zato ugotavlja, da ukrepi družbi TAROM zagotavljajo gospodarsko prednost v smislu člena 107(1) PDEU.

7.1.3 Selektivnost

- (157) Ukrepi bodo odobreni izključno v korist družbe TAROM. Kot je navedlo Sodišče ⁽⁷⁹⁾, v primeru individualne pomoči opredelitev gospodarske prednosti načeloma omogoča domnevo, da je ukrep selektiven. To velja ne glede na to, ali na zadevnih trgih delujejo subjekti, ki so v primerljivem položaju. V vsakem primeru priglašeni ukrepi nikakor niso del širšega ukrepa splošne gospodarske politike za zagotavljanje enake vrste *ad hoc* podpore vsem podjetjem, ki so v primerljivem pravnem in dejanskem položaju glede na cilj ukrepov (ob upoštevanju, da bi morali načeloma vsi gospodarski subjekti kriti svoje stroške) ter delujejo v letalskem sektorju ali drugih gospodarskih sektorjih, ampak so na voljo samo družbi TAROM.
- (158) Zato Komisija ugotavlja, da so zadevni ukrepi selektivni v smislu člena 107(1) PDEU.

7.1.4 Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino

- (159) Če pomoč, ki jo dodeli država članica, krepi položaj podjetja v primerjavi z drugimi podjetji, ki konkurirajo na notranjem trgu Unije, je treba šteti, da navedena pomoč negativno vpliva na ta trg. Zadostuje, da prejemnik pomoči

⁽⁷⁸⁾ Sodba Sodišča z dne 20. septembra 2017, Komisija/Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, točka 59; sodba Sodišča z dne 5. junija 2012 v zadevi Komisija/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, točke 78, 79 in 103.

⁽⁷⁹⁾ Sodba Sodišča z dne 4. junija 2015, Komisija proti MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, točka 60.

konkurira drugim podjetjem na trgih, odprtih za konkurenco. V zvezi s tem je dejstvo, da je bil gospodarski sektor liberaliziran na ravni Unije, element, na podlagi katerega se lahko ugotovi, da pomoč dejansko ali potencialno vpliva na konkurenco in trgovino med državami članicami.

- (160) Družba TAROM zagotavlja storitve potniškega zračnega prevoza v Romunijo, iz nje in znotraj nje ter na tem trgu konkurira zlasti družbam Wizz Air, Ryanair, HiSky, Lufthansa in drugim letalskim prevoznikom. Letalski trg je odprt za konkurenco v Uniji in zagotavljanje storitev med državami članicami. Z ukrepi se družbi TAROM zagotavlja financiranje pod pogoji, ki jih ne bi mogla pridobiti na zasebnem trgu, družba pa je obenem oproščena dajatev, ki bi jih morala kriti pod običajnimi tržnimi pogoji. Ukrepi tako krepijo položaj družbe TAROM na romunskem trgu zračnega prevoza v primerjavi z njenimi konkurenti, ki niso imeli koristi od teh ukrepov.
- (161) Ukrepa pomoči za prestrukturiranje zato lahko izkrivljata ali bi lahko izkrivljala konkurenco in vplivata na trgovino med državami članicami.

7.1.5 Sklep v zvezi z obstojem državne pomoči

- (162) Komisija glede na navedeno ugotavlja, da ukrepa pomoči za prestrukturiranje pomenita državno pomoč družbi TAROM v smislu člena 107(1) PDEU.

7.2 Zakonitost ukrepov pomoči za prestrukturiranje

- (163) Komisija ugotavlja, da so bila povečanja kapitala v znesku 2,7 milijona EUR izvedena že leta 2023 od skupnega priglašene povečanja kapitala v višini 45,77 milijona EUR (uvodni izjavi 18 in 19). Ugotavlja tudi, da se v skladu z izrednim odlokom vlade preostali priglašeni ukrepi pomoči za prestrukturiranje ne bodo izvajali, dokler jih Komisija ne odobri (uvodna izjava 19).
- (164) Komisija glede na navedeno ugotavlja, da je Romunija odobrila navedeni del priglašeni ukrepov, ne da bi Komisija v sklepu ugotovila, da sta ukrepa združljiva z notranjim trgov. Romunija je s tem kršila obveznost mirovanja iz člena 108(3) PDEU. Ta del priglašeni ukrepov pomoči za prestrukturiranje v korist družbe TAROM zato pomeni nezakonito državno pomoč.

7.3 Združljivost pomoči z notranjim trgov

- (165) Člen 107(3), točka (c), PDEU določa, da Komisija lahko šteje, da je pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij združljiva z notranjim trgov, kadar taka pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.
- (166) Iz priglasitve ne izhaja, da bi pomoč za prestrukturiranje ali z njo povezani pogoji ali gospodarske dejavnosti, ki jih pomoč omogoča, lahko pomenili kršitev katere koli zadevne določbe prava Unije. Poleg tega Komisija Romuniji ni poslala obrazloženega mnenja o morebitni kršitvi prava Unije, ki bi bila povezana s tem primerom, niti ni prejela nobenih pritožb ali informacij, ki bi nakazovale, da so državna pomoč, z njo povezani pogoji ali gospodarske dejavnosti, ki jih pomoč omogoča, morda v nasprotju z zadevnimi določbami prava Unije.
- (167) V skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU mora biti pomoč, da bi bila razglašena za združljivo, po eni strani namenjena pospeševanju razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, po drugi strani pa ne sme spreminjati trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.
- (168) V zvezi s prvim pogojem Komisija preuči, ali je pomoč namenjena pospeševanju razvoja določenih gospodarskih dejavnosti. V skladu z drugim pogojem Komisija pretehta pozitivne učinke predlagane pomoči za razvoj dejavnosti, ki naj bi jih ta pomoč podpirala, glede na negativne učinke, ki bi jih pomoč lahko imela za notranji trg ⁽⁸⁰⁾.

⁽⁸⁰⁾ Sodba Sodišča z dne 22. septembra 2020, Avstrija/Komisija (jedrska elektrarna Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, točka 19.

- (169) Komisija je v smernicah za reševanje in prestrukturiranje določila merila, ki jih preverja pri ocenjevanju združljivosti pomoči za prestrukturiranje družbe z notranjim trgov v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU ⁽⁸¹⁾.
- (170) Romunija meni, da se pomoč za prestrukturiranje lahko razglasi za združljivo z notranjim trgov v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje.
- (171) Komisija bo glede na naravo in cilje zadevne državne pomoči ter trditve romunskih organov ocenila, ali je načrtovano financiranje, ki podpira pomoč za prestrukturiranje, v skladu z ustreznimi merili iz smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (172) Komisija pri preverjanju, ali pomoč za prestrukturiranje spreminja trgovinske pogoje v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi, izvede preskus tehtanja v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU ter smernicami za reševanje in prestrukturiranje. Če je upravičenec upravičen do pomoči za prestrukturiranje, Komisija pri tem preskusu pretehta pozitivne učinke pomoči glede na negativne učinke, ki so posledica vpliva državne pomoči na konkurenco in trgovino med državami članicami. Pri tej oceni upošteva potrebo po posredovanju države, ustreznost, sorazmernost, preglednost pomoči, načelo enkratnosti pomoči in ukrepe za omejitev izkrivljanja konkurence, določene v smernicah za reševanje in prestrukturiranje.

7.3.1 Upravičenost: sektorsko področje uporabe in podjetje v težavah

- (173) Da bi bil upravičenec upravičen do pomoči za prestrukturiranje, se mora šteti za podjetje v težavah, kot je opredeljeno v oddelku 2.2 smernic za reševanje in prestrukturiranje. Zlasti je v točki 20 smernic za reševanje in prestrukturiranje določeno, da se podjetje obravnava kot podjetje v težavah, kadar bo brez posega države kratko- ali srednjeročno skoraj zagotovo prenehalo poslovati. To se zgodi, če nastopi vsaj ena od okoliščin, opisanih v točki 20(a) do (d) smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (174) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 7 sklepa o začetku postopka ter uvodnih izjavah 6, 53 in 57 sklepa o pomoči za reševanje, je družba TAROM zaradi nakopičenih izgub izčrpala več kot polovico vpisanega osnovnega kapitala in je tako od 31. decembra 2018 do sprejetja sklepa o začetku postopka julija 2021 (glej uvodno izjavo 39 navedenega sklepa) izpolnjevala merilo iz točke 20(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje. To stanje se od julija 2021 ni spremenilo, kot je razvidno iz finančnih podatkov, ki jih je predložila Romunija in so opisani v uvodnih izjavah 13, 16 in 88, iz katerih je razvidno, da je družba TAROM po letu 2019 še naprej ustvarjala izgube, konec leta 2023 pa je imela negativen lastniški kapital. Iz tega sledi, da družba TAROM izpolnjuje merila iz točke 20(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje ter se zato šteje za podjetje v težavah.
- (175) V skladu s točko 21 smernic za reševanje in prestrukturiranje novoustanovljeno podjetje, tj. podjetje v prvih treh letih poslovanja na zadevnem področju dejavnosti, ni upravičeno do pomoči za prestrukturiranje. Družba TAROM ni novoustanovljeno podjetje za namene smernic za reševanje in prestrukturiranje, saj je bila ustanovljena leta 1954 (glej uvodno izjavo 8), torej pred več kot tremi leti.
- (176) V skladu s točko 22 smernic za reševanje in prestrukturiranje podjetje, ki pripada večji poslovni skupini ali ga je ta skupina prevzela, običajno ni upravičeno do pomoči za prestrukturiranje, razen če je mogoče dokazati, da je vzrok težav v podjetju samem in te niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini ter da so težave prehode, da bi jih lahko odpravila skupina sama.
- (177) Težave družbe TAROM izhajajo predvsem iz starajoče se in nehomogene flote ter operativnih neučinkovitosti (uvodna izjava 15). Družba TAROM ne pripada večji poslovni skupini, država pa jo nadzoruje izključno prek ministrstva za promet (uvodna izjava 8), tako da gre za javno podjetje, v katerem država izvaja izključni nadzor na podlagi svojega lastništva in finančne udeležbe ⁽⁸²⁾. Družba TAROM torej ni del večje skupine niti ni v postopku prevzema s strani skupine.

⁽⁸¹⁾ Smernice za reševanje in prestrukturiranje, točka 38.

⁽⁸²⁾ Glej člen 2, točka (b), Direktive Komisije 2006/111/ES z dne 16. novembra 2006 o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij (UL L 318, 17.11.2006, str. 17).

- (178) Iz dejstva, da izključni nadzor nad družbo TAROM izvaja država, izhaja, da bi se v tem primeru vsaka finančna podpora države družbi TAROM za pomoč pri njenih težavah štela za pomoč, razen če bi bila izvedena pod tržnimi pogoji. Vzrok za težave družbe TAROM je v njej sami, vendar se ne postavlja vprašanje, ali so težave posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini in ali so prehode, da bi jih lahko odpravila skupina sama.
- (179) Poleg tega v skladu s točko 18 smernic za reševanje in prestrukturiranje podjetja, dejavna v sektorju premogovništva in jeklarskem sektorju, ter finančna podjetja niso upravičena do pomoči na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje. Kot je navedeno v uvodni izjavi 9, dejavnosti družbe TAROM zajemajo zračni prevoz potnikov, tovora in pošte. Iz tega sledi, da družba TAROM ni dejavna niti v sektorju premogovništva ali jeklarskem sektorju niti ni finančno podjetje, zato ni izključena iz prejemanja pomoči za prestrukturiranje v skladu s točko 18 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (180) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da je družba TAROM podjetje v težavah in je upravičena do pomoči za prestrukturiranje.

7.3.2 Pomoč pospešuje razvoj določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij

- (181) V skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU mora državna pomoč, da bi se štela za združljivo z notranjim trgom, pospeševati razvoj določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij.
- (182) Da bi dokazala, da je pomoč za prestrukturiranje namenjena pospeševanju razvoja takih dejavnosti ali območij, mora država članica, ki dodeljuje tako pomoč, dokazati, da je namen pomoči preprečiti socialne težave ali odpraviti tržno pomanjkljivost. V posebnem okviru pomoči za prestrukturiranje Komisija ugotavlja, da je, kot je priznано v točki 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje, izstop s trga pomemben za širši proces rasti produktivnosti. Tako zgolj preprečitev, da bi podjetje izstopilo s trga, dodelitve državne pomoči ne upravičuje v zadostni meri. Nasprotno, pomoči za reševanje in prestrukturiranje sta med najbolj izkrivljajočimi vrstami državne pomoči, saj ovirata proces izstopa s trga. Vendar lahko v nekaterih primerih prestrukturiranje podjetja v težavah prispeva k razvoju gospodarskih dejavnosti ali območij, in sicer tudi dejavnosti, ki jih ne izvaja upravičenec. To velja v primeru, kadar bi v odsotnosti take pomoči neuspeh upravičenca povzročil tržne pomanjkljivosti ali socialne težave, kar bi zaviralo razvoj gospodarskih dejavnosti in/ali območij, ki bi bili v teh primerih prizadeti. Neizčrpen seznam takih primerov je naveden v točki 44 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (183) Do takih primerov med drugim pride, kadar upravičenec, katerega neuspešnost se želi preprečiti s pomočjo, opravlja pomembno storitev, ki jo je težko nadomestiti in ki je konkurenčna podjetja ne bi mogla preprosto prevzeti, kar bi lahko povzročilo tveganje prekinitve te pomembne storitve (točka 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje). Pomoč z omogočanjem upravičencu, da nadaljuje svoje dejavnosti, tako preprečuje tržne pomanjkljivosti ali socialne težave. Vendar v primeru pomoči za prestrukturiranje to velja le, če pomoč upravičencu omogoča, da konkurira na trgu na podlagi lastnih dosežkov, kar je mogoče zagotoviti le, če pomoč temelji na izvajanju načrta prestrukturiranja, s katerim se obnovi dolgoročna sposobnost preživetja upravičenca.
- (184) Čeprav Komisija v sklepu o začetku postopka ni izrazila dvomov glede izpolnjevanja merila socialnih težav in/ali tržnih pomanjkljivosti, je v zvezi s tem vprašanjem prejela pripombe zainteresirane strani, tj. letalskega prevoznika Wizz Air. Družba Wizz Air je zlasti trdila, da je družba TAROM v zadnjih letih izgubila tržni delež zaradi družb Wizz Air in Blue Air, ki sta imeli v času, ko je družba Wizz Air predložila svoje pripombe, 40-odstotni oziroma 13-odstotni tržni delež. Zato družba Wizz Air meni, da družba TAROM na romunskem trgu zračnega prevoza ni imela pomembne vloge, ki bi jo bilo mogoče enačiti z vlogo nacionalnega izvajalca infrastrukturnih storitev.
- (185) Komisija bo zato najprej ocenila, ali je namen pomoči preprečiti tržne pomanjkljivosti ali socialne težave (oddelek 7.3.2.1) in ali jo spremlja načrt prestrukturiranja, s katerim se obnovi dolgoročna sposobnost preživetja upravičenca (oddelek 7.3.2.2).

7.3.2.1 Preprečevanje socialnih težav ali tržnih pomanjkljivosti, ki prispeva k razvoju gospodarske dejavnosti ali območja

- (186) Med primeri, v katerih lahko reševanje podjetja v težavah prispeva k razvoju gospodarskih dejavnosti ali območij, se točka 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje nanaša na primere, v katerih obstaja tveganje prekinitve pomembne storitve, ki jo je težko nadomestiti in ki je konkurenčna podjetja ne bi mogla preprosto prevzeti.
- (187) Komisija na podlagi podatkov, ki jih je predložila Romunija, meni, da ima družba TAROM pomembno vlogo pri zagotavljanju poveljivosti romunskim državljanom, podjetjem in regijam.
- (188) Družba TAROM v nasprotju s svojima glavnima konkurentoma, ki sta trenutno dejavna na romunskem trgu, tj. družbama Wizz Air in Ryanair (uvodna izjava 10), zlasti upravlja omrežje vozlišč in manjših letališč (uvodna izjava 130), ki povezuje različne regije Romunije s prestolnico in zagotavlja povezovalne mednarodne lete. To potnikom omogoča dostop do rut, ki jih njihovo bližnje letališče ne oskrbuje.
- (189) Poleg tega je družba TAROM osredotočena na zagotavljanje povezav do primarnih letališč z dobro pogostostjo letov in v primernem času za svoje potnike, kar je zlasti pomembno za časovno občutljive potnike, kot so poslovne stranke (uvodna izjava 129).
- (190) Povezave s primarnimi letališči z dobro pogostostjo letov in v primernem času so za romunski trg zlasti pomembne zaradi slabega stanja romunskega železniškega in cestnega omrežja, zaradi katerega so potovanja po železnici ali cesti veliko daljša od potovanj z letalom, nezanesljiva in neudobna (glej uvodne izjave 132, 133 in 134). Družba TAROM je bila 29. marca 2024 edini prevoznik na desetih rutah, na devetih drugih pa je bil prisoten le še en letalski prevoznik ⁽⁸³⁾ (uvodna izjava 130). To pomeni, da če bi družba TAROM izstopila s trga, rute, na katerih trenutno lete opravlja sama, ne bi več obratovala, medtem ko bi se na rutah, na katerih je trenutno prisoten samo en drug letalski prevoznik, ustvaril monopol. Družba TAROM ima več konkurentov samo na devetih ⁽⁸⁴⁾ rutah (glej tudi uvodno izjavo 197).
- (191) Glavni konkurenti družbe TAROM na romunskem trgu upravljajo povezave točka-točka in verjetno ne bodo spremenili svojega modela rut, saj si prizadevajo doseči stroškovno najučinkovitejši rezultat z izbiro letališč in/ali slotov, ki ponujajo najnižjo ceno (uvodni izjavi 127 in 128). Poleg tega tradicionalni letalski prevozniki, kot sta Lufthansa in Air France-KLM, potnike iz Bukarešte večinoma usmerjajo v svoja vozlišča, namesto da bi zagotovili povezave med romunskimi regijami ali med Bukarešto in drugimi pomembnimi mesti po svetu (glej tudi uvodni izjavi 128 in 129). Zato leti za številne regionalne potnike, ki se zanašajo na model vozlišč in manjših letališč, ne bi bili na voljo, kar bi negativno vplivalo na poslovne stranke, ki morajo optimizirati potovalni čas in potrebujejo zanesljive povezave ob primernih urah in ustrezno pogostost letov.
- (192) Komisija opozarja, da je v točki 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje sklic na nacionalnega izvajalca infrastrukturnih storitev zgolj primer in ne pomeni, da bi bilo treba vsako podjetje, ki bi ga bilo treba prestrukturirati zaradi pomembnosti storitve, ki jo zagotavlja v smislu navedene točke, enačiti z vlogo nacionalnega izvajalca infrastrukturnih storitev.
- (193) Poleg tega velikost trga, na katerem je podjetje dejavno, ali tržni delež tega podjetja prav tako nista odločilna za

⁽⁸³⁾ Družba Wizz Air je napovedala, da bo lete na rutah OTP–Budimpešta začela opravljati 17. junija 2024. Od tega datuma bi družba TAROM edina opravljala lete na devetih rutah, na desetih rutah pa bi obstajal duopol.

⁽⁸⁴⁾ Ko bo družba TAROM prodala svoj slot [...], bo imela več konkurentov na osmih rutah.

določitev pomembnosti storitve, ki bi lahko bila prekinjena. To je nedavno potrdilo Sodišče v pritožbenem postopku, ki ga je vložila družba Wizz Air ⁽⁸⁵⁾ v zvezi s pomočjo za reševanje v korist družbe TAROM. Sodišče je v svoji sodbi v tej zadevi zlasti menilo, da „čeprav sta lahko velikost trga, na katerem deluje prejemnik pomoči, in delež, ki ga ima ta na tem trgu, kazalca pomembnosti storitve, ki jo ta prejemnik zagotavlja[,] niti iz točke 44(b) [...] smernic [za reševanje in prestrukturiranje] niti iz njenega sobesedila ne izhaja, da bi bila ta pomembnost nujno odvisna od teh dejavnikov in zlasti da bi izstop prejemnika pomoči lahko povzročil resne socialne težave ali veliko tržno pomanjkljivost le, če trg, na katerem ta prejemnik deluje, presega neko velikost“. Sodišče je potrdilo stališče Splošnega sodišča, da omejena velikost trga ne preprečuje, da se storitev, ki se opravlja na tem trgu, opredeli kot pomembna v smislu smernic za reševanje in prestrukturiranje, zlasti kadar bi, kot je ugotovilo Splošno sodišče, imelo prenehanje dejavnosti družbe TAROM, zaradi katerega bi nastalo dejansko tveganje prekinitve nekaterih storitev zračnega prevoza potnikov v Romuniji, negativne posledice za povezljivost romunskih regij, v katerih je dejaven izključno navedeni letalski prevoznik, in za gospodarski položaj teh regij.

- (194) Čeprav se je tržni delež družbe TAROM nekaj let zares zmanjševal ali stagniral, je upravičenka v zadnjih letih uspela znatno povečati število potnikov, in sicer z 2,41 milijona v letu 2017 na 3,13 milijona v letu 2019 (glej tudi uvodno izjavo 99). Z izvajanjem načrta prestrukturiranja in prenehanjem dejavnosti družbe Blue Air septembra 2022 (glej tudi uvodno izjavo 131) se bo ta trend v prihodnosti verjetno nadaljeval, kot kažejo tudi poslovne napovedi družbe TAROM. V vsakem primeru pomembnosti storitve družbe TAROM v smislu točke 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje ne potrjuje njen tržni delež, temveč njena vloga pri zagotavljanju povezljivosti z romunskimi regijami.
- (195) Kot je že navedeno v uvodnih izjavah 43, 44 in 45 sklepa o začetku postopka, se Komisija zaveda, da so konkurenti vstopili na nekatere notranje rute, na katerih je lete opravljala družba TAROM. Poleti 2020 je na primer družba Blue Air vstopila na tri rute, na katerih je bila družba TAROM edini prevoznik, in sicer na rute Bukarešta–Oradea (na kateri, potem ko je družba Blue Air prenehala opravljati lete, te ponovno opravlja izključno družba TAROM), Cluj–Iași in Iași–Temišvar (na kateri družba TAROM trenutno ne opravlja več letov in na katero ni vstopil noben drug letalski prevoznik, odkar sta družbi Blue Air in TAROM prenehali opravljati lete na navedenih rutah), leta 2021 pa ji je sledila družba HiSky na rutah Bukarešta–Temišvar in Bukarešta–Cluj. Zdi se, da to kaže, da velikost zrakoplova ni nujno ovira za konkurente pri vstopu na notranje rute, na katerih je povpraševanje na splošno manjše kot na mednarodnih rutah. Poleg tega v zvezi z mednarodnimi rutami nekaj primerov razlik v cenah med družbo TAROM in drugimi prevozniki, ki jih je predložila Romunija, ni dovolj zanesljivih, da bi Komisija lahko sklepala o verjetnih zvišanih cen in neobstoju drugih možnosti za vstop, če bi družba TAROM zapustila navedene rute.
- (196) Čeprav bi lahko drugi prevozniki vsaj začasno vstopili na nekatere rute, ni mogoče domnevati, da bi bili konkurenti sposobni in pripravljeni prevzeti vlogo družbe TAROM pri zagotavljanju ustrezne povezljivosti za romunske državljane in podjetja po dostopnih cenah (glej uvodno izjavo 130) z nadomestitvijo vseh ali večjega dela rut in letalskih storitev, ki jih družba TAROM opravlja na nacionalni in mednarodni ravni, brez motenj za stranke v srednje- do dolgoročnem obdobju. Zlasti po izstopu družbe Blue Air s trga obstaja očitno tveganje, da bi se morale regije v severni in osrednji Romuniji, ki prav tako nimajo dobrih cestnih in železniških povezav z jugom, zateči k uporabi zelo dolgih in neudobnih voženj z vlakom ali cestnega omrežja, ki je večinoma slabo vzdrževano in je v veliki meri enopasovno (glej uvodni izjavi 133 in 134).
- (197) Natančneje, upravičenka je bila 29. marca 2024 od skupno 28 rut, na katerih je družba TAROM opravljala lete, edini gospodarski subjekt na petih notranjih in štirih mednarodnih rutah (glej uvodno izjavo 127), na desetih dodatnih rutah (osmih mednarodnih in dveh notranjih) pa obstaja samo še en konkurent (duopol) (glej uvodno izjavo 130). Ni dokazov, da bi bili konkurenti pripravljeni nadomestiti to omrežje, ki se zagotavlja prek sistema vozlišč in manjših letališč, ki ga upravlja družba TAROM. Ta povezuje regionalna letališča s prestolnico prek letališča OTP, medtem ko konkurenti na romunskem trgu večinoma zagotavljajo storitve točka-točka ali prevažajo potnike v svoja vozlišča (tj. v München, na Dunaj, v Varšavo itd.). Odkar je družba TAROM izstopila s petih rut, tj. Iași–Temišvar, Cluj–Iași, Bukarešta–Sibiu, Bukarešta–Erevan in Bukarešta–Tbilisi, teh ni prevzel noben drug konkurent. Po prenehanju dejavnosti družbe Blue Air septembra 2022 lete znotraj Romunije na dveh rutah, in sicer na rutah Bukarešta–Temišvar in Bukarešta–Cluj (uvodna izjava 130), opravlja samo še en letalski prevoznik, tj. novi udeleženec družba HiSky.
- (198) Zračne povezave različnih regij s prestolnico so v Romuniji pomembne zlasti zaradi slabega stanja romunskega cestnega in železniškega omrežja. To zato ni izvedljiva možnost za potovanje na daljših razdaljah, kar dokazujejo posebno dolge zamude (in včasih težke razmere), ki prevladujejo na številnih rutah. Romunija na primer pojasnjuje, da so romunske regije, zlasti severovzhodne, slabo medsebojno povezane, pomembne povezave vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) pa je treba še dokončati (glej uvodno izjavo 133). Zračni prevoz je zato bistven za

⁽⁸⁵⁾ Sodba Sodišča z dne 11. januarja 2024 v zadevi C-440/22 P, Wizz Air Hungary/Komisija, ECLI:EU:C:2024:26, točke od 35 do 39.

regionalni razvoj. V zvezi s tem je sedem notranjih rut, na katerih opravlja lete družba TAROM in ki povezujejo letališče OTP z osrednjimi in severnimi letališči, še vedno ključnih za učinkovito regionalno povezljivost (glej uvodno izjavo 134). Rute, ki jih upravlja družba TAROM, povezujejo severne regije Romunije ne le z jugom države, temveč prek Bukarešte tudi z namembnimi kraji v tujini.

- (199) Dejstvo, da je velikost družbe TAROM omejena, samo po sebi ne preprečuje, da bi se njena storitev štela za pomembno v smislu točke 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje. Poleg tega obstoj določene stopnje zamenljivosti sam po sebi ne izključuje tveganja motenj. Časovno občutljivi potniki, kot so poslovni potniki, lahko na primer na potovanju naletijo na znatne ovire zaradi slabega cestnega in železniškega omrežja, kar bi lahko prizadelo veliko število podjetij, ki se zanašajo na prožnost številnih in ustreznih povezav družbe TAROM z regionalnih letališč do glavnega mesta in nazaj, ter posledično regij, v katerih so ta podjetja dejavna. To je storitev, ki je nizkocenovni prevozniki, kot je družba Wizz Air, ne ponujajo, njihova ponudba pa je cenovno zelo občutljiva in običajno temelji na cenejših slotih ali letališčih z najnižjimi pristojbinami. Poleg tega glavni konkurenti družbe TAROM večinoma zagotavljajo povezave točke-točka, medtem ko družbi Lufthansa in Air France-KLM potnike večinoma povezujeta z lastnimi vozlišči (glej uvodno izjavo 128), družba HiSky pa ne ponuja enake ravni storitev kot družba TAROM, saj opravlja lete na sekundarna letališča z manj primernimi sloti in ponuja le majhno število rut. V tem okviru bi bila izguba sistema vozlišč in manjših letališč družbe TAROM skupaj z ravno storitev, ki jih ta ponuja (primerni sloti, dobra pogostost letov, številna primarna letališča, dostopne cene), posebno škodljiva in nič ne kaže na to, da bi konkurenti nadomestili tako omrežje in storitev.
- (200) Komisija zato meni, da bo s pomočjo za prestrukturiranje preprečeno tveganje motenj na romunskem trgu zračnega prevoza, ki bi jih izstop družbe TAROM s trga verjetno povzročil.

Sklep o preprečevanju socialnih težav ali tržnih pomanjkljivosti

- (201) Čeprav se je Romunija sklicevala tudi na okoliščine iz točk 44(c) in (f) smernic za reševanje in prestrukturiranje, je Komisija prepričana, da je v skladu s točko 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje izpolnjen pogoj preprečevanja socialnih težav ali tržnih pomanjkljivosti, zato ni treba ocenjevati argumentov Romunije v zvezi s tem.
- (202) Opozoriti je treba tudi, da Komisija v svojem sklepu o začetku postopka ni izrazila dvomov glede izpolnjevanja tega merila združljivosti, pripombe, ki jih je družba Wizz Air predložila na lastno pobudo, pa so obravnavane v tem oddelku.
- (203) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da pomoč prispeva k razvoju gospodarske dejavnosti zračnega prevoza v Romuniji, saj preprečuje izstop podjetja, s katerim bi nastalo resno tveganje prekinitve pomembne storitve, ki jo je težko nadomestiti in ki je konkurenčna podjetja ne bi mogla preprosto prevzeti (točka 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje).

7.3.2.2 Načrt prestrukturiranja in obnova dolgoročne sposobnosti preživetja

- (204) V skladu s točko 46 smernic za reševanje in prestrukturiranje mora biti dodelitev pomoči za prestrukturiranje pogojena z izvajanjem načrta prestrukturiranja, ki bi omogočil obnovo sposobnosti preživetja upravičenca. Izvajanje ukrepov prestrukturiranja za odpravo vzrokov, ki so privedli do težav upravičenca, z omogočanjem dolgoročne sposobnosti preživetja, je nujen pogoj za to, da pomoč za prestrukturiranje prispeva k razvoju gospodarskih dejavnosti in območij, na katerih posluje upravičenec.
- (205) V skladu s točkami 45 do 48 smernic za reševanje in prestrukturiranje bi morala biti pomoč za prestrukturiranje dodeljena le za podporo realističnega, skladnega in daljnosežnega načrta prestrukturiranja, v katerem morajo biti ukrepi zasnovani tako, da omogočijo obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja upravičenca v razumnem časovnem okviru, pri čemer je izključena vsaka nadaljnja pomoč poleg tiste, ki podpira načrt prestrukturiranja upravičenca. V načrtu prestrukturiranja je treba opredeliti vzroke za težave upravičenca in njegove slabosti ter opisati, kako bodo predlagani ukrepi prestrukturiranja odpravili osnovne težave upravičenca.

- (206) Rezultate prestrukturiranja je treba prikazati v osnovnem in pesimističnem scenariju z opredelitvijo parametrov uspešnosti in glavnih predvidljivih dejavnikov tveganja. Da bi upravičenec dokazal svojo dolgoročno sposobnost preživetja, mora doseči ustrezen donos na vloženi kapital, potem ko pokrije vse svoje stroške, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami, ne da bi bil odvisen od optimističnih predpostavk o dejavnikih, kot so nihanja cen ali povpraševanje, ter mora biti sposoben samostojno konkurirati na trgu.
- (207) Posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM je bil zasnovan za reševanje težav, ki jih je ugotovila upravičenka po temeljiti oceni razlogov za svoje finančne težave, in za obnovo sposobnosti preživetja. Kot je navedeno v uvodni izjavi 15, je bila glavna težava družbe TAROM njena starajoča se in nehomogena flota. To je v celoti obravnavano v programu prenovitve flote (glej oddelek 6.2.1), s katerim se bodo zagotovili enotnejša in sodobnejša flota, prilagojena potrebam družbe TAROM, ter znatni prihranki pri stroških. Poleg tega se bo problem nedobičkonosnih rut obravnaval v programu optimizacije rut, ki se izvaja v obdobju prestrukturiranja in na podlagi katerega se bo zmanjšalo število zrakoplovov na ruto ter dosegla dobičkonosnost na ravni C3 na vseh rutah do leta 2029 (glej uvodno izjavo 64). Druga velika težava družbe TAROM so bili visoki operativni stroški, ki se bodo reševali s povečanjem organizacijske in operativne učinkovitosti ter optimizacijo stroškov (glej uvodno izjavo 66 ter oddelka 6.2.3 in 6.2.4). Ti ukrepi bodo v okviru reorganizacije osebja prispevali tudi k reševanju opredeljenih težav v zvezi z delovno silo. Družba TAROM načrtuje tudi povečanje dodatnih prihodkov od pomožnih storitev, ki so bili v preteklosti zelo omejeni, in je začela prodajati dodatne storitve (glej uvodno izjavo 65).
- (208) Šestletno trajanje načrta, ki zajema obdobje od 1. januarja 2021 do 31. decembra 2026, ni nerazumno dolgo, saj naj bi zračni promet Romunije dosegel ravni iz obdobja pred pandemijo COVID-19 šele poleti 2024 (glej uvodno izjavo 89). Poleg tega se nekateri ukrepi prestrukturiranja po svoji naravi izvajajo v daljšem časovnem obdobju, kot je na primer prenovitev flote (pri kateri se je treba najprej pogajati o pogodbi o zakupu in jo podpisati, nato pa je treba zgraditi in dobaviti letala), zato bodo celotne prihranke in učinkovitost v skladu z načrtom prestrukturiranja družbe TAROM dosegli šele leta 2025 (uvodne izjave 59 do 62).
- (209) Komisija bo v naslednjem oddelku najprej ocenila verodostojnost predpostavk, na katerih temelji posodobljeni načrt prestrukturiranja upravičenke, nato pa bo ocenila dokaze o obnovljeni sposobnosti preživetja upravičenke ob koncu navedenega načrta.
- Ocena glavnih predpostavk, na katerih temeljijo finančne napovedi*
- (210) Komisija je skrbno pregledala ključne predpostavke, na katerih temeljijo finančne napovedi posodobljenega načrta za prestrukturiranje, ki ga je predložila Romunija.
- (211) V zvezi z verodostojnostjo predpostavk, na katerih temeljijo napovedi glede prihodkov, Komisija ugotavlja, da je družba TAROM v zvezi s količinami uporabila scenarije Eurocontrola po pandemiji COVID-19 za povpraševanje letalskih potnikov ⁽⁸⁶⁾ na rutah, na katerih bo še naprej opravljala lete po izvedbi ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence (ki vključujejo zmanjšanje njene flote v obdobju prestrukturiranja, zmanjšanje števila rut, na katerih družba TAROM opravlja lete, ter zmanjšanje števila letov na teh rutah). Raven zmanjšanja števila letov v primerjavi z letom 2019 je prikazana v preglednici 11.

Preglednica 11

Razvoj (dejanskega in napovedanega) števila letov družbe TAROM od leta 2019

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (212) Kombinacija zmanjšanega skupnega števila rut, letov in zrakoplovov pomeni skupno zmanjšanje razpoložljivih

⁽⁸⁶⁾ Glej opombi 48 in 50 v zvezi z napovedmi Eurocontrola, ki jih je izbrala in uporabila družba TAROM.

sedežnih kilometrov za [...] % (ob upoštevanju samo rut, dobičkonosnih na ravni C1), zmanjšanje razpoložljivih sedežnih kilometrov za [...] % (ob upoštevanju vseh rut) in zmanjšanje za [...] % (ob upoštevanju čarterskih letov) v primerjavi z izhodiščem iz leta 2019, kot je razvidno iz preglednice 12. Komisija ugotavlja tudi, da napoved prometa družbe TAROM na vseh rutah, vključenih v njene napovedi, temelji na dejanskem številu in modelu družbe TAROM do leta 2022 ter skupnem ocenjenem trgu Mednarodnega združenja letalskih potnikov (IATA) za preostanek obdobja prestrukturiranja ⁽⁸⁷⁾.

Preglednica 12

Razvoj razpoložljivih sedežnih kilometrov družbe TAROM (v milijonih razpoložljivih sedežnih kilometrov)

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (213) Z razpoložljivimi sedežnimi kilometri se meri ponudba, število potnikov pa je merilo povpraševanja. Uporaba večjih zrakoplovov v več namembnih krajih bo spodbudila povpraševanje z boljšimi cenami, pripomogla k čim večji dobičkonosnosti rut in pomagala povečati koeficiente zasedenosti. Koeficient zasedenosti, ki določa delež napolnjene ali zahtevane zmogljivosti, je povezan z zmogljivostjo razpoložljivih sedežnih kilometrov. Dejansko bi lahko družba TAROM z zmanjšano in omejeno floto zrakoplovov uspešno opravljala lete, če bi lahko učinkoviteje uporabljala svoje zrakoplove z višjimi koeficienti zasedenosti.
- (214) Leta 2019 družba TAROM še zdaleč ni delovala kot učinkovit letalski prevoznik, saj je njen koeficient zasedenosti za to leto znašal zgolj [...] %, kar je najnižja vrednost med petimi največjimi letalskimi prevozniki, ki delujejo na romunskem trgu. Ta vrednost je bila tudi bistveno nižja od povprečnega koeficienta zasedenosti, zabeleženega na evropski ravni, ki znaša 85,2 % ⁽⁸⁸⁾.
- (215) Od takrat se z ukrepi za optimizacijo poslovanja ta kritični kazalnik učinkovitosti za družbo TAROM stalno izboljšuje, čeprav je v primerjavi s konkurenco še vedno veliko prostora za rast.

Slika 2

Koeficient zasedenosti ⁽⁸⁹⁾ za pet največjih letalskih prevoznikov, dejavnih v Romuniji (v %, ocena za obdobje 2019–2023)

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (216) V zvezi s tem je družba TAROM, kot je prikazano v preglednici 13, po obdobju pandemije COVID-19 dosegla znaten napredek, saj se je koeficient zasedenosti v letu 2023 v primerjavi z letom 2019 v povprečju povečal za skoraj [...] %.

Preglednica 13

Razvoj koeficienta zasedenosti družbe TAROM v obdobju 2023–2022 (po pandemiji COVID-19) v primerjavi z letom 2019 (pred pandemijo COVID-19)

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

⁽⁸⁷⁾ Skupni trg za obdobje 2018–2022 temelji na izračunih tržnih deležev družbe TAROM, ki jih je opravil IATA, in dejanskih podatkih družbe TAROM o številu prepeljanih potnikov za obdobje 2018–2022. Skupni trg za obdobje 2023–2029 temelji na vrednosti iz leta 2019 in ravneh okrevanja, ki jih je določil Eurocontrol. Tržni deleži temeljijo na izračunih IATA v zvezi z zračnim prometom v obdobju 2018–2022. Tržni delež družbe TAROM za obdobje 2023–2029 temelji na številu prepeljanih potnikov, ocenjenem v njenem modelu, in na skupnem ocenjenem trgu.

⁽⁸⁸⁾ Iz dokumenta IATA „State of the region: Europe“ (Stanje regije: Evropa) iz junija 2020, ki je na voljo na: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-briefing---europe---june-2020/>. Alternativni vir so informacije, ki jih je Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) objavila za leto 2019 in kažejo približno enak koeficient zasedenosti (85 %); te so na voljo na: https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics.pdf (stran 4).

⁽⁸⁹⁾ V primeru družb Wizz Air, Lufthansa, Ryanair in Air France-KLM se predstavljeni koeficient zasedenosti izračuna za celotno operativno bazo in ne le za Romunijo. Koeficienti zasedenosti so navedeni v letnih poročilih (v skladu s koledarji za poslovno leto) za vse letalske prevoznike, razen za družbo TAROM (predloženi podatki družbe, vključno z oceno za leto 2023). Podatki za družbi Lufthansa in Air France-KLM za leto 2023 so predstavljeni za prvih devet mesecev leta 2023, za družbi Wizz Air in Ryanair pa se nanašajo na poslovno leto, ki se je končalo 31. marca 2023.

- (217) Romunski organi so poleg informacij iz preglednice 13 navedli, da je povprečni koeficient zasedenosti družbe TAROM za leto 2023 dosegel [...] %, kot je razvidno iz preglednice 5. Pojasnili so tudi, da družba TAROM pričakuje nekoliko nižje koeficiente zasedenosti v letih 2025 in 2026 zaradi uvedbe novega zrakoplova z večjo zmogljivostjo, kar bo privedlo do rahlega povečanja razpoložljivih sedežnih kilometrov⁽⁹⁰⁾ (čeprav se rute in pogostosti letov ne bodo spremenile). Vendar bi se moral koeficient zasedenosti v naslednjih letih (od leta 2027) počasi ponovno zviševati s pričakovanim izboljšanjem operativne uspešnosti družbe TAROM (glej preglednico 5 v uvodni izjavi 101).
- (218) Zato se v skladu s tržno napovedjo Eurocontrola (glej uvodne izjave 89, 90 in 91) pričakuje, da bo promet družbe TAROM do leta 2025 dosegel ravni pred pandemijo COVID-19 in se v obdobju 2025–2029 v povprečju povečal za [...] % na leto, s čimer bo ob koncu obdobja prestrukturiranja dosegel pričakovano skupno letno število potnikov v višini [...] milijonov, kot je prikazano na sliki 3.

Slika 3

Razvoj zmogljivosti družbe TAROM in reguliranih letov⁽⁹¹⁾

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (219) Kot je razvidno iz preglednice 14, je število potnikov, ki ga je družba TAROM ocenila za osnovni scenarij in scenarij nazadovanja, v letih 2024 in 2025 ter ob koncu obdobja prestrukturiranja leta 2026 nižje od krivulje okrevanja po osnovnem in manj ugodnem scenariju, ki jo je določil Eurocontrol. Zlasti ostaja osnovni scenarij družbe TAROM v preostanku analiziranega obdobja konservativno pod krivuljo po osnovnem scenariju, ki jo je določil Eurocontrol, ter pod krivuljo po manj ugodnem scenariju, ki jo je Eurocontrol določil za leta 2024, 2025 in 2026. Podobno scenarij nazadovanja družbe TAROM v letih 2024, 2025 in 2026 ne presega krivulje po manj ugodnem scenariju, ki jo je določil Eurocontrol, in jo rahlo preseže šele od leta 2027.

Preglednica 14

Število potnikov družbe TAROM v primerjavi s krivuljami okrevanja, ki jih je določil Eurocontrol, samo za rute, ki naj bi se opravljale v skladu z načrtom prestrukturiranja (v milijonih prepeljanih potnikov)

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (220) Natančnost in verodostojnost teh napovedi dodatno krepi navedba romunskih organov, da je bilo dejansko število potnikov, ki jih je družba TAROM prepeljala leta 2022⁽⁹²⁾ na rednih rutah, na katerih bo še naprej opravljala lete, za [...] % višje od njenih napovedi v posodobljenem načrtu prestrukturiranja, predloženem Komisiji, ki izhajajo iz napovedi Eurocontrola.
- (221) Zlasti v zvezi z mednarodnimi leti [...].
- (222) V zvezi z notranjimi leti [...].
- (223) Čeprav je v nasprotju z letom 2022 dejansko število potnikov v celotnem letu 2023 (2 333 839) [...] % nižje od ocene družbe TAROM v posodobljenem načrtu prestrukturiranja (ki je bila izvedena na podlagi dejanskih podatkov za prvih devet mesecev navedenega leta), je to negativno odstopanje v veliki meri posledica nemirov, ki so se začeli oktobra 2023 na Bližnjem vzhodu in so vplivali na promet v Tel Aviv, Aman in Kairo ter čarterske lete v [...]. Če se navedeni namembni kraji izključijo iz izračuna, je razlika v dejanskih podatkih v primerjavi z napovedmi za redne mednarodne lete manjša od 2 %, za redne notranje lete pa manjša od 1 %, kot je razvidno iz preglednice 15.

⁽⁹⁰⁾ To povečanje se načrtuje ob koncu obdobja prestrukturiranja zaradi prestrukturiranja flote in po predhodnem zmanjšanju kot eden od ukrepov prestrukturiranja, izvedenih v okviru posodobljenega načrta prestrukturiranja.

⁽⁹¹⁾ Regulirani leti zajemajo redne komercialne (notranje in mednarodne) lete, ne pa čarterskih (posebnih) letov.

⁽⁹²⁾ V odgovoru družbe TAROM na zahtevo Komisije po informacijah (števila 3), predloženim 24. februarja 2023, in v stališčih z dne 1. februarja 2024.

Preglednica 15

Število potnikov v letu 2023, razlika med dejanskimi in predvidenimi vrednostmi (število prepeljanih potnikov, v %)

[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (224) Na splošno je bila v letih 2022 in 2023 zaradi velikih nepredvidljivih dogodkov, na katere družba TAROM ni mogla vplivati (vojna agresija Rusije proti Ukrajini in nemiri na Bližnjem vzhodu), razlika v številu potnikov v primerjavi z napovedmi iz posodobljenega načrta prestrukturiranja bodisi pozitivna (2022) bodisi negativna za manj kot 4 % (2023).
- (225) Komisija ob upoštevanju navedenega meni, da je ocena števila potnikov v osnovnem scenariju in scenariju nazadovanja realna in verodostojna iz naslednjih glavnih razlogov:
- (1) združuje razvoj zmogljivosti flote družbe TAROM z učinkovitejšim poslovnim pristopom, s katerim bi njen koeficient zasedenosti dosegel boljše ravni, kot jih je imel v izhodišču v letu 2019;
 - (2) koeficient zasedenosti je v celotnem obdobju prestrukturiranja ocenjen na podlagi konservativnih ravni v primerjavi s konkurenti (in je dejansko najnižji med njimi);
 - (3) število potnikov v osnovnem scenariju za leti 2024 in 2025 ne presega krivulje po osnovnem scenariju niti krivulje po manj ugodnem scenariju, ki ju je določil Eurocontrol;
 - (4) število potnikov v scenariju nazadovanja v letih 2024, 2025 in 2026 ostaja pod krivuljo po manj ugodnem scenariju, ki jo je določil Eurocontrol, ter jo le rahlo preseže od leta 2027 (kar je zunaj obdobja prestrukturiranja);
 - (5) odstopanja med dejanskimi podatki in napovedmi, vključenimi v načrt prestrukturiranja, so bila bodisi pozitivna (2022) bodisi rahlo negativna iz utemeljenih razlogov, neodvisnih od poslovanja družbe TAROM (2023).
- (226) Nazadnje, na zahtevo Komisije in ne glede na zgoraj navedeno so romunski organi dokazali, da bi lahko družba TAROM ostala dobičkonosna celo kljub dodatnemu, nepričakovanemu zmanjšanju števila potnikov za do 5 % letno v primerjavi z osnovnim scenarijem. To bi ustrezalo najslabšim razlikam med osnovnim in manj ugodnim scenarijem Eurocontrola v obdobju 2024–2026 in bi bilo slabše od variance napovedi za leto 2023 v primerjavi z dejanskim zabeleženim številom potnikov (tj. skupno –3,7 %, medtem ko je bila razlika na rednih rutah zunaj Bližnjega vzhoda manjša). V takem primeru (in ob hkratnem [...] odstotnem zvišanju cen goriva, glej uvodno izjavo 238, kar zadeva vpliv cenovne občutljivosti pri gorivu za reakcijske motorje) bi bila sposobnost preživetja družbe TAROM leta 2025 še vedno dosežena, leta 2026 pa ohranjena ⁽⁹³⁾.
- (227) V zvezi z verodostojnostjo predpostavk, na katerih temeljijo napovedi družbe TAROM glede oblikovanja cen, je Komisija seznanjena z novo diferencirano poslovno strategijo družbe TAROM, ki bi ji morala omogočiti optimizacijo oblikovanja cen v celotni bazi strank (kot je opisano v uvodnih izjavah 94 do 98), ter s pristopom preudarnega oblikovanja cen, ki ga družba TAROM na splošno uporablja, zlasti v zvezi s prilagoditvijo cen inflaciji ⁽⁹⁴⁾ v obdobju prestrukturiranja (kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 98 in razvidno iz preglednice 4).
- (228) Komisija podobno priznava zelo konservativne napovedi glede prispevka prodaje pomožnih storitev k skupnim prihodkom od potnikov, saj ta v obdobju prestrukturiranja nikoli ne bo preseгла [...] % (kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 65 in 98).

⁽⁹³⁾ Kot je razvidno iz analiz, ki so jih romunski organi Komisiji predložili 21. marca 2024.

⁽⁹⁴⁾ Stopnje indeksacije, uporabljene v napovedih za leta 2023, 2024, 2025 in 2026, znašajo 9,3 %, 5,6 %, 4,2 % oziroma 3,30 %, zato se zdijo razumne in v skladu z najnovejšo napovedjo Komisije za Romunijo, ki znaša 9,7 % v letu 2023, 5,8 % v letu 2024 in 3,6 % v letu 2025 (na voljo na: https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-surveillance-eu-economies/romania/economic-forecast-romania_en).

- (229) Komisija iz navedenih razlogov meni, da so napovedi družbe TAROM glede prihodkov od potnikov v obdobju prestrukturiranja razumne in verodostojne, zlasti v zvezi z okoljem visoke inflacije, v katerem so se cene najbolj zvišale med letoma 2022 in 2024, ter zelo konservativnimi napovedmi glede povišanj v preostanku obdobja prestrukturiranja.
- (230) V zvezi z verodostojnostjo predpostavk, na katerih temeljijo napovedi stroškov, Komisija ugotavlja, da posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM vključuje izvajanje ukrepov, katerih cilj je: (i) povečati operativno učinkovitost in delovno uspešnost s kombinacijo reorganizacije dejavnosti, preoblikovanja flote zrakoplovov, prestrukturiranja osebja, izboljšanja postopkov in uvedbe najnovejših tehnologij ter (ii) izboljšati uporabo virov s poudarkom na zmanjšanju stroškov, na primer s programom za zmanjšanje porabe goriva, selitvijo zaposlenih in oddajo stavbe sedeža v najem. Komisija nadalje ugotavlja, da je družba TAROM zaprla veliko število nedobičkonosnih agencij za prodajo vozovnic, kar je ustvarilo dodatne prihranke pri stroških.
- (231) Družba TAROM ocenjuje, da bodo napovedani prihranki ⁽⁹⁵⁾ na podlagi teh različnih ukrepov znašali manj kot [...] milijona EUR na leto, ko bodo ukrepi v celoti izvedeni. Ti prihranki pomenijo manj kot 1 % letne stroškovne osnove družbe TAROM in jih kot takih ni mogoče šteti za precenjene ali nerealne.
- (232) Spremenljivi stroški vzdrževanja in odhodki za zrakoplove so na primer najvplivnejši elementi stroškov, ki nastanejo zaradi izkoriščanja flote. Vrednosti se med zrakoplovi znatno razlikujejo zaradi njihovih značilnosti, porazdelitve po rutah, starosti in zlasti pogodbenih stroškov zakupa ter notranjih računovodskih politik družbe TAROM (v posodobljenem načrtu prestrukturiranja je napovedano, da se bodo spremenljivi stroški vzdrževanja zrakoplovov Boeing 737-800, ATR 72-600 in Boeing 737 MAX 8 povečali za [...] % v obdobju 2025–2026, za [...] % v letu 2027 in za [...] % v obdobju 2028–2029, [...]).
- (233) Komisija na podlagi navedenega meni, da so splošne napovedi stroškov družbe TAROM verodostojne.
- (234) Vendar je Komisija zaradi konservativnosti in poleg zgoraj navedenega preverila finančne napovedi družbe TAROM v zvezi z morebitnim neugodnim razvojem cen goriva za reakcijske motorje. Stroški goriva so dejansko pomemben sestavni del strukture stroškov poslovanja vsakega letalskega prevoznika in jim je kot takim treba nameniti posebno pozornost pri ocenjevanju napovedi in njihovega morebitnega vpliva na dobičkonosnost in sposobnost preživetja katerega koli letalskega prevoznika. To zlasti velja za družbo TAROM, saj v zadnjem desetletju ni ustvarila čistega dobička.
- (235) Družba TAROM je pri prvi pripravi načrta prestrukturiranja in povezanih finančnih napovedi kot izhodišče za oceno cene goriva za reakcijske motorje uporabila serijo podatkov agencije Fitch (pretekle in napovedane vrednosti za gorivo za reakcijske motorje/kerozin, Rotterdam) ter te informacije dopolnila z orodjem IATA za spremljanje cen goriva za reakcijske motorje, kot je objavljeno na spletišču IATA, in medijskimi poročili o napovedih BMI ⁽⁹⁶⁾ za gorivo za reakcijske motorje.
- (236) Zato so bile predpostavke v ustreznem načrtu prestrukturiranja naslednje:

⁽⁹⁵⁾ Del prihrankov, ustvarjenih z ukrepi prestrukturiranja, se izravna s povečanjem nekaterih stroškov. Z zaprtjem agencij se bo del rezervacij za število prepeljanih potnikov preusmeril na spletne rezervacije in/ali druge kanale z višjimi provizijami. Podobno se bodo z eksternalizacijo oskrbe povečali stroški oskrbe. Vendar se v obeh primerih povečanje stroškov izravna z ustvarjenimi prihranki. Negativni učinek se odraža kot povečanje stroškov v odstotkih.

⁽⁹⁶⁾ BMI zagotavlja neodvisne in na podatkih temelječe tržne ugotovitve, analize in napovedi po temah, državah in sektorjih z dobrim vpogledom v nastajajoče trge. BMI je del Fitch Solutions, ki zagotavlja ugotovitve, podatke in analitiko. Fitch Solutions je del skupine Fitch Group, vodilnega svetovnega podjetja na področju finančnih informacijskih storitev, ki deluje v več kot 30 državah. Fitch Group je v lasti družbe Hearst. Glej www.fitchsolutions.com.

Preglednica 16

Povprečje serije podatkov agencije Fitch s poročili o napovedih BMI za povprečne letne (napovedane) vrednosti (v USD/tono)

Leto	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Osnovna cena goriva za reakcijske motorje (v USD/tono)	1 105	852	829	837	821	821	821	821

Vir: načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (237) Vendar so leta 2022 dejanski povprečni stroški goriva za reakcijske motorje družbe TAROM znašali [...] USD/tono. V primerjavi z zgornjo izhodiščno vrednostjo (1 105 USD/tono) to ustreza multiplikatorju [...] (dejanska vrednost proti izhodiščni). Na podlagi informacij, ki so bile na voljo za prvih devet mesecev navedenega leta, so oktobra 2023 dejanski povprečni stroški goriva za reakcijske motorje družbe TAROM znašali [...] USD/tono, kar je multiplikator [...] v primerjavi z upoštevanim izhodiščem (852 USD/tono).
- (238) Glede na ta neskladja je Komisija od romunskih organov zahtevala, naj pregledajo svoje predpostavke glede goriva, da bi se prepričali, ali so njihove finančne napovedi realne in verodostojne.
- (239) Romunski organi so v skladu s tem prilagodili napovedi za povprečno letno ceno goriva, da bi se upoštevale morebitne višje prihodnje cene. Posledično je bila povprečna cena goriva za reakcijske motorje za družbo TAROM v letu 2023 ocenjena na [...] USD/tono.
- (240) Zato je bil multiplikator v primerjavi z izhodiščem, upoštevanim za leto 2023, [...] ([...] v primerjavi z [...] USD/tono). Ta multiplikator se je nato uporabil za napovedane izhodiščne vrste, s čimer so se oblikovale predpostavke o cenah goriva za reakcijske motorje, ki so zdaj vključene v posodobljene finančne napovedi posodobljenega načrta prestrukturiranja, kot sledi:

Preglednica 17

Prilagojene napovedi cene goriva za reakcijske motorje v načrtu prestrukturiranja (v USD/tono)

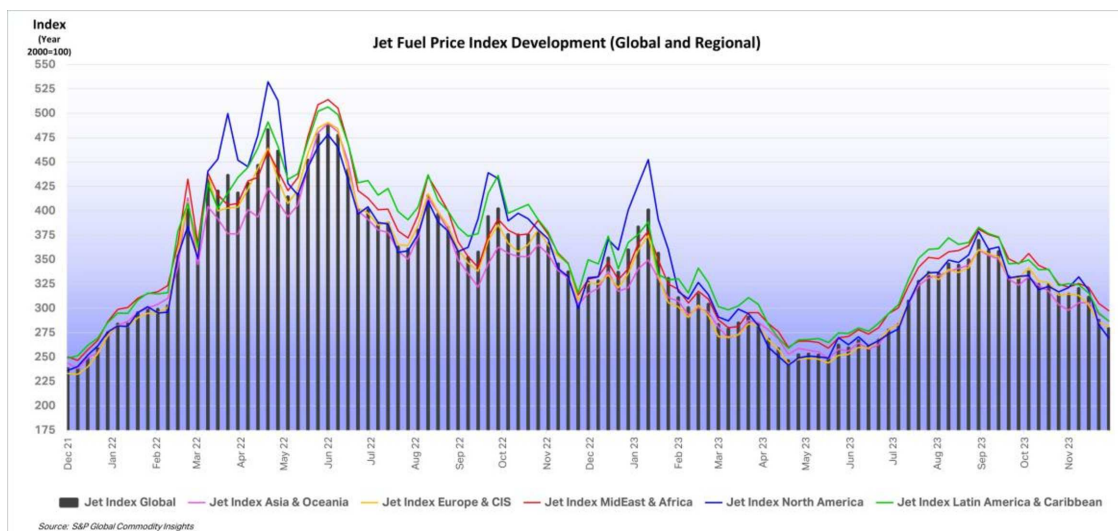
[...]

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (241) Komisija priznava nestanovitnost naftnega trga in z njim povezanih goriv ter meni, da so te napovedi razumne. Ta pristop se je izkazal za konservativnega tudi zaradi dejstva, da so se cene goriva za reakcijske motorje od uvedbe prilagoditve stalno (in znatno) zniževale, kot je razvidno iz slike 4. V tednu, ki se je končal 15. decembra 2023, je na primer cena goriva za reakcijske motorje za Evropo znašala 824,80 USD/tono, kar je skoraj 18 % manj od vrednosti 969,85 USD/tono z dne 6. oktobra 2023.

Slika 4

Diagram s spletne strani barometra cen goriva za reakcijske motorje IATA z dne 15. decembra 2023 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)

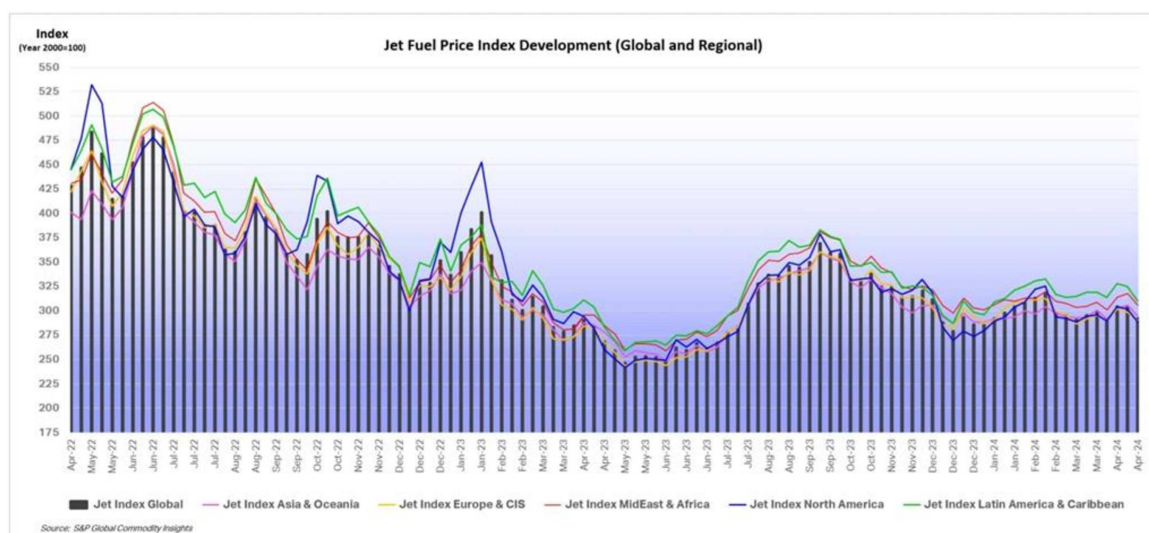


Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM.

- (242) Nedavni razvoj ostaja v mejah napovedi družbe TAROM, kot je razvidno iz posodobljene različice (z dne 24. aprila 2024) razvoja indeksa cen goriva za reakcijske motorje, kot je prikazano na sliki 5.

Slika 5

Diagram s spletne strani barometra cen goriva za reakcijske motorje IATA iz aprila 2024 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)



- (243) Na podlagi tega Komisija meni, da so predpostavke družbe TAROM glede cen goriva bolj pesimistične v smislu prihodnjega razvoja kot sedanji dejanski razvoj trga in se zato lahko štejejo za konservativne.
- (244) Da bi Komisija dodatno potrdila to oceno, je od romunskih organov zahtevala, naj opravijo analizo občutljivosti na cene goriva ter preverijo, kako bi hipotetična nihanja cen goriva vplivala na finančne napovedi in dobičkonosnost družbe TAROM.

- (245) Kot je pojasnjeno zgoraj, je bila povprečna cena goriva za leto 2023 ocenjena na [...] USD/tono, dejanska cena konec leta 2023 pa je bila [...] USD/tono, kar je že nižje od te ocene. To potrjuje, da so bile prilagojene napovedi posodobljenega načrta prestrukturiranja konservativne.
- (246) Komisija ugotavlja, da izračuni v zvezi z občutljivostjo družbe TAROM kažejo, da bi ob nespremenjenih drugih okoliščinah finančni model lahko prenesel zvišanje cene goriva do [...] % glede na razumne in konservativne predpostavke, ki so že bile vključene v napovedi.
- (247) Glede na navedeno Komisija sicer priznava negotovost morebitnih prihodnjih gibanj cen nafte, vendar meni, da so vrednosti, predvidene za preostanek obdobja prestrukturiranja, konservativne, razumne in zato verodostojne.

Ocena obnove sposobnosti preživetja upravičenke

- (248) Komisija je ugotovila, da so predpostavke, na katerih temeljijo finančne napovedi, verodostojne, zato bo zdaj ocenila, ali lahko upravičenka na podlagi navedenih napovedi obnovi sposobnost preživetja do konca obdobja prestrukturiranja. Natančneje, Komisija bo preverila, ali je mogoče pričakovati, da bo upravičenka do konca leta 2026 ustvarila zadostno stopnjo donosnosti s svojim poslovanjem in bo lahko konkurirala na podlagi lastnih dosežkov.
- (249) Komisija zaradi ustvarjanja prihodkov, primerljivih s stanjem pred pandemijo COVID-19 (tj. leta 2019), in prispevkov, ki izhajajo iz opredeljenih ukrepov prestrukturiranja, ugotavlja, da bo lahko družba TAROM po osnovnem scenariju leta 2023 prvič po letu 2019 objavila pozitiven dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo (uvodna izjava 107). Prihodki iz poslovanja (dobiček pred obrestmi in davki) in čisti dohodek družbe TAROM naj bi v letu 2024 postali pozitivni zaradi pričakovanega razvoja zračnega prometa ter izboljšanja koeficienta zasedenosti, stroškov in ravni prihodkov družbe TAROM na podlagi nadaljnjega izvajanja ukrepov prestrukturiranja, zlasti v zvezi s preoblikovanjem flote in pobudami za prihranek pri stroških (uvodni izjavi 109 in 110). Ker Komisija meni, da so različne predpostavke v smislu prihodkov (v obsegu in cenah) in samih stroškov realne in verodostojne (glej uvodne izjave 227 do 247), rezultati in posledice izvajanja teh napovedi v posodobljenem načrtu prestrukturiranja družbe TAROM podpirajo trditev, da se bo z načrtom prestrukturiranja zagotovila dolgoročna sposobnost preživetja upravičenke, kot se zahteva v skladu s smernicami Komisije za reševanje in prestrukturiranje.
- (250) Ta ugotovitev ne velja le za zgoraj navedene kazalnike (dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo, dobiček pred obrestmi in davki ter čisti dohodek), temveč tudi za stanje lastniškega kapitala družbe TAROM, za katero se pričakuje, da bo v skladu z obema scenarijema pozitivno do konca obdobja prestrukturiranja (v primeru osnovnega scenarija z [...] milijona EUR do leta 2026 in [...] milijona EUR, če se upošteva zakup in ne prodaja slotov [...]), čeprav le v majhnem obsegu (z [...] milijona EUR) v primeru scenarija nazadovanja, če se upošteva zakup in ne prodaja slotov [...].
- (251) Med drugim⁽⁹⁷⁾ se zaradi zgoraj navedene ravni čistega dohodka pričakuje, da bo do konca obdobja prestrukturiranja (leta 2026) pozitiven tudi donos vloženega kapitala, pri katerem se upošteva donos, ki ga podjetje ustvari pri sredstvih, financiranih z dolžniškim in lastniškim kapitalom, saj naj bi v primeru osnovnega scenarija znašal [...] % (in nekoliko nad [...] % v primeru scenarija nazadovanja) (uvodni izjavi 112 in 113). Take ravni donosa vloženega kapitala so ugodne v primerjavi z ravnmi skupine subjektov, primerljivih z družbo TAROM (uvodna izjava 112), in jih potrjuje zgornja ocena Komisije glede finančnih napovedi, ki so jih predložili romunski organi (glej uvodne izjave 227 do 247). Te napovedi so podprte s številnimi ukrepi prestrukturiranja, ki pozitivno vplivajo na prihodke in stroškovno osnovo družbe TAROM ter kažejo pričakovano strukturno povečanje dobičkonosnosti družbe TAROM.

⁽⁹⁷⁾ Zmanjšanje ravni vloženega kapitala, ki je posledica dejstva, da družba TAROM od leta 2025 ne bo več lastnica znatne flote (po ukrepih prestrukturiranja, ki bodo vplivali na sestavo njene flote, zlasti prodaji lastnih zrakoplovov in njihovi nadomestitvi z zakupljenimi zrakoplovi), pozitivno prispeva tudi k ravni donosa vloženega kapitala.

(252) Komisija zato meni, da predvidena raven donosa vloženega kapitala do konca obdobja prestrukturiranja v osnovnem scenariju in scenariju nazadovanja izpolnjuje zahtevo, v skladu s katero naj bi donosi, ustvarjeni s posodobljenim načrtom prestrukturiranja, zagotovili dolgoročno sposobnost preživetja upravičenke. To ugotovitev potrjuje dejstvo, da naj bi bil donos vloženega kapitala družbe TAROM za leto 2026 [...] % višji od tehtanega povprečja stroškov kapitala [...] %, kot je bilo izračunano konec junija 2023), in da se pričakuje, da bo družba TAROM zaradi izvajanja načrta prestrukturiranja ustvarila vrednost za svoje delničarje in druge ponudnike kapitala. Komisija je ocenila ocene parametrov tehtanega povprečja stroškov kapitala (opisano v opombi 53) in ugotovila zlasti, da:

- (a) po podatkih nemške centralne banke ⁽⁹⁸⁾ 2,4-odstotna netvegana obrestna mera, ki jo uporablja Romunija, ustreza dnevni povprečju donosa 10-letnih nemških državnih obveznic v obdobju 2023–2024 ter povprečju zadnjih šestih in 12 mesecev;
- (b) glede na splošno uporabljen in priznan vir povprečna državna premija za tveganje za Romunijo od januarja 2024 znaša 2,8 % ⁽⁹⁹⁾. Državna premija za tveganje v višini 3,6 %, ki jo je uporabila Romunija, je torej konservativna;
- (c) Komisija je za predpostavko o vrednosti beta sredstev v višini 0,56, ki jo je predložila Romunija, izvedla konservativno analizo občutljivosti. Z izključitvijo nekaterih primerljivih subjektov iz vzorca, ki ga je opredelila Romunija ⁽¹⁰⁰⁾, je Komisija določila vrednost beta sredstev v višini 1 in jo uporabila v primerjalni analizi;
- (d) informacije iz nabora podatkov za primerjavo kažejo, da je premija za kapitalno tveganje januarja 2024 znašala 4,6 % ⁽¹⁰¹⁾. Premija za kapitalno tveganje v višini 6,5 %, ki jo je uporabila Romunija, je zato konservativna;
- (e) Kar zadeva kreditni razmik, je Komisija konservativno ocenila verjetno bonitetno oceno družbe TAROM za leto 2026 na podlagi njene pričakovane uspešnosti v letu 2026 in prišla do bolj konservativnega kreditnega razmika v višini 2,35 % ⁽¹⁰²⁾;
- (f) davčna stopnja v višini 16 %, ki jo uporablja Romunija, ustreza stopnji davka od dohodkov pravnih oseb v Romuniji.

(253) V preglednici 18 je prikazana primerjava rezultatov analiz, ki sta jih izvedli Romunija in Komisija. Kot je razvidno iz zgoraj opisanih predpostavk Komisije, se je tehtano povprečje stroškov kapitala gibalo med [...] % in [...] %, pri čemer je povprečje za družbo TAROM znašalo [...] %. To je v skladu s tehtanim povprečjem stroškov kapitala v višini [...] %, ki ga je predložila Romunija. Poleg tega sta tehtano povprečje stroškov kapitala, ki ga je ocenila Romunija, in celo zgornja meja razpona, ki ga je opredelila Komisija, nižja od donosa vloženega kapitala v višini [...] %, ki naj bi ga družba TAROM dosegla leta 2026 (glej uvodno izjavo 112). Komisija zato meni, da je tehtano povprečje stroškov kapitala v višini [...] % razumno.

⁽⁹⁸⁾ Podatki so na voljo na spletišču Bundesbank (Dnevni donosi sedanjih zveznih vrednostnih papirjev | Deutsche Bundesbank).

⁽⁹⁹⁾ Glej nabor podatkov prof. Damodarana, posodobljen januarja 2024 (ctryprem.xlsx (live.com)).

⁽¹⁰⁰⁾ Te družbe so: javna delniška družba Aeroflot – Russian Airlines, Sas Ab (Publ), Jet2 Plc in Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi. Komisija ugotavlja, da se z izključitvijo treh od teh družb (javne delniške družbe Aeroflot – Russian Airlines, Sas Ab (Publ) in Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi) vrednost beta sredstev prilagodi navzgor in je zato zelo konservativna. Komisija ugotavlja, da se rezultati tehtanega povprečja stroškov kapitala kljub temu, da je družba Jet2 Plc ostala v vzorcu, le malo spremenijo, in sicer za 0,1 % v vseh treh scenarijih Komisije glede tehtanega povprečja stroškov kapitala.

⁽¹⁰¹⁾ Glej nabor podatkov prof. Damodarana, posodobljen januarja 2024 (ctryprem.xlsx (live.com)).

⁽¹⁰²⁾ Komisija je v skladu z metodologijo agencije Standard and Poor's (glej S&P Global, RatingsDirect, *Corporate Methodology* (Metodologija za ocenjevanje gospodarskih družb), 19. november 2013) preučila dva temeljna finančna kazalnika (razmerje med dolgom ter dobičkom pred obrestmi, davki in amortizacijo ter razmerje med sredstvi iz poslovanja in dolgom, ki izhajata iz posodobljenega načrta prestrukturiranja družbe TAROM), ki se uporabljata za opredelitev bonitetne ocene družbe. Ta razmerja kažejo na verjetno bonitetno oceno S&P banke BBB ali enakovredno bonitetno oceno agencije Moody's Baa2, ki ustrežata kreditnemu razmiku 2,35 % (glej podatke prof. Damodarana, posodobljene januarja 2024, ctryprem.xlsx (live.com)).

Preglednica 18

Ocena tehtanega povprečja stroškov kapitala

Tehtano povprečje stroškov kapitala	Romunija	Komisija		
		manj ugodno	povprečno ⁽¹⁾	ugodno
Netvegana obrestna mera	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Državna premija za tveganje	3,6 %	2,8 %	3,2 %	3,6 %
Beta sredstva	0,56	1,01	1,01	1,01
Ciljni finančni vzvod	49 %	49 %	49 %	49 %
Premija za kapitalsko tveganje	6,5 %	4,5 %	5,5 %	6,5 %
Stroški lastniškega kapitala	13,3 %	11,4 %	13,1 %	14,9 %
Davek	16,0 %	16,0 %	16,0 %	16,0 %
Kreditni razmik	1,0 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Stroški dolga	6,0 %	6,4 %	6,7 %	7,1 %
Tehtano povprečje stroškov kapitala (po obdavčitvi)	9,7 %	8,9 %	10,0 %	11,1 %

⁽¹⁾ Vrednost vsakega parametra, uporabljenega v „povprečnem“ scenariju tehtanega povprečja stroškov kapitala, se izračuna kot aritmetično povprečje vrednosti navedenega parametra v manj ugodnih in ugodnih scenarijih tehtanega povprečja stroškov kapitala.

Vir: posodobljeni načrt prestrukturiranja družbe TAROM in analiza Komisije.

- (254) Poleg tega Komisija meni, da je običajna praksa in zato razumno, da se tehtano povprečje stroškov kapitala, izračunano v sedanjih obliki, uporabi za določitev donosa, ki bi ga morali vlagatelji pričakovati od naložbe, ki naj bi se izvedla zdaj, vendar na podlagi prihodnjih prostih denarnih tokov, in da se zato primerja s pričakovanimi prihodnjimi donosi, ki se med drugim merijo s predvidenim donosom vloženega kapitala ⁽¹⁰³⁾.
- (255) Komisija je pri svoji oceni upoštevala tudi zmožnost družbe TAROM, da izpolni svoje kratkoročne in dolgoročne finančne obveznosti s pregledom razmerij, kot sta razmerje med čistim dolgom ter dobičkom pred obrestmi, davki in amortizacijo ter razmerje med dobičkom pred obrestmi, davki in amortizacijo ter obrestmi.
- (256) Obe razmerji bosta do konca obdobja prestrukturiranja dosegli zadovoljive ravni. Dejansko se pričakuje, da bo razmerje med neto dolgom ter dobičkom pred obrestmi, davki in amortizacijo do konca leta 2026 padlo pod [...], kar se šteje za raven naložbenega razreda ⁽¹⁰⁴⁾ in prispeva k potrditvi obnove sposobnosti preživetja upravičenke ob koncu obdobja prestrukturiranja. Pričakuje se, da bo rast napovedanega dobička pred obrestmi, davki in amortizacijo družbe TAROM v obdobju prestrukturiranja (uvodni izjavi 107 in 108) zaradi ukrepov za izboljšanje prihodkov in prihrankov pri stroških, ki jih načrtuje družba TAROM, kot je podrobno opisano zgoraj, prispevala k ravni navedenega razmerja v tistem trenutku.

⁽¹⁰³⁾ Čeprav je na podlagi nekaterih predpostavk in analiz mogoče izdelati razumne ocene in napovedi, je zanesljivo napovedovanje natančnega prihodnjega tehtanega povprečja stroškov kapitala družbe zahtevno zaradi različnih vključenih dejavnikov in negotovosti, ki so neločljivo povezane s finančnimi trgi (na tehtano povprečje stroškov kapitala dejansko vplivajo različni dejavniki, kot so obrestne mere, premije za tveganje in kapitalska struktura družbe; ti dejavniki se lahko sčasoma spremenijo zaradi gospodarskih razmer, sprememb razporeditve na trgu ali sprememb v finančni strukturi družbe). Uporaba sedanjega tehtanega povprečja stroškov kapitala kot referenčne vrednosti se zato lahko šteje za razumen in sprejemljiv približek, ne da bi bilo mogoče predvideti, kakšen bi lahko bil/bi moral biti v prihodnosti.

⁽¹⁰⁴⁾ Glej S&P Global, RatingsDirect, *Corporate Methodology* (Metodologija za ocenjevanje gospodarskih družb), 19. november 2013, preglednica 18.

- (257) Podobno se pričakuje, da se bo stopnja kritja obresti (dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo v razmerju do obresti) v obdobju prestrukturiranja ugodno razvijala zaradi boljše poslovne in finančne uspešnosti družbe TAROM ter bi morala do konca leta 2026 doseči zadovoljivo raven [...] ⁽¹⁰⁵⁾ (uvodni izjavi 115 in 116), čeprav na nižji ravni od tiste, ki so jo subjekti, primerljivi z družbo TAROM, dosegli pred pandemijo COVID-19.
- (258) Obe razmerji dokazujeta sposobnost družbe TAROM, da servisira svoje kratkoročne in dolgoročne obveznosti, kar je znak, da bo upravičenka lahko dolgoročno izvajala svoje dejavnosti brez nadaljnje pomoči.
- (259) Romunski organi so v skladu s točko 50 smernic za reševanje in prestrukturiranje pripravili pesimistični scenarij (glej uvodne izjave 103, 104 in 105), da bi ugotovili, kakšen bo učinek na finančne rezultate družbe TAROM. Ta scenarij nazadovanja temelji na bolj neugodnih predpostavkah, kot so opisane zgoraj.
- (260) Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 252 do 259, ocena scenarija nazadovanja, ki jo je opravila Komisija, potrjuje, da bi lahko družba TAROM tudi ob bolj pesimističnih predpostavkah še vedno krila vse svoje stroške, vključno z amortizacijo in servisiranjem svojih dolžniških obveznosti, ter ob koncu obdobja prestrukturiranja ostala na trgu, ne da bi potrebovala dodatno pomoč za prestrukturiranje, tako kot v primeru osnovnega scenarija.
- (261) Poleg tega je Komisija glede na pomembnost razvoja cen goriva in števila potnikov za sposobnost preživetja družbe TAROM do konca obdobja prestrukturiranja od romunskih organov zahtevala, da v zvezi s tema dvema parametroma izvedejo posebne dodatne analize občutljivosti. Namen te zahteve je bil preveriti, v kolikšni meri bi se lahko v posodobljenem načrtu prestrukturiranja upoštevale spremembe teh parametrov.
- (262) Podlaga za take analize občutljivosti sta osnovni scenarij, vključno s prodajo slota [...] (pri katerem se ne uporabi nobena sprememba cene goriva in/ali števila prepeljanih potnikov in se imenuje scenarij „0“ ali „B“ (osnovni scenarij), tj. kombinacija F0/P0 na zbirni sliki 5), in povezani scenarij nazadovanja (ki že združuje [...] -odstotno zvišanje cene goriva z dvoodstotnim zmanjšanjem števila potnikov v primerjavi z osnovnim scenarijem in se imenuje scenarij „1“ ali „Sb“ (scenarij nazadovanja), tj. kombinacija F1/P1).
- (263) Na podlagi teh predpostavk scenarij „2“ (F2/P2) vključuje zvišanje cene goriva za [...] % in 4,6 -odstotno zmanjšanje števila potnikov v primerjavi z osnovnim scenarijem (ali F0/P0 ali „B“), scenarij „3“ (F3/P3) pa vključuje zvišanje cene goriva za [...] % in 6,5 -odstotno zmanjšanje števila potnikov v primerjavi z osnovnim scenarijem.
- (264) Kot je razvidno iz slike 6 spodaj, osnovni scenarij in scenarij nazadovanja ustvarjata pozitivno vrednost lastniškega kapitala (in čisti dohodek) ⁽¹⁰⁶⁾ ob koncu obdobja prestrukturiranja, kadar kombinacija predpostavk vključuje gibanje cene goriva (povečanje za [...] %) ali števila potnikov (zmanjšanje za 6,5 %) glede na scenarij „3“, vendar bo stanje lastniškega kapitala družbe TAROM ob koncu obdobja prestrukturiranja vedno (stanje čistega dohodka pa v večini primerov) negativno. Poleg tega se pričakuje, da bo vsaka kombinacija naslednjih predpostavk povzročila negativno vrednost lastniškega kapitala:
- (1) zvišanje cen goriva za [...] % (F2) z dvoodstotnim znižanjem števila prepeljanih potnikov (P1);
 - (2) zvišanje cen goriva za [...] % (F2) z znižanjem števila prepeljanih potnikov za 4,6 % (P2).

⁽¹⁰⁵⁾ Za zadovoljive se štejejo vrednosti med 5 in 9. Glej S&P Global, RatingsDirect, *Corporate Methodology* (Metodologija za ocenjevanje gospodarskih družb), 19. november 2013, preglednica 18.

⁽¹⁰⁶⁾ Za pojasnila o ustreznih ravneh predvidenega čistega dohodka v teh okoliščinah glej opombo 107.

Slika 6

**Rezultati analiz občutljivosti na ravni vrednosti lastniškega kapitala in čistega dohodka družbe TAROM ⁽¹⁰⁷⁾
(leto 2026) v primeru prodaje slota [...]**

	F0	F1	F2	F3
P0	B			
P1		Sb		
P2				
P3				

Legenda:
 B osnovni scenarij ali scenarij 0 (= F0/P0)
 F1/P1 scenarij nazadovanja ali scenarij 1 (= Sb)
 F0/P0 osnovni scenarij (brez variacije v primerjavi z izhodiščem) (= B)
 F1-F2-F3 scenariji 1, 2 in 3 za občutljivosti v zvezi z gorivom
 P1-P2-P3 scenariji 1, 2 in 3 za občutljivosti v zvezi s številom prepeljanih potnikov

- (265) Zaradi popolnosti pa je treba navesti, da v primeru scenarija nazadovanja ob upoštevanju zakupa namesto prodaje slota [...] nobena druga kombinacija razen scenarija Sb (F1/P1) ob koncu obdobja prestrukturiranja ne bo ustvarila pozitivnega stanja lastniškega kapitala/čistega dohodka. To pomeni, da bi kakršna koli morebitna kombinacija, ki bi bila slabša od tiste v scenariju nazadovanja (ob predpostavki prodaje slota [...], tj. „Sb“ na sliki 6) v primeru, da se slot [...] ne bi prodal, temveč bi se dal v zakup, ustvarila negativen lastniški kapital/čisti dohodek ⁽¹⁰⁸⁾ ob koncu obdobja prestrukturiranja, če dohodek, ustvarjen z odsvojitvijo slota, ne bi bil na voljo za izravnavo nižjih prihodkov (od potnikov) in višjih stroškov (goriva), ki izhajajo iz scenarija 2 ali 3.
- (266) Na podlagi navedenega bi samo kombinacije F0/P0 (tj. osnovni scenarij brez odtujitve slota [...]), F0/P1, F1/P0 in F1/P1 (tj. scenarij nazadovanja brez odtujitve slota [...]) ustvarile pozitivno stanje lastniškega kapitala/čistega dohodka ⁽¹⁰⁹⁾ do konca obdobja prestrukturiranja (z drugimi besedami, na sliki 6 bi bile označene z „zeleno“).
- (267) Komisija je na podlagi analize potrjevanja predpostavk o ceni goriva in številu potnikov, ki jo je izvedla na začetku pregleda posodobljenega načrta prestrukturiranja družbe TAROM ter posledičnega osnovnega finančnega modela in finančnega modela nazadovanja (glej uvodne izjave 227 do 246), sklenila, da kombinacije, ki bi ustvarile negativno stanje lastniškega kapitala/čistega dohodka ⁽¹¹⁰⁾ (vključno s tistimi, obravnavanimi v uvodnih izjavah 265 in 266), temeljijo na skrajnih predpostavkah, ki se glede na že tako agresivna izhodišča iz osnovnega scenarija in scenarija nazadovanja v navedenih pogledih zelo verjetno ne bodo uresničile, če ne bo prišlo do izjemnih

⁽¹⁰⁷⁾ Zaradi točnosti je treba pojasniti, da predvideni čisti dohodek ni negativen, ampak komaj presega nič v naslednjih treh kombinacijah: F3/P0 (predvideni čisti dohodek v višini [...] EUR), F2/P1 (predvideni čisti dohodek v višini [...] EUR) in F0/P3 (predvideni čisti dohodek v višini [...] EUR). Pri vseh drugih kombinacijah je čisti dohodek negativen. Komisija za namene svoje analize ter zaradi enostavnosti in lažjega sklicevanja v okviru tega sklepa zaradi zelo omejenega pozitivnega zneska čistega dohodka meni, da se lahko take ravni čistega dohodka izenačijo s tem, da niso pozitivne (tj. so enake nič ali manjše), in se zato združijo z ravnmi čistega dohodka v drugih kombinacijah (čeprav to verjetno ne bi bilo potrebno, saj pozitivna vrednost čistega dohodka v navedenih kombinacijah dodatno podpira in potrjuje sklep Komisije o navedenih vidikih njene ocene).

⁽¹⁰⁸⁾ Za pojasnila o ustreznih ravneh predvidenega čistega dohodka v teh okoliščinah glej opombo 107.

⁽¹⁰⁹⁾ Za pojasnila o ustreznih ravneh predvidenega čistega dohodka v teh okoliščinah glej opombo 107.

⁽¹¹⁰⁾ Za pojasnila o ustreznih ravneh predvidenega čistega dohodka v teh okoliščinah glej opombo 107.

makroekonomskih in/ali geopolitičnih dogodkov. Zato jih je mogoče v okviru stresnega testiranja finančnih napovedi družbe TAROM zavrniti kot nerealne. To še toliko bolj velja, ker bi kombinacija, ki je dejansko slabša od scenarija nazadovanja (tj. F1/P2, ki vključuje zvišanje cene goriva za [...] % z znižanjem števila prepeljanih potnikov za 4,6 %), sama po sebi še vedno ustvarila pozitivno stanje lastniškega kapitala/čistega dohodka do konca obdobja prestrukturiranja (pri čemer se sicer upošteva prodaja namesto zakupa slotov [...]).

- (268) Na podlagi navedenega so pomisleki Komisije, izraženi v sklepu o začetku postopka, odpravljeni. Komisija zato glede na navedeno ugotavlja, da je predlagani posodobljeni načrt prestrukturiranja izvedljiv, skladen in daljnosežen ter da se lahko na njegovi podlagi obnovi dolgoročna sposobnost preživetja družbe TAROM v razumnem roku, ob upoštevanju posebnosti njenega poslovanja in časa, potrebnega za izvedbo in izkoriščanje prednosti načrtovanih naložb. V zvezi s tem in glede na trajanje ter vsebino načrta prestrukturiranja in trg, na katerem deluje družba TAROM, je primerno, da Romunija poskrbi, da družba TAROM učinkovito in pravočasno izvede ukrepe, vključene v načrt prestrukturiranja, kar je pogoj za združljivost pomoči. Romunija oziroma družba TAROM bi morala sprejeti vse potrebne ukrepe za odpravo morebitnih odstopanj od finančne krivulje in napovedi, ki so podlaga za načrt prestrukturiranja.

7.3.3 Vpliv na konkurenco in trgovino med državami članicami

- (269) Za oceno, ali pomoč ne vpliva neupravičeno na konkurenco in trgovinske pogoje, je treba opredeliti pozitivne učinke pomoči za razvoj gospodarske dejavnosti ter druge pozitivne učinke pomoči, opredeliti negativne učinke pomoči na konkurenco in trgovino ter preučiti, ali so negativni učinki dovolj omejeni z olajševalnimi dejavniki, ki zagotavljajo nujnost, ustreznost, sorazmernost in preglednost pomoči. Nazadnje je treba oceniti, ali pozitivni učinki pomoči prevladajo nad preostalimi negativnimi učinki pomoči ob upoštevanju olajševalnih dejavnikov in ali na splošno učinek pomoči na notranji trg ostaja pozitiven.

7.3.3.1 Nujnost in spodbujevalni učinek pomoči

- (270) V skladu s točko 53 smernic za reševanje in prestrukturiranje morajo države članice, ki nameravajo dodeliti pomoč za prestrukturiranje, za dokaz potrebe po posredovanju države zagotoviti primerjavo z verodostojnim alternativnim scenarijem, ki ne vključuje državnih pomoči, in prikazati, kako predvideni cilj preprečevanja tržnih pomanjkljivosti ali socialnih težav brez pomoči ne bi bil dosežen ali bi bil dosežen v manjši meri. Da bi države članice dokazale, da ima pomoč za prestrukturiranje spodbujevalni učinek, morajo dokazati tudi, da bi se pri upravičencu, če pomoči ne bi bilo, izvedlo prestrukturiranje, prodaja ali likvidacija na način, s katerim se ne bi dosegel predvideni cilj preprečevanja tržnih pomanjkljivosti ali socialnih težav (točka 59 smernic za reševanje in prestrukturiranje).
- (271) Cilj pomoči za prestrukturiranje je preprečiti, da bi družba TAROM prenehala poslovati, ter s tem preprečiti tržne pomanjkljivosti in socialne težave, ki bi ovirale razvoj zračnega prevoza v Romuniji. Navedeni cilj se doseže z izvajanjem posodobljenega načrta prestrukturiranja, ki se delno financira s pomočjo za prestrukturiranje, s čimer se preprečijo skorajšnja insolventnost družbe TAROM, izguba njene operativne licence in prenehanje poslovanja, do katerih bi brez pomoči zagotovo prišlo.
- (272) Posodobljeni načrt prestrukturiranja kaže, da je treba za rešitev finančnih težav upravičenke obravnavati njene težave z likvidnostjo in solventnostjo. Družba TAROM brez pomoči kratkoročno ne bi mogla izpolniti svojih finančnih obveznosti ali dostopati do tržnega financiranja (glej uvodni izjavi 15 in 17 ter oddelek 6.1). Poleg tega družba TAROM zaradi pomanjkanja financiranja ne bi mogla izvesti svojih ukrepov za prestrukturiranje, kar ne bi zgolj poglobilo razlogov za njene težave, temveč bi tudi privedlo do prizemljitve zrakoplovov (glej uvodni izjavi 54 in 55). Glede na znatne nakopičene izgube (glej uvodni izjavi 13 in 15), ki bi se brez pomoči nadaljevale in sčasoma povzročile plačilno nesposobnost družbe TAROM, družba TAROM dolgoročno ne more izpolniti svojih finančnih obveznosti. Opozoriti je treba, da družba TAROM že vsaj od februarja 2020 izpolnjuje merila, na podlagi katerih se šteje za podjetje v težavah (glej uvodno izjavo 11), in da se to od takrat ni spremenilo (glej uvodno izjavo 13). Brez pomoči za prestrukturiranje bi bil njen izstop s trga po vsej verjetnosti neizogiben glede na obstoječo zadolženost, dejstvo, da so vsa njena sredstva z določeno vrednostjo zastavljena kot zavarovanje za obstoječe financiranje ali

dolg, posledično nerazpoložljivost financiranja na zasebnem trgu ter dejansko tveganje izgube operativne licence in prizemljitve njene flote (uvodna izjava 17 in oddelek 6.1). Pomoč za prestrukturiranje je torej potrebna za uspešen zaključek posodobljenega načrta prestrukturiranja, cilj izvajanja načrta pa je odpraviti pomanjkljivosti družbe TAROM, zagotoviti njeno dolgoročno sposobnosti preživetja in s tem olajšati razvoj storitev zračnega prevoza v Romuniji. Brez pomoči za prestrukturiranje bi družba TAROM izstopila s trga, romunski državljani, podjetja in regije pa bi ostali brez bistvenega instrumenta regionalne povezljivosti, ki je potreben za promet ter regionalni gospodarski in socialni razvoj. Zahteva glede nujnosti pomoči iz točke 38(b) in točke 53 smernic za reševanje in prestrukturiranje je tako izpolnjena.

- (273) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja tudi, da ima pomoč spodbujevalni učinek, saj bi družba TAROM brez pomoči za prestrukturiranje skoraj zagotovo izstopila s trga, kar bi lahko povzročilo prekinitev opravljanja pomembne storitve, ki jo zagotavlja. Zato je zahteva, da mora imeti pomoč spodbujevalni učinek, določena v točki 38(d) in točki 59 smernic za reševanje in prestrukturiranje, izpolnjena.

7.3.3.2 Ustreznost pomoči

- (274) V skladu s točko 38(c) in točko 54 smernic za reševanje in prestrukturiranje se pomoč za prestrukturiranje ne bo štela za združljivo z notranjim trgom, če se cilj lahko doseže z drugimi, manj izkrivljajočimi ukrepi. Poleg tega se mora za pomoč za prestrukturiranje zagotoviti ustrezno nadomestilo. V točki 58 smernic za reševanje in prestrukturiranje je določeno, da morajo biti izbrani instrumenti državne pomoči ustrezni glede na težavo s solventnostjo ali likvidnostjo, ki naj bi se z njimi obravnavala.
- (275) Družba TAROM se spoprijema s težavami s solventnostjo in likvidnostjo, ki jih mora pomoč za prestrukturiranje obravnavati. S kombinacijo instrumentov kapitalske injekcije in odpisa dolga (uvodna izjava 18), ki sta zagotovljena kot pomoč za prestrukturiranje, se rešujeta znatno poslabšanje lastniškega kapitala družbe TAROM, ki je zelo negativno, ter pomanjkanje sredstev za servisiranje obstoječega dolga in izpolnjevanje potreb po denarnem toku za redno poslovanje.
- (276) V zvezi s tem Komisija meni, da je pomoč za prestrukturiranje v višini 95,3 milijona EUR primerna glede na obliko iz dveh glavnih razlogov. Prvič, glede na to, da je družba TAROM podjetje v težavah, ki zaradi znatnih preteklih izgub vsaj od leta 2020 ustvarja negativen lastniški kapital (uvodna izjava 13), upravičenka brez pomoči za prestrukturiranje, ki bi izboljšala njeno solventnost, ne bi mogla zbrati dovolj lastniškega kapitala, da bi pokrila pretekle izgube in privabila znatno dolgoročno financiranje na kapitalskih trgih. Pomoč za prestrukturiranje družbi TAROM zagotavlja potrebna finančna sredstva v obliki lastniškega kapitala za okrepitev njene solventnosti in bilančnega položaja. Drugič, napovedi likvidnosti kažejo, da bi bila brez pomoči za prestrukturiranje denarna sredstva, ustvarjena z dejavnostmi družbe TAROM, leta 2024 negativna, če bi bili nekateri dolgovi (kot je pomoč za reševanje) poplačani (glej uvodne izjave 54, 55 in 56). Velik denarni primanjkljaj, napovedan za konec leta 2024, ne bi bil pokrit, družba TAROM pa ne bi imela dovolj sredstev za zagotovitev dobave štirih zrakoplovov Boeing 737 MAX 8 ali plačilo zakupa za svoje obstoječe zrakoplove. Komisija v sklepu o začetku postopka ni izrazila pomislekov v zvezi s tem vidikom.
- (277) Komisija zato ugotavlja, da je oblika pomoči za prestrukturiranje najprimernejši način za reševanje težav družbe TAROM ter da se z izbranimi instrumenti obravnavajo težave upravičenke z likvidnostjo in solventnostjo.
- (278) Kar zadeva nadomestilo državi zaradi znatnega zmanjšanja zneska pomoči za prestrukturiranje v primerjavi s prvotnim načrtom prestrukturiranja in odprave neposrednih nepovratnih sredstev, načrtovanih v okviru prvotnega načrta prestrukturiranja, so bili pomisleki Komisije v zvezi s tem, izraženi v sklepu o začetku postopka, odpravljeni. Poleg tega bo država v skladu s posodobljenim načrtom prestrukturiranja poplačana s pričakovanim pozitivnim čistim dobičkom, s čimer se bo povečala vrednost državnega deleža v družbi TAROM. Zlasti se bo zaradi povečanja osnovnega kapitala delež države v družbi TAROM povečal s sedanje ravni, ki znaša 97,22 %, na približno 98,5 %, kar bo državi omogočilo, da izkoristi skoraj vse pozitivne učinke uspešnega prestrukturiranja družbe TAROM. Tako nadomestilo državi se lahko šteje za ustrezno, zato je načrtovana pomoč za prestrukturiranje ustrezno povrnjena.

(279) Komisija meni, da je v navedenih okoliščinah pomoč za prestrukturiranje ustrezna.

7.3.3.3 Sorazmernost

- (280) V skladu s točko 38(e) smernic za reševanje in prestrukturiranje pomoč za prestrukturiranje ne sme presegati najmanjše pomoči, potrebne za dosego cilja, za katerega je navedena pomoč namenjena. Znesek in intenzivnost pomoči za prestrukturiranje je treba omejiti na strogi minimum, ki bo glede na obstoječe finančne vire upravičenca, njegovih delničarjev ali poslovne skupine, ki ji upravičenec pripada, še omogočil prestrukturiranje. Zlasti je treba zagotoviti zadostno stopnjo lastnega prispevka k stroškom prestrukturiranja in, če je državna podpora dodeljena v obliki, ki krepi stanje lastniškega kapitala upravičenca, izvajati ukrepe za porazdelitev bremena. Pri oceni navedenih zahtev se upošteva kakršna koli predhodno dodeljena pomoč za reševanje (točka 61 smernic za reševanje in prestrukturiranje).
- (281) Lastni prispevek upravičenca k načrtu prestrukturiranja mora biti konkreten in dejanski ter bi moral biti običajno primerljiv z dodeljeno pomočjo v smislu učinka na stanje solventnosti ali likvidnosti upravičenca. V skladu s točko 63 smernic za reševanje in prestrukturiranje mora Komisija oceniti, ali so različni viri lastnega prispevka konkretni in ne vsebujejo pomoči. V skladu s točko 64 smernic za reševanje in prestrukturiranje Komisija lastni prispevek običajno šteje za ustreznega, če znaša najmanj 50 % stroškov prestrukturiranja.
- (282) Komisija mora preveriti, ali so različni viri financiranja iz posodobljenega načrta prestrukturiranja dejanski, tj. dovolj zanesljivi, da se bodo uresničili v obdobju prestrukturiranja, in izključujejo pričakovane prihodnje dobičke.
- (283) Viri lastnega prispevka, ki jih je zagotovila družba TAROM, izhajajo iz finančnega zakupa (uvodna izjava 76) in prodaje zrakoplovov (uvodna izjava 78). V zvezi s prodajo zrakoplovov je družba TAROM sklenila kupoprodajne pogodbe za [...] milijona EUR (za prodajo štirih zrakoplovov Boeing 737-300, enega motorja Boeing 737-300 in sedmih zrakoplovov ATR 42-500) (uvodna izjava 76). Izkupički od kupcev teh sredstev so dejanski in konkretni viri, ki izboljšujejo denarni položaj družbe TAROM in tako prispevajo k prestrukturiranju. Glede na to, da so vsi kupci teh sredstev komercialna podjetja, ki so plačala ceno, ki je izhajala iz postopka zbiranja ponudb (uvodna izjava 76), sredstva prav tako ne vsebujejo pomoči. Kar zadeva finančno pogodbo, sklenjeno za zakup novega zrakoplova v vrednosti približno [...] milijona EUR brez obresti, je bila podpisana pogodba o zakupu. Prispevek je torej dejanski (podpisana je pogodba), konkreten (prispeva k financiranju prestrukturiranja s predhodnim financiranjem zrakoplovov, pridobljenih od zakupodajalca) in ne vsebuje pomoči (je dogovorjen z zasebnim kupcem pod komercialnimi pogoji brez državnega jamstva).
- (284) Drugih virov prihodkov, ki jih je predvidela družba TAROM (uvodna izjava 80), in sicer prihodkov od prodaje njenih deležev v [...], prihodkov od prodaje slota na letališču [...] in prodaje dodatnih zrakoplovov (Airbus 318), ni mogoče šteti za konkretne in dejanske. Zlasti potekajo pogajanja o prodaji slota [...], vendar kupec ni izbran niti ni dogovorjena cena, še manj pa je bil v ta namen podpisan kakršen koli sporazum. Enako velja za prodajo deležev. Organi odločanja družbe TAROM so izvedli vrednotenja in sklenili sporazume o prodaji, vendar doslej ni bila prejeta nobena zavezujoča ponudba. Poleg tega, kot je navedeno v sklepu o začetku postopka, predvidene prodaje deležev ni mogoče šteti za prodajo brez pomoči, če ni bila dokazana skladnost z načelom udeleženca v tržnem gospodarstvu (glej uvodno izjavo 28). Prodaja zrakoplova Airbus 318 je bolj napredovala, vendar je bilo doslej podpisano le nezavezujoče pismo o nameri [...]. Če se bodo v obdobju prestrukturiranja te dejavnosti uresničile, bodo prispevale h krepitvi sposobnosti preživetja družbe TAROM. Vendar trenutno ni mogoče z zadostno gotovostjo šteti, da bo prodaja teh sredstev izvedena. Zato ne pomenijo konkretnega in dejanskega lastnega prispevka.
- (285) Komisija zato lahko sprejme znesek v višini 77,66 milijona EUR kot konkreten in dejanski lastni prispevek družbe TAROM k stroškom prestrukturiranja brez pomoči in meni, da so njeni dvomi v zvezi s tem, izraženi v sklepu o začetku postopka, odpravljeni. Ob upoštevanju dejstva, da skupni stroški prestrukturiranja znašajo 172,96 milijona EUR in da se financirajo s pomočjo za prestrukturiranje v višini 95,3 milijona EUR, lastni prispevek prispeva 44,9 % k financiranju stroškov prestrukturiranja in torej znaša manj kot 50 %.

- (286) V skladu s točko 64 smernic za reševanje in prestrukturiranje lahko Komisija sprejme prispevek, ki znaša manj kot 50 % stroškov prestrukturiranja, v izjemnih okoliščinah in ob posebnih težavah, če je znesek navedenega prispevka še naprej znaten. Te okoliščine in primere mora dokazati država članica.
- (287) Komisija v sedanjih razmerah po izbruhu pandemije COVID-19 meni, da je v primeru družbe TAROM in v skladu s smernicami Komisije v zvezi z začasnim okvirom za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19 ⁽¹¹¹⁾ lahko upravičeno, da lastni prispevek ostane pod pragom 50 % stroškov prestrukturiranja, saj ostaja znaten in vključuje dodatno novo financiranje po tržnih pogojih.
- (288) Komisija priznava, da so pandemija COVID-19 in ukrepi, sprejeti za njeno obvladovanje, ustvarili izjemne okoliščine za upravičenko v okviru resne motnje v gospodarstvu v smislu člena 107(3), točka (b) PDEU. V tem okviru in od leta 2020 je dejavnost družbe TAROM prizadela pandemija COVID-19 na strani ponudbe in tudi na strani povpraševanja (uvodna izjava 9). Zaradi pandemije COVID-19 so se trgi dolžniškega financiranja v veliki meri zaprli ali omejili za nekatere sektorje, finančne institucije pa so na splošno zmanjšale svoje kreditne limite.
- (289) Čeprav se je pandemija COVID-19 končala in se je začasni okvir iztek, so posledice pandemije letalsko industrijo posebno prizadele. Glede na napovedi Eurocontrola (glej uvodno izjavo 91) se je zračni promet na ravni pred pandemijo COVID-19 vrnil šele leta 2023, tj. tri leta po vrhuncu krize. Kot je razvidno iz slike 1, je bila družba TAROM leta 2020 precej močnejše prizadeta od povprečja v sektorju, leta 2021 pa je bilo njeno okrevanje težje. Čeprav se je okrevanje družbe TAROM v letu 2022 pospešilo, je do leta 2023 ostalo pod povprečno ravno okrevanja, kot jo je določil Eurocontrol, po osnovnem in manj ugodnem scenariju Eurocontrola pa naj bi na tej ravni ostalo do vključno leta 2025. Počasnejšo rast in okrevanje družbe TAROM na ravni pred pandemijo COVID-19 v primerjavi s povprečjem v sektorju bi bilo mogoče delno pripisati zamudi pri prenovitvi flote, katere učinki naj bi se pokazali šele leta 2025.
- (290) Ker lastni prispevek znaša 44,9 % stroškov prestrukturiranja, kar predstavlja znaten del teh stroškov in ni daleč od 50-odstotnega praga, saj je njegov večji del (približno 80 %) zagotovljen v obliki novega financiranja, in ob upoštevanju vpliva pandemije COVID-19 na poslovanje družbe TAROM Komisija ugotavlja, da je v obravnavani zadevi lastni prispevek v višini 44,9 % sprejemljiv.
- (291) V skladu s točkami 65, 66 in 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje lahko državna podpora, dodeljena v obliki, ki izboljša stanje lastniškega kapitala upravičenca, delničarje in podrejene upnike zaščiti pred posledicami njihove odločitve o vlaganju v upravičenca, kar ustvari moralno tveganje in oslabi tržno disciplino. Zato je treba pomoč za pokritje izgub dodeliti samo pod pogoji, ki vključujejo ustrezno porazdelitev bremena med obstoječimi vlagatelji, do državnega posredovanja pa bi moralo priti šele potem, ko se izgube v celoti upoštevajo ter pripišejo obstoječim delničarjem in imetnikom podrejenih dolžniških instrumentov. Ustrezna porazdelitev bremena pomeni tudi, da je treba vsako državno pomoč, ki izboljša stanje lastniškega kapitala upravičenca, dodeliti pod pogoji, ki državi zagotavljajo razumen delež prihodnjih povečanj vrednosti upravičenca, ob upoštevanju zneska državne injekcije lastniškega kapitala v primerjavi s preostalim lastniškim kapitalom družbe po upoštevanju izgub.
- (292) Pomoč za prestrukturiranje ne spodbuja moralnega tveganja ali pretiranega prevzemanja tveganja, ki bi koristilo

⁽¹¹¹⁾ Sporočilo Komisije Začasni okvir za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19 (UL C 91I, 20.3.2020, str. 1), kakor je bilo spremenjeno s sporočili Komisije C(2020) 2215 (UL C 112I, 4.4.2020, str. 1), C(2020) 3156 (UL C 164, 13.5.2020, str. 3), C(2020) 4509 (UL C 218, 2.7.2020, str. 3), C(2020) 7127 (UL C 340I, 13.10.2020, str. 1), C(2021) 564 (UL C 34, 1.2.2021, str. 6), C(2021) 8442 (UL C 473, 24.11.2021, str. 1) in C(2022) 7902 (UL C 423, 7.11.2022, str. 9).

delničarjem ali upnikom. Kot je navedeno v oddelku 6.3.3, romunska država, ki zdaj zagotavlja pomoč, kot večinski delničar nadzoruje strateške in poslovne odločitve družbe TAROM. Poslovanje družbe se prav tako ne financira s podrejenim dolgom ali hibridnim financiranjem (za pokrivanje izgub), ki bi se verjetno delno odpisalo v skladu z zahtevami glede porazdelitve bremena iz smernic za reševanje in prestrukturiranje. Pri tem se bo porazdelitev bremena med manjšinske delničarje dosegla z delnim pokritjem izgub z zmanjšanjem kapitala in naknadno kapitalsko injekcijo, kot je opisano v oddelku 6.3.3. Prvič, izgube družbe TAROM bodo delno pokrite z zmanjšanjem kapitala za [...] milijarde RON. Temu bo sledilo povečanje osnovnega kapitala države v višini 43,07 milijona EUR, zaradi česar se bo delež manjšinskih delničarjev ⁽¹¹²⁾ z začetnih 2,75 % zmanjšal na približno [...] %. V tem smislu manjšinski delničarji družbe TAROM prispevajo k prestrukturiranju s tem, da se z njihovim lastniškim deležem krije izguba in ustrezno oslabi njihova udeležba, s čimer se zmanjšata potreba po državni pomoči in moralno tveganje.

(293) Komisija zato ugotavlja, da je pomoč za prestrukturiranje sorazmerna.

7.3.3.4 Načelo enkratnosti pomoči

(294) Za zagotovitev, da so negativni učinki pomoči omejeni, da se preprečijo neupravičeni učinki na konkurenco in trgovino ter da je skupni učinek pozitiven ⁽¹¹³⁾, je treba pomoč podjetjem v težavah dodeliti v skladu z načelom enkratnosti pomoči, ki omejuje tako pomoč na obdobje desetih let.

(295) Komisija dovoljuje pomoč za prestrukturiranje v podporo samo enemu postopku prestrukturiranja in pod pogojem, da je po potrebi preteklo več kot deset let od prejšnje dodelitve pomoči za prestrukturiranje ali od izteka ali od prenehanja izvajanja načrta prestrukturiranja ⁽¹¹⁴⁾. Komisija dovoli izjeme od pravila, če dodelitev pomoči za prestrukturiranje sledi dodelitvi pomoči za reševanje kot del enotnega postopka prestrukturiranja ⁽¹¹⁵⁾.

(296) Pomoč za prestrukturiranje, dodeljena družbi TAROM, podpira en sam postopek prestrukturiranja. Družba TAROM (vključno z vsemi odvisnimi družbami, ki jih nadzira) v zadnjih desetih letih ni prejela pomoči za reševanje ali prestrukturiranje, razen pomoči za reševanje, odobrene februarja 2020 (glej uvodno izjavo 11), ki je bila dodeljena za šest mesecev in se nadaljuje s pomočjo za prestrukturiranje, ki se ocenjuje, ter s katero tvori en sam postopek prestrukturiranja. Načelo enkratnosti pomoči je torej upoštevano.

7.3.3.5 Ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence

(297) Kot je pojasnjeno v točkah 87 do 93 smernic za reševanje in prestrukturiranje, je treba ukrepe za omejevanje izkrivljanja konkurence, ki ga povzroča pomoč za prestrukturiranje, določiti sorazmerno z izkrivljajočimi učinki pomoči, odvisni pa so od več dejavnikov, zlasti: (i) obsega in narave pomoči ter pogojev in okoliščin, v katerih je bila pomoč dodeljena; (ii) velikosti in sorazmernega pomena vloge upravičenca na trgu ter značilnosti zadevnega trga ter (iii) obsega preostalih pomislekov v zvezi z moralnim tveganjem po izvedbi ukrepov za lastni prispevek in porazdelitev bremena.

(298) Strukturni ukrepi lahko vključujejo odprodajo sredstev ter zmanjšanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu. Podpreti bi morali vstop novih konkurentov, širjenje obstoječih malih konkurentov ali čezmejno dejavnost, pri čemer je treba upoštevati trg ali trge, kjer bo imel upravičenec po prestrukturiranju pomemben tržni položaj, zlasti kadar gre za visoke presežke zmogljivosti (točki 78 in 79 smernic za reševanje in prestrukturiranje). Ukrepi v zvezi z ravnanjem bi morali zagotoviti, da se s pomočjo financira le obnova dolgoročne sposobnosti preživetja ter da se ne zlorabi za podaljševanje resnih in vztrajnih izkrivljanj strukture trga ali za zaščito upravičenca pred zdravo konkurenco (točka 83 smernic za reševanje in prestrukturiranje).

(299) Kot je navedeno v uvodnih izjavah 117 do 124, Romunija predlaga naslednje strukturne ukrepe za omejitev izkrivljanja konkurence: (i) zmanjšanje dejavnosti z zaprtjem rut, zmanjšanjem pogostosti letov na obstoječih rutah in zmanjšanjem flote, zaradi česar se zmanjša zmogljivost, izražena kot zmanjšanje razpoložljivih sedežnih kilometrov, in (ii) zakup in/ali prodaja slotov [...] ter (iii) odprodaja deležev v dobičkonosnih vertikalno povezanih družbah.

⁽¹¹²⁾ Javni družbi CNAB in Romatsa RA ter zasebni investicijski sklad Muntenia; glej uvodno izjavo 8.

⁽¹¹³⁾ Točka 38(f) smernic za reševanje in prestrukturiranje.

⁽¹¹⁴⁾ Točki 70 in 71 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

⁽¹¹⁵⁾ Točka 72(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje.

- (300) Kar zadeva zmanjšanje dejavnosti, kot je navedeno v uvodni izjavi 118, to vključuje zaprtje 14 od 41 rut, na katerih je družba TAROM opravljala lete v letu 2019, kar pomeni 17-odstotno zmanjšanje skupnega števila opravljenih letov v letu 2019 in 18-odstotno zmanjšanje števila prepeljanih potnikov. To pomeni zaprtje tretjine rut družbe TAROM, kar predstavlja pomemben del njenih dejavnosti. Čeprav nobena od zadevnih rut leta 2019 ni bila dobičkonosna na ravni C3, je treba opozoriti, da je imela družba TAROM takrat le tri take rute (OTP–Budimpešta, OTP–Sofija in Bruselj–Strasbourg), saj je neučinkovit poslovni model močno vplival na dejavnosti. Ta učinek je mogoče delno odpraviti s preučitvijo dobičkonosnosti rut na ravni C1. V zvezi s tem je imelo v letu 2019 pozitivne rezultate 10 od 14 rut. Družba TAROM zabeležila rast na 12 od 14 rut, od katerih jih devet vključuje preobremenjena letališča, na katerih je povpraševanje po slotih veliko. Družba TAROM bo na enem od najbolj preobremenjenih letališč v svojem portfelju, in sicer na letališču [...], od oktobra 2024 ponujala par slotov (glej uvodno izjavo 119) za zakup, na koncu pa bo ta par slotov ponudila v prodajo. Ta zaprtja konkurentom očitno omogočajo, da se razširijo na več privlačnih rut. Romunski organi so se zavezali, da družba TAROM v obdobju prestrukturiranja ne bo ponovno odprla nobene od zaprtih rut in bo slot [...] prodala na letališču [...], vendar najpozneje ob koncu obdobja prestrukturiranja leta 2026 (glej uvodno izjavo 119).
- (301) Kljub dejstvu, da se je obdobje prestrukturiranja družbe TAROM začelo leta 2021, Komisija meni, da je primerno oceniti zaprtje rut in zmanjšanje zmogljivosti glede na stanje poslovanja v letu 2019 (namesto leta 2020, ki je bilo leto neposredno pred obdobjem prestrukturiranja), saj so na poslovanje družbe TAROM v letu 2020 znatno vplivale omejitve potovanj, uvedene zaradi preprečevanja širjenja pandemije COVID-19, kot je navedeno v uvodni izjavi 118.
- (302) Na preostalih rutah bo družba TAROM delno zmanjšala pogostost letov, in sicer se bo skupno število rednih letov leta 2026 v primerjavi z ravnmi iz leta 2019 zmanjšalo za 28 % (in za 27 %, če se upoštevajo čarterski leti) (glej uvodno izjavo 121). Glede na to, da je leta 2022 obstajala konkurenca na vseh rutah, na katere se je nanašalo zmanjšanje pogostosti letov, razen na eni (Satu Mare), je mogoče pričakovati, da bodo konkurenti zainteresirani za povečanje pogostosti letov na teh rutah, zlasti glede na dejstvo, da devet zadevnih rut vključuje preobremenjena letališča. Zmanjšanje pogostosti letov skupaj z ukinitvijo rut in zmanjšanjem flote s 25 zrakoplovov v letu 2019 na 14 zrakoplovov do leta 2025, ki se bo ohranilo do konca obdobja prestrukturiranja, bo povzročilo zmanjšanje razpoložljivih sedežnih kilometrov za [...] % in zmanjšanje razpoložljivih sedežnih kilometrov za [...] % na rutah, ki so dobičkonosne na ravni C1, v primerjavi z ravnmi iz leta 2019. To predstavlja pomembno zmanjšanje dobičkonosnih dejavnosti.
- (303) Romunija se je zavezala, da bo zagotovila, da bo družba TAROM do leta 2025 upravljala največ 18 zrakoplovov, do konca obdobja prestrukturiranja pa največ 14 zrakoplovov.
- (304) Nazadnje, kot je navedeno v uvodni izjavi 124, bo družba TAROM odprodala svoje deleže v [...] in [...]. Vendar je glede na to, da je samo [...] družbe TAROM, mogoče pričakovati, da bo samo odprodaja deleža družbe TAROM v [...] zmanjšala prisotnost družbe TAROM na trgu. Z odprodajo deleža v [...] se bodo dodatno zmanjšale dobičkonosne dejavnosti družbe TAROM in njena prisotnost na trgu, konkurenti pa bodo ponovno dobili možnost, da začnejo opravljati to dobičkonosno dejavnost in tako vstopijo na romunski trg ali okrepijo svoj položaj na njem. Romunski organi so se zavezali, da bo družba TAROM prodala svoje deleže v [...] in v [...], vendar najpozneje do konca obdobja prestrukturiranja leta 2026 (glej uvodno izjavo 124).
- (305) Ta jasn sveženj ukrepov za zmanjšanje zmogljivosti in dejavnosti skupaj s trdnimi zavezami, ki jih je ponudila Romunija, pomeni znatno izboljšanje v primerjavi s prvotnim načrtom prestrukturiranja in je odpravil dvome Komisije, izražene v sklepu o začetku postopka.

- (306) Glede na velikost in tržni delež družbe TAROM (glej uvodno izjavo 9) Komisija meni, da bi zmanjšanje dejavnosti, ki

bi preseglo ravni, ki jih je predlagala Romunija, lahko škodovalo poslovnemu modelu družbe TAROM in vplivalo na njeno dolgoročno sposobnost preživetja. Ob upoštevanju znatnega zneska novega financiranja, ki ga je predložila družba TAROM v obliki finančnega zakupa za nov zrakoplov Boeing 737 MAX 8 (glej uvodno izjavo 76) in ki predstavlja več kot tretjino skupnih stroškov prestrukturiranja, načrtovanega zmanjšanja osnovnega kapitala za približno [...] milijarde RON od skupnega osnovnega kapitala v višini 2,26 milijarde RON, kar pomeni znatna prizadevanja delničarjev za pokritje izgub, dejstva, da družba TAROM ne more v celoti pokriti izgub, ker njene nakopičene izgube daleč presegajo njen osnovni kapital, načrtovanega zmanjšanja deleža manjšinskih delničarjev z 2,75 % na [...] %, kar pomeni devalvacijo njihovega deleža v višini več kot [...] % (glej uvodno izjavo 81), ter odloga dolga, pridobljenega od pomembnih upnikov, in opustitve povračila zakupljenih zrakoplovov, pridobljenih od vseh zakupodajalcev (uvodna izjava 85), Komisija meni, da je bilo moralno tveganje učinkovito omejeno in da bo sveženj ukrepov, opisan v uvodni izjavi 300, konkurentom omogočil znatno zmogljivost ter jim ponudil možnost, da vstopijo na romunski trg ali okrepijo svoj položaj na tem trgu.

- (307) Poleg tega se je Romunija, kot je navedeno v uvodni izjavi 126, zavezala, da bo družba TAROM spoštovala ukrepe v zvezi z ravnanjem iz točke 84 smernic za reševanje in prestrukturiranje, in sicer da se v obdobju prestrukturiranja ne bo (i) kupovala delnic, razen kadar bi bilo to nujno za njeno sposobnost preživetja in bi ga odobrila Komisija in (ii) ne bo oglaševala državne podpore kot konkurenčne prednosti pri trženju svojih proizvodov in storitev. S tem bo zagotovljeno, da družba TAROM pomoči ne bo uporabila za širitev svojega poslovanja s pridobitvijo deležev v konkurenčnih družbah ali za povečanje svoje prodaje z razglašanjem podpore, ki jo je pridobila od romunske države. V zvezi s tem je treba zavrniti predlog družbe Wizz Air, da bi bilo družbi TAROM primerno naložiti omejitve glede plačil za upravljanje, naložene nekaterim letalskim prevoznikom v okviru ukrepov dokapitalizacije zaradi COVID-19 (glej uvodno izjavo 47), saj so bile v nasprotju z obravnavano zadevo omejitve plačil članom uprave upravičencev eden od pogojev za združljivost pomoči za dokapitalizacijo zaradi COVID-19 na podlagi tedanjega veljavnega pravnega okvira, družba Wizz Air pa ni dokazala in ni jasno, kako bi omejitve plačil za upravljanje v obravnavani zadevi prispevale k omejevanju izkrivljanja konkurence.
- (308) V skladu s točko 83 smernic za reševanje in prestrukturiranje se bo z navedenimi ukrepi zagotovilo, da se pomoč uporabi samo za financiranje obnove dolgoročne sposobnosti preživetja upravičenke ter da se ne zlorabi z ustvarjanjem izkrivljanj strukture trga ali ščitenjem upravičenke pred zdravo konkurenco.
- (309) Zato Komisija meni, da so ukrepi za omejitev izkrivljanj konkurence primerni za zmanjšanje negativnih učinkov pomoči za prestrukturiranje.

7.3.3.6 Preglednost in poročanje

- (310) V skladu s točko 38(g) smernic za reševanje in prestrukturiranje morajo imeti države članice, Komisija, gospodarski subjekti in javnost enostaven dostop do vseh ustreznih aktov in zadevnih informacij o dodeljeni pomoči. V ta namen so se romunski organi zavezali, da bodo uporabljali določbe o preglednosti iz točke 96 smernic za reševanje in prestrukturiranje, tako da bodo ustrezne informacije objavili na spletiščih www.monitoruloficial.ro, www.ajutordestat.ro, www.tarom.ro in www.mt.gov.ro.
- (311) Komisija meni, da mora Romunija redno poročati o izvajanju posodobljenega načrta prestrukturiranja vsakih šest mesecev od datuma sprejetja tega sklepa do konca obdobja prestrukturiranja. V teh poročilih bodo navedeni zlasti datumi dejanskih izplačil financiranja, ki ga je odobrila država, in lastnega prispevka, morebitna odstopanja od finančnih ali operativnih napovedi iz posodobljenega načrta prestrukturiranja, obvladovanja stroškov in znižanja stroškov ter dobička, doseženega z ukrepi prestrukturiranja, in popravnih ukrepov, ki jih je predvidela ali sprejela Romunija ali upravičenka, kadar je to primerno.

7.3.3.7 Tehtanje pozitivnih in negativnih učinkov

- (312) Skrbno oblikovan ukrep državne pomoči mora zagotoviti, da je skupni učinek ukrepa pozitiven, tako da ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.
- (313) Kot je navedeno v oddelku 7.3.2, ima pomoč za prestrukturiranje pozitiven učinek, ker prispeva k razvoju storitev zračnega prevoza v Romuniji. Pomoč zlasti preprečuje tveganje prekinitve pomembne storitve (glej oddelek 7.3.2.1) in družbi TAROM omogoča izvajanje ukrepov prestrukturiranja, s katerimi se bo obnovila dolgoročna sposobnost preživetja upravičenke (oddelek 7.3.2.2).
- (314) Komisija je v smernicah za reševanje in prestrukturiranje določila merila, ki jih preverja pri ocenjevanju združljivosti

pomoči za prestrukturiranje z notranjim trgom, pri čemer zagotavlja, da razvoj zadevne gospodarske dejavnosti ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. Kot je pojasnjeno zgoraj, je pomoč za prestrukturiranje potrebna in ima spodbujevalni učinek (glej oddelek 7.3.3.1), je ustrezna (glej oddelek 7.3.3.2) in sorazmerna (glej oddelek 7.3.3.3). Poleg tega so vzpostavljeni trdni zaščitni ukrepi za omejitev negativnih učinkov pomoči z izravnalnimi ukrepi za zmanjšanje izkrivljanja konkurence (glej oddelek 7.3.3.5) ter spoštovanjem načela enkratnosti pomoči (glej oddelek 7.3.3.4) in zahtev glede preglednosti (glej oddelek 7.3.3.6).

- (315) S predlaganimi ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence, vključno s splošnim zmanjšanjem razpoložljivih sedežnih kilometrov družbe TAROM, zmanjšanjem števila letov (pogostosti), zaprtjem rut in zmanjšanjem flote ter odprodajo njenih deležev v [...], se bo zmanjšala prisotnost družbe TAROM na trgu, na katerem naj bi ostala dejavna po prestrukturiranju, in prišlo bo do določene stopnje odprtosti trga.
- (316) Komisija glede na navedeno meni, da so ukrepi za omejitev izkrivljanja konkurence, ki ga povzroča pomoč, primerni za zmanjšanje negativnih učinkov pomoči za prestrukturiranje.
- (317) Zato pozitiven učinek pomoči za prestrukturiranje na razvoj dejavnosti zračnega prevoza v Romuniji prevlada nad morebitnimi negativnimi učinki na konkurenco in trgovino, ki jima torej ne škodi v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.

7.4 Ocena pritožbe družbe Wizz Air Malta

- (318) Komisija je 14. marca 2024 prejela pritožbo, ki jo je vložila družba Wizz Air Malta (v nadaljnjem besedilu: pritožnik), ki je trdila, da je Romunija dodelila dodatno pomoč v okviru prestrukturiranja družbe TAROM na tri načine: (i) s kapitalskimi injekcijami v obdobju prestrukturiranja, ki presegajo tiste, odobrene z drugim sklepom Komisije o povrnitvi škode, in/ali pomenijo spremembo pomoči, odobrene s prvim sklepom Komisije o povrnitvi škode v obliki javnega jamstva; (ii) s sprejetjem pogodbenne klavzule, ki povzroči neizvršljivost zavarovanja, ki je bilo dano enemu od upnikov družbe TAROM, tj. javni družbi CNAB, ki ima istega večinskega lastnika kot družba TAROM, to je romunska država prek njenega ministrstva za promet; (iii) s prodajo slota [...] pod tržno ceno. Te trditve so navedene v oddelku 6.8.
- (319) Komisija bo ocenila, ali obstaja kakršna koli nezakonita pomoč, ki izhaja iz navedenih ukrepov, in v kolikšni meri te trditve vplivajo na združljivost priglašanih ukrepov s členom 107(3) PDEU.
- (320) Romunija je na datume iz uvodne izjave 6 predložila svoje pripombe o treh trditvah, ki jih je navedel pritožnik, in trdila, da so neutemeljene iz naslednjih razlogov: (i) povečanje kapitala v višini 1,9 milijona EUR je bilo v skladu s pomočjo, odobreno v drugem sklepu Komisije o povrnitvi škode; povečanja kapitala v skupnem znesku 2,7 milijona EUR so bila le izvršitev javnega jamstva, odobrenega s prvim sklepom Komisije o povrnitvi škode v skladu z veljavnimi pravnimi in pogodbenimi določbami, in so bila v vsakem primeru del priglašanih ukrepov, saj so se nanašala na likvidnostne potrebe družbe TAROM v obdobju prestrukturiranja (glej uvodni izjavi 141 in 143); (ii) pogojna klavzula o jamstvih ni vplivala na tržno ravnanje družbe TAROM ali družbe CNAB, saj država kot nadzorni organ po zakonu ne sme posegati v poslovne odločitve uprave in kot je razvidno iz dejanskega ravnanja družb, ki temelji na povečanju verjetnosti celotnega odplačila dolga, nastalega zaradi kazni za zamudo pri plačilu, in bo v vsakem primeru umaknjena iz sporazuma (glej uvodno izjavo 144); (iii) družba TAROM je storila vse, kar je bilo v njeni moči, da bi dosegla najvišjo možno ceno za prodajo slota [...], kar dokazujeta sodelovanje z neodvisnim strokovnjakom in tekoči postopek zbiranja ponudb. Te pripombe romunskih organov so navedene v oddelku 6.9.
- (321) Iz navedb Romunije v zvezi s prvo trditvijo izhaja, da je mogoče kapitalske injekcije iz prve trditve razdeliti na tri

dele: (i) prvi del vključuje dve povečanja kapitala v višini 9 000 000 RON in 439 155 RON (skupaj 9 439 155 RON ali približno 1,9 milijona EUR), izvedeni na podlagi drugega sklepa o povrnitvi škode; (ii) drugi del vključuje povečanje kapitala v višini 5 394 285 RON, 5 460 515 RON in 1 663 200 RON (skupaj 12 518 000 RON) ali približno 2,7 milijona EUR, ki ga je Romunija priglasila kot pomoč za prestrukturiranje v okviru priglasitve v tej zadevi; (iii) tretji del pa sestavljajo odločitve delničarjev, ki so odobrili prihodnja povečanja kapitala do zneska približno 14,9 milijona RON ali približno 3,21 milijona EUR, ki jim niso sledile potrditvene odločitve skupščine delničarjev in ki niso bile izvedene.

- (322) Romunija je predložila ustrezne odločitve delničarjev in finančna poročila, ki dokazujejo, da povečanja kapitala, ki jih je ministrstvo za promet dejansko izvedlo v letih 2022 in 2023, znašajo 9 000 000 RON, 439 155 RON (skupaj 9 439 155 RON ali približno 1,9 milijona EUR), 5 394 285 RON, 5 460 515 RON oziroma 1 663 200 RON (skupaj 12 518 000 RON ali približno 2,7 milijona EUR). Razlog za to je, da vsa predhodno odobrena povečanja kapitala dejansko niso bila izvedena, saj je lahko družba TAROM del obrokov posojila, zavarovanega z jamstvom, prevzela iz lastnih sredstev. Iz tega sledi, da skupna povečanja kapitala, ki so bila do zdaj izvedena v obdobju prestrukturiranja, znašajo 21 957 155 RON (približno 4,6 milijona EUR) in ne približno 7,8 milijona EUR, kot trdi pritožnik. To potrjujejo letni računovodski izkazi družbe TAROM (za leto 2023 še niso bili revidirani).
- (323) Od tega zneska je bila kapitalska injekcija v višini 1,9 milijona EUR, ki ustreza prvemu delu prve trditve iz uvodne izjave 321, z drugim sklepom Komisije o povrnitvi škode odobrena kot združljiva pomoč v skladu s členom 107(2), točka (b), PDEU in zato ne vpliva na oceno priglašanih ukrepov.
- (324) Preostanek od teh 4,6 milijona EUR, in sicer 2,7 milijona EUR, ki ustreza drugemu delu prve trditve iz uvodne izjave 321, je Romunija v okviru priglasitve v obravnavani zadevi priglasila kot pomoč za prestrukturiranje. Ker so vsi obroki posojila, povezani s prvim sklepom o povrnitvi škode⁽¹¹⁶⁾, ki jih družba TAROM v obdobju prestrukturiranja zaradi primanjkljaja denarnih sredstev ne bo mogla plačati, kriti s kapitalskimi injekcijami, vključenimi v povečanje kapitala v višini 45,77 milijona EUR, ki je priglašeno kot pomoč za prestrukturiranje, je Komisija ustrezne kapitalske injekcije ocenila kot del priglašanih ukrepov. Sklep Komisije v zvezi s tem delom je upoštevan v tem sklepu v zvezi z navedenim povečanjem kapitala.
- (325) Od leta 2025 bo družba TAROM vse preostale obroke plačevala iz lastnih sredstev.
- (326) Kar zadeva preostala povečanja kapitala v skupnem znesku približno 3,21 milijona EUR, ki ustrezajo tretjemu delu prve trditve iz uvodne izjave 321, čeprav jih je skupščina delničarjev načeloma odobrila, te odločitve zgolj odpirajo teoretično možnost za take injekcije, vendar jim niso sledile potrditvene odločitve skupščine delničarjev, ki bi omogočale izvedbo takih povečanj. Ker takih potrditvenih sklepov ni bilo, do teh povečanj kapitala ni prišlo in bi bilo prezgodaj za oceno hipotetične prednosti, dodeljene družbi TAROM.
- (327) V zvezi z drugo trditvijo glede klavzule v sporazumu o jamstvih, sklenjenem med družbama TAROM in CNAB, Komisija ugotavlja, da v tem trenutku, ko je pozvana, naj zaključi preiskavo o združljivosti priglašanih ukrepov⁽¹¹⁷⁾ na podlagi informacij, ki jih je predložil pritožnik, nima zadostnih elementov, da bi ukrep, ki je predmet pritožbe, opredelila kot državno pomoč in ga štela za pomembnega za združljivost priglašanih ukrepov. Da pa bi skrbno preučila drugo trditev in hkrati ne zavlačevala postopka v zvezi s priglasenimi ukrepi, bo svojo oceno v zvezi z drugo trditvijo nadaljevala v ločenem postopku⁽¹¹⁸⁾.
- (328) Kar zadeva tretjo trditev v zvezi s prodajo slota [... pod njegovo tržno vrednostjo, zadostuje ugotovitev, da do zdaj ni

⁽¹¹⁶⁾ To so obroki za leto 2023 v skupni vrednosti 2,7 milijona EUR in obroki, ki bodo zapadli v letu 2024 v skupni vrednosti 3,29 milijona EUR, skupaj približno 5,99 milijona EUR.

⁽¹¹⁷⁾ Postopek preiskave, ki je v teku in se je začel 5. julija 2021, med katerim je Komisija ustrezno zaslila zainteresirane strani in odpravila svoje dvome iz sklepa o začetku postopka, je treba nemudoma zaključiti, tudi glede na tveganje (ki ga je podprla Romunija), da bodo nekateri pogodbeni izvajalci družbe TAROM prekinili svoje odnose z upravičenko, če do določenega datuma ne bo sprejeta dokončna odločitev o pomoči za prestrukturiranje, kar bo ogrozilo uspešno izvajanje načrta prestrukturiranja.

⁽¹¹⁸⁾ Zadeva SA.113203/2024 FC.

bila izvedena nobena prodaja, tako da je prezigodaj za oceno, ali bo hipotetična prodaja slota [...] izvedena pod običajnimi tržnimi pogoji in ali bi torej v trenutku prodaje kupcu takega slota zagotovila gospodarsko prednost. Iz tega sledi, da se ta trditve nanaša na morebitni prihodnji ukrep in zato ne vpliva na oceno priglašanih ukrepov.

- (329) Komisija na podlagi navedenega ugotavlja, da je drugi del prve trditve, ki jo je navedel pritožnik, del priglasitve v tem primeru, zato je sklep Komisije o tem delu upoštevan v tem sklepu v zvezi s priglašeno pomočjo za prestrukturiranje in zlasti v zvezi s kapitalsko injekcijo v višini 45,77 milijona EUR. Prvi del prve trditve je bil predmet predhodnega sklepa Komisije in v tem primeru ni zajet v priglasitvi, Komisija pa bo svoje končno stališče o tej trditvi sprejela v ločenem postopku iz uvodne izjave 327. V zvezi s tretjim del prve trditve ter drugo in tretjo trditvijo Komisija na podlagi informacij, ki jih je predložil pritožnik, nima zadostnih elementov, da bi ukrepe, ki so predmet pritožbe, opredelila kot državno pomoč, vendar bo te trditve ocenila v ločenem postopku iz uvodne izjave 327.

7.5 Sklep o združljivosti

- (330) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da so pomisleki, ki jih je izrazila v sklepu o začetku postopka, odpravljeni, negativni učinki pomoči za prestrukturiranje na konkurenco in trgovino pa omejeni, zlasti ob upoštevanju omejene velikosti upravičenke, zdrave konkurence na trgu in ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence, katerih izvajanje bi morala zagotoviti Romunija. Zato pozitivni učinki pomoči za prestrukturiranje na razvoj dejavnosti zračnega prevoza, pod pogojem, da Romunija zagotovi izvajanje posodobljenega načrta prestrukturiranja⁽¹¹⁹⁾, prevladajo nad preostalimi negativnimi učinki na konkurenco in trgovino, ki jima torej ne škodijo v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.
- (331) Komisija v svoji oceni ob upoštevanju pripomb zainteresirane strani in Romunije ter sprememb načrta za prestrukturiranje in podporne pomoči za prestrukturiranje, ki so bile uvedene za odpravo pomislekov, ugotavlja, da je pomoč za prestrukturiranje v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU, saj pospešuje razvoj storitev letalskega prevoza v, iz in znotraj Romunije ter ne izkrivlja konkurence in trgovine med državami članicami v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom. Informacije, ki jih je predložil pritožnik, ne glede na nadaljnjo preučitev dela pritožbe v ločenem postopku ne izpodbijajo ocene Komisije v tem sklepu.

8. ZAKLJUČEK

- (332) Komisija ugotavlja, da Romunija ni spoštovala obveznosti mirovanja iz člena 108(3) PDEU in je leta 2023 nezakonito odobrila del priglašanih ukrepov v višini približno 2,7 milijona EUR. Vendar Komisija ugotavlja, da je pomoč za prestrukturiranje, vključno z delom, ki je bil nezakonito dodeljen leta 2023, združljiva z notranjim trgov v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

1. Kapitalska injekcija v višini 2,7 milijona EUR, ki je bila leta 2023 dodeljena družbi TAROM S.A., pomeni državno pomoč, Komisija pa obžaluje, da jo je Romunija nezakonito dodelila v nasprotju s členom 108(3) Pogodbe o delovanju Evropske unije.
2. Pomoč za prestrukturiranje družbi TAROM S.A., ki jo je Romunija delno izvedla in jo namerava izvesti v obliki kapitalske injekcije države v višini približno 45,77 milijona EUR (ki je bila in bo izvedena v RON), in odpis dolga, ki ustreza znesku posojila za reševanje z obrestmi in morebitnimi razlikami v menjalnih tečajih v višini 49,53 milijona EUR, kar skupaj znaša približno 95,3 milijona EUR, sta združljiva z notranjim trgov v smislu člena 107(3), točka (c), Pogodbe o delovanju Evropske unije.

⁽¹¹⁹⁾ Točka 122 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

Člen 2

Romunija v dveh mesecih po priglasitvi tega sklepa Komisijo obvesti o ukrepih, ki jih je sprejela za uskladitev s tem sklepom.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Romunijo.

V Bruslju, 29. aprila 2024

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
izvršna podpredsednica
