2025/775

24.4.2025

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2025/775

af 29. april 2024

om statsstøtte SA.59344 — 2021/C (ex 2021/N, ex 2020/PN) — Omstruktureringsstøtte til TAROM

(meddelt under nummer C(2024) 2968)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til i overensstemmelse med ovennævnte artikler ([1]) at fremsætte bemærkninger, under hensyntagen til de bemærkninger, der er modtaget fra tredjeparter under proceduren, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Efter kontakter forud for anmeldelsen ([2]) meddelte de rumænske myndigheder den 28. maj 2021 Kommissionen, at de havde til hensigt at yde omstruktureringsstøtte til TAROM S.A. (herefter »TAROM«).

(2) Ved brev af 5. juli 2021 meddelte Kommissionen de rumænske myndigheder, at den havde truffet afgørelse om at indlede proceduren, jf. artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (herefter »TEUF«) med hensyn til denne støtteforanstaltning. De rumænske myndigheder fremsatte sine kommentarer til bemærkningerne i dette brev den 11. august 2021.

(3) Kommissionens afgørelse om at indlede proceduren (»indledningsafgørelsen«) blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ([3]) den 3. september 2021. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger.

(4) Ud over bemærkningerne fra de rumænske myndigheder modtog Kommissionen inden for den fastsatte frist bemærkninger fra en interesseret part, nemlig Wizz Air Hungary Zrt. (herefter »Wizz Air«) ([4]). Den videresendte disse bemærkninger til de rumænske myndigheder, som fik lejlighed til at fremsætte bemærkninger hertil. De rumænske myndigheders bemærkninger blev modtaget ved brev af 12. november 2021.

(5) De rumænske myndigheder fremsendte yderligere oplysninger til Kommissionen den 29. juli 2021, 14. februar 2022, 27. maj 2022, 23. september 2022, 21. november 2022, 21. december 2022, 24. februar 2023, 27. marts 2023, 5. april 2023, 12. april 2023, 20. april 2023, 30. maj 2023, 28. juni 2023, 13. juli 2023, 18. juli 2023, 21. juli 2023, 24. juli 2023, 28. juli 2023, 31. juli 2023, 3. august 2023, 22. august 2023, 7. september 2023, 13. september 2023, 28. september 2023, 7. november 2023, 12. december 2023, 12. januar 2024, 17. januar 2024, 1. februar 2024, 8. februar 2024, 15. februar 2024, 7. marts 2024, 19. marts 2024, 21. marts 2024, 25. marts 2024, 26. marts 2024, 29. marts 2024, 4. april 2024, 12. april 2024, 15. april 2024, 16. april 2024, 17. april 2024, 19. april 2024 og 25. april 2024.

([1]) EUT C 355 af 3.9.2021, s. 10.
([2]) Disse udvekslinger begyndte den 24.8.2020, da Rumænien forhåndsanmeldte et udkast til omstruktureringsplan, og omfattede indtil anmeldelsen udveksling af e-mails, tekniske drøftelser under video- og telekonferencer og foreløbig feedback om udkastet til omstruktureringsplan.
([3]) Jf. fodnote 1.
([4]) Wizz Airs indsendelse af 4.10.2021.

(6) Den 14. marts 2024 modtog Kommissionen en klage ([5]) fra Wizz Air Malta Limited (herefter »Wizz Air Malta«), som Rumænien fremsatte bemærkninger til den 28. marts 2024, 4. april 2024, 16. april 2024, 19. april 2024 og 24. april 2024.

(7) Den 11. juli 2023 indvilligede de rumænske myndigheder undtagelsesvis i at give afkald på sine rettigheder i henhold til artikel 342 i TEUF sammenholdt med artikel 3 i Rådets forordning (EF) nr. 1/1958 ([6]) og i at få denne afgørelse vedtaget og meddelt i henhold til artikel 297 i TEUF på engelsk ([7]).

2. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE

2.1. Støttemodtageren

(8) TAROM er et rumænsk luftfartsselskab, der blev oprettet som et statsligt selskab i 1954. Det blev omorganiseret i henhold til lovdekretet fra 1997 ([8]) og oprettet som et aktieselskab i henhold til lov nr. 136/1998 ([9]) som Rumæniens nationale lufttransportselskab. Den rumænske stat, repræsenteret ved ministeriet for transport, infrastruktur og kommunikation (herefter »transportministeriet«), ejer direkte 97,25 % af aktierne. De resterende minoritetsaktier ejes af to offentlige selskaber: Bucharest Airports National Company (herefter »CNAB«) 1,44 % og Romatsa RA (den rumænske lufttrafiktjeneste) 1,23 %, og af en privat aktionær, investeringsfonden Muntenia, som ejer 0,08 % af aktierne. De rumænske myndigheder har anført, at TAROM ikke er en del af en større koncern, da det er et uafhængigt beslutningscenter, der ikke forvaltes sammen med andre statslige holdingselskaber. TAROM har […] — og er minoritetsaktionær i flere andre selskaber, f.eks. […] eller […] ([10]).

(9) TAROM er hovedsagelig aktiv inden for lufttransport af passagerer, fragt og post. Pr. 19. december 2023 havde TAROM efter en organisatorisk omstrukturering 1 156 ansatte, hvoraf ca. […] er i den tekniske afdeling (vedligeholdelse og reparation). Det har været medlem af SkyTeam-alliancen siden 2010. TAROM er et luftfartsselskab med et enkelt knudepunkt med hovedsæde i OTP-lufthavn i regionen Ilfov. Pr. december 2023 bestod TAROM's flåde af 18 luftfartøjer, der beflyver 28 ruter, hvoraf 21 er internationale og syv er indenlandske. På sine internationale ruter forbinder TAROM Bukarest med hovedstæder i og uden for Europa samt med andre knudepunkter i Europa. Ud over ruteflyvninger tilbyder TAROM også transporttjenester til rejsearrangører. I 2023 var den anslåede andel af charterflyvninger i TAROM's samlede nettoindtægter […] %. Som følge af covid-19-pandemien mistede TAROM 73 % af sin trafik før pandemien i 2020 og gik fra at transportere 3,1 mio. passagerer i 2019 til at transportere 900 000 passagerer i 2020. Genopretningen begyndte i 2021, hvor passagertallene steg til 1,6 mio. og accelererede i 2022, hvor TAROM befordrede ca. 2,2 mio. passagerer. Antallet af befordrede passagerer i 2023 anslås til […] mio., hvilket stadig er […] % under TAROM's trafikniveau før pandemien, dvs. niveauet i 2019.

(10) I 2019 var TAROM's andel af det rumænske lufttrafikmarked […] %, mens det største luftfartsselskab på dette marked, lavprisselskabet Wizz Air, havde en andel på 25,7 %. Blue Air, den næststørste aktør, havde en andel på 17,1 %, og Lufthansa var det fjerdestørste flyselskab, tæt bag TAROM med en andel på 12,3 %. Disse markedsandele har været mere eller mindre stabile i de seneste år, hvor Wizz Air i 2022 nåede op på 25,2 %, Blue Air 18,6 %, TAROM [...] % og Lufthansa 10,6 %. I 2023 ændrede situationen sig, bl.a. på grund af Blue Airs insolvens, hvor Wizz Air øgede sin andel til 37,5 %, TAROM kom på andenpladsen med [...] %, og Ryanair blev den tredjestørste

([5]) SA.113203 — Påstået statsstøtte til TAROM.
([6]) Forordning nr. 1 om den ordning, der skal gælde for Det Europæiske Økonomiske Fællesskab på det sproglige område (EFT 17 af 6.10.1958, s. 385/58).
([7]) Ved brev af 29.12.2021.
([8]) Lovdekret nr. 45/1997 om oprettelse af det kommercielle selskab »Det nationale rumænske lufttransportselskab — TAROM« — S.A.
([9]) Lov nr. 136/1998 af 29.6.1998 offentliggjort i den rumænske statstidende, del I, nr. 241 af 2.7.1998 om godkendelse af lovdekret nr. 45/1997 om oprettelse af det kommercielle selskab »Det nationale rumænske lufttransportselskab — TAROM« — S.A.
([10]) Nærmere bestemt ejer TAROM, bortset fra [...], andele i følgende selskaber: […].

konkurrent på markedet med en andel på 13,7 %, hvilket er tæt på TAROM's andel. Lufthansa med 5,6 % og en ny aktør, HiSky ([11]), der nåede op på 5,3 %, var de fjerde- og femtestørste konkurrenter i 2023. TAROM's nuværende hovedkonkurrenter på det rumænske marked er således Wizz Air, som er den dominerende aktør med 30 fly baseret i Rumænien og udbyder ca. 170 ruter fra seks baser (OTP, Cluj, Craiova, Iași, Sibiu og Timișoara) og endnu et lavprisselskab, Ryanair. Sidstnævnte er blevet det tredjestørste luftfartsselskab på det rumænske marked og tilbyder forbindelser fra tre lufthavne (OTP, Cluj og Iași) på ca. 44 ruter. Som de rumænske myndigheder har gjort gældende, er lufttransportmarkedet i Rumænien kendetegnet ved en høj grad af koncentration og rivalisering mellem de fem til seks første luftfartsselskaber, der dominerer markedet. De fem største luftfartsselskabers samlede markedsandel steg til 78 % i 2023. Luftfartsindustrien er forholdsvis konkurrencedygtig, og ved udgangen af 2023 var der 20 registrerede luftfartsselskaber, der udførte rute- og charterflyvninger på det rumænske marked. Markedet domineres af lavprisselskaber, i øjeblikket Wizz Air, Ryanair og HiSky (salgsmæssigt ca. 57 % i 2023 og med hensyn til passagerer transporterede de ca. 70 % af markedsandelen i 2022 (de tre ovennævnte lavprisselskaber og Blue Air)). Af de luftfartsselskaber, der foretager regelmæssige flyvninger til og fra de rumænske lufthavne, har kun fire selskaber baser i hele Rumænien, nemlig tre lavprisselskaber (Wizz Air, Ryanair og HiSky) og TAROM.

2.2. **Baggrunden for foranstaltningerne**

2.2.1. *Redningsstøtten*

(11) Den 19. februar 2020 anmeldte de rumænske myndigheder til Kommissionen deres planer om at yde redningsstøtte til TAROM. På tidspunktet for denne anmeldelse var TAROM ifølge de rumænske myndigheder i økonomiske vanskeligheder på grund af sine akkumulerede tab, hovedsagelig på grund af en aldrende og uensartet flåde med høje vedligeholdelsesomkostninger og høje brændstofafgifter, hvilket igen påvirkede TAROM's overskud, operationelle likviditet og likvide midler negativt. Ved afgørelse af 24. februar 2020 ([12]) (herefter »afgørelsen om redningsstøtte«) godkendte Kommissionen et lån på 175 952 000 RON (ca. 36,66 mio. EUR til den dagældende vekselkurs) til TAROM (herefter »redningslånet«) på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF som fortolket i rammebestemmelserne for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikkefinansielle virksomheder (herefter »rammebestemmelserne«) ([13]). De rumænske myndigheder bekræfter, at bortset fra den redningsstøtte, der blev ydet i henhold til afgørelsen om redningsstøtte, har hverken TAROM eller noget datterselskab, der kontrolleres af det, modtaget rednings- eller omstruktureringsstøtte som omhandlet i rammebestemmelserne i de seneste ti år, og at TAROM's omstruktureringsplan ikke indebærer kapitalindskud eller investeringer i enheder, hvori TAROM besidder kapitalinteresser.

(12) Den 4. maj 2022 frifandt Retten Kommissionen for Wizz Airs påstand om annullation af afgørelsen om redningsstøtte ([14]). Ved dom af 11. januar 2024 forkastede Den Europæiske Unions Domstol (»Domstolen«) Wizz Airs appel til prøvelse af Rettens dom fra 2022 ([15]). Domstolen bekræftede navnlig, at Retten ikke havde begået en retlig fejl ved at fastslå, at Kommissionen med henblik på en vurdering af, om der var risiko for afbrydelse af en vigtig tjeneste, der er vanskelig at genetablere som omhandlet i punkt 44, litra b), i rammebestemmelserne, ikke var forpligtet til at tage hensyn til størrelsen af det marked, som TAROM opererer på, eller den andel, som dette selskab har på dette marked ([16]).

2.2.2. *TAROM's finansielle vanskeligheder*

(13) De rumænske myndigheder har gjort gældende, at TAROM er en kriseramt virksomhed, da over halvdelen af den tegnede aktiekapital er forsvundet som følge af akkumulerede tab, jf. punkt 20, litra a), i rammebestemmelserne.

([11]) HiSky indtrådte på det rumænske lufttransportmarked i marts 2021 og leverer nogle ruteflyvninger samt charterflyvninger. Pr. december 2023 driver selskabet en flåde på syv fly, der beflyver ca. 25 ruter, hvoraf to indenrigsruter forbinder OTP-lufthavn med henholdsvis Cluj og Timișoara.

([12]) Kommissionens afgørelse af 24. februar 2020 C(2020) 1160 final i sag SA.56244 (2020/N) — Rumænien — Redningsstøtte til TAROM (EUT C 310 af 18.9.2020, s. 1).

([13]) EUT C 249 af 31.7.2014, s. 1.

([14]) Rettens dom af 4.5.2022, Wizz Air Hungary mod Kommissionen, T-718/20, ECLI:EU:T:2022:276.

([15]) Domstolens dom af 11.1.2024, Wizz Air Hungary mod Kommissionen, C-440/22, ECLI:EU:C:2024:26.

([16]) Ibidem, præmis 39.

TAROM har akkumuleret tab siden 2004 og har haft betydelige tab i de seneste år. TAROM's tegnede aktiekapital i 2021 var på ca. 3,57 mia. RON ([17]) (ca. 717,21 mio. EUR) ([18]). TAROM registrerede tab på 90,3 mio. EUR i 2020, 66,6 mio. EUR i 2021 og 55,7 mio. EUR i 2022, akkumulerede tab på 3 623 825 813 RON i 2020 (ca. 728,03 mio. EUR) og på 3 951 281 534 RON i 2021, hvilket svarer til ca. 793,81 mio. EUR. TAROM's egenkapital blev negativ i 2021 og udgjorde - 51 283 857 EUR ved udgangen af 2021 og - 90 884 124 EUR ved udgangen af 2022. TAROM's foreløbige resultater for 2023 viser en egenkapital på [...] EUR pr. 31. december 2023.

(14) De rumænske myndigheder har endvidere anført, at TAROM opfylder kriterierne i national ret for at blive taget under insolvensbehandling på begæring af sine kreditorer, jf. punkt 20, litra c), i rammebestemmelserne. I henhold til rumænsk national lovgivning kan enhver kreditor med fordringer mod sin skyldner på over 50 000 RON (ca. 10 045 EUR), som er forfaldne i mere end 60 dage, indgive en insolvensbegæring til retten. Skyldneren kan dog forsvare sig mod kreditors begæring og angive, at den pågældende har tilstrækkelig likviditet, selv om ovennævnte betingelser er opfyldt. TAROM risikerer, at visse kreditorer på et hvilket som helst tidspunkt kan vælge at indgive begæring om indledning af insolvensbehandling.

(15) De rumænske myndigheder har forklaret, at der er flere årsager til TAROM's finansielle vanskeligheder. Både interne og eksterne faktorer førte til et fald i TAROM's konkurrenceevne og en stigning i driftsomkostningerne. For det første har TAROM drevet en gammel flåde (gennemsnitsalderen for TAROM's jetfly er mellem 13 og 18 år, og fire af dets Boeing 737-300 har en gennemsnitsalder på 25 år), som var meget diversificeret (dvs. Avion de Transport Régional G.I.E. (herefter »ATR«), Boeing og Airbus) og krævede høje vedligeholdelsesomkostninger, tekniske opgraderinger og modernisering. TAROM har også drevet et betydeligt antal urentable ruter ([19]), og i 2019 havde det kun tre ruter, der nåede C3-rentabilitetsniveauet ([20]). For det andet førte andre aktørers, navnlig lavprisselskabernes, indtræden på markedet til et stigende pres på TAROM's prisfastsættelse. For det tredje var der problemer med arbejdsstyrken i form af en lav arbejdsbyrde, højere arbejdskraftomkostninger end nødvendigt, øget bureaukrati, demotivering af arbejdstagerne og vanskeligheder med at tiltrække og fastholde kvalificerede personer. For det fjerde har der været ineffektivitet i driften, som omfattede ineffektivitet i den tekniske afdeling (f.eks. lav produktivitet, manglende certificeringer og tekniske færdigheder, for høje ledelsesniveauer og manglende resultatindikatorer) og i indkøbsafdelingen (ustandardiseret, manuel, uplanlagt og decentraliseret anskaffelsesproces, lav produktivitet og manglende resultatindikatorer) og urentable (indenlandske og internationale) billetbureauer. Desuden svækkede stigende brændstofomkostninger og andre omkostninger og begrænsede yderligere indtægter TAROM's rentabilitet. Hovedårsagen til de forværrede driftsresultater er den skæve udvikling i driftsomkostningerne i forhold til indtægterne. De driftsomkostninger, der har den største negative indvirkning, er brændstofomkostningerne, vedligeholdelsesomkostningerne for den aldrende flåde samt omkostningerne som følge af ineffektivitet i driften.

(16) Dette har ført til en betydelig akkumulering af tab, hvilket har medført, at TAROM har en negativ egenkapital, og til en akkumulering af gæld og en udtømning af kontantreserver, hvilket har medført, at TAROM har negative pengestrømme. Endelig intensiverede covid-19-pandemien tabene i 2020 og 2021 på grund af et betydeligt fald i flyveaktiviteten og dermed i indtægterne. Selv om TAROM to gange har modtaget skadeserstatningsstøtte i henhold

([17]) Anmeldelsesformular, 21.12.2022.

([18]) Den vekselkurs, der anvendes i denne afgørelse, er 1 RON = 0,2012 EUR (og omvendt 1 EUR = 4,9706 RON, som er den vekselkurs, der blev registreret af Den Europæiske Centralbank (ECB) den 6.3.2024.

([19]) F.eks. ruterne mellem Bukarest (OTP-lufthavn) og Tbilisi, Alicante, Erevan, Hamburg, Larnaca, Sibiu, Stockholm, Valencia, Barcelona, München, Wien og ruterne Cluj-Iași og Iași-Timișoara. Disse ruter var urentable på C3-rentabilitetsniveau, og nogle af dem var også urentable på C1-rentabilitetsniveau (jf. fodnote 20).

([20]) C3-rentabilitetsniveau repræsenterer resultatet efter fradrag af de direkte driftsomkostninger, flyudgifter og administrationsomkostninger, mens C1-rentabilitetsniveau kun tager højde for direkte driftsomkostninger, og C2-rentabilitetsniveau kun tager højde for direkte driftsomkostninger og flyudgifter.

til artikel 107, stk. 2, litra b), i TEUF ([21]) for den skade, der er lidt som en direkte følge af statslige foranstaltninger, som havde til formål at forhindre spredningen af covid-19, var disse støtteforanstaltninger ikke rettet mod at afhjælpe eller mindske TAROM's finansielle vanskeligheder, der eksisterede allerede før pandemiens udbrud, men havde blot til formål at kompensere luftfartsselskabet for tab, der var direkte forårsaget af pandemiens ekstraordinære omstændigheder og de dermed forbundne trafikrestriktioner.

(17) Som de rumænske myndigheder har anført, er alle TAROM's aktiver, der har en vis værdi, og navnlig alle de luftfartøjer, der ejes af TAROM, pantsat som led i de nuværende finansieringsaftaler eller som garantier mod udestående gæld (f.eks. er Airbus 318-fly pantsat til det redningslån, der er omhandlet i betragtning 11, og den statsstøtte, som TAROM modtog i henhold til den første afgørelse om skadeserstatning, blev også ydet i form af en lånegaranti, som TAROM skulle sikre mod sine aktiver). Desuden stammer de fly, der vil indgå i TAROM's flåde som led i flådefornyelsesprogrammet, fra leasingaftaler og vil derfor ikke være til rådighed som sikkerhed (jf. betragtning 61). Ifølge de rumænske myndigheder vil TAROM derfor ikke have tilstrækkelige aktiver i fremtiden til at sikre lån. På grund af manglen på aktiver, der kan tjene som sikkerhed, har de rumænske myndigheder gjort gældende, at TAROM ikke vil være i stand til at opnå bankfinansiering, og at der ikke er identificeret nogen kortfristede finansieringsalternativer.

2.3. **Omstruktureringsstøtteforanstaltningerne**

(18) De rumænske myndigheder anmeldte følgende to foranstaltninger til fordel for TAROM til Kommissionen som omstruktureringsstøtte: i) en række aktiekapitalforhøjelser ([22]) gennem statens kapitalindskud svarende til i alt ca. 45,77 mio. EUR (hvoraf 12 518 000 RON eller ca. 2,7 mio. EUR allerede er blevet gennemført i 2023 ([23]) og de resterende 43,07 mio. EUR vil blive gennemført fra 2024, idet alle gennemførte og planlagte forhøjelser foretages i RON) og ii) en gældsafskrivning på redningslånet med renter på i alt 49,53 mio. EUR (samlet benævnt »omstruktureringsstøtteforanstaltningerne«). Beløbet under i) ovenfor dækker TAROM's likviditetsunderskud i omstruktureringsperioden, herunder et beløb på 5,99 mio. EUR til tilbagebetaling af rater af det lån, der er garanteret i henhold til den første afgørelse om skadeserstatning (herefter »COVID-19-lånet«). Gældsafskrivningen består af redningslånets hovedstol på ca. 36,7 mio. EUR, kapitaliserede renter for perioden maj 2020 ([24])-april 2024 og eventuelle valutakursforskelle i den pågældende periode. De rumænske myndigheder har gjort gældende, at efter afskrivningen af det tilsvarende beløb vil TAROM's forpligtelse til at tilbagebetale redningslånet og de dermed forbundne omkostninger blive annulleret. Tilsammen beløber de to omstruktureringsstøtteforanstaltninger sig til ca. 95,3 mio. EUR.

(19) Finansieringen af foranstaltningerne vil blive ydet fra transportministeriets budget. Der vil blive ydet omstruktureringsstøtte på grundlag af artikel 20 i lovdekret nr. 45/1997 om oprettelse af det kommercielle selskab »Det nationale rumænske lufttransportselskab — TAROM« S.A., som ændret ved regeringens hastedekret nr. 113/2021 af 10. oktober 2021, på grundlag af hvilket der vil blive udstedt en regeringsbeslutning om godkendelse af størrelsen og formen af statsstøtten efter vedtagelsen af Kommissionens afgørelse om godkendelse af omstruktureringsstøtten til TAROM og i overensstemmelse med en sådan afgørelse. De rumænske myndigheder har anført, at hastedekretet således indeholder en standstill-forpligtelse i overensstemmelse med artikel 108, stk. 3, i TEUF,

([21]) Kommissionens afgørelse af 2. oktober 2020 C(2020) 6910 final i statsstøttesag SA.56810 (2020/N) — Rumænien — COVID-19: Støtte til TAROM (EUT C 94 af 19.3.2021, s. 1) — den første afgørelse om skadeserstatning, Kommissionens afgørelse af 29. april 2022 C(2022) 2934 final i sag SA.63360 (2021/N) — Rumænien COVID-19 — TAROM skadeserstatning II (EUT C 378 af 30.9.2022, s. 1) — den anden afgørelse om skadeserstatning.

([22]) Benævnes også i denne afgørelse som »kapitalforhøjelse(r)« eller »kapitalindskud«.

([23]) Den 29.11.2023 meddelte de rumænske myndigheder Kommissionen, at TAROM ikke ville være i stand til at tilbagebetale en rate af covid-19-lånet, for hvilket Kommissionens første afgørelse om skadeserstatning (jf. betragtning (16)) havde godkendt statsstøtte i form af en offentlig garanti, og de anmodede derfor om Kommissionens tjenestegrenes syn på gennemførelsen af garantien. Kommissionens tjenestegrene meddelte Rumænien, at en simpel opfyldelse af garantien, hvor kautionisten tilbagebetaler kreditor, og kreditors rettigheder overføres til kautionisten, ikke ville indebære ny støtte. Da den offentlige ejer af TAROM imidlertid i henhold til rumænsk ret var forpligtet til at tilvejebringe midlerne til tilbagebetaling af afdraget i form af en kapitalforhøjelse, anmeldte de rumænske myndigheder denne kapitalforhøjelse som led i omstruktureringsstøtten. De samlede kapitalforhøjelser med henblik på tilbagebetaling af covid-19-lånerater i omstruktureringsperioden vil ikke overstige 5,99 mio. EUR, bestående af de 2,7 mio. EUR, der allerede er ydet i 2023, og et beløb på 3,29 mio. EUR, der er planlagt i 2024. De resterende rater af lånet efter 2024 vil blive tilbagebetalt af TAROM af egne midler.

([24]) Selvom Kommissionen godkendte redningslånet den 24.2.2020 (jf. betragtning (11)), ydede de rumænske myndigheder først støtten den 29.4.2020.

hvorefter støtten først vil blive ydet til TAROM, efter at Kommissionen har godkendt støtten, og datoen for ydelsen af støtten vil være datoen for de nationale myndigheders tilsagn om at yde støtten med forbehold af Kommissionens godkendelse. Rumænien har anført, at standstill-forpligtelsen ikke er blevet anvendt på ca. 2,7 mio. EUR, der blev ydet i flere rater i RON i marts 2023, juni 2023 og september 2023 til tilbagebetaling af rater af et COVID-19-lån.

2.4. Den oprindelige omstruktureringsplan for TAROM

(20) Den 28. maj 2021 underrettede de rumænske myndigheder Kommissionen om en omstruktureringsplan (herefter »den oprindelige omstruktureringsplan«) støttet med 190,7 mio. EUR i omstruktureringsstøtte bestående af i) Rumæniens gældsafskrivning på 40,6 mio. EUR af det lån, der blev ydet som redningsstøtte (36,7 mio. EUR i hovedstol og tilsvarende renter), ii) et kapitalindskud på 92,9 mio. EUR fra Rumænien og iii) et tilskud på 57,2 mio. EUR.

(21) Den oprindelige omstruktureringsplan omfattede perioden 2021-2025. I den oprindelige omstruktureringsplan forventedes det, at TAROM ville skabe overskud i 2024 og opnå et afkast af den investerede kapital på 7,38 % i 2024. De samlede omstruktureringsomkostninger, der forventedes at opstå i den femårige oprindelige omstruktureringsperiode, beløb sig til 408,5 mio. EUR.

(22) Den oprindelige omstruktureringsplan omfattede følgende række foranstaltninger:

a) fornyelse af flåden: indfasning af nye og udfasning af gamle luftfartøjer, hvilket fører til en ændring i flåden fra 29 fly i 2020 til 17 fly i 2024, med en samlet tilsvarende kapacitet med hensyn til disponible sæde-km ([25]) ved afslutningen af omstruktureringen

b) kommercielle optimeringsforanstaltninger: ruteoptimering, adskillelse af tjenester, øget fokus på charterflyvninger osv.

c) organisatoriske effektivitetsforanstaltninger: tilpasning af kernestrukturen til det nuværende og fremtidige aktivitetsniveau, optimering af den tekniske afdeling osv.

d) foranstaltninger til omkostningsoptimering: reduktion af brændstofomkostninger, personalereduktion, flytning af medarbejdere osv.

(23) Hverken den private minoritetsaktionær i TAROM (investeringsfonden Muntenia) eller TAROM's kreditorer skulle påtage sig nogen form for byrdefordeling, og det var ikke klart, om de minoritetsaktionærer, der ikke bidrager til byrdefordelingen, ville blive anmodet om at opgive deres respektive aktier til staten.

(24) Der blev planlagt følgende foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger: a) indstilling af flyvninger til 10 destinationer, både internationale og indenlandske, og frigivelse af tilsvarende slots, b) afhændelse af TAROM's minoritetsandele i selskaber [...], [...] og [...] og c) udlicitering af en del af TAROM's vedligeholdelses- og reparationsaktiviteter (den tekniske afdeling) via et joint venture med [...], der er en ekstern privat leverandør. Som adfærdsmæssige foranstaltninger foreslog de rumænske myndigheder, at TAROM skulle afholde sig fra at købe kapitalandele i andre virksomheder i den indledende omstruktureringsperiode, undtagen hvor det var nødvendigt for at sikre dens langsigtede rentabilitet, og fra at anvende støtten som reklame ved salg af sine produkter.

([25]) I luftfartsindustrien er en disponibel sæde-km den grundlæggende produktionsenhed for et luftfartsselskab, der transporterer passagerer, og måler passagertransportkapaciteten. Den beregnes ved at gange antallet af pladser, der er til rådighed for passagererne, med den tilbagelagte afstand i kilometer.

2.5. Begrundelse for indledning af den formelle undersøgelsesprocedure

(25) Da Kommissionen var i tvivl om, hvorvidt den anmeldte omstruktureringsstøtte ville være forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF som fortolket i rammebestemmelserne, indledte den en formel undersøgelsesprocedure den 5. juli 2021, hovedsagelig af følgende årsager: omfanget af egetbidraget, byrdefordelingen, genoprettelsen af rentabiliteten og foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger. Desuden gav Kommissionen udtryk for visse betænkeligheder med hensyn til støttens hensigtsmæssighed.

2.5.1. *Støttens hensigtsmæssighed*

(26) På tidspunktet for vedtagelsen af indledningsafgørelsen forekom de planlagte støtteinstrumenter og -beløb at være tilstrækkelige til at løse TAROM's solvens- og likviditetsproblemer og kunne derfor anses for at være hensigtsmæssige. Tilskuds- og gældsafskrivningen blev nemlig anset for at imødekomme TAROM's likviditetsbehov, mens kapitalforhøjelsen havde til formål at forbedre selskabets solvens ([26]).

(27) Som anført i indledningsafgørelsen ([27]) ville ydelsen af omstruktureringsstøtte i form af et (vederlagsfrit) tilskud på 40,6 mio. EUR og en gældsafskrivning på 57,2 mio. EUR imidlertid ikke gøre det muligt for den stat, der fungerer som støtteyder, at høste nogen fordele af en vellykket omstrukturering, selv om TAROM efter afslutningen af den oprindelige omstruktureringsperiode forventedes at opnå positive nettoresultater.

2.5.2. *Egetbidrag*

(28) Det fremgik, at det påståede egetbidrag fra TAROM på 217,8 mio. EUR, som de rumænske myndigheder havde foreslået, hverken var reelt eller faktisk ([28]). For størstedelen af egetbidraget baserede de rumænske myndigheder sig på forhandlinger om finansielle leasingkontrakter med potentielle leasinggivere eller banker. Uden et fast tilsagn om finansiering fra en leasinggiver eller en bank kunne de 150,9 mio. EUR i den finansielle leasingkontrakt imidlertid ikke betragtes som et reelt og faktisk egetbidrag ([29]). Desuden var der ingen markedsinvestor eller långiver, der bakkede kraftigt op om den oprindelige omstruktureringsplan ([30]). Salgsproceduren for TAROM's aktiver (fly og minoritetsinteresser i vertikalt forbundne selskaber), der blev foreslået som en anden finansieringskilde, var ikke indledt, og der var hverken en oprindelig køber af TAROM's minoritetsinteresser, og de tilsvarende værdiansættelsesrapporter var heller ikke klar ([31]). Desuden ville det skulle bekræftes, om CNAB's køb af TAROM's aktiver ville blive foretaget på betingelser, som en markedsøkonomisk aktør ville have accepteret, eftersom CNAB er statsejet ([32]).

(29) Den foreløbige vurdering af den oprindelige omstruktureringsplan viste, at højst 25 % af omstruktureringsomkostningerne kunne betragtes som finansieret gennem et reelt, faktisk og støttefrit egetbidrag ([33]), hvorimod punkt 64 i rammebestemmelserne kræver en egenandel på mindst 50 % af sådanne omkostninger, og de rumænske myndigheder fremførte ikke nogen argumenter, der viste særlige vanskeligheder eller ekstraordinære omstændigheder, som kunne begrunde, at andelen af TAROM's eget bidrag skulle være under 50 % af omstruktureringsomkostningerne.

2.5.3. *Byrdefordeling*

(30) De rumænske myndigheder har erkendt, at hverken den private minoritetsaktionær i TAROM (investeringsfonden Muntenia) eller TAROM's kreditorer ville give nogen form for byrdefordeling, og det var ikke klart, om de minoritetsaktionærer, der ikke bidrager til byrdefordelingen, ville blive bedt om at opgive deres andel til staten ([34]).

([26]) Betragtning 50 til indledningsafgørelsen.
([27]) Betragtning 49 til indledningsafgørelsen.
([28]) Betragtning 52 til indledningsafgørelsen.
([29]) Betragtning 52 til indledningsafgørelsen.
([30]) Betragtning 52 til indledningsafgørelsen.
([31]) Betragtning 53 og 54 til indledningsafgørelsen.
([32]) Betragtning 54 til indledningsafgørelsen.
([33]) Betragtning 57 til indledningsafgørelsen.
([34]) Betragtning 56 til indledningsafgørelsen.

Kommissionen tvivlede derfor på, om støtten opfyldte kriterierne i punkt 65-67 i rammebestemmelserne, ifølge hvilke støtte til dækning af tab kun bør ydes på vilkår, der indebærer en passende byrdefordeling mellem eksisterende investorer, hvilket normalt ville betyde, at etablerede aktionærer og efterstillede kreditorer skal absorbere tabene fuldt ud, før der er foretaget statslig indgriben.

2.5.4. *Genoprettelse af den langsigtede rentabilitet og omstrukturering inden for en rimelig tidshorisont*

(31) Som anført i indledningsafgørelsen ([35]) indeholdt den oprindelige omstruktureringsplan skøn baseret på Eurocontrols femårsprognose Europa 2020-2024 og dermed på troværdige hypoteser vedrørende covid-19-vaccinationskampagnescenarier. Ifølge basisscenariet ville rentabiliteten være genoprettet senest i 2025. Desuden ville TAROM's finansielle nøgletal for 2025 (afkast af aktiver, afkast af investeret kapital og nettofortjenstmargen) være i overensstemmelse med de historiske finansielle nøgletal for TAROM's peergruppe. Omstruktureringsplanen indeholdt imidlertid ingen forklaring på rimeligheden af det rentabilitetsniveau, som TAROM angiveligt ville opnå i 2025, og yderligere præciseringer af testene, de vejede gennemsnitlige kapitalomkostninger (herefter »WACC«) ([36]), komponenter og peergruppeudvælgelse var nødvendige. Det forventede rentabilitetsniveau forekom optimistisk i betragtning af TAROM's historiske resultater. I det pessimistiske scenario ville rentabiliteten desuden først blive genoprettet fra 2027, dvs. uden for den omstruktureringsperiode, der skulle løbe indtil 2025. Kravet i punkt 47 i rammebestemmelserne, dvs. at omstruktureringsplanen skal genoprette støttemodtagerens langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidshorisont i både basisscenariet og det pessimistiske scenario, var således ikke opfyldt. I både basisscenariet og det pessimistiske scenario fremlagde de rumænske myndigheder ikke tilstrækkelige oplysninger om peergruppens sammensætning eller de tal, der lå til grund for peergruppens data.

(32) Kommissionen nærede således tvivl om, hvorvidt den oprindelige omstruktureringsplan var af passende varighed og ville føre til genoprettelse af TAROM's rentabilitet ved udgangen af omstruktureringsperioden, fordi det ikke var klart, at TAROM ville give et tilstrækkeligt afkast og kunne forblive på markedet uden yderligere støtte ([37]).

2.5.5. *Tilstedeværelse og effektivitet af meningsfulde foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger*

(33) I indledningsafgørelsen ([38]) fandt Kommissionen foreløbigt, at det ikke var tilstrækkeligt godtgjort, at der var planlagt reelle strukturelle foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger. For det første vedrørte kun et begrænset antal af de foreslåede frigivelser af slots potentielt overbelastede lufthavne, og de rumænske myndigheder fremlagde ikke de nødvendige oplysninger, der gjorde det muligt for Kommissionen at vurdere, om de foreslåede flyvetider for de frigivne slots rent faktisk ville svare til stærkt overbelastede lufthavnsforhold. De rumænske myndigheder foreslog at afhænde minoritetsandele i virksomheder med aktiviteter i tilknytning til flytransport, men afhændelsesplanerne var vage og manglede navnlig vurderingsrapporter om aktiverne og oplysninger om de pågældende virksomheders rentabilitet. Kommissionen fandt, at dens stærke tvivl med hensyn til støttens proportionalitet og TAROM's egetbidrag gjorde det nødvendigt, at indtægterne fra markedsbaseret salg og afhændelse af aktiver bidrog til at reducere omstruktureringsstøtten og samtidig mindskede støttens negative virkninger for andre luftfartsselskaber. På trods af den betydelige reduktion i antallet af fly ville TAROM's samlede flyvekapacitet udtrykt i disponible sæde-km desuden ikke ændre sig væsentligt ved udgangen af omstruktureringsplanen.

(34) Endelig foreslog de rumænske myndigheder ikke andre adfærdsmæssige foranstaltninger, bortset fra at afskære TAROM fra at købe kapitalandele i andre virksomheder i omstruktureringsperioden, medmindre det var nødvendigt for at sikre virksomhedens langsigtede rentabilitet, og fra at anvende støtten som reklame ved salget af sine produkter.

([35]) Betragtning 59-64 til indledningsafgørelsen.
([36]) WACC står for »weighted average cost of capital« (vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger), som er en beregning af en virksomheds kapitalomkostninger, hvor hver kapitalkategori vægtes forholdsmæssigt.
([37]) Betragtning 64 til indledningsafgørelsen.
([38]) Betragtning 65-72 til indledningsafgørelsen.

(35) Kommissionen var derfor i tvivl om, hvorvidt støttens negative virkninger for konkurrencen var blevet afbødet på tilfredsstillende vis, da der ikke forelå klare strukturelle og adfærdsmæssige foranstaltninger.

3. RUMÆNIENS BEMÆRKNINGER

(36) De rumænske myndigheder fremsatte deres bemærkninger til indledningsafgørelsen ved brev af 11. august 2021 ([39]).

(37) Med hensyn til TAROM's eget bidrag anførte de rumænske myndigheder, at drøftelserne med flyudlejere stadig var i gang på tidspunktet for deres svar, og tilføjede, at der sideløbende hermed var blevet indledt drøftelser om TAROM's mulighed for at opnå en virksomhedsfacilitet på [...] mio. USD fra et flyfinansieringsselskab [...].

(38) Med hensyn til det planlagte salg af TAROM's minoritetsinteresser i [...] fremsendte de rumænske myndigheder to ajourførte vurderingsrapporter for [...] og for [...], som indeholdt lavere værdier end dem, der var omhandlet i den oprindelige omstruktureringsplan, og meddelte, at der ville blive forelagt en ajourført rapport for [...]. […].

(39) For så vidt angår salget af fly anførte de rumænske myndigheder, at to Boeing 737-300 forventedes solgt senest i september/oktober 2021, og at syv ATR 42-500 ville blive solgt tilbage til ATR i fjerde kvartal af 2021. Rumænien meddelte også, at yderligere to Boeing 737-300-fly ville blive udbudt til salg inden udgangen af 2021.

(40) Med hensyn til Kommissionens betænkeligheder vedrørende byrdefordeling anførte de rumænske myndigheder, at de havde forståelse for sådanne betænkeligheder, men at tilgangen til at løse dem stadig manglede at blive besluttet.

(41) De rumænske myndigheder anførte endvidere, at Kommissionens betænkeligheder med hensyn til genoprettelsen af TAROM's rentabilitet og foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejninger var blevet noteret, og at en ajourført forretningsplan, der tager højde for disse betænkeligheder, ville blive forelagt Kommissionen på et senere tidspunkt. De rumænske myndigheder fremlagde oplysninger om peergruppen og tidsplanen for frigivelse af slots.

(42) Endelig forklarede de rumænske myndigheder med hensyn til gennemførelsen af de foranstaltninger, som TAROM havde foreslået i den oprindelige omstruktureringsplan, at TAROM's administrationsråd den 30. juli 2021 havde godkendt indledningen af næste fase af personaleomstruktureringsprogrammet, og at der var blevet afholdt et formelt møde med fagforeningerne den 3. august 2021.

4. BEMÆRKNINGER FRA TREDJEPARTEN

(43) Den 4. oktober 2021 modtog Kommissionen under den formelle undersøgelsesprocedure bemærkninger fra Wizz Air.

(44) Wizz Air var af den opfattelse, at dets proceduremæssige rettigheder var blevet krænket på grund af den store mængede stregede oplysninger i indledningsafgørelsen, som angiveligt forhindrede Wizz Air i at fremsætte meningsfulde bemærkninger.

(45) Wizz Air var enig i Kommissionens konklusion om, at betingelserne for omstruktureringsstøttens proportionalitet og byrdefordeling ikke var opfyldt. Ifølge Wizz Air havde TAROM været i vanskeligheder i mange år, og omstruktureringsplanen tog ikke fat på problemet med dårlig ledelse. Wizz Air hævdede også, at lufttrafikprognoserne var baseret på forældede data og burde nedjusteres. Det var Wizz Airs opfattelse, at valget af TAROM's peergruppe var uhensigtsmæssigt, da den hovedsagelig omfattede nationale luftfartsselskaber og nogle luftfartsselskaber, der kan have været i økonomiske vanskeligheder i sammenligningsperioden. Desuden fandt Wizz Air, at støtten hverken var hensigtsmæssig eller forholdsmæssig, men hævdede, at det på grund af omfattende sletning af finansielle oplysninger i indledningsafgørelsen var umuligt at fremsætte mere detaljerede bemærkninger.

([39]) Rumæniens bemærkninger af 11.8.2021.

(46) Wizz Air gjorde endvidere gældende, at omstruktureringsstøtten ikke overholdt princippet om engangsstøtte (»one time, last time«) i rammebestemmelserne, da TAROM havde været under konstant omstrukturering på grund af finansielle vanskeligheder i mere end ti år siden tildelingen af den tidligere støtte, der blev godkendt af det rumænske konkurrenceråd i 2004.

(47) Med hensyn til foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejninger bemærkede Wizz Air, at omstruktureringsplanen ikke omfattede nedskæring af kapaciteten eller en reduktion af aktiviteterne, hvilket var et krav i Kommissionens tidligere beslutningspraksis i forbindelse med omstrukturering af luftfartsselskaber. Wizz Air gjorde gældende, at TAROM burde indskrænke sine aktiviteter i det mindste i samme omfang som de konkurrenter, der ikke modtog støtte, gjorde det i gennemsnit. Wizz Air mente også, at afhændelsen af slots mindst burde stå i samme forhold til reduktionen af TAROM's flåde. Wizz Air anførte endvidere, at de foreslåede adfærdsmæssige tilsagn var utilstrækkelige i betragtning af den betydelige omstruktureringsstøtte, som TAROM har anmodet om. Wizz Air foreslog navnlig, at det ville være hensigtsmæssigt at pålægge TAROM de ledelsesvederlagsrestriktioner, der er pålagt visse luftfartsselskaber i forbindelse med covid-19-rekapitaliseringsforanstaltninger, da i) TAROM var i finansielle vanskeligheder før den 31. december 2019 i modsætning til andre modtagere af covid-19-rekapitaliseringsstøtte, og ii) TAROM's forværrede finansielle situation til dels skyldtes dårlig ledelse.

(48) Endelig rejste Wizz Air spørgsmålet om overholdelse af punkt 44, litra b), i rammebestemmelserne, som Kommissionen ikke havde rejst tvivl om i indledningsafgørelsen. Wizz Air gjorde i denne forbindelse gældende, at TAROM løbende var blevet skubbet ud af de markeder, som selskabet plejede at betjene, og at det derfor havde mistet sin tidligere rolle med hensyn til at levere væsentlige forbindelser til Rumænien. Wizz Air fandt, at TAROM's tjenester allerede blev replikeret af konkurrenter, herunder Wizz Air, den største operatør på rumænske ruter (ca. 40 % af kapaciteten), samt Blue Air med 13 % af hjemmemarkedet, og at TAROM's tjenester derfor ikke svarer til en national infrastrukturudbyders tjenester som foreslået i indledingsafgørelsen. Ifølge Wizz Air er hjemmemarkedet, hvor Kommissionen hævder, at TAROM udfører en vigtig tjeneste, ekstremt lille (mindre end 10 % af den samlede lufttrafik til, fra og inden for Rumænien), og TAROM's andel af hjemmemarkedet er 63 %, hvilket derfor kun udgør 6,3 % af det rumænske markeds samlede kapacitet (dvs. indenlandsk og international), og TAROM's tjenester på hjemmemarkedet er derfor ikke vigtige. Det er Wizz Airs opfattelse, at omstruktureringsstøtten i lyset af det begrænsede antal af TAROM's eksklusive indenrigsruter er uforholdsmæssig i forhold til målet om at bevare disse ruter, således at Kommissionen i stedet burde undersøge, om forpligtelserne til offentlig tjeneste ikke kan gennemføres på disse ruter. Endelig hævdede Wizz Air, at over 3 000 fly havde fået startforbud i EU pr. juli 2021, og at en betydelig overskydende kapacitet i tilfælde af TAROM's udtræden af markedet helt sikkert og hurtigt ville udløse ny indtrængen på dets ruter i et markedsmiljø efter covid-19, der er kendetegnet ved lavere efterspørgsel og resterende rejserestriktioner.

(49) Wizz Air gjorde også gældende, at der ikke var noget bevis for, at TAROM havde udtømt markedets muligheder for at opnå finansiering, før den anmodede om støtte fra den rumænske stat, og at en sådan finansiering var tilgængelig på markedet for andre luftfartsselskaber. Wizz Air hævdede endvidere, at den manglende adgang til finansiering fra TAROM's kreditorer viste, at disse kreditorer ikke troede på TAROM's levedygtighed, fordi de ellers ikke ville have risikeret en likvidation af TAROM, hvilket var sandsynligt, hvis der ikke rejses nogen finansiering.

5. RUMÆNIENS BEMÆRKNINGER TIL BEMÆRKNINGERNE FRA TREDJEPARTEN

(50) Som svar på Wizz Airs bemærkninger, som de modtog den 12. oktober 2021, fremsatte de rumænske myndigheder følgende bemærkninger den 12. november 2021:

a) Med hensyn til den påståede krænkelse af Wizz Airs proceduremæssige rettigheder gjorde de rumænske myndigheder gældende, at kun forretningshemmeligheder blev overstreget, hvilket Kommissionen var forpligtet til at beskytte, da den var bundet af tavshedspligt.

b) De rumænske myndigheder var enige i Kommissionens foreløbige konklusioner i indledningsafgørelsen vedrørende støttens bidrag til udviklingen af en økonomisk aktivitet, undgåelse af sociale problemer og forekomsten af markedssvigt og i, at støtten forekom egnet til at løse TAROM's solvens- og likviditetsproblemer.

c) Med hensyn til spørgsmål vedrørende de markedsøkonomiske investorers tillid havde TAROM gjort en betydelig indsats for at sikre investorernes støtte til finansiering af fornyelsen af flåden, og selskabet havde allerede modtaget nogle finansieringstilbud.

d) Udvælgelsen af sammenligningsluftfartsselskaber, som TAROM havde valgt til benchmarkingformål, var hensigtsmæssig i betragtning af de tal, der lå til grund for peergruppedataene.

e) Med hensyn til støttens hensigtsmæssighed præciserede de rumænske myndigheder, at den skulle ydes forholdsmæssigt med ca. 50 % i form af en aktiekapitalforhøjelse og resten i form af et direkte tilskud og en gældsafskrivning (af redningsstøtten i form af et tilbagebetalingspligtigt lån og tilsvarende renter). De rumænske myndigheder anførte, at tilskuddet og gældsafskrivningen ville dække TAROM's likviditetsbehov i begyndelsen af omstruktureringsperioden, mens kapitalforhøjelsen ville forbedre TAROM's solvens. Ifølge de rumænske myndigheder ville andre instrumenter (såsom garantier eller lån) eller beløb enten bringe omstruktureringsmålene i fare eller indebære uudholdelige finansielle omkostninger, hvilket ville hæmme TAROM's langsigtede rentabilitet.

f) Med hensyn til støttens proportionalitet foreslog de rumænske myndigheder, at minoritetsaktionærerne opfordres til enten at indskyde eller opgive deres aktier til staten for at løse problemerne med byrdefordeling, og at en finansiel leasingaftale accepteres som egetbidrag, da det er et tegn på tillid fra de finansielle markeder til luftfartsselskabets genoprettelse af rentabiliteten.

g) Med hensyn til kriteriet om engangsstøtte bekræftede de rumænske myndigheder, at TAROM ikke havde modtaget redningsstøtte, omstruktureringsstøtte, midlertidig omstruktureringsstøtte eller ikke-anmeldt støtte i de sidste 10 år forud for anmeldelsen af omstruktureringsstøtten, og at den seneste omstruktureringsstøtte, som TAROM havde modtaget, blev godkendt af det rumænske konkurrenceråd inden Rumæniens tiltrædelse af Unionen og dækkede omstruktureringsperioden 2002-2005.

h) Med hensyn til foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejningen anførte de rumænske myndigheder, at TAROM havde besluttet at gennemføre yderligere foranstaltninger såsom:

1) indstilling af driften af flyvninger til yderligere fem destinationer i lufthavne med trafikbelastning på højeste niveau, som tegner sig for 13,2 % af det samlede antal flyvninger i den oprindeligt forelagte forretningsplan, og som vil resultere i, at TAROM reelt indstiller driften på 56 % af sine stærkt overbelastede destinationer inden udgangen af 2022. De rumænske myndigheder anførte, at dette ville nedbringe antallet af TAROM's destinationer til 25, hvilket svarer til en reduktion på 54 % i de internationale aktiviteter og til en reduktion på 42 % i de indenlandske aktiviteter i forhold til 2019 og vil udgøre en yderligere reduktion på 10 % i antallet af flyvninger i forhold til den tidligere foreslåede flyveplan (sammenlignet med basisscenariet for 2019, nemlig – 27,6 % i stedet for – 17,8 %)

2) reduktion af antallet af luftfartøjer til 15 (i stedet for 17 i den oprindelige omstruktureringsplan) og fremrykning til 2023 (i stedet for 2024) af det tidspunkt, hvor flåden ville begynde at operere i sin langsigtede sammensætning

3) som følge af de yderligere ændringer, der er beskrevet i punkt 1) og 2), vil det samlede antal disponible sæde-km også falde med […] % i forhold til basisscenariet for 2019.

6. DEN AJOURFØRTE OMSTRUKTURERINGSPLAN

(51) Den 19. april 2024 forelagde de rumænske myndigheder Kommissionen en ajourført omstruktureringsplan af 18. april 2024 [40] (herefter »den ajourførte omstruktureringsplan«) og fremlagde efterfølgende yderligere oplysninger, der også indgår i den ajourførte omstruktureringsplan.

(52) Den ajourførte omstruktureringsplan identificerer de svagheder, der forårsagede TAROM's vanskeligheder (som beskrevet i betragtning 15-17), beskriver det kontrafaktiske scenarie, hvor TAROM ikke ville modtage støtte (jf. afsnit 6.1), og fastlægger et omfattende sæt foranstaltninger, som TAROM vil gennemføre for at afhjælpe sine vanskeligheder og blive levedygtig på lang sigt (afsnit 6.2).

[40] Den ajourførte omstruktureringsplan af 18.4.2024 erstattede tidligere foreløbige udgaver af den omstruktureringsplan, som de rumænske myndigheder havde forelagt.

6.1. Alternativt scenario uden støtte

(53) Rumænien har anført, at TAROM pr. december 2023 havde en forfalden gæld på ca. […] mio. EUR, og at dets disponible likvide midler var begrænset til […] mio. EUR. I betragtning af den gentagne udsættelse af visse gældsposter har Rumænien gjort gældende, at der er stigende utålmodighed blandt TAROM's vigtigste kreditorer for at blive betalt. Ifølge oplysninger fra Rumænien har TAROM navnlig ubetalte leasingafgifter over for tre flyudlejere samt en betydelig gæld til CNAB, handlingselskabet i OTP-lufthavn. Sidstnævnte gæld er sikret ved pant i fast ejendom, der ejes af TAROM, to fly af typen ATR 72-500, pant i TAROM's kapitalinteresser i […], […] samt pant i fordringerne i forbindelse med det fremtidige salg af […]-slottet (jf. betragtning 119). Da alle TAROM's aktiver, der har en vis værdi, enten er blevet solgt for at finansiere omstruktureringsomkostningerne (jf. betragtning 60 og 77) eller er pantsat i henhold til igangværende finansieringsordninger såsom redningslånet og covid-19-lånet, der er garanteret i henhold til den første afgørelse om skadeserstatning (jf. betragtning 17 og 54), eller til eksisterende gæld, er der ingen kortfristede alternative finansieringskanaler, som er åbne for luftfartsselskabet.

(54) De rumænske myndigheder har forklaret, at uden omstruktureringsstøtten ville TAROM hurtigt løbe tør for kontanter og ikke være i stand til at opretholde den daglige drift. Hvis luftfartsselskabet begyndte at tilbagebetale en del af sin gæld i 2024, ville dets likviditet være negativ. De planlagte omstruktureringsforanstaltninger ville ikke kunne gennemføres på grund af manglende finansiering, hvilket ville påvirke TAROM's indtægter yderligere. Desuden ville redningsstøtten, for hvilken TAROM stillede en del af sine fly som sikkerhed, forfalde og skulle tilbagebetales, hvilket ville føre til fyldestgørelse af sikkerhedsstillelsen. TAROM ville heller ikke være i stand til at betale leasingafgifterne for eksisterende fly, som ville få startforbud.

(55) De rumænske myndigheder har forklaret, at kreditorer med forfalden gæld ville indlede tvangsfuldbyrdelsesforanstaltninger og, hvis de ikke blev betalt, kunne anmode om, at TAROM blev taget under insolvensbehandling. Hvis TAROM blev insolvent (hvilket er meget sandsynligt i lyset af TAROM's situation både med hensyn til solvens og likviditet), ville TAROM's licens blive inddraget, hvilket ville betyde, at dets fly (i det omfang de ikke allerede ville være blevet beslaglagt og/eller have startforbud gennem individuel håndhævelse, jf. betragtning 53 og 54) ville få startforbud, og at det ville være nødt til at indstille driften. I henhold til artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 ([41]) må intet selskab, der er etableret i Unionen, befordre flypassagerer i erhvervsmæssig lufttransport uden en licens. I henhold til forordningens artikel 9, stk. 1, skal den licensudstedende myndighed suspendere eller inddrage et luftfartsselskabs licens, hvis den ikke længere finder det godtgjort, at det kan opfylde sine faktiske og potentielle forpligtelser i en tolvmånedersperiode. Den kompetente myndighed kan kun udstede en midlertidig licens, hvis der er en realistisk mulighed for en tilfredsstillende finansiel rekonstruktion inden for dette tidsrum. Ifølge de rumænske myndigheder ville en sådan mulighed i betragtning af TAROM's overdrevne gældsætning og manglende likviditet kun eksistere, hvis de anmeldte foranstaltninger indrømmes. Hvis dette ikke er tilfældet, ville TAROM's licens skulle suspenderes eller tilbagekaldes, hvilket ville medføre øjeblikkelig startforbud for alle TAROM's luftfartøjer. Desuden fastsættes det i artikel 9, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1008/2008, at hvis der er tydelige tegn på finansielle problemer, eller der er indledt insolvensprocedure eller lignende procedure mod et EU-luftfartsselskab, iværksætter den licensudstedende myndighed omgående en grundig vurdering af det pågældende luftfartsselskabs finansielle situation og på grundlag af resultaterne heraf vurdere licensen på ny inden for tremånedersperiode. De konsekvenser, som indstillingen af TAROM's aktiviteter ifølge de rumænske myndigheder ville få for det rumænske lufttransportmarked, er beskrevet i afsnit 6.6.

(56) Ifølge de rumænske myndigheder ville TAROM's aktiviteter ikke, selv hvis det var i stand til at overleve 2024, hvilket ikke kan antages, være bæredygtige uden omstruktureringsstøtten. Dette skyldes, at TAROM uden støtten ikke ville være i stand til at gennemføre fornyelsen af flåden som planlagt og derfor ville være nødt til at fortsætte driften med sin ineffektive blanding af gamle fly, hvilket er en af hovedårsagerne til dets nuværende vanskeligheder. Desuden ville en del af flåden have startforbud på grund af ubetalte leasingafgifter eller tvangsfuldbyrdelse af aktiver, der er stillet som sikkerhed (jf. betragtning 53 og 54). Desuden kunne andre dele af omstruktureringsforanstaltningerne heller ikke gennemføres på grund af manglende finansiering, hvilket ville forlænge de problemer, der forårsagede TAROM's vanskeligheder, og have en yderligere negativ indvirkning på dets aktiviteter.

([41]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

(57) Rumænien har anført, at TAROM ikke har andre muligheder for at rejse tilstrækkelig finansiering til at holde sig i gang i de næste tre år. Som anført i betragtning 53 har TAROM ingen aktiver, i forhold til hvilke det kunne opnå kortfristet finansiering, og har fortsat negativ egenkapital i 2024 (jf. betragtning 88). En begrænset indskrænkning af aktiviteterne i form af salg af kapitalinteresser er undervejs, men udgør en langvarig proces og vil ikke give tilstrækkelige indtægter i tide til at undgå indgivelse af en konkursbegæring. Det samme gælder for salget af […]-slottet, som er […] (som forklaret i betragtning 119). TAROM har opnået en finansiel leasingkontrakt for levering af en Boeing 737-8 MAX til en værdi af […] mio. EUR eksklusive renter. […].

6.2. **Omstruktureringsforanstaltninger**

(58) Omstruktureringsperioden i den ajourførte omstruktureringsplan strækker sig fra januar 2021 til december 2026. Den ajourførte omstruktureringsplan er baseret på flere centrale søjler, som omfatter fornyelse af flåden, en optimeret ruteplan og forskellige operationelle effektivitetsforanstaltninger, der er blevet eller vil blive gennemført i omstruktureringsperioden.

6.2.1. *Fornyelse af flåden*

(59) Omstruktureringen af flåden sigter mod at anvende fly, der er egnede til TAROM's behov, og at reducere omkostningerne (vedligeholdelse, leasing, brændstof osv.). Fra en flåde på 29 fly af syv forskellige typer ([42]) i 2021 vil TAROM's flåde blive reduceret til 14 fly af blot fire forskellige typer ([43]) senest i 2025. Antallet af fly vil derefter forblive på 14 indtil udgangen af omstruktureringsperioden.

(60) Pr. december 2023 bestod TAROM's flåde af 12 jetfly og 6 ATR'er. Bestræbelserne på at forny flåden er i gang og forventes afsluttet senest den […]. I 2022 solgte TAROM alle fire Boeing 737-300-fly sammen med en Boeing 737-300-motor for i alt […] EUR. I 2023 solgte TAROM alle syv ATR 42-500-fly for […] EUR. I alt beløber indtægterne fra fly solgt i 2022 og 2023 sig til ca. […] mio. EUR. Salgsprocessen for de fire Airbus 318-fly er påbegyndt, og i januar 2024 var der modtaget […] foreløbige tilbud. Den 7. marts 2024 meddelte de rumænske myndigheder Kommissionen, at TAROM havde valgt […] som valgt køber i salgsproceduren med et tilbud på […] mio. USD (ca. […] mio. EUR) for de fire Airbus 318-fly. […]. Den 1. april 2024 blev der underskrevet en hensigtserklæring mellem TAROM og den potentielle køber. De fire Boeing 737-700-fly vil gradvist forlade tjenesten, og alle vil forventeligt blive solgt i […].

(61) Udfasningen af flyene vil blive ledsaget af indfasningen af fire nye Boeing 737-8 MAX, som efter planen skal indgå i TAROM's flåde i […], et af dem i henhold til en finansiel leasingaftale og tre i henhold til operationelle leasingaftaler, for hvilke der har fundet forhandlinger sted […]. Hidtil er der indgået en finansiel leasingaftale for en Boeing 737-8 MAX (jf. betragtning 57), og en operationel leasingaftale for en Boeing 737-8 MAX blev indgået den […] med […] som leasinggiver og TAROM som leasingtager. Den vigtigste økonomiske virkning af flådefornyelsen vil således vise sig i […], mens væksten fortsat vil være mere beskeden i 2024 på grund af den fortsatte drift med ældre fly.

(62) TAROM's flåde vil blive mere strømlinet og ensartet, så den får en mere konkurrencedygtig prisstruktur og kan operere mere effektivt, hvilket vil skabe besparelser som følge af en moderne og harmoniseret flåde. Ud over at reducere driftsomkostningerne forventes dette at resultere i en mere ensartet flåde, hvilket vil føre til yderligere effektivitetsgevinster, at tilbyde bedre tjenester med moderne fly i overensstemmelse med kundernes efterspørgsel og at strømline flåden gennem en betydelig reduktion af antallet af luftfartøjer.

6.2.2. *Kommerciel optimering*

(63) Den ajourførte omstruktureringsplan omfatter foranstaltninger vedrørende: a) optimering af ruter (jf. betragtning 64), b) accessoriske indtægter (jf. betragtning 65) og c) lukning af agenturer, markedsføringsforanstaltninger og kommunikation (jf. betragtning 66 og 67).

([42]) Flåden på 29 fly bestod af: 4 Boeing 737-300, 4 Boeing 737-700, 4 Boeing 737-800, 4 Airbus 318, 4 ATR 72-600, 2 ATR 72-500 og 7 ATR 42-500.

([43]) Flåden på 14 fly skal bestå af: 4 Boeing 737-MAX 8, 4 ATR 72-600, 2 ATR 72-500 og 4 Boeing 737-800.

Optimeret ruteplan

(64) TAROM har foretaget en tilbundsgående analyse af sine eksisterende ruter for at fastslå deres præstationer under hensyntagen til udviklingen i efterspørgslen efter covid-19-pandemien og for at definere og gennemføre operationelle effektivitetsforanstaltninger. Som følge heraf strømliner TAROM sine aktiviteter ved at lukke en række ruter og nedbringe antallet af flyvninger på eksisterende ruter. Selv om ingen af de ruter, der opretholdes, var C3-rentable i 2019, vil hver af dem blive C3-rentable i 2029, og 23 af ruterne vil være C2-rentable allerede ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2026. Hver af de resterende ruter, med undtagelse af ruterne til/fra […], skal efter planen beflyves […]. Dette forventes sammen med flådeomstruktureringen at øge TAROM's belægningsgrad fra ca. […] % i 2019 til ca. […] % ved udgangen af omstruktureringsperioden og over […] % efter denne periode (jf. betragtning 101 og tabel 5). De faktiske tal for 2022 viser en belægningsgrad på […] %. De rumænske myndigheder anfører faktisk, at selv om TAROM (endnu) ikke har nået sine konkurrenters belægningsgrad (som typisk ligger på mellem 80 % og 90 % afhængigt af luftfartsselskabet, jf. også figur 2 i betragtning 217), er det det eneste af de fem største luftfartsselskaber, der er aktive på det rumænske marked (Wizz Air, Ryanair, Lufthansa, Air France-KLM og TAROM), som har været i stand til at øge sin belægningsgrad i 2022 i forhold til 2019.

Accessoriske indtægter

(65) TAROM har til hensigt at generere supplerende indtægter fra forskellige kilder. Tjenester, der tilbydes mod ekstra omkostninger, omfatter […]. De rumænske myndigheder har anført, at accessoriske indtægter anslås til ca. […] % af de samlede indtægter på lang sigt. TAROM har gjort gældende, at dette er et konservativt skøn sammenlignet med branchens benchmarks for traditionelle luftfartsselskaber (4,5 % i gennemsnit opnået i de seneste år) og i endnu højere grad for lavprisselskaber (som i 2019 har genereret ca. 12,5 % af indtægterne fra sådanne accessoriske tjenester eller endda 31,1 % i Ryanairs tilfælde). Ifølge de rumænske myndigheder begyndte accessoriske tjenester langsomt at generere indtægter ved udgangen af 2021 og steg i 2022. De rumænske myndigheder har gjort gældende, at […]. Som følge heraf steg indtægterne fra accessoriske tjenester på grundlag af foreløbige (ikkereviderede) tal for 2023 med ca. […] gange mellem 2022 og 2023 og beløb sig i 2023 til ca. […] mio. EUR, hvilket var ca. […] % af de samlede indtægter.

Lukning af agenturer, markedsføringstiltag og kommunikation

(66) Da omkostningerne til interne billetbureauer fortsat var høje i forhold til deres bidrag til TAROM's indtægter og salg gennem disse bureauer — som løbende faldt og faldt til blot […] % i 2023 — besluttede TAROM at omstrukturere sit billetnetværk. Den ajourførte omstruktureringsplan indeholder bestemmelser om lukning af flere agenturer i Rumænien, mens de resterende bliver regionale agenturer, der overtager aktiviteterne i de andre agenturer i regionen. Desuden vil kun to internationale billetbureauer fortsat blive drevet i Bruxelles og Chisinau, mens de resterende 12 internationale bureauer vil blive lukket. De rumænske myndigheder har oplyst Kommissionen om, at 12 nationale agenturer og 12 internationale agenturer er blevet lukket med succes, og at kun fire nationale og to internationale agenturer stadig er i drift. Lukningen af nationale bureauer forventedes at medføre besparelser på ca. […] EUR om året med et salg svarende til salget i 2019. På grundlag af de faktiske tal for 2022 har de rumænske myndigheder anført, at disse skøn i vid udstrækning er blevet overgået, hvilket har udløst besparelser på ca. […] mio. EUR i 2022. Lukningen af internationale agenturer forventedes at medføre besparelser på ca. […] mio. EUR om året med et mere eller mindre konstant salg i forhold til 2019.

(67) Desuden vil omstruktureringsprocessen blive ledsaget af markedsføringstiltag, der understøttes af brugen af digitale værktøjer og en forbedret kommunikationsstrategi.

6.2.3. *Organisationens effektivitet*

(68) Som led i de organisatoriske effektivitetsforanstaltninger gennemfører TAROM en personaleomstrukturering. Antallet af ansatte er blevet reduceret fra 1 765 i juli 2020 til 1 154 pr. december 2023, delvis på grundlag af et program for frivillig fratræden, og der er ved at blive gennemført organisatoriske forbedringer. Målet for antallet af medarbejdere inden gennemførelsen af outsourcingforanstaltningerne er 1 316 ansatte. TAROM er begyndt at besætte ledige stillinger og arbejder på at nå dette mål. Dette forventes at udløse lønbesparelser på ca. […] mio. EUR om året ([44]).

(69) For yderligere at forbedre sin omkostningssituation har TAROM til hensigt at omorganisere sin tekniske afdeling og udvikle en ny strategi for vedligeholdelse, reparation og eftersyn, herunder en eventuel outsourcing af vedligeholdelses-, reparations- og eftersynsoperationer. Efter flere mislykkede forsøg søger TAROM imidlertid stadig efter en passende partner til denne outsourcing. TAROM arbejder aktivt på interne forbedringer i den tekniske afdeling og sine undersøgelser og forhandlinger med henblik på outsourcing af vedligeholdelses-, reparations- og eftersynsoperationer, men omkostningsvirkningerne af disse foranstaltninger er ikke medtaget i fremskrivningerne i den ajourførte omstruktureringsplan.

6.2.4. *Omkostningsoptimering*

Reduktion af brændstofomkostninger

(70) TAROM har til hensigt at reducere brændstofforbruget gennem en række foranstaltninger, herunder […]. Dette bør føre til besparelser på ca. […] % i 2024 og […] % fra 2025. Der forventes yderligere besparelser fra brugen af de mere brændstofeffektive Boeing 737-8 MAX-fly. De akkumulerede besparelser anslås til ca. […] mio. EUR indtil 2029, og fordelene vil indgå i de finansielle prognoser fra 2025. Samlet set vil de nye fly i 2025 medføre en reduktion af det samlede brændstofforbrug på ca. […] %, og et bedre brændstofstyringssystem vil resultere i en yderligere reduktion af brændstofforbruget på op til ca. […] %, hvilket tilsammen vil svare til besparelser på […] mio. EUR i 2025. […].

Reduktion af handlingomkostninger

(71) Ifølge Rumænien er OTP-lufthavn i færd med at gennemføre et moderniserings- og automatiseringsprogram, som startede i oktober 2023 og forventes afsluttet i august 2024. Selv om dette forventes at have en positiv indvirkning på de interne håndteringsomkostninger, forbliver processen uden for TAROM's kontrol. De rumænske myndigheder anlagde derfor en forsigtig tilgang og medtog ikke besparelser i forbindelse med denne moderniseringsproces i fremskrivningerne i den ajourførte omstruktureringsplan.

Flytning af medarbejdere og leje af hovedsæde

(72) Udlejningen af TAROM's hovedkontor, der ligger i nærheden af Bukarests OTP-lufthavn, og flytningen af medarbejdere til en lejet kontorbygning bør generere nettoindtægter og pengestrømme på ca. […] til […] mio. EUR om året fra 2025.

6.3. **Finansiering af omstruktureringsplanen**

6.3.1. *Omstruktureringsomkostninger*

(73) De rumænske myndigheder har anført, at de samlede omkostninger til TAROM's omstrukturering beløber sig til 172,96 mio. EUR. Omstruktureringsforanstaltningernes vigtigste udgiftspost er fornyelsen af flåden til […] mio. EUR. Desuden planlægger TAROM at have et likviditetsunderskud på ca. 43 mio. EUR i omstruktureringsperioden. Andre omstruktureringsomkostninger vedrører navnlig fratrædelsesgodtgørelser til afskedigede medarbejdere, lukning af billetkontorer, kommunikations- og markedsføringsomkostninger, flytning af medarbejdere og konsulenttjenester. Omstruktureringsomkostningerne vil blive finansieret dels af statsstøtte på 95,3 mio. EUR, dels af et egetbidrag fra TAROM på 77,66 mio. EUR (jf. betragtning 75-79).

([44]) Den ajourførte omstruktureringsplan, s. 129.

6.3.2. *Kilder til finansiering af omstruktureringsforanstaltningerne*

a) *Offentlig finansiering*

(74) Den rumænske stat vil støtte omstruktureringen af TAROM med omstruktureringsstøtte på ca. 95,3 mio. EUR (jf. betragtning 18).

b) *Egetbidrag*

(75) De rumænske myndigheder har anført, at kilderne til TAROM's egetbidrag til omstruktureringsforanstaltningernes omkostninger forventes at bestå af den finansielle leasingkontrakt, der er indgået om et nyt Boeing 737-8 MAX-fly, og salget af fly.

Finansiel leasingkontrakt

(76) De rumænske myndigheder har anført, at TAROM den […] indgik en finansiel leasingaftale om et Boeing 737-8 MAX-fly med en privat leasinggiver […]. Lejekontraktens varighed er […] år, og den samlede værdi beløber sig til […] mio. EUR i hovedstol og yderligere […] mio. EUR i renter, hvilket giver et samlet beløb på […] mio. EUR, som TAROM skal betale til leasinggiveren. Det er de rumænske myndigheders opfattelse, at det egetbidrag, der kan henføres til den finansielle leasingkontrakt, beløber sig til ca. […] mio. USD (ca. […] mio. EUR), hvilket svarer til den hovedstol, eksklusive renter, der skal betales i henhold til leasingaftalen.

Salg af fly

(77) Som anført i betragtning 60 omfatter de af TAROM's fly, der skal sælges, fire Boeing 737-300, fire Boeing 737-700, fire Airbus 318 og syv ATR 42-500. De fire Boeing 737-300-fly blev solgt til […], og en Boeing 737-300-motor blev solgt til […] i 2022 for i alt […] mio. EUR. De syv ATR 42-500-fly blev solgt til […] på grundlag af en kontrakt, der blev undertegnet i maj 2023, med en salgspris på […] mio. EUR. Køberen af de fire Airbus 318 er blevet udvalgt med det vindende bud på […] mio. USD (ca. […] mio. EUR) (jf. betragtning 60). Salget af de resterende fly er i gang, men køberen/køberne er endnu ikke blevet udvalgt til de fire Boeing 737-700 ([…] mio. EUR i forventede indtægter). Alt salg er gennemført gennem konkurrencebaserede udbudsprocedurer på grundlag af ekspertvurderinger af flyene.

(78) På baggrund af ovenstående har de rumænske myndigheder foreslået et egetbidrag på […] mio. EUR fra TAROM fra flysalget, svarende til provenuet fra det flysalg, der allerede er afsluttet.

Egetbidrag i alt

(79) Det er de rumænske myndigheders opfattelse, at TAROM's egetbidrag på grundlag af ovennævnte tal for salg og finansiel leasing af luftfartøjer beløber sig til 77,66 mio. EUR, hvilket svarer til 44,9 % af de samlede omstruktureringsomkostninger på 172,96 mio. EUR.

c) *Andre forventede indtægtskilder*

(80) Ifølge de rumænske myndigheder kan TAROM opnå andre indtægter i omstruktureringsperioden (salg af eksisterende aktieposter, outsourcing af vedligeholdelse, reparation og eftersyn, jf. betragtning 124 og 125), yderligere salg af fly (fire Airbus 318-fly og fire Boeing 737-700, jf. betragtning 77) og salg af […]-slottet (jf. betragtning 119), hvilket også vil bidrage til virksomhedens finanser. Der er imidlertid ikke blevet godkendt bindende tilbud for disse salg, således at de mulige indtægter endnu ikke er sikre og derfor ikke er blevet fremlagt af Rumænien som egetbidrag fra TAROM.

6.3.3. *Byrdefordeling*

(81) De rumænske myndigheder har anført, at selv om det er usikkert, om minoritetsaktionærerne ([45]) vil deltage i aktiekapitalforhøjelsen på 43,07 mio. EUR, der skal gennemføres som led i omstruktureringsstøtten, vil deres aktiebeholdning blive udvandet gennem denne forhøjelse fra de nuværende 2,75 % til ca. […] % efter forhøjelsen (og transportministeriet vil have en aktiekapital på ca. 98,5 % efter forhøjelsen af aktiekapitalen). Dette svarer til en reduktion på 46 % af minoritetsaktionærernes andel i TAROM. Ifølge de rumænske myndigheder vil dette sikre, at minoritetsaktionærerne bidrager til at absorbere tabene og ikke høster fordelene ved omstruktureringsstøtten.

(82) Forud for aktiekapitalforhøjelsen vil aktiekapitalen blive reduceret med […] mia. RON (ca. […] mio. EUR), mens den nuværende aktiekapital er på ca. 2,26 mia. RON (ca. 454,65 mio. EUR). De rumænske myndigheder har forklaret, at da TAROM's akkumulerede tab pr. 31. december 2022 beløb sig til 4,16 mia. RON, vil reduktionen af aktiekapitalen på […] mio. RON ikke resultere i en fuldstændig tabsabsorbering. Desuden har de rumænske myndigheder anført, at selskaber i henhold til rumænsk ret er forpligtet til at opretholde en minimumsaktiekapital (dvs. minimumsaktiekapitalen for aktieselskaber, som er relevant for TAROM, er 90 000 RON). Det er derfor ikke materielt muligt for TAROM at foretage en reduktion af aktiekapitalen for at absorbere tabene fuldt ud.

(83) Ifølge de rumænske myndigheder vil en passende byrdefordeling mellem aktionærerne imidlertid blive sikret gennem aktiekapitalforhøjelsen efter aktiekapitalnedsættelsen (jf. betragtning 81).

(84) Desuden har staten som hovedaktionær i TAROM's tilfælde ført tilsyn med TAROM's strategiske og forretningsmæssige beslutninger. Virksomhedens drift er heller ikke blevet finansieret med efterstillet gæld eller hybrid (tabsabsorberende) finansiering, der sandsynligvis delvist vil blive afskrevet i overensstemmelse med kravene om byrdefordeling i rammebestemmelserne.

(85) Med hensyn til TAROM's kreditorer har TAROM ikke formået at opnå nogen gældseftergivelse, men har ikke desto mindre opnået en gældsudsættelse fra to af sine største kreditorer: […] og […] samt fra forskellige andre leverandører, til hvilke betalingerne blev udsat. Desuden har alle TAROM's leasinggivere […] indvilget i ikke at udøve deres ret til at kræve det leasede fly tilbage, når TAROM ikke kunne betale visse leasingrater.

6.4. **Finansielle fremskrivninger**

(86) De rumænske myndigheder fremlagde finansielle fremskrivninger i både et basisscenario og et pessimistisk scenario (»modgangsscenariet«).

(87) Da salget af […]-slottet og provenuet heraf er usikkert (jf. betragtning 119), fremlagde TAROM finansielle prognoser i både basis- og modgangsscenariet med en variant, der i hvert scenario omfattede de forventede indtægter fra salget af […]-slottet og en anden variant, der udelukkede sådanne indtægter, men i stedet tog indtægterne fra leasingen af dette slot i betragtning. Basisscenariet i varianten med salg af slottet i […] lufthavn påvirkes i […] af indtægterne fra salget af dette slot ([46]). I betragtning af usikkerheden med hensyn til salget vil begge varianter blive taget i betragtning i Kommissionens vurdering af både basis- og modgangsscenariet, dvs. både det med salget og det med leasingen af slottet i stedet for salget.

([45]) De offentlige selskaber CNAB og Romatsa RA og det private selskab Investment Fund Muntenia, jf. betragtning (8).

([46]) Salget af […]-slottet er planlagt til at finde sted i løbet af […] til en pris, der er fastsat i TAROM's finansielle prognoser til […] mio. USD. Hele salgsprovenuet bogføres, hvis det skulle ske som planlagt, som en »anden driftsindtægt« i TAROM's forventede resultatopgørelse i […]. Da slottet ikke er opført på TAROM's balance, vil hele provenuet blive indregnet som en indtægt og vil derfor have en positiv indvirkning på TAROM's egenkapital i den forbindelse senest [...]. De rumænske myndigheder har imidlertid forklaret, at TAROM først vil blive betalt i løbet af […], hvilket afspejles i TAROM's foreløbige pengestrømsopgørelse for året […].

(88) Nedenstående tabeller giver et overblik over de finansielle fremskrivninger i basisscenariet:

Tabel 1

Udvalgte finansielle indikatorer — basisscenarie, inkl. salg af [...]-slot [47]

[…]

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

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

Tabel 2

Udvalgte finansielle indikatorer — basisscenarie, ekskl. salg af [...]-slot

[…]

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

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

(89) De rumænske myndigheder har forklaret, at de finansielle fremskrivninger i basisscenariet tager hensyn til en afbødet markedsudvikling, der er i overensstemmelse med Eurocontrols trafikprognoser offentliggjort i oktober 2023 [48].

(90) Den mekanisme, der anvendes i modellen til at anslå antallet af passagerer, er baseret på en bottom-up-tilgang, hvor der tages hensyn til TAROM's markedsandel på hver rute, baseret på den nuværende kapacitet og hyppigheden af flyvninger samt den historiske passagerudvikling, opfattede ændringer i efterspørgslen og konkurrencen på ruten. Tallene er baseret på en række faste og variable parametre udledt af TAROM's historiske værdier, herunder de variationer siden 2020, der er udløst af covid-19-pandemien, fremtidsudsigterne og virkningen af effektivitetsforanstaltninger, hvor det er relevant. Denne virkning udtrykkes som en procentdel af besparelserne, der afspejles i rentabiliteten af hver rute. Værdierne repræsenterer et årligt gennemsnit.

(91) Som vist i figur 1 og anført i tabel 3 for 2024 og 2025 ligger fremskrivningerne for antallet af passagerer under både basiskurven og Eurocontrols lave genopretningskurve, og de forbliver et godt stykke under basiskurven indtil udgangen af omstruktureringsperioden og derefter. Rumænien har endvidere anført, at TAROM har foretaget en rimelighedsvurdering af resultatet ved at revidere belægningsgraden for hver rute og, hvor det er relevant, justere

(47) »e« står for »estimeret«, og »f« står for »forventet«.

(48) Ajourført omstruktureringsplan, s. 21: »Eurocontrol: Ajourføring af syvårsprognosen 2023-2029«, oktober 2023. Kommissionen bemærker, at Eurocontrol udsendte en revideret prognose i februar 2024. Eurocontrol angiver, at »På trods af en stærk sommer 2023 har antallet af europæiske flyvninger været lavere end forventet siden november 2023 — med lokale forskelle mellem de østlige og vestlige stater. Desuden er der foretaget en nedjustering af de økonomiske prognoser for 2024 på europæisk plan. Som følge heraf er flyveprognosen blevet nedjusteret en smule frem til 2027. På ECAC-niveau vil antallet af flyvninger sandsynligvis nå op på 10,6 mio. i 2024, hvilket afspejler en vækst på 4,9 % (±2,3 procentpoint) sammenlignet med 2023 og tegner sig for 96 % af 2019-niveauet. Denne tendens forventes at fortsætte med en stigning til 10,9 mio. (99 %) i 2025 og yderligere til 11,2 mio. (101 %) i 2026. På månedsbasis vil antallet af flyvninger for ECAC sandsynligvis nå 2019-niveauet i løbet af sommeren 2025. Efter 2025 forventes væksten i antallet af flyvninger i gennemsnit at ligge på 2,0 % om året (±1,4 procentpoint) og at stige til over 12 mio. flyvninger i 2030. Denne prognose er behæftet med forskellige usikkerheder, f.eks. geopolitiske begivenheder, økonomiske chok og aktuelle udfordringer i luftfartsindustrien, og brugerne rådes kraftigt til at tage hensyn til det lave til høje interval af prognoseværdier for deres planer«. For så vidt angår Rumænien kan Eurocontrols prognose fra februar 2024 sammenholdes med prognosen fra oktober 2023 (2019 = 100) på følgende måde: 10/23 2024 = 113 mod 02/24 = 110 (TAROM-basistilfælde = 97), 10/23 2025 = 116 mod 02/24 = 114 (TAROM-basistilfælde = 110) og 10/23 2026 = 119 mod 02/24 = 118 (TAROM-basistilfælde = 114).

passagertallet (f.eks. er antallet nedsat i tilfælde, hvor stigninger i passagertallet ikke kan dækkes af den disponible kapacitet på ruten). Endelig blev det samlede resultat (summen af passagerer på alle ruter) sammenholdt med genopretningskurverne anslået på grundlag af Eurocontrols vækstrater.

Figur 1

Scenarier for genopretning af antallet af flypassagerer (specifikt for Rumænien) (indeks 2019 = 100)

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

Tabel 3

Antal passagerer i forhold til Eurocontrols genopretningskurver (kun for ruter, der skal drives i henhold til den ajourførte omstruktureringsplan) (i mio. passagerer)

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

(92) Indtægtsfremskrivningerne er baseret på den modellering af passagertallene, der er beskrevet i betragtning 90 og 91. Som det fremgår af tabel 1, forventes TAROM's driftsindtægter i basisscenariet (inkl. salget af […]-slottet) gradvist at stige i de kommende år, at overstige niveauet fra før covid-19 i 2024 og at nå […] mio. EUR i 2026 ved udgangen af omstruktureringsperioden.

(93) Med hensyn til antagelserne om prisfastsættelse og de gennemsnitlige forventede indtægter fra passagerer har de rumænske myndigheder forklaret, at TAROM har udviklet en eksplicit kommerciel strategi, der udmønter sig i klare og meningsfulde foranstaltninger til prisfastsættelse og indtægtsstyring, hvorved TAROM for hver specifik rute nu har en strategi, der er i overensstemmelse med dets brede kommercielle mål med hensyn til flåde- og kapacitetsplanlægning, markedspositionering og konkurrencedygtige tilbud. I den forbindelse har de rumænske myndigheder forklaret, at TAROM anvender nye værktøjer og systemer for at kunne reagere hurtigt på markedsadfærd og være opmærksom på benchmarkkonkurrenternes prisstrategier på hver rute med henblik på at fastholde fokus på takststruktur og priser på hvert takstniveau.

(94) De rumænske myndigheder har også anført, at som led i deres nye forretningsstrategi […].

(95) I den forbindelse har de rumænske myndigheder forklaret, at TAROM gennem det nye system til forvaltning af indtægter […]. Desuden har de rumænske myndigheder anført, at TAROM vil […].

(96) Ud over at vedtage denne […] har de rumænske myndigheder anført, at […]. De rumænske myndigheder har forklaret, at […], som det fremgår af tabel 4.

Tabel 4

Udviklingen i de gennemsnitlige indtægter fra passagerer (2019-2026) ([49])

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

(97) Endelig har de rumænske myndigheder anført, at TAROM planlægger at øge passagerernes forventninger med hensyn til tjenester og fleksibilitet og er […]. Dette vil generere yderligere supplerende indtægter.

([49]) Yq henviser til den brændstoftillægsafgift, som luftfartsselskaberne anvender på nogle af deres billetpriser (afhængigt af ruterne).

(98) I den forbindelse har de rumænske myndigheder forklaret, at de forventede gennemsnitlige indtægter fra accessoriske tjenester varierer mellem […] EUR og […] EUR pr. passager (på indenrigsruter) og forventes at nå op på […] EUR pr. passager (på internationale ruter, hvor […] forventes at generere […]-[…] EUR pr. passager). De rumænske myndigheder har anført, at de i deres indtægtsfremskrivninger har indtaget en forsigtig holdning med hensyn til de samlede forventede indtægter fra accessoriske tjenester, da TAROM — baseret på tidligere resultater — endnu ikke er i stand til at opnå de samme indtægtsniveauer som traditionelle luftfartsselskaber for sådanne tjenester. De forventede indtægter er derfor fastsat til højst […] % af de samlede indtægter, mens de traditionelle luftfartsselskaber på markedet i gennemsnit har opnået 4,5 % fra accessoriske produkter og/eller tjenester i de seneste år, idet lavprisselskaberne genererede ca. 12,5 % af indtægterne, og Ryanair nåede op på 31,1 % i 2019.

(99) De rumænske myndigheder har anført, at den konstante stigning i indtægter og nettoresultater udgør en fortsættelse af en udvikling, der allerede var begyndt i 2018 og 2019, hvor TAROM var i stand til at øge sit passagertal betydeligt fra 2,41 mio. i 2017 til 3,13 mio. i 2019, og som først blev standset i 2020 på grund af covid-19-pandemiens indvirkning.

(100) TAROM har foretaget en dybtgående gennemgang af sine ruter, antallet af afgange og anvendte flytyper for at optimere rentabiliteten af sit netværk. Kombineret med de operationelle effektivitetsforanstaltninger i den ajourførte omstruktureringsplan, […].

(101) Den vigtigste omkostningspost for et luftfartsselskab er dets fly. TAROM har foretaget en gennemgribende omstrukturering af sin flåde ved at: i) fjerne de ældste luftfartøjer i flåden, som medførte de højeste vedligeholdelses- og brændstofomkostninger, ii) harmonisere de typer luftfartøjer, der anvendes, for yderligere at reducere de tekniske omkostninger (fly og besætning), iii) flyve med de bedst egnede luftfartøjer på hver rute på grundlag af omfattende test og iv) optimere hyppigheden af afgange for hver rute baseret på luftfartøjstype og belægningsgrad. Disse foranstaltninger har en positiv indvirkning på TAROM's aktiviteter, hvilket fremgår af den konstante vækst i luftfartsselskabets belægningsgrad i de seneste fem år. Belægningsgraden er faktisk steget fra […] % i 2019 til […] % i 2023 og forventes at stige yderligere efter omstruktureringsperioden, som det fremgår af tabel 5 (lavere forventede niveauer i 2025/2026 skyldes gennemførelsen af flådeomstruktureringen). Skønnene i tabel 5 vedrører kun faste ruter, eksklusive charterruter.

Tabel 5

Forventet årlig belægningsgrad på faste ruter (2023-2029)

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan (a = absolutte tal og f = forventede tal).

(102) TAROM har også gennemført et vidtrækkende program for omkostningsoptimering, herunder lukning af billetkontorer, flytning af hovedsæde, omorganisering af personale osv. (jf. afsnit 6.2.3 og 6.2.4).

(103) Som anført i betragtning 86 og 87 fremlagde de rumænske myndigheder for at tage hensyn til en eventuel ugunstig markedsudvikling forretningsfremskrivninger for TAROM i et modgangsscenarie. Da TAROM's indtægter hovedsagelig stammer fra driften af regelmæssige passagerflyvninger, vil en lavere markedsudvikling, der resulterer i færre passagerer, have den største indvirkning på fremskrivningen af aktiviteter. Desuden har de rumænske myndigheder anført, at brændstof udgør en meget betydelig udgiftspost for luftfartsselskaberne, og at brændstofpriserne har udvist udsving i de seneste år. Modgangsscenariet tager derfor hensyn til disse to følsomheder.

(104) I modgangsscenariet antages det, at de vigtigste parametre, der påvirker TAROM's overskud, nemlig antallet af passagerer og brændstofpriserne, begge vil udvikle sig under forventningerne for at tage højde for en potentiel negativ udvikling på markedet. I modgangsscenariet antager de rumænske myndigheder fra 2024 (da de faktiske tal er kendt frem til 2023) navnlig både en stigning i brændstofpriserne på […] % i forhold til basisscenariet og et fald i passagertal på 2 % i forhold til basisscenariet. Med hensyn til passagertal ligger skønnene i modgangsscenariet fortsat et godt stykke under Eurocontrols lave genopretningskurve i hele omstruktureringsperioden og overstiger den kun lidt for første gang i 2027 ([50]). Rumænien har anført, at de faktiske tal for 2022 viser, at TAROM's passagerprognoser blev overskredet med henholdsvis 8,35 % og 6,86 % for internationale og indenlandske flyvninger. Selv om de faktiske tal for 2023 var lavere end TAROM's skøn, har Rumænien anført, at dette i vid udstrækning skyldes begivenhederne i Mellemøsten, som påvirkede ruterne til Tel Aviv, Amman og Kairo, og en betydelig andel af charterflyvningerne […].

(105) Nedenstående tabeller giver et overblik over de finansielle fremskrivninger i modgangsscenariet og tager hensyn til, at salget af […]-slottet er usikkert (jf. betragtning 119), dvs. at tabel 6 omfatter virkningen af salget af […]-slottet, mens tabel 7 ikke gør det.

Tabel 6

Udvalgte finansielle indikatorer — modgangsscenarie, inkl. salg af […]-slottet

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

Tabel 7

Udvalgte finansielle indikatorer — modgangsscenarie, ekskl. salg af […]-slottet

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan

(106) Hvor TAROM's driftsindtægter i basisscenariet, jf. tabel 6 og 7, steg betydeligt i 2022 og næsten forventes at vende tilbage til niveauet fra før covid-19 i 2023 for at nå op på […] mio. EUR i 2025 og […] mio. EUR ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2026, forbliver indtægterne i modgangsscenariet en smule lavere og når op på […] mio. EUR i 2026 (eller […] mio. EUR, hvis leasingen i stedet for salget af […]-slottet tages i betragtning).

(107) De rumænske myndigheder har endvidere anført, at det både i basisscenariet og modgangsscenariet skønnes, at TAROM's EBITDA bliver positivt i 2023.

(108) Som følge af de mere pessimistiske trafikantagelser i modgangsscenariet vil TAROM's indtægter således vokse mindre, mens de forventede højere brændstofpriser i forhold til basisscenariet vil øge omkostningerne. Dette fører til indtægter på […] mio. EUR ved udgangen af omstruktureringsperioden sammenlignet med […] mio. EUR i basisscenariet (inkl. salget af […]-slottet). De højere brændstofomkostninger, der blev antaget i modgangsscenariet, vil ligesom de lavere indtægter (men i mindre grad i betragtning af det formodede lavere niveau af flyveoperationer) bidrage til et lavere EBITDA-niveau (på […] mio. EUR) i modgangsscenariet (inkl. salget af […]-slottet) end i basisscenariet (med […] mio. EUR).

([50]) Kommissionen bemærker, at de rumænske myndigheders bemærkninger fortsat er gyldige og finder anvendelse, når de reviderede tal fra Eurocontrols prognose fra februar 2024 tages i betragtning. Jf. i denne henseende fodnote 48.

(109) I denne forbindelse har de rumænske myndigheder forklaret, at TAROM's nettoindtægter forventes at blive positive i 2024 i basisscenariet ([…] mio. EUR), og at de ifølge de lavere prognoser for markedsudviklingen forventes at blive positive et år senere (2025) i modgangsscenariet ([…] mio. EUR ekskl. salget af […]-slottet, som forventes at finde sted i […]). Det skal bemærkes, at dataene for […] også omfatter de indtægter, der genereres ved det forventede salg af fly for det pågældende år (se betragtning 60 og 61), uden hvilke nettoindtægterne for det pågældende år ikke ville være positive i modgangsscenariet. På dette grundlag har de rumænske myndigheder anført, at nettoindtægterne forventes at stige ved udgangen af omstruktureringsperioden til […] mio. EUR i basisscenariet og […] mio. EUR i modgangsscenariet (eller […] EUR, hvis leasingen i stedet for salget af […]-slottet tages i betragtning), og at nettoindtægterne i 2026 ikke påvirkes af salg af aktiver, hverken fly eller slots.

(110) I basisscenariet vil TAROM's nettoindtægtsmargen ved salg gradvist stige hen imod slutningen af omstruktureringsperioden med et forventet niveau på […] % senest i 2026, jf. tabel 8. År […] omfatter virkningen af salget af aktiver. De rumænske myndigheder har anført, at dette niveau forventes at være i overensstemmelse med eller lidt over den andel, der blev opnået af TAROM's udvalgte gruppe af lignende virksomheder ([51]) før covid-19-udbruddet (gennemsnitsværdier), og at dette forventes opnået gennem de gennemførte omstruktureringsforanstaltninger.

Tabel 8

Nettofortjenstmargen ved salg (fra basisscenariet i den ajourførte omstruktureringsplan)

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

(111) De rumænske myndigheder har anført, at TAROM's egenkapital ved udgangen af omstruktureringsperioden forventes at være positiv både i basisscenariet ([…] mio. EUR i 2026) og i modgangsscenariet, både med og uden salget af […]-slottet. Salget af […]-slottet skal efter planen finde sted i […] og bidrage med ca. […] mio. EUR til TAROM's egenkapital. De rumænske myndigheder har endvidere anført, at hvis […]-slottet ikke bliver solgt, vil det blive leaset og derfor generere indtægter, som delvis vil kompensere for de indtægter, der ikke blev opnået ved salget, og dermed bidrage til den positive egenkapitalposition ved udgangen af omstruktureringsperioden i basisscenariet og modgangsscenariet. Som det fremgår af tabel 6, forventes TAROM's egenkapitalposition i modgangsscenariet at blive positiv ved udgangen af omstruktureringsperioden med en samlet egenkapital på […] mio. EUR, hvis […]-slottet sælges. Hvis slottet leases, anfører de rumænske myndigheder, at TAROM's egenkapitalposition stadig forventes at blive positiv ved udgangen af omstruktureringsperioden med en samlet egenkapital på […] mio. EUR i modgangsscenariet.

(112) Afkastet af investeret kapital ser på afkastet fra driftsaktiviteter, der anvender de aktiver, der er finansieret af den gæld og egenkapital, der er investeret i virksomheden. De rumænske myndigheder har anført, at TAROM i basisscenariet med en forventet afkastningsgrad på […] % ved udgangen af omstruktureringsperioden forventes at opnå et resultat i overensstemmelse med den udvalgte peergruppes ([52]) gennemsnit på 12 % i 2019, dvs. det sidste hele år forud for covid-19-pandemien. De har endvidere angivet, at TAROM's afkast af investeret kapital ved udgangen af 2026 skyldes dets projekter om strukturelt at øge dets rentabilitet (gennem omkostningsreduktioner og omstruktureringsforanstaltninger, herunder på indtægtsniveau) kombineret med et fald i den investerede kapital som følge af anvendelsen af finansielle leasinginstrumenter. De rumænske myndigheder har forklaret, at en anden nedadgående indflydelse på den investerede kapital skyldes, at TAROM ikke længere vil have noget betydeligt flyejerskab (kun to ATR 72-500), hvilket betyder, at der ikke vil blive afholdt større kapitaludgifter i den forbindelse.

([51]) Peergruppen består af TAROM's vigtigste konkurrenter på deres travleste ruter (Amsterdam (AMS), Paris (CDG) og Frankfurt (FRA)): kombineret Air France/KLM SA, Deutsche Lufthansa AG, easyJet plc, Ryanair Holdings plc, SAS AB, Wizz Air Holdings Plc, Jet2 plc og KLM Royal Dutch Airlines alene.

([52]) Jf. for sammensætningen af peergruppen fodnote 51.

(113) De rumænske myndigheder har anført, at det forventede rentabilitetsniveau og det deraf følgende afkast af den investerede kapital forventes at sikre TAROM's levedygtighed på lang sigt. De har endvidere gjort gældende, at TAROM's forventede afkast af den investerede kapital i basisscenariet vil være højere end dets WACC ([53]) (på […] % som beregnet ved udgangen af juni 2023 ([54])), og at TAROM som sådan forventes at skabe værdi for sine aktionærer og andre kapitalindskydere. De rumænske myndigheder har anført, at denne konklusion forbliver endnu mere gældende i den seneste konjunktur (i det mindste første kvartal af 2024) med en nedadgående tendens i rentesatserne.

(114) Med hensyn til nettogælden i forhold til EBITDA har de rumænske myndigheder anført, at den forventes at forbedres til et »investment grade«-niveau et godt stykke under tre ved udgangen af omstruktureringsperioden (som vist i tabel 9), hovedsagelig som følge af det højere forventede EBITDA-niveau, der forventes at stige fra ca. […] mio. EUR i 2023 til […] mio. EUR ved udgangen af omstruktureringsperioden (eller over […] mio. EUR i modgangsscenariet).

Tabel 9

Nettogæld/EBITDA (fra basisscenariet i den ajourførte omstruktureringsplan)

[…]

(115) Eftersom 2025 i henhold til basisscenariet er planlagt til at være det første år med konsekvente overskud og pengestrømme, er de rentedækningsgrader, der er beregnet i den ajourførte omstruktureringsplan, og som måler TAROM's evne til at afdrage på sin gæld, positive, men på et ret lavt niveau, navnlig sammenlignet med TAROM's konkurrenter ([55]) (som vist i tabel 10).

Tabel 10

EBITDA i forhold til rente (fra basisscenariet i den ajourførte omstruktureringsplan)

[…]

(116) De rumænske myndigheder har erkendt, at det forhold, der er omhandlet i betragtning 115, er ret beskedent, men fremhæver, at det forventes at blive opnået inden for en relativt kort periode på tre år indtil udgangen af omstruktureringsperioden. De har endvidere gjort gældende, at forskellene i forhold til de nøgletal, der opnås af store luftfartsselskaber som Ryanair, Wizz Air eller Lufthansa, er forventelige, da disse meget større luftfartsselskaber drager fordel

([53]) TAROM fremlagde oplysninger om WACC-beregningen, skøn og kilder i sin seneste forretningsplan. Til estimering af WACC anvendte TAROM standardformlen for WACC: WACC = [(Ke * (1-gearing)] + [Kd *gearing], hvor Ke er egenkapitalomkostningerne (anslået til 13,3 %) og Kd er gældsomkostningerne (anslået til 6,0 %).
For at anslå egenkapitalomkostningerne anvendte TAROM standardformlen CAPM, Ke=((1+Rf) * (1+CRP)-1) + (egenkapitalbetaværdi* EMRP), hvor Rf er den risikofrie rente, CRP er landerisikopræmien, egenkapitalbetaværdien er et mål for et aktivs volatilitet i forhold til markedet, og EMRP er den forventede markedsrisikopræmie. TAROM's antagelser er følgende: Rf på 2,4 % (svarende til de 10-årige tyske statsobligationer), CRP på 3,6 % (afledt af S&P's langsigtede vurderinger af udenlandsk valuta og analyse af EUR-obligationsspænd), egenkapitalbetaværdi på 1,11 (opnået ved hjælp af den gennemsnitlige aktivbetaværdi og gearing af virksomhederne i peergruppen til TAROM's sektor) og EMRP på 6,5 % (afledt af den historiske forskel mellem afkastet af risikable værdipapirer, beregnet ud fra et aktieindeks, og afkastet af (kvasi) risikofrie kapitalmarkedsinvesteringer).
For at estimere gældsomkostningerne anvendte TAROM standardformlen: = [(1 + CRP) * (1 + Rf) — 1 + CS] * (1-T), hvor CS er kreditspændet, og T er marginalskattesatsen på 16 %. De rumænske myndigheder udledte kreditspændet på 1 % som forskellen mellem EUR-obligationsrenterne for virksomheder i samme branche som TAROM og tyske statsobligationer med tilsvarende løbetider.

([54]) I betragtning af at de gældende rentesatser har været langsomt, men sikkert faldende siden oktober 2023, bemærker Kommissionen de rumænske myndigheders konservative tilgang til at bevare WACC fra oktober 2023 i stedet for en revideret udgave, som retmæssigt kunne have været lavere.

([55]) Med hensyn til sammensætningen af peergruppen henvises til fodnote 48.

af større stordriftsfordele og forfølger en mere aggressiv reduktion af driftsomkostningerne sammen med flåde- og netværksforenklinger. Endelig har de rumænske myndigheder gjort gældende, at de samlede gældsniveauer i luftfartsindustrien ifølge luftfartseksperter vil forblive høje over flere år, og at der som følge heraf bør forventes forskelle mellem 2019- og 2026-niveauerne under de nuværende markedsforhold efter en alvorlig pandemi og flere makroøkonomiske udfordringer ([56]).

6.5. Foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger

(117) De rumænske myndigheder har foreslået strukturelle og adfærdsmæssige foranstaltninger, der har til formål at begrænse de konkurrencefordrejninger, som omstruktureringsstøtten genererer.

6.5.1. *Strukturforanstaltninger*

Nedskæring og kapacitetsindskrænkning

(118) TAROM's omstruktureringsperiode begyndte i januar 2021. Selv om de foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, som Rumænien tilbød, i princippet bør vurderes i forhold til konkurrencesituationen i 2020, vil en sådan sammenligning med TAROM's 2020-rutenet og disponible sæde-km vise et stærkt fordrejet billede. Dette skyldes, at luftfartsselskaberne som følge af de restriktive foranstaltninger, som regeringer over hele verden traf i 2020 for at forhindre spredningen af covid-19-pandemien, blev tvunget til at lade de fleste, hvis ikke alle, deres fly stå på jorden i flere måneder på grund af lukningen af hundredvis af ruter i det europæiske og globale luftrum. Selv efter juni 2020, hvor de restriktive foranstaltninger blev delvist og midlertidigt lempet i Rumænien og i andre lande, var mange ruter, navnlig på internationalt plan, fortsat påvirket af flyverestriktioner eller -forbud, og kunderne var fortsat utilbøjelige til at rejse på grund af usikkerhed med hensyn til pandemiens udvikling og de gældende regler. Sammenligningen med hensyn til disponible sæde-km, ruter og antallet af afgange foretages derfor på grundlag af tal for 2019, som ikke er påvirket af den fordrejning, der er opstået som følge af covid-19-pandemien.

(119) De rumænske myndigheder har anført, at TAROM vil lukke i alt 14 ruter ([57]) sammenlignet med sit rutenet fra før covid-19, hvor det havde 41 ruter. 13 af disse ruter er allerede blevet lukket, og endnu en — mellem […] lufthavn, som er en af de mest overbelastede lufthavne, og OTP-lufthavn — vil blive lukket som følge af leasingen af […]-slottet til en tredjepart fra […], hvorefter det er planlagt at sælge slottet. Der blev iværksat en udbudsprocedure i 2023 i henhold til de relevante britiske regler, og en potentiel køber afgav et foreløbigt tilbud på slottet (som af det rådgivende selskab […] den 17.3.2023 blev vurderet til ca. […] mio. EUR) på ca. […] mio. EUR. Den potentielle køber trak sig imidlertid ud af forhandlingerne, og udbudsproceduren fortsætter. TAROM har modtaget […] tilbud til en værdi af ca. […] mio. EUR fra tilbudsgivere, der er interesserede i at erhverve slottet fra vintersæsonen 2025. […]. De rumænske myndigheder har forsikret Kommissionen om, at TAROM vil sælge slottet i […] lufthavn omkring […], men senest ved udgangen af omstruktureringsperioden.

(120) Som følge af lukningen af ruter vil TAROM beflyve 27 ruter i stedet for 41 sammenlignet med 2019. Dette udgør en reduktion på 34 % i antallet af ruter sammenlignet med 2019. I 2019 udgjorde de 14 ruter, der skulle lukkes, […] % af TAROM's omsætning (med en omsætning på 50,23 mio. EUR i 2019) og […] % af det samlede antal regelmæssige flyvninger. […] ([58]) […] ([59]) […]. Otte af disse ruter vedrører lufthavne med en trafikbelastning på niveau 3, og en

([56]) Til støtte for deres evaluering har de rumænske myndigheder nævnt, at en af McKinseys ledende partnere i 2021 anførte, at gearingsgraden sandsynligvis ikke vil vende tilbage til 2019-niveauet fra før 2030, og at den administrerende direktør og den globale leder for luftfartspraksis hos Alton Aviation Consultancy skulle have anført, at »den øgede gældsbyrde for luftfartsselskaberne forventes at blive en betydelig byrde i den nærmeste fremtid«.

([57]) Disse er: i) i den første runde af lukninger af ruter: otte ruter fra/til OTP-lufthavn: Alicante, Jerevan, Hamburg, Larnaca, Sibiu, Stockholm, Tbilisi og Valencia, ii) i anden runde af lukninger af ruter: seks ruter i alt, fordelt som følger: fire yderligere ruter fra/til OTP-lufthavn: Barcelona, München, Wien og London (fra oktober 2024, jf. også betragtning (118)) og to ruter, der ikke involverer OTP-lufthavn: Cluj — Iași og Iași — Timișoara.

([58]) Cluj — Iași og tre ruter fra/til OTP-lufthavn: Sibiu, Tbilisi og Wien.

([59]) Jf. fodnote 19.

rute vedrører en lufthavn med en trafikbelastning på niveau 2 ([60]), og konkurrenterne beflyver alle ni lufthavne. Rumænien forpligter sig til at sikre, at ingen af de lukkede ruter genåbnes i omstruktureringsperioden, og at der ikke åbnes andre nye ruter i omstruktureringsperioden. Antallet af ruter, der drives af TAROM i omstruktureringsperioden efter alle planlagte lukninger af ruter i den ajourførte omstruktureringsplan, vil således ikke overstige 27 ruter.

(121) Desuden vil TAROM nedbringe antallet af flyvninger på 19 af de 27 ruter, der vil blive opretholdt, i forhold til 2019-niveauet. Disse nedsættelser vil variere meget afhængigt af destinationen og vil ligge på mellem 6 % og 76 % for indenrigsflyvninger sammenlignet med 2019. For indenrigsruternes vedkommende vil afgangsnedsættelserne ligge på mellem 6 % og 15 % ([61]) undtagen for én rute, hvor nedsættelsen når op på 76 % ([62]). På én indenrigsrute vil hyppigheden af afgange stige ([63]). TAROM forventer i gennemsnit at nedbringe antallet af flyvninger på indenrigsruter mellem 2019 og 2026 med 16 % ([…]). På internationale ruter vil nedsættelsen af flyvninger være mellem 9 % og 40 % sammenlignet med 2019-niveauet. TAROM forventer i gennemsnit at nedbringe antallet af flyvninger på internationale ruter mellem 2019 og 2026 med 34,7 % (dette omfatter også lukkede ruter). Dette udgør en nedsættelse på 28 % af det samlede antal ruteflyvninger (27 %, hvis charterflyvninger medregnes) i 2026 sammenlignet med 2019-niveauet. De rumænske myndigheder har anført, at der i 2022 var konkurrence på alle ruter, der var berørt af afgangsnedsættelser, med undtagelse af én (Satu Mare), hvilket ifølge de rumænske myndigheder betyder, at TAROM's konkurrenter vil kunne øge deres afgange. Ni af de ruter, der har færre afgange, vedrører lufthavne med trafikbelastninger.

(122) Desuden vil TAROM gradvist mindske sin flåde ved at udfase eksisterende luftfartøjer fra de 29 luftfartøjer, der blev anvendt i 2020 og 2021, for at nå et stabilt niveau på 14 luftfartøjer fra 2025 (se også betragtning 59-61). Det betyder, at TAROM ved udgangen af omstruktureringsperioden kun vil operere med ca. halvdelen af sin flåde fra 2019. Rumænien forpligter sig til at sikre, at TAROM's flåde indtil udgangen af 2024 ikke overstiger 18 fly, og at flåden fra udgangen af 2025 til udgangen af omstruktureringsperioden højst vil omfatte 14 fly.

(123) Selv om TAROM fra 2025 kun vil operere med ca. halvdelen af sin flåde fra 2019, er kapacitetsreduktionen målt i disponible sæde-km lavere end flådereduktionen, fordi en række mindre fly vil blive erstattet af større fly. Parametret disponible sæde-km måler udbuddet og repræsenterer som sådan en kapacitetsindikator for et luftfartsselskab i modsætning til passagertallet, som repræsenterer et mål for efterspørgslen. Reduktionen af disponible sæde-km er resultatet af en flådereduktion, lukning af ruter og afgangsreduktioner og indebærer en reduktion af luftfartsselskabets tilstedeværelse på markedet. TAROM's disponible sæde-km i 2019 på rentable C1-ruter var […], og disponible sæde-km i 2026 på rentable C1-ruter er […], hvilket betyder en reduktion på rentable C1-ruter på […] % i 2026 sammenlignet med 2019. TAROM's samlede disponible sæde-km i 2019 var […], og dets samlede forventede disponible sæde-km i 2026 er […], hvilket svarer til en samlet reduktion på […] % i denne periode. De rumænske myndigheder har anført, at de beskrevne reduktioner vil blive opretholdt som en minimumsreduktion i hele omstruktureringsperioden, mens reduktionen i nogle år sammenlignet med 2019 vil være endnu højere.

Afhændelserne

(124) TAROM planlægger at sælge sine andele i tre enheder — […] ([64]). De rumænske myndigheder har fremlagt data, hvorefter […] og […] med undtagelse af 2020, der blev væsentligt negativt påvirket af covid-19-pandemien, har været rentable i alle år siden 2018. På grundlag af vurderingsrapporterne fra de rumænske myndigheder er TAROM's deltagelse i […] blevet vurderet til […] mio. EUR og i […] til […] mio. EUR. For så vidt angår […]. De rumænske myndigheder har givet tilsagn om, at TAROM vil sælge sine kapitalandele i […] og […], dog senest ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2026.

([60]) Lufthavne med trafikbelastning på niveau 3: Alicante, Hamburg, Stockholm, Valencia, Barcelona, London, München og Wien. Lufthavne med trafikbelastning på niveau 2: Larnaca.
([61]) […].
([62]) […].
([63]) […].
([64]) Jf. for nærmere oplysninger om TAROM's andele i disse virksomheder og deres profil betragtning (8).

(125) TAROM har også undersøgt mulighederne for at outsource (en del af) sine vedligeholdelses-, reparations- og eftersynsoperationer (teknisk afdeling), men drøftelserne med potentielle partnere, der kunne overtage TAROM's vedligeholdelse, reparation og eftersyn eller deltage i et joint venture, var ikke vellykkede, og der er ikke indgået nogen endelig aftale. Da planerne for outsourcing af vedligeholdelse, reparation og eftersyn er usikre, selv om TAROM er fast besluttet på at følge denne fremgangsmåde, er virkningerne heraf ikke medtaget i forretningsplanen.

6.5.2. *Adfærdsmæssige foranstaltninger*

(126) De rumænske myndigheder har endvidere forpligtet sig til at sikre, at TAROM afholder sig fra:

a) at erhverve aktier i en hvilken som helst virksomhed i omstruktureringsperioden, undtagen hvor det er nødvendigt for at sikre dens langsigtede rentabilitet og med forbehold af Kommissionens godkendelse

b) at offentliggøre statsstøtte som en konkurrencefordel, når selskabet markedsfører sine produkter og tjenesteydelser.

6.6. **Virkningerne af TAROM's udtræden af markedet**

(127) Rumænien har fremført, at TAROM's udtræden af markedet ville have en betydelig negativ indvirkning på forbindelsesmuligheder i Rumænien og ville påvirke de hundredtusindvis af passagerer på alle ruter, der er afhængige af TAROM's netværk for deres rejser, med den største indvirkning på de ti ruter, der i øjeblikket udelukkende drives af TAROM ([65]). Det er navnlig Rumæniens opfattelse, at tidligere eksempler fra markeder, hvor TAROM indstillede driften, viser, at det er usandsynligt, at andre luftfartsselskaber vil overtage nogle af ruterne, da mange af de nedlagte ruter stadig ikke beflyves i dag: Ud af de 25 ruter, som TAROM har lukket i de seneste tre år, beflyves ni (36 %) i øjeblikket ikke af andre luftfartsselskaber, og tre (12 %) beflyves af lavprisselskaber til fjerntliggende sekundære lufthavne ([66]). De fleste af dem blev ikke drevet selv under normale markedsvilkår før covid-19-pandemien. F.eks. er de nyligt lukkede ruter til Tbilisi og Erevan forblevet uden betjening og drives i øjeblikket ikke ud af Rumænien af noget luftfartsselskab. Desuden er ingen af de indenrigsruter, der for nylig blev lukket af TAROM, ([67]) i øjeblikket i drift i det hele taget. Rumænien har gjort gældende, at det samme sandsynligvis vil ske, hvis TAROM forlader markedet for sine ruter til Beirut og Kairo. Rumænien har anført, at konkurrenterne samlet set ville have til hensigt at betjene TAROM's vigtigste destinationer, men ikke de ruter, der er mindre attraktive for dem (af forskellige årsager, herunder lavere efterspørgsel, mangel på egnede, små luftfartøjer, præference for punkt-til-punkt-forbindelser i modsætning til den »hub and spoke«-model, der drives af TAROM, forbindelsesbaseret forretningsmodel og præference for billigere sekundære lufthavne osv.).

(128) Rumænien har anført, at TAROM's forretningsmodel er baseret på et »hub-and-spoke«-system, hvis vigtigste kendetegn er, at det forbinder dets eget knudepunkt med større regionale eller europæiske knudepunkter og dermed giver passagererne adgang til ruter, der ikke betjenes af deres nærmeste lufthavn. Desuden gør det det muligt for TAROM at drive visse ruter med lav trafiktæthed, som måske ikke er rentable som punkt-til-punkt-forbindelser, men som indgår i selskabets hub-and-spoke-model. Rumænien har anført, at hub-and-spoke-modellen i tilfælde af TAROM's sammenbrud sandsynligvis ikke vil blive gentaget af konkurrenter, som enten hovedsagelig driver punkt-til-punkt-ruter, der forbinder en sekundær lufthavn med en anden, baseret på de laveste lufthavnsafgifter og driftsslots, der ofte er mindre belejlige for forbindelses- eller forretningspassagerer, men billigere, eller transporterer passagerer til deres egne knudepunkter. Ifølge Rumænien er førstnævnte navnlig tilfældet for TAROM's to største konkurrenter på det rumænske marked, Wizz Air og Ryanair (jf. betragtning 10). Den nye aktør, HiSky, er også et

([65]) Ifølge de rumænske myndigheders bemærkninger af 29.3.2024 er disse ti ruter følgende: i) fire internationale ruter fra OTP-lufthavn til Kairo, Sofia, Amman og Beirut, ii) den internationale rute fra OTP til Budapest, som i øjeblikket udelukkende drives af TAROM, og på hvilken et nytilkommet luftfartsselskab (Wizz Air) har meddelt, at det vil påbegynde driften fra juni 2024 og iii) fem indenrigsruter fra OTP-lufthavn til Iași (IAS), Oradea (OMR), Satu Mare (SUJ), Suceava (SCV) og Baia Mare (BAY).

([66]) F.eks. drives Iași-München i øjeblikket ikke, men Wizz Air flyver fra Iași til Memmingen, som ligger i en afstand af 115 km fra München.

([67]) Cluj-Iași, Iași-Timișoara og OTP-Sibiu.

lavprisluftfartsselskab og bruger ofte slots midt på dagen, hvilket ikke er praktisk for tidsfølsomme rejsende. Det traditionelle luftfartsselskab med den største andel på det rumænske marked er Lufthansa, som havde en markedsandel på ca. 11 % mellem 2019 og 2022, men hvis andel siden er faldet til 5,6 % i 2023. De nationale luftfartsselskaber, der opererer på det rumænske marked, såsom Lufthansa og Air France-KLM, transporterer hovedsagelig passagerer til deres egne knudepunkter og vil derfor sandsynligvis heller ikke forbinde Bukarest med andre hovedstæder/vigtige byer end dem, hvor deres knudepunkter er beliggende, eller forbinde rumænske lufthavne til Bukarest. Ifølge Rumænien vil TAROM's udtræden derfor føre til et betydeligt fald i forbindelsesmuligheder og mobiliteten for rumænske borgere og virksomheder.

(129) TAROM opererer traditionelt i primære lufthavne og har belejlige slots og hyppige afgange for at sikre forbindelser til sine passagerer. Dette er ofte ikke tilfældet for lavprisselskaber, der i stedet tager sigte på billigere lufthavne, som ofte ligger i en vis afstand fra hovedlufthavne, eller hvis de flyver til primære lufthavne, går efter slots, der er mindre belejlige for tilslutningsfly (eller for returflyvninger) og dermed billigere. Desuden forventes en betydelig reduktion af antallet af flyafgange at have en direkte og betydelig indvirkning på tidsfølsomme passagerer som f.eks. erhvervskunder. F.eks. forbinder hverken Ryanair eller Wizz Air OTP-lufthavn med Bruxelles. De lander i stedet i den regionale lufthavn Charleroi, der ligger ca. 60 km syd for Bruxelles. HiSky flyver direkte til Bruxelles, men har meget lavere ugentlige frekvenser end TAROM med kun tre ugentlige flyvninger til Bruxelles, hvor TAROM har dobbelt så mange, selv efter de planlagte afgangsreduktioner. Mens TAROM gennemfører en betydelig reduktion af sine kerneaktiviteter, fortsætter luftfartsselskabet med at drive sine historiske slots, der er belejlige for forbindelses- og forretningspassagerer, i mange primære internationale lufthavne samt i regionale lufthavne og opretholder et højt forbindelsesniveau, som det fremgår af eksemplet med ruten til Bruxelles. Ifølge Rumænien kan TAROM's udtræden af markedet således få negative konsekvenser for den regionale udvikling og den økonomiske situation i de pågældende regioner.

(130) Hvis TAROM forlader markedet, vil dette ifølge Rumænien desuden sandsynligvis udløse takststigninger på ruter, hvor der kun er én anden konkurrent (duopol), ([68]) og det ville blive et monopol. Dette fremgår f.eks. af udviklingen i billetpriserne på to ruter, hvor TAROM indstillede driften, og hvor der kun var ét luftfartsselskab tilbage (Stockholm og Hamburg). Rumænien har desuden fremlagt en prisanalyse mellem TAROM og konkurrenter på vigtige ruter, der viser, at de fleste priser, som TAROM tilbyder på de respektive ruter, er billigere end dem, der tilbydes af andre traditionelle luftfartsselskaber (f.eks. Bukarest-Amsterdam, Bukarest-Frankfurt, Bukarest-Paris). Rumænien har endvidere gjort gældende, at eksistensen af priser, der er lavere end TAROM's priser på sådanne ruter for visse lavprisselskaber, rent faktisk er forbundet med et lavere niveau for den samlede tjeneste, hvilket ikke er i modstrid med det forhold, at TAROM konsekvent har lavere priser på sammenlignelige tjenester. Som nævnt i betragtning 129 har TAROM også et net af praktiske slots og afgange i et vist antal hovedlufthavne. Det er derfor Rumæniens opfattelse, at TAROM's udtræden af markedet vil have en betydelig negativ indvirkning på passagererne med hensyn til billetpriser, luftfartstjenester og belejlige forbindelser for udgående og indgående transferflyvninger.

(131) Rumænien har endvidere anført, at visse udviklinger, der er observeret efter covid-19-pandemien med hensyn til regionale forbindelsesmuligheder, synes at udgøre kortsigtede tilpasninger fra visse luftfartsselskabers side for at udnytte mulighederne for at dække faste omkostninger. Ifølge Rumænien forekommer det rimeligt at antage, at

([68]) Ifølge de rumænske myndigheders bemærkninger af 29.3.2024 opererer TAROM i øjeblikket kun med én anden konkurrent på følgende internationale ruter til/fra OTP-lufthavn: Amsterdam (AMS) med KLM, Beograd (BEG) med Air Serbia, Bruxelles (BRU) med HiSky, Nice (NCE) med Wizz Air, Paris (CDG) med Air France, Prag (PRG) med Czech Airlines (fælles rutenummer, men det er kun TAROM, der rent faktisk beflyver ruten), Chisinau med HiSky og på følgende indenrigsruter til/fra OTP-lufthavn: Cluj (CLJ) med HiSky og Timișoara (TSR) med HiSky. På ruten Bukarest OTP-lufthavn til Budapest, som i øjeblikket udelukkende beflyves af TAROM, har en ny aktør (Wizz Air) desuden meddelt, at driften påbegyndes fra juni 2024.

sådanne luftfartsselskaber på mellemlang til lang sigt vil gå tilbage til deres strategier fra før covid-19 for at sikre ruternes levedygtighed. Dette vedrører navnlig LCC Blue Air, der var begyndt at betjene visse primære lufthavne såsom Amsterdam Schiphol, London Heathrow, Paris Charles de Gaulle eller Frankfurt, hvilket også blev fremmet af den midlertidige suspension af slotreglerne i gyldighedsperioden for restriktionerne i forbindelse med covid-19-pandemien ([69]). I september 2022 indstillede Blue Air imidlertid driften på alle disse ruter, hvilket gjorde TAROM til det eneste lokale luftfartsselskab, der betjente sådanne knudepunkter. Den 31. marts 2023 indledte Blue Air insolvensbehandling og har ikke udført kommercielle aktiviteter siden denne dato. Den 16. februar 2024 vedtog Kommissionen en afgørelse, hvorved den fastslog, at støtte ydet af Rumænien til Blue Air i henhold til rammebestemmelserne var uforenelig med det indre marked, og pålagde Rumænien at tilbagesøge ca. 33,84 mio. EUR fra Blue Air ([70]).

(132) De utilstrækkelige regionale forbindelsesmuligheder, navnlig efter Blue Airs insolvens, forværres af, at Rumæniens vej- og tognet ikke er veludviklet og er i en dårlig vedligeholdelsestilstand.

(133) Som allerede beskrevet i afgørelsen om redningsstøtte ([71]) har Rumænien den laveste kvalitet af vejinfrastrukturen blandt alle medlemsstaterne og er blandt de lande i EU, der klarer sig dårligst med hensyn til trafiksikkerhed. Motorveje og nationale veje i Rumænien udgør kun ca. 20 % af vejnettet, og ca. 90 % af de nationale veje har kun én kørebane i hver retning. Disse elementer hæmmer mobiliteten og trafiksikkerheden. Med hensyn til jernbaneinfrastrukturen er den i en fremskreden tilstand af forfald på grund af kronisk mangel på vedligeholdelse, hvor de fleste af de sporrelaterede aktiver kræver fornyelse. Dette reducerer toghastigheden og sænker jernbaneeffektiviteten ([72]). Den rumænske del af hovednettet for vej- og jernbanetransport i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) skal videreudvikles. Rumænien har anført, at de rumænske regioner, og navnlig de nordøstlige regioner, er dårligt indbyrdes forbundne ([73]).

(134) Som følge heraf er lufttransport fortsat af afgørende betydning for den regionale udvikling og borgernes forbindelsesmuligheder. Navnlig forbinder alle syv indenrigsruter, som TAROM beflyver ([74]), Bukarest i det sydlige Rumænien med byer i det centrale og nordlige Rumænien. I betragtning af de manglende forbindelser i jernbane- og vejforbindelserne, herunder på ruter, der forbinder de sydlige dele af landet med de centrale og nordlige dele, er flyforbindelserne fortsat afgørende for effektive regionale forbindelsesmuligheder. Ifølge de rumænske myndigheder tager flyforbindelserne mellem OTP-lufthavn og de indenlandske lufthavne ca. halvanden time, mens rejser på disse ruter med bil eller tog i bedste fald vil tage næsten fem gange så lang tid i bil og over otte gange så lang tid med tog. De rumænske myndigheder har forklaret, at f.eks. en togtur fra Bukarest til Satu Mare (på ca. 617 km) typisk tager mellem 13 og 20 timer og en biltur mellem syv og ti timer. Lignende forhold gælder for rejser til Oradea, Suceava, Baia Mare, Iasi, Cluj og Timisoara. Ifølge de rumænske myndigheder ville de […] passagerer, der i øjeblikket befordres af TAROM på de fem indenrigsruter, hvor der ikke er noget andet luftfartsselskab til stede, i tilfælde af TAROM's udtræden af markedet skulle rejse ad vej, hvilket ville øge trafikken og ulykkerne betydeligt på de nationale ruter (hvoraf kun 10 % har mere end én vognbane pr. retning) og ville øge rejsetiden yderligere. Rumænien har anført, at det er usandsynligt, at disse ruter vil blive drevet af konkurrenter navnlig af de grunde, der er anført i betragtning 128.

([69]) Under covid-19-pandemien blev EU-reglerne om, at luftfartsselskaber i et givet år skal anvende mindst 80 % af deres slots for at kunne opretholde dem i det følgende år, midlertidigt ændret i forbindelse med de restriktioner, som medlemsstaterne pålagde luftfartsselskaberne for at begrænse spredningen af covid-19. Disse regler findes i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1).

([70]) Kommissionens afgørelse C(2024) 910 final af 16. februar 2024, endnu ikke offentliggjort.

([71]) Navnlig betragtning 11-14.

([72]) Europa-Kommissionen, GD Mobilitet og Transport: »Transport in the European Union: Current Trends and Issues«, marts 2019, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf.

([73]) Rumænien har navnlig gjort gældende, at de rumænske strækninger af TEN-T-korridorerne Rhinen-Donau og Orienten-Østlige Middelhav stadig mangler at blive færdiggjort. De manglende forbindelser omfatter motorvejen Sibiu-Piteşti og jernbaneforbindelserne Braşov-Predeal og Timişoara-Craiova-Calafat.

([74]) Efter lukningen af ruterne Cluj-Iași, Iași-Timișoara og OTP-Sibiu beflyver TAROM følgende syv indenrigsruter i omstrukturerings-perioden: fra OTP til Baia Mare, Cluj, Iași, Oradea, Satu Mare, Suceava og Timișoara.

6.7. Rumæniens tilsagn

(135) For at sikre fuld gennemførelse af visse omstruktureringsforanstaltninger eller foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger i fremtiden har Rumænien afgivet følgende tilsagn om:

a) at sikre, at TAROM fuldt ud afhænder alle sine aktier i […] og senest den 31. december 2026

b) at sikre, at TAROM leaser fra […] og senest den 31. december 2026 fuldt ud afhænder sine slots i […] lufthavn

c) at sikre, at TAROM overholder et loft for antallet af ruter i drift, som ikke må overstige højst 28 ruter og fra […] til den 31. december 2026 ikke må overstige 27 ruter

d) at sikre, at TAROM overholder et loft for antallet af luftfartøjer på højst 18 indtil den 31. december 2025 og 14 for den resterende del af omstruktureringsperioden indtil den 31. december 2026

e) at nedbringe antallet af afgange på de ruter, der er i drift, med gennemsnitligt 28 % for regelmæssige flyvninger (og med 27 % inkl. charterflyvninger) i 2026 ([75]) sammenlignet med antallet af afgange på de ruter, der blev registreret i 2019

f) at sikre en kapacitetsreduktion i form af en reduktion af disponible sæde-km på […] % i hele omstruktureringsperioden sammenlignet med 2019 på ruter, der var rentable på niveau C1 i 2019

g) at sikre, at TAROM afholder sig fra at erhverve aktier i noget selskab, undtagen hvor det er nødvendigt for at sikre TAROM's levedygtighed på lang sigt og i så fald med forbehold af Kommissionens forudgående godkendelse

h) at sikre, at TAROM afholder sig fra at offentliggøre statsstøtte som en konkurrencefordel i forbindelse med markedsføring af produkter og tjenesteydelser.

6.8. Klage indgivet af Wizz Air Malta

(136) Den 14. marts 2024 indgav Wizz Air Malta en klage til Kommissionens tjenestegrene vedrørende påstået ulovlig statsstøtte til TAROM. Wizz Air Malta fremsatte tre forskellige klagepunkter om, hvorfor den statsstøtte, som TAROM modtog, var ulovlig.

(137) For det første foretog den rumænske stat ifølge Wizz Air Malta mellem oktober 2022 og december 2023 gennem transportministeriet syv kapitalforhøjelser i TAROM til et samlet beløb på ca. 7,8 mio. EUR, dvs. mere end 6 mio. EUR ud over den kapitalforhøjelse, der blev godkendt ved den anden afgørelse om skadeserstatning, til et beløb på ca. 1,9 mio. EUR. For så vidt som overskridelsen af den godkendte kapitalforhøjelse kunne tilskrives den første afgørelse om skadeserstatning, ville dette ifølge Wizz Air Malta udgøre en væsentlig ændring af den godkendte støtte, eftersom Kommissionen godkendte en statsgaranti for låntagning på 93,88 mio. RON (ca. 19,33 mio. EUR) og ikke et kapitalindskud.

(138) For det andet hævdede Wizz Air Malta, at TAROM modtog ulovlig statsstøtte på et beløb, som det ikke kvantificerede, og som bestod i, at TAROM kun illusorisk garanterede sin gæld til CNAB for leveringen af sine tjenester. CNAB er et statsejet selskab, der kontrolleres af transportministeriet, med henblik på levering af dets tjenesteydelser. Wizz Air Malta har gjort gældende, at transportministeriet (dvs. TAROM's hovedaktionær) i henhold til en specifik kontraktlig garantibestemmelse skal give sit samtykke til håndhævelsen af garantien (dvs. de aktiver, som TAROM har stillet som sikkerhed i tilfælde af misligholdelse). Dette betyder reelt, at debitors aktionær, som tilfældigvis også er kreditors kontrollerende enhed, skal give sit samtykke til aktivering af sikkerhedsstillelsen, hvilket er en betingelse, som en privat kreditor ikke vil acceptere. Wizz Air Malta rådede ikke over oplysninger om, hvorvidt den rumænske regering faktisk udøvede sit skøn.

([75]) Afgangsreduktioner og nedsættelse af disponible sæde-km gennemføres i løbet af omstruktureringsperioden og varierer en smule i denne periode (i nogle år har nogle ruter lidt højere reduktioner end i referenceåret 2026 og i nogle år lidt lavere).

(139) For det tredje kunne TAROM's foreslåede salg af et eller flere slots i […] lufthavn, som blev godkendt af TAROM's aktionærer i juli 2023, ifølge Wizz Air Malta ske til en pris, der muligvis ikke afspejler den rimelige markedsværdi. Hvis den aftalte pris ligger under markedsværdien, kan der være tale om støtte til køberen. På grundlag af offentlige oplysninger ved Wizz Air Malta imidlertid ikke, om TAROM planlægger at gå videre med salget og til hvilken pris.

6.9. Rumæniens bemærkninger til klagen fra Wizz Air Malta

(140) Den 28. marts, 4. april, 16. april, 19. april og 24. april 2024 fremsatte Rumænien sine bemærkninger til klagen indgivet af Wizz Air Malta.

(141) Med hensyn til den første påstand om ulovlige kapitalindskud har Rumænien for det første forklaret, at transportministeriet som majoritetsejer af TAROM i henhold til retsgrundlaget for støtten, således som det fremgår af den første afgørelse om skadeserstatning, der godkender statsstøtte i form af en offentlig garanti, samt i henhold til selve garantiaftalen, er forpligtet til at tilvejebringe de finansielle midler til at sikre tilbagebetalingen af det garanterede lån. Rumænien har gjort gældende, at da transportministeriet ikke er part i låneaftalen, kan det ikke tilbagebetale den långivende bank direkte, og at dets eneste middel til at give TAROM den nødvendige finansiering i henhold til rumænsk ret er en kapitalforhøjelse mod nye aktier.

(142) Rumænien har endvidere forklaret, at aktionærbeslutninger om godkendelse af kapitalindskud ikke altid efterfølges af faktiske kapitalindskud, som det fremgår af beslutninger, der er protokolført på efterfølgende aktionærmøder, og som bringer det faktiske beløb for kapitaltilførsler, der er foretaget på grundlag af Kommissionens første afgørelse om skadeserstatning, op på 12 518 000 RON (ca. 2,7 mio. EUR) til dato svarende til de første tre rater af det tilsvarende lån.

(143) Dette beløb indgår i den anmeldte omstruktureringsstøtte og navnlig i kapitalforhøjelsen på 45,77 mio. EUR (jf. betragtning 18) under hensyntagen til, at beløbet på 2,7 mio. EUR var nødvendigt for at dække TAROM's likviditetsbehov i 2023. Det beløb, der blev tilført på grundlag af Kommissionens anden afgørelse om skadeserstatning, svarer netop til det godkendte støttebeløb i form af en kapitalforhøjelse på 9 439 155 RON (ca. 1,9 mio. EUR). Rumænien har endvidere forklaret, at der til dato ikke er foretaget andre kapitalforhøjelser i omstruktureringsperioden.

(144) Med hensyn til det andet klagepunkt om ulovlig støtte som følge af yderligere garantier for eksisterende gæld til CNAB, der behæfter visse af TAROM's aktiver som sikkerhed i tilfælde af misligholdelse, finder de rumænske myndigheder det ligeledes ubegrundet. Dette skyldes navnlig, at TAROM og CNAB er to uafhængige virksomheder, der er etableret i henhold til rumænsk selskabsret. Rumænien har gjort gældende, at kontraktbestemmelsen om den pågældende garanti, hvorefter gennemførelsen af den yderligere sikkerhedsstillelse var betinget af hovedaktionærens godkendelse, blev indført ensidigt af TAROM's aktionærer. Selv om transportministeriet er majoritetsejer af både TAROM og CNAB, er det imidlertid omfattet af regeringens hastedekret nr. 109/2011 om virksomhedsledelse i offentlige virksomheder. Disse regler præciserer, at den offentlige tilsynsmyndighed (dvs. transportministeriet) ikke kan gribe ind i beslutningsprocessen, forvaltningen og den løbende drift af offentlige virksomheder, og at alle afgørelser, der træffes i strid med denne begrænsning, er ugyldige. Det er de rumænske myndigheders opfattelse, at disse bestemmelser forhindrer transportministeriet i at tilbageholde sit samtykke, hvis CNAB beslutter at håndhæve sine krav vedrørende aktiveringen af garantien. Rumænien har endvidere fremhævet, at TAROM og CNAB strengt handler som markedsøkonomiske aktører med hensyn til deres indbyrdes forpligtelser, hvilket fremgår af i) flere aktionærbeslutninger, hvori CNAB's ledelse anmodes om at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at forhindre enhver skade for CNAB, og hvori bestyrelsen bemyndiges til at behandle en eventuel udvidelse af garantier, uden at der henvises til nødvendigheden af at indhente tilsynsmyndighedens godkendelse ([76]), ii) TAROM's fortsatte betalinger for at nedbringe sin gæld til CNAB, iii) CNAB's kommercielle beslutning om at udskyde visse afgifter, så længe TAROM udviser åbenbar goodwill, iv) forlængelse af garantier til fordel for CNAB med yderligere tilsagn, f.eks. om tilgodehavender fra salget af […]-slottet som følge af CNAB's aktionærbeslutning om at anvende alle retlige midler for at undgå at skade CNAB ([77]), v) den omstændighed, at TAROM's gæld er genstand for morarenter, således at CNAB modtager en modydelse for forlængelsen af tilbagebetalingsbetingelserne, og vi) CNAB's erkendelse af, at en øjeblikkelig fyldestgørelse af værdipapirer sandsynligvis ville føre til TAROM's insolvens, mens Kommissionens godkendelse af omstruktureringsplanen ville gøre det muligt for TAROM at tilbagebetale sin gæld

([76]) F.eks. CNAB's aktionærafgørelse nr. 14 af 10.10.2022, punkt 3 og 4, CNAB's aktionærafgørelse nr. 18 af 5.12.2022, punkt 3, CNAB's indkaldelse nr. 147 af 22.5.2023, punkt 1, sammen med CNAB's aktionærafgørelse nr. 11 af 27.6.2023, punkt 1.

([77]) CNAB's aktionærbeslutning nr. 14, op. cit.

med påløbne morarenter i nær fremtid. For at fremhæve at den pågældende kontraktbestemmelse ikke har nogen indflydelse på TAROM's forretningsadfærd, har TAROM's bestyrelse desuden anmodet generalforsamlingen om at fjerne den fra den relevante værdipapiraftale, der er indgået mellem CNAB og TAROM. Rumænien forpligtede sig til at fremlægge den ændrede aftale for Kommissionen, når den er vedtaget. Den 17. april 2024 fremlagde Rumænien generalforsamlingens beslutning nr. 9/16.4.2024 om at forkaste ændringen af garantiaftalen, hvorved der indføres en bestemmelse om, at realisering af sikkerhedsstillelse kræver samtykke fra tilsynsmyndigheden (transportministeriet), og som pålægger bestyrelsen at træffe alle nødvendige foranstaltninger til at fjerne denne bestemmelse fra garantiaftalen.

(145) Med hensyn til det tredje klagepunkt vedrørende salget af […]-slottet under markedsværdien har Rumænien anført, at TAROM har gjort sit yderste for at opnå den højeste salgspris for slottet. Dette fremgår af mange faktorer, som f.eks. navnlig det forhold, at i) TAROM bestilte en uafhængig ekspertvurdering af […] for at vurdere markedsværdien af salget af […]-slottet og leasingen, inden udbudsproceduren blev indledt, og for at ledsage salgsprocessen, ii) TAROM indhentede aktivt tilbud fra ca. 20 virksomheder efter at have drøftet optioner og potentielle købere med Airport Coordination Limited, verdens største slotkoordinator, iii) TAROM under den første salgsproces, der blev indledt i marts 2023, søgte forbedrede tilbud og efterfølgende udvalgte den virksomhed, der havde afgivet det højeste bud, inden den fortsatte kontraktforhandlingerne over flere måneder, indtil tilbudsgiveren måtte afbryde processen i november 2023 […] og iv) TAROM iværksatte endnu en salgsproces i december 2023 og igen […] (se betragtning 119).

7. VURDERING AF OMSTRUKTURERINGSSTØTTEFORANSTALTNINGERNE

(146) Kommissionen vil først vurdere, om den offentlige finansiering af TAROM's omstruktureringsplan som defineret i betragtning 18 udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, og hvis dette er tilfældet, vil den efterfølgende afgøre, om en sådan støtte er lovlig og forenelig med det indre marked.

7.1. Forekomst af statsstøtte

(147) I artikel 107, stk. 1, i TEUF hedder det, at »[b]ortset fra de i traktaterne hjemlede undtagelser er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

(148) En foranstaltning udgør støtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, hvis følgende betingelser alle er opfyldt: i) foranstaltningen skal kunne tilregnes staten og finansieres ved hjælp af statsmidler, ii) den skal give modtageren en fordel, iii) denne fordel skal være selektiv og iv) foranstaltningen skal fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstater.

(149) Kommissionen bemærker, at Rumænien har anmeldt foranstaltningerne som statsstøtte. Denne anmeldelse fritager ikke Kommissionen for selv at undersøge, om foranstaltningerne udgør statsstøtte.

7.1.1. *Statsmidler og tilregnelse til staten*

(150) Som anført i betragtning 30 i afgørelsen om redningsstøtte skulle lånet på 175 952 000 RON (ca. 36,66 mio. EUR) til TAROM ydes af ministeriet for offentlige finanser gennem statskassen i henhold til en låneaftale mellem dette ministerium og TAROM til gennemførelse af et hastedekret fra den rumænske regering. Afgørelsen om at yde redningslånet kunne derfor tilregnes staten og omfattede statsmidler. Som en del af omstruktureringsstøtten vil det

beløb, der svarer til redningslånet (med renter og eventuelle valutakursforskelle), blive afskrevet (se betragtning 18). Afgørelsen om at give afkald på tilbagebetalingen af redningslånet med renter træffes af staten og afholdes over statsbudgettet.

(151) Som anført i betragtning 19 er retsgrundlaget for tildeling af omstruktureringsstøtte regeringsdekret nr. 45/1997 som ændret ved regeringens hastedekret nr. 113/2021, og i henhold til disse regeringsdekreter vil finansieringen af omstruktureringsstøtteforanstaltningerne blive ydet af transportministeriet. Afgørelsen om at yde de to omstruktureringsstøtteforanstaltninger blev således truffet af staten, og finansieringen af begge foranstaltninger kommer fra statsbudgettet.

(152) Kommissionen konkluderer derfor, at de anmeldte omstruktureringsstøtteforanstaltninger omfatter statsmidler, og at beslutningerne om at yde foranstaltningerne kan tilregnes staten.

7.1.2. *Fordel*

(153) Kommissionen er forpligtet til at undersøge, om foranstaltningerne begunstiger TAROM, for så vidt som ingen markedsaktør, der ejer aktier i TAROM, i en situation, der ligger så tæt som muligt på Rumæniens situation ville træffe en lignende afgørelse og yde de samme foranstaltninger på de samme betingelser, idet der ses bort fra eventuelle fordele, som Rumænien forventer i sin egenskab af offentlig myndighed ([78]).

(154) Tilstedeværelsen af en sådan fordel kan udledes af det forhold, at TAROM har betydelige akkumulerede tab og negativ egenkapital (betragtning 13 og 88), at næsten alle TAROM's aktiver allerede er pantsat som sikkerhed for tidligere eller nuværende finansiering, og at TAROM ikke har været i stand til at opnå tilstrækkelig kapital eller rejse gældsfinansiering på markedsvilkår uden offentlig støtte (betragtning 17, 53 og 54).

(155) Foranstaltningerne vil hjælpe TAROM med at finansiere videreførelsen af sine aktiviteter og gennemførelsen af omstruktureringsplanen ved at give virksomheden adgang til finansiering, som TAROM i betragtning af sin særlige situation og de nuværende omstændigheder ikke har kunnet opnå på markedet. I denne forbindelse er det tvivlsomt, om TAROM ville være i stand til at tiltrække en sådan finansiering fra det private marked på lignende vilkår.

(156) Kommissionen konkluderer derfor, at foranstaltningerne giver TAROM en økonomisk fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.1.3. *Selektivitet*

(157) Foranstaltningerne vil udelukkende blive ydet til TAROM. Som Domstolen har fastslået ([79]), giver identificeringen af en økonomisk fordel i forbindelse med individuel støtte i princippet anledning til en formodning om, at den er selektiv. Dette gælder, uanset om der er aktører på de relevante markeder, som befinder sig i en sammenlignelig situation. Under alle omstændigheder er de anmeldte foranstaltninger ikke en del af en bredere generel økonomisk-politisk foranstaltning, der har til formål at yde den samme type ad hoc-støtte til alle virksomheder, der befinder sig i en sammenlignelig retlig og faktisk situation i lyset af foranstaltningernes formål (idet alle erhvervsdrivende i princippet bør dække deres egne omkostninger), og som er aktive i luftfartssektoren eller andre økonomiske sektorer, men stilles kun til rådighed for TAROM.

(158) Kommissionen konkluderer derfor, at foranstaltningerne er selektive i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.1.4. *Konkurrencefordrejning og påvirkning af samhandelen*

(159) Hvis støtte, som ydes af en medlemsstat, styrker en virksomheds position i forhold til andre konkurrerende virksomheder på EU's indre marked, skal sidstnævnte anses for at være påvirket af denne støtte. Det er tilstrækkeligt, at støttemodtageren konkurrerer med andre virksomheder på markeder, der er åbne for konkurrence. I denne

([78]) Domstolens dom af 20.9.2017, Kommissionen mod Frucona Košice (C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, præmis 59), og af 5.6.2012, Kommissionen mod EDF (C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, præmis 78, 79 og 103).

([79]) Domstolens dom af 4.6.2015, Kommissionen mod MOL (C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, præmis 60).

henseende er den omstændighed, at en økonomisk sektor er blevet liberaliseret på EU-plan, et element, der kan tjene til at fastslå, om støtten har en reel eller potentiel indvirkning på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne.

(160) TAROM leverer flypassagertjenester til, fra og inden for Rumænien og konkurrerer på dette marked med bl.a. Wizz Air, Ryanair, HiSky, Lufthansa og andre luftfartsselskaber. Luftfartsmarkedet er åbent for konkurrence i Unionen og levering af tjenesteydelser fra én medlemsstat til en anden. Foranstaltningerne yder finansiering til TAROM på vilkår, som virksomheden ikke kunne have opnået på det private marked, og frigør den for omkostninger, som den skulle have båret under normale markedsvilkår. Foranstaltningerne styrker således TAROM's stilling på det rumænske lufttransportmarked i forhold til dets konkurrenter, som ikke nød godt af disse foranstaltninger.

(161) Omstruktureringsstøtteforanstaltningerne kan derfor fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.1.5. *Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte*

(162) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at foranstaltningerne udgør statsstøtte til TAROM i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

7.2. Omstruktureringsstøtteforanstaltningernes lovlighed

(163) Kommissionen bemærker, at der allerede er foretaget kapitalforhøjelser på i alt 2,7 mio. EUR i 2023 ud af den samlede anmeldte kapitalforhøjelse på 45,77 mio. EUR (betragtning 18 og 19). Kommissionen bemærker også, at den resterende del af de anmeldte omstruktureringsstøtteforanstaltninger i henhold til hastedekretet ikke vil blive gennemført, før de er godkendt af Kommissionen (betragtning 19).

(164) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at Rumænien har indrømmet denne del af de anmeldte foranstaltninger, uden at Kommissionen har truffet afgørelse om, at foranstaltningerne er forenelige med det indre marked. Rumænien har dermed tilsidesat standstill-forpligtelsen i artikel 108, stk. 3, i TEUF. Denne del af de anmeldte omstruktureringsstøtteforanstaltninger til fordel for TAROM udgør således ulovlig statsstøtte.

7.3. Støttens forenelighed med det indre marked

(165) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan Kommissionen betragte støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner som forenelig med det indre marked, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(166) Det fremgår ikke af anmeldelsen, at omstruktureringsstøtten eller de betingelser, der er knyttet til den, eller de økonomiske aktiviteter, der fremmes af støtten, kan medføre en overtrædelse af en relevant bestemmelse i EU-retten. Kommissionen har navnlig ikke sendt en begrundet udtalelse til Rumænien om en mulig overtrædelse af EU-retten, som er relateret til denne sag, og Kommissionen har heller ikke modtaget klager eller oplysninger, der kan tyde på, at statsstøtten, de betingelser, der er knyttet til den, eller de økonomiske aktiviteter, som støtten fremmer, kan være i strid med relevante bestemmelser i EU-retten.

(167) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF skal støtten for at kunne erklæres forenelig dels tage sigte på at fremme udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner og dels ikke ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(168) I henhold til den første betingelse undersøger Kommissionen, om støtten har til formål at fremme udviklingen af visse erhvervsgrene. I henhold til den anden betingelse foretager Kommissionen en afvejning af de positive virkninger af den påtænkte støtte til udvikling af de aktiviteter, som støtten skal støtte, og de negative virkninger, som støtten kan have på det indre marked ([80]).

([80]) Domstolens dom af 22.9.2020, Østrig mod Kommissionen (Hinkley Point C) (C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, præmis 18 og 19).

(169) I rammebestemmelserne fastsætter Kommissionen de kriterier, den undersøger ved vurderingen af, om en virksomheds omstruktureringsstøtte er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF ([81]).

(170) Det er Rumæniens opfattelse, at omstruktureringsstøtten kan erklæres forenelig med det indre marked i henhold til rammebestemmelserne.

(171) I betragtning af arten af og formålet med den pågældende statsstøtte og de rumænske myndigheders argumenter vil Kommissionen vurdere, om den planlagte finansiering til støtte for omstruktureringsstøtten er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i rammebestemmelserne.

(172) Ved undersøgelsen af, om omstruktureringsstøtte påvirker samhandelsvilkårene negativt i et omfang, der strider mod den fælles interesse, foretager Kommissionen en afvejningstest i overensstemmelse med artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF og rammebestemmelserne. Hvis støttemodtageren er berettiget til omstruktureringsstøtte, foretager Kommissionen som led i denne undersøgelse en afvejning af støttens positive virkninger i forhold til de negative virkninger for konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne, som statsstøtten medfører. I forbindelse med denne vurdering tager Kommissionen hensyn til behovet for statslig indgriben, støttens hensigtsmæssighed, proportionalitet, gennemsigtighed, princippet om engangsstøtte og foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, der er fastsat i rammebestemmelserne.

7.3.1. *Berettigelse: sektorielt anvendelsesområde og kriseramt virksomhed*

(173) For at være berettiget til omstruktureringsstøtte skal en støttemodtager betragtes som en kriseramt virksomhed som defineret i afsnit 2.2 i rammebestemmelserne. I henhold til punkt 20 i rammebestemmelserne anses en virksomhed navnlig for at være kriseramt, når den uden statslig indgriben næsten med sikkerhed vil være nødt til at indstille sin aktivitet på kort eller mellemlang sigt. Dette vil være tilfældet, når mindst en af de omstændigheder, der er beskrevet i punkt 20, litra a)-d), i rammebestemmelserne, gør sig gældende.

(174) Som forklaret i betragtning 7 i indledningsafgørelsen og i betragtning 6, 53 og 57 i afgørelsen om redningsstøtte har TAROM opbrugt mere end halvdelen af sin tegnede aktiekapital som følge af akkumulerede tab og har således opfyldt kriteriet i punkt 20, litra a), i rammebestemmelserne siden den 31. december 2018 og frem til vedtagelsen af indledningsafgørelsen i juli 2021 (se betragtning 39 i nævnte afgørelse). Denne situation har ikke ændret sig siden juli 2021, hvilket fremgår af de finansielle oplysninger fra Rumænien, der er beskrevet i betragtning 13, 16 og 88, og som viser, at TAROM fortsat har haft tab efter 2019 og havde en negativ egenkapital ved udgangen af 2023. Det følger heraf, at TAROM opfylder kriterierne i punkt 20, litra a), i rammebestemmelserne og derfor kan betragtes som en kriseramt virksomhed.

(175) I henhold til punkt 21 i rammebestemmelserne er en nyoprettet virksomhed, dvs. en virksomhed i de første tre driftsår inden for det relevante aktivitetsområde, ikke berettiget til omstruktureringsstøtte. TAROM er ikke en nyoprettet virksomhed i henhold til rammebestemmelserne for redning og omstrukturering, da den blev oprettet i 1954 (se betragtning 8), dvs. for mere end tre år siden.

(176) Ifølge punkt 22 i rammebestemmelserne kan en virksomhed, der tilhører eller er i færd med at blive overtaget af en større koncern, normalt ikke modtage støtte efter disse rammebestemmelser, medmindre det kan påvises, at virksomhedens vanskeligheder hidrører fra virksomheden selv og ikke er et resultat af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, og at virksomhedens vanskeligheder er for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem.

(177) TAROM's vanskeligheder skyldes hovedsagelig en aldrende og ikkehomogen flåde og operationel ineffektivitet (betragtning 15). TAROM tilhører ikke en større koncern, og staten har enekontrol over den gennem transportministeriet (betragtning 8), således at der er tale om en offentlig virksomhed, som staten udøver enekontrol over i kraft af sit ejerskab og sin finansielle deltagelse ([82]). TAROM er således ikke en del af en større koncern og er heller ikke ved at blive overtaget af en koncern.

([81]) Rammebestemmelserne, punkt 38.

([82]) Artikel 2, litra b), i Kommissionens direktiv 2006/111/EF af 16. november 2006 om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemskuelighed i bestemte virksomheder (EUT L 318 af 17.11.2006, s. 17).

(178) Det følger af den omstændighed, at staten har enekontrol over TAROM, at enhver finansiel støtte fra staten til TAROM for at hjælpe det med dets vanskeligheder i dette tilfælde vil kunne betragtes som støtte, medmindre den ydes på markedsvilkår. Selv om TAROM's vanskeligheder hidrører fra virksomheden selv, er spørgsmålet om, hvorvidt de ikke er et resultat af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, og at vanskelighederne er for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem, derfor ikke relevant.

(179) I henhold til punkt 18 i rammebestemmelserne er virksomheder, der er aktive i kul- og stålsektoren, og finansielle virksomheder desuden ikke støtteberettigede i henhold til rammebestemmelserne. Som anført i betragtning 9 er TAROM aktiv inden for lufttransport af passagerer, fragt og post. Det følger heraf, at TAROM hverken er aktiv i kul- eller stålsektoren eller en finansiel virksomhed og derfor ikke er udelukket fra at modtage omstruktureringsstøtte i henhold til punkt 18 i rammebestemmelserne.

(180) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at TAROM er en kriseramt virksomhed, der er berettiget til omstruktureringsstøtte.

7.3.2. *Støtten fremmer udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner*

(181) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF skal statsstøtte, for at den kan betragtes som forenelig med det indre marked, fremme udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner.

(182) For at godtgøre, at omstruktureringsstøtte har til formål at fremme udviklingen af sådanne erhvervsgrene eller regioner, skal den medlemsstat, der yder støtten, godtgøre, at støtten har til formål at forebygge sociale problemer eller afhjælpe markedssvigt. I forbindelse med omstruktureringsstøtte bemærker Kommissionen, at som anerkendt i punkt 43 i rammebestemmelserne er udtræden af markedet vigtig for produktivitetsvæksten i bredere forstand. Den omstændighed alene, at en virksomhed forhindres i at forlade markedet, kan således ikke i tilstrækkelig grad begrunde, at der ydes statsstøtte. Tværtimod er rednings- og omstruktureringsstøtte blandt de mest fordrejende former for statsstøtte, da de griber ind i processen for udtræden af markedet. I visse situationer kan en omstrukturering af en kriseramt virksomhed imidlertid bidrage til udviklingen af erhvervsgrene eller økonomiske regioner, også ud over de aktiviteter, der udføres af støttemodtageren. Dette er tilfældet, hvis støttemodtagerens lukning uden en sådan støtte ville føre til markedssvigt eller sociale problemer, hvilket ville hæmme udviklingen af de erhvervsgrene og/eller økonomiske regioner, der ville blive berørt af sådanne situationer. En ikkeudtømmende liste over sådanne situationer findes i punkt 44 i rammebestemmelserne.

(183) Sådanne situationer opstår bl.a., når støttemodtageren, hvis lukning støtten har til formål at afværge, udfører en vigtig tjeneste, som er vanskelig at genetablere, og som vanskeligt ville kunne overtages af en eventuel konkurrent, hvilket kunne føre til en risiko for afbrydelse af denne vigtige tjeneste [punkt 44, litra b), i rammebestemmelserne]. Ved at gøre det muligt for støttemodtageren at fortsætte sine aktiviteter forebygger støtten således markedssvigt eller sociale problemer. I tilfælde af omstruktureringsstøtte er dette imidlertid kun tilfældet, hvis støtten sætter støttemodtageren i stand til at konkurrere på markedet på egen hånd, hvilket kun kan sikres, hvis støtten er baseret på gennemførelsen af en omstruktureringsplan, der genskaber støttemodtagerens langsigtede rentabilitet.

(184) Selv om Kommissionen i indledningsafgørelsen ikke rejste tvivl om opfyldelsen af kriteriet om sociale problemer og/eller markedssvigt, modtog Kommissionen bemærkninger til dette spørgsmål fra en interesseret part, luftfartsselskabet Wizz Air. Wizz Air har navnlig hævdet, at TAROM i de seneste år havde mistet markedsandele til Wizz Air og Blue Air, som på det tidspunkt, hvor Wizz Air fremsatte sine bemærkninger, besad henholdsvis 40 % og 13 % af markedet. Som følge heraf spillede TAROM ifølge Wizz Air ikke en vigtig rolle på det rumænske lufttransportmarked, som kunne sidestilles med en national infrastrukturleverandørs rolle.

(185) Kommissionen vil derfor først vurdere, om støtten har til formål at forebygge en situation med markedssvigt eller sociale problemer (afsnit 7.3.2.1), og om den ledsages af en omstruktureringsplan, der skal genoprette støttemodtagerens langsigtede rentabilitet (afsnit 7.3.2.2).

7.3.2.1. Forebyggelse af sociale problemer eller markedssvigt, der bidrager til udviklingen af en erhvervsgren eller økonomisk region

(186) Blandt de situationer, hvor redning af en kriseramt virksomhed kan bidrage til udviklingen af erhvervsgrene eller økonomiske regioner, henvises der i punkt 44, litra b), i rammebestemmelserne til tilfælde, hvor der er risiko for afbrydelse af en vigtig tjeneste, der er vanskelig at genetablere, og som vanskeligt ville kunne overtages af en eventuel konkurrent.

(187) På grundlag af de data, som Rumænien har indsendt, mener Kommissionen, at TAROM spiller en vigtig rolle med hensyn til at skabe forbindelsesmuligheder for rumænske borgere, virksomheder og regioner.

(188) Navnlig driver TAROM i modsætning til sine vigtigste konkurrenter, der i øjeblikket er aktive på det rumænske marked, dvs. Wizz Air og Ryanair (betragtning 10), et hub-and-spoke-netværk (betragtning 130), der forbinder de forskellige regioner i Rumænien med hovedstaden og sikrer internationale tilslutningsflyvninger. Dette giver passagererne adgang til ruter, der ikke betjenes af deres nærliggende lufthavn.

(189) Desuden fokuserer TAROM på at tilbyde forbindelser til primære lufthavne med et godt antal afgange og på belejlige tidspunkter for sine passagerer, hvilket er særlig vigtigt for tidsfølsomme rejsende såsom erhvervskunder (betragtning 129).

(190) Forbindelser til primære lufthavne med et godt antal afgange og belejlige tidspunkter er af særlig betydning for det rumænske marked på grund af det rumænske jernbane- og vejnets dårlige tilstand, som gør rejser med jernbane eller ad vej meget længere end flyrejser, upålidelige og ubehagelige (jf. betragtning 132-134). Pr. 29. marts 2024 var TAROM den eneste operatør på ti ruter, mens der på ni andre kun var ét andet luftfartsselskab til stede ([83]) (betragtning 130). Det betyder, at hvis TAROM skulle forlade markedet, ville de ruter, hvor selskabet i øjeblikket opererer alene, ikke længere blive betjent, mens der ville være en monopolsituation på de ruter, hvor der i øjeblikket kun er ét andet luftfartsselskab til stede. Kun på ni ([84]) ruter TAROM står i øjeblikket over for mere end én konkurrent (jf. endvidere betragtning 197).

(191) TAROM's vigtigste konkurrenter på det rumænske marked driver punkt-til-punkt-forbindelser og vil sandsynligvis ikke ændre deres rutemodel, fordi de sigter mod at opnå det mest omkostningseffektive resultat ved at vælge lufthavne og/eller slots, der tilbyder den billigste pris (betragtning 127 og 128). Desuden kanaliserer traditionelle luftfartsselskaber som Lufthansa og Air France-KLM hovedsagelig passagerer fra Bukarest til deres egne knudepunkter i stedet for at forbinde rumænske regioner indbyrdes eller Bukarest med andre vigtige byer rundt om i verden (jf. endvidere betragtning 128 og 129). Dette vil efterlade mange regionale passagerer, der er afhængige af hub-and-spoke-modellen, uden betjening og vil have en negativ indvirkning på erhvervskunder, som er nødt til at optimere rejsetiden og har brug for pålidelige forbindelser på passende tidspunkter og med et passende antal afgange.

(192) Kommissionen bemærker, at henvisningen til en national infrastrukturleverandør i punkt 44, litra b), i rammebestemmelserne blot er et eksempel og ikke indebærer, at enhver virksomhed, der er berettiget til omstrukturering takket være betydningen af den tjeneste, den leverer i henhold til dette punkt, skal sidestilles med en national infrastrukturleverandørs rolle.

(193) Desuden er størrelsen af det marked, som virksomheden er aktiv på, eller denne virksomheds markedsandel heller

([83]) Wizz Air har meddelt, at driften af OTP-Budapest-ruterne påbegyndes den 17.6.2024. Fra denne dato vil TAROM være den eneste operatør på ni ruter, og der vil være et duopol på ti ruter.

([84]) Når TAROM har solgt sit […]-slot, vil antallet af ruter, hvor selskabet står over for mere end én konkurrent, være otte.

ikke afgørende for at fastslå betydningen af den tjenesteydelse, der risikerer at blive forstyrret. Dette er for nylig blevet bekræftet af Domstolen i en appelsag anlagt af Wizz Air ([85]) om redningsstøtten til TAROM. I dommen i denne sag fastslog Domstolen bl.a., at »[s]elv om størrelsen af det marked, som støttemodtageren opererer på, og den andel, som denne har på dette marked, kan være faktorer, der er kendetegnende for betydningen af den tjeneste, der sikres af denne støttemodtager, fremgår det således hverken af punkt 44, litra b), i disse retningslinjer eller af denne bestemmelses sammenhæng, at denne betydning nødvendigvis er afhængig af disse faktorer, og at navnlig den støttemodtagende virksomheds lukning kun kan medføre alvorlige sociale problemer eller alvorlige markedssvigt på den betingelse, at det marked, som støttemodtageren opererer på, er over en vis størrelse«. Domstolen bekræftede Rettens synspunkt om, at markedets begrænsede størrelse ikke var til hinder for, at en tjeneste leveret på dette marked kan kvalificeres som vigtig i rammebestemmelsernes forstand, navnlig hvor et ophør af TAROM's aktiviteter, således som Retten konstaterede, hvilket indebærer en konkret risiko for afbrydelse af visse passagerlufttransporttjenester i Rumænien, ville være skadeligt for forbindelsesmulighederne mellem de rumænske regioner, som udelukkende betjenes af dette selskab, såvel som for den økonomiske situation i disse regioner.

(194) Selv om det er korrekt, at TAROM's markedsandel havde været faldende eller stagnerende i nogle år, har støttemodtageren været i stand til at øge sit passagertal betydeligt i de seneste år fra 2,41 mio. i 2017 til 3,13 mio. i 2019 (jf. endvidere betragtning 99). Med gennemførelsen af omstruktureringsplanen og indstillingen af Blue Airs aktiviteter i september 2022 (jf. endvidere betragtning 131) vil denne tendens sandsynligvis fortsætte i fremtiden, hvilket også fremgår af TAROM's forretningsfremskrivninger. Under alle omstændigheder er det ikke TAROM's markedsandel, men dets rolle med hensyn til at levere forbindelsesmuligheder til Rumæniens regioner, der vidner om betydningen af TAROM's tjeneste som omhandlet i punkt 44, litra b), i rammebestemmelserne.

(195) Som allerede anført i betragtning 43, 44 og 45 i indledningsafgørelsen er Kommissionen bekendt med, at konkurrenter har befløjet visse indenlandske ruter, der drives af TAROM. I sommeren 2020 begyndte Blue Air f.eks. at beflyve tre af de ruter, hvor TAROM var den eneste operatør: Bukarest-Oradea (som efter Blue Airs indstilling af driften igen udelukkende drives af TAROM), Cluj-Iași og Iași-Timișoara (hvor TAROM i øjeblikket ikke opererer længere, og intet andet luftfartsselskab er trådt til, siden Blue Air og TAROM indstillede driften af disse ruter) efterfulgt af HiSky på ruterne Bukarest-Timișoara og Bukarest-Cluj i 2021. Dette tyder på, at flyenes størrelse ikke nødvendigvis er en hindring for konkurrenternes adgang til indenlandske ruter, hvor efterspørgslen generelt er lavere end på internationale ruter. Med hensyn til internationale ruter er de få eksempler på prisforskelle mellem TAROM og andre luftfartsselskaber, som Rumænien har fremlagt, desuden ikke tilstrækkeligt robuste til, at Kommissionen kan drage en konklusion om de sandsynlige prisstigninger og manglen på alternativ adgang, hvis TAROM skulle forlade disse ruter.

(196) Selv om andre luftfartsselskaber — i det mindste midlertidigt — kunne genetablere nogle af ruterne, kan det imidlertid ikke antages, at konkurrenterne ville være i stand til og parate til at overtage TAROM's rolle med hensyn til at sikre belejlige forbindelsesmuligheder for rumænske borgere og virksomheder til overkommelige priser (jf. betragtning 130) ved at genetablere alle eller en stor del af de ruter og flytjenester, som TAROM har drevet på nationalt og internationalt plan, uden forstyrrelser for kunderne på mellemlang til lang sigt. Navnlig efter Blue Airs udtræden af markedet er der en klar risiko for, at regioner i det nordlige og centrale Rumænien, som heller ikke er godt forbundet med vej og jernbane mod syd, vil blive tvunget til at benytte meget lange og ubehagelige togture eller til at ty til vejnettet, som for det meste er i dårlig vedligeholdelsestilstand og stort set kun er ensporet (jf. betragtning 133 og 134).

(197) Pr. 29. marts 2024 var støttemodtageren ud af i alt 28 ruter, der betjenes af TAROM, den eneste operatør på fem indenlandske og fire internationale ruter (jf. betragtning 127) og på yderligere ti ruter (otte internationale og to indenlandske) er der kun én anden konkurrent (duopol) (jf. betragtning 130). Der er ingen dokumentation for, at konkurrenterne vil være parate til at genetablere dette netværk, der leveres via det hub-and-spoke-system, som TAROM driver. Sidstnævnte forbinder regionale lufthavne med hovedstaden via OTP-lufthavn, mens konkurrenterne på det rumænske marked hovedsagelig leverer punkt-til-punkt-tjenester eller overfører passagerer til deres knudepunkter (dvs. München, Wien, Warszawa osv.). Siden TAROM forlod de fem ruter Iași-Timișoara, Cluj-Iași, Bukarest-Sibiu, Bukarest-Erevan, Bukarest-Tbilisi, er ingen anden konkurrent trådt ind. Efter Blue Airs indstilling af driften i september 2022 udfører kun ét andet luftfartsselskab, det nytilkomne HiSky, i øjeblikket indenlandske flyvninger i Rumænien på to ruter, nemlig ruterne Bukarest-Timișoara og Bukarest-Cluj (betragtning 130).

(198) Luftforbindelserne mellem de forskellige regioner og hovedstaden er særlig vigtige i Rumænien på grund af det rumænske vej- og jernbanenets dårlige tilstand. Sidstnævnte er derfor ikke en realistisk mulighed for at rejse over længere afstande, hvilket fremgår af de særligt lange forsinkelser (og undertiden vanskelige forhold), der gør sig gældende på mange ruter. Rumænien har f.eks. forklaret, at de rumænske regioner og navnlig de nordøstlige regioner er dårligt indbyrdes forbundne, og at vigtige forbindelser i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) endnu

([85]) Domstolens dom af 11.1.2024, Wizz Air Hungary mod Kommissionen (C-440/22 P. ECLI:EU:C:2024:26, præmis 35-39).

ikke er fuldført (jf. betragtning 133). Lufttransport er derfor af afgørende betydning for den regionale udvikling. I den forbindelse er de syv indenlandske ruter, der drives af TAROM, og som forbinder OTP-lufthavn med centrale og nordlige lufthavne, fortsat afgørende for effektive regionale forbindelsesmuligheder (jf. betragtning 134). De ruter, der betjenes af TAROM, forbinder Rumæniens nordlige regioner ikke kun med den sydlige del af landet, men også gennem Bukarest med destinationer i udlandet.

(199) Det forhold, at TAROM er af begrænset størrelse, er ikke i sig selv til hinder for, at dets tjeneste kan betragtes som vigtig i henhold til punkt 44, litra b), i rammebestemmelserne. Endvidere udelukker tilstedeværelsen af en vis grad af substituerbarhed ikke i sig selv risikoen for forstyrrelser. F.eks. kan tidsfølsomme passagerer, såsom forretningsrejsende, blive betydeligt hæmmet i deres rejse på grund af det dårlige vej- og tognet, hvilket igen kan påvirke et stort antal virksomheder, der er afhængige af den fleksibilitet, som TAROM's mange og belejlige forbindelser fra regionale lufthavne til hovedstaden og tilbage tilbyder dem, og i forlængelse heraf de regioner, som disse virksomheder er aktive i. Dette er en tjeneste, der ikke tilbydes af lavprisselskaber som Wizz Air, hvis tilbud er meget prisfølsomt og typisk baseret på billigere slots eller lufthavne med de laveste gebyrer. Desuden driver TAROM's største konkurrenter hovedsagelig punkt-til-punkt-forbindelser, mens Lufthansa og Air France-KLM hovedsagelig forbinder passagerer med deres egne knudepunkter (jf. betragtning 128), og HiSky tilbyder ikke det samme serviceniveau som TAROM, idet de flyver til sekundære lufthavne på mere ubelejlige slots og kun tilbyder et lille antal ruter. I denne forbindelse vil tabet af TAROM's hub-and-spoke-system kombineret med det serviceniveau, det tilbyder (belejlige slots, et betydeligt antal afgange, mange primære lufthavne og overkommelige priser), være særligt skadeligt, og der er intet, der tyder på, at konkurrenterne vil genetablere et sådant net og en sådan tjeneste.

(200) Kommissionen mener derfor, at omstruktureringsstøtten vil forebygge risikoen for forstyrrelser på det rumænske lufttransportmarked, som TAROM's udtræden af markedet sandsynligvis vil give anledning til.

Konklusion om forebyggelse af sociale problemer eller markedssvigt

(201) Selv om Rumænien også har påberåbt sig de omstændigheder, der er omhandlet i punkt 44, litra c) og f), i rammebestemmelserne, finder Kommissionen det godtgjort, at betingelsen om at undgå sociale problemer eller markedssvigt er opfyldt i overensstemmelse med punkt 44, litra b), i rammebestemmelserne, og det er derfor ikke nødvendigt at vurdere Rumæniens argumenter i denne henseende.

(202) Det skal også bemærkes, at Kommissionen ikke rejste tvivl om opfyldelsen af dette forenelighedskriterium i sin indledningsafgørelse, mens de bemærkninger, som Wizz Air fremsatte på eget initiativ, er blevet behandlet i dette afsnit.

(203) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at støtten bidrager til udviklingen af erhvervsgrenen lufttransport i Rumænien, idet den forhindrer, at en virksomhed forlader markedet, hvilket ville have udløst en alvorlig risiko for afbrydelse af en vigtig tjeneste, der er vanskelig at genetablere, og som vanskeligt ville kunne overtages af en eventuel konkurrent [punkt 44, litra b), i rammebestemmelserne].

7.3.2.2. Omstruktureringsplan og genoprettelse af langsigtet rentabilitet

(204) I henhold til punkt 46 i rammebestemmelserne skal tildelingen af omstruktureringsstøtte være betinget af gennemførelsen af en omstruktureringsplan, der kan genoprette støttemodtagerens rentabilitet. Gennemførelsen af omstruktureringsforanstaltninger for at afhjælpe de årsager, der førte til støttemodtagerens vanskeligheder, ved at gøre det muligt for denne at blive levedygtig på lang sigt, er en nødvendig forudsætning for, at omstruktureringsstøtten kan bidrage til udviklingen af de økonomiske aktiviteter og de områder, hvor støttemodtageren opererer.

(205) I henhold til punkt 45-48 i rammebestemmelserne bør omstruktureringsstøtte kun ydes til støtte for en realistisk, sammenhængende og vidtrækkende omstruktureringsplan, hvis foranstaltninger skal være udformet med henblik på at genoprette den langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidshorisont, bortset fra yderligere støtte ud over den, der ligger til grund for støttemodtagerens omstruktureringsplan. Omstruktureringsplanen skal indkredse årsagerne til støttemodtagerens vanskeligheder og støttemodtagerens egne svagheder og redegøre for, hvordan de foreslåede omstruktureringsforanstaltninger vil afhjælpe støttemodtagerens underliggende problemer.

(206) Resultaterne af omstruktureringen skal påvises i et basisscenario og et pessimistisk scenario ved at identificere resultatparametre og de vigtigste forudsigelige risikofaktorer. For at påvise sin langsigtede rentabilitet skal støttemodtageren opnå et passende afkast af den investerede kapital efter at have dækket alle sine omkostninger, herunder afskrivninger og finansieringsomkostninger, uden at være afhængig af optimistiske antagelser om faktorer såsom udsving i pris eller efterspørgsel, og skal være i stand til at konkurrere på markedet på egen hånd.

(207) TAROM's ajourførte omstruktureringsplan er udformet med henblik på at løse de problemer, som støttemodtageren har identificeret, efter en grundig vurdering af årsagerne til virksomhedens finansielle vanskeligheder og med det formål at gøre den rentabel igen. Som anført i betragtning 15 var TAROM's største problem den aldrende og ikkehomogene flåde. Dette håndteres fuldt ud med flådefornyelsesprogrammet (se afsnit 6.2.1), som vil resultere i en mere ensartet og moderne flåde, der er tilpasset TAROM's behov, og vil udløse betydelige omkostningsbesparelser. Desuden vil problemet med urentable ruter blive løst gennem det ruteoptimeringsprogram, der gennemføres i omstruktureringsperioden, og som vil resultere i en reduktion af antallet af fly pr. rute og i at opnå C3-rentabilitet på alle ruter senest i 2029 (se betragtning 64). Det andet store problem med TAROM var dets høje driftsomkostninger, som vil blive løst ved at øge den organisatoriske og driftsmæssige effektivitet samt gennem omkostningsoptimering (se betragtning 66 og afsnit 6.2.3 og 6.2.4). Gennem personaleomorganiseringen vil disse foranstaltninger også føre til en forbedring af identificerede problemer med arbejdsstyrken. Endelig planlægger TAROM også at øge de supplerende indtægter, som tidligere var meget begrænsede, og er begyndt at sælge ekstra tjenester (betragtning 65).

(208) Planens varighed på seks år, der omfatter perioden fra den 1. januar 2021 til den 31. december 2026, er ikke urimelig lang, da Rumæniens lufttrafik først forventes at vende tilbage til niveauet fra før covid-19 i sommeren 2024 (se betragtning 89). Desuden gennemføres nogle omstruktureringsforanstaltninger i sagens natur over en længere periode, f.eks. flådefornyelsen (hvor leasingaftalen først skal forhandles og underskrives, og derefter skal fly bygges og leveres) og vil således først give deres fulde besparelser og effektivitetsgevinster i 2025 i henhold til TAROM's omstruktureringsplan (betragtning 59-62).

(209) I næste afsnit vil Kommissionen først vurdere troværdigheden af de antagelser, der ligger til grund for støttemodtagerens ajourførte omstruktureringsplan, og dernæst vurdere dokumentationen for støttemodtagerens genoprettelse af rentabiliteten ved udløbet af denne plan.

Vurdering af de vigtigste antagelser, der ligger til grund for de finansielle fremskrivninger

(210) Kommissionen har nøje gennemgået de vigtigste antagelser, der ligger til grund for de finansielle beregninger i den ajourførte omstruktureringsplan, som Rumænien har forelagt.

(211) Med hensyn til troværdigheden af de antagelser, der ligger til grund for indtægtsfremskrivningerne, bemærker Kommissionen, at TAROM med hensyn til mængder anvendte Eurocontrols fremskrivningsscenarier efter covid-19 for flypassagerers efterspørgsel ([86]) på de ruter, som selskabet vil fortsætte med at beflyve efter gennemførelsen af foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencefordrejningerne (som omfatter reduktion af dets flåde i omstruktureringsperioden samt reduktion af antallet af ruter, der beflyves af TAROM, og reduktion af antallet af flyvninger på disse ruter). Faldet i antallet af flyvninger i forhold til 2019 fremgår af tabel 11.

Tabel 11

Udviklingen i TAROM's (faktiske og forventede) antal flyvninger siden 2019

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

(212) Kombinationen af det reducerede samlede antal ruter, flyvninger og luftfartøjer resulterer i et samlet fald i disponible

([86]) Jf. fodnote 48. og 50 med hensyn til TAROM's valg og anvendelse af Eurocontrols prognoser.

sæde-km på […] % (kun C1-rentable ruter), et fald i disponible sæde-km på […] % (alle ruter) og et fald på […] % (når charterflyvninger medregnes) i forhold til basisscenariet for 2019, som det fremgår af tabel 12. Kommissionen bemærker også, at TAROM's trafikprognose for alle de ruter, der indgår i prognoserne, er baseret på TAROM's egne faktiske tal og egen model indtil 2022 samt IATA's samlede anslåede marked for resten af omstruktureringsperioden ([87]).

Tabel 12

TAROM's udvikling i disponible sæde-km (i mio. disponible sæde-km)

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

(213) Hvor disponible sæde-km måler udbuddet, repræsenterer passagertallet et mål for efterspørgslen. Brugen af større fly på flere destinationer vil stimulere efterspørgslen gennem bedre priser, bidrage til at maksimere ruternes rentabilitet og bidrage til at øge belastningsfaktorerne. Passagerbelastningsfaktor, som bestemmer andelen af fyldt eller efterspurgt kapacitet, er forbundet med kapaciteten disponible sæde-km. Med en reduceret og begrænset flyflåde vil TAROM kun være i stand til at operere bæredygtigt, hvis det kan anvende sine fly mere effektivt og med højere lastfaktorer.

(214) I 2019 opererede TAROM langt fra som et effektivt luftfartsselskab, da dets belægningsgrad for året kun var på […] %, hvilket er det laveste blandt de fem største luftfartsselskaber, der opererer på det rumænske marked. Dette var også betydeligt lavere end den gennemsnitlige belægningsgrad på europæisk plan på 85,2 % ([88]).

(215) Siden da har kommercielle optimeringsforanstaltninger ført til en konstant forbedring af denne kritiske effektivitetsindikator for TAROM, selv om der stadig er betydelig plads til at vokse i forhold til konkurrencen.

Figur 2

Belastningsfaktor ([89]) for de fem største luftfartsselskaber, der er aktive i Rumænien (%, skøn for 2019-2023)

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

(216) Som det fremgår af tabel 13, har TAROM gjort betydelige fremskridt efter covid-19-pandemien med stigninger i belægningsgraden på næsten […] % i gennemsnit i 2023 sammenlignet med 2019.

Tabel 13

Udviklingen i TAROM's belastningsfaktor 2023/2022 (efter covid-19) i forhold til 2019 (før covid-19)

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

([87]) Det samlede marked for 2018-2022 er baseret på IATA's beregninger af TAROM's markedsandele og på TAROM's faktiske passagertalsdata for 2018-2022. Det samlede marked for 2023-2029 er baseret på 2019-værdien og Eurocontrols genopretningssatser. Markedsandelene er baseret på IATA-beregninger vedrørende lufttrafikken i 2018-2022. TAROM's markedsandel for 2023-2029 er baseret på det anslåede passagertal i dens model og på det samlede anslåede marked.

([88]) Fra »IATA State of the region: Europe« dateret juni 2020, som kan tilgås på https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-briefing---europe---june-2020/. En alternativ kilde er de oplysninger, der er offentliggjort af ICAO for 2019, og som viser en belægningsgrad, der er omtrent den samme (85 %), tilgængelig på https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics.pdf (s. 4).

([89]) For Wizz Air, Lufthansa, Ryanair og Air France-KLM er den angivne belægningsgrad beregnet for den samlede driftsbase og ikke kun for Rumænien. Belastningsfaktorer angives i henhold til årsrapporterne (i henhold til kalenderårene) for alle luftfartsselskaber bortset fra TAROM (forelagte virksomhedsdata, herunder et skøn for 2023). For 2023-tallene vedrørende Lufthansa og Air France-KLM præsenteres dataene for de første ni måneder af 2023, mens dataene for Wizz Air og Ryanair vedrører det regnskabsår, der sluttede den 31. marts 2023.

(217) Ud over oplysningerne i tabel 13 anførte de rumænske myndigheder, at TAROM's gennemsnitlige belægningsgrad for 2023 nåede op på […] %, som det fremgår af tabel 5. De forklarede endvidere, at TAROM forventer lidt lavere belastningsfaktorer i 2025 og 2026 som følge af indførelsen af de nye luftfartøjer med større kapacitet, hvilket vil føre til en lille stigning i mængden af disponible sæde-km ([90]) (selv om ruterne og antallet af afgange ikke vil ændre sig). Belægningsfaktoren bør dog langsomt stige igen i de efterfølgende år (fra 2027) med de forventede forbedringer af TAROM's driftsresultater (se tabel 5 i betragtning 101).

(218) Som følge heraf forventes TAROM's trafik i overensstemmelse med Eurocontrols markedsprognose (se betragtning 89-91) at nå niveauet fra før covid-19 senest i 2025 og i gennemsnit at vokse med […] % om året i perioden 2025-2029 og dermed nå et forventet samlet årligt antal passagerer på […] mio. ved udgangen af omstruktureringsperioden som vist i figur 3.

Figur 3

Udviklingen i TAROM's kapacitet og regulerede flyvninger ([91])

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

(219) Som sådan, og som det fremgår af tabel 14, ligger antallet af passagerer anslået af TAROM for både basisscenariet og modgangsscenariet i 2024 og 2025 samt ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2026 under Eurocontrols genopretningskurver — både basisscenariet og det lave scenarie. Navnlig ligger TAROM's basisscenario konservativt under Eurocontrols basiskurve for resten af den analyserede periode og under Eurocontrols lave kurve for 2024, 2025 og 2026. Tilsvarende ligger TAROM's modgangsscenario fortsat under Eurocontrols lave kurve i 2024, 2025 og 2026 og ligger marginalt over denne kurve fra 2027.

Tabel 14

Antal TAROM-passagerer i forhold til Eurocontrols genopretningskurver, kun for ruter, der skal drives i henhold til omstruktureringsplanen (i mio. passagertal)

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

(220) Nøjagtigheden og troværdigheden af disse fremskrivninger styrkes yderligere af de rumænske myndigheders angivelse af, at det faktiske antal passagerer, som TAROM fløj med i 2022 ([92]) på de faste ruter, som selskabet fortsat vil beflyve, var […] % højere end dets prognoser på grundlag af Eurocontrols prognoser i den ajourførte omstruktureringsplan, der blev forelagt Kommissionen.

(221) Navnlig med hensyn til internationale flyvninger […].

(222) For så vidt angår indenrigsflyvninger […].

(223) Selv om det faktiske antal passagerer for hele 2023 (2 333 839) i modsætning til 2022 er […] % lavere end TAROM's skøn i den ajourførte omstruktureringsplan (som blev foretaget på grundlag af de faktiske tal for de første ni måneder af det pågældende år), kan denne negative varians i vid udstrækning tilskrives den uro, der begyndte i oktober 2023 i Mellemøsten, og som påvirkede trafikken til Tel Aviv, Amman og Kairo samt charterflyvninger til […]. Når disse destinationer fjernes fra beregningen, er variansen i de faktiske tal i forhold til fremskrivningerne for regelmæssige internationale flyvninger lavere end 2 %, og variansen for regelmæssige indenrigsflyvninger er lavere end 1 %, som det fremgår af tabel 15.

([90]) Denne stigning forventes at finde sted ved udgangen af omstruktureringsperioden som følge af omstruktureringen af flåden og efter den forudgående reduktion som en af de omstruktureringsforanstaltninger, der er gennemført som led i den ajourførte omstruktureringsplan.

([91]) Regulerede flyvninger omfatter ruteflyvninger (indenlandske og internationale) i modsætning til charterflyvninger (ikke-ruteflyvninger).

([92]) Fra TAROM's svar på Kommissionens anmodning om oplysninger (nummer 3) indsendt den 24.2.2023 og fra dens bemærkninger af 1.2.2024.

Tabel 15

Antal passagerer i 2023, variation i faktiske i forhold til anslåede værdier (passagertal, %)

[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

(224) Samlet set var afvigelsen i antallet af passagerer i 2022 og 2023 med store uforudsigelige begivenheder uden for TAROM's kontrol (Ruslands angrebskrig mod Ukraine og uro i Mellemøsten) i forhold til fremskrivningerne i den ajourførte omstruktureringsplan enten positiv (2022) eller negativ med mindre end 4 % (2023).

(225) Sammenfattende og under hensyntagen til ovenstående mener Kommissionen, at skønnet over antallet af passagerer i basisscenariet og i modgangsscenariet er realistisk og troværdigt af følgende hovedårsager:

1) Den kombinerer udviklingen af TAROM's flådekapacitet med en mere effektiv kommerciel tilgang, som vil medføre, at dens belægningsgrad forbedres til et bedre niveau end dens udgangsposition i 2019.

2) Belægningsgraden er i hele omstruktureringsperioden anslået på grundlag af konservative niveauer sammenlignet med konkurrenterne (og faktisk den laveste blandt dem).

3) Antallet af passagerer i basisscenariet ligger under både Eurocontrols basiskurve og den lave kurve for 2024 og 2025.

4) Antallet af passagerer i modgangsscenariet ligger fortsat under Eurocontrols lave kurve i 2024, 2025 og 2026 og kun marginalt over fra 2027 (som ligger uden for omstruktureringsperioden).

5) Afvigelserne mellem de faktiske tal og fremskrivningerne i omstruktureringsplanen var enten positive (2022) eller lidt negative af berettigede årsager uafhængigt af TAROM's drift (2023).

(226) Endelig påviste de rumænske myndigheder på Kommissionens anmodning og uanset ovenstående, at TAROM's rentabilitet endda kunne modstå en yderligere uventet reduktion i antallet af passagerer op til en årlig variation på 5 % i forhold til basisscenariet. Dette ville svare til det værste af Eurocontrolbasen i forhold til lave variationer i perioden 2024-2026 og værre end variansen af 2023-fremskrivningerne sammenlignet med de faktiske registrerede passagertal (dvs. – 3,7 % samlet set, mens forskellen på de faste ruter uden for Mellemøsten var lavere). I et sådant tilfælde (og opretholdelse af en samtidig stigning i brændstofpriserne på […] %, jf. betragtning 238, for så vidt angår virkningen af følsomheden over for jetbrændstofpriser) vil TAROM's levedygtighed stadig blive opnået i 2025 og opretholdt i 2026 ([93]).

(227) Med hensyn til troværdigheden af de antagelser, der ligger til grund for TAROM's prisfremskrivninger, noterer Kommissionen sig TAROM's nye differentierede forretningsstrategi, som bør sætte det i stand til at optimere prisfastsættelsen på tværs af kundebasen (som beskrevet i betragtning 94-98), samt den forsigtige prisfastsættelsesmetode, som TAROM generelt anvender, navnlig med hensyn til tilpasning af priserne til inflationen ([94]) i løbet af omstruktureringsperioden (som forklaret i betragtning 98 og som det fremgår af tabel 4).

(228) Kommissionen anerkender ligeledes de meget konservative fremskrivninger af bidraget fra salget af accessoriske tjenester til de samlede indtægter fra passagerer, da de ikke vil nå op på mere end […] % på noget tidspunkt i omstruktureringsperioden (som forklaret i betragtning 65 og 98).

([93]) Som det fremgår af de rumænske myndigheders analyser, der blev forelagt Kommissionen den 21.3.2024.

([94]) Indekseringssatserne i fremskrivningerne for 2023, 2024, 2025 og 2026 er henholdsvis 9,3 %, 5,6 %, 4,2 % og 3,30 % og forekommer som sådan rimelige og i overensstemmelse med Kommissionens seneste prognose for Rumænien på 9,7 % i 2023, 5,8 % i 2024 og 3,6 % i 2025 (findes på https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-surveillance-eu-economies/romania/economic-forecast-romania_en).

(229) Af ovennævnte grunde finder Kommissionen, at TAROM's fremskrivninger med hensyn til indtægter fra passagerer er rimelige og troværdige i omstruktureringsperioden, navnlig med hensyn til den høje inflation, hvor de største prisstigninger har fundet sted mellem 2022 og 2024, og de meget konservative fremskrivninger af stigninger i resten af omstruktureringsperioden.

(230) Med hensyn til troværdigheden af de antagelser, der ligger til grund for omkostningsfremskrivningerne, bemærker Kommissionen, at TAROM's ajourførte omstruktureringsplan omfatter gennemførelsen af foranstaltninger, der har til formål at: i) at øge den operationelle effektivitet og arbejdseffektiviteten gennem en kombination af omorganisering af dets aktiviteter, omkonfiguration af luftfartøjsflåden, personaleomstrukturering, procesforbedring og indførelse af de nyeste teknologier samt ii) forbedring af ressourceudnyttelsen med fokus på omkostningsreduktion gennem f.eks. et program for reduktion af brændstofforbruget, flytning af medarbejdere og udlejning af hovedkontoret. Kommissionen bemærker endvidere, at TAROM har lukket et stort antal urentable billetkontorer, hvilket har medført yderligere omkostningsbesparelser.

(231) Den forventede besparelse ([95]) ved disse forskellige foranstaltninger anslås af TAROM til at beløbe sig til mindre end […] mio. EUR om året, når de er fuldt gennemført. Disse besparelser udgør mindre end 1 % af TAROM's årlige omkostningsgrundlag og kan som sådan ikke betragtes som overvurderede eller urealistiske.

(232) F.eks. er de variable vedligeholdelses- og flyudgifter de mest indflydelsesrige omkostningselementer, der genereres ved udnyttelsen af flåden. Værdierne varierer betydeligt mellem flyene på grund af deres karakteristika, tildelinger pr. rute, alder og navnlig kontraktmæssige omkostninger ved leasingen og TAROM's interne regnskabspraksis (i den ajourførte omstruktureringsplan forventes det, at den variable vedligeholdelse af Boeing 737-800, ATR 72-600 og Boeing 737-8 MAX-fly vil stige med […] % i 2025-2026, […] % i 2027 og […] % i 2028-2029, […]).

(233) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen TAROM's fremskrivninger af de samlede omkostninger troværdige.

(234) Af forsigtighedshensyn og i tillæg til ovenstående testede Kommissionen imidlertid TAROM's finansielle fremskrivninger med hensyn til en eventuel negativ udvikling i prisen på jetbrændstof. Brændstofomkostningerne er faktisk en væsentlig del af ethvert luftfartsselskabs driftsomkostningsstruktur og fortjener som sådan særlig opmærksomhed ved vurderingen af prognoserne og deres mulige indvirkning på ethvert luftfartsselskabs rentabilitet og levedygtighed. Dette gælder især for TAROM, da det ikke har opnået et nettooverskud i det seneste årti.

(235) I forbindelse med den første udarbejdelse af omstruktureringsplanen og de dertil knyttede finansielle fremskrivninger anvendte TAROM som udgangspunkt for beregningen af prisen på jetbrændstof en dataserie fra Fitch (historiske og forventede værdier for jet/petroleum, Rotterdam) og supplerede disse oplysninger med IATA's overvågning af prisen på jetbrændstof som offentliggjort på IATA's websted og i medierapporter om BMI's ([96]) prognose for jetbrændstof.

(236) Som følge heraf var den tilsvarende omstruktureringsplans antagelser som følger:

([95]) En del af besparelserne som følge af omstruktureringsforanstaltningerne opvejes af en stigning i visse omkostninger. Lukningen af agenturerne vil flytte en del af passagerreservationerne til onlinebooking og/eller andre kanaler med højere provisioner. På samme måde vil eksternaliseringen af handlingen medføre en stigning i handlingomkostningerne. I begge tilfælde opvejes omkostningsstigningerne imidlertid af de opnåede besparelser. Den negative virkning er afspejlet i en procentvis stigning i omkostningerne.

([96]) BMI leverer uafhængig og datadrevet markedsindsigt, analyser og prognoser på tværs af temaer, lande og sektorer med dyb indsigt i nye markeder. BMI er en del af Fitch Solutions, som er leverandør af indsigt, data og analyser. Fitch Solutions er en del af Fitch Group, en global leder inden for finansielle informationstjenester med aktiviteter i mere end 30 lande. Fitch Group ejes af Hearst. Jf. www.fitchsolutions.com.

Tabel 16

Gennemsnittet af Fitch-dataserierne med rapporter om BMI for gennemsnitlige årlige (prognose)værdier (USD/ton)

År	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Basispris for jetbrændstof (USD/ton)	1 105	852	829	837	821	821	821	821

Kilde: TAROM's omstruktureringsplan.

(237) I 2022 var TAROM's faktiske gennemsnitlige omkostninger til jetbrændstof imidlertid […] USD/ton. Sammenlignet med ovennævnte basisværdi (1 105 USD/ton) svarer dette til en […] multiplikator (faktisk i forhold til basisværdien). I oktober 2023 var TAROM's faktiske gennemsnitlige omkostninger til jetbrændstof på grundlag af de foreliggende oplysninger for de første ni måneder af det pågældende år […] USD/ton, hvilket svarer til en multiplikator på […] i forhold til basisscenariet (852 USD/ton).

(238) I lyset af disse uoverensstemmelser anmodede Kommissionen de rumænske myndigheder om at revidere deres brændstofantagelser for at sikre, at deres finansielle prognoser ville være både realistiske og troværdige.

(239) De rumænske myndigheder foretog en sådan justering af fremskrivningerne af den årlige gennemsnitlige brændstofpris med henblik på at tage højde for potentielt højere fremtidige priser. Dette resulterede i en anslået gennemsnitlig pris på jetbrændstof for TAROM i 2023 på […] USD/ton.

(240) Multiplikatoren i forhold til basisscenariet for 2023 blev derfor […] ([…] mod […] USD/ton). Denne multiplikator blev endvidere anvendt på de forventede basisserier og skabte de antagelser om jetbrændstofpriserne, der nu indgår i de ajourførte finansielle fremskrivninger i den ajourførte omstruktureringsplan, som følger:

Tabel 17

Justerede fremskrivninger af prisen på jetbrændstof i omstruktureringsplanen (USD/ton)

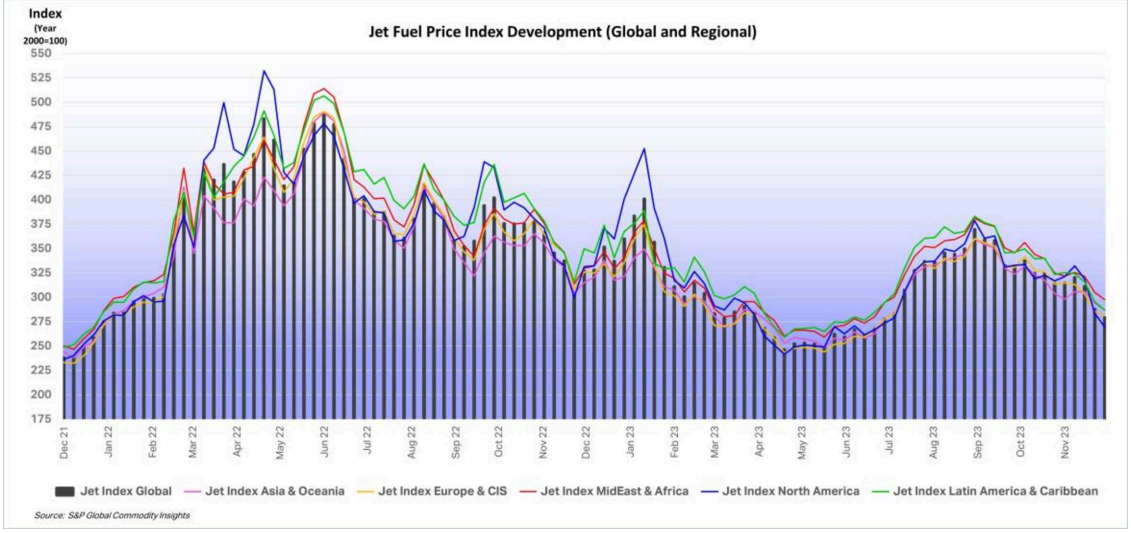
[…]

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

(241) I erkendelse af volatiliteten på oliemarkedet og for relaterede brændstofprodukter finder Kommissionen disse fremskrivninger rimelige. Denne tilgang viser sig endvidere at være konservativ, idet priserne på jetbrændstof har været støt (og betydeligt) faldende, siden justeringen blev gennemført, som det fremgår af figur 4. For ugen, der sluttede den 15. december 2023, var prisen på jetbrændstof for Europa f.eks. 824,80 USD/ton, næsten 18 % lavere end værdien på 969,85 USD/ton den 6. oktober 2023.

Figur 4

Diagram fra IATA's webside »Jet Fuel Price Monitor« pr. 15. december 2023 (https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/)

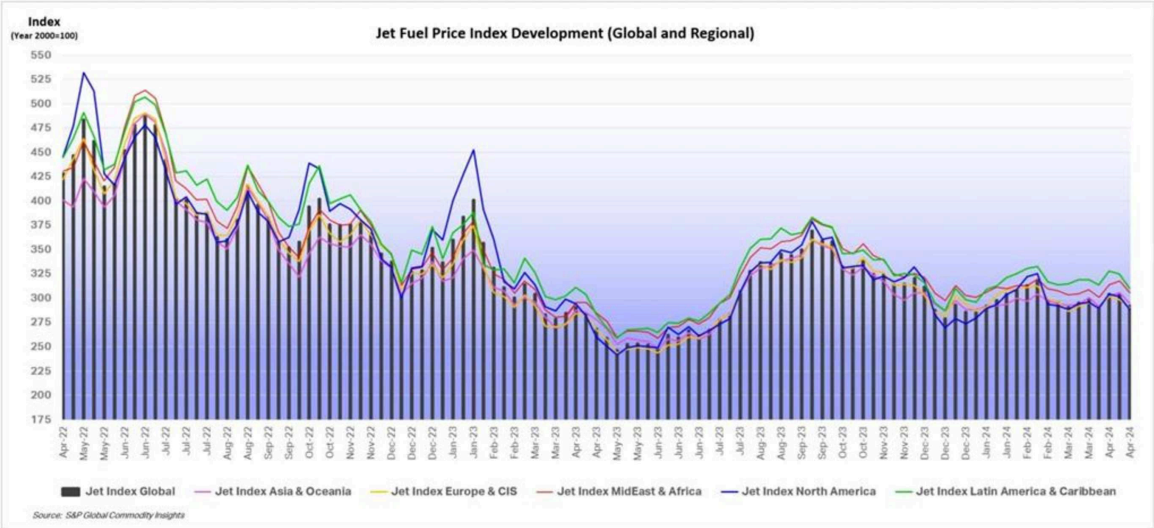


Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan.

(242) Den seneste udvikling ligger inden for rammerne af TAROM's fremskrivninger, som det fremgår af en ajourført udgave (pr. 24.4.2024) af udviklingen i jetbrændstofprisindekset, jf. figur 5.

Figur 5

Diagram fra IATA's webside »Jet Fuel Price Monitor« pr. april 2024 (https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/)



(243) På dette grundlag finder Kommissionen, at TAROM's antagelser om brændstofpriserne er mere pessimistiske med hensyn til den fremtidige udvikling end den nuværende faktiske markedsudvikling og derfor kan betragtes som konservative.

(244) For yderligere at bekræfte denne vurdering anmodede Kommissionen de rumænske myndigheder om at undersøge prisfølsomheden over for brændstofpriser og kontrollere, hvordan de finansielle prognoser og TAROM's rentabilitet ville blive påvirket af hypotetiske udsving i brændstofpriserne.

(245) Som forklaret ovenfor blev gennemsnitsprisen på brændstof for 2023 anslået til […] USD/ton, og den faktiske pris ved udgangen af 2023 var […] USD/ton og dermed allerede lavere end dette skøn. Dette bekræfter, at de justerede fremskrivninger i den ajourførte omstruktureringsplan var konservative.

(246) Kommissionen bemærker, at TAROM's følsomhedsberegninger viser, at den finansielle model alt andet lige kan modstå en stigning i brændstofprisen på op til […] % i forhold til de rimelige og konservative antagelser, der allerede er indbygget i fremskrivningerne.

(247) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at de værdier, der forventes for resten af omstruktureringsperioden, er konservative, rimelige og derfor troværdige, selv om den anerkender usikkerheden om den mulige fremtidige udvikling i oliepriserne.

Vurdering af støttemodtagerens genoprettelse af rentabiliteten

(248) Efter at have fastslået troværdigheden af de antagelser, der ligger til grund for de finansielle fremskrivninger, vil Kommissionen nu vurdere, om støttemodtageren på grundlag af disse fremskrivninger er i stand til at genoprette rentabiliteten inden udløbet af omstruktureringsperioden. Mere specifikt vil Kommissionen undersøge, om støttemodtageren inden udgangen af 2026 kan forventes at opnå et tilstrækkeligt afkast af driften og være i stand til at konkurrere på egen hånd.

(249) I henhold til basisscenariet bemærker Kommissionen, at TAROM takket være genereringen af indtægter, der kan sammenlignes med situationen før covid-19 (dvs. 2019), og bidragene fra de identificerede omstruktureringsforanstaltninger, vil være i stand til at bogføre et positivt EBITDA i 2023 for første gang siden 2019 (betragtning 107). TAROM's driftsindtægter (EBIT) og nettoindtægter forventes til gengæld at blive positive i 2024 takket være den forventede udvikling i lufttrafikken, forbedringen af TAROM's belægningsgrad, omkostnings- og indtægtsniveau baseret på den fortsatte gennemførelse af omstruktureringsforanstaltningerne, navnlig med hensyn til flådeomstrukturering og omkostningsbesparende initiativer (betragtning 109 og 110). Da det er Kommissionens opfattelse, at de forskellige antagelser med hensyn til indtægter (både i mængder og priser) og omkostninger i sig selv er realistiske og troværdige (se betragtning 227-247), underbygger resultaterne og konsekvenserne af gennemførelsen af disse prognoser i TAROM's ajourførte omstruktureringsplan alle argumentet om, at omstruktureringsplanen vil sikre støttemodtagerens langsigtede rentabilitet som krævet i Kommissionens rammebestemmelser.

(250) Denne konklusion gælder ikke kun for ovennævnte indikatorer (EBITDA, EBIT og nettoindtægter), men også for TAROM's egenkapital, som forventes at være positiv i begge scenarier ved udgangen af omstruktureringsperioden (i forbindelse med basisscenariet med […] mio. EUR i 2026 og […] mio. EUR i forbindelse med leasingen frem for salget af […]-slottet), om end kun marginalt (med […] mio. EUR) i forbindelse med modgangsscenariet med leasingen frem for salget af […]-slottet.

(251) Som følge af ovennævnte nettoindkomstniveau forventes bl.a. ([97]) afkastet af den investerede kapital, som tager højde for en virksomheds afkast af de aktiver, der finansieres af både gæld og egenkapital, også at være positivt ved udgangen af omstruktureringsperioden (i 2026) på […] % i basisscenariet (og lidt over […] % i modgangsscenariet) (betragtning 112 og 113). Sådanne niveauer for afkastet af den investerede kapital er gunstigere end niveauet for TAROM's peergruppe (betragtning 112) og underbygges af Kommissionens ovennævnte vurdering af de finansielle fremskrivninger, som de rumænske myndigheder har fremlagt (se betragtning 227-247). Disse fremskrivninger understøttes af en række omstruktureringsforanstaltninger, der har en positiv indvirkning på TAROM's indtægts- og omkostningsgrundlag og viser den forventede strukturelle stigning i TAROM's rentabilitet.

([97]) Faldet i den investerede kapital som følge af, at TAROM ikke længere vil have nogen betydelig flådeejerskab (efter omstruktureringsforanstaltningerne, der påvirker flådesammensætningen, navnlig salget af egne fly og udskiftningen heraf med leaset fly fra 2025), bidrager også positivt til afkastet af den investerede kapital.

(252) Som sådan mener Kommissionen, at det forventede niveau for afkastet af den investerede kapital ved udgangen af omstruktureringsperioden i både basisscenariet og modgangsscenariet opfylder kravet om, at afkastet fra den ajourførte omstruktureringsplan vil sikre støttemodtagerens langsigtede rentabilitet. Denne konklusion fremgår af, at TAROM's afkast af investeret kapital i 2026 ([…] %) forventes at være højere end WACC (på […] % som beregnet ved udgangen af juni 2023), og at TAROM som følge af gennemførelsen af omstruktureringsplanen forventes at skabe værdi for sine aktionærer og andre kapitalindskydere. Kommissionen vurderede skønnene over WACC-parametrene (beskrevet i fodnote 53) og konstaterede navnlig, at:

a) Den risikofrie rente på 2,4 %, som Rumænien anvender, svarer til det daglige rentegennemsnit for 10-årige tyske statsobligationer i perioden 2023-2024 samt gennemsnittet for de seneste 6 og 12 måneder, jf. data fra den tyske centralbank ([98]).

b) Ifølge en almindeligt anvendt og anerkendt kilde er den gennemsnitlige landerisikopræmie for Rumænien 2,8 % pr. januar 2024 ([99]). Den landerisikopræmie på 3,6 %, som Rumænien anvender, er således konservativ.

c) For så vidt angår Rumæniens antagelse om en aktivbetaværdi på 0,56 anvender Kommissionen en konservativ følsomhed. Ved at udelukke visse konkurrenter fra stikprøven identificeret af Rumænien ([100]) nåede Kommissionen frem til en aktivbetaværdi på 1, som den anvendte i sin komparative analyse.

d) Oplysninger fra sammenligningsdatasættet viser en aktiemarkedsrisikopræmie på 4,6 % pr. januar 2024 ([101]). Rumæniens risikopræmie på aktiemarkedet på 6,5 % er således konservativ.

e) Med hensyn til kreditspændet anslog Kommissionen konservativt TAROM's sandsynlige kreditvurdering for 2026 på grundlag af dens forventede resultater i 2026 og nåede frem til et mere konservativt kreditspænd på 2,35 % ([102]).

f) Den skattesats på 16 %, som Rumænien anvender, svarer til Rumæniens selskabsskattesats.

(253) Tabel 18 viser en sammenligning af resultaterne af Rumæniens og Kommissionens analyser. Som det fremgår, resulterede Kommissionens antagelser som beskrevet ovenfor i et WACC-interval på mellem […] % og […] % med et gennemsnit på […] % for TAROM. Dette er i overensstemmelse med de vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger på […] %, som Rumænien har oplyst. Desuden ligger både de WACC, som Rumænien har anslået, og endog den øvre grænse for det interval, som Kommissionen har identificeret, under det afkast af investeret kapital på […] %, som TAROM forventes at nå i 2026 (se betragtning 112). Kommissionen mener derfor, at en WACC på […] % er rimelig.

([98]) Dataene er tilgængelige på Bundesbanks websted (Daily yields of current Federal securities | Deutsche Bundesbank).

([99]) Jf. professor Damodarans datasæt ajourført i januar 2024 (ctryprem.xlsx (live.com)).

([100]) Disse virksomheder er: Public Joint Stock Company Aeroflot — Russian Airlines, Sas Ab (Publ), Jet2 Plc og Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi. Kommissionen bemærker, at udelukkelsen af tre af disse selskaber (Public Joint Stock Company Aeroflot — Russian Airlines, Sas Ab (Publ) og Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi) fører til en opjustering af aktivbetaværdien, og den er derfor meget konservativ. Kommissionen bemærker, at selv om Jet2 Plc forbliver i stikprøven, ændres WACC-resultaterne kun marginalt med 0,1 % i alle Kommissionens tre WACC-scenarier.

([101]) Jf. professor Damodarans datasæt ajourført i januar 2024 (ctryprem.xlsx (live.com)).

([102]) I overensstemmelse med Standard and Poor's-metoden (jf. S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19.11.2013) undersøgte Kommissionen de to centrale finansielle indikatorer (forholdet mellem gæld og EBITDA og forholdet mellem midler fra operationer og gæld, der stammer fra TAROM's ajourførte omstruktureringsplan), som anvendes til at identificere en virksomheds kreditvurdering. Disse nøgletal peger i retning af en sandsynlig S&P-rating på BBB eller tilsvarende Moody's rating på Baa2, hvilket svarer til et kreditspænd på 2,35 % (jf. professor Damodarans data, ajourført i januar 2024, ctryprem.xlsx (live.com)).

Tabel 18

Vurdering af WACC

WACC	Rumænien	Kommissionen		
		lav	normal [1]	høj
Risikofri rente	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Landerisikopræmie	3,6 %	2,8 %	3,2 %	3,6 %
Aktivbetaværdi	0,56	1,01	1,01	1,01
Målgearing	49 %	49 %	49 %	49 %
Risikopræmie på egenkapitalmarkedet	6,5 %	4,5 %	5,5 %	6,5 %
Egenkapitalomkostninger	13,3 %	11,4 %	13,1 %	14,9 %
Skat	16,0 %	16,0 %	16,0 %	16,0 %
Kreditspænd	1,0 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Gældsomkostninger	6,0 %	6,4 %	6,7 %	7,1 %
WACC (efter skat)	9,7 %	8,9 %	10,0 %	11,1 %

[1] Værdien af hvert parameter, der anvendes i det »gennemsnitlige« WACC-scenarie, beregnes som det simple gennemsnit af værdierne for det pågældende parameter i det »lave« og det »høje« WACC-scenarie.

Kilde: TAROM's ajourførte omstruktureringsplan og Kommissionens analyse.

(254) Det er endvidere Kommissionens opfattelse, at det er almindelig praksis og derfor rimeligt at anvende en WACC beregnet i den nuværende form for at bestemme, hvilket afkast investorerne bør forvente af en investering, der skal foretages på nuværende tidspunkt, men baseret på fremtidige frie pengestrømme, og derfor sammenligne den med det forventede fremtidige afkast, bl.a. målt ved det forventede afkast af den investerede kapital ([103]).

(255) Som led i sin vurdering har Kommissionen også overvejet TAROM's evne til at opfylde sine kort- og langsigtede finansielle forpligtelser gennem en revision af nøgletal som f.eks. forholdet mellem nettogæld og EBITDA og forholdet mellem EBITDA og rente.

(256) Begge nøgletal vil nå et tilfredsstillende niveau ved udgangen af omstruktureringsperioden. Nettogældskvoten i forhold til EBITDA forventes at falde til under […] ved udgangen af 2026, hvilket betragtes som et »investment grade«-niveau ([104]) og bidrager til at bekræfte genoprettelsen af støttemodtagerens rentabilitet ved udgangen af omstruktureringsperioden. Det er væksten i TAROM's forventede EBITDA i omstruktureringsperioden (betragtning 107 og 108) som følge af de indtægts- og omkostningsbesparende foranstaltninger, som TAROM har planlagt, jf. ovenfor, der forventes at bidrage til dette forhold på det pågældende tidspunkt.

([103]) Selv om det er muligt at foretage rimelige skøn og fremskrivninger baseret på visse antagelser og analyser, er det en udfordring at forudsige en virksomheds nøjagtige fremtidige WACC med sikkerhed på grund af de forskellige faktorer, der er involveret, og usikkerheden på de finansielle markeder (WACC'en påvirkes faktisk af forskellige faktorer såsom rentesatser, markedsrisikopræmier og virksomhedens kapitalstruktur, og disse faktorer kan ændre sig over tid på grund af økonomiske forhold, ændringer i markedsstemningen eller ændringer i virksomhedens finansielle struktur). Anvendelse af den nuværende WACC som benchmark kan derfor betragtes som en rimelig og acceptabel erstatning for ikke at være i stand til at forudsige, hvad den kan/bør være i fremtiden.

([104]) Jf. S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19.11.2013, tabel 18.

(257) Tilsvarende forventes rentedækningsgraden (EBITDA i forhold til renter) at udvikle sig positivt i omstruktureringsperioden takket være TAROM's forbedrede driftsmæssige og finansielle resultater og bør nå et tilfredsstillende niveau på […] ved udgangen af 2026 ([105]) (betragtning 115 og 116), selv om det er på et lavere niveau end det niveau, som TAROM's konkurrenter opnåede før covid-19-pandemien.

(258) Begge nøgletal viser, at TAROM er i stand til at opfylde sine kort- og langsigtede forpligtelser, hvilket er et tegn på, at støttemodtageren vil være i stand til at udføre sine aktiviteter på lang sigt uden yderligere støtte.

(259) I overensstemmelse med punkt 50 i rammebestemmelserne har de rumænske myndigheder udarbejdet et pessimistisk scenario (se betragtning 103-105) for at observere indvirkningen på TAROM's finansielle resultater. Dette modgangsscenario er baseret på mere negative antagelser end dem, der er beskrevet ovenfor.

(260) Som forklaret i betragtning 252-259 bekræfter Kommissionens vurdering af modgangsscenariet, at TAROM selv under mere pessimistiske antagelser stadig ville være i stand til at dække alle sine omkostninger, herunder afskrivning og betaling af renter og afdrag på sine gældsforpligtelser, og til at stå på markedet uden behov for yderligere omstruktureringsstøtte ved udgangen af omstruktureringsperioden, ligesom det var tilfældet med basisscenariet.

(261) I betragtning af relevansen af udviklingen i brændstofpriserne og passagertallet for TAROM's levedygtighed ved udgangen af omstruktureringsperioden har Kommissionen desuden anmodet de rumænske myndigheder om at foretage specifikke, supplerende følsomhedsanalyser af disse parametre. Formålet med denne anmodning var at undersøge, i hvilket omfang den ajourførte omstruktureringsplan kunne tage højde for ændringer i disse parametre.

(262) Grundlaget for sådanne følsomhedsanalyser er både basisscenariet, der omfatter salget af […]-slottet (hvor der ikke anvendes nogen variation i brændstofprisen og/eller passagertallet, og som benævnes scenario »0« eller »B« (for basisscenariet), dvs. kombinationen F0/P0 i oversigten i figur 5), og det tilhørende modgangsscenario (som allerede kombinerer en stigning på […] % i brændstofprisen med et fald på 2 % i antallet af passagerer i forhold til basisscenariet og benævnes scenario »1« eller »Sb« (for »Setback« (modgang)), dvs. kombinationen F1/P1).

(263) På grundlag af disse antagelser omfatter scenario »2« (F2/P2) både en stigning på […] % i brændstofprisen og et fald på 4,6 % i antallet af passagerer i forhold til basisscenariet (eller F0/P0 eller »B«), mens scenario »3« (F3/P3) både omfatter en stigning på […] % i brændstofprisen og et fald på 6,5 % i antallet af passagerer i forhold til basisscenariet.

(264) Selv om både basisscenariet og modgangsscenariet genererer positive aktiepositioner (samt nettoindtægter) ([106]) ved udgangen af omstruktureringsperioden, vil TAROM's egenkapitalposition (og i de fleste tilfælde nettoindtægterne), som det fremgår af figur 6 nedenfor, altid være negativ ved udgangen af omstruktureringsperioden, når en kombination af antagelser omfatter enten en udvikling i brændstofpriserne (en stigning på […] %) eller passagertallet (et fald på 6,5 %) i forhold til scenario »3«. Desuden forventes enhver kombination af følgende antagelser at føre til negative aktiepositioner:

1) stigning i brændstofpriserne på […] % (F2) med et fald i passagertallet på 2 % (P1)

2) stigning i brændstofpriserne på […] % (F2) med et fald i passagertallet på 4,6 % (P2).

([105]) Værdier mellem 5 og 9 anses for tilfredsstillende. Jf. S&P Global, RatingsDirect, Corporate Methodology, 19.11.2013, tabel 18.
([106]) Der henvises til fodnote 107 for præciseringer af de relevante niveauer for forventet nettoindkomst under disse omstændigheder.

Figur 6

Resultatet af følsomhedsanalyserne af niveauet for TAROM's egenkapital og nettoindkomst ([107]) **(år 2026) i tilfælde af salg af […]-slottet**

	F0	F1	F2	F3
P0	B			
P1		Sb		
P2				
P3				

Forklaring:

B	Basisscenario eller scenario 0 (=F0/P0)
F1/P1	Modgangsscenario eller scenario 1 (=Sb)
F0/P0	Basisscenario (ingen variation i forhold til basisscenario) (= B)
F1-F2-F3	Scenario 1, 2 og 3 for følsomheder vedrørende brændstof
P1-P2-P3	Scenario 1, 2 og 3 for følsomheder vedrørende passagertal

(265) For fuldstændighedens skyld skal det dog anføres, at i forbindelse med modgangsscenariet, hvor der tages hensyn til leasingen frem for salget af […]-slottet, vil ingen anden kombination end modgangsscenariet (F1/P1) resultere i en positiv egenkapitalposition/nettoindtægt ved udgangen af omstruktureringsperioden. Det betyder, at i tilfælde af, at […]-slottet ikke sælges, men snarere leases, vil enhver mulig kombination, der er værre end modgangssituationen (der forudsætter salget af […]-slottet, dvs. »Sb« i figur 6), resultere i en negativ egenkapital/nettoindtægt ([108]) ved udgangen af omstruktureringsperioden, i det omfang indtægterne fra afhændelsen af slottet ikke vil være til rådighed til at udligne de lavere (passager-)indtægter og højere (brændstof-)omkostninger, der følger af scenario 2 eller 3.

(266) På grundlag af ovenstående ville kun kombinationerne F0/P0 (dvs. basisscenariet ekskl. afhændelsen af […]-slot), F0/P1, F1/P0 og F1/P1 (dvs. modgangsscenariet ekskl. afhændelsen af […]-slottet) generere en positiv egenkapital-position/nettoindtægt ([109]) ved udgangen af omstruktureringsperioden (ville med andre ord være angivet som »grøn« i figur 6).

(267) På grundlag af Kommissionens valideringsanalyse af antagelserne om brændstofpriser og passagertal ved indledningen af revisionen af TAROM's ajourførte omstruktureringsplan og af de deraf følgende finansielle basis- og modgangsmodeller (se betragtning 227-246) har Kommissionen konkluderet, at de kombinationer, der ville resultere i negative aktiepositioner/nettoindtægter ([110]) (herunder dem, der er omhandlet i betragtning 265 og 266) er baseret på ekstreme antagelser, som i betragtning af de allerede aggressive udgangspunkter for basis- og modgangsscenarierne i disse henseender højst sandsynligt ikke vil blive til virkelighed, medmindre der sker en ekstraordinær

([107]) Af hensyn til nøjagtigheden skal det præciseres, at den forventede nettoindkomst ikke er negativ, men kun lige over nul i følgende tre kombinationer: F3/P0 (forventet nettoindtægt på […] EUR), F2/P1 (forventet nettoindtægt på […] EUR) og F0/P3 (forventet nettoindtægt på […] EUR). Alle andre kombinationer genererer en negativ nettoindkomst. Med henblik på analysen og for at gøre det enkelt og let at henvise til i forbindelse med denne afgørelse er det på grund af et meget begrænset positivt nettoindkomstbeløb Kommissionens opfattelse, at sådanne nettoindkomstniveauer kan sidestilles med ikke at være positive (dvs. lig med nul eller mindre) og derfor lægges sammen med de andre kombinationers nettoindkomstniveauer (selv om det formentlig ikke ville være nødvendigt at gøre dette, da den positive karakter af disse kombinationers nettoindkomst yderligere understøtter og validerer Kommissionens konklusion om disse aspekter af dens vurdering).

([108]) Der henvises til fodnote 107 for præciseringer af de relevante niveauer for forventet nettoindkomst under disse omstændigheder.

([109]) Der henvises til fodnote 107 for præciseringer af de relevante niveauer for forventet nettoindkomst under disse omstændigheder.

([110]) Der henvises til fodnote 107 for præciseringer af de relevante niveauer for forventet nettoindkomst under disse omstændigheder.

makroøkonomisk og/eller geopolitisk udvikling. De kan derfor afvises som urealistiske i forbindelse med stresstesten af TAROM's finansielle fremskrivninger. Dette gælder så meget desto mere velvidende, at en kombination, der faktisk er værre end modgangsscenariet (dvs. F1/P2, som omfatter en stigning i brændstofprisen på […] % med et fald i passagertallet på 4,6 %), i sig selv stadig vil resultere i en positiv egenkapitalposition/nettoindtægt ved udgangen af omstruktureringsperioden (ganske vist i betragtning af salget snarere end leasingen af […]-slottet).

(268) I lyset af ovenstående er den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for i indledningsafgørelsen, blevet afhjulpet. Kommissionen konkluderer derfor, at den foreslåede ajourførte omstruktureringsplan er gennemførlig, sammenhængende og vidtrækkende og i stand til at genoprette TAROM's langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidshorisont under hensyntagen til virksomhedens særlige karakter og den tid, der er nødvendig for at gennemføre og høste fordelene ved de planlagte investeringer. I denne forbindelse og i betragtning af varigheden og indholdet af omstruktureringsplanen og det marked, som TAROM opererer på, er det hensigtsmæssigt, at Rumænien sørger for, at TAROM effektivt gennemfører foranstaltningerne i omstruktureringsplanen rettidigt som en betingelse for støttens forenelighed. Rumænien eller TAROM bør træffe alle nødvendige foranstaltninger for at afhjælpe eventuelle afvigelser fra det finansielle forløb og de fremskrivninger, der ligger til grund for omstruktureringsplanen.

7.3.3. *Påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne*

(269) For at vurdere, om støtten ikke uretmæssigt påvirker konkurrence- og samhandelsvilkårene, er det nødvendigt at identificere støttens positive virkninger for udviklingen af en økonomisk aktivitet samt andre positive virkninger af støtten, at identificere støttens negative virkninger for konkurrencen og samhandelen og at undersøge, om de negative virkninger er tilstrækkeligt begrænset af formildende faktorer, der sikrer støttens nødvendighed, hensigtsmæssighed, proportionalitet og gennemsigtighed. Endelig er det nødvendigt at vurdere, om støttens positive virkninger opvejer de resterende negative virkninger af støtten under hensyntagen til de formildende omstændigheder, og om støttens indvirkning på det indre marked samlet set fortsat er positiv.

7.3.3.1. Støttens nødvendighed og tilskyndelsesvirkning

(270) I henhold til punkt 53 i rammebestemmelserne skal medlemsstater, der agter at yde omstruktureringsstøtte, for at påvise behovet for statslig indgriben foretage en sammenligning med et troværdigt alternativt scenarie, der ikke indebærer statsstøtte, og som viser, hvordan det tilsigtede mål om at undgå markedssvigt eller sociale problemer ikke vil blive nået eller vil blive nået i mindre grad uden støtten. For at påvise, at omstruktureringsstøtte har en tilskyndelsesvirkning, skal medlemsstaterne desuden påvise, at støttemodtageren uden støtten ville være blevet omstruktureret, solgt eller likvideret på en måde, der ikke ville have opfyldt det tilsigtede mål om at undgå markedssvigt eller sociale problemer (punkt 59 i rammebestemmelserne).

(271) Formålet med omstruktureringsstøtten er at undgå, at TAROM ophører med at drive virksomhed, og således afværge en situation med markedssvigt og sociale problemer, som ville hæmme udviklingen af lufttransportydelser i Rumænien. Dette mål nås ved gennemførelsen af den ajourførte omstruktureringsplan, der delvist finansieres af omstruktureringsstøtten, hvilket afværger TAROM's forestående insolvens, tabet af dens driftstilladelse og indstillingen af aktiviteter, der med sikkerhed ville finde sted uden støtte.

(272) Den ajourførte omstruktureringsplan viser, at både støttemodtagerens likviditets- og solvensproblemer skal håndteres for at løse dens økonomiske problemer. Uden støtten ville TAROM på kort sigt ikke være i stand til at opfylde sine finansielle forpligtelser eller få adgang til markedsfinansiering (jf. betragtning 15 og 17 og afsnit 6.1). Desuden kunne TAROM ikke gennemføre sine omstruktureringsforanstaltninger på grund af manglende finansiering, hvilket ikke blot ville medføre de problemer, der forårsagede dets vanskeligheder, men også føre til startforbud for luftfartøjer (jf. betragtning 54 og 55). I betragtning af de betydelige akkumulerede tab (jf. betragtning 13 og 15), som uden støtte ville fortsætte og i sidste ende føre til TAROM's insolvens, er TAROM på lang sigt ikke i stand til at opfylde sine finansielle forpligtelser. Det skal erindres, at TAROM allerede, i hvert fald siden februar 2020, opfylder kriterierne for at blive betragtet som en kriseramt virksomhed (jf. betragtning 11), og at dette ikke har ændret sig siden da (jf. betragtning 13). Uden omstruktureringsstøtten ville virksomhedens udtræden af markedet efter al sandsynlighed være uundgåelig i betragtning af TAROM's eksisterende gældsætning, det forhold, at

alle dens aktiver med en vis værdi er stillet som sikkerhed for eksisterende finansiering eller gæld, den deraf følgende manglende adgang til finansiering på det private marked, den reelle risiko for tab af TAROM's driftslicens og for startforbud for dens flåde (betragtning 17 og afsnit 6.1). Omstruktureringsstøtten er derfor nødvendig for en vellykket gennemførelse af den ajourførte omstruktureringsplan, hvis gennemførelse til gengæld har til formål at afhjælpe TAROM's svagheder, gøre den levedygtig på lang sigt og dermed fremme udviklingen af lufttransporttjenester i Rumænien. Uden omstruktureringsstøtten ville TAROM forlade markedet og fratage rumænske borgere, virksomheder og regioner et vigtigt instrument for regionale forbindelsesmuligheder, der er nødvendig for transport samt regional økonomisk og social udvikling. Kravet om støttens nødvendighed i punkt 38, litra b), og punkt 53 i rammebestemmelserne er således opfyldt.

(273) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen også, at støtten har en tilskyndelsesvirkning, da TAROM uden omstruktureringsstøtten næsten helt sikkert ville forlade markedet og risikere at forstyrre den vigtige tjeneste, som virksomheden leverer. Kravet om, at støtten skal have en tilskyndelsesvirkning, jf. punkt 38, litra d), og punkt 59 i rammebestemmelserne, er derfor opfyldt.

7.3.3.2. Støttens egnethed

(274) I henhold til punkt 38, litra c), og punkt 54 i rammebestemmelserne vil omstruktureringsstøtte ikke blive betragtet som forenelig med det indre marked, hvis andre mindre konkurrencefordrejende foranstaltninger gør det muligt at nå det samme mål. Omstruktureringsstøtten skal også have en passende pris. Punkt 58 i rammebestemmelserne fastsætter, at de valgte statsstøtteinstrumenter skal være passende i forhold til solvensen eller det likviditetsproblem, de har til hensigt at løse.

(275) TAROM står over for solvens- og likviditetsproblemer, som omstruktureringsstøtten skal afhjælpe. Kombinationen af kapitalindskuds- og gældsafskrivningsinstrumenterne (betragtning 18), der ydes som omstruktureringsstøtte, afhjælper både den betydelige forværring af TAROM's egenkapital, som er yderst negativ, og manglen på midler til at betale renter og afdrag på eksisterende gæld og opfylde likviditetsbehovet med henblik på regelmæssig drift.

(276) I den forbindelse finder Kommissionen omstruktureringsstøtten på 95,3 mio. EUR passende med hensyn til formen af to hovedårsager. Da TAROM er en kriseramt virksomhed, hvis tidligere betydelige tab har resulteret i negativ egenkapital i hvert fald siden 2020 (betragtning 13), ville støttemodtageren, hvis omstruktureringsstøtten ikke forbedrede virksomhedens solvens, for det første ikke være i stand til at opbygge tilstrækkelig egenkapital til at udligne tidligere tab og tiltrække betydelig langsigtet finansiering på kapitalmarkederne. Omstruktureringsstøtten giver TAROM den nødvendige egenkapitalfinansiering til at styrke sin solvens og balance. For det andet viser likviditetsfremskrivningerne, at uden omstruktureringsstøtten ville likviditeten fra TAROM's aktiviteter i 2024 være negativ, hvis en del af gælden (såsom redningsstøtten) blev tilbagebetalt (jf. betragtning 54-56). Et stort likviditetsunderskud, der forventes ved udgangen af 2024, vil ikke blive dækket, og TAROM vil ikke have tilstrækkelige midler til at sikre leveringen af de fire Boeing 737-8 MAX-fly eller betale leasingafgifterne for sine eksisterende fly. Kommissionen gav ikke udtryk for betænkeligheder med hensyn til dette aspekt i indledningsafgørelsen.

(277) Af disse grunde konkluderer Kommissionen, at omstruktureringsstøttens form er den mest hensigtsmæssige måde at løse TAROM's problemer på, og at de valgte instrumenter løser både støttemodtagerens likviditets- og solvensproblemer.

(278) Med hensyn til forrentningen til staten er den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for i indledningsafgørelsen, blevet afhjulpet som følge af den betydelige reduktion af omstruktureringsstøtten i forhold til den oprindelige omstruktureringsplan og afskaffelsen af det direkte tilskud, der var planlagt i den oprindelige omstruktureringsplan. I henhold til den ajourførte omstruktureringsplan vil staten desuden blive betalt gennem en forventet positiv nettoindtjening, der øger værdien af statens aktiepost i TAROM. Som følge af aktiekapitalforhøjelsen vil statens andel i TAROM navnlig stige fra det nuværende niveau på 97,22 % til ca. 98,5 %, hvilket vil gøre det muligt for staten at høste næsten alle fordelene ved en vellykket omstrukturering af TAROM. En sådan forrentning til staten kan anses for at være passende, og den planlagte omstruktureringsstøtte forrentes således på passende vis.

(279) Under disse omstændigheder finder Kommissionen, at omstruktureringsstøtten er hensigtsmæssig.

7.3.3.3. Proportionalitetsprincippet

(280) I henhold til punkt 38, litra e), i rammebestemmelserne må omstruktureringsstøtte ikke overstige det nødvendige minimum for at nå det mål, der tilstræbes med støtten. Omstruktureringsstøttens størrelse og intensitet skal begrænses til det strengt nødvendige minimum, så omstruktureringen kan gennemføres i lyset af virksomhedens, aktionærernes eller den pågældende koncerns eksisterende finansielle muligheder. Det skal navnlig sikres, at der betales et passende egetbidrag til omstruktureringsomkostningerne, og at der er indføres byrdefordelingsforanstaltninger, hvis statsstøtten ydes i en form, der forbedrer modtagerens egenkapital. Ved vurderingen af disse krav vil der blive taget hensyn til eventuel redningsstøtte, som virksomheden har modtaget tidligere (punkt 61 i rammebestemmelserne).

(281) Støttemodtagerens egetbidrag til omstruktureringsplanen skal være reelt og faktisk og bør normalt svare til den støtte, der ydes med hensyn til indvirkningen på støttemodtagerens solvens eller likviditet. I henhold til punkt 63 i rammebestemmelserne skal Kommissionen vurdere, om de forskellige kilder til egetbidrag er faktiske og støttefri. I henhold til punkt 64 i rammebestemmelserne betragter Kommissionen normalt egetbidraget som tilstrækkeligt, hvis det udgør mere end 50 % af omstruktureringsomkostningerne.

(282) Kommissionen skal kontrollere, om de forskellige finansieringskilder i den ajourførte omstruktureringsplan er reelle, dvs. tilstrækkeligt sikre til at blive realiseret i omstruktureringsperioden uden hensyntagen til forventede fremtidige overskud.

(283) Kilderne til egetbidraget fra TAROM kommer fra en finansiel leasingkontrakt (betragtning 76) og salg af fly (betragtning 78). Med hensyn til salget af fly har TAROM indgået købsaftaler for […] mio. EUR (vedrørende salget af fire Boeing 737-300-fly, en Boeing 737-300-motor og syv ATR 42-500) (betragtning 76). Provenuet fra salget af disse aktiver er faktiske og reelle ressourcer, der øger TAROM's likviditet og dermed bidrager til omstruktureringen. Da alle købere af disse aktiver er kommercielle virksomheder, der betalte en pris, som var resultatet af en udbudsprocedure (betragtning 76), er midlerne også uden støtte. For så vidt angår den finansieringsaftale, der blev indgået om leasing af et nyt fly til en værdi af ca. […] mio. EUR ekskl. renter, er leasingaftalen blevet undertegnet. Bidraget er derfor faktisk (kontrakten er underskrevet), reelt (bidrag til finansieringen af omstruktureringen gennem forfinansiering af fly fra leasinggiveren) og uden støtte (forhandlet med en privat køber på kommercielle vilkår uden nogen statsgaranti).

(284) For så vidt angår andre indtægtskilder, som TAROM påtænker (betragtning 80), nemlig indtægter fra salg af kapitalandele i […], indtægter fra salg af slots i […] lufthavn og salg af yderligere fly (Airbus 318), kan de ikke betragtes som reelle og faktiske. Navnlig er salget af […]-slottet i øjeblikket ved at blive forhandlet, men der er ikke valgt nogen køber eller aftalt en pris og derfor heller ikke indgået nogen aftale herom. Det samme gælder for salget af kapitalandelene. Der er foretaget værdiansættelser og indgået aftaler om salg fra TAROM's beslutningstagende organer, men der er endnu ikke modtaget noget bindende tilbud. Som anført i indledningsafgørelsen kan det planlagte salg af kapitalandele desuden ikke betragtes som støttefrit, da det ikke er påvist, at det er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip (jf. betragtning 28). Salget af Airbus 318-flyene er mere fremskreden, men der er indtil videre kun underskrevet en ikkebindende hensigtserklæring […]. Hvis disse foranstaltninger gennemføres i omstruktureringsperioden, vil de bidrage til at styrke TAROM's rentabilitet. På nuværende tidspunkt kan det imidlertid ikke anses for at være tilstrækkeligt sikkert, at salget af disse aktiver vil finde sted. De udgør derfor ikke et reelt og faktisk egetbidrag.

(285) Kommissionen kan derfor acceptere et beløb på 77,66 mio. EUR som et reelt, faktisk og støttefrit egetbidrag fra TAROM til omstruktureringsomkostningerne og er af den opfattelse, at den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for i indledningsafgørelsen i denne henseende, er fjernet. Da de samlede omstruktureringsomkostninger beløber sig til 172,96 mio. EUR, og da de finansieres med omstruktureringsstøtte på 95,3 mio. EUR, bidrager egetbidraget med 44,9 % til finansieringen af omstruktureringsomkostningerne og dermed med mindre end 50 %.

(286) I overensstemmelse med punkt 64 i rammebestemmelserne kan Kommissionen kun acceptere et bidrag, der er mindre end 50 % af omstruktureringsomkostningerne, under ekstraordinære omstændigheder og i tilfælde af særligt store problemer, forudsat at der stadig er tale om et væsentligt bidrag. Disse omstændigheder og tilfælde skal påvises af medlemsstaten.

(287) Under de nuværende omstændigheder som følge af udbruddet af covid-19-pandemien er det Kommissionens opfattelse, at det i forbindelse med TAROM og i henhold til Kommissionen vejledning om de midlertidige rammebestemmelser for statslige foranstaltninger til støtte for økonomien under det nuværende covid-19-udbrud ([111]) kan være berettiget, at egetbidraget ligger under tærsklen på 50 % af omstruktureringsomkostningerne, fordi det fortsat er betydeligt og omfatter yderligere ny finansiering på markedsvilkår.

(288) Kommissionen anerkender, at covid-19-pandemien og de foranstaltninger, der er truffet for at inddæmme den, har skabt ekstraordinære omstændigheder for støttemodtageren i forbindelse med en alvorlig forstyrrelse af økonomien som omhandlet i artikel 107, stk. 3, litra b), i TEUF. I denne forbindelse og siden 2020 blev TAROM's aktiviteter ramt af covid-19-pandemien på efterspørgsels- og udbudssiden (betragtning 9). Covid-19-pandemien har yderligere ført til en situation, hvor gældsfinansieringsmarkederne i vid udstrækning er blevet lukket eller begrænset for visse sektorer, og finansielle institutioner generelt har reduceret deres kreditgrænser.

(289) Selv om covid-19-pandemien er ophørt, og de midlertidige rammebestemmelser er udløbet, har luftfartsindustrien været særlig hårdt ramt af pandemiens virkninger. Ifølge Eurocontrols prognoser (jf. betragtning 91) nåede lufttrafikken først op på niveauet fra før covid-19 i løbet af 2023, dvs. tre år efter krisens højdepunkt. Som det fremgår af figur 1, blev TAROM ramt betydeligt hårdere end industrigennemsnittet i 2020, og genopretningen heraf var vanskeligere i 2021. Selv om genopretningen af TAROM tog fart i 2022, forblev den under Eurocontrols gennemsnitlige genopretningssats indtil 2023 og forventes at forblive under Eurocontrols gennemsnitlige genopretningssats i både Eurocontrols basisscenario og lave scenario til og med 2025. TAROM's langsommere vækst og genopretning til niveauet fra før covid-19 i forhold til industrigennemsnittet kan delvis tilskrives den forsinkede fornyelse af flåden, hvis virkninger forventes at træde i kraft tidligst i 2025.

(290) Da egetbidraget udgør 44,9 % af omstruktureringsomkostningerne, som udgør en betydelig del af disse omkostninger og ikke ligger langt fra tærsklen på 50 %, da størstedelen heraf (ca. 80 %) ydes i form af ny finansiering, og under hensyntagen til den indvirkning, som covid-19-pandemien har haft på TAROM's aktiviteter, konkluderer Kommissionen, at et egetbidrag på 44,9 % i det foreliggende tilfælde er acceptabelt.

(291) I henhold til punkt 65-67 i rammebestemmelserne kan statsstøtte, der ydes i en form, der styrker støttemodtagerens egenkapital, have den virkning, at aktionærer og efterstillede kreditorer beskyttes mod konsekvenserne af deres valg om at investere i støttemodtageren, hvilket skaber problemer med moralsk risiko og undergraver markedsdisciplinen. Derfor bør støtte til dækning af tab kun ydes på vilkår, der indebærer en passende byrdefordeling mellem eksisterende investorer, og statslig indgriben bør finde sted, efter at tabene er gjort op og tilskrevet de eksisterende aktionærer og efterstillede kreditorer. Passende byrdefordeling betyder også, at enhver statsstøtte, der forbedrer støttemodtagerens egenkapital, kun bør ydes på vilkår, der giver staten en rimelig del af støttemodtagerens fremtidige gevinster, og som står mål med det beløb, staten har indskudt, og i forhold til virksomhedens tilbageværende egenkapital, efter tabene er gjort op.

(292) Omstruktureringsstøtten tilskynder ikke til moralsk risiko eller overdreven risikotagning til fordel for aktionærer

([111]) Meddelelse fra Kommissionen — Midlertidige rammebestemmelser for statslige foranstaltninger til støtte for økonomien under det nuværende covid-19-udbrud (EUT C 91I af 20.3.2020, s. 1), som ændret ved Kommissionens meddelelse C(2020) 2215 (EUT C 112I af 4.4.2020, s. 1), C(2020) 3156 (EUT C 164 af 13.5.2020, s. 3), C(2020) 4509 (EUT C 218 af 2.7.2020, s. 3), C(2020) 7127 (EUT C 340I af 13.10.2020, s. 1), C(2021) 564 (EUT C 34 af 1.2.2021, s. 6) og C(2021) 8442 (EUT C 473 af 24.11.2021, s. 1) og C(2022) 7902 (EUT C 423 af 7.11.2022, s. 9).

eller kreditorer. Som anført i afsnit 6.3.3 har den rumænske stat, der nu er støtteyder, som majoritetsaktionær ført tilsyn med TAROM's strategiske og kommercielle beslutninger. Virksomhedens drift er heller ikke blevet finansieret med efterstillet gæld eller hybrid (tabsabsorberende) finansiering, der sandsynligvis delvist vil blive afskrevet i overensstemmelse med kravene om byrdefordeling i rammebestemmelserne. I den forbindelse vil minoritetsaktionærernes byrdefordeling blive opnået ved en delvis tabsabsorbering gennem kapitalnedsættelsen og den efterfølgende kapitaltilførsel som beskrevet i afsnit 6.3.3. For det første vil TAROM's tab delvis blive absorberet af kapitalnedsættelsen på […] mia. RON. Dette vil blive efterfulgt af en aktiekapitalforhøjelse fra statens side på 43,07 mio. EUR, hvilket vil udvande minoritetsaktionærernes aktiepost ([112]) fra 2,75 % til ca. […] %. I denne henseende bidrager TAROM's minoritetsaktionærer til omstruktureringen ved at deres kapitalinteresser absorberer tab og en passende udvanding af deres deltagelse, hvilket mindsker behovet for statsstøtte og reducerer den moralske risiko.

(293) Kommissionen konkluderer derfor, at omstruktureringsstøtten er forholdsmæssig.

7.3.3.4. Princippet om engangsstøtte

(294) For at sikre, at støttens negative virkninger begrænses for at undgå unødige virkninger for konkurrencen og samhandelen, og for at sikre, at den samlede balance er positiv ([113]), skal støtten ydes til kriseramte virksomheder i overensstemmelse med princippet om engangsstøtte, der begrænser støtten til en periode på ti år.

(295) Kommissionen tillader kun omstruktureringsstøtte til én omstrukturering og, hvis det er relevant, forudsat at der er gået mere end ti år siden en tidligere tildeling af omstruktureringsstøtte, eller efter at omstruktureringsplanen er afsluttet eller indstillet ([114]). Kommissionen tillader undtagelser fra denne regel, når omstruktureringsstøtten følger en redningsstøtte som led i en enkelt omstrukturering ([115]).

(296) Omstruktureringsstøtten til TAROM støtter kun én omstrukturering. TAROM (herunder eventuelle datterselskaber, der kontrolleres af TAROM) har ikke modtaget rednings- eller omstruktureringsstøtte i de seneste ti år, bortset fra den redningsstøtte, der blev godkendt i februar 2020 (se betragtning 11), som blev ydet i seks måneder, som udgør en sammenhængende del af den omstruktureringsstøtte, der er under vurdering, og som udgør en enkelt omstruktureringstransaktion. Derfor overholdes princippet om engangsstøtte.

7.3.3.5. Foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger

(297) Som forklaret i punkt 87-93 i rammebestemmelserne bør foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger som følge af omstruktureringsstøtte fastsættes i forhold til støttens konkurrencefordrejende virkninger og afhænge af flere faktorer, navnlig: i) støttens størrelse og art og de vilkår og betingelser, støtten ydes på, ii) støttemodtagerens størrelse og relative betydning på markedet samt det pågældende markeds kendetegn og iii) i hvor høj grad der stadig vil være problemer med moral hazard, efter at kravene om egetbidrag og byrdefordeling er opfyldt.

(298) Strukturforanstaltningerne kan omfatte afhændelse af aktiver, reduktion af kapaciteten eller aktivitetsniveauet på markedet. De bør fremme nye konkurrenters adgang til markedet, ekspansionsmulighederne for eksisterende små konkurrenter eller grænseoverskridende aktiviteter, under hensyntagen til det eller de markeder, hvor støttemodtageren vil have en betydelig markedsposition efter omstruktureringen, navnlig dem med overkapacitet (punkt 78 og 79 i rammebestemmelserne). Adfærdsmæssige foranstaltninger bør sikre, at støtten kun finansierer genoprettelsen af den langsigtede rentabilitet, og at den ikke misbruges til at forlænge alvorlige og vedvarende fordrejninger af markedsstrukturen eller til at beskytte støttemodtageren mod sund konkurrence (punkt 83 i rammebestemmelserne).

(299) Som anført i betragtning 117-124 foreslår Rumænien følgende strukturforanstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger: i) indskrænkning af aktiviteterne gennem lukning af ruter, reduktion af antallet af afgange på eksisterende ruter og reduktion af flåden, hvilket resulterer i en kapacitetsreduktion udtrykt som en reduktion af disponible sæde-km, og ii) leasing og/eller salg af […]-slottet og iii) afhændelse af aktier i profitsøgende vertikalt forbundne virksomheder.

([112]) Offentlige selskaber CNAB og Romatsa RA og den private investeringsfond Muntenia, jf. betragtning (8).
([113]) Punkt 38, litra f), i rammebestemmelserne.
([114]) Punkt 70 og 71 i rammebestemmelserne.
([115]) Punkt 72, litra a), i rammebestemmelserne.

(300) Med hensyn til indskrænkningen af aktiviteterne, jf. betragtning 118, indebærer den lukning af 14 ruter ud af de 41, som TAROM opererede i 2019, hvilket svarer til en reduktion på 17 % af det samlede antal flyvninger i 2019 og 18 % af passagertallet. Det betyder lukning af en tredjedel af TAROM's ruter, hvilket udgør en betydelig del af dets aktiviteter. Selv om ingen af de pågældende ruter var C3- rentable i 2019, skal det bemærkes, at TAROM på daværende tidspunkt kun havde tre sådanne ruter (OTP-Budapest, OTP-Sofia og Bruxelles-Strasbourg), da driften var stærkt påvirket af den ineffektive forretningsmodel. Denne virkning kan delvis elimineres ved at se på ruternes C1-rentabilitet. I dette perspektiv havde 10 ud af 14 ruter positive resultater i 2019. TAROM oplevede vækst på 12 af de 14 ruter, og 9 af dem vedrører overbelastede lufthavne, hvor der er stor efterspørgsel efter slots. I en af de mest overbelastede lufthavne i sin portefølje, nemlig […] lufthavn, vil TAROM tilbyde et sæt slots (se betragtning 119) til leasing fra oktober 2024 og i sidste ende tilbyde dette sæt slots til salg. Disse lukninger giver klart konkurrenterne mulighed for at ekspandere på en række attraktive ruter. De rumænske myndigheder har givet tilsagn om, at TAROM ikke vil genåbne nogen af de lukkede ruter i omstruktureringsperioden og vil sælge slottet i […] lufthavn […], men senest ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2026 (se betragtning 119).

(301) Selv om TAROM's omstruktureringsperiode begyndte i 2021, finder Kommissionen det hensigtsmæssigt at vurdere rutelukningerne og kapacitetsnedskæringerne med hensyn til driftstilstanden i 2019 (i stedet for 2020 som året umiddelbart forud for omstruktureringsperioden), fordi TAROM's aktiviteter i 2020 blev væsentligt påvirket af de rejserestriktioner, der blev indført for at modvirke spredningen af covid-19-pandemien, jf. betragtning 118.

(302) På de resterende ruter vil TAROM delvis nedbringe antallet af afgange. Der vil nemlig være en reduktion på 28 % i det samlede antal ruteflyvninger (og en reduktion på 27 %, hvis charterflyvninger medregnes) i 2026 sammenlignet med 2019-niveauet (jf. betragtning 121). Da der i 2022 var konkurrence på alle ruter, der var berørt af et fald i antallet af afgange, med undtagelse af én (Satu Mare), kan det forventes, at konkurrenterne vil være interesserede i at øge antallet af deres flyvninger på disse ruter, navnlig i betragtning af at ni af de pågældende ruter omfatter overbelastede lufthavne. Faldet i antallet af flyvninger kombineret med lukningen af ruter og reduktionen af flåden fra 25 fly i 2019 til 14 i 2025, som vil blive opretholdt indtil udgangen af omstruktureringsperioden, vil resultere i en reduktion af disponible sæde-km på […] % — og en reduktion af disponible sæde-km på […] % på rentable C1-ruter — sammenlignet med 2019-niveauet. Dette repræsenterer en vigtig nedskæring af rentable aktiviteter.

(303) Rumænien har forpligtet sig til at sikre, at TAROM vil operere højst 18 fly indtil 2025 og højst 14 fly i den resterende del af omstruktureringsperioden.

(304) Endelig vil TAROM som anført i betragtning 124 afhænde sine kapitalandele i […] og […]. Da det kun er TAROM's […], kan det imidlertid kun forventes, at afhændelsen af TAROM's deltagelse i […] vil reducere TAROM's tilstedeværelse på markedet. Afhændelsen af aktieposten i […] vil yderligere reducere TAROM's overskudsgivende aktiviteter og dets tilstedeværelse på markedet og igen give konkurrenterne mulighed for at komme ind på dette rentable forretningsområde og dermed komme ind på eller styrke deres position på det rumænske marked. De rumænske myndigheder har forpligtet sig til at sikre, at TAROM vil sælge sine kapitalandele i […] samt i […], dog senest ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2026 (jf. betragtning 124).

(305) Denne klare pakke af foranstaltninger til reduktion af kapacitet og aktivitet sammen med de faste tilsagn fra Rumænien udgør en betydelig forbedring i forhold til den oprindelige omstruktureringsplan og har lettet Kommissionens tvivl, der blev rejst i indledningsafgørelsen.

(306) I betragtning af TAROM's størrelse og markedsandel (jf. betragtning 9) mener Kommissionen, at en nedskæring af

aktiviteterne, der går ud over de niveauer, som Rumænien har foreslået, kan skade TAROM's forretningsmodel og påvirke dens langsigtede rentabilitet. I betragtning af den betydelige nye finansiering, som TAROM har ydet i form af en finansiel leasingkontrakt for en ny Boeing 737-8 MAX (jf. betragtning 76), og som udgør over en tredjedel af de samlede omstruktureringsomkostninger, det planlagte fald i aktiekapitalen på ca. […] mia. RON ud af den samlede aktiekapital på 2,26 mia. RON, hvilket udgør en betydelig indsats fra aktionærernes side for at absorbere tabene, det forhold, at det ikke er muligt for TAROM at absorbere tabene fuldt ud, fordi dets akkumulerede tab langt overstiger dets aktiekapital, den forventede udvanding af minoritetsaktionærer fra 2,75 % til […] %, hvilket svarer til en devaluering af deres aktiebeholdning på over […] % (jf. betragtning 81), samt udsættelsen af gæld fra vigtige kreditorer og undladelsen af at kræve leasede fly tilbage fra alle leasinggivere (betragtning 85), er det Kommissionens opfattelse, at risikoen for moralsk risiko reelt er blevet begrænset, og at den pakke af foranstaltninger, der er beskrevet i betragtning 300, vil åbne betydelig kapacitet for konkurrenter og give dem mulighed for at komme ind på eller styrke deres position på det rumænske marked.

(307) Som anført i betragtning 126 har Rumænien desuden forpligtet sig til at sikre, at TAROM overholder de adfærdsmæssige foranstaltninger, der er omhandlet i punkt 84 i rammebestemmelserne, nemlig at afstå fra i) at erhverve aktier i omstruktureringsperioden, medmindre dette er absolut nødvendigt for dens levedygtighed og godkendt af Kommissionen og ii) at offentliggøre statsstøtte som en konkurrencefordel, når de markedsfører deres produkter og tjenesteydelser. Dette vil sikre, at TAROM ikke anvender støtten til at udvide sine aktiviteter ved at erhverve andele i konkurrenter eller til at øge sit salg med offentlig omtale af den støtte, den modtager fra den rumænske stat. I denne forbindelse skal Wizz Airs forslag om, at det ville være hensigtsmæssigt at pålægge TAROM de begrænsninger af ledelsesvederlaget, der blev pålagt visse luftfartsselskaber i forbindelse med covid-19-rekapitaliseringsforanstaltninger (jf. betragtning 47), afvises, da begrænsningerne af aflønningen af medlemmerne af støttemodtagernes ledelse i modsætning til i den foreliggende sag var blandt betingelserne for covid-19-rekapitaliseringsstøttens forenelighed i henhold til de dengang gældende retlige rammer, og Wizz Air har ikke påvist, og det er ikke indlysende, hvordan begrænsninger af ledelsesvederlaget i den foreliggende sag ville bidrage til at begrænse konkurrencefordrejninger.

(308) I overensstemmelse med punkt 83 i rammebestemmelserne vil disse foranstaltninger sikre, at støtten kun anvendes til finansiering af genoprettelsen af den langsigtede rentabilitet, og at den ikke misbruges til at skabe fordrejninger af markedsstrukturerne eller til at beskytte støttemodtageren mod sund konkurrence.

(309) Kommissionen finder derfor, at foranstaltningerne til begrænsning af konkurrencen er egnede til at mindske de negative virkninger af omstruktureringsstøtten.

7.3.3.6. Gennemsigtighed og rapportering

(310) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 38, litra g), skal medlemsstaterne, Kommissionen, de økonomiske aktører og offentligheden have nem adgang til alle relevante love og til relevante oplysninger om den ydede støtte. Med henblik herpå har de rumænske myndigheder forpligtet sig til at anvende bestemmelserne om gennemsigtighed i punkt 96 i rammebestemmelserne ved at gøre de relevante oplysninger tilgængelige på webstederne www.monitoruloficial.ro, www.ajutordestat.ro, www.tarom.ro og www.mt.gov.ro.

(311) Kommissionen finder det nødvendigt, at Rumænien forelægger regelmæssige rapporter om gennemførelsen af den ajourførte omstruktureringsplan hver sjette måned fra datoen for vedtagelsen af denne afgørelse og indtil udgangen af omstruktureringsperioden. Disse rapporter skal navnlig angive datoerne for den faktiske udbetaling af de midler, som staten har forpligtet sig til, og for egetbidraget, eventuelle afvigelser fra omstruktureringsplanens finansielle eller operationelle forløb, begrænsning af omkostninger og omkostningsreduktioner og indtjening opnået ved omstruktureringsforanstaltningerne samt de korrigerende foranstaltninger, som Rumænien eller støttemodtageren påtænker eller har truffet, hvor det er relevant.

7.3.3.7. Afvejning af positive og negative virkninger

(312) En omhyggeligt udformet statsstøtteforanstaltning skal sikre, at den samlede balance i foranstaltningens virkninger er positiv, ved at undgå at påvirke samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(313) Som anført i afsnit 7.3.2 har omstruktureringsstøtten en positiv virkning, fordi den bidrager til udviklingen af lufttransporttjenester i Rumænien. Støtten forebygger navnlig risikoen for afbrydelse af en vigtig tjeneste (se afsnit 7.3.2.1) og sætter TAROM i stand til at gennemføre omstruktureringsforanstaltninger, der vil genoprette støttemodtagerens langsigtede rentabilitet (afsnit 7.3.2.2).

(314) Kommissionen har i rammebestemmelserne fastsat de kriterier, den undersøger ved vurderingen af omstrukture-

ringsstøttens forenelighed med det indre marked, for at sikre, at udviklingen af den pågældende økonomiske aktivitet ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse. Som forklaret ovenfor er omstruktureringsstøtten nødvendig og har en tilskyndelsesvirkning (se afsnit 7.3.3.1), passende (se afsnit 7.3.3.2) og forholdsmæssig (se afsnit 7.3.3.3). Desuden er der indført solide sikkerhedsforanstaltninger for at begrænse støttens negative virkninger gennem kompenserende foranstaltninger, der minimerer konkurrencefordrejningerne (se afsnit 7.3.3.5), og ved at overholde princippet om engangsstøtte (se afsnit 7.3.3.4) og gennemsigtighedskravene (se afsnit 7.3.3.6).

(315) De foreslåede foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, herunder det samlede fald i TAROM's disponible sæde-km, reduktionen i antallet af flyvninger, lukningen af ruter og reduktionen af flåden samt afhændelsen af TAROM's deltagelse i […], vil reducere TAROM's tilstedeværelse på det marked, hvor det skal forblive aktivt efter omstruktureringen, og vil føre til en vis grad af markedsåbning.

(316) I lyset af ovenstående er det Kommissionens opfattelse, at foranstaltningerne til begrænsning af de konkurrencefordrejninger, som støtten medfører, er egnede til at mindske de negative virkninger af omstruktureringsstøtten.

(317) Omstruktureringsstøttens positive indvirkning på udviklingen af lufttransportaktiviteter i Rumænien opvejer derfor de potentielle negative virkninger for konkurrencen og samhandelen, som derfor ikke påvirkes negativt i et omfang, der strider mod den fælles interesse.

7.4. **Vurderingen af klagen indgivet af Wizz Air Malta**

(318) Den 14. marts 2024 modtog Kommissionen en klage indgivet af Wizz Air Malta (herefter »klageren«) med påstand om, at Rumænien havde ydet yderligere støtte i forbindelse med TAROM's omstrukturering på tre måder: i) gennem kapitaltilførsler i omstruktureringsperioden ud over dem, der blev godkendt ved Kommissionens anden afgørelse om skadeserstatning, og/eller som udgør en ændring af den støtte, der blev godkendt ved Kommissionens første afgørelse om skadeserstatning, i form af en offentlig garanti, ii) accept af en kontraktbestemmelse, der medfører, at den sikkerhed, der er stillet over for en af TAROM's kreditorer, CNAB, som er et offentligt selskab med samme majoritetsejer som TAROM, dvs. den rumænske stat gennem sit transportministerium, ikke kan gøres gældende og iii) salget af […]-slottet til under markedsprisen. Disse klagepunkter er beskrevet i afsnit 6.8.

(319) Kommissionen vil vurdere, om der er tale om ulovlig støtte som følge af disse foranstaltninger, og i hvilket omfang disse klagepunkter har indvirkning på de anmeldte foranstaltningers forenelighed med artikel 107, stk. 3, i TEUF.

(320) På de datoer, der er anført i betragtning 6, fremsatte Rumænien sine bemærkninger til de tre klagepunkter, som klageren har fremsat, og gjorde gældende, at de var ubegrundede af følgende grunde: i) kapitalforhøjelsen på 1,9 mio. EUR var i overensstemmelse med den støtte, der blev godkendt i Kommissionens anden afgørelse om skadeserstatning, kapitalforhøjelserne på i alt 2,7 mio. EUR var blot en gennemførelse af den offentlige garanti, der blev godkendt ved Kommissionens første afgørelse om skadeserstatning i henhold til de gældende retlige og kontraktlige bestemmelser, og var under alle omstændigheder en del af de anmeldte foranstaltninger, da de vedrørte TAROM's likviditetsbehov i omstruktureringsperioden (jf. betragtning 141 og 143), ii) klausulen om betingede værdipapirer havde ingen indvirkning på hverken TAROM's eller CNAB's markedsadfærd, da staten som tilsynsmyndighed ved lov er afskåret fra at gribe ind i ledelsens forretningsmæssige beslutninger, hvilket fremgår af virksomhedernes faktiske adfærd, som er baseret på at maksimere sandsynligheden for fuld tilbagebetaling af gæld som følge af morarenter, og som under alle omstændigheder vil blive fjernet fra aftalen (jf. betragtning 144) og iii) TAROM har gjort sit yderste for at opnå den højest mulige pris for salget af […]-slottet, hvilket fremgår af ansættelsen af en uafhængig ekspert og den igangværende udbudsprocedure. Disse bemærkninger fra de rumænske myndigheder er omtalt i afsnit 6.9.

(321) Det fremgår af Rumæniens bemærkninger til det første klagepunkt, at de kapitaltilførsler, der er omhandlet i det

første klagepunkt, kan opdeles i tre dele: i) Den første etape består af to kapitalforhøjelser på henholdsvis 9 000 000 RON og 439 155 RON (tilsammen 9 439 155 RON eller ca. 1,9 mio. EUR), som blev gennemført i henhold til den anden afgørelse om skadeserstatning. ii) Det anden etape består af kapitalforhøjelser på 5 394 285 RON, 5 460 515 RON og 1 663 200 RON (tilsammen 12 518 000 RON) eller ca. 2,7 mio. EUR, som Rumænien har anmeldt som omstruktureringsstøtte i forbindelse med anmeldelsen i den foreliggende sag. iii) Den tredje etape består af aktionærbeslutninger, der tillader fremtidige kapitalforhøjelser på op til ca. 14,9 mio. RON eller ca. 3,21 mio. EUR, som ikke er blevet fulgt op af bekræftende beslutninger truffet af generalforsamlingen, og som ikke er blevet gennemført.

(322) Rumænien har fremlagt de relevante aktionærbeslutninger og regnskaber, der viser, at de kapitalforhøjelser, som transportministeriet faktisk gennemførte i 2022 og 2023, beløber sig til henholdsvis 9 000 000 RON, 439 155 RON (tilsammen 9 439 155 RON eller ca. 1,9 mio. EUR), 5 394 285 RON, 5 460 515 RON og 1 663 200 RON (tilsammen 12 518 000 RON eller ca. 2,7 mio. EUR). Dette skyldes, at ikke alle tidligere godkendte kapitalforhøjelser rent faktisk var blevet gennemført, da TAROM har været i stand til at påtage sig en del af afdragene på det garanterede lån af egne midler. Det følger heraf, at de samlede kapitalforhøjelser, der hidtil er gennemført i omstruktureringsperioden, beløber sig til 21 957 155 RON (ca. 4,6 mio. EUR) og ikke til ca. 7,8 mio. EUR som påstået af klageren. Dette bekræftes af TAROM's årsregnskab (endnu ikke revideret for 2023).

(323) Af dette beløb er en kapitaltilførsel på 1,9 mio. EUR svarende til den første del af det første klagepunkt, der er omhandlet i betragtning 321, blevet godkendt ved Kommissionens anden afgørelse om skadeserstatning som forenelig støtte i henhold til artikel 107, stk. 2, litra b), i TEUF og har derfor ingen indvirkning på vurderingen af de anmeldte foranstaltninger.

(324) Resten af disse 4,6 mio. EUR, dvs. 2,7 mio. EUR, svarende til den anden del af det første klagepunkt, der er omhandlet i betragtning 321, er blevet anmeldt af Rumænien i forbindelse med anmeldelsen i den foreliggende sag som omstruktureringsstøtte. Da alle afdrag på lån i forbindelse med den første afgørelse om skadeserstatning ([116]), som TAROM på grund af sit likviditetsunderskud ikke vil være i stand til at betale i omstruktureringsperioden, dækkes af kapitaltilførsler, der indgår i den kapitalforhøjelse på 45,77 mio. EUR, der er anmeldt som omstruktureringsstøtte, har Kommissionen vurderet de tilsvarende kapitaltilførsler som led i de anmeldte foranstaltninger. Kommissionens konklusion vedrørende denne etape afspejles i nærværende afgørelse vedrørende denne kapitalforhøjelse.

(325) Fra 2025 vil alle resterende rater blive betalt af TAROM af dets egne indtægter.

(326) Med hensyn til de resterende kapitalforhøjelser på i alt ca. 3,21 mio. EUR, hvilket svarer til den tredje del af det første klagepunkt, der er omhandlet i betragtning 321, åbner disse beslutninger, selv om disse i princippet er blevet godkendt af generalforsamlingen, blot den teoretiske mulighed for sådanne kapitaltilførsler, men er ikke blevet efterfulgt af bekræftende beslutninger fra generalforsamlingen, der giver mulighed for at gennemføre sådanne forhøjelser. I mangel af sådanne bekræftende afgørelser har disse kapitalforhøjelser ikke fundet sted, og det ville være for tidligt at vurdere en hypotetisk fordel for TAROM.

(327) Med hensyn til det andet klagepunkt vedrørende en klausul i værdipapiraftalen mellem TAROM og CNAB bemærker Kommissionen, at Kommissionen på nuværende tidspunkt, hvor den skal afslutte sin undersøgelse af de anmeldte foranstaltningers forenelighed ([117]) på grundlag af de oplysninger, som klageren har fremlagt, har Kommissionen ikke tilstrækkelige elementer til at identificere den foranstaltning, der klages over, som statsstøtte og til at anse den for relevant for de anmeldte foranstaltningers forenelighed. For at sikre en omhyggelig undersøgelse af det andet klagepunkt, uden at forsinke proceduren vedrørende de anmeldte foranstaltninger, vil Kommissionen dog fortsætte sin vurdering af det andet klagepunkt i en særskilt procedure ([118]).

(328) Med hensyn til det tredje klagepunkt vedrørende salget af […]-slottet under markedsværdien er det tilstrækkeligt at

([116]) Der er tale om 2023-raterne på i alt 2,7 mio. EUR og de rater, der forfalder i løbet af 2024, på i alt 3,29 mio. EUR, i alt ca. 5,99 mio. EUR.

([117]) Den igangværende undersøgelsesprocedure, der blev indledt den 5.7.2021, hvor Kommissionen behørigt har hørt interesserede parter og fjernet den tvivl, den gav udtryk for i indledningsafgørelsen, skal afsluttes straks, også i lyset af risikoen (begrundet af Rumænien) for, at nogle af TAROM's kontrahenter bringer deres forhold til støttemodtageren til ophør, hvis der ikke foreligger en endelig afgørelse om omstruktureringsstøtten inden en bestemt dato, hvilket bringer den vellykkede gennemførelse af omstruktureringsplanen i fare.

([118]) Sag SA.113203 (2024/FC).

bemærke, at der til dato ikke har fundet noget salg sted, således at det er for tidligt at vurdere, om det hypotetiske salg af […]-slottet vil blive gennemført på normale markedsvilkår, og dermed om det på salgstidspunktet vil give køberen af et sådant slot en økonomisk fordel. Det følger heraf, at dette klagepunkt vedrører en potentiel fremtidig foranstaltning og derfor ikke har nogen indvirkning på vurderingen af de anmeldte foranstaltninger.

(329) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at den anden del af klagerens første klagepunkt er en del af anmeldelsen i den foreliggende sag, og Kommissionens konklusion om denne del afspejles derfor i denne afgørelse vedrørende den anmeldte omstruktureringsstøtte og navnlig kapitaltilførslen på 45,77 mio. EUR. Med hensyn til den første del af det første klagepunkt har dette været genstand for en tidligere afgørelse fra Kommissionen og er ikke omfattet af anmeldelsen i den foreliggende sag, og Kommissionen vil tage endelig stilling til dette klagepunkt i den særskilte procedure, der er omhandlet i betragtning 327. Med hensyn til den tredje del af det første klagepunkt, det andet klagepunkt og det tredje klagepunkt har Kommissionen på grundlag af de oplysninger, som klageren har fremlagt, ikke tilstrækkelige elementer til at identificere de foranstaltninger, der klages over, som statsstøtte. Kommissionen vil dog vurdere disse klagepunkter i den særskilte procedure, der er omhandlet i betragtning 327.

7.5. Konklusion om forenelighed

(330) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at den tvivl, den gav udtryk for i indledningsafgørelsen, er fjernet, og at omstruktureringsstøttens negative virkninger for konkurrencen og samhandelen er begrænsede, navnlig i betragtning af støttemodtagerens begrænsede størrelse, den sunde konkurrence på markedet samt de foranstaltninger, der begrænser konkurrencefordrejningerne, og som Rumænien bør sikre gennemførelsen af. Omstruktureringsstøttens positive virkninger på udviklingen af lufttransportaktiviteterne, forudsat at Rumænien sikrer gennemførelsen af den ajourførte omstruktureringsplan ([119]), opvejer derfor de resterende negative virkninger for konkurrencen og samhandelen, som derfor ikke påvirkes negativt i et omfang, der strider mod den fælles interesse.

(331) I sin vurdering konkluderer Kommissionen, at omstruktureringsstøtten er i overensstemmelse med artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, da den fremmer udviklingen af luftransporttjenester til, fra og i Rumænien og ikke fordrejer konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne i et omfang, der strider mod den fælles interesse, idet den tager hensyn til bemærkningerne fra en interesseret part og fra Rumænien samt de ændringer af omstruktureringsplanen og støtten til omstrukturering, der er indført for at afhjælpe den rejste tvivl. Kommissionens vurdering i denne afgørelse drages ikke i tvivl af de oplysninger, som klageren har fremlagt, til trods for den yderligere undersøgelse af en del af klagen i en særskilt procedure.

8. KONKLUSION

(332) Det er Kommissionens opfattelse, at Rumænien ikke har overholdt standstill-forpligtelsen i artikel 108, stk. 3, i TEUF og ulovligt har ydet en del af de anmeldte foranstaltninger på ca. 2,7 mio. EUR i 2023. Kommissionen konkluderer imidlertid, at omstruktureringsstøtten, herunder den del, der blev ydet ulovligt i 2023, er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. En kapitaltilførsel på 2,7 mio. EUR, der blev ydet i 2023 til TAROM S.A., udgør statsstøtte, og Kommissionen beklager, at Rumænien ulovligt har ydet den i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

2. Omstruktureringsstøtten til TAROM S.A., som Rumænien delvist har gennemført og påtænker at gennemføre, i form af en kapitaltilførsel fra staten svarende til ca. 45,77 mio. EUR (som er blevet gennemført og skal gennemføres i RON), og gældsafskrivningen svarende til redningslånet med renter og eventuelle valutakursforskelle på 49,53 mio. EUR, som i alt beløber sig til ca. 95,3 mio. EUR, er forenelig med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

([119]) Punkt 122 i rammebestemmelserne.

Artikel 2

Rumænien underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse Kommissionen om, hvilke foranstaltninger der er truffet for at efterkomme afgørelsen.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Rumænien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. april 2024.

På Kommissionens vegne
Margrethe VESTAGER
Ledende næstformand