



DECIZIA (UE) 2025/775 A COMISIEI

din 29 aprilie 2024

privind ajutorul de stat SA.59344 – 2021/C (ex 2021/N, ex 2020/PN) — Ajutor de restructurare în favoarea TAROM

[notificată cu numărul C(2025) 2968]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în temeiul dispozițiilor menționate anterior ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile primite de la părți terțe în cursul procedurii,

întrucât:

1. PROCEDURA

- (1) În urma contactelor prealabile notificării ⁽²⁾, la 28 mai 2021, autoritățile române și-au notificat Comisiei intenția de a acorda un ajutor de restructurare societății TAROM S.A. („TAROM”).
- (2) Prin scrisoarea din 5 iulie 2021, Comisia a informat autoritățile române că a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) în ceea ce privește ajutorul de restructurare. Autoritățile române și-au prezentat observațiile cu privire la observațiile cuprinse în scrisoarea respectivă la 11 august 2021.
- (3) Decizia Comisiei de a iniția procedura (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii”) a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽³⁾ la 3 septembrie 2021. Comisia a invitat părțile interesate să prezinte observații.
- (4) Pe lângă observațiile primite de la autoritățile române, Comisia a primit observații în termenul stabilit de la o singură parte interesată, și anume Wizz Air Hungary Zrt. („Wizz Air”) ⁽⁴⁾. Comisia a transmis respectivele observații autorităților române, cărora li s-a oferit posibilitatea de a răspunde. Observațiile autorităților române au fost primite prin scrisoarea din 12 noiembrie 2021.
- (5) Autoritățile române au transmis Comisiei informații suplimentare la 29 iulie 2021, 14 februarie 2022, 27 mai 2022, 23 septembrie 2022, 21 noiembrie 2022 și 21 decembrie 2022, 24 februarie 2023, 27 martie 2023, 5 aprilie 2023, 12 aprilie 2023, 20 aprilie 2023, 30 mai 2023, 28 iunie 2023, 13 iulie 2023, 18 iulie 2023, 21 iulie 2023, 24 iulie 2023, 28 iulie 2023, 31 iulie 2023, 3 august 2023, 22 august 2023, 7 septembrie 2023, 13 septembrie 2023, 28 septembrie 2023, 7 noiembrie 2023, 12 decembrie 2023, 12 ianuarie 2024, 17 ianuarie 2024, 1 februarie 2024, 8 februarie 2024, 15 februarie 2024, 7 martie 2024, 19 martie 2024, 21 martie 2024, 25 martie 2024, 26 martie 2024, 29 martie 2024, 4 aprilie 2024, 12 aprilie 2024, 15 aprilie 2024, 16 aprilie 2024, 17 aprilie 2024, 19 aprilie 2024 și 25 aprilie 2024.

⁽¹⁾ JO C 355, 3.9.2021, p. 10.

⁽²⁾ Aceste schimburi au început la 24 august 2020, când autoritățile române au prenotificat un proiect de plan de restructurare și au constatat, până la notificare, în schimburi de e-mailuri, discuții tehnice prin video- și telefonconferință și feedback preliminar cu privire la proiectul de plan de restructurare.

⁽³⁾ A se vedea nota de subsol 1.

⁽⁴⁾ Comunicarea prezentată de Wizz Air la 4 octombrie 2021.

- (6) La 14 martie 2024, Comisia a primit o plângere ⁽⁵⁾ din partea Wizz Air Malta Limited („Wizz Air Malta”), cu privire la care România a prezentat observații la 28 martie 2024, 4 aprilie 2024, 16 aprilie 2024, 19 aprilie 2024 și 24 aprilie 2024.
- (7) La 11 iulie 2023, autoritățile române au fost de acord, în mod excepțional, să renunțe la drepturile care le revin în temeiul articolului 342 din TFUE coroborat cu articolul 3 din Regulamentul nr. 1/1958 al Consiliului ⁽⁶⁾ și ca prezenta decizie să fie adoptată și să îi fie notificată, în temeiul articolului 297 din TFUE, în limba engleză ⁽⁷⁾.

2. DESCRIEREA MĂSURILOR

2.1. Beneficiarul

- (8) TAROM este o companie aeriană română înființată ca societate de stat în 1954. Aceasta a fost reorganizată prin Ordonanța Guvernului din 1997 ⁽⁸⁾ și a fost înființată ca societate pe acțiuni prin Legea nr. 136/1998 ⁽⁹⁾ sub formă de companie națională de transporturi aeriene a României. Statul român, reprezentat de Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor („Ministerul Transporturilor”), deține în mod direct 97,25 % din acțiuni. Restul participațiilor minoritare sunt deținute de două societăți publice: Compania Națională Aeroporturi București („CNAB”) 1,44 % și Romatsa RA (Administrația Română a Serviciilor de Trafic Aerian) 1,23 % și de un acționar privat, Societatea de Investiții Financiare Muntenia, care deține 0,08 % din acțiuni. Autoritățile române afirmă că TAROM nu face parte dintr-un grup mai mare de întreprinderi, fiind un centru decizional independent, care nu este gestionat împreună cu alte participații ale statului. TAROM deține [...] – și este acționar minoritar în mai multe alte societăți, precum [...] sau [...] ⁽¹⁰⁾.
- (9) TAROM își desfășoară activitatea în principal în transportul aerian de pasageri, de mărfuri și de trimiteri poștale. Începând cu 19 decembrie 2023, în urma restructurării organizaționale, TAROM are 1 156 de angajați, dintre care aproximativ [...] se află în Direcția Tehnică (servicii de întreținere și reparații). Societatea este membră a alianței SkyTeam din 2010. TAROM este un operator care își centralizează activitățile într-un singur punct nodal, cu sediul la aeroportul OTP din regiunea Ilfov. În decembrie 2023, flota TAROM cuprindea 18 aeronave care operau pe 28 de rute, dintre care 21 sunt internaționale și 7 sunt interne. Pe rutele sale internaționale, TAROM leagă Bucureștiul de capitale din Europa și din afara acesteia, precum și de alte noduri din Europa. În plus față de zborurile regulate, TAROM oferă și servicii de transport operatorilor de turism; în 2023, ponderea estimată a zborurilor charter în veniturile nete totale ale TAROM a fost de [...] %. Ca urmare a pandemiei de COVID-19, în 2020 TAROM a pierdut 73 % din traficul său anterior pandemiei, trecând de la 3,1 milioane de pasageri transportați în 2019 la 900 000 de pasageri transportați în 2020. Redresarea a început în 2021, când numărul pasagerilor a crescut la 1,6 milioane, și s-a accelerat în 2022, când TAROM a transportat aproximativ 2,2 milioane de pasageri. Numărul pasagerilor transportați în 2023 este estimat la [...] milioane, care este încă cu [...] % sub nivelul traficului TAROM de dinainte de pandemie, și anume nivelul din 2019.
- (10) În 2019, cota TAROM pe piața traficului aerian din România a fost de [...] %, în timp ce cea mai mare companie aeriană de pe această piață, transportatorul low-cost („TLC”) Wizz Air, deținea o cotă de 25,7 %. Blue Air, al doilea actor ca mărime, a avut o cotă de 17,1 %, iar Lufthansa a fost a patra cea mai mare companie aeriană, situându-se imediat după TAROM, cu o cotă de 12,3 %. Aceste cote de piață au rămas mai mult sau mai puțin stabile în ultimii ani, Wizz Air atingând 25,2 %, Blue Air 18,6 %, TAROM [...] % și Lufthansa 10,6 % în 2022. În 2023, situația s-a schimbat, inclusiv ca urmare a insolvenței Blue Air, Wizz Air majorându-și cota la 37,5 %, TAROM situându-se pe

⁽⁵⁾ SA.113203 – Presupus ajutor de stat în favoarea TAROM.

⁽⁶⁾ Regulamentul nr. 1 de stabilire a regulului lingvistic al Comunității Economice Europene (JO 17, 6.10.1958, p. 385/58).

⁽⁷⁾ Prin scrisoarea din 29 decembrie 2021.

⁽⁸⁾ Ordonanța nr. 45/1997 a Guvernului privind înființarea Societății Comerciale „Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” – S.A.

⁽⁹⁾ Legea nr. 136/1998 din 29 iunie 1998, publicată în Monitorul Oficial Partea I nr. 241 din 2 iulie 1998, pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 45/1997 privind înființarea Societății Comerciale „Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” – S.A.

⁽¹⁰⁾ Mai precis, în afară de [...], TAROM deține participații în următoarele societăți: [...].

locul al doilea, cu [...] %, iar Ryanair devenind al treilea concurent ca mărime de pe piață, cu o cotă de 13,7 %, apropiată de cea deținută de TAROM. Lufthansa cu 5,6 % și un operator nou-intrat, HiSky ⁽¹¹⁾, care a ajuns la 5,3 %, au fost concurenții care s-au situat pe locul al patrulea și al cincilea ca mărime în 2023. Prin urmare, principalii concurenți actuali ai TAROM pe piața românească sunt Wizz Air, care este actorul dominant cu 30 de aeronave cu bază în România, care oferă aproximativ 170 de rute de la șase baze (OTP, Cluj, Craiova, Iași, Sibiu, Timișoara), și un al doilea transportator low-cost, Ryanair. Ryanair a devenit a treia cea mai mare companie aeriană de pe piața românească, oferind legături de la trei aeroporturi (OTP, Cluj și Iași) pe aproximativ 44 de rute. Astfel cum afirmă autoritățile române, piața transportului aerian din România se caracterizează printr-un grad ridicat de concentrare și rivalitate între primii cinci-șase transportatori care domină piața. Cota de piață cumulată a primelor cinci companii aeriene a crescut la 78 % în 2023. Sectorul transportului aerian este relativ competitiv, iar la sfârșitul anului 2023 existau 20 de companii aeriene înregistrate care operau zboruri regulate și zboruri charter pe piața românească. Piața este dominată de transportatori low-cost, în prezent Wizz Air, Ryanair și HiSky [din punctul de vedere al vânzărilor, aproximativ 57 % în 2023, iar în ceea ce privește pasagerii, aceștia au transportat o cotă de piață de aproximativ 70 % în 2022 (cei trei transportatori low-cost menționați și Blue Air)]. Dintre companiile aeriene care efectuează zboruri regulate către și de la aeroporturile din România, doar patru companii au baze pe teritoriul României, și anume trei transportatori low-cost (Wizz Air, Ryanair, HiSky) și TAROM.

2.2. Contextul măsurilor

2.2.1. Ajutorul pentru salvare

- (11) La 19 februarie 2020, autoritățile române au notificat Comisiei intenția lor de a acorda ajutor pentru salvare în favoarea TAROM. La momentul respectivei notificări, potrivit autorităților române, TAROM se afla în dificultate financiară, având în vedere pierderile acumulate, în principal din cauza unei flote învechite și neomogene, care presupunea costuri de întreținere ridicate și costuri ridicate cu combustibilul, ceea ce, la rândul său, afecta în mod negativ profitul, fluxul de numerar operațional și resursele de numerar ale TAROM. Prin Decizia din 24 februarie 2020 ⁽¹²⁾ („decizia privind ajutorul pentru salvare”), Comisia a aprobat acordarea unui împrumut în valoare de 175 952 000 RON (aproximativ 36,66 milioane EUR la cursul de schimb aplicabil la momentul respectiv) în favoarea TAROM („împrumutul pentru salvare”) în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, astfel cum a fost interpretat în Orientările privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate („Orientările privind salvarea și restructurarea”) ⁽¹³⁾. Autoritățile române confirmă că, cu excepția ajutorului pentru salvare acordat în temeiul deciziei privind ajutorul pentru salvare, nici TAROM, nici vreo filială controlată de aceasta nu au primit ajutor pentru salvare sau restructurare în sensul Orientărilor privind salvarea și restructurarea în ultimii zece ani și că planul de restructurare al TAROM nu implică injecții de capital sau investiții în entități la care TAROM deține participații.
- (12) La 4 mai 2022, Tribunalul a respins cererea Wizz Air de anulare a deciziei privind ajutorul pentru salvare ⁽¹⁴⁾. Prin hotărârea sa din 11 ianuarie 2024, Curtea de Justiție a Uniunii Europene („Curtea de Justiție”) a respins recursul formulat de Wizz Air împotriva hotărârii Tribunalului din 2022 ⁽¹⁵⁾. În special, Curtea de Justiție a confirmat că Tribunalul nu a săvârșit o eroare de drept atunci când a considerat că, pentru a aprecia dacă există un risc de întrerupere a unui serviciu important care este greu de reprodus, în sensul punctului 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia nu era obligată să țină seama de dimensiunea pieței pe care operează TAROM sau de cota deținută de această companie pe această piață ⁽¹⁶⁾.

2.2.2. Dificultățile financiare ale TAROM

- (13) Autoritățile române afirmă că TAROM este o întreprindere aflată în dificultate întrucât mai mult de jumătate din capitalul său social subscris a dispărut din cauza pierderilor acumulate, conform punctului 20 litera (a) din

⁽¹¹⁾ HiSky a intrat pe piața transportului aerian din România în martie 2021, furnizând unele zboruri regulate, precum și zboruri charter. În decembrie 2023, această societate exploata o flotă de șapte aeronave, care operau aproximativ 25 de rute, dintre care două rute interne care legau aeroportul OTP de Cluj și, respectiv, de Timișoara.

⁽¹²⁾ Decizia Comisiei din 24 februarie 2020 în cazul SA.56244 (2020/N) – România – Ajutor pentru salvare în favoarea TAROM, C(2020) 1160 final (JO C 310, 18.9.2020, p. 1).

⁽¹³⁾ JO C 249, 31.7.2014, p. 1.

⁽¹⁴⁾ Hotărârea Tribunalului din 4 mai 2022, Wizz Air Ungaria/Comisia, T-718/20, ECLI:EU:T:2022:276.

⁽¹⁵⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 11 ianuarie 2024, Wizz Air Hungaria/Comisia, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26.

⁽¹⁶⁾ *Idem*, punctul 39.

Orientările privind salvarea și restructurarea. TAROM acumulează pierderi din 2004 și a înregistrat pierderi semnificative în ultimii ani. Capitalul social subscris al TAROM a fost în 2021 de aproximativ 3,57 miliarde RON ⁽¹⁷⁾ (aproximativ 717,21 milioane EUR ⁽¹⁸⁾). TAROM a înregistrat pierderi de 90,3 milioane EUR în 2020, de 66,6 milioane EUR în 2021 și de 55,7 milioane EUR în 2022, pierderi acumulate în valoare de 3 623 825 813 RON în 2020 (aproximativ 728,03 milioane EUR) și de 3 951 281 534 RON în 2021, reprezentând aproximativ 793,81 milioane EUR. Capitalul propriu al TAROM a devenit negativ în 2021 și s-a situat la – 51 283 857 EUR la sfârșitul anului 2021 și la – 90 884 124 EUR la sfârșitul anului 2022; rezultatele preliminare ale TAROM pentru anul 2023 indică un capital propriu de [...] EUR la 31 decembrie 2023.

- (14) Autoritățile române afirmă, de asemenea, că TAROM îndeplinește criteriile prevăzute de dreptul intern pentru inițierea unei proceduri colective de insolvență la cererea creditorilor săi, conform punctului 20 litera (c) din Orientările privind salvarea și restructurarea. În conformitate cu dreptul intern al României, orice creditor cu creanțe asupra debitorului său care depășesc 50 000 RON (aproximativ 10 045 EUR) și a căror vechime este mai mare de 60 de zile poate depune o cerere de insolvență în instanță. Cu toate acestea, debitorul poate să se apere împotriva cererii creditorului invocând faptul că, chiar dacă sunt îndeplinite condițiile de mai sus, dispune de lichidități suficiente. TAROM riscă, în orice moment, ca anumiți creditori să opteze să solicite deschiderea unei proceduri de insolvență.
- (15) Autoritățile române explică faptul că există mai multe motive pentru dificultățile financiare ale TAROM; atât factori interni, cât și externi au condus la o deteriorare a competitivității TAROM și la o creștere a costurilor de funcționare. În primul rând, TAROM exploata o flotă veche (vechimea medie a aeronavelor cu reacție ale TAROM este cuprinsă între 13 și 18 ani, iar patru dintre aeronavele sale Boeing 737-300 au, în medie, o vechime de 25 de ani), care era foarte diversificată [și anume Avion de Transport Régional G.I.E. („ATR”), Boeing și Airbus] și necesita costuri ridicate de întreținere, actualizări tehnice și modernizare. De asemenea, TAROM opera un număr semnificativ de rute neprofitabile ⁽¹⁹⁾, iar în 2019 a avut doar trei rute care au atins nivelul de profitabilitate C3 ⁽²⁰⁾. În al doilea rând, intrarea pe piață a altor actori, în special a unor transportatori low-cost, a creat o presiune tot mai mare asupra prețurilor TAROM. În al treilea rând, au existat probleme legate de forța de muncă, constând într-un volum de muncă scăzut, un cost al forței de muncă mai mare decât era necesar, o birocrație sporită, demotivarea angajaților și dificultăți în atragerea și păstrarea de persoane calificate. În al patrulea rând, au existat ineficiențe în desfășurarea activității, care au inclus ineficiențe la nivelul Direcției Tehnice (cum ar fi o productivitate scăzută, lipsa certificărilor și a competențelor tehnice, niveluri de conducere excesive, lipsa unor indicatori de performanță) și la nivelul Serviciului Achiziții (un proces de achiziție nestandardizat, manual, neplanificat și descentralizat, productivitate scăzută, lipsa unor indicatori de performanță) și agenții de emitere a biletelor neprofitabile (interne și internaționale). În plus, creșterea costurilor cu combustibilul și a altor costuri și veniturile suplimentare limitate au erodat profitabilitatea TAROM. Principala cauză a deteriorării performanței operaționale este evoluția cheltuielilor de funcționare nealinată cu veniturile; costurile de funcționare cu cel mai mare impact negativ sunt costurile cu combustibilul, costurile de întreținere pentru flota îmbătrânită, precum și costurile generate de ineficiențele în desfășurarea activității.
- (16) Acest lucru a condus la o acumulare semnificativă de pierderi, care s-a soldat cu un capital propriu negativ al TAROM, precum și la o acumulare de datorii și la o epuizare a rezervelor de numerar, care s-au soldat cu fluxuri de numerar negative pentru TAROM. În cele din urmă, perioada pandemiei de COVID-19 a intensificat pierderile în 2020 și 2021 din cauza unei scăderi semnificative a activității de zbor și, prin urmare, a veniturilor. Deși TAROM a

⁽¹⁷⁾ Formularul de notificare, 21 decembrie 2022.

⁽¹⁸⁾ Cursul de schimb utilizat în prezenta decizie este de 1 RON = 0,2012 EUR (și invers 1 EUR = 4,9706 RON), respectiv cursul de schimb înregistrat de Banca Centrală Europeană (BCE) la data de 6 martie 2024.

⁽¹⁹⁾ De exemplu, rutele care leagă Bucureștiul (aeroportul OTP) de Tbilisi, Alicante, Erevan, Hamburg, Larnaca, Sibiu, Stockholm, Valencia, Barcelona, München, Viena, precum și rutele Cluj-Iași și Iași-Timișoara. Aceste rute erau neprofitabile la nivelul de profitabilitate C3, iar unele dintre ele erau neprofitabile și la nivelul de profitabilitate C1 (a se vedea nota de subsol 20).

⁽²⁰⁾ Nivelul de profitabilitate C3 reprezintă rezultatul după deducerea costurilor de funcționare directe, a cheltuielilor cu aeronavele și a costurilor administrative, în timp ce nivelul de profitabilitate C1 ia în considerare numai costurile de funcționare directe, iar nivelul de profitabilitate C2 ia în considerare numai costurile de funcționare directe și cheltuielile cu aeronavele.

primit de două ori ajutor pentru compensarea pagubelor în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE⁽²¹⁾ pentru pagubele suferite ca o consecință directă a măsurilor guvernamentale menite să prevină răspândirea COVID-19, respectivele măsuri de ajutor nu au vizat eliminarea sau reducerea dificultăților financiare ale TAROM care existau deja înainte de izbucnirea pandemiei, ci doar despăgubirea companiei aeriene pentru pierderile cauzate direct de circumstanțele excepționale ale pandemiei și ale restricțiilor de trafic aferente.

- (17) După cum afirmă autoritățile române, toate activele TAROM care au o anumită valoare, în special toate aeronavele deținute de TAROM, sunt gajate ca parte a actualelor acorduri de finanțare sau ca garanții pentru datoriile restante (de exemplu, aeronavele Airbus 318 sunt gajate pentru împrumutul pentru salvare menționat în considerentul 11; de asemenea, ajutorul de stat pe care TAROM l-a primit în temeiul primei decizii pentru compensarea pagubelor a fost acordat sub forma unei garanții pentru împrumut pe care TAROM trebuia să o asigure cu activele sale). În plus, aeronavele care vor intra în flota TAROM ca parte a programului de înnoire a flotei provin din contracte de leasing și, prin urmare, nu ar fi disponibile ca garanții (a se vedea considerentul 61). Prin urmare, potrivit autorităților române, TAROM nu va avea suficiente active în viitor pentru a garanta împrumuturile. Din cauza lipsei de active care să servească drept garanție, autoritățile române afirmă că TAROM nu va putea să garanteze nicio finanțare bancară și nu au fost identificate alternative de finanțare pe termen scurt.

2.3. Măsurile de ajutor de restructurare

- (18) Autoritățile române au notificat Comisiei ca ajutor de restructurare următoarele două măsuri în favoarea TAROM: (i) o serie de majorări de capital social⁽²²⁾ prin injecția de capital a statului, echivalente cu un total de aproximativ 45,77 milioane EUR (din care 12 518 000 RON sau aproximativ 2,7 milioane EUR au fost deja efectuate în 2023⁽²³⁾, iar restul de 43,07 milioane EUR vor fi efectuate începând cu 2024; toate majorările au fost efectuate și urmează să fie efectuate în RON); și (ii) o anulare a datoriilor în valoarea împrumutului pentru salvare, cu o dobândă totală de 49,53 milioane EUR (denumite împreună „măsurile de ajutor de restructurare”). Suma de la punctul (i) de mai sus acoperă deficitul de numerar al TAROM pe parcursul perioadei de restructurare, inclusiv o sumă de 5,99 milioane EUR pentru rambursarea tranșelor împrumutului garantat în temeiul primei decizii privind compensarea pagubelor („împrumutul acordat în contextul pandemiei de COVID-19”). Valoarea anulării datoriilor constă în principalul împrumutului pentru salvare de aproximativ 36,7 milioane EUR, dobânda capitalizată pentru perioada mai 2020⁽²⁴⁾-aprilie 2024 și orie diferențe de curs valutar apărute în perioada respectivă. Autoritățile române afirmă că, după anularea sumei corespunzătoare, obligația TAROM de a rambursa împrumutul pentru salvare și costurile aferente va fi anulată. Împreună, cele două măsuri de ajutor de restructurare se ridică la aproximativ 95,3 milioane EUR.
- (19) Finanțarea măsurilor va fi asigurată din bugetul Ministerului Transporturilor. Ajutorul de restructurare va fi acordat în baza articolului 20 din Ordonanța Guvernului nr. 45/1997 privind înființarea Societății Comerciale „Compania națională de transporturi aeriene române – TAROM” S.A., astfel cum a fost modificată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 113/2021 din 10 octombrie 2021 („OUG”), pe baza căreia va fi emisă o hotărâre a guvernului de aprobare a cuantumului și a formei ajutorului de stat după adoptarea unei decizii a Comisiei de autorizare a ajutorului de restructurare pentru TAROM și în conformitate cu decizia respectivă. Autoritățile române afirmă că OUG conține, astfel, o obligație de standstill în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din TFUE, conform căreia

(21) Decizia C(2020) 6910 final a Comisiei din 2 octombrie 2020 în cazul ajutorului de stat SA.56810 (2020/N) – România – COVID-19: Ajutor pentru TAROM, (JO C 94, 19.3.2021, p. 1) – prima decizie privind compensarea pagubelor; Decizia Comisiei din 29 aprilie 2022 în cazul ajutorului de stat SA.63360 (2021/N) – România COVID-19 – Compensarea pagubelor pentru TAROM II, C(2022) 2934 final (JO C 378, 30.9.2022, p. 1) – a doua decizie privind compensarea pagubelor.

(22) Denumite în prezenta decizie și „majorarea (majorările) de capital” sau „injecția (injecțiile) de capital”.

(23) La 29 noiembrie 2023, autoritățile române au informat Comisia că TAROM nu va fi putea să ramburseze o tranșă din împrumutul acordat în contextul pandemiei de COVID-19 pentru care prima decizie a Comisiei privind compensarea pagubelor (menționată în considerentul 16) aprobase un ajutor de stat sub forma unei garanții publice și, în consecință, au solicitat opinia serviciilor Comisiei cu privire la executarea garanției. Serviciile Comisiei au informat România că simpla executare a garanției, prin care garantul rambursează creditorul și drepturile creditorului sunt transferate garantului, nu ar implica un ajutor nou. Cu toate acestea, în conformitate cu legislația română, proprietarul public al TAROM avea obligația de a furniza mijloacele de rambursare a ratei sub forma unei majorări de capital, autoritățile române au notificat această majorare de capital ca parte a ajutorului de restructurare. Valoarea totală a majorărilor de capital pentru rambursarea tranșelor împrumutului acordat în contextul pandemiei de COVID-19 în cursul perioadei de restructurare nu va depăși 5,99 milioane EUR, constând în suma de 2,7 milioane EUR deja acordată în 2023 și o sumă de 3,29 milioane EUR planificată pentru 2024. Restul ratelor împrumutului datorate după 2024 vor fi rambursate de TAROM din resurse proprii.

(24) Deși Comisia a aprobat împrumutul pentru salvare la 24 februarie 2020 (a se vedea considerentul 11), autoritățile române au acordat ajutorul abia la 29 aprilie 2020.

ajutorul va fi acordat TAROM numai după ce Comisia a autorizat ajutorul, iar data acordării ajutorului va fi data angajamentului autorităților naționale de a acorda ajutorul, sub rezerva aprobării de către Comisie. România a afirmat că obligația de standstill nu a fost aplicată pentru suma de aproximativ 2,7 milioane EUR acordată în RON în mai multe tranșe, în martie 2023, iunie 2023 și septembrie 2023, pentru rambursarea tranșelor unui împrumut acordat în contextul pandemiei de COVID-19.

2.4. Planul de restructurare inițial al companiei TAROM

- (20) La 28 mai 2021, autoritățile române au notificat Comisiei un plan de restructurare (denumit în continuare „planul de restructurare inițial”) sprijinit printr-un ajutor de restructurare în valoare de 190,7 milioane EUR, constând în: (i) anularea de către România a datoriilor în valoare de 40,6 milioane EUR din împrumutul acordat ca ajutor pentru salvare (principal în valoare de 36,7 milioane EUR și dobânda aferentă); (ii) o injecție de capital în valoare de 92,9 milioane EUR din partea României; și (iii) un grant în valoare de 57,2 milioane EUR.
- (21) Planul de restructurare inițial a cuprins perioada 2021-2025. Planul de restructurare inițial prevedea că TAROM urma să obțină profituri în 2024, atingând o rentabilitate a capitalului angajat („ROCE”) de 7,38 % în 2024. Costurile totale de restructurare preconizate să apară în perioada de restructurare inițială de cinci ani se ridicau la 408,5 milioane EUR.
- (22) Planul de restructurare inițial cuprindea următoarea serie de măsuri:
- (a) înnoirea flotei: introducerea treptată de aeronave noi și eliminarea treptată a celor vechi, ceea ce va duce la o schimbare a flotei cu 29 de avioane în 2020 până la 17 avioane în 2024, cu o capacitate globală similară ca număr de locuri-kilometri disponibile („LKD”) ⁽²⁵⁾ la sfârșitul restructurării;
 - (b) măsuri de optimizare comercială: optimizarea rutelor, separarea serviciilor, un accent sporit pe zborurile charter etc.;
 - (c) măsuri de eficientizare organizațională: redimensionarea structurii de bază pentru a se adapta la nivelul de activitate actual și viitor, optimizarea Direcției Tehnice etc.;
 - (d) măsuri de optimizare a costurilor: reducerea costurilor cu combustibilul, reducerea personalului, relocarea angajaților etc.
- (23) Nici acționarul minoritar privat al TAROM (Societatea de Investiții Financiare Muntenia), nici creditorii TAROM nu urmau să asigure repartizarea sarcinilor sub nicio formă și nu era clar dacă acționarilor minoritari care nu contribuie la repartizarea sarcinilor li se va cere să își cedeze acțiunile respective statului.
- (24) Au fost avute în vedere următoarele măsuri de limitare a denaturărilor concurenței: (a) încetarea operării de zboruri către 10 destinații, atât internaționale, cât și interne, și eliberarea sloturilor orare corespunzătoare; (b) cesionarea participațiilor minoritare ale TAROM în societățile [...], [...] și [...]; și (c) externalizarea unei părți a activităților de întreținere și reparare ale TAROM (Direcția Tehnică) prin intermediul unei asociații în participațiune cu [...], un furnizor privat extern. Ca măsuri comportamentale, autoritățile române au propus ca TAROM să se abțină de la a achiziționa participații în alte întreprinderi în cursul perioadei de restructurare inițiale, cu excepția cazului în care acest lucru ar fi indispensabil pentru asigurarea viabilității sale pe termen lung, și de la a utiliza ajutorul ca publicitate atunci când își vinde produsele.

⁽²⁵⁾ În sectorul transportului aerian, un loc-kilometru disponibil este unitatea de producție fundamentală pentru o companie aeriană care transportă pasageri, măsurând capacitatea de transport de pasageri. Aceasta se calculează prin înmulțirea numărului de locuri disponibile pentru pasageri cu distanța parcursă exprimată în kilometri.

2.5. Motivele inițierii procedurii oficiale de investigare

- (25) Întrucât nu era sigură că ajutorul de restructurare notificat urma să fie declarat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, astfel cum a fost interpretat în Orientările privind salvarea și restructurarea, la 5 iulie 2021, Comisia a decis să inițieze o procedură oficială de investigare, în principal din motivele următoare: amploarea contribuției proprii, repartizarea sarcinilor, restabilirea viabilității și măsurile de limitare a denaturărilor concurenței. În plus, Comisia a menționat unele preocupări cu privire la caracterul adecvat al ajutorului.

2.5.1. Caracterul adecvat al ajutorului

- (26) La momentul adoptării deciziei de inițiere a procedurii, instrumentele de ajutor și sumele planificate păreau a fi adecvate pentru a soluționa problemele de solvabilitate și de lichiditate ale TAROM și, prin urmare, puteau fi considerate adecvate; mai precis, s-a considerat că grantul și anularea datoriilor răspunde nevoilor de lichidități ale TAROM, în timp ce majorarea de capital viza îmbunătățirea solvabilității acesteia ⁽²⁶⁾.
- (27) Astfel cum se menționează în decizia de inițiere a procedurii ⁽²⁷⁾, acordarea unui ajutor de restructurare sub forma unui grant (neremunerat) în valoare de 40,6 milioane EUR și a unei anulări a datoriilor în valoare de 57,2 milioane EUR nu ar permite totuși statului care acordă ajutorul să beneficieze de o restructurare reușită, chiar dacă, după încheierea perioadei de restructurare inițiale, TAROM urma să înregistreze rezultate nete pozitive.

2.5.2. Contribuția proprie

- (28) Se pare că presupusa contribuție proprie a TAROM prezentată de autoritățile române, în valoare de 217,8 milioane EUR, nu a fost nici reală, nici efectivă ⁽²⁸⁾. Pentru cea mai mare parte a contribuției proprii, autoritățile române s-au bazat pe negocierile pentru contractul (contractele) de leasing financiar cu potențiali locatori sau cu bănci. Însă fără un angajament ferm de finanțare din partea unui locator sau a unei bănci, suma de 150,9 milioane EUR din contractul de leasing financiar nu putea fi considerată o contribuție proprie reală și efectivă ⁽²⁹⁾. În plus, niciun investitor sau creditor de pe piață nu susținea cu fermitate planul de restructurare inițial ⁽³⁰⁾. Procedura de vânzare a activelor TAROM (aeronave și participații minoritare în societăți afiliate pe verticală), care a fost prezentată ca o altă sursă de finanțare, nu începuse, nu exista un cumpărător inițial pentru participațiile minoritare ale TAROM și nici rapoartele de evaluare corespunzătoare nu erau gata ⁽³¹⁾. În plus, ar trebui să se confirme dacă achiziționarea activelor TAROM de către CNAB ar fi fost efectuată în condiții pe care un operator economic privat în economia de piață le-ar fi acceptat, având în vedere că CNAB este deținută de stat ⁽³²⁾.
- (29) Evaluarea preliminară a planului de restructurare inițial a arătat că cel mult 25 % din costurile de restructurare pot fi considerate ca fiind finanțate prin contribuție proprie reală, efectivă și fără ajutor ⁽³³⁾, în timp ce punctul 64 din Orientările privind salvarea și restructurarea impune, în principiu, o participare proprie de cel puțin 50 % din aceste costuri, iar autoritățile române nu au prezentat niciun argument care să demonstreze dificultăți deosebite sau circumstanțe excepționale care să justifice ca proporția contribuției proprii a TAROM să fie mai mică de 50 % din costurile de restructurare.

2.5.3. Repartizarea sarcinilor

- (30) Autoritățile române au recunoscut că nici acționarul minoritar privat al TAROM (Societatea de Investiții Financiare Muntenia), nici creditorii TAROM nu urmau să asigure repartizarea sarcinilor sub nicio formă și nu era clar dacă acționarilor minoritari care nu contribuie la repartizarea sarcinilor li se va cere să își cedeze cota statului ⁽³⁴⁾. Prin

⁽²⁶⁾ Considerentul 50 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽²⁷⁾ Considerentul 49 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽²⁸⁾ Considerentul 52 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽²⁹⁾ Considerentul 52 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽³⁰⁾ Considerentul 52 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽³¹⁾ Considerentele 53 și 54 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽³²⁾ Considerentul 54 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽³³⁾ Considerentul 57 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽³⁴⁾ Considerentul 56 din decizia de inițiere a procedurii.

urmare, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că ajutorul îndeplinește criteriile prevăzute la punctele 65-67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, conform cărora ajutorul pentru acoperirea pierderilor ar trebui să se acorde numai în condiții care implică o repartizare adecvată a sarcinilor între investitorii existenți, ceea ce ar însemna, în mod normal, că acționarii preexistenți și creditorii subordonați trebuie să suporte în totalitate pierderile înainte de orice intervenție a statului.

2.5.4. Restabilirea viabilității pe termen lung și restructurarea într-un termen rezonabil

- (31) Astfel cum se menționează în decizia de inițiere a procedurii ⁽³⁵⁾, planul de restructurare inițial conținea estimări bazate pe previziunile Eurocontrol pe cinci ani pentru Europa 2020-2024, așadar pe ipoteze credibile privind scenariile campaniei de vaccinare împotriva COVID-19. Conform scenariului de referință, o revenire la profitabilitate ar avea loc până în 2025. În plus, indicatorii financiari ai TAROM pentru 2025 [rentabilitatea activelor („ROA”), ROCE și marja de profit net] ar fi în concordanță cu indicatorii financiari istorici ai grupului de societăți comparabile cu TAROM. Cu toate acestea, planul de restructurare nu conținea nicio explicație cu privire la caracterul rezonabil al nivelului de profitabilitate pe care TAROM l-ar atinge în 2025 și au fost necesare clarificări suplimentare referitoare la teste, la componentele costului mediu ponderat al capitalului („WACC”) ⁽³⁶⁾ și la selectarea grupului de societăți comparabile. Nivelul preconizat de profitabilitate părea optimist, având în vedere performanța istorică a TAROM. În plus, în scenariul pesimist, revenirea la profitabilitate ar fi fost realizată abia începând cu 2027, adică în afara perioadei de restructurare care urma să dureze până în 2025. Prin urmare, cerința de la punctul 47 din Orientările privind salvarea și restructurarea, care prevede că planul de restructurare trebuie să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului într-un termen rezonabil atât în scenariul de referință, cât și în scenariul pesimist nu a fost îndeplinită. Atât pentru scenariul de referință, cât și pentru scenariul pesimist, autoritățile române nu au furnizat suficiente informații cu privire la componența grupului de societăți comparabile și nici cu privire la cifrele care stau la baza datelor grupului de societăți comparabile.
- (32) Prin urmare, Comisia se îndoia că planul de restructurare inițial avea o durată corespunzătoare și că ar fi condus la restabilirea viabilității companiei TAROM la sfârșitul perioadei de restructurare inițiale, deoarece nu era evident că TAROM va obține o rentabilitate suficientă și că va putea rămâne pe piață fără ajutor suplimentar ⁽³⁷⁾.

2.5.5. Prezența și eficacitatea unor măsuri semnificative de limitare a denaturărilor concurenței

- (33) În decizia de inițiere a procedurii ⁽³⁸⁾, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că nu s-a stabilit într-o măsură satisfăcătoare faptul că au fost avute în vedere măsuri structurale reale de limitare a denaturărilor concurenței. În primul rând, din sloturile orare propuse spre a fi eliberate, doar un număr redus vizau aeroporturi potențial congestionate, iar autoritățile române nu au furnizat informațiile necesare pentru a permite Comisiei să evalueze dacă orele de zbor propuse pentru sloturile eliberate ar corespunde într-adevăr unor condiții aeroportuare foarte congestionate. Autoritățile române au propus cesionarea participațiilor minoritare în societăți cu activități auxiliare transportului aerian, dar planurile de cesionare erau vagi, lipsind în special rapoartele de evaluare a activelor și informațiile privind profitabilitatea societăților în cauză. Comisia a considerat că îndoielile serioase pe care le avea cu privire la proporționalitatea ajutorului și la contribuția proprie a TAROM impuneau ca veniturile obținute din vânzările și cesionările de active bazate pe piață să contribuie la reducerea cuantumului ajutorului de restructurare, reducând în același timp și efectele negative ale ajutorului asupra altor transportatori aerieni. În plus, în pofida reducerii considerabile a numărului de aeronave, capacitatea totală de zbor a TAROM exprimată în LKD nu s-ar modifica în mod semnificativ până la sfârșitul planului de restructurare.
- (34) În cele din urmă, în afară de interdicția ca TAROM să achiziționeze participații în alte întreprinderi în cursul perioadei de restructurare, cu excepția cazului în care acest lucru ar fi indispensabil pentru asigurarea viabilității sale pe termen lung, și să utilizeze ajutorul ca publicitate atunci când își vinde produsele, autoritățile române nu au propus alte măsuri comportamentale.

⁽³⁵⁾ Considerentele 59-64 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽³⁶⁾ WACC reprezintă costul mediu ponderat al capitalului, un calcul al costului capitalului unei firme în care fiecare categorie de capital este ponderată proporțional.

⁽³⁷⁾ Considerentul 64 din decizia de inițiere a procedurii.

⁽³⁸⁾ Considerentele 65-72 din decizia de inițiere a procedurii.

- (35) Prin urmare, Comisia se îndoaie că, în absența unor măsuri structurale și comportamentale ferme și clare, efectele negative ale ajutorului asupra concurenței erau atenuate într-o măsură satisfăcătoare.

3. OBSERVAȚIILE ROMÂNIEI

- (36) Autoritățile române și-au prezentat observațiile privind decizia de inițiere a procedurii printr-o scrisoare din data de 11 august 2021 ⁽³⁹⁾.
- (37) În ceea ce privește contribuția proprie a TAROM, autoritățile române au precizat că discuțiile cu locatorii de aeronave erau încă în desfășurare la momentul transmiterii răspunsului și au adăugat că, în paralel, au fost inițiate discuții cu privire la posibilitatea ca TAROM să obțină o facilitate corporativă de [...] milioane USD de la o societate de finanțare a aeronavelor [...].
- (38) În ceea ce privește vânzarea planificată a participațiilor minoritare ale TAROM în [...], autoritățile române au prezentat două rapoarte de evaluare actualizate pentru [...] și pentru [...], care conțineau valori mai mici decât cele luate în considerare în planul de restructurare inițial și au anunțat că vor prezenta un raport actualizat pentru [...] [...].
- (39) În ceea ce privește vânzările de aeronave, autoritățile române au precizat că se preconiza ca două Boeing 737-300 să fie vândute până în septembrie-octombrie 2021 și ca șapte ATR 42-500 să fie vândute înapoi către ATR în cursul celui de al patrulea trimestru al anului 2021. România a anunțat, de asemenea, că alte două aeronave Boeing 737-300 vor fi oferite spre vânzare înainte de sfârșitul anului 2021.
- (40) În ceea ce privește preocupările Comisiei legate de repartizarea sarcinilor, autoritățile române au precizat că aceste preocupări au fost bine înțelese, dar că abordarea pentru soluționarea lor nu a fost încă decisă.
- (41) Autoritățile române au precizat, de asemenea, că s-a luat act de preocupările Comisiei cu privire la restabilirea viabilității TAROM și la măsurile de limitare a denaturărilor concurenței și că un plan de afaceri actualizat care să răspundă acestor preocupări va fi prezentat Comisiei într-o etapă ulterioară. Autoritățile române au furnizat date privind grupul de societăți comparabile și calendarul pentru eliberarea sloturilor orare.
- (42) În cele din urmă, în ceea ce privește punerea în aplicare a măsurilor propuse de TAROM în planul de restructurare inițial, autoritățile române au explicat că, la 30 iulie 2021, Consiliul de administrație al TAROM a aprobat începerea următoarei etape a programului de restructurare a personalului și că la 3 august 2021 a avut loc o reuniune oficială cu sindicatele.

4. OBSERVAȚIILE PĂRȚII TERȚE

- (43) La 4 octombrie 2021, în cursul procedurii oficiale de investigare, Comisia a primit observații din partea Wizz Air.
- (44) Wizz Air a considerat că i-au fost încălcate drepturile procedurale din cauza nivelului ridicat de informații ocluate din decizia de inițiere a procedurii, ceea ce ar fi împiedicat Wizz Air să prezinte observații semnificative.
- (45) Wizz Air a fost de acord cu constatarea Comisiei potrivit căreia nu erau îndeplinite condițiile privind proporționalitatea ajutorului de restructurare și repartizarea sarcinilor. Potrivit Wizz Air, TAROM se afla în dificultate de mulți ani, iar planul de restructurare nu a abordat problema gestionării defectuoase. Wizz Air a susținut, de asemenea, că previziunile privind traficul aerian s-au bazat pe date depășite și ar trebui revizuite în sens descrescător. Wizz Air a considerat că alegerea grupului de societăți comparabile cu TAROM a fost inadecvată, deoarece cuprindea în principal transportatori de pavilion și unele companii aeriene care s-ar fi putut confrunta cu dificultăți financiare în cursul perioadei de comparație. În plus, Wizz Air a considerat că ajutorul nu este nici adecvat, nici proporțional, dar a susținut că, din cauza ocultării masive a informațiilor financiare în decizia de inițiere a procedurii, îi este imposibil să formuleze observații mai detaliate.

⁽³⁹⁾ Comunicarea României din 11 august 2021.

- (46) De asemenea, Wizz Air a susținut că ajutorul de restructurare nu respectă condiția „pentru prima și ultima dată” prevăzută în Orientările privind salvarea și restructurarea, având în vedere că TAROM se aflate într-o permanentă restructurare din cauza dificultăților financiare timp de peste 10 ani de la acordarea ajutorului anterior aprobat de Consiliul Concurenței din România în 2004.
- (47) În ceea ce privește măsurile de limitare a denaturărilor concurenței, Wizz Air a observat că planul de restructurare nu includea reducerea capacităților și nici o reducere a activităților, care fuseseră impuse în practica decizională anterioară a Comisiei privind restructurarea companiilor aeriene. Wizz Air a susținut că TAROM ar trebui să își reducă activitățile, în medie, cel puțin în aceeași proporție ca și concurenții care nu au beneficiat de ajutor. De asemenea, Wizz Air a considerat că cesiunile de sloturi orare ar trebui să fie cel puțin egale cu reducerea flotei TAROM. Wizz Air a considerat, de asemenea, că angajamentele comportamentale propuse sunt insuficiente, având în vedere valoarea semnificativă a ajutorului de restructurare solicitat de TAROM. În special, Wizz Air a sugerat că ar fi oportun să se impună companiei TAROM aceleași restricții privind remunerarea conducerii care au fost impuse anumitor companii aeriene în legătură cu măsurile de recapitalizare adoptate în contextul pandemiei de COVID-19, având în vedere că: (i) TAROM se afla în dificultate financiară înainte de 31 decembrie 2019, spre deosebire de alți beneficiari ai ajutorului de recapitalizare în contextul COVID-19; și că (ii) situația financiară în curs de deteriorare a TAROM se datora parțial gestionării deficitare.
- (48) În cele din urmă, Wizz Air a ridicat problema conformității cu punctul 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea, cu privire la care Comisia nu a exprimat îndoieli în decizia de inițiere a procedurii. În această privință, Wizz Air a susținut că TAROM a fost eliminată în mod constant de pe piețele pe care le deservea și, prin urmare, și-a pierdut rolul jucat în trecut în asigurarea conectivității esențiale pentru România. Wizz Air a considerat că serviciile TAROM erau deja reproduse de concurenți, printre care și Wizz Air, cel mai mare operator pe rutele românești (aproximativ 40 % din capacitate), precum și Blue Air cu 13 % din piața internă și că, în consecință, serviciul îndeplinit de TAROM nu ar fi echivalent cu cel al unui furnizor național de infrastructură, astfel cum se sugerează în decizia de inițiere a procedurii. Potrivit Wizz Air, piața internă, în cadrul căreia Comisia susține că TAROM îndeplinește un serviciu important, este extrem de mică (mai puțin de 10 % din traficul aerian total către, dinspre și în interiorul României), iar cota TAROM pe piața internă este de 63 %, reprezentând așadar doar 6,3 % din capacitatea totală a pieței românești (interne și internaționale), prin urmare serviciile TAROM pe piața internă nu sunt importante. Wizz Air consideră că, având în vedere numărul redus de rute interne exclusive ale TAROM, cuantumul ajutorului de restructurare ar fi disproporționat în raport cu obiectivul de păstrare a acestor rute, astfel încât Comisia ar trebui să afle dacă pe rutele respective nu ar putea fi puse în aplicare obligații de serviciu public. În cele din urmă, Wizz Air a susținut că peste 3 000 de avioane au fost reținute la sol în UE începând din iulie 2021 și că, în cazul ieșirii de pe piață a TAROM, această supracapacitate semnificativă ar declanșa cu siguranță și rapid noi intrări pe rutele sale, într-un mediu de piață post-COVID caracterizat de o cerere mai scăzută și de restricții de călătorie reziduale.
- (49) Wizz Air a susținut, de asemenea, că nu există nicio dovadă că TAROM epuizase opțiunile pieței pentru a obține finanțare înainte de a solicita ajutor din partea statului român și că o astfel de finanțare era disponibilă pe piață pentru alte companii aeriene. În plus, Wizz Air a susținut că absența disponibilității unei finanțări din partea creditorilor TAROM ar demonstra că acești creditori nu credeau în viabilitatea TAROM, deoarece altfel nu ar fi riscat o lichidare a TAROM, care era probabilă în lipsa atragerii oricărei finanțări.

5. OBSERVAȚIILE ROMÂNIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚII TERȚE

- (50) Ca răspuns la observațiile Wizz Air pe care le-au primit la 12 octombrie 2021, autoritățile române au prezentat următoarele observații la 12 noiembrie 2021:
- (a) în ceea ce privește presupusa încălcare a drepturilor procedurale ale Wizz Air, autoritățile române au afirmat că au fost ocultate numai secretele comerciale, pe care Comisia era obligată să le protejeze, deoarece avea obligația de a respecta secretul profesional;
- (b) autoritățile române au fost de acord cu constatările preliminare ale Comisiei din decizia de inițiere a procedurii cu privire la contribuția ajutorului la dezvoltarea unei activități economice, la evitarea dificultăților sociale și la existența unei disfuncționalități a pieței, precum și cu faptul că ajutorul pare a fi adecvat pentru soluționarea problemelor de solvabilitate și lichiditate ale TAROM;

- (c) în ceea ce privește aspectele legate de încrederea investitorilor în economia de piață, TAROM a depus eforturi semnificative pentru a asigura sprijinul investitorilor pentru finanțarea înnoirii flotei și primise deja unele oferte de finanțare;
- (d) selectarea companiilor aeriene comparate alese de TAROM în scopul evaluării comparative a fost adecvată, având în vedere cifrele care stau la baza datelor grupului de societăți comparabile;
- (e) în ceea ce privește caracterul adecvat al ajutorului, autoritățile române au clarificat faptul că acesta urma să fie acordat în proporție de aproximativ 50 % sub forma unei majorări a capitalului social, restul sub forma unei subvenții directe și a anulării datoriilor (a ajutorului pentru salvare sub forma unui împrumut rambursabil și a dobânzii aferente). Autoritățile române au afirmat că grantul și anularea datoriilor ar răspunde nevoilor de lichidități ale TAROM la începutul perioadei de restructurare, în timp ce majorarea de capital i-ar îmbunătăți solvabilitatea. Potrivit autorităților române, alte instrumente (precum garanțiile sau împrumuturile) sau sume ar compromite obiectivele restructurării sau ar implica un cost financiar insuportabil, împiedicând viabilitatea pe termen lung a TAROM;
- (f) în ceea ce privește proporționalitatea ajutorului, autoritățile române au propus ca acționarilor minoritari să li se solicite fie să contribuie, fie să renunțe la acțiunile lor în favoarea statului pentru a răspunde preocupărilor legate de repartizarea sarcinilor și ca un leasing financiar să fie acceptat drept contribuție proprie, deoarece este un semn din partea piețelor financiare de încredere în restabilirea viabilității companiei aeriene;
- (g) în ceea ce privește criteriul „pentru prima și ultima dată”, autoritățile române au confirmat că TAROM nu a primit niciun ajutor pentru salvare, ajutor de restructurare, ajutor de restructurare temporar sau ajutor nenotificat în ultimii 10 ani anteriori notificării ajutorului de restructurare, iar ultimul ajutor de restructurare primit de TAROM a fost aprobat de Consiliul Concurenței din România înainte de aderarea României la Uniune și a acoperit perioada de restructurare 2002-2005;
- (h) în ceea ce privește măsurile de limitare a denaturărilor concurenței, autoritățile române au precizat că TAROM a decis să pună în aplicare măsuri suplimentare, cum ar fi:
 1. încetarea operării de zboruri către alte cinci destinații pe aeroporturi cu cel mai înalt nivel de congestionare, ceea ce ar reprezenta 13,2 % din numărul total de zboruri din planul de afaceri prezentat inițial și ar duce la încetarea efectivă a activității TAROM către 56 % din destinațiile sale foarte congestionate până la sfârșitul anului 2022. Autoritățile române au precizat că acest lucru ar reduce numărul destinațiilor TAROM la 25, ceea ce corespunde unei reduceri cu 54 % a activităților internaționale și unei reduceri cu 42 % a activităților interne comparativ cu 2019 și ar constitui o reducere suplimentară cu 10 % a numărului de zboruri din planul de zbor propus anterior (comparativ cu scenariul de referință din 2019, și anume – 27,6 % în loc de – 17,8 %);
 2. reducerea numărului de aeronave la 15 (în loc de 17 în planul de restructurare inițial) și devansarea în 2023 (în loc de 2024) a momentului în care flota ar începe să funcționeze în componența pe termen lung;
 3. ca urmare a modificărilor suplimentare descrise la punctele 1 și 2, numărul total de LKD ar scădea, de asemenea, cu [...] % comparativ cu scenariul de referință din 2019.

6. PLANUL DE RESTRUCTURARE ACTUALIZAT

- (51) La 19 aprilie 2024, autoritățile române au prezentat Comisiei un plan de restructurare actualizat din data de 18 aprilie 2024 ⁽⁴⁰⁾ (denumit în continuare „planul de restructurare actualizat”), iar ulterior au furnizat informații suplimentare care fac parte, de asemenea, din planul de restructurare actualizat.
- (52) Planul de restructurare actualizat identifică deficiențele care au cauzat dificultățile TAROM (astfel cum se subliniază în considerentele 15-17), descrie scenariul contrafactual în care TAROM nu ar primi ajutorul (a se vedea secțiunea 6.1) și stabilește un set cuprinzător de măsuri pe care compania le va pune în aplicare pentru a-și remedia dificultățile și pentru a deveni viabilă pe termen lung (secțiunea 6.2).

⁽⁴⁰⁾ Planul de restructurare actualizat din 18 aprilie 2024 a înlocuit versiunile intermediare anterioare ale planului de restructurare prezentate de autoritățile române.

6.1. Scenariu alternativ fără ajutor

- (53) România afirmă că, în decembrie 2023, TAROM avea datorii restante în valoare de aproximativ [...] milioane EUR, iar numerarul disponibil era limitat la [...] milioane EUR. Având în vedere amânarea repetată a anumitor datorii, România afirmă că există un grad tot mai mare de nerăbdare în rândul principalilor creditori ai TAROM care trebuie plătiți. Conform informațiilor transmise de România, TAROM are, în special, rate de leasing neplătite către trei locatori de aeronave, precum și datorii semnificative față de CNAB, societatea de handling de la aeroportul OTP. Această din urmă datorie este garantată cu ipoteci asupra unor bunuri imobile deținute de TAROM, două aeronave ATR 72-500, cu ipoteci asupra participațiilor TAROM în [...], [...], precum și cu o ipotecă asupra creanțelor din vânzarea viitoare a slotului orar [...] (a se vedea considerentul 119). Întrucât toate activele TAROM care au o anumită valoare fie au fost vândute pentru a finanța costul restructurării (a se vedea considerentele 60 și 77), fie sunt gajate în cadrul unor acorduri de finanțare în curs, cum sunt împrumutul pentru salvare și împrumutul acordat în contextul pandemiei de COVID-19, garantat în temeiul primei decizii privind compensarea pagubelor (a se vedea considerentele 17 și 54), sau pentru datoria existentă, companiei aeriene nu îi sunt deschise canale de finanțare alternative pe termen scurt.
- (54) Autoritățile române explică faptul că, în absența ajutorului de restructurare, TAROM ar rămâne rapid fără numerar și nu ar putea să susțină activitatea zilnică. În cazul în care compania aeriană ar începe să ramburseze o parte din datorii în 2024, fluxul său de numerar ar fi negativ. Măsurile de restructurare planificate nu ar putea fi puse în aplicare din cauza lipsei de finanțare, ceea ce ar afecta și mai mult veniturile TAROM. În plus, ajutorul pentru salvare, pentru care TAROM a constituit o parte din aeronavele sale drept garanții reale, ar deveni exigibil și ar trebui rambursat, ceea ce ar conduce la executarea garanției. De asemenea, TAROM nu ar putea să plătească ratele de leasing pentru aeronavele existente, care ar fi reținute la sol.
- (55) Autoritățile române explică faptul că creditorii cu datorii scadente de mult timp ar iniția acțiuni de executare silită și, dacă nu ar fi plătiți, ar putea solicita ca TAROM să intre într-o procedură de insolvență. În cazul intrării în insolvență (foarte probabilă având în vedere situația TAROM în ceea ce privește atât solvabilitatea, cât și lichiditățile), licența de operare a TAROM ar fi retrasă, ceea ce ar însemna ca avioanele sale (în măsura în care nu ar fi fost deja confiscate și/sau reținute la sol prin executare individuală, a se vedea considerentele 53 și 54) să fie reținute la sol, iar compania ar trebui să își înceteze activitatea. Conform articolului 3 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴¹⁾, nicio societate stabilită în Uniune nu poate să desfășoare activități de transport aerian de pasageri în cadrul transportului aerian comercial fără licență de operare. În temeiul articolului 9 alineatul (1) din regulamentul respectiv, autoritatea de acordare a licențelor suspendă sau revocă licența unui transportator aerian în cazul în care nu mai este convinsă că acesta își poate îndeplini obligațiile existente și potențiale pe o perioadă de 12 luni. Autoritatea competentă poate elibera o licență temporară numai în cazul în care există o perspectivă realistă de reconstrucție financiară satisfăcătoare în termenul respectiv. Potrivit autorităților române, având în vedere supraîndatorarea și lipsa de lichidități care afectează TAROM, o astfel de perspectivă ar exista numai dacă s-ar acorda măsurile notificate. În caz contrar, licența de operare a TAROM ar trebui suspendată sau revocată, ceea ce ar implica reținerea imediată la sol a tuturor aeronavelor TAROM. În plus, articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 prevede că, în cazul în care există indicații clare cu privire la existența unor probleme financiare sau în cazul în care a fost declanșată procedura insolvenței sau proceduri similare împotriva unui transportator aerian căruia i-a acordat licența în Uniune, autoritatea competentă pentru acordarea licențelor realizează imediat o evaluare amănunțită a situației financiare a transportatorului aerian respectiv și, pe baza constatărilor sale, revizuește statutul licenței de operare în termen de trei luni. Consecințele pe care le-ar avea încetarea activității TAROM, potrivit autorităților române, asupra pieței transportului aerian din România sunt prezentate în secțiunea 6.6.
- (56) Potrivit autorităților române, chiar dacă TAROM ar putea supraviețui anului 2024, ceea ce nu se poate presupune, activitatea sa nu ar fi sustenabilă fără ajutorul de restructurare. Motivul constă în faptul că, în absența ajutorului, TAROM nu ar putea să pună în aplicare înnoirea flotei astfel cum a fost planificată și, prin urmare, ar trebui să își continue activitatea cu combinația sa ineficientă de aeronave vechi, ceea ce reprezintă una dintre principalele cauze ale dificultăților sale actuale. În plus, o parte din flotă ar fi reținută la sol din cauza ratelor de leasing neplătite sau a executării activelor constituite drept garanții reale (a se vedea considerentele 53 și 54). În plus, nici alte părți ale măsurilor de restructurare nu ar putea fi realizate din cauza lipsei de finanțare, ceea ce ar perpetua problemele care au cauzat dificultățile TAROM și ar avea un impact negativ suplimentar asupra activității sale.

⁽⁴¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

- (57) România afirmă că TAROM nu are alte posibilități de a obține o finanțare suficientă care să mențină compania în activitate în următorii trei ani. Astfel cum se menționează în considerentul 53, TAROM nu deține active în raport cu care să poată obține finanțare pe termen scurt și continuă să aibă capital propriu negativ în 2024 (a se vedea considerentul 88). Este în desfășurare o reducere limitată a activităților sub forma vânzărilor de participații, dar aceasta reprezintă un proces îndelungat și nu ar aduce venituri suficiente în timp util pentru a evita depunerea unei cereri de declarare a insolvenței. Același lucru este valabil și pentru vânzarea slotului orar [...], care este [...] (astfel cum se explică în considerentul 119). TAROM a reușit să obțină un contract de leasing financiar pentru livrarea unei aeronave Boeing 737-8 MAX în valoare de [...] milioane EUR fără dobândă; [...].

6.2. Măsurile de restructurare

- (58) Perioada de restructurare din planul de restructurare actualizat acoperă intervalul din ianuarie 2021 până în decembrie 2026. Planul de restructurare actualizat se bazează pe mai mulți piloni principali, printre care se numără înnoirea flotei, un plan privind optimizarea rutelor și diverse măsuri de eficientizare operațională care au fost sau vor fi puse în aplicare în perioada de restructurare.

6.2.1. Înnoirea flotei

- (59) Reproiectarea flotei urmărește să utilizeze aeronave adecvate pentru nevoile TAROM și să reducă costurile (pentru întreținere, leasing, combustibil etc.). Dintr-o flotă de 29 de aeronave de șapte tipuri diferite⁽⁴²⁾ în 2021, flota TAROM va fi redusă la 14 aeronave de doar patru tipuri diferite⁽⁴³⁾ până în 2025. Numărul de aeronave va rămâne apoi la 14 cel puțin până la sfârșitul perioadei de restructurare.
- (60) În decembrie 2023, flota TAROM cuprindea 12 aeronave cu reacție și 6 aeronave ATR. Eforturile de înnoire a flotei sunt în curs și sunt prevăzute să fie finalizate până la [...]. În 2022, TAROM a vândut toate cele patru aeronave Boeing 737-300 împreună cu un motor de Boeing 737-300 pentru suma totală de [...] EUR. În 2023, TAROM a vândut toate cele șapte aeronave ATR 42-500 pentru suma de [...] EUR. În total, veniturile din aeronavele vândute în 2022 și 2023 se ridică la aproximativ [...] milioane EUR. Procesul de vânzare a celor patru aeronave Airbus 318 a început și, până în ianuarie 2024, s-au primit [...] oferte preliminare. La 7 martie 2024, autoritățile române au informat Comisia că TAROM a selectat [...] drept cumpărător câștigător în cadrul procedurii de vânzare, cu o ofertă de [...] milioane USD (aproximativ [...] milioane EUR) pentru cele patru aeronave Airbus 318; [...]. La 1 aprilie 2024, TAROM și potențialul cumpărător au semnat o scrisoare de intenție. Cele patru aeronave Boeing 737-700 vor ieși din uz treptat, toate urmând să fie vândute, orientativ, în [...].
- (61) Eliminarea treptată a aeronavelor va fi însoțită de introducerea treptată a patru noi aeronave Boeing 737-8 MAX, care sunt prevăzute să intre în flota TAROM în [...], una dintre ele în baza unui contract de leasing financiar și trei în baza unor contracte de leasing operațional, pentru care au avut loc negocieri [...]. Până în prezent a fost încheiat contractul de leasing financiar pentru o aeronavă Boeing 737-8 MAX (a se vedea considerentul 57), iar un contract de leasing operațional pentru o aeronavă Boeing 737-8 MAX a fost încheiat la [...] cu [...] în calitate de locatar și TAROM în calitate de locatar. Prin urmare, principalul efect economic al înnoirii flotei va deveni vizibil în [...], creșterea rămânând mai modestă în 2024, din cauza continuării activității cu aeronave mai vechi.
- (62) Flota TAROM va fi mai raționalizată și mai uniformă, ceea ce îi va permite să aibă o structură a prețurilor mai competitivă și să funcționeze mai eficient, generând economii care vor decurge dintr-o flotă modernă și armonizată. Pe lângă reducerea costurilor de funcționare, se preconizează că acest lucru va crea o flotă mai uniformă, ceea ce va duce la creșteri suplimentare ale eficienței; va asigura servicii mai bune cu aeronave moderne, în concordanță cu cererea clienților și va raționaliza flota printr-o reducere semnificativă a numărului de aeronave.

6.2.2. Optimizarea comercială

- (63) Planul de restructurare actualizat prevede măsuri privind: (a) optimizarea rutelor (a se vedea considerentul 64); (b) veniturile auxiliare (a se vedea considerentul 65) și (c) închiderea unor agenții, acțiuni de marketing și comunicare (a se vedea considerentele 66 și 67).

⁽⁴²⁾ Flota de 29 de aeronave consta în: 4 × Boeing 737-300, 4 × Boeing 737-700, 4 × Boeing 737-800, 4 × Airbus 318, 4 × ATR 72-600, 2 ATR 72-500, 7 ATR 42-500.

⁽⁴³⁾ Flota de 14 aeronave urmează să constea în: 4 × Boeing 737-MAX 8, 4 × ATR 72-600, 2 × ATR 72-500, 4 × Boeing 737-800.

Planul privind optimizarea rutelor

- (64) TAROM a efectuat o analiză aprofundată a rutelor sale existente, pentru a evalua performanța acestora, ținând seama de evoluția cererii în urma pandemiei de COVID-19, și pentru a defini și a pune în aplicare măsuri de eficientizare operațională. Ca urmare, TAROM își raționalizează activitățile prin închiderea mai multor rute și reducerea frecvenței pe rutele existente. Deși niciuna dintre rutele care urmează să fie menținute nu a fost profitabilă la nivelul C3 în 2019, fiecare dintre acestea va deveni profitabilă la nivelul C3 până în 2029, iar 23 dintre rute vor fi profitabile la nivelul C2 încă de la sfârșitul perioadei de restructurare, în 2026. Fiecare rută rămasă, cu excepția celor spre/de la [...], este prevăzută să fie exploatată [...]. Se preconizează că acest lucru, împreună cu restructurarea flotei, va crește factorul de încărcare al TAROM de la aproximativ [...] % în 2019 la aproximativ [...] % la sfârșitul perioadei de restructurare și la peste [...] % după această perioadă (a se vedea considerentul 101 și tabelul 5). Cifrele reale pentru 2022 indică un factor de încărcare de [...] %. Într-adevăr, autoritățile române afirmă că, deși TAROM nu a atins (încă) nivelurile factorului de încărcare înregistrate de concurenții săi (care sunt, de regulă, între 80 % și 90 %, în funcție de compania aeriană; a se vedea și figura 2 din considerentul 217), este singura dintre primele cinci companii aeriene active pe piața românească (Wizz Air, Ryanair, Lufthansa, Air France-KLM, TAROM) care a reușit să își crească factorul de încărcare în 2022 comparativ cu 2019.

Veniturile auxiliare

- (65) TAROM intenționează să genereze venituri auxiliare din diferite surse. Serviciile oferite la costuri suplimentare ar include [...]. Autoritățile române afirmă că veniturile auxiliare sunt estimate la aproximativ [...] % din veniturile totale pe termen lung. TAROM susține că aceasta este o estimare prudentă în comparație cu valorile de referință sectoriale pentru companiile aeriene tradiționale (4,5 % în medie în ultimii ani) și cu atât mai mult pentru transportatorii low-cost (care ar fi generat aproximativ 12,5 % din venituri provenite din astfel de servicii auxiliare sau chiar 31,1 % în cazul Ryanair în 2019). Potrivit autorităților române, serviciile auxiliare au început să genereze venituri într-un ritm lent la sfârșitul anului 2021 și au crescut în 2022. Autoritățile române afirmă că [...]. Ca urmare, pe baza cifrelor preliminare (neauditate) pentru 2023, veniturile din serviciile auxiliare au crescut între 2022 și 2023 de aproximativ [...] ori, iar pentru 2023 s-au ridicat la aproximativ [...] milioane EUR, ceea ce a însemnat aproximativ [...] % din veniturile totale.

Închiderea unor agenții, acțiuni de marketing și comunicare

- (66) Întrucât costul agențiilor interne de emiteră a biletelor a continuat să fie ridicat în comparație cu contribuția lor la veniturile și vânzările TAROM prin intermediul acestor agenții – care a scăzut continuu și a ajuns la doar [...] % în 2023 – TAROM a decis să își restructureze rețeaua de bilete. Planul de restructurare actualizat prevede închiderea mai multor agenții situate în România, celelalte urmând să devină agenții regionale care preiau activitățile celorlalte agenții din regiune. În plus, doar două agenții internaționale de emiteră a biletelor ar continua să funcționeze, la Bruxelles și la Chișinău, în timp ce celelalte 12 agenții internaționale ar urma să fie închise. Autoritățile române informează Comisia că 12 agenții naționale și 12 agenții internaționale au fost închise cu succes, doar patru agenții naționale și două agenții internaționale funcționând în continuare. Se preconiza că închiderea agențiilor naționale va genera economii de aproximativ [...] EUR pe an, cu vânzări similare celor din 2019. Pe baza cifrelor reale din 2022, autoritățile române afirmă că aceste estimări au fost în mare măsură depășite, generând economii de aproximativ [...] milioane EUR în 2022. Se preconiza că închiderea agențiilor internaționale va genera economii de aproximativ [...] milioane EUR pe an, cu vânzări mai mult sau mai puțin constante în comparație cu 2019.
- (67) În plus, procesul de restructurare va fi însoțit de acțiuni de marketing sprijinite de utilizarea instrumentelor digitale și de o strategie de comunicare îmbunătățită.

6.2.3. Eficientizarea organizațională

- (68) Ca parte a măsurilor de eficientizare organizațională, TAROM realizează o restructurare a personalului. Numărul angajaților a fost redus de la 1 765 în iulie 2020 la 1 154 în decembrie 2023, parțial pe baza unui program de plecare voluntară, și sunt în curs de implementare îmbunătățiri organizaționale. Numărul urmărit înainte de punerea în aplicare a măsurilor de externalizare este de 1 316 angajați. TAROM a început să ocupe posturi vacante și depune eforturi în vederea atingerii acestui obiectiv. Se preconizează că acest lucru va genera economii salariale de aproximativ [...] milioane EUR pe an ⁽⁴⁴⁾.
- (69) Pentru a-și îmbunătăți în continuare poziția costurilor, TAROM intenționează să își reorganizeze Direcția Tehnică și să elaboreze o nouă strategie privind întreținerea, reparațiile și reviziile generale („IRR”), inclusiv o posibilă externalizare a activităților IRR. Totuși, după mai multe încercări nereușite, TAROM caută în continuare un partener adecvat pentru această externalizare. Deși TAROM urmărește în mod activ îmbunătățiri interne în cadrul Direcției Tehnice și al cercetării și negocierilor acesteia pentru a realiza externalizarea IRR, efectele asupra costurilor ale măsurilor respective nu au fost incluse în previziunile din planul de restructurare actualizat.

6.2.4. Optimizarea costurilor

Reducerea costurilor cu combustibilul

- (70) TAROM vizează reducerea consumului de combustibil printr-o serie de măsuri, printre care [...]. Acest lucru ar trebui să conducă la economii de aproximativ [...] % în 2024 și de [...] % începând cu 2025. Se preconizează realizarea de economii suplimentare prin utilizarea aeronavelor Boeing 737-8 MAX mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil. Economii acumulate sunt estimate la aproximativ [...] milioane EUR până în 2029, iar beneficiile vor fi incluse în proiecțiile financiare începând cu 2025. În ansamblu, până în 2025, noile aeronave vor genera o reducere totală a consumului de combustibil de aproximativ [...] %, iar un sistem mai bun de gestionare a combustibilului va duce la o reducere suplimentară a consumului de combustibil de până la aproximativ [...] %, care, împreună, vor însemna economii de [...] milioane EUR în 2025. [...].

Reducerea costurilor de handling

- (71) Potrivit României, aeroportul OTP pune în aplicare un program de modernizare și automatizare, care a început în octombrie 2023 și se estimează că va fi finalizat până în august 2024. Deși se preconizează că acest lucru va avea un impact pozitiv asupra costurilor interne de handling, procesul respectiv rămâne în afara controlului TAROM. Prin urmare, autoritățile române au adoptat o abordare prudentă și nu au inclus economiile legate de acest proces de modernizare în previziunile din planul de restructurare actualizat.

Relocarea angajaților și chiria pentru clădirea sediului central

- (72) Închirierea clădirii sediului central TAROM, situată în apropierea aeroportului OTP București, și relocarea angajaților într-o clădire de birouri închiriată ar trebui să genereze venituri nete și fluxuri de numerar de aproximativ [...] până la [...] milioane EUR pe an, începând din 2025.

6.3. Finanțarea planului de restructurare

6.3.1. Costurile de restructurare

- (73) Autoritățile române afirmă că costul total al restructurării TAROM se ridică la 172,96 milioane EUR. Principalul element de cost al măsurilor de restructurare este înnoirea flotei, care se ridică la [...] milioane EUR. În plus, TAROM intenționează să înregistreze un deficit de numerar de aproximativ 43 de milioane EUR în perioada de restructurare. Alte costuri de restructurare se referă în special la indemnizațiile de concediere pentru personalul disponibilizat, închiderea agențiilor de emisie a biletelor, costurile de comunicare și marketing, relocarea angajaților, serviciile de consultanță. Costul restructurării va fi finanțat parțial prin ajutor de stat în valoare de 95,3 milioane EUR și parțial printr-o contribuție proprie din partea TAROM în valoare de 77,66 milioane EUR (a se vedea considerentele 75-79).

⁽⁴⁴⁾ Pagina 129 din planul de restructurare actualizat.

6.3.2. Sursele de finanțare a măsurilor de restructurare

(a) Finanțarea publică

- (74) Statul român ar urma să sprijine restructurarea TAROM cu un ajutor de restructurare de aproximativ 95,3 milioane EUR (a se vedea considerentul 18).

(b) Contribuția proprie

- (75) Potrivit autorităților române, se preconizează că sursele contribuției proprii a TAROM la costurile măsurilor de restructurare vor consta în contractul de leasing financiar încheiat pentru o nouă aeronavă Boeing 737-8 MAX și în vânzarea de aeronave.

Leasingul financiar

- (76) Autoritățile române precizează că, la data de [...], TAROM a încheiat un contract de leasing financiar pentru o aeronavă Boeing 737-8 MAX cu un locator privat [...]. Durata leasingului este de [...] ani, iar valoarea totală constă în suma de [...] milioane EUR ca principal și o sumă suplimentară de [...] milioane EUR ca dobândă, ceea ce înseamnă că TAROM trebuie să plătească locatorului în total [...] milioane EUR. Autoritățile române consideră că contribuția proprie care poate fi atribuită leasingului financiar se ridică la aproximativ [...] milioane USD (aproximativ [...] milioane EUR), care corespunde principalului, excluzând dobânda, sumă plătită în temeiul contractului de leasing.

Vânzarea de aeronave

- (77) Astfel cum se menționează în considerentul 60, aeronavele TAROM care urmează să fie vândute sunt patru aeronave Boeing 737-300, patru Boeing 737-700, patru Airbus 318 și șapte ATR 42-500. Cele patru aeronave Boeing 737-300 au fost vândute către [...], iar un motor de Boeing 737-300 a fost vândut către [...] în 2022 pentru suma totală de [...] milioane EUR. Cele șapte aeronave ATR 42-500 au fost vândute către [...] pe baza unui contract semnat în mai 2023, cu un preț de vânzare de [...] milioane EUR. A fost selectat cumpărătorul pentru cele patru aeronave Airbus 318, oferta câștigătoare ridicându-se la [...] milioane USD (aproximativ [...] milioane EUR) (a se vedea considerentul 60). Vânzarea aeronavelor rămase este în curs, dar selectarea cumpărătorului (cumpărătorilor) nu a avut încă loc pentru cele patru Boeing 737-700 (venituri preconizate în valoare de [...] milioane EUR). Toate vânzările au fost efectuate prin proceduri competitive de licitație, după evaluarea de către experți a aeronavelor.
- (78) Având în vedere cele de mai sus, autoritățile române au prezentat o sumă de [...] milioane EUR reprezentând contribuția proprie a TAROM din vânzarea de aeronave, corespunzătoare încasărilor din vânzările de aeronave care au fost deja finalizate.

Contribuție proprie totală

- (79) Autoritățile române consideră că, pe baza cifrelor de mai sus reprezentând vânzările de aeronave și leasingul financiar, contribuția proprie a TAROM se ridică la 77,66 milioane EUR, echivalentul a 44,9 % din costurile totale de restructurare de 172,96 milioane EUR.

(c) Alte surse de venituri preconizate

- (80) Potrivit autorităților române, TAROM poate obține și alte venituri în cursul perioadei de restructurare (vânzarea participațiilor existente, externalizarea IRR, conform considerentelor 124 și 125), alte vânzări de aeronave (patru aeronave Airbus 318 și patru Boeing 737-700, a se vedea considerentul 77) și vânzarea slotului orar [...] (a se vedea considerentul 119), care vor contribui, de asemenea, la finanțele sale. Nu au fost însă aprobate oferte ferme pentru aceste vânzări, astfel încât eventualele venituri nu sunt încă certe, prin urmare nu au fost prezentate de România drept contribuție proprie din partea TAROM.

6.3.3. Repartizarea sarcinilor

- (81) Autoritățile române afirmă că, deși nu este sigur dacă acționarii minoritari ⁽⁴⁵⁾ ar participa la majorarea capitalului social de 43,07 milioane EUR care urmează să fie efectuată ca parte a ajutorului de restructurare, participația lor ar fi diluată prin această majorare de la 2,75 % în prezent la aproximativ [...] % după majorare (iar Ministerul Transporturilor va deține un capital social de aproximativ 98,5 % după majorarea capitalului social). Aceasta ar corespunde unei reduceri cu 46 % a participației acționarilor minoritari în cadrul TAROM. Potrivit autorităților române, acest lucru va asigura faptul că acționarii minoritari vor contribui la absorbția pierderilor și nu vor beneficia de avantajele ajutorului de restructurare.
- (82) Majorarea capitalului social va fi precedată de o reducere a capitalului social de [...] miliarde RON (aproximativ [...] milioane EUR), capitalul social actual fiind de aproximativ 2,26 miliarde RON (aproximativ 454,65 milioane EUR). Autoritățile române explică faptul că, întrucât pierderile acumulate de TAROM la 31 decembrie 2022 s-au ridicat la 4,16 miliarde RON, reducerea capitalului social de [...] milioane RON nu va conduce la o absorbție completă a pierderilor. În plus, autoritățile române afirmă că, în temeiul legislației române, societățile sunt obligate să mențină un capital social minim (capitalul social minim pentru societățile pe acțiuni, care este relevant pentru TAROM, este de 90 000 RON). În consecință, o reducere a capitalului social pentru a absorbi integral pierderile nu este realizabilă pentru TAROM.
- (83) Totuși, potrivit autorităților române, se va asigura o repartizare adecvată a sarcinilor acționarilor prin majorarea capitalului social în urma reducerii capitalului social (a se vedea considerentul 81).
- (84) În plus, în cazul TAROM, statul, în calitate de acționar principal, a supravegheat deciziile strategice și comerciale ale TAROM. De asemenea, activitatea companiei nu a fost finanțată prin datorii subordonate sau finanțare hibridă (care absoarbe pierderile) care ar putea fi parțial anulate în conformitate cu cerințele de repartizare a sarcinilor prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (85) În ceea ce privește creditorii săi, TAROM nu a reușit să obțină anulări de datorii, dar a obținut totuși o amânare a datoriilor din partea a doi dintre principalii săi creditori: [...] și [...], precum și de la diferiți alți furnizori către care plățile au fost amânate. În plus, toți locatorii TAROM [...] au fost de acord să nu își exercite dreptul de recuperare a aeronavelor închiriate atunci când TAROM nu putea plăti unele rate de leasing.

6.4. Proiecții financiare

- (86) Autoritățile române au prezentat proiecții financiare atât într-un scenariu de referință, cât și într-un scenariu pesimist („nefavorabil”).
- (87) Având în vedere că vânzarea slotului orar [...] și încasările rezultate sunt incerte (a se vedea considerentul 119), TAROM a prezentat proiecții financiare atât în scenariul de referință, cât și în scenariul nefavorabil, pentru fiecare scenariu cu o variantă care include veniturile preconizate din vânzarea slotului [...] și o altă variantă care exclude aceste venituri, dar luând în considerare, în schimb, veniturile din închirierea slotului respectiv. Scenariul de referință, în varianta care include vânzarea slotului orar de la aeroportul [...], este influențat în [...] de veniturile din vânzarea slotului respectiv ⁽⁴⁶⁾. Având în vedere incertitudinea în ceea ce privește vânzarea, ambele variante vor fi luate în considerare în evaluarea de către Comisie atât a scenariului de referință, cât și a scenariului nefavorabil, și anume atât cea cu vânzarea, cât și cea cu închirierea slotului orar în locul vânzării.

⁽⁴⁵⁾ Societățile publice CNAB și Romatsa RA și acționarul privat Societatea de Investiții Financiare Muntenia; a se vedea considerentul 8.

⁽⁴⁶⁾ Vânzarea slotului orar [...] este prevăzută să aibă loc în cursul [...] pentru un preț stabilit în proiecțiile financiare ale TAROM la [...] milioane USD. În cazul în care aceasta are loc conform planificării, toate încasările obținute din vânzare sunt înregistrate ca „alte venituri din exploatare” în conturile de profit și pierdere preconizate ale TAROM din [...]. Întrucât slotul orar nu figurează în bilanțul TAROM, toate încasările vor fi recunoscute ca venit și, în consecință, vor avea un impact pozitiv asupra poziției în materie de capitaluri proprii a TAROM de îndată ce [...]. Totuși, autoritățile române explică faptul că TAROM va primi plata abia în cursul [...], aceasta fiind reflectată în situația provizorie a fluxurilor de numerar ale TAROM pentru anul [...].

- (88) Tabelele următoare prezintă o imagine de ansamblu a proiecțiilor financiare în scenariul de referință:

Tabelul 1

Indicatori financiari selectați – scenariul de referință, incluzând vânzarea slotului orar [...] ⁽⁴⁷⁾

[...]

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

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

Tabelul 2

Indicatori financiari selectați – scenariul de referință, excluzând vânzarea slotului orar [...] ⁽⁴⁸⁾

[...]

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

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (89) Autoritățile române explică faptul că proiecțiile financiare din scenariul de referință iau în considerare o evoluție atenuată a pieței, aliniată la previziunile Eurocontrol privind traficul publicate în octombrie 2023 ⁽⁴⁸⁾.
- (90) Mecanismul utilizat în model pentru estimarea numărului de pasageri se bazează pe o abordare ascendentă, luând în considerare cota de piață a TAROM pe fiecare rută, pe baza capacității și a frecvenței actuale a zborurilor, precum și evoluția istorică a numărului de pasageri, variațiile percepute ale cererii și concurența pe ruta respectivă. Cifrele se bazează pe o serie de parametri ficți și variabili derivați din valorile istorice ale TAROM, incluzând variațiile înregistrate începând din 2020 care au fost generate de pandemia de COVID-19, perspectivele de viitor și impactul măsurilor de eficientizare, după caz. Acest impact este exprimat ca procent din economiile care se reflectă în profitabilitatea fiecărei rute. Valorile reprezintă o medie anuală.
- (91) Astfel cum se arată în figura 1 și cum se prezintă în tabelul 3 pentru 2024 și 2025, previziunile privind numărul de pasageri se situează atât sub nivelul de referință, cât și sub curbele scăzute de redresare ale Eurocontrol și rămân cu mult sub curba de referință până la sfârșitul perioadei de restructurare și după aceasta. În plus, România a precizat că TAROM a evaluat caracterul rezonabil al rezultatului, analizând factorul de încărcare pentru fiecare rută și

⁽⁴⁷⁾ „e” înseamnă „estimat”, iar „f” înseamnă „previzionat”.

⁽⁴⁸⁾ Planul de restructurare actualizat, p. 21: „EUROCONTROL: Seven-Year-Forecast Update 2023-2029” (EUROCONTROL: Actualizarea previziunilor pe șapte ani 2023-2029), octombrie 2023. Comisia remarcă faptul că EUROCONTROL a publicat o revizuire a previziunilor în februarie 2024. EUROCONTROL indică faptul că, „[i]n pofida unei veri puternice a anului 2023, numărul de zboruri europene a înregistrat volume mai mici decât cele preconizate începând din noiembrie 2023 – cu disparități locale între statele estice și cele vestice. În plus, previziunile economice pentru 2024 au fost revizuite în sens descrescător la nivel european. Ca urmare, previziunile de zbor au fost revizuite ușor în sens descrescător până în 2027. La nivelul CEAC, este probabil ca numărul de zboruri să ajungă la 10,6 milioane în 2024, reflectând o creștere de 4,9 % ($\pm 2,3$ pp) comparativ cu 2023 și reprezentând 96 % din nivelurile din 2019. Se preconizează că această tendință va continua, cu o creștere la 10,9 milioane (99 %) în 2025 și la 11,2 milioane (101 %) până în 2026. Lunar, la nivelul CEAC, este probabil ca numărul de zboruri să atingă nivelurile din 2019 în vara anului 2025. După 2025, se estimează că numărul de zboruri va crește în medie cu 2,0 % pe an ($\pm 1,4$ pp), ajungând la peste 12 milioane de zboruri în 2030. Această previziune face obiectul mai multor incertitudini, cum ar fi evenimentele geopolitice, șocurile economice și provocările actuale din sectorul aviației, iar utilizatorii sunt sfătuiți insistent să ia în considerare în planurile lor intervalul de valori previzionate de la minim la maxim”. În ceea ce privește România, previziunile EUROCONTROL din februarie 2024 sunt comparabile cu previziunile (scenariul de referință) din octombrie 2023 (2019 = 100), după cum urmează: 10.2023 2024 = 113 vs. 2.2024 = 110 (scenariul de referință pentru TAROM = 97); 10.2023 2025 = 116 vs. 2.2024 = 114 (scenariul de referință pentru TAROM = 110); 10.2023 2026 = 119 vs. 2.2024 = 118 (scenariul de referință pentru TAROM = 114).

ajustând, după caz, numărul de pasageri transportați („PAX”) (de exemplu, redus în cazurile în care creșterea PAX nu a putut fi acoperită de capacitatea disponibilă pe ruta respectivă). În cele din urmă, rezultatul total (suma pasagerilor de pe toate rutele) a fost verificat în raport cu curbele de redresare estimate pe baza ratelor de creștere ale Eurocontrol.

Figura 1

Scenarii pentru redresarea (specifică României a) cererii pasagerilor aerieni (indice 2019 = 100)

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

Tabelul 3

Numărul de pasageri în raport cu curbele de redresare ale Eurocontrol, numai pentru rutele care urmează să fie exploatate conform planului de restructurare actualizat (în milioane PAX)

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (92) Proiecțiile privind veniturile se bazează pe modelarea cifrelor privind pasagerii descrise în considerentele 90 și 91. După cum se poate observa din tabelul 1, se preconizează că veniturile din exploatare ale TAROM în scenariul de referință (incluzând vânzarea slotului orar [...]) vor crește treptat în următorii ani, vor depăși nivelurile anterioare pandemiei de COVID-19 în 2024 și vor ajunge la [...] milioane EUR în 2026, la sfârșitul perioadei de restructurare.
- (93) În ceea ce privește ipotezele referitoare la stabilirea prețurilor și la veniturile medii estimate a fi obținute de la pasageri, autoritățile române explică faptul că TAROM a elaborat o strategie comercială explicită care prevede acțiuni clare și semnificative pentru stabilirea prețurilor și gestionarea veniturilor, prin care, pentru fiecare rută specifică, TAROM are în prezent o strategie aliniată la obiectivele sale comerciale generale privind planificarea flotei și a capacității, poziționarea pe piață și ofertele competitive. În acest context, autoritățile române explică faptul că TAROM utilizează noi instrumente și sisteme pentru a putea reacționa rapid la comportamentul pieței și pentru a cunoaște strategiile de stabilire a prețurilor ale concurenților de referință pe fiecare rută, cu scopul de a menține accentul pe structura tarifelor și pe prețurile la fiecare nivel tarifar.
- (94) De asemenea, autoritățile române precizează că, în cadrul noii sale strategii comerciale, [...].
- (95) În acest context, autoritățile române explică faptul că, prin intermediul noului sistem de gestionare a veniturilor, TAROM [...]. În plus, autoritățile române afirmă că TAROM va [...].
- (96) Pe lângă adoptarea acestei [...], autoritățile române precizează că [...]. Autoritățile române explică faptul că [...], după cum se poate observa în tabelul 4.

Tabelul 4

Evoluția veniturilor medii provenite de la pasageri (2019-2026) ⁽⁴⁹⁾

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (97) În cele din urmă, autoritățile române afirmă că TAROM intenționează să crească așteptările pasagerilor în ceea ce privește serviciile și flexibilitatea și este [...]. Acest lucru va genera venituri auxiliare suplimentare.

⁽⁴⁹⁾ Yq se referă la suprataxa pe combustibil aplicată de companiile aeriene pentru unele prețuri ale biletelor lor (în funcție de rute).

- (98) În acest sens, autoritățile române explică faptul că veniturile medii preconizate a fi obținute din serviciile auxiliare variază între [...] și [...] EUR/pasager (pe rutele interne) și se estimează că vor ajunge la [...] EUR/pasager (pe rutele internaționale, preconizându-se că [...] va genera între [...] și [...] EUR/pasager). Autoritățile române precizează că, în proiecțiile lor privind veniturile, au adoptat o poziție prudentă în ceea ce privește veniturile totale preconizate a fi obținute din serviciile auxiliare, deoarece – pe baza performanței anterioare – TAROM nu poate încă să atingă aceleași niveluri de venituri ca și companiile aeriene tradiționale pentru astfel de servicii. Prin urmare, veniturile preconizate sunt stabilite la maximum [...] % din veniturile totale, în timp ce transportatorii tradiționali de pe piață au obținut în medie 4,5 % din produse și/sau servicii auxiliare în ultimii ani, iar transportatorii low-cost au generat aproximativ 12,5 % din venituri, Ryanair atingând 31,1 % în 2019.
- (99) Autoritățile române afirmă că creșterea constantă a veniturilor și a rezultatelor nete reprezintă continuarea unei evoluții care începuse deja în 2018 și 2019, când TAROM a reușit să își crească semnificativ numărul de pasageri de la 2,41 milioane în 2017 la 3,13 milioane în 2019, și care a fost întreruptă abia în 2020 din cauza impactului pandemiei de COVID-19.
- (100) TAROM a efectuat o analiză aprofundată a rutelor sale, a frecvențelor și a tipurilor de aeronave utilizate, pentru a-și optimiza profitabilitatea rețelei. Împreună cu măsurile de eficientizare operațională din planul de restructurare actualizat, [...].
- (101) Cel mai important element de cost pentru o companie aeriană este reprezentat de aeronavele acesteia. TAROM a întreprins o restructurare aprofundată a flotei sale, constând în: (i) eliminarea celor mai vechi aeronave din flotă, care generau cele mai mari costuri cu întreținerea și combustibilul; (ii) armonizarea tipurilor de aeronave exploatate pentru a reduce și mai mult costurile tehnice (cu aeronavele, precum și cu echipajul); (iii) utilizarea celei mai potrivite aeronave pe fiecare rută, pe baza unor teste ample; (iv) optimizarea frecvențelor pentru fiecare rută în funcție de tipul de aeronavă și de factorul de încărcare. Aceste măsuri au un impact pozitiv asupra activității TAROM, după cum o demonstrează creșterea constantă a factorului de încărcare al companiei aeriene în ultimii cinci ani. Într-adevăr, factorul de încărcare a crescut de la [...] % în 2019 la [...] % în 2023 și se estimează că va crește și mai mult după perioada de restructurare, după cum se poate observa în tabelul 5 (nivelurile preconizate mai scăzute din 2025-2026 se datorează punerii în aplicare a restructurării flotei). Estimările din tabelul 5 se referă numai la rutele regulate, excluzând rutele charter.

Tabelul 5

Factorul de încărcare anual preconizat pe rutele regulate (2023-2029)

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM (a = cifre reale și f = cifre estimate).

- (102) TAROM a pus în aplicare și un program amplu de optimizare a costurilor, incluzând închiderea unor agenții de emisie a biletelor, relocarea sediului său central, reorganizarea personalului etc. (a se vedea secțiunile 6.2.3 și 6.2.4).
- (103) Astfel cum se arată în considerentele 86 și 87, pentru a ține seama de posibilele evoluții nefavorabile ale pieței, autoritățile române au prezentat previziuni de afaceri pentru TAROM în scenariul nefavorabil. Întrucât veniturile TAROM sunt generate în principal prin operarea de zboruri regulate de pasageri, o evoluție mai scăzută a pieței, având ca rezultat un număr mai mic de pasageri, ar avea cel mai mare impact asupra previziunilor de afaceri. În plus, autoritățile române precizează că combustibilul reprezintă un element de cost foarte important pentru companiile aeriene și că prețurile combustibilului au înregistrat fluctuații în ultimii ani. În consecință, scenariul nefavorabil ține seama de aceste două sensibilități.

- (104) Scenariul nefavorabil presupune că principalii parametri care influențează profiturile TAROM, și anume numărul de pasageri și prețurile combustibilului, vor evolua sub așteptări, pentru a ține seama de o potențială evoluție negativă a pieței. În special, în scenariul nefavorabil, autoritățile române presupun atât o creștere a prețurilor combustibilului cu [...] % în raport cu scenariul de referință, cât și o scădere a numărului de pasageri cu 2 % în raport cu scenariul de referință, începând din 2024 (întrucât cifrele reale sunt cunoscute până în 2023). În ceea ce privește numărul de pasageri, estimările din scenariul nefavorabil rămân cu mult sub curba scăzută de redresare a Eurocontrol pe parcursul întregii perioade de restructurare și o depășesc ușor pentru prima dată abia în 2027⁽⁵⁰⁾. România afirmă că cifrele reale pentru 2022 arată că previziunile TAROM privind pasagerii au fost depășite pentru zborurile internaționale și interne cu 8,35 % și, respectiv, cu 6,86 %. Deși cifrele reale pentru 2023 au fost mai mici decât estimările TAROM, România afirmă că acest lucru se datorează în mare parte evenimentelor din Orientul Mijlociu, care au afectat rutele către Tel Aviv, Amman și Cairo, precum și o parte considerabilă a zborurilor charter, [...].
- (105) Tabelele următoare prezintă o imagine de ansamblu a proiecțiilor financiare în scenariul nefavorabil și iau în considerare faptul că vânzarea slotului orar [...] este incertă (a se vedea considerentul 119), adică tabelul 6 include impactul vânzării slotului [...], în timp ce tabelul 7 nu îl include.

Tabelul 6

Indicatori financiari selectați – scenariul nefavorabil, incluzând vânzarea slotului orar [...]

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

Tabelul 7

Indicatori financiari selectați – scenariul nefavorabil, excluzând vânzarea slotului orar [...]

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (106) Deși, astfel cum se arată în tabelele 6 și 7, veniturile din exploatare ale TAROM în scenariul de referință s-au redresat în mod semnificativ în 2022 și sunt prevăzute să revină aproape de nivelurile anterioare pandemiei de COVID-19 în 2023 pentru a ajunge la [...] milioane EUR în 2025 și la [...] milioane EUR la sfârșitul perioadei de restructurare, în 2026, în scenariul nefavorabil, veniturile rămân ușor mai scăzute, ajungând la [...] milioane EUR în 2026 (sau [...] milioane EUR în cazul în care se ia în considerare închirierea în locul vânzării slotului orar [...]).
- (107) Autoritățile române afirmă, de asemenea, că atât scenariul de referință, cât și scenariul nefavorabil estimează că valoarea EBITDA înregistrată de TAROM va deveni pozitivă în 2023.
- (108) Ca atare, pe baza ipotezelor mai pesimiste privind traficul din scenariul nefavorabil, veniturile TAROM vor crește mai puțin, în același timp presupunându-se că prețurile mai mari ale combustibilului în comparație cu scenariul de referință îi vor majora costurile. Rezultatul constă în venituri de [...] milioane EUR la sfârșitul perioadei de restructurare, comparativ cu [...] milioane EUR în scenariul de referință (incluzând vânzarea slotului orar [...]). Costurile mai ridicate cu combustibilul estimate în scenariul nefavorabil vor contribui, la fel ca și veniturile mai scăzute (dar într-o măsură mai mică, având în vedere nivelul presupus mai redus al activităților de zbor), la un nivel EBITDA mai scăzut (de [...] milioane EUR) în scenariul nefavorabil (incluzând vânzarea slotului orar [...]) decât în scenariul de referință (cu [...] milioane EUR).

⁽⁵⁰⁾ Comisia remarcă faptul că observațiile autorităților române rămân valabile și aplicabile atunci când se iau în considerare cifrele revizuite ale previziunilor EUROCONTROL din februarie 2024. A se vedea în acest sens nota de subsol 48.

- (109) În acest context, autoritățile române explică faptul că venitul net al TAROM este prevăzut să devină pozitiv în 2024 în scenariul de referință ([...] milioane EUR) și, conform previziunilor mai scăzute privind evoluția pieței, se preconizează că va deveni pozitiv un an mai târziu (2025) în scenariul nefavorabil ([...] milioane EUR excluzând vânzarea slotului orar [...], care se preconizează că va avea loc în [...]). Trebuie remarcat faptul că datele pentru [...] includ și veniturile generate de vânzarea aeronavelor prevăzute pentru anul respectiv (a se vedea considerentele 60 și 61), fără de care venitul net pentru anul respectiv nu ar fi pozitiv în scenariul nefavorabil. Pe această bază, autoritățile române afirmă că venitul net este prevăzut să crească până la sfârșitul perioadei de restructurare la [...] milioane EUR în scenariul de referință și la [...] milioane EUR în scenariul nefavorabil (sau [...] EUR dacă se ia în considerare închirierea în locul vânzării slotului orar [...]) și că venitul net din 2026 nu este afectat de nicio vânzare de active, fie de aeronave, fie de sloturi.
- (110) În scenariul de referință, marja venitului net din vânzări a TAROM ar urma să crească treptat spre sfârșitul perioadei de restructurare, ajungând la un nivel preconizat de [...] % până în 2026, astfel cum se arată în tabelul 8. Anul [...] include impactul vânzării activelor. Potrivit autorităților române, se preconizează că acest nivel va fi în concordanță cu sau puțin peste nivelul realizat de grupul selectat de societăți comparabile cu TAROM⁽⁵¹⁾ înainte de pandemia de COVID-19 (valori medii) și că se preconizează că el va fi atins prin intermediul măsurilor de restructurare întreprinse.

Tabelul 8

Marja profitului net din vânzări (din scenariul de referință prevăzut în planul de restructurare actualizat)

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (111) Autoritățile române afirmă că, până la sfârșitul perioadei de restructurare, se preconizează că capitalul propriu al TAROM va fi pozitiv atât în scenariul de referință ([...] milioane EUR în 2026), cât și în scenariul nefavorabil, atât cu includerea, cât și cu excluderea vânzării slotului orar [...]. Vânzarea slotului orar [...] este prevăzută să aibă loc în [...] și să contribuie cu aproximativ [...] milioane EUR la poziția în materie de capitaluri proprii a TAROM. De asemenea, autoritățile române precizează că, în cazul în care slotul orar [...] nu ar fi vândut, acesta ar fi închiriat, prin urmare ar genera venituri care ar compensa parțial veniturile care nu au fost obținute din vânzare, contribuind astfel la poziția pozitivă a capitalurilor proprii la sfârșitul perioadei de restructurare în scenariul de referință și în scenariul nefavorabil. După cum se observă în tabelul 6, în scenariul nefavorabil, dacă slotul orar [...] este vândut, se preconizează că poziția în materie de capitaluri proprii a TAROM va deveni pozitivă la sfârșitul perioadei de restructurare, cu un capital propriu total de [...] milioane EUR. Autoritățile române afirmă că, și dacă slotul orar este închiriat, se estimează că poziția în materie de capitaluri proprii a TAROM va deveni totuși pozitivă la sfârșitul perioadei de restructurare, cu un capital propriu total de [...] milioane EUR în scenariul nefavorabil.
- (112) ROCE analizează randamentul activităților de exploatare care utilizează activele care au fost finanțate prin datorie și prin capitalul propriu investit în societate. Autoritățile române afirmă că, în scenariul de referință, cu un nivel ROCE estimat de [...] % la sfârșitul perioadei de restructurare, se preconizează că TAROM va obține un rezultat în concordanță cu media grupului selectat de societăți comparabile⁽⁵²⁾, care a fost de 12 % în 2019, ultimul an complet înainte de pandemia de COVID-19. Acestea precizează, de asemenea, că valoarea ROCE a TAROM la sfârșitul anului 2026 rezultă din proiectele companiei de creștere structurală a profitabilității (prin reduceri ale costurilor și măsuri de restructurare, inclusiv la nivelul veniturilor), împreună cu o scădere a nivelului capitalului angajat ca urmare a utilizării instrumentelor de leasing financiar. Autoritățile române explică faptul că o altă influență în sens descendent asupra nivelului capitalului angajat rezultă din faptul că TAROM nu va mai deține în proprietate un număr semnificativ de aeronave (doar două ATR 72-500), ceea ce înseamnă că nu vor fi suportate cheltuieli de capital majore în acest sens.

⁽⁵¹⁾ Grupul de societăți comparabile este alcătuit din principalii concurenți ai TAROM pe cele mai aglomerate rute ale acestora [Amsterdam (AMS), Paris (CDG) și Frankfurt (FRA)]: Air France-KLM SA împreună, Deutsche Lufthansa AG, easyJet plc, Ryanair Holdings plc, SAS AB, Wizz Air Holdings Plc, Jet2 plc și KLM Royal Dutch Airlines singură.

⁽⁵²⁾ Pentru componența grupului de societăți comparabile, a se vedea nota de subsol 51.

- (113) Autoritățile române afirmă că se estimează că nivelul de profitabilitate preconizat și valoarea ROCE rezultată vor asigura viabilitatea pe termen lung a TAROM. În plus, acestea afirmă că, în scenariul de referință, valoarea ROCE preconizată a TAROM va fi mai mare decât nivelul WACC ⁽⁵³⁾ (de [...] %, calculat la sfârșitul lunii iunie 2023 ⁽⁵⁴⁾) și, ca atare, TAROM ar trebui să creeze valoare pentru acționarii săi și pentru alți furnizori de capital. Autoritățile române afirmă că această concluzie rămâne valabilă cu atât mai mult în recenta conjunctură (cel puțin în primul trimestru al anului 2024) a unei tendințe descendente a ratelor dobânzii.
- (114) În ceea ce privește raportul dintre datoria netă și EBITDA, autoritățile române afirmă că se preconizează o îmbunătățire a nivelului categoriei de investiții cu mult sub trei până la sfârșitul perioadei de restructurare (astfel cum se arată în tabelul 9), în principal ca urmare a nivelului mai ridicat preconizat pentru EBITDA, care se estimează că va crește de la aproximativ [...] milioane EUR în 2023 la [...] milioane EUR până la sfârșitul perioadei de restructurare (sau peste [...] milioane EUR în scenariul nefavorabil).

Tabelul 9

Datoria netă/EBITDA (din scenariul de referință prevăzut în planul de restructurare actualizat)

[...]

- (115) Având în vedere că, potrivit scenariului de referință, 2025 este prevăzut să fie primul an cu profituri și fluxuri de numerar consistente, ratele de acoperire a dobânzilor calculate în planul de restructurare actualizat, care măsoară capacitatea TAROM de a-și acoperi datoriile, sunt pozitive, dar la niveluri destul de scăzute, în special în comparație cu societățile comparabile cu TAROM ⁽⁵⁵⁾ (astfel cum se arată în tabelul 10).

Tabelul 10

Raportul EBITDA/dobândă (din scenariul de referință prevăzut în planul de restructurare actualizat)

[...]

- (116) Autoritățile române recunosc că rata menționată în considerentul 115 este destul de modestă, dar subliniază că se preconizează că aceasta va fi atinsă într-o perioadă relativ scurtă de trei ani până la sfârșitul perioadei de restructurare. Acestea afirmă, de asemenea, că diferențele față de ratele obținute de companii aeriene importante precum Ryanair, Wizz Air sau Lufthansa sunt de așteptat, deoarece aceste companii mult mai mari beneficiază de economii de scară mai mari și urmăresc o reducere mai agresivă a cheltuielilor de funcționare, împreună cu

⁽⁵³⁾ TAROM a furnizat informații cu privire la calculul, estimările și sursele privind WACC în cel mai recent plan de afaceri al său. Pentru a-și estima nivelul WACC, TAROM a utilizat formula standard pentru WACC: $WACC = [(K_e * (1 - \text{îndatorare})] + [K_d * \text{îndatorare}]$, unde K_e este costul capitalului propriu (estimat la 13,3 %) și K_d este costul datoriei (estimat la 6,0 %).

Pentru a estima costul capitalului propriu, TAROM s-a bazat pe formula standard pentru CAPM, $K_e = [(1 + R_f) * (1 + CRP) - 1] + (\text{beta capitaluri proprii} * EMRP)$, unde R_f este rata fără risc, CRP este prima de risc de țară, beta capitaluri proprii este o măsură a volatilității unui activ în comparație cu piața, iar EMRP este prima de risc de piață preconizată. Ipotezele TAROM sunt următoarele: R_f de 2,4 % (nivel egal cu cel al obligațiunilor de stat germane la 10 ani); CRP de 3,6 % (nivel derivat din ratingurile valutare pe termen lung ale S & P și din analiza marjelor obligațiunilor în EUR); beta capitaluri proprii de 1,11 (obținut utilizând valoarea mediană beta a activelor și gradul de îndatorare al societăților comparabile din cadrul grupului pentru sectorul TAROM); EMRP de 6,5 % [nivel derivat din diferența istorică dintre randamentul titlurilor de valoare riscante, calculat pe baza unui indice bursier, și randamentul investițiilor de pe piața de capital (cvasi) fără risc].

Pentru a estima costul datoriei, TAROM a utilizat formula standard: $[(1 + CRP) * (1 + R_f) - 1 + CS] * (1 - T)$, unde CS este marja de credit, iar T este rata de impozitare marginală de 16 %. Autoritățile române au calculat marja de credit de 1 % ca diferență dintre rata obligațiunilor în EUR pentru societățile din același sector ca TAROM și rata obligațiunilor de stat germane cu scadențe similare.

⁽⁵⁴⁾ Având în vedere că ratele aplicabile ale dobânzii au scăzut lent, dar sigur din octombrie 2023, Comisia remarcă abordarea prudentă a autorităților române de a păstra nivelul WACC din octombrie 2023 în locul unei versiuni revizuite care ar fi putut fi în mod legitim mai scăzută.

⁽⁵⁵⁾ Pentru componența grupului de societăți comparabile, a se vedea nota de subsol 48.

simplificări ale flotei și ale rețelei. În cele din urmă, autoritățile române susțin că, potrivit experților din domeniul aviației, nivelurile generale ale datoriei din sectorul transportului aerian vor rămâne ridicate timp de mai mulți ani și că, în consecință, sunt de așteptat diferențe între ratele din 2019 și 2026 în condițiile actuale de piață în urma unei pandemii grave și a mai multor provocări macroeconomice ⁽⁵⁶⁾.

6.5. Măsuri de limitare a denaturărilor concurenței

- (117) Autoritățile române au prezentat măsuri structurale și comportamentale menite să limiteze denaturările concurenței generate de ajutorul de restructurare.

6.5.1. Măsuri structurale

Reducerea dimensiunii și reducerea capacității

- (118) Perioada de restructurare a TAROM a început în ianuarie 2021. Deși măsurile de limitare a denaturărilor concurenței pe care le-a propus România ar trebui, în principiu, să fie evaluate în raport cu situația concurențială existentă în 2020, o astfel de comparație cu rețeaua de rute și cu nivelul LKD din 2020 ale TAROM ar oferi o imagine puternic denaturată. Motivul constă în faptul că, în urma măsurilor restrictive adoptate în 2020 de guvernele din întreaga lume pentru a preveni răspândirea pandemiei de COVID-19, companiile aeriene au fost nevoite să rețină la sol cele mai multe, dacă nu toate avioanele lor pe parcursul mai multor luni din cauza închiderii a sute de rute în spațiul aerian european și mondial. Chiar și după iunie 2020, când măsurile restrictive au fost relaxate parțial și temporar în România și în alte țări, multe rute, în special la nivel internațional, au rămas afectate de restricții sau interdicții de zbor, iar clienții au rămas reticenți față de călătorii din cauza incertitudinii cu privire la evoluția pandemiei și la normele aplicabile. În consecință, comparația în ceea ce privește LKD, rutele și frecvențele este realizată pe baza cifrelor din 2019, care nu sunt afectate de denaturarea generată de pandemia de COVID-19.
- (119) Autoritățile române afirmă că TAROM va închide în total 14 rute ⁽⁵⁷⁾, în comparație cu rețeaua sa anterioară pandemiei de COVID-19, care cuprinde 41 de rute. 13 dintre aceste rute au fost deja închise, iar o altă rută – între aeroportul [...], care este unul dintre cele mai congestionate aeroporturi, și aeroportul OTP – va fi închisă ca urmare a închirierii slotului orar [...] către un terț începând cu [...], după care se prevede vânzarea slotului. În 2023 a fost lansată o procedură de licitație în conformitate cu normele relevante din Regatul Unit, iar un potențial cumpărător a depus pentru slotul orar (care a fost evaluat de firma de consultanță [...] la 17 martie 2023 la aproximativ [...] milioane EUR) o ofertă provizorie de aproximativ [...] milioane EUR. Însă potențialul cumpărător s-a retras din negocieri, iar procedura de licitație continuă. TAROM a primit [...] oferte cu evaluări de aproximativ [...] milioane EUR, ofertanții fiind interesați să achiziționeze slotul orar începând cu sezonul de iarnă 2025. [...]. Autoritățile române au asigurat Comisia că TAROM va vinde slotul orar de la aeroportul [...] către [...], dar nu mai târziu de sfârșitul perioadei de restructurare.
- (120) Ca urmare a închiderii rutelor, TAROM va opera pe 27 de rute în loc de 41, comparativ cu 2019, ceea ce reprezintă o reducere cu 34 % a numărului de rute față de 2019. În 2019, cele 14 rute care urmează să fie închise au reprezentat [...] % din cifra de afaceri a TAROM (cu o cifră de afaceri de 50,23 milioane EUR în 2019) și [...] % din numărul total de zboruri regulate. [...] ⁽⁵⁸⁾ [...] ⁽⁵⁹⁾ [...]. Opt dintre aceste rute vizează aeroporturi cu nivelul 3 de congestionare, iar

⁽⁵⁶⁾ În sprijinul evaluării lor, autoritățile române menționează că unul dintre partenerii seniori ai McKinsey a declarat în 2021 că este probabil ca gradul de îndatorare să nu revină la nivelurile din 2019 până în 2030 și că directorul general și liderul practicii globale pentru companiile aeriene de la Alton Aviation Consultancy ar fi indicat că „se preconizează că creșterea nivelului datoriei companiilor aeriene va reprezenta o povară substanțială în viitorul previzibil”.

⁽⁵⁷⁾ Acestea sunt: (i) în prima rundă a închiderii de rute: opt rute de la/către aeroportul OTP: Alicante; Erevan; Hamburg; Larnaca; Sibiu; Stockholm; Tbilisi; Valencia; (ii) în a doua rundă a închiderii de rute: șase rute în total, distribuite după cum urmează: patru rute suplimentare de la/către aeroportul OTP: Barcelona, München, Viena și Londra (începând din octombrie 2024, a se vedea și considerentul 118) și două rute care nu implică aeroportul OTP: Cluj-Iași și Iași-Timișoara.

⁽⁵⁸⁾ Cluj-Iași și trei rute de la/către aeroportul OTP: Sibiu, Tbilisi și Viena.

⁽⁵⁹⁾ A se vedea nota de subsol 19.

o rută vizează un aeroport cu nivelul 2 de congestionare⁽⁶⁰⁾, în toate cele nouă aeroporturi operând companii aeriene concurente. România se angajează să se asigure că niciuna dintre rutele închise nu va fi redeschisă în perioada de restructurare și că nu vor fi deschise alte rute noi în perioada de restructurare. Astfel, numărul rutelor operate de TAROM în perioada de restructurare, după toate închiderile de rute avute în vedere în planul de restructurare actualizat, va fi de cel mult 27.

- (121) În plus, TAROM va reduce numărul de zboruri pentru 19 dintre cele 27 de rute care vor fi menținute comparativ cu nivelul din 2019; aceste reduceri vor varia foarte mult în funcție de destinație și se vor situa între 6 și 76 % pentru zborurile interne comparativ cu 2019. În ceea ce privește rutele interne, reducerile de frecvență se vor situa între 6 și 15 %⁽⁶¹⁾, cu excepția unei rute pentru care reducerea ajunge la 76 %⁽⁶²⁾. Pe o rută internă, frecvența va crește⁽⁶³⁾. În medie, TAROM preconizează o reducere a numărului de zboruri pe rutele interne între 2019 și 2026 cu 16 % ([...]). Pe rutele internaționale, reducerea numărului de zboruri va fi cuprinsă între 9 și 40 % față de nivelul din 2019. În medie, TAROM preconizează o reducere a numărului de zboruri pe rutele internaționale între 2019 și 2026 cu 34,7 % (incluzând și rutele închise). Aceasta înseamnă o reducere cu 28 % a numărului total de zboruri regulate (o reducere cu 27 % dacă se includ zborurile charter) în 2026, comparativ cu nivelurile din 2019. Autoritățile române afirmă că, în 2022, a existat concurență pe toate rutele vizate de reducerile de frecvență, cu excepția uneia (Satu Mare), ceea ce, potrivit autorităților române, înseamnă că concurenții TAROM vor putea să își mărească frecvențele. Nouă dintre rutele vizate de reducerile de frecvență se referă la aeroporturi congestionate.
- (122) În plus, TAROM își va reduce progresiv flota prin eliminarea treptată a aeronavelor existente, de la 29 de aeronave exploatare în 2020 și 2021, pentru a ajunge la un nivel constant de 14 aeronave începând din 2025 (a se vedea și considerentele 59-61). Aceasta înseamnă că, la sfârșitul perioadei de restructurare, TAROM va funcționa doar cu aproximativ jumătate din flota sa din 2019. România se angajează să se asigure că, până la sfârșitul anului 2024, flota TAROM nu va depăși 18 aeronave și că, de la sfârșitul anului 2025 până la sfârșitul perioadei de restructurare, flota va cuprinde maximum 14 aeronave.
- (123) Chiar dacă, începând din 2025, TAROM va funcționa doar cu aproximativ jumătate din flota sa de la nivelul anului 2019, reducerea capacității măsurată în LKD este mai mică decât reducerea flotei, deoarece o serie de aeronave mai mici vor fi înlocuite cu aeronave mai mari. Indicatorul LKD măsoară oferta și, ca atare, reprezintă un indicator de capacitate al unei companii aeriene, spre deosebire de numărul de pasageri (PAX), care reprezintă o măsură a cererii. Reducerea LKD este rezultatul reducerii flotei, al închiderii unor rute și al reducerilor de frecvență și înseamnă o reducere a prezenței pe piață a companiei aeriene. Valoarea LKD a TAROM în 2019 pe rutele cu nivel de profitabilitate C1 a fost de [...], iar cea previzionată pentru 2026 pe rutele cu nivel de profitabilitate C1 este de [...], ceea ce înseamnă o reducere a rutelor cu nivel de profitabilitate C1 cu [...] % în 2026 comparativ cu 2019. Valoarea LKD totală a TAROM în 2019 a fost de [...], iar valoarea LKD totală preconizată pentru 2026 este de [...], ceea ce înseamnă, așadar, o reducere totală de [...] % în perioada respectivă. Autoritățile române afirmă că reducerile descrise vor fi menținute ca o reducere minimă pe întreaga durată a perioadei de restructurare, deși în anumiți ani reducerea în comparație cu 2019 va fi și mai mare.

Cesionările

- (124) TAROM intenționează să își vândă participațiile în trei entități – [...] ⁽⁶⁴⁾. Autoritățile române au prezentat date conform cărora, cu excepția anului 2020, care a fost afectat în mod semnificativ de pandemia de COVID-19, [...] și [...] au fost profitabile în toți anii începând din 2018. Pe baza rapoartelor de evaluare furnizate de autoritățile române, participarea TAROM în [...] a fost evaluată la [...] milioane EUR, iar participația în [...] la [...] milioane EUR. În ceea ce privește [...]. Autoritățile române s-au angajat ca TAROM să își vândă participațiile în [...] și [...], dar nu mai târziu de sfârșitul perioadei de restructurare, în 2026.

⁽⁶⁰⁾ Aeroporturile cu nivelul 3 de congestionare: Alicante; Hamburg; Stockholm; Valencia; Barcelona; Londra; München; Viena. Aeroportul cu nivelul 2 de congestionare: Larnaca.

⁽⁶¹⁾ [...].

⁽⁶²⁾ [...].

⁽⁶³⁾ [...].

⁽⁶⁴⁾ Pentru detalii privind participațiile TAROM în aceste societăți și profilul lor, a se vedea considerentul 8.

- (125) TAROM a analizat, de asemenea, modalități de a externaliza (o parte din) activitățile sale IRR (Direcția Tehnică); totuși, discuțiile cu potențialii parteneri care puteau prelua aceste activități sau puteau participa la o întreprindere comună nu au avut succes și nu s-a ajuns la niciun acord final. Având în vedere că planurile de externalizare a activităților IRR sunt incerte, în pofida hotărârii TAROM de a urma această direcție, impactul acestora nu este inclus în planul de afaceri.

6.5.2. Măsuri comportamentale

- (126) Autoritățile române s-au angajat, de asemenea, să se asigure că TAROM:

- (a) nu va achiziționa participații în nicio societate în cursul perioadei de restructurare, cu excepția cazului în care acest lucru ar fi indispensabil pentru asigurarea viabilității sale pe termen lung și sub rezerva aprobării de către Comisie; și
- (b) nu va prezenta publicului sprijinul de stat drept un avantaj concurențial atunci când își comercializează produsele și serviciile.

6.6. Efectele ieșirii de pe piață a TAROM

- (127) România a susținut că ieșirea de pe piață a TAROM ar avea un efect negativ semnificativ asupra conectivității în România și ar afecta sutele de mii de pasageri de pe toate rutele care se bazează pe rețeaua TAROM pentru călătoriile lor, cel mai puternic impact fiind resimțit pe cele zece rute exploatare în prezent exclusiv de TAROM ⁽⁶⁵⁾. În special, România consideră că exemplele anterioare de pe piețele pe care TAROM și-a încetat activitatea arată că este puțin probabil ca alți transportatori să preia anumite rute, deoarece multe rute întrerupte sunt încă neexploatare în prezent: dintre cele 25 de rute închise de TAROM în ultimii trei ani, nouă (36 %) nu sunt exploatare în prezent de nicio altă companie aeriană, iar trei (12 %) sunt exploatare de transportatori low-cost către aeroporturi secundare îndepărtate ⁽⁶⁶⁾. Cele mai multe dintre acestea nu erau exploatare nici măcar în condiții normale de piață înainte de pandemia de COVID-19. De exemplu, rutele închise recent către Tbilisi și Erevan au rămas nedeservite și, în prezent, nu sunt exploatare din România de niciun transportator. În plus, niciuna dintre rutele interne închise recent de TAROM ⁽⁶⁷⁾ nu este exploatare în prezent. România afirmă că, dacă TAROM ar ieși de pe piață, situația ar fi aceeași pentru rutele sale către Beirut și Cairo. România susține că, în general, concurenții ar intenționa să deservescă destinațiile principale ale TAROM, dar nu și rutele care sunt mai puțin atractive pentru aceștia (din diverse motive, printre care cererea redusă; lipsa aeronavelor adecvate, de mici dimensiuni; preferința pentru legăturile directe, spre deosebire de modelul radial (de tip *hub-and-spoke*) utilizat de TAROM; modelul de afaceri bazat pe conectivitate; preferința pentru aeroporturi secundare mai ieftine etc.).
- (128) România afirmă că modelul de afaceri al TAROM se bazează pe un sistem radial (de tip *hub-and-spoke*), a cărui caracteristică esențială este că leagă propriul nod de noduri regionale sau europene importante și permite astfel pasagerilor să aibă acces la rute care nu sunt deservite de aeroportul lor de proximitate. În plus, acesta permite companiei TAROM să exploateze anumite rute cu densitate scăzută care ar putea să nu fie profitabile ca legături directe, dar care sunt incluse în modelul său radial. România afirmă că, în cazul falimentului companiei TAROM, este probabil ca modelul radial să nu fie reprodus de concurenți, care fie exploatează în principal rute directe, conectând un aeroport secundar cu altul în funcție de cele mai mici tarife de aeroport, și operează sloturi orare care sunt adesea mai puțin convenabile pentru pasagerii aflați în tranzit sau în călătorii în interes de afaceri, dar mai ieftine, fie transportă pasagerii către propriile noduri. Potrivit României, în prima categorie se încadrează în special cei doi concurenți principali ai TAROM de pe piața românească, Wizz Air și Ryanair (a se vedea considerentul 10).

⁽⁶⁵⁾ Potrivit comunicării prezentate de autoritățile române la 29 martie 2024, aceste zece rute sunt următoarele: (i) patru rute internaționale de la aeroportul OTP către Cairo, Sofia, Amman și Beirut; (ii) ruta internațională de la OTP la Budapesta, care este în prezent exploatare exclusiv de TAROM și pe care un operator nou-intrat (Wizz Air) și-a anunțat începerea activității din iunie 2024; (iii) cinci rute interne de la aeroportul OTP la Iași (IAS), Oradea (OMR), Satu Mare (SUJ), Suceava (SCV) și Baia Mare (BAY).

⁽⁶⁶⁾ De exemplu, ruta Iași-München nu este exploatare în prezent, în schimb Wizz Air zboară de la Iași la Memmingen, aeroport situat la o distanță de 115 km de München.

⁽⁶⁷⁾ Cluj-Iași, Iași-Timișoara, OTP-Sibiu.

Operatorul nou-intrat, HiSky, funcționează tot ca un transportator low-cost, utilizând adesea sloturi orare de la mijlocul zilei, care nu sunt convenabile pentru călătorii sensibili la factorul timp. Compania aeriană tradițională cu cea mai mare cotă pe piața românească este Lufthansa, care a avut o cotă de piață de aproximativ 11 % între 2019 și 2022, dar a cărei cotă a scăzut la 5,6 % în 2023. Transportatorii de pavilion care operează pe piața românească, cum sunt Lufthansa și Air France-KLM, transportă în principal pasageri către propriile noduri și, prin urmare, este puțin probabil să asigure legătura între București și alte capitale/orașe importante decât cele în care se află nodurile lor sau legătura între aeroporturile interne din România și București. Potrivit României, ieșirea TAROM de pe piață ar conduce, prin urmare, la o reducere semnificativă a conectivității și a mobilității pentru cetățenii și întreprinderile din România.

- (129) TAROM operează în mod tradițional pe aeroporturile principale și deține sloturi orare și frecvențe convenabile pentru a oferi legături pasagerilor săi. Adesea, acest lucru nu este valabil pentru transportatorii low-cost, care vizează mai degrabă aeroporturi mai ieftine, care sunt adesea situate la o anumită distanță de nodurile principale, sau, dacă zboară către aeroporturile principale, vizează sloturi orare care sunt mai puțin convenabile pentru zborurile de legătură (sau pentru călătoriile dus-întors) și, prin urmare, mai ieftine. În plus, ar fi de așteptat ca o reducere semnificativă a frecvențelor de zbor să aibă un impact direct și semnificativ asupra pasagerilor sensibili la factorul timp, cum sunt clienții comerciali. De exemplu, nici Ryanair, nici Wizz Air nu asigură legătura între aeroportul OTP și Bruxelles, ci aterizează pe aeroportul regional Charleroi, situat la aproximativ 60 km la sud de Bruxelles. HiSky, deși zboară direct la Bruxelles, are frecvențe săptămânale mult mai scăzute decât TAROM, cu doar trei zboruri săptămânale către Bruxelles, în timp ce TAROM are dublul acestei frecvențe, chiar și după reducerile de frecvență planificate. Deși TAROM pune în aplicare o reducere semnificativă a activităților sale de bază, compania continuă să își exploateze sloturile orare istorice, convenabile pentru pasagerii aflați în tranzit și în călătorii în scop de afaceri, pe multe aeroporturi internaționale principale, precum și pe aeroporturile regionale, menținând un nivel ridicat de conectivitate, după cum o ilustrează exemplul rutei către Bruxelles. Potrivit României, ieșirea TAROM de pe piață ar putea avea consecințe negative pentru dezvoltarea regională și pentru situația economică din regiunile în cauză.
- (130) În plus, potrivit României, dacă TAROM iese de pe piață, acest lucru ar declanșa probabil creșteri ale tarifelor pe rutele pe care există doar un alt concurent (duopol)⁽⁶⁸⁾ și care ar deveni monopol. Acest lucru este demonstrat, de exemplu, de evoluția tarifelor pe două rute pe care TAROM și-a încetat activitatea și pe care a rămas o singură companie aeriană (Stockholm și Hamburg). În plus, România prezintă o comparație a prețurilor între TAROM și concurenți pe rutele principale, care arată că majoritatea prețurilor oferite de TAROM pe rutele respective sunt mai mici decât cele oferite de alți transportatori tradiționali (de exemplu, București-Amsterdam, București-Frankfurt, București-Paris). România susține, de asemenea, că existența pe astfel de rute a unor prețuri mai mici decât cele ale TAROM oferite de anumiți transportatori low-cost este, de fapt, asociată cu un nivel mai scăzut al serviciului general, prin urmare nu este în contradicție cu faptul că TAROM are în mod constant prețuri mai mici pentru servicii comparabile. De asemenea, astfel cum se menționează în considerentul 129, TAROM dispune de o rețea de sloturi orare și frecvențe convenabile pe un anumit număr de aeroporturi principale. Prin urmare, România consideră că ieșirea TAROM de pe piață ar avea un impact negativ semnificativ asupra pasagerilor în ceea ce privește prețurile, serviciile aeriene și legăturile convenabile pentru zborurile de transfer de plecare și de sosire.
- (131) În plus, România afirmă că anumite evoluții observate după pandemia de COVID-19 în ceea ce privește conectivitatea regională par să constituie adaptări pe termen scurt ale anumitor transportatori pentru a profita de oportunitățile de acoperire a costurilor fixe. Potrivit României, pare corect să se presupună că, pe termen mediu și

⁽⁶⁸⁾ Potrivit comunicării prezentate de autoritățile române la 29 martie 2024, TAROM operează în prezent cu un singur alt concurent pe următoarele rute internaționale către/de la aeroportul OTP: Amsterdam (AMS) cu KLM; Belgrad (BEG) cu Air Serbia; Bruxelles (BRU) cu HiSky; Nisa (NCE) cu Wizz Air; Paris (CDG) cu Air France; Praga (PRG) cu Czech Airlines (partajare de coduri, dar numai TAROM exploatează efectiv ruta); Chișinău cu HiSky și pe următoarele rute interne către/de la aeroportul OTP: Cluj (CLJ) cu HiSky; Timișoara (TSR) cu HiSky. În plus, pe ruta între aeroportul OTP București și Budapesta, care este în prezent exploatată exclusiv de TAROM, un operator nou-intrat (Wizz Air) și-a anunțat începerea activității din iunie 2024.

lung, astfel de transportatori vor reveni la strategiile anterioare pandemiei de COVID-19 pentru a asigura viabilitatea rutelor. Acest lucru se referă în special la transportatorul low-cost Blue Air, care începuse să deservească anumite aeroporturi principale precum Amsterdam Schiphol, London Heathrow, Paris Charles de Gaulle sau Frankfurt, demers facilitat și de suspendarea temporară a normelor de utilizare a sloturilor orare în perioada de aplicare a restricțiilor legate de pandemia de COVID-19 ⁽⁶⁹⁾. Însă în septembrie 2022 Blue Air și-a încetat activitatea pe toate aceste rute, TAROM rămânând singurul operator local pentru deservirea acestor noduri. La 31 martie 2023, Blue Air a intrat în procedură de insolvență și nu a mai desfășurat nicio activitate comercială de la această dată. La 16 februarie 2024, Comisia a adoptat o decizie prin care a constatat, în temeiul Orientărilor privind salvarea și restructurarea, incompatibilitatea cu piața unică a ajutorului acordat de România în favoarea Blue Air și a obligat România să recupereze aproximativ 33,84 milioane EUR de la Blue Air ⁽⁷⁰⁾.

- (132) Conectivitatea regională insuficientă, în special după insolvența Blue Air, este agravată de faptul că rețeaua rutieră și feroviară din România nu este bine dezvoltată și se află într-o stare precară de întreținere.
- (133) Astfel cum s-a descris deja în decizia privind ajutorul pentru salvare ⁽⁷¹⁾, România are cea mai slabă calitate a infrastructurii rutiere din toate statele membre și se numără printre țările cu cele mai slabe performanțe în materie de siguranță rutieră din UE. Autostrăzile și drumurile naționale reprezintă doar aproximativ 20 % din rețeaua rutieră din România, iar aproximativ 90 % din drumurile naționale au o singură bandă de circulație pe fiecare sens. Aceste elemente reprezintă obstacole în calea mobilității și a siguranței rutiere. În ceea ce privește infrastructura feroviară, aceasta se află într-o stare avansată de degradare din cauza unei lipse cronice de întreținere, pentru majoritatea activelor legate de calea ferată fiind necesară înlocuirea. Acest lucru reduce viteza trenurilor și scade eficiența transportului feroviar ⁽⁷²⁾. Partea românească din rețeaua centrală transeuropeană de transport (TEN-T) pentru transportul rutier și feroviar trebuie dezvoltată în continuare. România afirmă că regiunile românești, în special cele din partea de nord-est, sunt slab interconectate ⁽⁷³⁾.
- (134) Prin urmare, transportul aerian rămâne esențial pentru dezvoltarea regională și conectivitatea cetățenilor. În special, toate cele șapte rute aeriene interne exploatate de TAROM ⁽⁷⁴⁾ fac legătura între București, din partea de sud a României, și orașe din centrul și nordul țării. Având în vedere porțiunile lipsă din legăturile feroviare și rutiere, inclusiv pe rutele care leagă părțile sudice ale țării cu părțile centrale și nordice, legăturile aeriene rămân vitale pentru o conectivitate regională eficientă. Potrivit autorităților române, legăturile aeriene dintre aeroportul OTP și aeroporturile interne durează aproximativ o oră și jumătate, în timp ce parcurgerea distanțelor respective cu mașina sau cu trenul ar dura de cel puțin cinci ori mai mult cu mașina și de peste opt ori mai mult cu trenul. Autoritățile române explică faptul că, de exemplu, o călătorie cu trenul de la București la Satu Mare (de aproximativ 617 km) durează de regulă între 13 și 20 de ore, iar o călătorie cu mașina între șapte și 10 ore. Situația este similară în ceea ce privește deplasările către Oradea, Suceava, Baia Mare, Iași, Cluj și Timișoara. Potrivit autorităților române, în cazul ieșirii TAROM de pe piață, cei [...] pasageri transportați în prezent de TAROM pe cele cinci rute interne pe care nu este prezentă nicio altă companie aeriană ar trebui să călătorească pe cale rutieră, ceea ce ar duce la o creștere semnificativă a traficului și a accidentelor pe rutele naționale (dintre care doar 10 % au mai mult de o bandă pe fiecare sens) și ar crește și mai mult durata deplasării. România susține că este puțin probabil ca aceste rute să fie exploatate de concurenți din cauza motivelor prezentate în special în considerentul 128.

⁽⁶⁹⁾ În timpul pandemiei de COVID-19, normele Uniunii conform cărora, în orice an dat, companiile aeriene trebuie să utilizeze cel puțin 80 % din sloturile orare pentru a le putea menține în cursul anului următor au fost modificate temporar, în contextul restricțiilor impuse de statele membre companiilor aeriene pentru a limita răspândirea COVID-19. Aceste norme sunt prevăzute în Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

⁽⁷⁰⁾ Decizia Comisiei din 16 februarie 2024, C(2024) 910 final, nepublicată încă.

⁽⁷¹⁾ În special considerentele 11-14.

⁽⁷²⁾ Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi, *Transport in the European Union: Current Trends and Issues* (Tendențe și probleme actuale), martie 2019. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-transport-in-the-eu-current-trends-and-issues.pdf>.

⁽⁷³⁾ În special, România afirmă că tronsoanele românești ale coridoarelor TEN-T Rin-Dunăre și Orient-Mediterana de Est nu au fost încă finalizate. Printre porțiunile lipsă se numără autostrada Sibiu-Pitești și legăturile feroviare Brașov-Predeal și Timișoara-Craiova-Calafat.

⁽⁷⁴⁾ După închiderea rutelor Cluj-Iași, Iași-Timișoara și OTP-Sibiu, TAROM exploatează următoarele șapte rute interne în perioada de restructurare: de la OTP la Baia Mare, Cluj, Iași, Oradea, Satu Mare, Suceava și Timișoara.

6.7. Angajamentele asumate de România

(135) Pentru a asigura punerea în aplicare integrală a anumitor măsuri de restructurare sau de limitare a denaturărilor concurenței care vor apărea în viitor, România și-a asumat următoarele angajamente:

- (a) să se asigure că TAROM își cesionează integral toate participațiile în [...] cel târziu până la 31 decembrie 2026;
- (b) să se asigure că TAROM închiriază începând cu [...] și își cesionează integral sloturile orare de la aeroportul [...] cel târziu până la 31 decembrie 2026;
- (c) să se asigure că TAROM respectă un plafon pentru numărul de rute exploatare care nu depășește maximum 28 de rute și, de la [...] până la 31 decembrie 2026, nu depășește 27 de rute;
- (d) să se asigure că TAROM respectă un plafon pentru numărul de aeronave care nu depășește maximum 18 până la 31 decembrie 2025 și 14 pentru restul perioadei de restructurare până la 31 decembrie 2026;
- (e) să reducă frecvențele pe rutele exploatare în medie cu 28 % pentru zborurile regulate (și cu 27 % inclusiv zborurile charter), în 2026 ⁽⁷⁵⁾, comparativ cu frecvențele de pe rutele respective înregistrate în 2019;
- (f) să asigure o reducere a capacității ca reducere a LKD cu [...] % pe parcursul perioadei de restructurare comparativ cu 2019 pe rutele cu nivel de profitabilitate C1 în 2019;
- (g) să se asigure că TAROM nu achiziționează participații în nicio societate, cu excepția cazului în care acest lucru este indispensabil pentru asigurarea viabilității sale pe termen lung și, în acest caz, sub rezerva aprobării prealabile de către Comisie; și
- (h) să se asigure că TAROM nu prezintă publicului sprijinul de stat drept un avantaj concurențial atunci când comercializează produse și servicii.

6.8. Plângerea depusă de Wizz Air Malta

(136) La 14 martie 2024, Wizz Air Malta a prezentat serviciilor Comisiei o plângere privind un presupus ajutor de stat ilegal acordat în favoarea TAROM. Wizz Air Malta a invocat trei aspecte distincte cu privire la motivul pentru care ajutorul de stat primit de TAROM a fost ilegal.

(137) În primul rând, potrivit Wizz Air Malta, în perioada cuprinsă între octombrie 2022 și decembrie 2023, statul român, prin intermediul Ministerului Transporturilor, a efectuat șapte majorări de capital în cadrul TAROM în valoare totală de aproximativ 7,8 milioane EUR, ceea ce depășește cu peste 6 milioane EUR cuantumul majorării de capital aprobate prin cea de a doua decizie privind compensarea pagubelor, care era de aproximativ 1,9 milioane EUR. În măsura în care excedentul față de majorarea de capital aprobată ar fi atribuit primei decizii de compensare a pagubelor, acest lucru ar constitui, potrivit Wizz Air Malta, o modificare substanțială a ajutorului autorizat, având în vedere că Comisia a autorizat o garanție de stat pentru împrumuturi în valoare de 93,88 milioane RON (aproximativ 19,33 milioane EUR), și nu o injecție de capital.

(138) În al doilea rând, Wizz Air Malta a susținut că TAROM a beneficiat de ajutor de stat ilegal, într-o sumă pe care nu a cuantificat-o, constând doar în garantarea iluzorie a datoriei sale față de CNAB pentru furnizarea serviciilor sale. CNAB este o societate deținută de stat, controlată de Ministerul Transporturilor, pentru prestarea serviciilor sale. Wizz Air Malta susține că, potrivit unei dispoziții contractuale specifice privind garanția, Ministerul Transporturilor (adică acționarul principal al TAROM) ar trebui să își dea acordul pentru executarea garanției (adică activele constituite de TAROM drept garanție în caz de neîndeplinire a obligațiilor de plată). Acest lucru înseamnă efectiv că acționarul debitorului, care se întâmplă să fie, de asemenea, o entitate care controlează creditorul, ar trebui să își dea acordul pentru executarea garanției, ceea ce reprezintă o condiție pe care un creditor privat nu ar accepta-o. Wizz Air Malta nu a avut la dispoziție informații cu privire la exercitarea efectivă a puterii de apreciere de către Guvernul României.

⁽⁷⁵⁾ Reducerile de frecvență și reducerile LKD sunt puse în aplicare pe durata perioadei de restructurare și variază ușor în această perioadă (în anumiți ani, unele rute au înregistrat reduceri ușor mai mari decât în anul de referință 2026, iar în alți ani, ușor mai mici).

- (139) În al treilea rând, potrivit Wizz Air Malta, vânzarea propusă de TAROM a unui sau mai multor sloturi orare de la aeroportul [...], care a fost aprobată de acționarii TAROM în iulie 2023, ar putea avea loc la un preț care să nu reflecte valoarea justă de piață. În cazul în care prețul convenit este mai mic decât valoarea de piață, acest lucru ar putea constitui un ajutor pentru cumpărător. Totuși, pe baza informațiilor publice, Wizz Air Malta nu știe dacă TAROM intenționează să continue vânzarea și la ce preț.

6.9. Observațiile României cu privire la plângerea depusă de Wizz Air Malta

- (140) La 28 martie, 4 aprilie, 16 aprilie, 19 aprilie și 24 aprilie 2024, România și-a prezentat observațiile cu privire la plângerea depusă de Wizz Air Malta.
- (141) În ceea ce privește prima afirmație, referitoare la injecțiile de capital ilegale, România explică mai întâi că, în conformitate cu temeiul juridic al ajutorului, consemnat în prima decizie privind compensarea pagubelor prin care s-a aprobat ajutorul de stat sub forma unei garanții publice, precum și în temeiul acordului de garantare propriu-zis, Ministerul Transporturilor, în calitate de proprietar majoritar al TAROM, are obligația de a furniza mijloacele financiare pentru a asigura rambursarea împrumutului garantat. România susține că, întrucât nu este parte la contractul de împrumut, Ministerul Transporturilor nu poate rambursa în mod direct banca creditoare și că, în conformitate cu legislația română, singurul său mijloc de a furniza companiei TAROM finanțarea necesară este o majorare de capital în schimbul unor acțiuni noi.
- (142) România explică, de asemenea, că deciziile acționarilor de aprobare a injecțiilor de capital nu sunt întotdeauna urmate de injecții efective, astfel cum reiese din deciziile înregistrate în adunările ulterioare ale acționarilor, care aduc valoarea efectivă a injecțiilor de capital efectuate pe baza primei decizii a Comisiei privind compensarea pagubelor la 12 518 000 RON (aproximativ 2,7 milioane EUR) până în prezent, corespunzând primelor trei tranșe ale împrumutului corespunzător.
- (143) Această sumă este inclusă în ajutorul de restructurare notificat, în special în majorarea de capital de 45,77 milioane EUR (a se vedea considerentul 18), ținând seama de faptul că suma de 2,7 milioane EUR a fost necesară pentru a acoperi nevoile de lichidități ale TAROM în 2023. Suma injectată pe baza celei de a doua decizii a Comisiei privind compensarea pagubelor corespunde exact cuantumului aprobat al ajutorului sub forma unei majorări de capital de 9 439 155 RON (aproximativ 1,9 milioane EUR). România explică, de asemenea, că nu au avut loc alte majorări de capital până în prezent în cursul perioadei de restructurare.
- (144) În ceea ce privește a doua afirmație, privind ajutorul ilegal care rezultă din garanții suplimentare pentru datoria existentă față de CNAB care grevează anumite active ale TAROM drept garanție în caz de neîndeplinire a obligațiilor de plată, autoritățile române consideră că aceasta este, de asemenea, nefondată. Motivul constă în special în faptul că TAROM și CNAB sunt două întreprinderi independente înființate în temeiul dreptului societăților comerciale din România. România afirmă că dispoziția contractuală privind garanția în cauză, care supune executarea garanției suplimentare aprobării acționarului principal, a fost introdusă unilateral de acționarii TAROM. Totuși, deși Ministerul Transporturilor este proprietarul majoritar atât al TAROM, cât și al CNAB, acesta intră sub incidența Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice. Normele respective precizează că autoritatea de supraveghere publică (și anume Ministerul Transporturilor) nu poate interveni în procesul decizional, în gestionarea și în funcționarea curentă a întreprinderilor publice și că orice decizie luată cu încălcarea acestei limitări este nulă și neavenită. Autoritățile române consideră că aceste dispoziții ar împiedica Ministerul Transporturilor să refuze să își dea acordul în cazul în care CNAB ar decide să își exercite drepturile privind executarea garanției. În plus, România subliniază că TAROM și CNAB se comportă strict ca operatori economici privați în economia de piață în ceea ce privește obligațiile existente între acestea, după cum reiese din: (i) mai multe decizii ale acționarilor prin care se solicită conducerii CNAB să ia toate măsurile necesare pentru a preveni orice prejudiciu adus CNAB și prin care se mandatează consiliul de administrație să se ocupe de o eventuală extindere a garanțiilor, fără a se face referire la necesitatea de a obține aprobarea autorității de supraveghere ⁽⁷⁶⁾; (ii) continuarea plăților de către TAROM pentru a-și reduce datoria față de CNAB; (iii) decizia comercială a CNAB de a amâna anumite datorii atât timp cât există o bunăvoință evidentă din partea TAROM; (iv) extinderea garanțiilor în favoarea CNAB cu gajuri suplimentare, de exemplu pentru creanțele din vânzarea slotului orar [...] ca urmare a deciziei acționarilor CNAB de a recurge la toate mijloacele legale pentru a evita prejudicierea CNAB ⁽⁷⁷⁾; (v) faptul că datoria TAROM face obiectul unor penalități de întârziere, astfel încât CNAB primește o contraprestație pentru prelungirea termenelor de rambursare; (vi) CNAB este conștient de faptul că

⁽⁷⁶⁾ De exemplu, Hotărârea acționarilor CNAB nr. 14 din 10 octombrie 2022 punctele 3 și 4, Hotărârea acționarilor CNAB nr. 18 din 5 decembrie 2022 punctul 3, Anunțul de convocare nr. 147 al CNAB din 22.5.2023 punctul 1, împreună cu Hotărârea acționarilor CNAB nr. 11 din 27 iunie 2023 punctul 1.

⁽⁷⁷⁾ Hotărârea acționarilor CNAB nr. 14, op. cit.

executarea imediată a garanțiilor ar conduce probabil la insolvența TAROM, în timp ce aprobarea planului de restructurare de către Comisie ar permite TAROM să își ramburseze datoria acumulată cu penalități de întârziere în viitorul apropiat. În plus, pentru a sublinia faptul că dispoziția contractuală în cauză nu are nicio influență asupra comportamentului comercial al TAROM, consiliul de administrație al TAROM a solicitat adunării acționarilor să o elimine din acordul de garanție relevant încheiat între CNAB și TAROM. România s-a angajat să prezinte Comisiei acordul modificat, după ce va fi adoptat. La 17 aprilie 2024, România a prezentat Hotărârea nr. 9/16.4.2024 a adunării generale a acționarilor, prin care se respinge modificarea acordului de garantare care a introdus o dispoziție conform căreia executarea garanțiilor ar necesita acordul autorității de supraveghere (Ministerul Transporturilor) și prin care se solicită Consiliului de administrație să ia toate măsurile necesare pentru a elimina această dispoziție din acordul de garanție.

- (145) În ceea ce privește a treia afirmație, referitoare la vânzarea slotului orar [...] sub valoarea pieței, România afirmă că TAROM a depus toate eforturile pentru a obține cel mai mare preț de vânzare pentru slotul respectiv. Acest lucru este demonstrat de numeroși factori, cum ar fi, în special, faptul că: (i) TAROM a comandat o evaluare expertului independent [...] pentru a estima valoarea de piață a vânzării și închirierii slotului orar [...] înainte de începerea procedurii de licitație și pentru a însoți procesul de vânzare; (ii) TAROM a căutat în mod activ oferte de la aproximativ 20 de societăți după discutarea opțiunilor și a cumpărătorilor potențiali cu Airport Coordination Limited, cel mai mare coordonator de sloturi orare din lume; (iii) în cursul primului proces de vânzare, care a început în martie 2023, TAROM a solicitat oferte îmbunătățite și ulterior a selectat societatea care a depus oferta cea mai mare, apoi a continuat negocierile contractuale pe parcursul mai multor luni, până când ofertantul a fost nevoit să abandoneze procesul în noiembrie 2023 [...]; (iv) un al doilea proces de vânzare a fost lansat de TAROM în decembrie 2023 și, din nou, [...] (a se vedea considerentul 119).

7. EVALUAREA MĂSURILOR DE AJUTOR DE RESTRUCTURARE

- (146) Comisia va evalua mai întâi dacă finanțarea publică a planului de restructurare al companiei TAROM, astfel cum este definit în considerentul 18, implică ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, în caz afirmativ, va stabili ulterior dacă un astfel de ajutor este legal și compatibil cu piața internă.

7.1. Existența ajutorului de stat

- (147) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, „[c]u excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.
- (148) Calificarea unei măsuri drept ajutor în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din TFUE presupune, prin urmare, îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții: (i) măsura trebuie să fie imputabilă statului și să fie finanțată prin intermediul resurselor de stat; (ii) măsura trebuie să confere un avantaj beneficiarului său; (iii) acest avantaj trebuie să fie selectiv; și (iv) măsura trebuie să denatureze concurența sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- (149) Comisia constată că România a notificat măsurile ca reprezentând ajutor de stat. Această notificare nu exonerează Comisia de obligația de a examina ea însăși dacă măsurile implică un ajutor de stat.

7.1.1. Resursele de stat și imputabilitatea în sarcina statului

- (150) Astfel cum se prevede în considerentul 30 din decizia privind ajutorul pentru salvare, împrumutul de 175 952 000 RON (aproximativ 36,66 milioane EUR) în favoarea TAROM urma să fie acordat de Ministerul Finanțelor Publice prin intermediul Trezoreriei Statului în condițiile unui contract de împrumut încheiat între acest minister și TAROM, în temeiul unei ordonanțe de urgență a Guvernului României. Prin urmare, decizia de a acorda

împrumutul pentru salvare era imputabilă statului și implica resurse de stat. În cadrul ajutorului de restructurare, suma corespunzătoare împrumutului pentru salvare (inclusiv dobânda și orice diferențe de curs valutar) va fi anulată (a se vedea considerentul 18). Decizia de a renunța la rambursarea împrumutului pentru salvare cu dobândă este luată de stat și va fi suportată de la bugetul de stat.

- (151) Astfel cum se menționează în considerentul 19, temeiul juridic pentru acordarea ajutorului de restructurare este Ordonanța Guvernului nr. 45/1997, astfel cum a fost modificată prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 113/2021, iar în conformitate cu aceste ordonanțe, finanțarea măsurilor de ajutor de restructurare va fi asigurată de Ministerul Transporturilor. Prin urmare, decizia de acordare a celor două măsuri de ajutor de restructurare a fost luată de stat, iar finanțarea ambelor măsuri provine de la bugetul de stat.
- (152) În consecință, Comisia concluzionează că măsurile de ajutor de restructurare notificate implică resurse de stat, iar deciziile de acordare a măsurilor sunt imputabile statului.

7.1.2. Avantajul

- (153) Comisia trebuie să verifice dacă măsurile favorizează TAROM în sensul că niciun operator de pe piață care deține acțiuni în cadrul TAROM nu ar lua, într-o situație cât mai apropiată de cea a României, o decizie similară și nu ar acorda aceleași măsuri în aceleași condiții, lăsând deoparte beneficiile preconizate de România în calitatea sa de autoritate publică ⁽⁷⁸⁾.
- (154) Prezența unui astfel de avantaj poate fi dedusă din faptul că TAROM are pierderi acumulate semnificative și un capital propriu negativ (considerentele 13 și 88), aproape toate activele TAROM sunt deja gajate ca garanții pentru finanțări anterioare sau actuale, iar TAROM nu a reușit să obțină capital suficient sau să atragă finanțare prin îndatorare în condiții de piață fără sprijin public (considerentele 17, 53 și 54).
- (155) Măsurile vor ajuta TAROM să își finanțeze continuarea activității și punerea în aplicare a planului său de restructurare, oferindu-i acces la o finanțare pe care TAROM, date fiind situația sa specifică și circumstanțele actuale, nu a reușit să o obțină pe piață. În această privință, este îndoielnic că TAROM ar putea atrage o astfel de finanțare de pe piața privată în condiții similare.
- (156) În consecință, Comisia concluzionează că măsurile conferă un avantaj economic companiei TAROM în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.1.3. Selectivitatea

- (157) Măsurile vor fi acordate exclusiv în beneficiul companiei TAROM. Astfel cum a precizat Curtea de Justiție ⁽⁷⁹⁾, în cazul ajutorului individual, identificarea avantajului economic permite, în principiu, să se prezume selectivitatea unei măsuri. Acest lucru este valabil indiferent dacă există operatori pe piețele relevante care se află într-o situație comparabilă. În orice caz, măsurile notificate nu fac parte dintr-o măsură mai amplă de politică economică generală de a oferi același tip de sprijin ad-hoc tuturor întreprinderilor care se află într-o situație de drept și de fapt comparabilă din perspectiva obiectivului măsurilor (având în vedere că toți operatorii economici ar trebui, în principiu, să își acopere propriile costuri) și care își desfășoară activitatea în sectorul aviației sau în alte sectoare economice, ci sunt puse doar la dispoziția companiei TAROM.
- (158) În consecință, Comisia concluzionează că măsurile sunt selective în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.1.4. Denaturarea concurenței și impactul asupra schimburilor comerciale

- (159) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul comerțului intra-Uniune, acestea din urmă trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv. Este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise

⁽⁷⁸⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 20 septembrie 2017, Comisia/Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, punctul 59; Hotărârea Curții de Justiție din 5 iunie 2012, Comisia/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punctele 78, 79 și 103.

⁽⁷⁹⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 4 iunie 2015, Comisia/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punctul 60.

concurenței. În această privință, faptul că un sector economic a fost liberalizat la nivelul Uniunii este un element care ar putea caracteriza un efect real sau potențial al ajutorului asupra concurenței și asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.

- (160) TAROM furnizează servicii de transport aerian de pasageri către, dinspre și în interiorul României și concurează pe această piață în special cu Wizz Air, Ryanair, HiSky, Lufthansa și alte companii aeriene. Piața aviației este deschisă concurenței în Uniune și furnizării de servicii dintr-un stat membru în altul. Măsurile oferă finanțare companiei TAROM în condiții pe care aceasta nu ar fi putut să le obțină pe piața privată și o scutește de taxe pe care ar fi trebuit să le suporte în condiții normale de piață. Măsurile consolidează astfel poziția TAROM pe piața transportului aerian din România în comparație cu concurenții săi, care nu au beneficiat de aceste măsuri.
- (161) În consecință, măsurile de ajutor de restructurare pot să denatureze sau amenință să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

7.1.5. Concluzie cu privire la existența ajutorului de stat

- (162) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că măsurile de ajutor de restructurare constituie ajutor de stat în înțelesul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

7.2. Legalitatea măsurilor de ajutor de restructurare

- (163) Comisia observă că în 2023 au fost deja efectuate majorări de capital în valoare totală de 2,7 milioane EUR, din totalul majorării de capital notificate de 45,77 milioane EUR (considerentele 18 și 19). De asemenea, Comisia observă că, în conformitate cu OUG, restul măsurilor de ajutor de restructurare notificate nu vor fi puse în aplicare înainte de aprobarea lor de către Comisie (considerentul 19).
- (164) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că România a acordat acea parte a măsurilor notificate fără o decizie a Comisiei prin care măsurile să fie constatate a fi compatibile cu piața internă. Procedând astfel, România a încălcat obligația de standstill prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE. Prin urmare, partea respectivă din măsurile de ajutor de restructurare notificate în favoarea TAROM constituie ajutor de stat ilegal.

7.3. Compatibilitatea ajutorului cu piața internă

- (165) În temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, Comisia poate considera compatibile cu piața internă ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.
- (166) Din notificare nu rezultă că ajutorul de restructurare sau condițiile aferente acestuia sau activitățile economice facilitate de acesta ar putea implica o încălcare a unei dispoziții relevante din dreptul Uniunii. În special, Comisia nu a trimis României un aviz motivat privind o posibilă încălcare a dreptului Uniunii care ar avea legătură cu acest caz și nici nu a primit plângeri sau informații care să sugereze că ajutorul de stat, condițiile aferente acestuia sau activitățile economice facilitate de ajutor ar putea fi contrare unor dispoziții relevante din dreptul Uniunii.
- (167) Conform articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, pentru ca ajutorul să fie declarat compatibil, pe de o parte, acesta trebuie să vizeze facilitarea dezvoltării anumitor activități sau a anumitor regiuni economice și, pe de altă parte, nu trebuie să modifice în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.
- (168) În ceea ce privește prima condiție, Comisia verifică dacă ajutorul este destinat să faciliteze dezvoltarea anumitor activități economice. În ceea ce privește a doua condiție, Comisia pune în balanță efectele pozitive ale ajutorului propus pentru dezvoltarea activităților pe care ajutorul urmărește să le sprijine și efectele negative pe care ajutorul le poate avea asupra pieței interne⁽⁸⁰⁾.

⁽⁸⁰⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 22 septembrie 2020, Austria/Comisia (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punctul 19.

- (169) În Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia a stabilit criteriile pe care le examinează atunci când evaluează compatibilitatea ajutorului de restructurare al unei întreprinderi cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE ⁽⁸¹⁾.
- (170) România consideră că ajutorul de restructurare poate fi declarat compatibil cu piața internă în temeiul Orientărilor privind salvarea și restructurarea.
- (171) Având în vedere natura și obiectivul ajutorului de stat în cauză, precum și afirmațiile autorităților române, Comisia va evalua dacă finanțarea planificată pentru sprijinirea restructurării respectă criteriile relevante prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (172) Atunci când examinează dacă ajutorul de restructurare are un efect negativ asupra condițiilor schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun, Comisia efectuează un test comparativ în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE și cu Orientările privind salvarea și restructurarea. Dacă beneficiarul este eligibil pentru a primi ajutor de restructurare, Comisia efectuează acest test punând în balanță efectele pozitive ale ajutorului și efectele negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre, create prin impactul ajutorului de stat. Atunci când efectuează această evaluare, Comisia ia în considerare necesitatea intervenției statului, caracterul adecvat, proporționalitatea, transparența ajutorului, principiul „pentru prima și ultima dată” și măsurile de limitare a denaturărilor concurenței prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea.

7.3.1. *Eligibilitatea: domeniu de aplicare sectorial și întreprindere aflată în dificultate*

- (173) Pentru a fi eligibil pentru ajutor de restructurare, un beneficiar trebuie să fie considerat întreprindere aflată în dificultate, astfel cum este definită în secțiunea 2.2 din Orientările privind salvarea și restructurarea. Mai precis, punctul 20 din Orientările privind salvarea și restructurarea prevede că o întreprindere este considerată a fi în dificultate în cazul în care, fără intervenția statului, aceasta va fi obligată, aproape sigur, să își înceteze activitatea în termen scurt sau mediu. Acest lucru este valabil atunci când apare cel puțin una dintre circumstanțele descrise la punctul 20 literele (a)-(d) din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (174) Astfel cum se explică în considerentul 7 din decizia de inițiere a procedurii și în considerentele 6, 53 și 57 din decizia privind ajutorul pentru salvare, TAROM a epuizat mai mult de jumătate din capitalul său social subscris din cauza pierderilor acumulate și, prin urmare, a îndeplinit criteriul prevăzut la punctul 20 litera (a) din Orientările privind salvarea și restructurarea începând cu 31 decembrie 2018 și până la adoptarea deciziei de inițiere a procedurii, în iulie 2021 (a se vedea considerentul 39 din decizia respectivă). Această situație nu s-a schimbat din iulie 2021, astfel cum reiese din datele financiare prezentate de România, descrise în considerentele 13, 16 și 88, care arată că TAROM a continuat să înregistreze pierderi după 2019 și a avut un capital propriu negativ la sfârșitul anului 2023. Rezultă că TAROM îndeplinește criteriul de la punctul 20 litera (a) din Orientările privind salvarea și restructurarea și, prin urmare, se califică drept întreprindere aflată în dificultate.
- (175) Conform punctului 21 din Orientările privind salvarea și restructurarea, o întreprindere nou-creată, și anume o întreprindere aflată în primii trei ani de funcționare în domeniul de activitate respectiv, nu este eligibilă pentru ajutor de restructurare. TAROM nu este o întreprindere nou-creată în sensul Orientărilor privind salvarea și restructurarea, deoarece a fost înființată în 1954 (a se vedea considerentul 8), cu mai mult de trei ani în urmă.
- (176) Conform punctului 22 din Orientările privind salvarea și restructurarea, o întreprindere care face parte dintr-un grup mai mare de întreprinderi sau care este preluată de acesta nu este, în mod normal, eligibilă pentru ajutor de restructurare, cu excepția cazului în care se poate demonstra că dificultățile întreprinderii sunt intrinseci și nu sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului și că dificultățile sunt prea grave pentru a fi soluționate de către grup.
- (177) Dificultățile companiei TAROM sunt generate în principal de flota învechită și neomogenă și de ineficiențele operaționale (considerentul 15). TAROM nu aparține unui grup mai mare de întreprinderi și este controlată exclusiv de stat, prin intermediul Ministerului Transporturilor (considerentul 8), fiind așadar o întreprindere publică în care statul exercită un control exclusiv în temeiul dreptului său de proprietate și al participației deținute ⁽⁸²⁾. Prin urmare, TAROM nu face parte dintr-un grup mai mare și nici nu este în curs de preluare de către un grup.

⁽⁸¹⁾ Orientările privind salvarea și restructurarea, punctul 38.

⁽⁸²⁾ A se vedea articolul 2 litera (b) din Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi (JO L 318, 17.11.2006, p. 17).

- (178) Din faptul că statul deține controlul exclusiv asupra TAROM rezultă că, în cazul de față, orice sprijin financiar din partea statului acordat companiei TAROM pentru a o ajuta să facă față dificultăților sale ar putea fi considerat ajutor, cu excepția cazului în care este acordat în condiții de piață. Prin urmare, deși dificultățile companiei TAROM sunt intrinseci, nu se pune problema dacă ele sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului și dacă dificultățile sunt prea grave pentru a fi soluționate de către grup.
- (179) În plus, conform punctului 18 din Orientările privind salvarea și restructurarea, întreprinderile care își desfășoară activitatea în sectorul cărbunelui sau în sectorul siderurgic și întreprinderile financiare nu sunt eligibile pentru ajutor în temeiul Orientărilor privind salvarea și restructurarea. Astfel cum se menționează în considerentul 9, TAROM își desfășoară activitatea în domeniul transportului aerian de pasageri, de mărfuri și de trimiteri poștale. Rezultă că TAROM nu își desfășoară activitatea în sectorul cărbunelui sau în sectorul siderurgic și nici nu este o întreprindere financiară, prin urmare nu este exclusă de la primirea ajutorului de restructurare în temeiul punctului 18 din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (180) Pe baza celor menționate mai sus, Comisia concluzionează că TAROM este o întreprindere aflată în dificultate și este eligibilă pentru ajutor de restructurare.

7.3.2. Ajutorul facilitează dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice

- (181) În conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, pentru a fi considerate compatibile cu piața internă, ajutoarele de stat trebuie să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice.
- (182) În acest sens, pentru a demonstra că un ajutor de restructurare este destinat să faciliteze dezvoltarea unor astfel de activități sau regiuni, statul membru care acordă ajutorul trebuie să demonstreze că ajutorul urmărește să prevină dificultăți sociale sau să remedieze o disfuncționalitate a pieței. În contextul specific al ajutorului de restructurare, Comisia observă că, astfel cum se recunoaște la punctul 43 din Orientările privind salvarea și restructurarea, ieșirea de pe piață este importantă pentru procesul mai amplu de creștere a productivității. Prin urmare, simplul fapt de a împiedica ieșirea de pe piață a unei întreprinderi nu justifică în mod suficient acordarea unui ajutor de stat. Dimpotrivă, ajutoarele pentru salvare și restructurare se numără printre tipurile de ajutoare de stat care denaturează cel mai mult concurența, deoarece interferează cu procesul de ieșire de pe piață. Cu toate acestea, în anumite situații, restructurarea unei întreprinderi aflate în dificultate poate contribui la dezvoltarea unor activități sau regiuni economice, inclusiv în afara activităților desfășurate de beneficiar. Acesta este cazul în care, în absența ajutorului respectiv, falimentul beneficiarului ar conduce la situații de disfuncționalitate a pieței sau de dificultăți sociale, împiedicând dezvoltarea unor activități și/sau a unor regiuni economice care ar fi afectate de astfel de situații. O listă neexhaustivă a acestor situații este prevăzută la punctul 44 din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (183) Astfel de situații apar, printre altele, atunci când beneficiarul, căruia ajutorul urmărește să îi prevină falimentul, prestează un serviciu important greu de reprodus și în cazul căruia ar fi dificil ca un concurent să îi ia locul, ceea ce ar putea conduce la un risc de perturbare a acestui serviciu important [punctul 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea]. Permițând beneficiarului să își continue activitatea, ajutorul împiedică astfel o disfuncționalitate a pieței sau dificultăți sociale. În cazul ajutorului de restructurare, acest lucru este valabil însă numai atunci când ajutorul permite beneficiarului să concureze pe piață prin forțe proprii, lucru care ar fi asigurat doar dacă ajutorul se bazează pe punerea în aplicare a unui plan de restructurare care să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului.
- (184) Deși, în decizia de inițiere a procedurii, nu a exprimat îndoeli cu privire la îndeplinirea criteriului privind dificultățile sociale și/sau disfuncționalitatea pieței, Comisia a primit observații referitoare la acest aspect de la o parte interesată, compania aeriană Wizz Air. Wizz Air a susținut în special că TAROM a pierdut cotă de piață în ultimii ani în favoarea Wizz Air și Blue Air, care, la data prezentării observațiilor de către Wizz Air, dețineau 40 % și, respectiv, 13 % din piață. Ca urmare, potrivit Wizz Air, TAROM nu a jucat un rol important pe piața transportului aerian din România care să poată fi asimilat cu cel al unui furnizor național de infrastructură.
- (185) Prin urmare, Comisia va evalua mai întâi dacă ajutorul este destinat să prevină o situație de disfuncționalitate a pieței sau de dificultăți sociale (secțiunea 7.3.2.1) și dacă este însoțit de un plan de restructurare pentru restabilirea viabilității pe termen lung a beneficiarului (secțiunea 7.3.2.2).

7.3.2.1. Prevenirea unor dificultăți sociale sau a unei disfuncționalități a pieței, care contribuie la dezvoltarea unei activități sau a unei regiuni economice

- (186) Printre situațiile în care salvarea unei întreprinderi aflate în dificultate poate contribui la dezvoltarea unor activități sau a unor regiuni economice, punctul 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea menționează cazurile în care există un risc de perturbare a unui serviciu important care este dificil de reprodus și în cazul căruia ar fi dificil ca un concurent să ia locul beneficiarului.
- (187) Pe baza datelor prezentate de România, Comisia consideră că TAROM joacă un rol important în asigurarea conectivității pentru cetățenii, întreprinderile și regiunile din România.
- (188) În special, spre deosebire de principalii săi concurenți care își desfășoară activitatea în prezent pe piața românească, și anume Wizz Air și Ryanair (considerentul 10), TAROM exploatează o rețea de tip radial (considerentul 130), conectând diferitele regiuni ale României cu capitala și asigurând zboruri internaționale de legătură. Acest lucru le permite pasagerilor să aibă acces la rute care nu sunt deservite de aeroportul lor de proximitate.
- (189) În plus, TAROM se axează pe asigurarea de legături către aeroporturile principale cu frecvențe bune și la ore convenabile pentru pasagerii săi, aspect deosebit de important pentru pasagerii sensibili la factorul timp, cum ar fi clienții comerciali (considerentul 129).
- (190) Legăturile cu aeroporturile principale cu frecvențe bune și la ore convenabile sunt deosebit de importante pentru piața românească, din cauza stării precare a rețelei feroviare și rutiere din România, care face ca deplasările pe calea ferată sau pe șosea să fie mult mai lungi decât cele cu avionul, nefiabile și neconfortabile (a se vedea considerentele 132-134). La 29 martie 2024, TAROM era operator unic pe 10 rute, iar pe alte nouă exista o singură altă companie aeriană ⁽⁸³⁾ (considerentul 130). Aceasta înseamnă că, dacă TAROM ar ieși de pe piață, rutele pe care compania operează în prezent singură nu ar mai fi deservite, iar pe rutele pe care există în prezent o singură altă companie aeriană ar apărea o situație de monopol. TAROM se confruntă în prezent cu mai mulți concurenți doar pe nouă ⁽⁸⁴⁾ rute (a se vedea și considerentul 197).
- (191) Principalii concurenți ai TAROM de pe piața românească operează legături directe și este puțin probabil să își modifice modelul de rute, deoarece urmăresc să obțină rezultatul cel mai eficient din punctul de vedere al costurilor selectând aeroporturile și/sau sloturile orare care oferă cel mai mic preț (considerentele 127 și 128). În plus, companiile aeriene tradiționale precum Lufthansa și Air France-KLM direcționează în principal pasagerii din București către propriile noduri, mai degrabă decât să conecteze regiunile românești între ele sau Bucureștiul cu alte orașe importante din întreaga lume (a se vedea și considerentele 128 și 129). Acest lucru ar lăsa nedeserviți mulți pasageri regionali care se bazează pe modelul radial și ar afecta negativ clienții comerciali, care trebuie să își optimizeze durata călătoriei și au nevoie de legături fiabile la ore și frecvențe convenabile.
- (192) Comisia observă că, la punctul 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea, menționarea unui furnizor național de infrastructură este doar cu titlu de exemplu și nu implică faptul că orice întreprindere care ar putea fi restructurată datorită importanței serviciului pe care îl furnizează în sensul punctului respectiv ar trebui să fie asimilată rolului unui furnizor național de infrastructură.
- (193) În plus, nici dimensiunea pieței pe care întreprinderea își desfășoară activitatea sau cota sa de piață nu este

⁽⁸³⁾ Wizz Air și-a anunțat începerea activității pe ruta OTP-Budapesta de la 17 iunie 2024. De la această dată, TAROM ar fi operator unic pe nouă rute și ar exista un duopol pe 10 rute.

⁽⁸⁴⁾ Odată ce TAROM își va fi vândut slotul orar [...], numărul de rute pe care se confruntă cu mai mult de un concurent va fi de opt.

determinantă pentru a stabili importanța serviciului care riscă să fie perturbat. Acest lucru a fost confirmat recent de Curtea de Justiție într-un recurs introdus de Wizz Air⁽⁸⁵⁾ privind ajutorul pentru salvare în favoarea TAROM. În hotărârea pronunțată în cauză respectivă, Curtea a statuat în special că, „deși dimensiunea pieței pe care operează beneficiarul ajutorului și cota pe care acesta o deține pe piața respectivă pot fi factori care indică importanța serviciului pe care îl asigură acest beneficiar, nu reiese nici din cuprinsul punctului 44 litera (b) din [Orientările privind salvarea și restructurarea], nici din contextul său că aceasta ar depinde în mod necesar de acești factori și că printre altele falimentul beneficiarului ajutorului nu ar putea să genereze o dificultate socială gravă sau o disfuncționalitate puternică a pieței decât cu condiția ca piața pe care operează să depășească o anumită dimensiune”. Curtea de Justiție a confirmat opinia Tribunalului potrivit căreia dimensiunea redusă a pieței nu exclude calificarea unui serviciu furnizat pe această piață ca fiind important în sensul Orientărilor privind salvarea și restructurarea, în special atunci când, astfel cum a constatat Tribunalul, încetarea activității TAROM, care implică un risc concret de perturbare a anumitor servicii de transport aerian de pasageri în România, ar fi în detrimentul conectivității regiunilor din România deservite exclusiv de această companie aeriană și al situației economice a acestor regiuni.

- (194) Deși este adevărat că, timp de mai mulți ani, cota de piață a TAROM a scăzut sau a stagnat, beneficiarul a reușit să își mărească semnificativ numărul de pasageri în ultimii ani, de la 2,41 milioane în 2017 la 3,13 milioane în 2019 (a se vedea și considerentul 99). Ca urmare a punerii în aplicare a planului său de restructurare, precum și a încetării activității Blue Air în septembrie 2022 (a se vedea și considerentul 131), este probabil ca această tendință să continue în viitor, astfel cum arată și previziunile de afaceri ale TAROM. În orice caz, nu cota de piață a TAROM, ci rolul său în asigurarea conectivității regiunilor României este cel care demonstrează importanța serviciului TAROM în sensul punctului 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (195) Astfel cum s-a menționat deja în considerentele 43, 44 și 45 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia este conștientă de faptul că pe anumite rute interne operate de TAROM au apărut concurenți. De exemplu, în vara anului 2020, compania Blue Air a intrat pe trei rute pe care TAROM era singurul operator: București-Oradea (rută care, în urma încetării activității Blue Air, este din nou operată exclusiv de TAROM), Cluj-Iași și Iași-Timișoara (pe care TAROM nu mai operează în prezent și nu a intrat nicio altă companie aeriană de când Blue Air și TAROM au încetat să exploateze aceste rute), urmată de HiSky pe rutele București-Timișoara și București-Cluj în 2021. Acest lucru pare să indice faptul că dimensiunea aeronavei nu este neapărat un impediment pentru concurenți în ceea ce privește accesul pe rutele interne, unde cererea este, în general, mai mică decât pe rutele internaționale. În plus, în ceea ce privește rutele internaționale, puținele exemple de diferențe de preț între TAROM și alți transportatori prezentate de România nu sunt suficient de solide pentru a permite Comisiei să formuleze o concluzie cu privire la posibilele creșteri de prețuri și la lipsa unei intrări alternative în cazul în care TAROM ar ieși de pe aceste rute.
- (196) Cu toate acestea, deși pe unele rute ar putea intra alți transportatori, cel puțin temporar, nu se poate presupune că concurenții ar fi capabili și dispuși să preia rolul TAROM în ceea ce privește asigurarea unei conectivități convenabile pentru cetățenii și întreprinderile din România la prețuri accesibile (a se vedea considerentul 130), reproducând toate sau o parte importantă a rutelor și serviciilor de zbor pe care TAROM le operează la nivel național și internațional, fără perturbări pentru clienți pe termen mediu și lung. În special, după ieșirea de pe piață a Blue Air, există un risc clar ca regiunile din nordul și centrul României, care, de asemenea, nu sunt bine conectate pe cale rutieră și feroviară cu partea de sud, să fie obligate să recurgă la deplasări cu trenul foarte lungi și incomode sau la rețeaua rutieră, care se află în cea mai mare parte într-o stare precară de întreținere și care cuprinde în mare parte drumuri cu o singură bandă de circulație (a se vedea considerentele 133 și 134).
- (197) În special, la 29 martie 2024, dintr-un total de 28 de rute deservite de TAROM, beneficiarul este operator unic pe cinci rute interne și pe patru rute internaționale (a se vedea considerentul 127), iar pe alte 10 rute (opt internaționale și două interne) există un singur alt concurent (duopol) (a se vedea considerentul 130). Nu există nicio dovadă că concurenții ar fi dispuși să reproducă această rețea oferită prin intermediul sistemului radial pe care îl utilizează compania TAROM. Aceasta conectează aeroporturile regionale la capitală prin intermediul aeroportului OTP, în timp ce concurenții de pe piața românească furnizează în principal servicii directe sau transferă pasageri către nodurile lor (München, Viena, Varșovia etc.). În special, de când compania TAROM a ieșit de pe cele cinci rute (Iași-Timișoara, Cluj-Iași, București-Sibiu, București-Erevan, București-Tbilisi), niciun alt concurent nu a înlocuit-o. După încetarea activității de către Blue Air în septembrie 2022, doar o altă companie aeriană, operatorul nou-intrat HiSky, efectuează în prezent zboruri în interiorul României pe două rute, și anume București-Timișoara și București-Cluj (considerentul 130).
- (198) Legăturile aeriene ale diferitelor regiuni cu capitala sunt deosebit de importante în România, având în vedere starea precară a rețelei rutiere și feroviare românești. Prin urmare, aceasta nu este o opțiune viabilă pentru călătorii pe distanțe mai lungi, după cum o demonstrează întârzierile deosebit de mari (și uneori condițiile dificile) existente pe multe rute. România explică, de exemplu, că regiunile din România, în special regiunile din nord-est, sunt slab

⁽⁸⁵⁾ Hotărârea Curții de Justiție din 11 ianuarie 2024, Wizz Air Hungary/Comisia, C-440/22 P, ECLI:EU:C:2024:26, punctele 35-39.

interconectate, porțiuni importante ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T) nefiind încă finalizate (a se vedea considerentul 133). Ca urmare, transportul aerian este esențial pentru dezvoltarea regională. În acest sens, cele șapte rute interne exploatate de TAROM care leagă aeroportul OTP de aeroporturile din centrul și din nordul țării rămân vitale pentru o conectivitate regională eficientă (a se vedea considerentul 134). Rutele deservite de TAROM fac legătura între regiunile nordice ale României nu numai cu sudul țării, ci și, prin București, cu destinații din străinătate.

- (199) Faptul că TAROM are o dimensiune redusă nu împiedică, în sine, ca serviciul său să fie considerat important în sensul punctului 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea. În plus, existența unui anumit grad de substituibilitate nu exclude în sine riscul de perturbări. De exemplu, pasagerii sensibili la factorul timp, cum sunt persoanele care călătoresc în scop de afaceri, ar putea întâmpina obstacole semnificative în privința deplasării, având în vedere rețeaua rutieră și feroviară precară, ceea ce, la rândul său, poate afecta un număr mare de întreprinderi care se bazează pe flexibilitatea oferită de legăturile numeroase și convenabile asigurate de TAROM între aeroporturile regionale și capitală și invers și, prin extensie, regiunile în care aceste întreprinderi își desfășoară activitatea. Acesta este un serviciu care nu este oferit de transportatorii low-cost precum Wizz Air, care are o ofertă foarte sensibilă la preț și care preferă, de regulă, sloturile orare mai ieftine sau aeroporturile cu cele mai mici taxe. În plus, principalii concurenți ai TAROM operează în special legături directe, Lufthansa și Air France-KLM conectând în principal pasagerii la propriile noduri (a se vedea considerentul 128), iar HiSky nu oferă același nivel de servicii ca TAROM, ci zboară către aeroporturi secundare, cu sloturi orare mai puțin convenabile și oferind doar un număr mic de rute. În acest context, pierderea sistemului radial al TAROM, combinată cu nivelul serviciului pe care îl oferă (sloturi orare convenabile, frecvențe bune, multe aeroporturi principale, prețuri accesibile), ar fi deosebit de dăunătoare și nu există niciun indiciu că concurenții ar reproduce o astfel de rețea și un astfel de serviciu.
- (200) Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul de restructurare va preveni riscul unor perturbări pe piața transportului aerian din România pe care ieșirea de pe piață a TAROM ar putea să le genereze.

Concluzie privind prevenirea dificultăților sociale sau a disfuncționalității pieței

- (201) Deși România a invocat și circumstanțele menționate la punctul 44 literele (c) și (f) din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia este convinsă că condiția de evitare a dificultăților sociale sau a disfuncționalității pieței este îndeplinită în conformitate cu punctul 44 litera (b) din orientările respective, prin urmare nu este necesar să se evalueze argumentele României în acest sens.
- (202) De asemenea, trebuie remarcat faptul că, în decizia de inițiere a procedurii, Comisia nu a exprimat îndoieli cu privire la îndeplinirea acestui criteriu de compatibilitate, deși observațiile formulate de Wizz Air din proprie inițiativă au fost abordate în această secțiune.
- (203) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că ajutorul contribuie la dezvoltarea activității economice de transport aerian în România prin faptul că împiedică ieșirea de pe piață a unei întreprinderi, ceea ce ar fi creat un risc grav de perturbare a unui serviciu important care este greu de reprodus și în cazul căruia ar fi dificil pentru un concurent să ia locul beneficiarului [punctul 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea].

7.3.2.2. Planul de restructurare și restabilirea viabilității pe termen lung

- (204) În conformitate cu punctul 46 din Orientările privind salvarea și restructurarea, acordarea unui ajutor de restructurare trebuie să fie condiționată de punerea în aplicare a unui plan de restructurare care să restabilească viabilitatea beneficiarului. Punerea în aplicare a unor măsuri de restructurare pentru a remedia cauzele care au condus la dificultățile beneficiarului, permițându-i acestuia să devină viabil pe termen lung, reprezintă o condiție necesară pentru ca ajutorul de restructurare să servească dezvoltării activităților și regiunilor economice în care beneficiarul își desfășoară activitatea.
- (205) În conformitate cu punctele 45-48 din Orientările privind salvarea și restructurarea, ajutorul de restructurare ar trebui acordat numai pentru a sprijini un plan de restructurare realist, coerent și cuprinzător, ale cărui măsuri trebuie să fie concepute astfel încât să restabilească viabilitatea pe termen lung într-un interval de timp rezonabil, excluzând orice ajutor suplimentar în plus față de cel care sprijină planul de restructurare al beneficiarului. Planul de restructurare trebuie să identifice cauzele dificultăților și ale deficiențelor beneficiarului și să prezinte modul în care măsurile de restructurare propuse vor remedia problemele de bază ale acestuia.

- (206) Rezultatele restructurării trebuie să fie demonstrate într-un scenariu de referință și într-un scenariu pesimist, în special prin identificarea parametrilor de performanță și a principalilor factori de risc previzibili. Pentru a-și demonstra viabilitatea pe termen lung, beneficiarul trebuie să obțină o rentabilitate adecvată a capitalului investit după acoperirea tuturor costurilor sale, inclusiv a costurilor de amortizare și a cheltuielilor financiare, care să nu depindă de ipoteze optimiste cu privire la factori precum variațiile de preț sau de cerere, și trebuie să fie în măsură să concureze pe piață prin forțe proprii.
- (207) Planul de restructurare actualizat al TAROM a fost conceput pentru abordarea problemelor identificate de beneficiar în urma unei evaluări minuțioase a motivelor dificultăților sale financiare și în scopul restabilirii viabilității sale. Astfel cum se menționează în considerentul 15, principala problemă a TAROM a fost reprezentată de flota sa învechită și neomogenă. Acest aspect este abordat pe deplin de programul de înnoire a flotei (a se vedea secțiunea 6.2.1), care va avea ca rezultat o flotă mai uniformă și mai modernă, adaptată la nevoile TAROM, ceea ce va genera economii semnificative de costuri. În plus, problema rutelor neprofitabile va fi abordată prin programul de optimizare a rutelor care este pus în aplicare în perioada de restructurare și care va avea ca rezultat reducerea numărului de aeronave pe rută și atingerea nivelului de profitabilitate C3 pe toate rutele până în 2029 (a se vedea considerentul 64). A doua problemă majoră a TAROM a fost reprezentată de costurile sale de funcționare ridicate, care vor fi abordate prin creșterea eficienței organizaționale și operaționale, precum și prin optimizarea costurilor (a se vedea considerentul 66 și secțiunile 6.2.3 și 6.2.4). Prin reorganizarea personalului, aceste măsuri vor duce și la îmbunătățirea aspectelor identificate legate de forța de muncă. În cele din urmă, TAROM intenționează, de asemenea, să crească veniturile auxiliare, care erau foarte reduse în trecut, și a început să vândă servicii suplimentare (considerentul 65).
- (208) Durata de șase ani a planului, care cuprinde perioada 1 ianuarie 2021-31 decembrie 2026, nu este nejustificat de lungă, având în vedere că se preconizează că traficul aerian al României va reveni la nivelurile anterioare pandemiei de COVID-19 abia în vara anului 2024 (a se vedea considerentul 89). În plus, unele măsuri de restructurare sunt, prin natura lor, puse în aplicare pe o perioadă mai lungă, de exemplu înnoirea flotei (pentru care mai întâi trebuie negociat și semnat contractul de leasing, apoi trebuie construite și livrate avioanele), prin urmare își vor realiza pe deplin economiile și eficiența abia în 2025, potrivit planului de restructurare al TAROM (considerentele 59-62).
- (209) În următoarea secțiune, Comisia va evalua mai întâi credibilitatea ipotezelor care stau la baza planului de restructurare actualizat al beneficiarului și apoi va analiza datele din care reiese că viabilitatea beneficiarului va fi restabilită la sfârșitul planului respectiv.

Evaluarea principalelor ipoteze care stau la baza proiecțiilor financiare

- (210) Comisia a analizat cu atenție principalele ipoteze care stau la baza proiecțiilor financiare ale planului de restructurare actualizat prezentat de România.
- (211) În ceea ce privește credibilitatea ipotezelor care stau la baza proiecțiilor privind veniturile, Comisia observă că, în ceea ce privește volumele, TAROM a aplicat scenariile de proiecție post-COVID-19 ale Eurocontrol privind cererea de transport aerian⁽⁸⁶⁾ pe rutele pe care va continua să le exploateze după punerea în aplicare a măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței (printre care se numără reducerea flotei sale în perioada de restructurare, precum și reducerea numărului de rute deservite de TAROM și reducerea numărului de zboruri pe aceste rute). Nivelul de reducere a numărului de zboruri comparativ cu 2019 este prezentat în tabelul 11.

Tabelul 11

Evoluția numărului (real și preconizat) de zboruri ale TAROM începând din 2019

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (212) Combinația dintre numărul total redus de rute, zboruri și aeronave duce la o scădere globală a LKD cu [...] % (luând

⁽⁸⁶⁾ A se vedea notele de subsol 48 și 50 în ceea ce privește opțiunea TAROM și utilizarea previziunilor Eurocontrol.

în considerare doar rutele cu nivel de profitabilitate C1), la o reducere a LKD cu [...] % (luând în considerare toate rutele) și la o reducere cu [...] % (atunci când sunt incluse zborurile charter) în comparație cu scenariul de referință din 2019, astfel cum se poate observa în tabelul 12. Comisia observă, de asemenea, că previziunile TAROM privind traficul pe toate rutele incluse în proiecțiile sale se bazează pe propriile cifre și modele reale până în 2022, precum și pe piața totală estimată de IATA pentru restul perioadei de restructurare ⁽⁸⁷⁾.

Tabelul 12

Evoluția LKD a TAROM (în milioane LKD)

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (213) În timp ce LKD măsoară oferta, volumul de pasageri reprezintă o măsură a cererii. Utilizarea unor aeronave mai mari pentru mai multe destinații va stimula cererea printr-o mai bună stabilire a prețurilor, va contribui la maximizarea profitabilității rutelor și la creșterea factorilor de încărcare. Factorul de încărcare cu pasageri, care determină porțiunea de capacitate utilizată sau solicitată, este asociat cu capacitatea LKD. Într-adevăr, cu o flotă redusă și plafonată, TAROM ar putea să funcționeze în mod viabil numai dacă își poate utiliza aeronavele într-un mod mai eficient, cu factori de încărcare mai mari.
- (214) În 2019, TAROM era departe de a funcționa ca o companie aeriană eficientă, întrucât factorul său de încărcare pentru anul respectiv a fost de doar [...] %, cel mai scăzut dintre primele cinci companii aeriene care își desfășurau activitatea pe piața românească. Acesta a fost, de asemenea, semnificativ mai mic decât factorul de încărcare mediu înregistrat la nivel european, de 85,2 % ⁽⁸⁸⁾.
- (215) De atunci, măsurile de optimizare comercială au condus la o îmbunătățire constantă a acestui indicator esențial de eficiență pentru TAROM, deși există încă posibilități semnificative de creștere în comparație cu concurența.

Figura 2

Factorul de încărcare ⁽⁸⁹⁾ pentru primele cinci companii aeriene care își desfășoară activitatea în România (% estimare pentru perioada 2019-2023)

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (216) În acest sens, astfel cum se arată în tabelul 13, TAROM a înregistrat progrese semnificative după perioada pandemiei de COVID-19, cu creșteri ale factorului de încărcare de aproape [...] % în medie în 2023 comparativ cu 2019.

Tabelul 13

Evoluția factorului de încărcare al TAROM 2023/2022 (post-COVID-19) față de 2019 (înainte de COVID-19)

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

⁽⁸⁷⁾ Piața totală pentru perioada 2018-2022 se bazează pe calculele IATA privind cotele de piață ale TAROM și pe datele reale ale TAROM privind PAX pentru perioada 2018-2022. Piața totală pentru perioada 2023-2029, pe baza valorii din 2019 și a ratelor de redresare ale Eurocontrol. Cotele de piață se bazează pe calculele IATA privind traficul aerian din perioada 2018-2022. Cota de piață a TAROM pentru perioada 2023-2029 se bazează pe nivelul PAX estimat în modelul său și pe piața totală estimată.

⁽⁸⁸⁾ Din „IATA State of the region: Europe” (IATA Situația regiunii: Europa) din iunie 2020, care se poate accesa la adresa: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/regional-briefing---europe---june-2020/>. O sursă alternativă este reprezentată de informațiile publicate de OACI pentru 2019, care arată un factor de încărcare aproximativ identic (85 %), disponibile la adresa: https://www.icao.int/annual-report-2019/Documents/ARC_2019_Air%20Transport%20Statistics.pdf (pagina 4).

⁽⁸⁹⁾ Pentru Wizz Air, Lufthansa, Ryanair și Air France-KLM, factorul de încărcare prezentat este calculat pentru baza operațională totală, nu doar pentru România. Factorii de încărcare sunt indicați potrivit rapoartelor anuale (în conformitate cu calendarele exercițiilor financiare) pentru toate companiile aeriene, cu excepția TAROM (sunt prezentate datele societății, inclusiv o estimare pentru 2023). Pentru cifrele Lufthansa și Air France-KLM din 2023, datele sunt prezentate pentru primele nouă luni ale anului 2023, în timp ce pentru Wizz Air și Ryanair datele se referă la exercițiul financiar care s-a încheiat la 31 martie 2023.

- (217) Pe lângă informațiile prezentate în tabelul 13, autoritățile române au precizat că factorul mediu de încărcare al TAROM pentru 2023 a atins [...] %, după cum se poate observa în tabelul 5. Acestea au explicat, de asemenea, că TAROM se așteaptă la factori de încărcare puțin mai mici în 2025 și 2026 ca urmare a introducerii noilor aeronave de capacitate mai mare, care va duce la o ușoară creștere a volumului LKD ⁽⁹⁰⁾ (chiar dacă rutele și frecvențele nu se vor schimba). Cu toate acestea, factorul de încărcare ar trebui să crească din nou lent în anii următori (începând cu 2027), odată cu îmbunătățirile preconizate ale performanței operaționale a TAROM (a se vedea tabelul 5 de la considerentul 101).
- (218) Ca urmare, în conformitate cu previziunile de piață ale Eurocontrol (a se vedea considerentele 89-91), se preconizează că traficul TAROM va atinge nivelurile anterioare pandemiei de COVID-19 până în 2025 și va crește, în medie, cu [...] % pe an în perioada 2025-2029, ajungând astfel la un număr total anual de pasageri de [...] milioane la sfârșitul perioadei de restructurare, după cum se arată în figura 3.

Figura 3

Evoluția capacității și a zborurilor regulate ale TAROM ⁽⁹¹⁾

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (219) Ca atare și astfel cum se poate observa în tabelul 14, numărul de pasageri estimat de TAROM atât pentru scenariul de referință, cât și pentru scenariul nefavorabil se situează, în 2024, în 2025, precum și la sfârșitul perioadei de restructurare, în 2026, sub curbele de redresare determinate de Eurocontrol – atât în scenariul de referință, cât și scenariul cu valori scăzute. În special, scenariul de referință al TAROM rămâne în mod prudent sub curba de referință a Eurocontrol pentru restul perioadei analizate și sub curba inferioară a Eurocontrol pentru 2024, 2025 și 2026. În mod similar, scenariul nefavorabil al TAROM rămâne sub curba inferioară a Eurocontrol în 2024, 2025 și 2026, depășind ușor această curbă începând din 2027.

Tabelul 14

Numărul de pasageri ai TAROM față de curbele de redresare ale Eurocontrol, doar pentru rutele care urmează să fie exploatate conform planului de restructurare (în milioane PAX)

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (220) Acuratețea și credibilitatea acestor proiecții sunt întărite și mai mult de precizarea autorităților române potrivit căreia numărul real de pasageri transportați de TAROM în 2022 ⁽⁹²⁾ pe rutele regulate, pe care va continua să le exploateze, a fost cu [...] % mai mare decât previziunile sale bazate pe previziunile Eurocontrol, în planul de restructurare actualizat prezentat Comisiei.
- (221) În special, în ceea ce privește zborurile internaționale, [...].
- (222) Cu privire la zborurile interne, [...].
- (223) Deși, spre deosebire de 2022, numărul real de pasageri pentru întregul an 2023 (2 333 839) este cu [...] % mai mic decât estimarea TAROM din planul de restructurare actualizat (care a fost realizată pe baza cifrelor reale pentru primele 9 luni ale anului respectiv), această variație negativă se datorează în mare parte tulburărilor care au început în octombrie 2023 în Orientul Mijlociu și care au afectat traficul către Tel Aviv, Amman și Cairo, precum și zborurile charter către [...]. Atunci când aceste destinații sunt eliminate din calcul, diferența dintre cifrele reale și proiecțiile pentru zborurile internaționale regulate este mai mică de 2 %, iar cea pentru zborurile interne regulate este mai mică de 1 %, astfel cum se arată în tabelul 15.

⁽⁹⁰⁾ Această creștere este prevăzută să aibă loc la sfârșitul perioadei de restructurare ca urmare a restructurării flotei și după reducerea anterioară, ca una dintre măsurile de restructurare puse în aplicare în cadrul planului de restructurare actualizat.

⁽⁹¹⁾ Zborurile regulate includ zborurile comerciale (interne și internaționale) regulate, spre deosebire de zborurile charter (neregulate).

⁽⁹²⁾ În răspunsul TAROM la solicitarea de informații a Comisiei (numărul 3) transmis la 24 februarie 2023 și în comunicarea sa din 1 februarie 2024.

Tabelul 15

Numărul de pasageri în 2023, variația valorilor reale față de valorile estimate (PAX, %)

[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (224) În ansamblu, în 2022 și 2023, doi ani cu evenimente majore imprevizibile în afara controlului TAROM (războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei și tulburările din Orientul Mijlociu), variația numărului de pasageri în comparație cu proiecțiile din planul de restructurare actualizat a fost fie pozitivă (2022), fie negativă cu mai puțin de 4 % (2023).
- (225) Pe scurt, având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că estimarea numărului de pasageri în scenariul de referință și în scenariul nefavorabil este realistă și credibilă din următoarele motive principale:
1. combină evoluția capacității flotei TAROM cu o abordare comercială mai eficientă, care ar permite îmbunătățirea factorului său de încărcare la niveluri mai bune decât situația sa inițială din 2019;
 2. factorul de încărcare este estimat, pe parcursul întregii perioade de restructurare, pe baza unor niveluri prudente în comparație cu concurenții (de fapt, este cel mai scăzut din rândul acestora);
 3. numărul de pasageri în scenariul de referință se situează atât sub curba de referință, cât și sub curba inferioară a Eurocontrol pentru 2024 și 2025;
 4. numărul de pasageri în scenariul nefavorabil rămâne sub curba inferioară a Eurocontrol în 2024, 2025 și 2026 și doar cu puțin peste nivelul din 2027 (care se află în afara perioadei de restructurare);
 5. diferențele dintre cifrele reale și proiecțiile incluse în planul de restructurare au fost fie pozitive (2022), fie ușor negative din motive justificate, independente de desfășurarea activității TAROM (2023).
- (226) În cele din urmă, la cererea Comisiei și fără a aduce atingere celor menționate mai sus, autoritățile române au demonstrat că profitabilitatea TAROM ar putea chiar să reziste la o reducere suplimentară, neașteptată a numărului de pasageri până la o variație anuală de 5 % față de scenariul de referință. Aceasta ar corespunde celei mai slabe variații dintre variația de referință și cea scăzută a Eurocontrol din perioada 2024-2026 și ar fi mai slabă decât variația proiecțiilor din 2023 în comparație cu numărul efectiv de pasageri înregistrat (și anume – 3,7 % în general, în timp ce pe rutele regulate din afara Orientului Mijlociu diferența a fost mai mică). Într-un astfel de caz (și menținând o creștere simultană de [...] % a prețului combustibilului, a se vedea considerentul 238 pentru impactul sensibilităților la prețul combustibilului turboreactor), viabilitatea TAROM ar fi totuși atinsă în 2025 și menținută în 2026 ⁽⁹³⁾.
- (227) În ceea ce privește credibilitatea ipotezelor care stau la baza proiecțiilor TAROM privind prețurile, Comisia ia act de noua strategie comercială diferențiată a TAROM, care ar trebui să permită companiei să optimizeze prețurile la nivelul bazei de clienți (astfel cum se descrie în considerentele 94-98), precum și de abordarea prudentă a prețurilor aplicată în general de TAROM, în special în ceea ce privește ajustarea prețurilor la inflație ⁽⁹⁴⁾ pe durata perioadei de restructurare (astfel cum se explică în considerentul 98 și cum se poate observa în tabelul 4).
- (228) În mod similar, Comisia recunoaște proiecțiile foarte prudente privind contribuția vânzărilor de servicii auxiliare la veniturile globale generate de pasageri, deoarece acestea nu vor atinge mai mult de [...] % în niciun moment în cursul perioadei de restructurare (astfel cum se explică în considerentele 65 și 98).

⁽⁹³⁾ Astfel cum s-a demonstrat în analizele autorităților române transmise Comisiei la 21 martie 2024.

⁽⁹⁴⁾ Ratele de indexare utilizate în proiecțiile pentru 2023, 2024, 2025 și 2026 sunt de 9,3 %, 5,6 %, 4,2 % și, respectiv, 3,30 % și, ca atare, par rezonabile și în conformitate cu cele mai recente previziuni ale Comisiei pentru România, de 9,7 % în 2023, 5,8 % în 2024 și 3,6 % în 2025 (disponibile la adresa: https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-surveillance-eu-economies/romania/economic-forecast-romania_en).

- (229) Din motivele de mai sus, Comisia consideră că proiecțiile companiei TAROM privind veniturile generate de pasageri sunt rezonabile și credibile pe parcursul perioadei de restructurare, în special având în vedere mediul caracterizat de o inflație ridicată, cele mai mari creșteri ale prețurilor având loc între 2022 și 2024, precum și proiecțiile foarte prudente de creșteri pentru restul perioadei de restructurare.
- (230) În ceea ce privește credibilitatea ipotezelor care stau la baza proiecțiilor privind costurile, Comisia constată că planul de restructurare actualizat al TAROM include punerea în aplicare a unor măsuri care vizează: (i) creșterea eficienței operaționale și a eficacității activității printr-o combinație între reorganizarea activităților, reconfigurarea flotei de aeronave, restructurarea personalului, îmbunătățirea proceselor și adoptarea celor mai recente tehnologii; precum și (ii) îmbunătățirea utilizării resurselor, cu accent pe reducerea costurilor, de exemplu printr-un program de reducere a consumului de combustibil, relocarea angajaților și închirierea clădirii sediului central. Comisia observă, de asemenea, că TAROM a închis un număr mare de agenții neprofitabile de emitere a biletelor, ceea ce a generat economii suplimentare de costuri.
- (231) Economii preconizate ⁽⁹⁵⁾ pentru aceste diferite măsuri sunt estimate de TAROM la mai puțin de [...] milioane EUR pe an atunci când sunt puse în aplicare integral. Aceste economii reprezintă mai puțin de 1 % din baza anuală de costuri a TAROM și, ca atare, nu pot fi considerate supraestimate sau nerealiste.
- (232) De exemplu, cheltuielile variabile pentru întreținere și aeronave sunt elementele cele mai influente ale costurilor generate de exploatarea flotei. Valorile diferă semnificativ între aeronave în funcție de caracteristicile acestora, de alocările pe rute, de vechime și, în special, de costurile contractuale ale leasingului și de politicile contabile interne ale TAROM (planul de restructurare actualizat prevede că cheltuielile variabile cu întreținerea aeronavelor Boeing 737-800, ATR 72-600 și Boeing 737-8 MAX vor crește cu [...] % în 2025-2026, cu [...] % în 2027 și cu [...] % în 2028-2029, [...]).
- (233) Pe baza celor de mai sus, Comisia consideră că proiecțiile privind costurile globale ale TAROM sunt credibile.
- (234) Totuși, din motive de prudență și în plus față de cele de mai sus, Comisia a testat proiecțiile financiare ale TAROM în ceea ce privește posibilele evoluții negative ale prețului combustibilului turboreactor. Într-adevăr, costul combustibilului este o componentă semnificativă a structurii costurilor de funcționare ale oricărei companii aeriene și, ca atare, merită o atenție deosebită atunci când se evaluează proiecțiile și posibilul impact al acestora asupra profitabilității și a viabilității unei companii aeriene. Acest lucru este valabil în mod special pentru TAROM, care nu a realizat un profit net în ultimul deceniu.
- (235) Atunci când și-a elaborat inițial planul de restructurare și proiecțiile financiare aferente, TAROM a utilizat ca referință pentru estimarea prețului combustibilului turboreactor o serie de date de la Fitch (valori istorice și prognozate pentru combustibilul turboreactor/kerosen, Rotterdam) și a completat aceste informații cu monitorul prețului combustibilului turboreactor publicat pe site-ul IATA, precum și cu relatări din mass-media privind previziunile BMI ⁽⁹⁶⁾ referitoare la combustibilul turboreactor.
- (236) Prin urmare, ipotezele corespunzătoare ale planului de restructurare au fost următoarele:

⁽⁹⁵⁾ O parte din economiile generate de măsurile de restructurare sunt compensate de o creștere a anumitor costuri. Închiderea agențiilor va transfera o parte din rezervările PAX către rezervările online și/sau alte canale care au comisioane mai mari. În mod similar, externalizarea activității de handling va genera o creștere a costurilor de handling. Cu toate acestea, în ambele cazuri, creșterea costurilor este compensată de economiile generate. Impactul negativ a fost reflectat ca o creștere procentuală a costurilor.

⁽⁹⁶⁾ BMI este un furnizor de informații, analize și previziuni de piață independente și bazate pe date în funcție de teme, țări și sectoare, cu o perspectivă aprofundată asupra piețelor emergente. BMI face parte din Fitch Solutions, care furnizează informații, date și analize. Fitch Solutions face parte din grupul Fitch, lider mondial în domeniul serviciilor de informații financiare cu activități în peste 30 de țări. Grupul Fitch este deținut de Hearst. A se vedea www.fitchsolutions.com.

Tabelul 16

Media seriilor de date Fitch cu rapoarte privind BMI pentru valorile medii anuale (pronozate) (USD/tonă)

Anul	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Prețul de referință al combustibilului turboreactor (USD/tonă)	1 105	852	829	837	821	821	821	821

Sursa: planul de restructurare al TAROM.

- (237) Cu toate acestea, în 2022, costul mediu real suportat de TAROM pentru combustibilul turboreactor a fost de [...] USD/tonă. În comparație cu valoarea de referință de mai sus (1 105 USD/tonă), acesta corespunde unui factor de multiplicare de [...] (real vs. scenariul de referință). În octombrie 2023, pe baza informațiilor disponibile pentru primele nouă luni ale anului, costul mediu real suportat de TAROM pentru combustibilul turboreactor a fost de [...] USD/tonă, reprezentând un factor de multiplicare de [...] în raport cu scenariul de referință avut în vedere (852 USD/tonă).
- (238) Având în vedere aceste discrepanțe, Comisia a solicitat autorităților române să își revizuiască ipotezele privind combustibilul pentru a se asigura că proiecțiile financiare le acestora vor fi atât realiste, cât și credibile.
- (239) Autoritățile române au procedat la o astfel de ajustare a proiecțiilor privind prețul mediu anual al combustibilului pentru a lua în considerare prețuri viitoare potențial mai mari. Acest lucru a condus la un preț mediu estimat al combustibilului turboreactor pentru TAROM în 2023 de [...] USD/tonă.
- (240) În consecință, factorul de multiplicare în raport cu scenariul de referință avut în vedere pentru 2023 a devenit [...] ([...] vs. [...] USD/tonă). Acest factor de multiplicare a fost aplicat în continuare seriei de referință prognozate, generând ipotezele privind prețul combustibilului turboreactor care sunt incluse în prezent în proiecțiile financiare actualizate din planul de restructurare actualizat, după cum urmează:

Tabelul 17

Proiecțiile ajustate ale prețului combustibilului turboreactor cuprinse în planul de restructurare (USD/tonă)

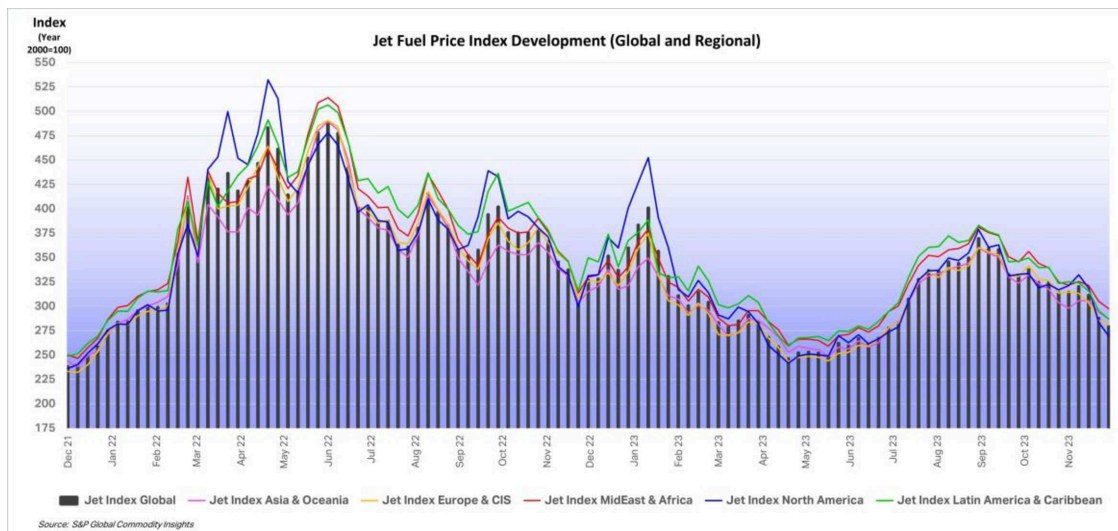
[...]

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (241) Recunoscând volatilitatea pieței petrolului și a combustibililor aferenți, Comisia consideră că aceste proiecții sunt rezonabile. Această abordare este demonstrată a fi prudentă și de faptul că, de la punerea în aplicare a ajustării, prețurile combustibilului turboreactor au scăzut în mod constant (și semnificativ), astfel cum se poate observa în figura 4. De exemplu, pentru săptămâna care s-a încheiat la 15 decembrie 2023, prețul combustibilului turboreactor pentru Europa a fost de 824,80 USD/tonă, cu aproape 18 % mai mic decât valoarea de 969,85 USD/tonă din 6 octombrie 2023.

Figura 4

Grafic de pe pagina de internet a IATA privind monitorizarea prețurilor combustibilului turboreactor (*Jet Fuel Price Monitor*) din 15 decembrie 2023 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)

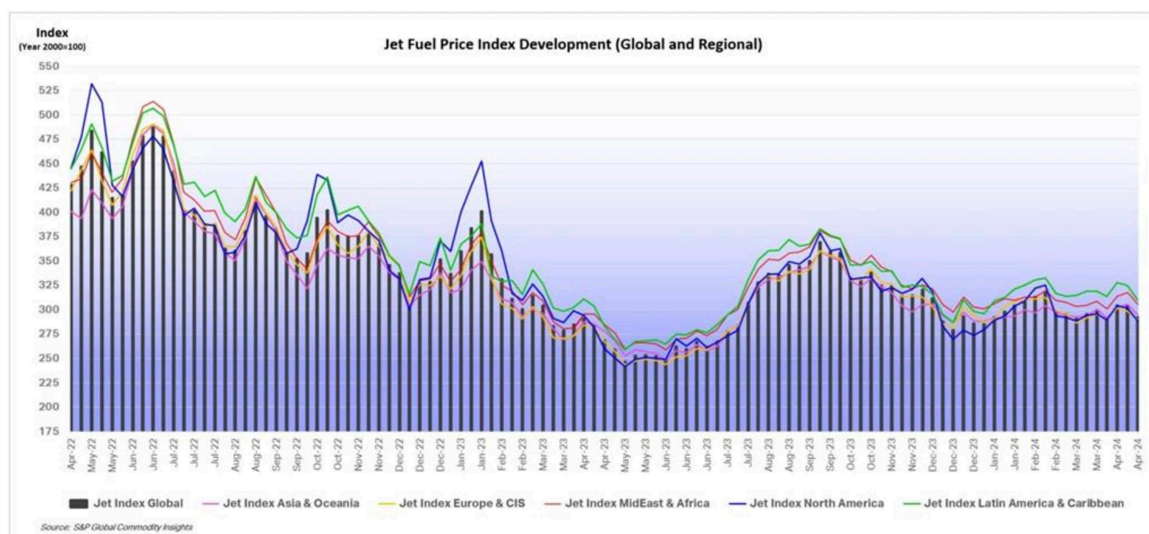


Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM.

- (242) Evoluțiile recente rămân în limitele proiecțiilor TAROM, după cum se poate observa într-o versiune actualizată (la 24 aprilie 2024) a indicelui prețurilor combustibilului turboreactor (*Jet Fuel Price Index Development*) prezentată în figura 5.

Figura 5

Grafic de pe pagina de internet a IATA privind monitorizarea prețurilor combustibilului turboreactor (*Jet Fuel Price Monitor*) din aprilie 2024 (<https://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/>)



- (243) Pe această bază, Comisia consideră că ipotezele TAROM privind prețul combustibilului sunt mai pesimiste în ceea ce privește evoluția viitoare decât evoluția actuală reală a pieței, prin urmare pot fi considerate prudente.
- (244) Pentru o confirmare suplimentară a acestei evaluări, Comisia a solicitat autorităților române să efectueze analize ale sensibilității la prețul combustibilului și să verifice modul în care proiecțiile financiare și profitabilitatea TAROM ar fi afectate de variațiile ipotetice ale prețului combustibilului.

- (245) Astfel cum s-a explicat mai sus, prețul mediu al combustibilului pentru 2023 a fost estimat la [...] USD/tonă, iar prețul real la sfârșitul anului 2023 a fost de [...] USD/tonă, prin urmare a fost deja mai mic decât această estimare. Acest lucru confirmă faptul că proiecțiile ajustate din planul de restructurare actualizat au fost prudente.
- (246) Comisia observă că, potrivit calculelor de sensibilitate ale TAROM, în condițiile în care alte elemente rămân neschimbate, modelul financiar ar putea rezista la o creștere a prețului combustibilului cu până la [...] % în raport cu ipotezele rezonabile și prudente deja incluse în proiecții.
- (247) Având în vedere cele de mai sus și recunoscând incertitudinea cu privire la posibilele evoluții viitoare ale prețului petrolului, Comisia consideră că valorile preconizate pentru restul perioadei de restructurare sunt prudente, rezonabile și, prin urmare, credibile.

Evaluarea privind restabilirea viabilității beneficiarului

- (248) După ce a stabilit credibilitatea ipotezelor care stau la baza proiecțiilor financiare, Comisia va evalua dacă, pe baza acestor proiecții, beneficiarul poate să își restabilească viabilitatea până la sfârșitul perioadei de restructurare. Mai precis, Comisia va verifica dacă se poate preconiza că, până la sfârșitul anului 2026, beneficiarul va genera o rată de rentabilitate suficientă din activitatea sa și va putea să concureze prin forțe proprii.
- (249) În cadrul scenariului de referință, datorită generării de venituri comparabile cu situația anterioară pandemiei de COVID-19 (și anume anul 2019) și contribuției măsurilor de restructurare identificate, Comisia constată că TAROM va putea prezenta o valoare EBITDA pozitivă în 2023, pentru prima dată din 2019 (considerentul 107). Se estimează că veniturile din exploatare (EBIT) și veniturile nete ale TAROM vor deveni, la rândul lor, pozitive în 2024 datorită evoluției preconizate a traficului aerian, îmbunătățirii factorului de încărcare, a costurilor și veniturilor TAROM pe baza continuării punerii în aplicare a măsurilor de restructurare, în special în ceea ce privește inițiativele de reconfigurare a flotei și de reducere a costurilor (considerentele 109 și 110). Întrucât Comisia consideră că diferitele ipoteze în ceea ce privește veniturile (atât ca volume, cât și ca prețuri) și costurile în sine sunt realiste și credibile (a se vedea considerentele 227-247), rezultatele și consecințele punerii în aplicare a acestor proiecții din planul de restructurare actualizat al TAROM susțin, toate, argumentul potrivit căruia planul de restructurare va asigura viabilitatea pe termen lung a beneficiarului, astfel cum se prevede în Orientările Comisiei privind salvarea și restructurarea.
- (250) Această concluzie se aplică nu numai indicatorilor enumerați mai sus (EBITDA, EBIT și venitul net), ci și poziției în materie de capitaluri proprii a TAROM, care se preconizează că va fi pozitivă în ambele scenarii până la sfârșitul perioadei de restructurare (în cazul scenariului de referință cu [...] milioane EUR până în 2026 și cu [...] milioane EUR atunci când se ia în considerare închirierea în locul vânzării slotului orar [...]), deși doar marginal (cu [...] milioane EUR) în cazul scenariului nefavorabil care ia în considerare închirierea în locul vânzării slotului [...].
- (251) Printre altele⁽⁹⁷⁾, ca o consecință a nivelului venitului net indicat mai sus, se preconizează că valoarea ROCE, care ia în considerare rentabilitatea generată de o întreprindere din activele finanțate atât prin capital împrumutat, cât și prin capital propriu, va fi, de asemenea, pozitivă până la sfârșitul perioadei de restructurare (în 2026), la nivelul de [...] % în cazul scenariului de referință (și puțin peste [...] % în cazul scenariului nefavorabil) (considerentele 112 și 113). Aceste niveluri ale ROCE se raportează în mod favorabil la cele ale grupului de societăți comparabile cu TAROM (considerentul 112) și sunt confirmate de evaluarea efectuată mai sus de Comisie cu privire la proiecțiile financiare prezentate de autoritățile române (a se vedea considerentele 227-247). Aceste proiecții sunt susținute de o serie de măsuri de restructurare care afectează în mod pozitiv baza de venituri și de costuri a TAROM și demonstrează creșterea structurală preconizată a profitabilității TAROM.

⁽⁹⁷⁾ Scăderea nivelului capitalului angajat ca urmare a faptului că TAROM nu va mai deține în proprietate un număr semnificativ de aeronave (în urma măsurilor de restructurare care vor afecta componența flotei sale, în special vânzarea propriilor aeronave și înlocuirea lor cu unele închiriate începând cu 2025) contribuie, de asemenea, în mod pozitiv la nivelul ROCE.

(252) Ca atare, Comisia consideră că nivelul preconizat al ROCE până la sfârșitul perioadei de restructurare atât în scenariul de referință, cât și în scenariul nefavorabil îndeplinește cerința ca rentabilitatea generată de planul de restructurare actualizat să asigure viabilitatea pe termen lung a beneficiarului. Această concluzie este evidențiată de faptul că se preconizează că valoarea ROCE a TAROM din 2026 [...] % va fi mai mare decât valoarea WACC (de [...] %, calculată la sfârșitul lunii iunie 2023) și că, în urma punerii în aplicare a planului de restructurare, TAROM ar trebui să creeze valoare pentru acționarii săi și pentru alți furnizori de capital. Comisia a evaluat estimările parametrilor WACC (descriși în nota de subsol 53) și a constatat în special că:

- (a) rata fără risc de 2,4 % utilizată de România corespunde mediei randamentului zilnic al obligațiunilor de stat germane la 10 ani din perioada 2023-2024, precum și mediei din ultimele 6 și 12 luni, conform datelor furnizate de banca centrală germană ⁽⁹⁸⁾;
- (b) conform unei surse utilizate și recunoscute pe scară largă, prima de risc de țară medie pentru România este de 2,8 % începând din ianuarie 2024 ⁽⁹⁹⁾. Prin urmare, prima de risc de țară de 3,6 % utilizată de România este prudentă;
- (c) în ceea ce privește ipoteza de 0,56 privind coeficientul beta al activelor furnizată de România, Comisia a efectuat o analiză de sensibilitate prudentă. Excluzând anumite societăți comparabile din eșantionul identificat de România ⁽¹⁰⁰⁾, Comisia a obținut un coeficient beta al activelor de 1, pe care l-a utilizat în analiza sa comparativă;
- (d) informațiile din setul de date comparative indică o primă de risc de piață pentru capitalul propriu de 4,6 % în ianuarie 2024 ⁽¹⁰¹⁾. Prin urmare, prima de risc de piață pentru capitalul propriu de 6,5 % utilizată de România este prudentă;
- (e) în ceea ce privește marja de credit, Comisia a estimat în mod prudent ratingul de credit probabil al TAROM pentru 2026 pe baza performanței companiei preconizată pentru 2026 și a obținut o marjă de credit mai prudentă de 2,35 % ⁽¹⁰²⁾;
- (f) rata de impozitare de 16 % utilizată de România corespunde ratei impozitului pe profit din România.

(253) Tabelul 18 prezintă o comparație între rezultatele analizelor efectuate de România și de Comisie. După cum se observă, ipotezele Comisiei descrise mai sus au condus la un interval WACC cuprins între [...] % și [...] %, cu o medie de [...] % pentru TAROM, care este în concordanță cu nivelul WACC de [...] % indicat de România. În plus, atât nivelul WACC estimat de România, cât și limita superioară a intervalului identificat de Comisie se situează sub valoarea ROCE de [...] % pe care TAROM ar trebui să o atingă în 2026 (a se vedea considerentul 112). Prin urmare, Comisia consideră că un nivel WACC de [...] % este rezonabil.

⁽⁹⁸⁾ Datele sunt disponibile pe site-ul Bundesbank (randamentele zilnice ale titlurilor de valoare federale actuale | Deutsche Bundesbank).

⁽⁹⁹⁾ A se vedea setul de date al Prof. Damodaran, actualizat în ianuarie 2024 ctryprem.xlsx (live.com).

⁽¹⁰⁰⁾ Aceste societăți sunt: Societatea publică pe acțiuni Aeroflot – Liniile Aeriene Ruse; Sas Ab (Publ); Jet2 Plc și Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi. Comisia observă că excluderea a trei dintre aceste societăți (Societatea publică pe acțiuni Aeroflot – Liniile Aeriene Ruse; Sas Ab (Publ) și Türk Hava Yollari Anonim Ortakligi) conduce la o ajustare ascendentă a coeficientului beta al activelor și, prin urmare, este foarte prudentă. Comisia observă că, chiar dacă Jet2 Plc rămâne în eșantion, rezultatul WACC se modifică doar marginal, cu 0,1 % în toate cele trei scenarii WACC ale Comisiei.

⁽¹⁰¹⁾ A se vedea setul de date al prof. Damodaran, actualizat în ianuarie 2024 ctryprem.xlsx (live.com).

⁽¹⁰²⁾ Urmând metodologia Standard and Poor's [a se vedea S & P Global, RatingsDirect, *Corporate Methodology* (Metodologia corporativă), 19 noiembrie 2013], Comisia a analizat cei doi indicatori financiari de bază (raportul dintre datorie și EBITDA și raportul dintre fondurile obținute din activități și datorie, preluate din planul de restructurare actualizat al TAROM), care sunt utilizați pentru a identifica ratingul de credit al unei societăți. Acești indicatori arată un rating S & P probabil BBB sau ratingul Moody's echivalent Baa2, care corespund unei marje de credit de 2,35 % [a se vedea datele Prof. Damodaran, actualizate în ianuarie 2024, ctryprem.xlsx (live.com)].

Tabelul 18

Evaluarea WACC

WACC	România	Comisia		
		nivel scăzut	nivel mediu ⁽¹⁾	nivel ridicat
Rata fără risc	2,4 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Prima de risc de țară	3,6 %	2,8 %	3,2 %	3,6 %
Coefficientul beta al activelor	0,56	1,01	1,01	1,01
Ținta de îndatorare	49 %	49 %	49 %	49 %
Prima de risc de piață pentru capitalul propriu	6,5 %	4,5 %	5,5 %	6,5 %
Costul capitalului propriu	13,3 %	11,4 %	13,1 %	14,9 %
Impozitul	16,0 %	16,0 %	16,0 %	16,0 %
Marja de credit	1,0 %	2,4 %	2,4 %	2,4 %
Costul datoriei	6,0 %	6,4 %	6,7 %	7,1 %
WACC (după impozitare)	9,7 %	8,9 %	10,0 %	11,1 %

⁽¹⁾ Valoarea fiecărui parametru utilizat în scenariul „mediu” privind WACC este calculată ca media simplă a valorilor parametrului respectiv în scenariul cu un nivel scăzut și în cel cu un nivel ridicat al WACC.

Sursa: planul de restructurare actualizat al TAROM și analiza Comisiei.

- (254) În plus, Comisia consideră că este o practică obișnuită și, prin urmare, rezonabilă utilizarea unei valori WACC calculată astfel cum este în prezent pentru a determina rentabilitatea pe care ar trebui să o aștepte investitorii de la o investiție care urmează să fie realizată în prezent, dar bazată pe fluxurile de numerar disponibile viitoare și, prin urmare, pentru a o compara cu rentabilitatea viitoare preconizată, măsurată, printre altele, de valoarea ROCE preconizată ⁽¹⁰³⁾.
- (255) În cadrul evaluării sale, Comisia a luat în considerare și capacitatea TAROM de a-și îndeplini obligațiile financiare pe termen scurt și lung prin revizuirea unor indicatori precum raportul dintre datoria netă și EBITDA și raportul dintre EBITDA și dobândă.
- (256) Ambii indicatori vor atinge niveluri satisfăcătoare până la sfârșitul perioadei de restructurare. Într-adevăr, se preconizează că raportul dintre datoria netă și EBITDA va scădea sub [...] până la sfârșitul anului 2026, nivel care este considerat a corespunde categoriei de investiții ⁽¹⁰⁴⁾ și care contribuie la confirmarea restabilirii viabilității beneficiarului la sfârșitul perioadei de restructurare. Creșterea nivelului EBITDA, previzionată de TAROM pe parcursul perioadei de restructurare (considerentele 107 și 108) ca urmare a măsurilor de îmbunătățire a veniturilor și a economiilor de costuri planificate de TAROM, care sunt detaliate mai sus, este cea care se preconizează că va contribui la nivelul acestui indicator la momentul respectiv.

⁽¹⁰³⁾ Deși este posibil să se facă estimări și proiecții rezonabile pe baza anumitor ipoteze și analize, este dificil să se anticipeze cu certitudine valoarea WACC exactă viitoare a unei societăți din cauza diversilor factori implicați și a incertitudinilor inerente piețelor financiare (nivelul WACC este influențat, într-adevăr, de diverși factori, cum ar fi ratele dobânzii, primele de risc de piață și structura capitalului întreprinderii; acești factori se pot modifica în timp din cauza condițiilor economice, a schimbărilor de percepție a pieței sau a modificărilor intervenite în structura financiară a societății). Prin urmare, utilizarea actualului nivel WACC ca nivel de referință poate fi considerată un indicator rezonabil și acceptabil, care însă nu poate prevedea ce ar putea/ar trebui să fie în viitor.

⁽¹⁰⁴⁾ A se vedea S & P Global, RatingsDirect, *Corporate Methodology* (Metodologia corporativă), 19 noiembrie 2013, tabelul 18.

- (257) În mod similar, se estimează că rata de acoperire a dobânzilor (EBITDA/dobândă) va evolua favorabil în perioada de restructurare datorită performanței operaționale și financiare îmbunătățite a TAROM și ar trebui să atingă un nivel satisfăcător de [...] până la sfârșitul anului 2026 ⁽¹⁰⁵⁾ (considerentele 115 și 116), chiar dacă la un nivel mai scăzut decât cel atins de societățile comparabile cu TAROM înainte de pandemia de COVID-19.
- (258) Acest lucru demonstrează capacitatea companiei TAROM de a-și îndeplini obligațiile financiare pe termen scurt și lung, un semn că beneficiarul va putea să își desfășoare activitatea pe termen lung fără ajutor suplimentar.
- (259) În conformitate cu punctul 50 din Orientările privind salvarea și restructurarea, autoritățile române au pregătit un scenariu pesimist (a se vedea considerentele 103-105) pentru a observa impactul asupra rezultatelor financiare ale societății. Acest scenariu pesimist se bazează pe ipoteze mai nefavorabile decât cele descrise mai sus.
- (260) Astfel cum se explică în considerentele 252-259, evaluarea de către Comisie a scenariului nefavorabil confirmă faptul că, chiar și în cadrul unor ipoteze mai pesimiste, TAROM ar putea totuși să își acopere toate costurile, inclusiv amortizarea și serviciul datoriei, și să rămână pe piață fără a fi nevoie de ajutor de restructurare suplimentar la sfârșitul perioadei de restructurare, la fel ca în cazul scenariului de referință.
- (261) În plus, având în vedere relevanța evoluției prețurilor combustibilului și a numărului de pasageri pentru viabilitatea TAROM până la sfârșitul perioadei de restructurare, Comisia a solicitat autorităților române să efectueze analize de sensibilitate specifice și suplimentare cu privire la acești parametri. Această solicitare a avut scopul de a verifica măsura în care planul de restructurare actualizat poate ține seama de modificările suferite de acești parametri.
- (262) Aceste analize de sensibilitate se bazează atât pe scenariul de referință, incluzând vânzarea slotului orar [...] [în care nu se aplică nicio variație a prețului combustibilului și/sau a PAX și care este denumit „scenariul 0” sau „scenariul B” („de referință”), și anume combinația F0/P0 din figura 5 de sinteză], cât și pe scenariul nefavorabil aferent [care combină deja o creștere cu [...] % a prețului combustibilului cu o scădere cu 2 % a numărului de pasageri în comparație cu scenariul de referință și care este denumit „scenariul 1” sau „scenariul Sb” („nefavorabil”), și anume combinația F1/P1].
- (263) Pe baza acestor ipoteze, „scenariul 2” (F2/P2) include atât o creștere cu [...] % a prețului combustibilului, cât și o scădere cu 4,6 % a numărului de pasageri în comparație cu scenariul de referință (sau F0/P0 sau „B”), în timp ce „scenariul 3” (F3/P3) include atât o creștere cu [...] % a prețului combustibilului, cât și o scădere cu 6,5 % a numărului de pasageri în comparație cu scenariul de referință.
- (264) După cum se observă din figura 6 de mai jos, deși atât scenariul de referință, cât și scenariul nefavorabil generează poziții pozitive ale capitalurilor proprii (precum și venituri nete) ⁽¹⁰⁶⁾ la sfârșitul perioadei de restructurare, ori de câte ori o combinație de ipoteze include o evoluție fie a prețului combustibilului (o creștere cu [...] %), fie a numărului de pasageri (o scădere cu 6,5 %) față de „scenariul 3”, poziția în materie de capitaluri proprii a companiei TAROM va fi întotdeauna negativă (ca și venitul net în majoritatea cazurilor) la sfârșitul perioadei de restructurare. În plus, se preconizează că orice combinație a următoarelor ipoteze va conduce la poziții negative ale capitalurilor proprii:
1. o creștere a prețului combustibilului cu [...] % (F2) și o scădere a PAX cu 2 % (P1);
 2. o creștere a prețului combustibilului cu [...] % (F2) și o scădere a PAX cu 4,6 % (P2).

⁽¹⁰⁵⁾ Valorile cuprinse între 5 și 9 sunt considerate satisfăcătoare. A se vedea S & P Global, RatingsDirect, *Corporate Methodology* (Metodologia corporativă), 19 noiembrie 2013, tabelul 18.

⁽¹⁰⁶⁾ A se consulta nota de subsol 107 pentru clarificări cu privire la nivelurile relevante ale venitului net preconizat în aceste circumstanțe.

Figura 6

Rezultatul analizelor de sensibilitate privind nivelul poziției capitalurilor proprii și al venitului net al TAROM ⁽¹⁰⁷⁾ (sfârșitul anului 2026) în cazul vânzării slotului orar [...]

	F0	F1	F2	F3
P0	B			
P1		Sb		
P2				
P3				

Legendă:
 B Scenariul de referință sau scenariul 0 (=F0/P0)
 F1/P1 Scenariul nefavorabil sau scenariul 1 (=Sb)
 F0/P0 Scenariul de referință (fără variație față de scenariul de referință) (=B)
 F1-F2-F3 Scenariile 1, 2 și 3 pentru sensibilitățile la prețul combustibilului
 P1-P2-P3 Scenariile 1, 2 și 3 pentru sensibilitățile la PAX

(265) Totuși, pentru exhaustivitate, trebuie să se precizeze că, în cazul scenariului nefavorabil care ia în considerare închirierea în locul vânzării slotului orar [...], nicio altă combinație în afară de scenariul Sb (F1/P1) nu va conduce la o poziție pozitivă a capitalurilor proprii/a venitului net la sfârșitul perioadei de restructurare. Aceasta înseamnă că, în cazul în care slotul orar [...] nu ar fi vândut, ci închiriat, orice combinație posibilă mai nefavorabilă decât cea din scenariul pesimist (presupunând vânzarea slotului [...], adică „Sb” în figura 6) ar avea ca rezultat un capital propriu/venit net negativ ⁽¹⁰⁸⁾ la sfârșitul perioadei de restructurare, în măsura în care veniturile obținute din cedarea slotului nu ar fi disponibile pentru a compensa veniturile mai mici (generate de pasageri) și costurile mari (cu combustibilul) care decurg din oricare dintre scenariile 2 sau 3.

(266) Pe baza celor de mai sus, numai combinațiile F0/P0 (adică scenariul de referință excluzând cedarea slotului orar [...]), F0/P1, F1/P0 și F1/P1 (adică scenariul nefavorabil excluzând cedarea slotului [...]) ar genera o poziție pozitivă a capitalurilor proprii/venitului net ⁽¹⁰⁹⁾ până la sfârșitul perioadei de restructurare (cu alte cuvinte, ar fi reprezentate cu verde în figura 6).

(267) Pe baza analizei de validare efectuate de Comisie asupra ipotezelor privind prețul combustibilului și numărul de pasageri la începutul examinării planului de restructurare actualizat al TAROM și a modelelor financiare din scenariul de referință și scenariul nefavorabil rezultate (a se vedea considerentele 227-246), Comisia a concluzionat că combinațiile care ar conduce la poziții ale capitalurilor proprii/venituri nete negative ⁽¹¹⁰⁾ (inclusiv cele luate în considerare în considerentele 265 și 266) se bazează pe ipoteze extreme care, având în vedere punctele de plecare deja agresive din scenariul de referință și cel nefavorabil în aceste privințe, sunt foarte puțin susceptibile să se

⁽¹⁰⁷⁾ Pentru acuratețe, trebuie să se clarifice faptul că venitul net preconizat nu este negativ, ci puțin peste zero în următoarele trei combinații: F3/P0 (venit net estimat de [...] EUR), F2/P1 (venit net preconizat de [...] EUR) și F0/P3 (venit net preconizat de [...] EUR). Toate celelalte combinații generează un venit net negativ. În scopul analizei sale și pentru simplitatea și ușurința referinței în contextul prezentei decizii, din cauza valorii pozitive foarte reduse a venitului net, Comisia consideră că astfel de niveluri ale venitului net pot fi asimilate unor valori care nu sunt pozitive (sunt egale cu zero sau mai mici) și, prin urmare, pot fi combinate cu nivelurile venitului net din celelalte combinații (chiar dacă, probabil, nu ar fi necesar să se procedeze astfel, deoarece faptul că venitul net al combinației respective este pozitiv susține și validează concluzia Comisiei cu privire la aceste aspecte ale evaluării sale).

⁽¹⁰⁸⁾ A se consulta nota de subsol 107 pentru clarificări cu privire la nivelurile relevante ale venitului net preconizat în aceste circumstanțe.

⁽¹⁰⁹⁾ A se consulta nota de subsol 107 pentru clarificări cu privire la nivelurile relevante ale venitului net preconizat în aceste circumstanțe.

⁽¹¹⁰⁾ A se consulta nota de subsol 107 pentru clarificări cu privire la nivelurile relevante ale venitului net preconizat în aceste circumstanțe.

materializeze, excluzând orice evoluții macroeconomice și/sau geopolitice excepționale. Ca atare, acestea pot fi respinse ca nerealiste în contextul simulării de criză pentru proiecțiile financiare ale TAROM. Acest lucru este valabil cu atât mai mult cu cât se știe că o combinație care este, de fapt, mai nefavorabilă decât scenariul pesimist (și anume F1/P2, care include o creștere a prețului combustibilului cu [...] % și o scădere a PAX cu 4,6 %) ar conduce totuși la o poziție pozitivă a capitalurilor proprii/un venit net pozitiv până la sfârșitul perioadei de restructurare (luând în considerare vânzarea, nu închirierea slotului orar [...]).

- (268) Având în vedere cele de mai sus, îndoielile Comisiei exprimate în decizia de inițiere a procedurii au fost înlăturate. În consecință, Comisia concluzionează că planul de restructurare actualizat propus este fezabil, coerent și cuprinzător și că, pe baza acestuia, TAROM va putea să își restabilească viabilitatea pe termen lung într-un interval de timp rezonabil, ținând seama de specificul activității sale și de timpul necesar pentru realizarea investițiilor planificate și pentru obținerea beneficiilor care decurg din acestea. În această privință și având în vedere durata și conținutul planului de restructurare și piața pe care funcționează TAROM, este oportun ca România să se asigure că TAROM pune în aplicare în timp util și în mod eficace măsurile incluse în planul de restructurare, întrucât numai astfel ajutorul poate fi considerat compatibil. România sau TAROM, după caz, ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a aborda eventualele abateri de la traiectoria și previziunile financiare care stau la baza planului de restructurare.

7.3.3. Efectul asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre

- (269) Pentru a se evalua dacă ajutorul nu afectează în mod nejustificat concurența și condițiile schimburilor comerciale, este necesar să se identifice efectele pozitive ale ajutorului pentru dezvoltarea unei activități economice, precum și alte efecte pozitive ale acestuia; să se identifice efectele negative ale ajutorului asupra concurenței și a schimburilor comerciale și să examineze dacă efectele negative sunt limitate suficient prin factori atenuanți care asigură necesitatea, caracterul adecvat, proporționalitatea și transparența ajutorului. În cele din urmă, este necesar să se evalueze dacă efectele pozitive ale ajutorului depășesc efectele negative rămase ale acestuia, ținând seama de factorii atenuanți, și dacă, în ansamblu, impactul ajutorului asupra pieței interne rămâne pozitiv.

7.3.3.1. Necesitatea și efectul stimulat al ajutorului

- (270) În conformitate cu punctul 53 din Orientările privind salvarea și restructurarea, pentru a demonstra necesitatea intervenției statului, statele membre care intenționează să acorde un ajutor de restructurare trebuie să furnizeze o comparație cu un scenariu alternativ credibil care nu implică ajutor de stat, care să demonstreze că obiectivul urmărit de evitare a disfuncționalității pieței sau a dificultăților sociale nu ar fi atins sau ar fi atins într-o măsură mai mică în absența ajutorului. De asemenea, pentru a demonstra că ajutorul de restructurare are un efect stimulat, statele membre trebuie să arate că, în absența ajutorului, beneficiarul ar fi fost restructurat, vândut sau lichidat într-un mod care nu ar fi permis realizarea obiectivului urmărit de evitare a disfuncționalităților pieței sau a dificultăților sociale (punctul 59 din Orientările privind salvarea și restructurarea).
- (271) Obiectivul ajutorului de restructurare este de a se evita ca TAROM să își înceteze activitatea și, astfel, de a se evita o situație de disfuncționalitate a pieței și de dificultăți sociale care ar împiedica dezvoltarea serviciilor de transport aerian în România. Acest obiectiv este realizat prin punerea în aplicare a planului de restructurare actualizat, finanțat parțial prin ajutorul de restructurare, pentru a se evita situația iminentă de insolabilitate, pierderea licenței de operare și încetarea activității TAROM, care ar apărea cu siguranță în absența ajutorului.
- (272) În planul de restructurare actualizat se arată că trebuie remediate atât problemele legate de lichiditate, cât și cele legate de solvabilitate ale beneficiarului pentru a se soluționa problemele financiare ale acestuia. În lipsa ajutorului, pe termen scurt, TAROM nu ar putea să își respecte obligațiile financiare sau să aibă acces la finanțare de pe piață (a se vedea considerentele 15 și 17 și secțiunea 6.1). În plus, TAROM nu și-ar putea pune în aplicare măsurile de restructurare din cauza lipsei de finanțare, ceea ce nu numai că ar perpetua problemele care i-au cauzat dificultățile, ci ar conduce și la reținerea la sol a aeronavelor (a se vedea considerentele 54 și 55). Pe termen lung, având în vedere pierderile acumulate semnificative (a se vedea considerentele 13 și 15), care ar continua în absența ajutorului și, în cele din urmă, ar conduce la insolvența TAROM, compania nu va putea să își îndeplinească obligațiile financiare. Trebuie reamintit faptul că TAROM îndeplinește deja, cel puțin din februarie 2020, criteriile pentru a fi considerată întreprindere aflată în dificultate (a se vedea considerentul 11) și că acest lucru nu s-a schimbat de atunci (a se vedea

considerentul 13). În absența ajutorului de restructurare, ieșirea sa de pe piață ar fi, cel mai probabil, inevitabilă, având în vedere îndatorarea actuală a TAROM, faptul că toate activele sale cu o anumită valoare sunt constituite drept garanție pentru finanțarea sau datoria existentă, indisponibilitatea ulterioară a finanțării pe piața privată, riscul real de pierdere a licenței de operare a TAROM și de reținere la sol a flotei sale (considerentul 17 și secțiunea 6.1). Prin urmare, ajutorul de restructurare este necesar pentru realizarea cu succes a planului de restructurare actualizat, a cărui punere în aplicare, la rândul său, urmărește să remedieze deficiențele TAROM, să îi redea viabilitatea pe termen lung și, astfel, să faciliteze dezvoltarea serviciilor de transport aerian în România. Fără ajutorul de restructurare, TAROM ar ieși de pe piață, privând cetățenii, întreprinderile și regiunile din România de un instrument esențial de conectivitate regională necesar pentru transport, precum și pentru dezvoltarea economică și socială regională. Prin urmare, cerința privind necesitatea ajutorului prevăzută la punctul 38 litera (b) și la punctul 53 din Orientările privind salvarea și restructurarea este îndeplinită.

- (273) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează, de asemenea, că ajutorul are un efect stimulat, deoarece, în absența ajutorului de restructurare, TAROM ar ieși aproape sigur de pe piață, riscând o perturbare a serviciului important pe care îl furnizează. Prin urmare, este îndeplinită cerința ca ajutorul să aibă un efect stimulat prevăzută la punctul 38 litera (d) și la punctul 59 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

7.3.3.2. Caracterul adecvat al ajutorului

- (274) În conformitate cu punctul 38 litera (c) și cu punctul 54 din Orientările privind salvarea și restructurarea, ajutorul de restructurare nu va fi considerat compatibil cu piața internă dacă alte măsuri care denaturează mai puțin concurența permit îndeplinirea aceluiași obiectiv; de asemenea, ajutorul de restructurare trebuie să fie remunerat în mod corespunzător. Punctul 58 din Orientările privind salvarea și restructurarea prevede că instrumentele de ajutor de stat alese trebuie să fie adecvate pentru problema solvabilității sau a lichidității pe care intenționează să o remedieze.
- (275) TAROM se confruntă cu probleme de solvabilitate și lichiditate, pe care ajutorul de restructurare trebuie să le remedieze. Combinația de instrumente oferite ca ajutor de restructurare, și anume injecția de capital și anularea datoriilor (considerentul 18), abordează atât deteriorarea semnificativă a capitalului propriu al TAROM, care este profund negativă, cât și lipsa de mijloace pentru a rambursa datoria existentă și a satisface nevoile de fluxuri de numerar pentru activitatea obișnuită.
- (276) În acest sens, Comisia consideră că ajutorul de restructurare în valoare de 95,3 milioane EUR este adecvat în ceea ce privește forma, din două motive principale. În primul rând, având în vedere că TAROM este o întreprindere aflată în dificultate, ale cărei pierderi considerabile din trecut au avut drept rezultat un capital propriu negativ cel puțin începând cu anul 2020 (considerentul 13), în absența ajutorului de restructurare care să îi îmbunătățească solvabilitatea, beneficiarul nu ar fi în măsură să acumuleze suficiente capitaluri proprii pentru a compensa pierderile din trecut și pentru a atrage finanțări semnificative pe termen lung pe piețele de capital. Ajutorul de restructurare oferă companiei TAROM finanțarea necesară sub formă de capitaluri proprii pentru a-și consolida solvabilitatea și poziția bilanțieră. În al doilea rând, proiecțiile privind lichiditățile arată că, în lipsa ajutorului de restructurare, în 2024, numerarul generat de activitatea TAROM ar fi negativ dacă unele datorii (cum ar fi ajutorul pentru salvare) ar fi rambursate (a se vedea considerentele 54-56). Un deficit de numerar major preconizat pentru sfârșitul anului 2024 nu ar fi acoperit, iar TAROM nu ar dispune de fonduri suficiente pentru a asigura livrarea celor patru aeronave Boeing 737-8 MAX sau pentru a plăti ratele de leasing pentru aeronavele sale existente. Comisia nu a menționat preocupări cu privire la acest aspect în decizia de inițiere a procedurii.
- (277) Din aceste motive, Comisia concluzionează că forma ajutorului de restructurare este cea mai adecvată modalitate de a aborda problemele TAROM și că instrumentele alese abordează atât problema lichidității, cât și pe cea a solvabilității beneficiarului.
- (278) În ceea ce privește remunerația acordată statului, ca urmare a reducerii semnificative a valorii ajutorului de restructurare comparativ cu planul de restructurare inițial și a eliminării grantului direct prevăzut în planul de restructurare inițial, îndoilele exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii în această privință au fost înlăturate. În plus, în conformitate cu planul de restructurare actualizat, statul va fi remunerat prin câștiguri nete pozitive preconizate care vor crește valoarea participației statului în cadrul TAROM. În special, ca urmare a majorării capitalului social, participația statului în cadrul TAROM va crește de la nivelul actual de 97,22 % la aproximativ 98,5 %, ceea ce va permite statului să profite aproape în totalitate de pe urma unei restructurări reușite a companiei. O astfel de remunerare a statului poate fi considerată adecvată, prin urmare ajutorul de restructurare planificat este remunerat în mod adecvat.

(279) În aceste circumstanțe, Comisia consideră că ajutorul de restructurare este adecvat.

7.3.3.3. Proportionalitatea

- (280) În conformitate cu punctul 38 litera (e) din Orientările privind salvarea și restructurarea, ajutorul de restructurare nu trebuie să depășească nivelul minim necesar pentru realizarea obiectivului urmărit prin respectivul ajutor. Cuantumul și intensitatea ajutorului de restructurare trebuie să se limiteze la minimul strict necesar pentru a se putea efectua restructurarea în funcție de resursele financiare existente ale beneficiarului, ale acționarilor acestuia sau ale grupului de întreprinderi din care face parte acesta. În special, trebuie să se asigure un nivel suficient al contribuției proprii la costurile aferente restructurării și, în cazul în care sprijinul de stat este acordat sub o formă care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii, trebuie puse în aplicare măsuri de repartizare a sarcinilor. Evaluarea acestor cerințe va ține seama de orice ajutor pentru salvare acordat anterior (punctul 61 din Orientările pentru salvare și restructurare).
- (281) Contribuția proprie a beneficiarului planului de restructurare trebuie să fie reală și efectivă și, în mod normal, ar trebui să fie comparabilă cu ajutorul acordat în ceea ce privește efectul asupra poziției beneficiarului în materie de solvabilitate sau de lichiditate. În conformitate cu punctul 63 din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia trebuie să evalueze dacă diferitele surse ale contribuției proprii sunt reale și nu implică un ajutor. În conformitate cu punctul 64 din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia consideră, în mod normal, o contribuție proprie ca fiind adecvată în cazul în care cuantumul acesteia este de cel puțin 50 % din costurile de restructurare.
- (282) Comisia trebuie să verifice dacă diferitele surse de finanțare ale planului de restructurare actualizat sunt reale, adică suficient de sigure pentru a se materializa în cursul perioadei de restructurare, și exclud profiturile viitoare preconizate.
- (283) Sursele contribuției proprii indicate de TAROM provin dintr-un leasing financiar (considerentul 76) și din vânzarea de aeronave (considerentul 78). În ceea ce privește vânzarea de aeronave, TAROM a încheiat contracte de cumpărare în valoare de [...] milioane EUR (privind vânzarea a patru aeronave Boeing 737-300, a unui motor de Boeing 737-300 și șapte ATR 42-500) (considerentul 76). Încasările provenite de la cumpărătorii acestor active sunt surse reale și efective, care îmbunătățesc poziția lichidității TAROM și astfel contribuie la restructurare. Având în vedere că toți cumpărătorii acestor active sunt întreprinderi comerciale care au plătit un preț care a rezultat în urma unei proceduri de licitație (considerentul 76), mijloacele respective nu conțin ajutor. În ceea ce privește contractul de finanțare încheiat pentru închirierea unei aeronave noi cu o valoare de aproximativ [...] milioane EUR fără dobândă, a fost semnat contractul de leasing. Prin urmare, contribuția este efectivă (contractul este semnat), reală (contribuind la finanțarea restructurării prin prefinanțarea aeronavelor obținute de la locator) și nu conține ajutor (este negociată cu un cumpărător privat în condiții comerciale, fără nicio garanție de stat).
- (284) În ceea ce privește celelalte surse de venituri avute în vedere de TAROM (considerentul 80), și anume veniturile din vânzarea participațiilor sale în cadrul [...], veniturile din vânzarea slotului orar de la aeroportul [...] și vânzarea de aeronave suplimentare (Airbus 318), acestea nu pot fi considerate reale și efective. În special, vânzarea slotului orar [...] este în curs de negociere, dar nu a fost selectat niciun cumpărător, nu s-a convenit un preț și, *a fortiori*, nu s-a semnat niciun acord în acest sens. Același lucru este valabil și pentru vânzările participațiilor. S-au efectuat evaluări și s-a obținut acordul organelor de decizie ale TAROM pentru acest vânzări, dar până în prezent nu s-a primit nicio ofertă fermă. În plus, astfel cum se menționează în decizia de inițiere a procedurii, nu se poate considera că vânzările de participații preconizate nu conțin ajutor dacă nu s-a demonstrat respectarea principiului operatorului economic privat în economia de piață (a se vedea considerentul 28). Vânzarea aeronavei Airbus 318 este mai avansată, însă până în prezent a fost semnată doar o scrisoare de intenție fără caracter obligatoriu [...]. În cazul în care aceste acțiuni se vor materializa în perioada de restructurare, ele vor contribui la consolidarea viabilității TAROM. Însă în prezent nu se poate considera cu suficientă certitudine că vânzarea activelor respective s-ar materializa. Prin urmare, acestea nu constituie o contribuție proprie reală și efectivă.
- (285) În consecință, Comisia poate accepta suma de 77,66 milioane EUR drept contribuție proprie reală, efectivă și fără ajutor din partea TAROM la costurile de restructurare și consideră că îndoielile sale exprimate în decizia de inițiere a procedurii în această privință au fost înlăturate. Având în vedere faptul că costurile totale de restructurare se ridică la 172,96 milioane EUR și că sunt finanțate prin ajutor de restructurare în valoare de 95,3 milioane EUR, contribuția proprie participă la finanțarea costurilor de restructurare cu 44,9 %, așadar cu mai puțin de 50 %.

- (286) În conformitate cu punctul 64 din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia poate să accepte o contribuție sub 50 % din costurile de restructurare în circumstanțe excepționale și în cazul unor dificultăți deosebite, dacă respectivul quantum al contribuției rămâne însemnat. Aceste circumstanțe și cazuri trebuie să fie demonstrate de statul membru în cauză.
- (287) În circumstanțele actuale, ca urmare a izbucnirii pandemiei de COVID-19, Comisia consideră că, în cazul companiei TAROM și conform îndrumărilor oferite de Comisie cu privire la Cadrul temporar pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei în contextul actualei epidemii de COVID-19 ⁽¹¹¹⁾, poate fi justificată menținerea contribuțiilor proprii sub pragul de 50 % din costurile de restructurare, deoarece contribuția rămâne însemnată și include o finanțare nouă în condițiile pieței.
- (288) Comisia recunoaște că pandemia de COVID-19 și măsurile adoptate pentru a o ține sub control au creat circumstanțe excepționale pentru beneficiar, în contextul unor perturbări grave ale economiei în înțelesul articolului 107 alineatul (3) litera (b) din TFUE. În acest context și începând din 2020, activitatea societății TAROM a fost afectată de pandemia de COVID-19 atât în ceea ce privește cererea, cât și în ceea ce privește oferta (considerentul 9). Pandemia de COVID-19 a generat, în plus, o situație în care piețele de reeșalonare a creditelor au fost în mare parte închise sau limitate pentru anumite sectoare și în care instituțiile financiare în general și-au redus limitele de creditare.
- (289) Deși pandemia de COVID-19 s-a încheiat, iar cadrul temporar a expirat, sectorul aviației a fost afectat în mod deosebit de impactul pandemiei. Potrivit previziunilor Eurocontrol (a se vedea considerentul 91), traficul aerian a revenit la nivelurile anterioare pandemiei de COVID-19 abia în cursul anului 2023, adică la trei ani de la apogeul crizei. După cum se observă în figura 1, compania TAROM a fost afectată semnificativ mai puternic decât media sectorului în 2020, iar redresarea sa a fost mai dificilă în 2021. Deși redresarea TAROM s-a accelerat în 2022, aceasta a rămas sub rata medie de redresare indicată de EUROCONTROL până în 2023 și se preconizează că va rămâne sub această rată medie atât în scenariul de referință, cât și în scenariul cu nivel scăzut al Eurocontrol până în 2025 inclusiv. Ritmul mai lent în care TAROM s-a dezvoltat și s-a redresat la nivelurile anterioare pandemiei de COVID-19 în comparație cu media sectorului ar putea fi atribuit parțial înnoirii întârziate a flotei, care se preconizează că va produce efecte cel mai devreme în 2025.
- (290) Întrucât contribuția proprie se ridică la 44,9 % din costurile de restructurare, ceea ce reprezintă o parte semnificativă a acestor costuri și nu este departe de pragul de 50 %, întrucât cea mai mare parte a acesteia (aproximativ 80 %) este furnizată sub forma unei finanțări noi și ținând seama de impactul pe care pandemia de COVID-19 l-a avut asupra activității TAROM, Comisia concluzionează că, în cazul de față, o contribuție proprie de 44,9 % este acceptabilă.
- (291) În conformitate cu punctele 65, 66 și 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, sprijinul de stat acordat într-o formă care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii poate avea ca efect protejarea acționarilor și a creditorilor subordonați de consecințele alegerii lor de a investi în beneficiar, generând astfel un hazard moral și subminând disciplina pieței. Prin urmare, ajutorul pentru acoperirea pierderilor ar trebui să se acorde numai în condiții care implică o repartizare adecvată a sarcinilor între investitorii existenți, iar statul ar trebui să intervină după ce pierderile au fost integral contabilizate și atribuite acționarilor existenți și creditorilor subordonați existenți. Repartizarea adecvată a sarcinilor va însemna, de asemenea, că orice ajutor de stat care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii ar trebui acordat în condiții care să asigure statului o cotă rezonabilă din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului, având în vedere quantumul capitalurilor proprii investite de stat în comparație cu restul capitalurilor proprii ale întreprinderii după contabilizarea pierderilor.
- (292) Ajutorul de restructurare nu stimulează hazardul moral sau asumarea unor riscuri excesive în beneficiul acționarilor

⁽¹¹¹⁾ Comunicarea Comisiei intitulată „Cadrul temporar pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei în contextul actualei epidemii de COVID-19” (JO C 911, 20.3.2020, p. 1), astfel cum a fost modificată prin Comunicările Comisiei C(2020) 2215 (JO C 1121, 4.4.2020, p. 1), C(2020) 3156 (JO C 164, 13.5.2020, p. 3), C(2020) 4509 (JO C 218, 2.7.2020, p. 3), C(2020) 7127 (JO C 3401, 13.10.2020, p. 1), C(2021) 564 (JO C 34, 1.2.2021, p. 6), C(2021) 8442 (JO C 473, 24.11.2021, p. 1) și C(2022) 7902 (JO C 423, 7.11.2022, p. 9).

sau al creditorilor. Astfel cum se prevede în secțiunea 6.3.3, statul român, care este în prezent furnizorul ajutorului, a supravegheat în calitate de acționar majoritar deciziile strategice și comerciale ale TAROM. De asemenea, activitatea companiei nu a fost finanțată prin datorii subordonate sau finanțare hibridă (care absoarbe pierderile) care ar putea fi parțial anulate în conformitate cu cerințele de repartizare a sarcinilor prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea. În acest cadru, repartizarea sarcinilor de către acționarii minoritari se va realiza prin absorbția parțială a pierderilor prin reducerea capitalului și injecția de capital ulterioară, astfel cum se descrie în secțiunea 6.3.3. În primul rând, pierderile TAROM vor fi absorbite parțial de reducerea capitalului în valoare de [...] miliarde RON. Aceasta va fi urmată de o majorare a capitalului social de către stat în valoare de 43,07 milioane EUR, care va dilua participația acționarilor minoritari ⁽¹¹²⁾ de la un procent inițial de 2,75 % la aproximativ [...] %. În acest sens, acționarii minoritari ai TAROM contribuie la restructurare prin absorbirea pierderilor și prin diluarea adecvată a participațiilor lor, astfel diminuându-se nevoia de ajutor de stat și reducându-se hazardul moral.

(293) În consecință, Comisia concluzionează că ajutorul de restructurare este proporțional.

7.3.3.4. Principiul „pentru prima și ultima dată”

(294) Pentru a se asigura că efectele negative ale ajutorului sunt limitate, astfel încât să se evite efectele nejustificate asupra concurenței și a schimburilor comerciale și să se asigure că bilanțul general este pozitiv ⁽¹¹³⁾, când se acordă ajutoare întreprinderilor aflate în dificultate trebuie să se respecte principiul „pentru prima și ultima dată”, conform căruia ajutoarele respective sunt limitate la o perioadă de 10 ani.

(295) Comisia autorizează ajutorul de restructurare în sprijinul unei singure operațiuni de restructurare și cu condiția ca, dacă este cazul, să fi trecut mai mult de zece ani de la acordarea unui alt ajutor de restructurare sau de la încheierea sau încetarea planului de restructurare ⁽¹¹⁴⁾. Comisia permite excepții de la această regulă atunci când ajutorul de restructurare este acordat ulterior ajutorului pentru salvare în cadrul unei singure operațiuni de restructurare ⁽¹¹⁵⁾.

(296) Ajutorul de restructurare pentru TAROM sprijină o singură operațiune de restructurare. Compania TAROM (inclusiv filialele controlate de aceasta) nu a primit ajutor pentru salvare sau restructurare în ultimii zece ani, cu excepția ajutorului pentru salvare aprobat în februarie 2020 (a se vedea considerentul 11), care a fost acordat pe o perioadă de șase luni, care continuă cu ajutorul de restructurare în curs de evaluare și cu care formează o singură operațiune de restructurare. Prin urmare, principiul „pentru prima și ultima dată” este respectat.

7.3.3.5. Măsurile de limitare a denaturărilor concurenței

(297) Astfel cum se explică la punctele 87-93 din Orientările privind salvarea și restructurarea, măsurile de limitare a denaturărilor concurenței generate de ajutorul de restructurare ar trebui stabilite proporțional cu efectele de denaturare ale ajutorului și ar trebui să depindă de mai mulți factori, în special de: (i) quantumul și natura ajutorului, precum și de condițiile și circumstanțele în care este acordat ajutorul; (ii) mărimea și importanța relativă a beneficiarului pe piață și caracteristicile pieței în cauză; și (iii) gradul în care preocupările legate de hazardul moral persistă în urma aplicării măsurilor privind contribuția proprie și repartizarea sarcinilor.

(298) Măsurile structurale ar putea include cesionarea de active, reducerea capacității sau a prezenței pe piață. Acestea ar trebui să favorizeze intrarea pe piață a unor noi concurenți, extinderea concurenților existenți de mici dimensiuni sau activitățile transfrontaliere, luând în considerare piața sau piețele pe care beneficiarul va avea o poziție semnificativă după restructurare, în special pe cele cu capacitate excedentară (punctele 78 și 79 din Orientările privind salvarea și restructurarea). Măsurile comportamentale ar trebui să asigure faptul că ajutorul finanțează doar restabilirea viabilității pe termen lung și că acesta nu este folosit în mod abuziv pentru prelungirea unor denaturări grave și persistente ale structurii pieței sau pentru protejarea beneficiarului de o concurență sănătoasă (punctul 83 din Orientările privind salvarea și restructurarea).

(299) Astfel cum se precizează în considerentele 117-124, România prezintă următoarele măsuri structurale de limitare a denaturărilor concurenței: (i) reducerea activităților prin închiderea unor rute, reducerea frecvenței pe rutele existente și reducerea flotei având ca rezultat reducerea capacității, exprimată ca o reducere a LKD, (ii) închirierea și/ sau vânzarea sloturilor orare [...]; și (iii) cesionarea de participații în cadrul unor societăți cu scop lucrativ afiliate pe verticală.

⁽¹¹²⁾ Societățile publice CNAB și Romatsa RA și acționarul privat Societatea de Investiții Financiare Muntenia; a se vedea considerentul 8.

⁽¹¹³⁾ A se vedea punctul 38 litera (f) din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽¹¹⁴⁾ Punctele 70 și 71 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

⁽¹¹⁵⁾ Punctul 72 litera (a) din Orientările privind salvarea și restructurarea.

- (300) În ceea ce privește reducerea activităților, astfel cum se arată în considerentul 118, aceasta implică închiderea a 14 rute dintre cele 41 exploatate de TAROM în 2019, ceea ce reprezintă o reducere cu 17 % a numărului total de zboruri operate în 2019 și cu 18 % a numărului de pasageri transportați. Aceasta înseamnă închiderea unei treimi din rutele TAROM, care constituie o parte semnificativă a activităților sale. Deși niciuna dintre rutele în cauză nu a avut nivelul de profitabilitate C3 în 2019, trebuie remarcat faptul că, la momentul respectiv, TAROM avea doar trei astfel de rute (OTP-Budapesta, OTP-Sofia și Bruxelles-Strasbourg), deoarece activitățile sale erau puternic afectate de modelul de afaceri ineficient. Acest impact poate fi eliminat parțial analizând nivelul de profitabilitate C1 al rutelor. Din această perspectivă, 10 din 14 rute au avut rezultate pozitive în 2019. TAROM a înregistrat o creștere pe 12 dintre cele 14 rute, iar 9 dintre acestea au vizat aeroporturi congestionate, unde sloturile orare sunt foarte solicitate. Pe unul dintre aeroporturile cele mai congestionate din portofoliul său, și anume aeroportul [...], TAROM va oferi o pereche de sloturi orare (a se vedea considerentul 119) spre închiriere începând din octombrie 2024 și, în cele din urmă, va oferi spre vânzare perechea de sloturi respective. Aceste închideri oferă în mod clar concurenților posibilitatea de a se extinde pe mai multe rute atractive. Autoritățile române s-au angajat că TAROM nu va redeschide niciuna dintre rutele închise în cursul perioadei de restructurare și va vinde slotul de la aeroportul [...] în [...], dar nu mai târziu de sfârșitul perioadei de restructurare, în 2026 (a se vedea considerentul 119).
- (301) Deși perioada de restructurare a TAROM a început în 2021, Comisia consideră că este oportun să se evalueze închiderea rutelor și reducerile de capacitate în raport cu situația activităților din 2019 (în loc de 2020, ca an imediat anterior perioadei de restructurare), deoarece activitățile TAROM din 2020 au fost afectate în mod semnificativ de restricțiile de călătorie impuse pentru a contracara răspândirea pandemiei de COVID-19, astfel cum se arată în considerentul 118.
- (302) Pe rutele rămase, TAROM va reduce parțial frecvențele; mai precis, se va realiza o reducere cu 28 % a numărului total de zboruri regulate (și o reducere cu 27 % dacă sunt incluse zborurile charter) în 2026 comparativ cu nivelurile din 2019 (a se vedea considerentul 121). Având în vedere că în 2022 a existat concurență pe toate rutele vizate de reducerile de frecvențe, cu excepția uneia (Satu Mare), este de așteptat ca concurenții să fie interesați să își mărească frecvențele zborurilor pe aceste rute, în special având în vedere faptul că nouă dintre rutele în cauză implică aeroporturi congestionate. Reducerea frecvențelor, împreună cu închiderea rutelor și cu reducerea flotei de la 25 de aeronave în 2019 la 14 până în 2025, care vor fi menținute până la sfârșitul perioadei de restructurare, vor duce la o reducere a LKD cu [...] % – și la o reducere a LKD cu [...] % pe rutele cu nivel de profitabilitate C1 – comparativ cu nivelurile din 2019. Aceasta înseamnă o reducere importantă a activităților profitabile.
- (303) România s-a angajat să se asigure că TAROM va exploata maximum 18 aeronave până în 2025 și maximum 14 aeronave pentru restul perioadei de restructurare.
- (304) În cele din urmă, astfel cum se arată în considerentul 124, TAROM își va cesiona participațiile în [...] și [...]. Cu toate acestea, având în vedere că numai [...] TAROM [...], se poate preconiza că numai cesionarea participației TAROM în [...] va reduce prezența TAROM pe piață. Cesionarea participației în [...] va reduce și mai mult activitățile profitabile ale TAROM și prezența sa pe piață și va oferi din nou concurenților posibilitatea de a intra în această activitate profitabilă și, astfel, de a intra sau de a-și consolida poziția pe piața românească. Autoritățile române s-au angajat să se asigure că TAROM își va vinde participațiile atât în [...], cât și în [...], dar nu mai târziu de sfârșitul perioadei de restructurare, în 2026 (a se vedea considerentul 124).
- (305) Acest pachet clar de măsuri de reducere a capacității și a activității, împreună cu angajamentele ferme oferite de România, constituie o îmbunătățire semnificativă în comparație cu planul de restructurare inițial și au înlăturat îndoielile exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii.
- (306) Având în vedere dimensiunea și cota de piață a TAROM (a se vedea considerentul 9), Comisia consideră că o reducere

a activităților care ar depăși nivelurile propuse de România ar putea aduce atingere modelului de afaceri al TAROM și i-ar putea afecta viabilitatea pe termen lung. Având în vedere valoarea considerabilă a finanțării noi oferite de TAROM sub forma unui leasing financiar pentru o nouă aeronavă Boeing 737-8 MAX (a se vedea considerentul 76), care reprezintă peste o treime din costul total al restructurării, reducerea planificată a capitalului social cu aproximativ [...] miliarde RON din totalul capitalului social de 2,26 miliarde RON, care reprezintă un efort semnificativ al acționarilor de a absorbi pierderile, faptul că o absorbție totală a pierderilor nu este posibilă pentru TAROM din cauza faptului că pierderile sale acumulate depășesc cu mult capitalul său social, diluarea preconizată a procentului acționarilor minoritari de la 2,75 % la [...] %, care echivalează cu o devalorizare a participației lor cu peste [...] % (a se vedea considerentul 81), precum și amânarea datoriei obținută de la creditorii importanți și abținerea de la a recupera aeronavele închiriate obținută de la toți locatorii (considerentul 85), Comisia consideră că riscul de hazard moral este limitat în mod eficace și că pachetul de măsuri descris în considerentul 300 va deschide o capacitate semnificativă pentru concurenți și le va oferi acestora posibilitatea de a intra sau de a-și consolida poziția pe piața românească.

- (307) În plus, astfel cum se arată în considerentul 126, România s-a angajat să se asigure că TAROM va respecta măsurile comportamentale menționate la punctul 84 din Orientările privind salvarea și restructurarea, și anume se va abține (i) de la a achiziționa participații în cursul perioadei de restructurare, cu excepția cazului în care acest lucru ar fi indispensabil pentru viabilitatea sa și aprobat de Comisie, și (ii) de la a prezenta publicului sprijinul de stat drept un avantaj concurențial atunci când își comercializează produsele și serviciile. Acest lucru va garanta că TAROM nu utilizează ajutorul pentru a-și extinde activitatea prin achiziționarea de participații la concurenți sau pentru a-și crește vânzările prin publicitate cu privire la sprijinul de care beneficiază din partea statului român. În acest sens, sugestia Wizz Air potrivit căreia ar fi oportun să se impună companiei TAROM restricțiile privind remunerarea conducerii care au fost impuse anumitor companii aeriene în legătură cu măsurile de recapitalizare adoptate în contextul COVID-19 (a se vedea considerentul 47) trebuie respinsă, având în vedere că, spre deosebire de cazul de față, restricțiile privind remunerarea membrilor conducerii beneficiarilor s-au numărat printre condițiile de compatibilitate a ajutoarelor pentru recapitalizare acordate în contextul pandemiei de COVID-19 în temeiul cadrului juridic aplicabil la momentul respectiv, iar Wizz Air nu a demonstrat și nu este clar modul în care restricțiile privind remunerarea conducerii în cazul de față ar contribui la limitarea denaturărilor concurenței.
- (308) În conformitate cu punctul 83 din Orientările privind salvarea și restructurarea, prin respectivele măsuri se va garanta că ajutorul este utilizat doar pentru a se finanța restabilirea viabilității pe termen lung a beneficiarului și că acesta nu este folosit în mod abuziv pentru crearea unor denaturări ale pieței sau pentru protejarea beneficiarului de o concurență sănătoasă.
- (309) În consecință, Comisia consideră că măsurile de limitare a denaturărilor concurenței sunt adecvate pentru reducerea efectelor negative ale ajutorului de restructurare.

7.3.3.6. Transparența și raportarea

- (310) În conformitate cu punctul 38 litera (g) din Orientările privind salvarea și restructurarea, statele membre, Comisia, operatorii economici și publicul trebuie să aibă acces cu ușurință la toate actele relevante și la toate informațiile pertinente cu privire la ajutorul acordat. În acest scop, autoritățile române s-au angajat să aplice dispozițiile referitoare la transparență stabilite la punctul 96 din Orientările privind salvarea și restructurarea prin publicarea informațiilor relevante pe site-urile www.monitoruloficial.ro, www.ajutordestat.ro, www.tarom.ro și www.mt.gov.ro.
- (311) Comisia consideră că este necesar ca România să prezinte rapoarte periodice privind punerea în aplicare a planului de restructurare actualizat, o dată la șase luni, de la data adoptării prezentei decizii până la încheierea perioadei de restructurare. În aceste rapoarte se vor preciza, în special, datele la care are loc plata efectivă a fondurilor angajate de stat și a contribuției proprii, eventualele abateri de la traiectoria financiară sau operațională prevăzută în planul de restructurare actualizat, limitarea și reducerea costurilor și rezultatele obținute ca urmare a aplicării măsurilor de restructurare, precum și măsurile corective preconizate sau adoptate de România sau de beneficiar, după caz.

7.3.3.7. Punerea în balanță a efectelor pozitive și negative

- (312) Printr-o măsură de ajutor de stat concepută cu atenție trebuie să se garanteze că bilanțul general al efectelor măsurii este pozitiv și că se evită modificarea în mod nefavorabil a condițiilor schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.
- (313) Astfel cum se arată în secțiunea 7.3.2, ajutorul de restructurare are un efect pozitiv, deoarece contribuie la dezvoltarea serviciilor de transport aerian în România. În special, ajutorul evită riscul de perturbare a unui serviciu important (a se vedea secțiunea 7.3.2.1) și permite companiei TAROM să pună în aplicare măsuri de restructurare care vor restabili viabilitatea pe termen lung a beneficiarului (secțiunea 7.3.2.2).
- (314) În Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia a stabilit criteriile pe baza cărora evaluează compatibilitatea

ajutorului de restructurare cu piața internă, asigurându-se că dezvoltarea activității economice în cauză nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun. Astfel cum s-a explicat mai sus, ajutorul de restructurare este necesar și are un efect stimulat (a se vedea secțiunea 7.3.3.1), este adecvat (a se vedea secțiunea 7.3.3.2) și proporțional (a se vedea secțiunea 7.3.3.3). În plus, există garanții solide pentru a limita efectele negative ale ajutorului prin măsuri compensatorii care reduc la minimum denaturările concurenței (a se vedea secțiunea 7.3.3.5), precum și prin respectarea principiului „pentru prima și ultima dată” (a se vedea secțiunea 7.3.3.4) și a cerințelor de transparență (a se vedea secțiunea 7.3.3.6).

- (315) Măsurile propuse pentru limitarea denaturărilor concurenței, inclusiv scăderea globală a nivelului LKD al TAROM, reducerea numărului de zboruri (frecvențe), închiderea unor rute și diminuarea flotei, precum și cesionarea participării sale în [...] vor reduce prezența TAROM pe piața pe care compania urmează să rămână activă după restructurare și vor conduce la un anumit grad de deschidere a pieței.
- (316) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că măsurile de limitare a denaturărilor concurenței generate de ajutor sunt adecvate pentru reducerea efectelor negative ale ajutorului de restructurare.
- (317) În consecință, impactul pozitiv al ajutorului de restructurare asupra dezvoltării activităților de transport din România depășește potențialele efecte negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale, acestea nefiind, așadar, modificate în mod nefavorabil într-o măsură care contravine interesului comun.

7.4. Evaluarea plângerii depuse de Wizz Air Malta

- (318) La 14 martie 2024, Comisia a primit o plângere depusă de Wizz Air Malta („reclamantul”), în care se susținea că România a acordat ajutor suplimentar în contextul restructurării TAROM în trei moduri: (i) prin injecții de capital în perioada de restructurare care le depășesc pe cele aprobate prin cea de a doua decizie a Comisiei privind compensarea pagubelor și/sau care constituie o modificare a ajutorului aprobat prin prima decizie a Comisiei privind compensarea pagubelor sub forma unei garanții publice; (ii) acceptarea unei clauze contractuale care a condus la inopozabilitatea garanției constituite unuia dintre creditorii TAROM, CNAB, societate publică cu același proprietar majoritar ca și TAROM, și anume statul român prin Ministerul Transporturilor; (iii) vânzarea slotului orar [...] sub prețul pieței. Aceste afirmații sunt prezentate în secțiunea 6.8.
- (319) Comisia va evalua dacă există vreun ajutor ilegal care rezultă din aceste măsuri și în ce măsură afirmațiile respective au un impact asupra compatibilității măsurilor notificate cu articolul 107 alineatul (3) din TFUE.
- (320) La datele menționate în considerentul 6, România și-a prezentat observațiile cu privire la cele trei afirmații formulate de reclamant, susținând că acestea sunt nefondate din următoarele motive: (i) majorarea de capital de 1,9 milioane EUR a fost conformă cu ajutorul aprobat în cea de a doua decizie a Comisiei privind compensarea pagubelor; majorările de capital în valoare totală de 2,7 milioane EUR au reprezentat doar o executare a garanției publice aprobate prin prima decizie a Comisiei privind compensarea pagubelor, în conformitate cu dispozițiile legale și contractuale aplicabile, și în orice caz au făcut parte din măsurile notificate, deoarece au vizat nevoile de lichidități ale TAROM din perioada de restructurare (a se vedea considerentele 141 și 143); (ii) clauza condițională privind garanțiile nu a avut niciun efect asupra comportamentului de piață al TAROM sau CNAB întrucât statului, în calitate de autoritate de supraveghere, i se interzice prin lege să intervină în deciziile comerciale ale conducerii și astfel cum reiese din comportamentul efectiv al societăților, care se bazează pe maximizarea probabilității unei rambursări integrale a datoriei acumulate prin penalități de întârziere; în orice caz, clauza respectivă va fi eliminată din acord (a se vedea considerentul 144); (iii) TAROM a făcut tot posibilul pentru a obține cel mai mare preț pentru vânzarea slotului orar [...], după cum o demonstrează angajarea unui expert independent și procedura de licitație aflată în curs. Aceste observații ale autorităților române sunt prezentate în secțiunea 6.9.

- (321) Din comunicarea României cu privire la prima afirmație rezultă că injecțiile de capital menționate la prima afirmație

pot fi împărțite în trei segmente: (i) primul segment constă în două majorări de capital în valoare de 9 000 000 RON și de 439 155 RON (care înseamnă împreună 9 439 155 RON sau aproximativ 1,9 milioane EUR), efectuate în temeiul celei de a doua decizii privind compensarea pagubelor; (ii) al doilea segment constă într-o majorare de capital în valoare de 5 394 285 RON, 5 460 515 RON și 1 663 200 RON (care înseamnă împreună 12 518 000 RON sau aproximativ 2,7 milioane EUR), pe care România a notificat-o ca ajutor de restructurare în contextul notificării în cazul de față; și (iii) al treilea segment constă în decizii ale acționarilor de autorizare a unor majorări de capital viitoare de până la aproximativ 14,9 milioane RON sau aproximativ 3,21 milioane EUR, care nu au fost urmate de decizii de confirmare ale adunării acționarilor și cărora nu li s-a dat curs.

- (322) România a prezentat deciziile acționarilor și conturile financiare relevante care demonstrează că majorările de capital realizate efectiv de Ministerul Transporturilor în 2022 și 2023 se ridică la 9 000 000 RON, 439 155 RON (care înseamnă împreună 9 439 155 RON sau aproximativ 1,9 milioane EUR), 5 394 285 RON, 5 460 515 RON și 1 663 200 RON (care înseamnă împreună 12 518 000 RON sau aproximativ 2,7 milioane EUR). Motivul constă în faptul că nu toate majorările de capital aprobate anterior au fost realizate efectiv, întrucât TAROM a reușit să suporte o parte dintre tranșele împrumutului garantat din resurse proprii. Rezultă că majorările totale de capital realizate până în prezent în cursul perioadei de restructurare se ridică la 21 957 155 RON (aproximativ 4,6 milioane EUR), nu la aproximativ 7,8 milioane EUR, astfel cum susține reclamantul. Acest lucru este confirmat de conturile anuale ale TAROM (neauditare încă pentru exercițiul 2023).
- (323) Din această sumă, o injecție de capital de 1,9 milioane EUR corespunzătoare primului segment al primei afirmații menționate în considerentul 321 a fost aprobată prin cea de a doua decizie a Comisiei privind compensarea pagubelor ca ajutor compatibil în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE, prin urmare nu are niciun impact asupra evaluării măsurilor notificate.
- (324) Restul sumei de 4,6 milioane EUR, și anume 2,7 milioane EUR, corespunzând celui de al doilea segment al primei afirmații menționate în considerentul 321, a fost notificat de România ca ajutor de restructurare în contextul notificării în cazul de față. Întrucât toate tranșele de împrumut legate de prima decizie privind compensarea pagubelor ⁽¹¹⁶⁾ pe care TAROM nu le va putea plăti în cursul perioadei de restructurare din cauza deficitului său de numerar sunt acoperite prin injecții de capital incluse în majorarea de capital în valoare de 45,77 milioane EUR notificată ca ajutor de restructurare, Comisia a evaluat injecțiile de capital corespunzătoare ca parte a măsurilor notificate. Concluzia Comisiei cu privire la acest segment este reflectată în prezenta decizie privind respectiva majorare de capital.
- (325) Începând cu 2025, toate tranșele rămase vor fi plătite de TAROM din resurse proprii.
- (326) În ceea ce privește celelalte majorări de capital, în valoare totală de aproximativ 3,21 milioane EUR, care corespund celui de al treilea segment al primei afirmații menționate în considerentul 321, deși acestea au fost, în principiu, aprobate de adunarea acționarilor, deciziile respective deschid doar posibilitatea teoretică a unor astfel de injecții, dar nu au fost urmate de decizii de confirmare ale adunării acționarilor care să permită realizarea majorărilor în cauză. În absența unor astfel de decizii de confirmare, aceste majorări de capital nu au avut loc și ar fi prematur să se evalueze un avantaj ipotetic acordat TAROM.
- (327) În ceea ce privește a doua afirmație referitoare la o clauză din acordul de garanție dintre TAROM și CNAB, Comisia observă că, la momentul actual, când este invitată să își încheie investigația privind compatibilitatea măsurilor notificate ⁽¹¹⁷⁾, pe baza informațiilor furnizate de reclamant, Comisia nu dispune de suficiente elemente pentru a identifica măsura reclamată drept ajutor de stat și pentru a o considera relevantă pentru compatibilitatea măsurilor notificate. Totuși, pentru a asigura o examinare temeinică a celei de a doua afirmații, fără a întârzia procedura privind măsurile notificate, Comisia își va continua evaluarea cu privire la a doua afirmație în cadrul unei proceduri separate ⁽¹¹⁸⁾.
- (328) În ceea ce privește a treia afirmație, referitoare la vânzarea slotului orar [...] sub valoarea sa de piață, este suficient să

⁽¹¹⁶⁾ Acestea sunt tranșele din 2023 în valoare totală de 2,7 milioane EUR și tranșele care vor fi scadente în cursul anului 2024, în valoare totală de 3,29 milioane EUR, care înseamnă împreună aproximativ 5,99 milioane EUR.

⁽¹¹⁷⁾ Procedura de investigare în curs, lansată la 5 iulie 2021, în cursul căreia Comisia a audiat în mod corespunzător părțile interesate și și-a înlăturat îndoielile exprimate în decizia de inițiere a procedurii, trebuie încheiată fără întârziere, având în vedere și riscul (justificat de România) ca unii dintre contractanții TAROM să își înceteze relația cu beneficiarul în absența unei decizii finale privind ajutorul de restructurare până la o anumită dată, punând astfel în pericol punerea în aplicare cu succes a planului de restructurare.

⁽¹¹⁸⁾ Cazul SA.113203 (2024/FC).

se constată că până în prezent nu a avut loc nicio vânzare, astfel încât este prematur să se aprecieze dacă vânzarea ipotetică a slotului [...] va fi efectuată în condiții normale de piață și, prin urmare, dacă la momentul vânzării ar aduce un avantaj economic cumpărătorului slotului respectiv. Rezultă că această afirmație se referă la o eventuală măsură viitoare, prin urmare nu are niciun impact asupra evaluării măsurilor notificate.

- (329) Pe baza celor de mai sus, Comisia concluzionează că al doilea segment al primei afirmații formulate de reclamant face parte din notificarea în cazul de față, prin urmare concluzia Comisiei cu privire la acest segment este reflectată în prezenta decizie privind ajutorul de restructurare notificat, în special injecția de capital în valoare de 45,77 milioane EUR. În ceea ce privește primul segment al primei afirmații, acesta a făcut obiectul unei decizii anterioare a Comisiei și nu intră sub incidența notificării în cazul de față, iar Comisia își va adopta poziția finală cu privire la această afirmație în cadrul procedurii separate menționate în considerentul 327. În ceea ce privește al treilea segment al primei afirmații, a doua afirmație și a treia afirmație, pe baza informațiilor furnizate de reclamant, Comisia nu dispune de suficiente elemente pentru a identifica măsurile reclamate ca ajutor de stat; totuși, Comisia va evalua aceste afirmații în cadrul procedurii separate menționate în considerentul 327.

7.5. Concluzie privind compatibilitatea

- (330) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia concluzionează că îndoielile pe care le-a exprimat în decizia de inițiere a procedurii au fost eliminate și că efectele negative ale ajutorului de restructurare asupra concurenței și a schimburilor comerciale sunt limitate, având în vedere în special dimensiunea redusă a beneficiarului, concurența sănătoasă de pe piață, precum și măsurile de limitare a denaturărilor concurenței, a căror punere în aplicare ar trebui asigurată de România. În consecință, efectele pozitive ale ajutorului de restructurare asupra dezvoltării activității de transport, depășesc, atâta vreme cât România asigură punerea în aplicare a planului de restructurare actualizat ⁽¹¹⁹⁾, restul efectelor negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale, care, prin urmare, nu sunt modificate în mod nefavorabil într-o măsură care contravine interesului comun.
- (331) În evaluarea pe care a efectuat-o, luând în considerare observațiile primite de la o parte interesată și de la România, precum și modificările aduse planului de restructurare și ajutorului de sprijinire a restructurării în vederea abordării îndoielilor exprimate, Comisia concluzionează că ajutorul de restructurare respectă articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, întrucât facilitează dezvoltarea serviciilor de transport către, dinspre și din interiorul României și nu denaturează concurența și schimburile comerciale dintre statele membre într-o măsură care contravine interesului comun. Evaluarea Comisiei din prezenta decizie nu este repusă în discuție de informațiile furnizate de reclamant, în pofida examinării ulterioare a unei părți din plângerea respectivă în cadrul unei proceduri separate.

8. CONCLUZIE

- (332) Comisia constată că România nu a respectat obligația de standstill prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE și a acordat în mod ilegal o parte din măsurile notificate, în valoare de aproximativ 2,7 milioane EUR în 2023. Cu toate acestea, Comisia concluzionează că ajutorul de restructurare, inclusiv partea acordată în mod ilegal în 2023, este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

- (1) O injecție de capital în valoare de 2,7 milioane EUR acordată în 2023 în favoarea TAROM S.A. constituie ajutor de stat, iar Comisia regretă că aceasta a fost acordată în mod ilegal de România, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.
- (2) Ajutorul de restructurare acordat companiei TAROM S.A., pe care România l-a pus în aplicare parțial și pe care intenționează să îl pună în aplicare, sub forma unei injecții de capital din partea statului echivalentă cu aproximativ 45,77 milioane EUR (care a fost efectuată și urmează să fie efectuată în RON) și a anulării datoriei corespunzătoare cuantumului împrumutului pentru salvare, cu dobândă și orice diferențe de curs valutar, de 49,53 milioane EUR, în valoare totală de aproximativ 95,3 milioane EUR, este compatibil cu piața internă în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

⁽¹¹⁹⁾ Punctul 122 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

Articolul 2

În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, România informează Comisia cu privire la măsurile adoptate pentru a se conforma acesteia.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează României.

Adoptată la Bruxelles, 29 aprilie 2024.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Vicepreședintă executivă
