CINNEADH (2020/C ex 2020/N) 2023/1229 ÓN gCOIMISIÚN

an 7. Meitheamh 2022

maidir leis an Státchabhair SA.58101 (2020/C ex 2020/N) agus SA.62043 (2021/C ex 2021/N) a bhfuil sé beartaithe ag an bPortaingéil í a chur chun feidhme chun teacht i gcabhair ar Ghrúpa SATA agus chun athstruchtúrú a dhéanamh air

(a bhfuil fógra tugtha dó faoi dhoiciméad C(2022) 3816)

(Is é an leagan Béarla an t–aon leagan barántúil)

(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

Ag féachaint don Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, agus go háirithe Airteagal 108(2), an chéad fhomhír, de,

Ag féachaint don Chomhaontú ar an Limistéar Eorpach Eacnamaíoch, agus go háirithe Airteagal 62(1)(a) de,

Ag féachaint do na cinntí lenar chinn an Coimisiún an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a thionscnamh, i ndáil le cabhair SA.58101(2020/C) ([1]) agus SA.62043 (2021/C) ([2]),

Tar éis a iarraidh ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach de bhun na bhforálacha atá luaite thuas agus ag féachaint do na barúlacha arna gcur isteach ag aon pháirtí leasmhar amháin agus ag tríú páirtithe eile,

De bharr an mhéid seo a leanas:

1. NÓS IMEACHTA

(1) I litir dar dáta an 13 Lúnasa 2020, a leasaíodh agus a comhlánaíodh an 14 Lúnasa 2020, thug an Phortaingéil fógra don Choimisiún go bhfuil sé beartaithe aici cúnamh tarrthála a thabhairt do SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. ("SATA" nó "an tairbhí") i bhfoirm ráthaíocht phoiblí ar iasacht bhainc EUR 169 milliún de bhun Airteagal 108(3) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh ("CFAE").

(2) An 18 Lúnasa 2020, chuir an Coimisiún an Phortaingéil ar an eolas go raibh cinnte aige an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) CFAE a thionscnamh chun measúnú breise a dhéanamh ar chomhoiriúnacht an chúnaimh tarrthála thuasluaite i bhfianaise na dTreoirlínte maidir le státchabhair chun teacht i gcabhair ar ghnóthais neamhairgeadais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu ("Treoirlínte R&R") ([3]). Chinn an Coimisiún an nós imeachta sin a thionscnamh mar bhí amhras air maidir le cé acu ar comhlíonadh nó nár comhlíonadh an prionsabal "uair amháin, an uair dheiridh" sa chás sin, is é sin ar chúnamh tarrthála nó cabhair athstruchtúrúcháin roimhe seo a bheadh sna trí mhéadú ar scairchaipiteal SATA ar luach iomlán EUR 72.6 milliún arna suibscríobh ag

([1]) IO C 294, 4.9.2020, lch. 41.
([2]) IO C 223, 11.6.2021, lch. 37.
([3]) Communication from the Commission — Guidelines on State aid for rescuing and restructuring non-financial undertakings in difficulty [Teachtaireacht ón gCoimisiún — Treoirlínte maidir le státchabhair chun teacht i gcabhair ar ghnólachtaí neamhairgeadais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu], IO C 249, 31.7.2014, lch. 1.

Réigiún Féinrialaitheach na nAsór ("ARA" nó "an Réigiún") ó bhí 2017 ann, dá dtagraítear in aithris 13 den chinneadh sin (na "méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo"). Sa chinneadh céanna, ar bhonn Airteagal 107(3), pointe (c) agus Airteagal 106(2) CFAE, d'fhormheas an Coimisiún tacaíocht leachtachta EUR 133 mhilliún le cur ar a chumas do SATA a fhíor-oibleagáidí seirbhíse poiblí ("OSPanna") a chomhlíonadh agus seirbhísí fíor-riachtanacha lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta ("SGEInna") a sholáthar ina aerfoirt bheaga agus nascacht na nAsór, ar réigiún forimeallach é, a choinneáil ar bun.

(3) Foilsíodh cinneadh an Choimisiúin an nós imeachta a thionscnamh in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* ("an cinneadh tosaigh") ([4]) an 4 Meán Fómhair 2020. D'iarr an Coimisiún ar pháirtithe leasmhara a mbarúlacha a chur isteach.

(4) Fuair an Coimisiún nótaí tráchta ó 19 bpáirtí. Chuir sé na nótaí tráchta sin ar aghaidh chuig an bPortaingéil an 13 Deireadh Fómhair 2020, agus chuir an Phortaingéil a freagra féin orthu faoi bhráid an Choimisiúin i litir dar dáta an 16 Samhain 2020.

(5) Chuir an Phortaingéil plean athstruchtúrúcháin le haghaidh SATA faoi bhráid an Choimisiúin an 17 Feabhra 2021. Thug an Phortaingéil fógra don Choimisiún an 14 Aibreán 2021 go raibh sé beartaithe aici cabhair athstruchtúrúcháin a thabhairt chun tacú leis an bplean athstruchtúrúcháin, i bhfoirm méadú EUR 186.7 milliún ar an gcaipiteal agus EUR 144.2 milliún i ráthaíocht phoiblí ar iasachtaí.

(6) I litreacha dar dáta an 29 Márta 2021 agus an 16 Aibreán 2021, d'iarr ARA go leanfaí de na ráthaíochtaí ar iasachtaí a d'fhormheas an Coimisiún an 18 Lúnasa 2020 go dtí an 18 Samhain 2021 agus go bhformheasfaí ráthaíochtaí breise suas le méid breise EUR 122.5 milliún ar feadh tréimhse 7 mí, go dtí go ndéanfaí measúnú ar an bplean athstruchtúrúcháin.

(7) I litir dár dáta an 30 Aibreán 2021, chuir an Coimisiún an Phortaingéil ar an eolas maidir lena chinneadh síneadh a chur leis an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) CFAE i leith na cabhrach athstruchtúrúcháin faoinar tugadh fógra, agus tacaíocht leachtachta bhreise EUR 122.5 milliún á formheas ar bhonn Airteagal 107(3), pointe (c) agus Airteagal 106(2) CFAE chun feidhmiú leanúnach OSPanna agus SGEInna a dhaingniú go dtí deireadh an 21 Samhain 2021 nó go dtí go nglacfadh an Coimisiún cinneadh, cibé acu ba luaithe. Foilsíodh an cinneadh sin freisin in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* ("an cinneadh maidir le síneadh") ([5]) an 11 Meitheamh 2021.

(8) Chuir an Phortaingéil a nótaí tráchta i ndáil leis an gcinneadh maidir le síneadh isteach i litir dar dáta an 10 Meitheamh 2021 agus rinne sí an plean athstruchtúrúcháin a leasú agus a thabhairt cothrom le dáta arís an 15 Iúil agus an 2 Nollaig 2021.

(9) An 1 Meitheamh 2021 agus an 30 Samhain 2021, chuir an Phortaingéil an Coimisiún ar an eolas go ndearna an tairbhí na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe sin a aisíoc le ARA mar aon le hús, i gcomhréir le Caibidil V de Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 ([6]).

(10) Fuair an Coimisiún nótaí tráchta ó 14 pháirtí i ndáil leis an gcinneadh maidir le síneadh. Chuir an Coimisiún ar aghaidh chuig an bPortaingéil iad an 14 Iúil 2021, agus chuir an Phortaingéil barúlacha isteach a fuarthas i litir dar dáta an 12 Lúnasa 2021.

(11) An 5 Samhain 2021, d'fhormheas an Coimisiún ar bhonn Airteagail 107(3), pointe (c) agus 106(2) CFAE modhnú agus síneadh sealadach ar an tacaíocht leachtachta fhormheasta le SATA go dtí deireadh an nós imeachta ([7]).

(12) Rinne an Phortaingéil an fógra faoin gcúnamh tarrthála le SATA a tharraingt siar an 6 Aibreán 2022, agus dheimhnigh sí nár tugadh an cúnamh tarrthála. Thug an Phortaingéil faisnéis nuashonraithe bhreise sa litir chéanna an 6 Aibreán 2022.

([4]) IO C 294, 4.9.2020, lch. 41.

([5]) IO C 223, 11.6.2021, lch. 37.

([6]) Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 ón gCoimisiún an 21 Aibreán 2004 lena gcuirtear chun feidhme Rialachán (CE) Uimh. 659/1999 ón gComhairle lena leagtar síos rialacha mionsonraithe chun Airteagal 93 de Chonradh CE a chur i bhfeidhm,(IO L 140, 30.4.2004, lch. 1).

([7]) Cinneadh ón gCoimisiún an 5 Samhain 2021, SA.58101 agus SA.62043 – an Phortaingéil – Cúnamh tarrthála agus cabhair athstruchtúrúcháin le SATA – Tacaíocht leachtachta phráinneach, a foilsíodh ar shuíomh gréasáin an Choimisiúin Eorpaigh (https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_58101), nár chuir an Coimisiún i gcoinne, laistigh de theorainn bhuiséad EUR 255,5 milliún a formheasadh cheana, (i) fhadú na ráthaíochtaí a formheasadh ar iasachtaí cheana féin, nó (ii) iasachtaí scairshealbhóra arna soláthar go díreach do SATA Azores Airlines a chur in ionad na n-iasachtaí sin.

(13) Chomhaontaigh an Phortaingéil, ar bhonn eisceachtúil, na cearta a eascraíonn as Airteagal 342 CFAE a tharscaoileadh i gcomhar le hAirteagal 3 de Rialachán 1/1958 ([8]) agus go ndéanfar an cinneadh a ghlacadh agus a chur in iúl i mBéarla de bhun Airteagal Uimh. 297 CFAE.

2. CUR SÍOS MIONSONRAITHE AR NA BEARTA

2.1. An tairbhí: fochuideachtaí oibriúcháin agus gníomhaíochtaí

(14) Is cuideachta aerlíne oibriúcháin, Sociedade Anónima (cuideachta theoranta) ([9]), é SATA agus tá scaireanna aige i gcuideachtaí eile atá bunaithe in ARA. Corpraíodh SATA in 1941 agus tá sé faoi lánúinéireacht an Rialtais Réigiúnaigh. Is é SATA scairshealbhóir aonair SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. ("Azores Airlines"), Gestão de Aeródromos, S.A. ("SATA Gestão de Aeródromos" nó "SGA") agus Azores Vacations America, Inc. ("Azores Vacations America"), tionscnóir turas, atá neamhghníomhach agus a bhfuil imeachtaí leachtaithe ar siúl faoi láthair ina leith. Ina theannta sin, bhíodh SATA ar an aon scairshealbhóir amháin de thionscnóir turas eile, is é sin Azores Vacations Canada, Inc. ("Azores Vacations Canada"), a leachtaíodh cheana féin (aithris 62).

(15) Aon tagairt do SATA nó don ghnóthas is tairbhí a dtacaíonn an chabhair athstruchtúrúcháin sa chinneadh seo leis, áirítear air SATA Air Açores agus a fhochuideachtaí go léir, mura sonraítear a mhalairt chun idirdhealú a dhéanamh idir a oibríocht aeriompróra (arna feidhmiú mar "SATA Air Açores") agus gníomhaíochtaí a fhochuideachtaí.

(16) Tá thart ar 1 400 duine fostaithe ag SATA, 1 150 duine fostaithe go háitiúil sa Réigiún ina measc, a chomhfhreagraíonn do thart ar 10 % den fhostaíocht go léir i réimse na turasóireachta agus 1 % den fhostaíocht iomlán sna hAsóir, agus 250 duine fostaithe i Liospóin ([10]). Mar a thugtar tuairisc air sa chinneadh tosaigh ([11]) agus sa chinneadh maidir le síneadh ([12]), déanann SATA: (i) go díreach agus trína fhochuideachta ar lánúinéireacht, Azores Airlines, seirbhísí aeriompair paisinéirí agus lastais a sholáthar ar bhealaí faoi OSPanna agus ar bhonn tráchtála; agus (ii) soláthraíonn SATA SGEI trí SGA i ndáil le haerfoirt bheaga agus aerpháirceanna beaga sa Réigiún. Tugtar tuairisc i Ranna 2.1.1 go 2.1.3. ar an dá shraith gníomhaíochtaí ar leithligh.

2.1.1. *OSPanna arna gcomhlíonadh ag SATA agus Azores Airlines*

(17) Chun leanúnachas sholáthar na haersheirbhíse sceidealaithe a áirithiú ar na bealaí lena bhfreastalaítear ar na hAsóir, bhí seirbhísí aeriompair paisinéirí sceidealaithe áirithe sa Réigiún faoi réir OSPanna de bhun Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([13]). Cumhdaítear leis na hoibleagáidí, *inter alia*, an mhinicíocht íosta eitiltí, tráthchláir, an chatagóir aerárthaí a úsáidtear agus an toilleadh uasta cumraíochta inmheánaí, táillí, leanúnachas seirbhíse agus poncúlacht agus margú eitiltí ([14]). Cabhraíonn na OSPanna chun iargúltacht Oileánra na nAsór de dheasca an fhaid ón mórthír agus dálaí aimsire, go háirithe sa gheimhreadh, a chúiteamh.

(18) Ní oibríonn SATA Air Açores ach eitiltí idir oileáin lena mbaineann OSPanna le heisiachas agus cúiteamh, agus oibríonn Azores Airlines eitiltí ó na hAsóir go mórthír na Portaingéile, Maidéara agus cinn scríbe idirnáisiúnta, lena mbaineann OSPanna ar bhealaí go mórthír na Portaingéile agus Maidéara gan eisiachas gan chúiteamh.Sa dá chás, cumhdaítear na hoibleagáidí sin i gconarthaí seirbhíse poiblí ("PSCanna") nó gníomhartha iontaoibhe lena

([8]) Rialachán Uimh. 1 ón gComhairle an 15 Aibreán 1958 lena gcinntear na teangacha a úsáidfear i gComhphobal Eacnamaíochta na hEorpa, (IO 17, 6.10.1958, lch. 385/58).

([9]) Liostaítear Sociedade Anónima in Iarscríbhinn I (Cineálacha gnóthais dá dtagraítear i bpointe (a) d'Airteagal 1(1)) a ghabhann le Treoir 2013/34/AE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 26 Meitheamh 2013 maidir leis na ráitis airgeadais bhliantúla, na ráitis airgeadais chomhdhlúite agus tuarascálacha gaolmhara maidir le cineálacha áirithe gnóthas, lena leasaítear Treoir 2006/43/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus lena n-aisghairtear Treoracha 78/660/CEE agus 83/349/CEE ón gComhairle, (IO L 182, 29.6.2013, lch. 19).

([10]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 1 – Plean Athstruchtúrúcháin agus Straitéiseach SATA, 2021-25, lch. 21-24.

([11]) Cinneadh tosaigh, aithris 7.

([12]) Cinneadh maidir le síneadh, aithrisí 7 go 9.

([13]) Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 24 Meán Fómhair 2008 maidir le rialacha comhchoiteanna le haghaidh oibriú aersheirbhísí sa Chomhphobal, (IO L 293, 31.10.2008, lch. 3).

([14]) Mar shampla, i nDlí 105/2019, lena leasaítear Foraithne Dlí 134/2015 (a bhaineann le liúntas soghluaisteachta sóisialta a thabhairt do shaoránaigh ar tairbhithe iad, i gcomhthéacs seirbhísí aeir agus muirí idir an mhórthír agus Réigiún Féinrialaitheach Mhaidéara agus idir Réigiún Féinrialaitheach Mhaidéara agus Réigiún Féinrialaitheach na nAsór, agus cuspóirí an chomhtháthaithe shóisialta agus chríochaigh á saothrú), sonraítear gurb é EUR 30,00 an táille uasta ar thicéad.

bhforchuirtear ceanglais íosta i dtéarmaí leanúnachais, rialtachta, taraifí agus toillte, ar gá dóibh a bheith iomchuí *inter alia*, faoi ghnáthdhálaí, le haghaidh sholáthar aersheirbhísí sceidealaithe ar na bealaí i gceist.In 2019, d'oibrigh SATA Air Açores breis is 15 000 eitilt, le sé eitleán Dash Bombardier inar iompraíodh thart ar 766 000 paisinéir.

(19) Go háirithe, tá SATA Air Açores ag freastal ar naoi n-oileán an Réigiúin trí aeriompar idir oileáin, ar líon iomlán de 14 bhealach laistigh de na hAsóir, a chomhfhreagraíonn do 100 % den aeriompar laistigh den Réigiún ([15]), faoi OSPanna ó bhí 1996 ann. Tá SATA Air Açores ar an aon aerlíne amháin a chuir tairiscintí isteach le haghaidh na mbealaí OSP sin ([16]). Cuireadh na OSPanna ar iontaoibh SATA Air Açores go heisiach den uair dheiridh trí bhíthin conradh seirbhíse poiblí, lena n-áirítear cúiteamh faoi Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008, le conradh nua a síníodh an 28 Meán Fómhair 2021 ([17]) ar feadh téarma nua 5 bliana dar thús an 1 Samhain 2021 ([18]).

(20) Bunaíodh Azores Airlines in 1990 faoin ainm "OceanAir" agus rinne SATA é a chorprú i mí na Nollag 1994.Tá mol riaracháin aige in Ponta Delgada agus aon bhunáit oibriúcháin amháin aige i Liospóin. Oibríonn Azores Airlines: (i) trí bhealach OSP (OSPanna oscailte gan eisiachas gan chúiteamh) lena gceanglaítear le mórthír na Portaingéile trí gheata de na hAsóir (oileáin Santa Maria, Horta agus Pico), agus (ii) bealach OSP (OSPanna oscailte gan eisiachas gan chúiteamh) lena gceanglaítear Ponta Delgada le Funchal (oileán Mhaidéara). Níl aon aeriompróir eile ag oibriú i gcomórtas le Azores Airlines ar na bealaí sin, cé nach bhfuil aon eisiachas sa chonradh seirbhíse poiblí, mar a mhínítear thuas (aithris (18)).

(21) Mar a chuir an Phortaingéil i dtábhacht, ní bhunaítear OSPanna ar na ceithre bhealach sin ar an mbrabúsacht eacnamaíoch, ach ina ionad sin bunaítear iad ar an leas atá ag an Réigiún leanúnachas bealaí den sórt sin a áirithiú ar mhaithe leis an leas poiblí ([19]). Go deimhin, cé go bhfuil na ceithre bhealach OSP oscailte do gach oibreoir, is é Azores Airlines an t-aon oibreoir amháin a léirigh spéis sna OSPanna a chomhlíonadh gan chúiteamh. An 27 Márta 2021, forchuireadh OSP éigeandála COVID-19 ([20]) ar dhá bhealach (Liospóin – Horta - Liospóin agus Liospóin - Santa Maria – Liospóin) le haghaidh shéasúr samhraidh 2021 IATA (an Comhlachas Aeriompair Idirnáisiúnta) agus, an 28 Deireadh Fómhair 2021, cuireadh síneadh leis le haghaidh shéasúr gheimhreadh 2021-2022 IATA. Tá measúnú á dhéanamh ag an bPortaingéil, i gcomhar le ARA, ar chás na gceithre bhealach sin agus ar mhodhnuithe a d'fhéadfaí a dhéanamh orthu amach anseo ([21]) (aithrisí (57) go (59) agus (106)).

([15]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 1 – Plean Athstruchtúrúcháin agus Straitéiseach SATA, 2021-25, lch. 24.

([16]) Is iad seo a leanas na 15 bhealach a shainmhínítear mar OSPanna idir oileáin agus a shainmhínítear in *Iris Oifigiúil* (féach na fógraí faisnéise in IO C 29, 28.1.2020, lch. 8 agus lch. 9), a n-eagraítear iad i dtrí bhraisle de phríomhionaid uirbeacha a chomhfhreagraíonn do Ponta Delgada, Terceira agus Horta: a) Ponta Delgada-Santa Maria-Ponta Delgada (PDL-SMA-PDL), b) Ponta Delgada-Terceira-Ponta Delgada (PDL-TER-PDL), c) Ponta Delgada – Graciosa – Ponta Delgada (PDL-GRW-PDL), d) Ponta Delgada-Horta-Ponta Delgada (PDL-HOR-PDL), e) Ponta Delgada-Pico-Ponta Delgada (PDL-PIX-PDL), f) Ponta Delgada-São Jorge-Ponta Delgada (PDL-SJZ-PDL), g) Ponta Delgada-Flores-Ponta Delgada (PDL-FLW-PDL), h) Ponta Delgada – Corvo – Ponta Delgada (PDL-CVU-PDL), i) Terceira-Graciosa-Terceira (TER-GRW-TER), j) Terceira-São Jorge-Terceira (TER-SJZ-TER), k) Terceira-Pico-Terceira (TER-PIX-TER), l) Terceira-Horta-Terceira (TER-HOR-TER), m) Terceira-Flores-Terceira (TER-FLW-TER), n) Horta-Flores-Horta (HOR-FLW-HOR) agus o) Horta-Corvo-Horta (HOR-CVU-HOR). Ó tharla gur féidir roinnt de na bealaí a chur le chéile – go háirithe, is féidir PDL-FLW-PDL a chur le chéile le TER-FLW-TER nó is féidir HOR-FLW-HOR agus HOR-CVU-HOR a chur le chéile le HOR-FLW-HOR – is é 14 líon iarbhír na mbealaí OSP atá á n-oibriú ag SATA Air Açores faoi láthair.

([17]) Suíomh oifigiúil Rialtas na nAsór, foilseachán dar teideal *Novas Obrigações de Serviço Público do Transporte Aéreo nos Açores* an 29 Deireadh Fómhair 2021:
https://portal.azores.gov.pt/en/web/comunicacao/news-detail?id=4797175 .

([18]) Go háirithe, d'fhormheas Rialtas Réigiúnach na nAsór, an 2 Meitheamh 2021, Rún Uimh. 141/2021 inar údaraigh sé go hoifigiúil seoladh na Tairisceana Poiblí Idirnáisiúnta le haghaidh OSP idir oileáin maidir le bronnadh conartha ar feadh 5 bliana i gcomhréir leis an nós imeachta a leagtar amach i Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008.

([19]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 1 – Plean Athstruchtúrúcháin agus Straitéiseach SATA, 2021-25, lch. 24.

([20]) Féach *Overview of the State aid rules and public service obligations rules applicable to the air transport sector during the COVID-19 outbreak* [Forbhreathnú ar na rialacha maidir le Státchabhair agus ar na rialacha oibleagáide seirbhíse poiblí is infheidhme maidir leis an earnáil aeriompair i rith ráig COVID-19] atá le fáil ar https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf .

([21]) Is é Poblacht na Portaingéile, seachas ARA, an t-údarás inniúil chun na conarthaí seirbhíse poiblí a dhéanamh de bhun an dlí náisiúnta (Dlí Foraithne Uimh. 138/99 an 23 Aibreán 1999).

2.1.2. *SGEInna arna soláthar ag SGA*

(22) SGA, ar chorpraigh SATA é in 2005, a bhainistíonn aerfoirt Pico, Graciosa, Corvo agus São Jorge, chomh maith le críochfort oileán Flores, mar SGEI go dtí dul in éag na hiontaoibhe i mí Iúil 2025 ([22]). Bhí an t-aerthrácht i ngach ceann de na haerfoirt agus ag an gcríochfort sin faoi bhun 200 000 paisinéir in aghaidh na bliana sna 3 bliana seo a chuaigh thart ([23]). Dá bhrí sin, thuairiscigh an Phortaingéil an SGEI a bhain leis na cúig aerfort sin don Choimisiún in 2016-2017 ([24]). Go deimhin, measann an Phortaingéil go bhfuil an gá le nascacht limistéir iargúlta den Aontas a áirithiú ina údar le SGEI, i bhfianaise na heaspa modhanna malartacha iompair ar fáil agus i bhfianaise na gcritéar a leagtar amach sna Treoirlínte maidir le Státchabhair d'aerfoirt agus d'aerlínte ([25]) ("Treoirlínte Eitlíochta").

(23) I ngeall ar an trácht teoranta ar trácht séasúrach é den chuid is mó agus ar iargúltacht a suímh, measann an Phortaingéil nach bhfuil bainistíocht na n-aerfort sin tarraingteach ar bhonn eacnamaíoch le haghaidh páirtithe príobháideacha, murab ionann agus aerfoirt São Miguel agus Terceira. Maidir leis an lamháltas a bronnadh ar SGA i ndáil le seirbhísí oibriúcháin agus bainistíochta na n-aerfort in Graciosa, Pico, São Jorge agus Corvo, tá foráil ann maidir le cúiteamh ar a SGEI le híoc le SGA le haghaidh gach bliana d'fhad an chonartha. EUR 17 milliún a socraíodh mar an cúiteamh le haghaidh na tréimhse ó 2020 go 2025.

2.1.3. *Seirbhísí arna dtairiscint ag SATA ar bhonn tráchtála*

(24) Anuas ar na seirbhísí OSP agus SGEI a sholáthraítear, soláthraíonn SATA freisin seirbhísí aeriompair ar bhonn tráchtála, trí Azores Airlines, seirbhísí iompair paisinéirí ar bhealaí a léirscaoileadh, lena n-áirítear eitiltí chun taisteal a éascú do dhiaspóra mór na Portaingéile i Stáit Aontaithe Mheiriceá (SAM) agus i gCeanada, chomh maith le coinníollacha rochtana níos fearr a sholáthar do thaistealaithe chun na nAsór. I dtéarmaí naisc leis an Aontas, áfach, anuas ar mhórthír na Portaingéile, níl ach dhá eitilt dhíreacha ag SATA chuig cinn scríbe Eorpacha eile, is iad sin Londain agus Frankfurt, mar a mhionsonraítear a thuilleadh thíos (aithris 28) ([26]).

(25) Go háirithe, soláthraíonn SATA Air Açores 100 % den aerlasta réigiúnach a iompraítear sna naoi n-oileán den oileánra, rud a chomhfhreagraíonn do thart ar 2 900 tonna earraí gach bliain, agus iompraíonn Azores Airlines breis is [60-70] % den aerlasta amach ó na hAsóir agus isteach chucu, rud a chomhfhreagraíonn do bhreis is 1 300 tonna lasta, lena n-áirítear éisc, post agus soláthairtí leighis ([27]). I gcomórtas le Azores Airlines, ní oibríonn ach TAP sna seirbhísí lasta isteach chuig na hAsóir agus amach uathu, agus bhí sciar den mhargadh thart ar [30-40] % aige in 2019 ([28]).

(26) Maidir leis na heitiltí idirnáisiúnta, lena ngabhann ról tábhachtach le haghaidh an gheilleagair sa Réigiún, trí infheistíocht agus trí chaiteachas príobháideach den chuid is mó, oibríonn Azores Airlines bealaí tráthrialta san Atlantach Thuaidh chuig Bostún, Oakland, Toronto agus Montréal. Oibríonn Azores Airlines margaí turasóireachta nideoige agus seirbhísí cairtfhostaithe freisin. Ar an iomlán, d'oibrigh Azores Airlines thart ar 7 000 eitilt (lena n-áirítear eitiltí ar bhealaí OSP) in 2019, ar shé eitleán aistir mheánaigh Airbus 320, agus freastalaíodh ar thart ar 946 000 paisinéir, rud a chomhfhreagraíonn do 40 % de na paisinéirí a iompraíodh chuig na hAsóir ón gcoigríoch.

(27) Thairis sin, d'fhonn Meiriceá Thuaidh, mórthír na Portaingéile agus an Réigiún a nascadh ó cheann ceann na bliana, tá dhá thionscnóir turas i Meiriceá Thuaidh á rialú ag SATA ó bhí 1985 ann, mar atá Azores Vacations America agus Azores Vacations Canada.

([22]) An lamháltas a bhaineann le seirbhísí poiblí aerfoirt chun tacú leis an eitlíocht shibhialta in oileáin Graciosa, Pico, São Jorge agus Corvo, bronnadh é ar SGA le conradh an 1 Iúil 2005, arna fhorghníomhú faoi théarmaí Rún Uimh. 102/2005 ón Rialtas Réigiúnach an 16 Meitheamh 2005, ar feadh tréimhse 10 mbliana, inathnuaite ar feadh tréimhsí 5 bliana, suas le tréimhse 20 bliain ar a mhéad.

([23]) In 2019, nuair ab airde an líon paisinéirí (ag teacht agus ag imeacht) idir 2017 agus 2019 sna cúig aerfort go léir, ba é seo a leanas an líon paisinéirí: Pico (144 787), Graciosa (57 013), Corvo (8 825) São Jorge (80 629) agus Flores (63 568).

([24]) Tuarascáil le fáil ar https://ec.europa.eu/competition/state_aid/public_services/2016_2017/portugal_en.pdf

([25]) Treoirlínte maidir le státchabhair d'aerfoirt agus d'aerlínte, pointí 72 agus 75(a), IO C 99, 4.4.2014, lch. 3. I bpointe 72, measann an Coimisiún gur féidir bainistíocht fhoriomlán aerfoirt a mheas mar SGEI go háirithe i gcás na réigiúin is forimeallaí – oileáin – den Aontas agus i bpointe 75 (a) meabhraíonn an Coimisiún go gcumhdaítear le Cinneadh 2012/21/AE cúiteamh seirbhíse poiblí a thugtar d'aerfoirt nach mó an meántrácht bliantúil ná 200 000 paisinéir thar fhad na hiontaoibhe iontu.

([26]) Freagra na Portaingéile an 6 Lúnasa 2020 ar an iarraidh faisnéise ón gCoimisiún.

([27]) Sonraí maidir le 2019, san fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 1 – Plean Athstruchtúrúcháin agus Straitéiseach SATA, 2021-25, lch. 24.

([28]) Foinse: *Tuairisc ar sheirbhísí-sciar den mhargadh*, i bhfreagra na Portaingéile an 6 Lúnasa 2020, a luaitear thuas.

(28) I gcomórtas le SATA, tá bealaí tráchtála idir oileánra na nAsór agus an chuid eile de chríoch an Aontais á n-oibriú, de réir méide, ag TAP-Transportes Aéreos Portugueses S.A., Ryanair, Arkefly agus Jetairfly – cé gur scoireadh de chuid de na bealaí sin tar éis ráig COVID-19. Maidir le bealaí díreacha, in 2019 rinne Ryanair na hAsóir a nascadh le Liospóin agus Porto (sa Phortaingéil) agus le Londain, Manchain agus Frankfurt (lasmuigh den Phortaingéil). Ar bhealaí Londan agus Frankfurt, in 2019 bhí sciar den mhargadh ag Azores Airlines a bhí cothrom le 70 % agus 23,6 % faoi seach, agus bhí sciar den mhargadh ag Ryanair a bhí cothrom le 30 % agus 76,4 % ([29]). D'oibrigh Jetairfly bealach idir na hAsóir agus an Bhruiséil. Rinne Arkefly na hAsóir a nascadh le hAmstardam agus le Tenerife sna hOileáin Chanáracha (an Spáinn) ([30]).

(29) Ar deireadh, i dtéarmaí modhanna roghnacha iompair, ní bhíonn naisc bád farantóireachta ach idir an dá oileán is gaire (Faial agus Pico) agus idir iad sin agus oileán São Jorge, le seoladh in aghaidh an lae i dtréimhse an tsamhraidh ach gan ach seoladh in aghaidh na seachtaine i rith an gheimhridh. Dá bhrí sin, i ngeall ar an achar geografach agus ar dhálaí aimsir, ar sholáthair an Phortaingéil fianaise ina leith ([31]), braitheann daonra na nAsór ar an aeriompar i rith na bliana le haghaidh soghluaisteacht idir na hoileáin, agus le haghaidh an taistil lasmuigh den oileánra ([32]).

2.2. **Tuairisc ar staid airgeadais an tairbhí agus ar bhunús na deacrachta airgeadais**

2.2.1. *Staid airgeadais maidir le cothromas, caillteanais agus scairchaipiteal suibscríofa*

(30) Mar a thuairiscítear sa chinneadh tosaigh agus sa chinneadh maidir le síneadh ([33]), tá deacrachtaí airgeadais ag SATA ó bhí 2014 ann ar a laghad, lena gcuimsítear caillteanais oibriúcháin shubstaintiúla sheasta agus cothromas diúltach EUR -55,8 milliún in 2014. Sna blianta ina dhiaidh sin, de dheasca charnadh seasta na gcaillteanas, chláraigh SATA cothromas diúltach méadaithe (EUR -94,6 milliún in 2016, EUR -135,6 milliún in 2017 ([34]) agus -156,3 milliún in 2018 ([35])). In 2019, léirigh SATA méid iomlán cothromais dhiúltaigh EUR -230,3 milliún, méid a raibh méadú mór air. Léiríodh leis sin gur ídíodh breis is leath dá scairchaipiteal suibscríofa – an scairchaipiteal suibscríofa ar fad i ndáiríre. Thairis sin, bhí thart ar 70 % den fhiachas iomlán le soláthróirí in 2019 thar téarma agus ba mhó i bhfad an EUR 464 mhilliún de dhliteanais ná a sócmhainní arbh fhiú EUR 234 mhilliún iad. Dá réir sin, chomhlíon SATA na critéir faoin dlí náisiúnta chun bheith curtha in imeachtaí comhchoiteanna dócmhainneachta arna iarraidh sin dá chreidiúnaithe.

(31) Tá meath eile tagtha ar staid chothromais agus airgeadais SATA ón uair a glacadh an cinneadh tosaigh agus an cinneadh maidir le síneadh. Glantoradh diúltach a bhí ag SATA in 2020 (EUR -87,1 milliún), agus meastar gurb amhlaidh a bheidh sé in 2021 (EUR -32,7 milliún) agus in 2022 (EUR […] milliún). Mar thoradh air sin, cothromas diúltach a bhí ann in 2020 (EUR -369,3 milliún) agus in 2021 (EUR -319,5 milliún) agus meastar gurb amhlaidh a bheidh sé in 2022 (EUR […] milliún) ([36]).

2.2.2. *Cúiseanna struchtúracha agus foinsí deacrachtaí airgeadais agus oibriúcháin*

(32) Míníonn an Phortaingéil gurb é drochfheidhmíocht Azores Airlines, anuas ar thearc-chistiú a oibríochtaí OSP/SGEI (aithrisí 17 go 23, 57 agus 129), ba chúis agus is cúis i gcónaí le staid achrannach fhoriomlán SATA. Chun léiriú a thabhairt, chláraigh SATA Air Açores ioncam EUR 84 mhilliún agus tuilleamh dearfach EUR 2 mhilliún roimh ús agus cáin (EBIT) agus glanioncam chomh dearfach céanna de EUR 2 mhilliún in 2019. Chláraigh SGA ioncam EUR 3 mhilliún, EBIT gar do nialas ach dearfach mar sin féin, agus glanioncam EUR 0,1 milliún. Mar sin féin, chláraigh Azores Airlines ioncam EUR 157 milliún ach chláraigh sé EBIT diúltach EUR -33 mhilliún agus glanchaillteanais EUR 56 mhilliún a chealaigh glantuilleamh na bhfochuideachtaí oibriúcháin eile.

([29]) Foinse: Amadeus Market Insight, i bhfreagra na Portaingéile an 6 Lúnasa 2020, a luaitear. Ní thagraíonn na sonraí ach do naisc dhíreacha, mar is ann do thairiscintí indíreacha eile, arna soláthar ag TAP Air Portugal, trí Liospóin.

([30]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 20 Iúil 2020, Iarscríbhinn 6 – An timpeallacht iomaíochta san eitlíocht i margadh na nAsór.

([31]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 1 – Plean Athstruchtúrúcháin agus Straitéiseach SATA, 2021-25, lch. 18.

([32]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 20 Iúil 2020, pointe 42 ar aghaidh.

([33]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 11 go 22 agus cinneadh maidir le síneadh, aithrisí 13 agus 14.

([34]) Fógra a thug an Phortaingéil an 13 Lúnasa 2020, Cuntais bhliantúla chomhtháite agus Iarscríbhinn 2.2 den fhógra.

([35]) An fógra a thug an Phortaingéil an 13 Lúnasa, Iarscríbhinn 1.1. – Clár Comhardaithe Comhdhlúite Ghrúpa SATA, 2018 agus 2019.

([36]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 4 – Ceanglais Chistiúcháin SATA, lch. 10.

(33) Bunaithe ar an bhfaisnéis a sholáthair an Phortaingéil, chuir sé phríomhthoisc le bunús dheacrachtaí Azores Airlines ([37]): (i) an úsáid toillte laghdaithe (40-50 % faoin aga eitilte tagarmhairc in aghaidh an eitleáin, a phlean líonra a bheith an-spléach go stairiúil ar thrácht séasúrach agus easpa eitiltí i rith na hoíche), (ii) méadú ar na costais chúitimh de dheasca neamhrialtachtaí sa sceideal eitiltí: ó EUR 1.5 milliún in 2015 go EUR 4.5 milliún in 2019, cé go raibh costas os cionn EUR 15 mhilliún in 2018 amháin ar aerárthaí ar léas chun suaití sa sceideal a réiteach, (iii) costais arda chothabhála ar chothabháil cheartaitheach mhór a bhí de dhíth ar an bhflít leagáide in 2019 agus soláthairtí móra a bhí de dhíth in 2019, (iv) costais bhreise de dheasca athsholáthar an fhlít a fheidhmiú (ba ghá léasú breise mar thoradh ar sheachadadh déanach aerárthaigh A321 amháin in 2019, moilleanna ar oiliúint na foirne le haghaidh an fhlít nua as ar eascair cealuithe i mbuaic an tséasúir in 2017), (v) ioncam agus feidhmíocht ní ba mheasa ná mar a rabhthas ag súil leis de dheasca ceanglais OSP (teorainneacha ó thaobh sceidil de ar na ceithre bhealach OSP, rud a chuir teorainn le barrfheabhsú an líonra, an fhlít agus na foirne, táillí rialáilte OSPanna a chuir teorainn leis an acmhainneacht ioncaim, agus bhí tionchar diúltach EUR 13 mhilliún ar chorrlach EBIT ag na ceithre bhealach OSP in 2019), (vi) brú níos mó mar thoradh, tar éis 2015, ar léirscaoileadh an bhealaigh Ponta Delgada – Liospóin ó iompróirí ísealchostais, agus tháinig Ryanair isteach sa mhargadh, agus ar TAP a bheith ag eitilt níos minice ó mhol SATA in Ponta Delgada chuig cinn scríbe i Meiriceá Thuaidh, cuir i gcás.

2.2.3. *Éifeachtaí phaindéim COVID-19 ar oibríocht agus ar thorthaí an tairbhí*

(34) Chuir éifeachtaí phaindéim COVID-19 sna hearnálacha eitlíochta agus turasóireachta le deacrachtaí SATA. Bhí an phaindéim ina cúis le suaitheadh mór marthanach ó thaobh éilimh de mar thoradh ar shrianta taistil agus tráchtála den chuid is mó a cuireadh i bhfeidhm sa Phortaingéil, i mBallstáit eile agus i Meiriceá Thuaidh chun srian a chur lena leathadh ó Mhárta 2020 amach, agus a bhfuil éifeacht fheiceálach acu ar fhíorgheilleagar na nAsór (agus i Réigiún Féinrialaitheach Mhaidéara ([38]) freisin).

(35) Cé gur oibrigh SATA 44 000 eitilt sa 2 bhliain roimh ráig COVID-19 idir mí an Mhárta 2018 agus mí Feabhra 2020, d'oibrigh SATA 34 821 eitilt sa tréimhse idir mí an Mhárta 2020 agus mí Feabhra 2022, agus laghdaigh sé an soláthar 21 % ar an gcaoi sin. Ag tagairt do na tréimhsí céanna agus don tionchar ar oibríocht SATA, tháinig laghdú 43,5 % ar an líon paisinéirí a iompraíodh ó 3.36 milliún go 1,9 milliún, tháinig laghdú 43,2 % ar an líon suíochán a bhí ar fáil in aghaidh an chiliméadair ó 5 843 mhilliún go 3 326 mhilliún, agus tháinig laghdú 58 % ar an ioncam in aghaidh an chiliméadair paisinéara ó 4 582 mhilliún go 1 928 milliún. Ar an gcaoi chéanna, tháinig laghdú 33 % ó 0.56 milliún go 0.38 milliún ar an líon paisinéirí ag imeacht ó na haerpháirceanna arna n-oibriú ag SGA agus ag teacht isteach chucu agus tháinig laghdú 46 % ar an ioncam oibriúcháin ([39]).

(36) I dtéarmaí an ioncaim a cailleadh ó thús phaindéim COVID-19, fiú i gcás ina nglacfaí leis go coimeádach go dtiocfadh méadú ar ioncam SATA ar ráta fáis 5 %, ar lú é ná ráta fáis 7,8 % le haghaidh SATA Air Açores agus 5,1 % le haghaidh Azores Airlines sa tréimhse idir 2015 agus 2019, léirítear sa chomparáid caillteanas ioncaim atá cothrom le EUR 35,3 milliún le haghaidh SATA Air Açores agus EUR 180,3 milliún le haghaidh Azores Airlines faoi seach. D'ainneoin bearta a glacadh chun costais neamhsheasta nó leathsheasta a laghdú, is féidir an tionchar ar EBITDA SATA a mheas mar a bheith thart ar EUR 80 milliún, le caillteanas EUR 54,5 milliún ar an nglanioncam sa tréimhse ó mhí an Mhárta 2020-mí Feabhra 2022 i gcomparáid le mí an Mhárta 2018-mí Feabhra 2020.

(37) An 30 Aibreán 2021, rinne an Coimisiún, de bhun Airteagal 107(2)(b) CFAE, cúiteamh EUR 12 mhilliún a fhormheas le haghaidh SATA Air Açores agus Azores Airlines maidir le damáiste díreach a bhain dóibh de dheasca na srianta taistil a d'fhorchuir ARA, an Phortaingéil agus údaráis tíortha cinn scríbe eile idir an 19 Márta 2020 agus an 30 Meitheamh 2020 chun teorainn a chur le leathadh phaindéim COVID-19 ([40]). Mar sin féin, maidir leis an laghdú géar ar an éileamh mar thoradh ar phaindéim COVID-19, lean sé ar aghaidh tar éis mí an Mheithimh 2020 agus bhí an tionchar ar ioncam agus ar chaillteanais SATA go dtí seo idir cúig agus sé oiread ní ba mhó ná na caillteanais a chumhdaítear leis an gcabhair chun damáiste a chúiteamh.

([37]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 1 – Plean Athstruchtúrúcháin agus Straitéiseach SATA, 2021-25, lch. 9.

([38]) Cinneadh ón gCoimisiún an 30 Aibreán 2021 i gcás SA.62505 (2021/N) COVID-19: Leasú ar SA.56873 Scéim deontas díreach agus scéim ráthaíochta iasachta,(IO C 195, 21.5.2021, lch. 22).

([39]) Freagra na Portaingéile ar iarraidh an Choimisiúin ar fhaisnéis a cuireadh isteach an 6 Aibreán 2022, lgh. 8-10.

([40]) Cinneadh ón gCoimisiún an 30 Aibreán 2021 i gcás SA.61771 (2021/N) – COVID-19 – SATA – Cúiteamh ar dhamáistí ag eascairt as teagmhais urghnácha, (IO C 285, 16.7.2021, lch. 7).

2.3. **Tuairisc ar an bplean athstruchtúrúcháin agus ar na bearta athstruchtúrúcháin**

2.3.1. *Athstruchtúrú oibríochtaí*

(38) Tacaíonn an chabhair athstruchtúrúcháin le cur chun feidhme plean athstruchtúrúcháin a cuireadh chun feidhme cheana féin ó dheireadh 2020 ([41]) agus a dtiocfaidh deireadh leis ag deireadh 2025. Tá foráil sa phlean athstruchtúrúcháin maidir le hathsheoladh oibríochtaí SATA bunaithe ar atheagrú rialachas corparáideach SATA mar ghrúpa agus dírítear ann ar an aeriompar chun nascacht fhíor-riachtanach an Réigiúin a áirithiú, chomh maith le laghdú ar bhealaí neamhriachtanacha dá bharr sin agus bearta éifeachtúlachta sna hoibríochtaí aeriompair a thabhairt isteach.

(39) Tá tuairisc sna ranna seo a leanas ar na bearta athstruchtúrúcháin ar leithligh mar, de réir na Portaingéile, is gné shainiúil atá i ngach ceann díobh den straitéis fhoriomlán chun filleadh an tairbhí ar inmharthanacht fhadtéarmach ag deireadh an phlean a áirithiú. Thairis sin, cuimsítear leis an tuairisc roinn ina dtugtar tuairisc ar na bearta a mholtar chun teorainn a chur le saobhadh iomaíochta a tharlaíonn de dhroim na cabhrach athstruchtúrúcháin agus roinn maidir leis an ngá le hidirghabháil an Stáit, mar a áitíonn an Phortaingéil.

2.3.1.1. Atheagrú an struchtúir chorparáidigh

(40) Tá sé beartaithe ag an bPortaingéil struchtúr corparáideach SATA a shimpliú chun é a dhéanamh níos tarraingtí d'infheisteoirí príobháideacha féideartha amach anseo. Cuireadh tús leis an atheagrú ag deireadh 2021 agus cuimseofar leis cruthú cuideachta sealbhaíochta nua ("SATA SGPS"), arna ionchorprú ag an Réigiún, chun bheith mar chuideachta sealbhaíochta Ghrúpa SATA. Dá dhroim sin, beidh SATA Air Açores agus a fhochuideachtaí reatha, is iad sin Azores Airlines agus SGA, chomh maith leis an eintiteas nua a eascróidh as gearradh amach gníomhaíochtaí seirbhísí láimhseála ar an talamh, ina bhfochuideachtaí a bheidh faoi lánúinéireacht an Réigiúin trí SATA SGPS nua-chruthaithe ([42]).

(41) Cuimsítear na céimeanna seo a leanas san atheagrú corparáideach: (i) ionchorprú SATA SGPS nua ag an Réigiún; (ii) aistriú SATA agus a fhochuideachtaí chuig SATA SGPS; (iii) díol […].

(42) Ba ghá an t-atheagrú corparáideach chun struchtúr Ghrúpa SATA a chuíchóiriú agus a bharrfheabhsú, chun é a ullmhú le haghaidh an dífheistithe sócmhainní mar a bheartaítear sa phlean (aithrisí 62 go 63), chomh maith le misin éagsúla gach fochuideachta a scaradh go soiléir.

2.3.1.2. Éifeachtúlacht fheabhsaithe agus laghdú costas

(43) Tá an plean athstruchtúrúcháin bunaithe ar shuíomh SATA ar an margadh ar leibhéal roimh COVID a bhaint amach arís faoi 2023 (Iarthar na hEorpa, réigiúnach agus idirnáisiúnta) i dtéarmaí mhéid an tráchta, chomh maith le hioncam ([43]), agus ar tharraingteacht níos mó na nAsór mar cheann scríbe tarraingteach turasóireachta, le borradh faoin éileamh ó dhiaspóra na Portaingéile i Meiriceá Thuaidh. Mar sin féin, cuireann údaráis na Portaingéile i dtábhacht go mbeidh toilleadh SATA ag díriú ar oibríochtaí fíor-riachtanacha, go háirithe seirbhísí OSP agus SGEI, ag a bhfuil solúbthacht níos lú ag SATA iad a laghdú, i bhfianaise an chineáil seirbhíse agus nádúr an tráchta, cé go laghdófar na bealaí neamhriachtanacha eile go dtí an t-íosmhéid atá fíor-riachtanach chun an úsáid a fheabhsú agus chun an líonra a bharrfheabhsú. Mar sin féin, de réir na faisnéise is déanaí a sholáthair an Phortaingéil, tá SATA ag feidhmiú níos fearr ná réamh-mheastacháin an Phlean Gnó agus tá feidhmíocht aerlínte SATA, i dtéarmaí paisinéirí a iompraítear, i bhfad níos airde ná figiúirí Eorpacha agus domhanda. Le bheith níos sonraí, cé go raibh éileamh paisinéirí idirnáisiúnta IATA in 2021 75,5 % faoi bhun leibhéil 2019, i gcás SATA Azores Airlines ní raibh sé ach

([41]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 10 Meitheamh 2021, lch. 8, ina liostaítear na conarthaí a caibidlíodh cheana le soláthróirí, ceardchumainn, bainc etc.

([42]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 22 Deireadh Fómhair 2021, lch. 7.

([43]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 3 Torthaí agus Feidhmíocht Ghrúpa SATA BGD.2021, mí na Samhana 2021, lch. 11, agus an fhaisnéis a cuireadh isteach an 6 Aibreán 2022, lgh. 12-13. Míníonn an Phortaingéil, maidir le sonraí stairiúla, go n-úsáidtear sonraí margaidh ó *Global Demand Data* (DGG) le Sabre AirVision Market Intelligence agus OAG i bplean gnó SATA; i gcás meastacháin maidir le forbairt agus fáis an mhargaidh, tá an plean athstruchtúrúcháin bunaithe ar *Air Travel Demand Forecast 2019-25* ó IATA/Oxford Economics (a eisíodh i mí na Samhna 2020); ina theannta sin, úsáideann an Phortaingéil an Eagraíocht Eitlíochta Sibhialta Idirnáisiúnta *(ICAO - Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*, Montréal, Ceanada, 12 Eanáir 2022).

31 % faoi bhun leibhéil 2019 (25 % faoina mbun agus trácht idir oileáin Air Açores san áireamh), ach sa dara leath de 2021 ní raibh an líon paisinéirí ach 10 % faoina mbun, i gcomparáid leis an tréimhse chéanna in 2019. Thairis sin, léiríonn an Phortaingéil go bhfuil feidhmíocht SATA i dtéarmaí an líon paisinéirí a iompraíodh sa bhliain seo a chuaigh thart i bhfad níos airde ná figiúirí Eorpacha agus domhanda, is é sin díreach -25 % de phaisinéirí i gcomparáid le 2019 (an dá chuideachta aerlíne le chéile), i bhfad níos fearr ná meastachán ICAO le haghaidh na hEorpa (-56 %) nó an Domhain (-49 %).

(44) Mar a mhíníonn an Phortaingéil, tá an plean athstruchtúrúcháin bunaithe ar dhá phríomhstraitéis: (i) oibríochtaí feabhsaithe agus sceidil fheabhsaithe agus (ii) costais oibriúcháin laghdaithe.

(45) Tá an feabhas ar thoilleadh agus úsáid flít bunaithe ar dheireadh a chur le heitleáin níos sine ag deireadh a saolré agus ar an líon aerárthaí a laghdú ó 15 go 13 agus, tar éis chur i gcrích an phlean athstruchtúrúcháin agus dhífheistiú Azores Airlines, go sé aerárthach. Faoi 2025, bheadh seacht n-eitleán á n-oibriú ag Azores Airlines (A-320 and A-320/21 NEO), mar aon le haerárthach féideartha breise faoi chomhaontú "Cumhacht de réir na huaire" (PBH) ([44]), chuig 17 gceann scríbe agus bheadh sé eitleán (Q400 agus Q200) á n-oibriú ag SATA Air Açores chuig naoi gceann scríbe. Thiocfadh méadú ar an aga eitilte in aghaidh an eitleáin agus an lae ó […] in 2019 agus […] faoi láthair go […] faoi 2025, le go mbainfí úsáid níos déine as an toilleadh níos lú ó thaobh eitleán agus suíochán de. Thiocfadh méadú […] % ar thoilleadh Azores Airlines go dtí 2025, rud a chuirfeadh feabhas ar an nascacht laistigh de líonra an Réigiúin mar fhreagra ar mhéadú seasta ar an éileamh.

(46) Ar aon dul leis an laghdú ar chostais oibriúcháin, tá an plean bunaithe ar cheithre cholún:(i) athstruchtúrú flít trí eitleáin nua a chuimsiú a bhfuil riachtanais chothabhála níos lú agus ídiú fuinnimh níos lú acu, rud a laghdóidh costais;(ii) borradh a chur faoi éifeachtúlacht oibríochtúil trí thionscnaimh ó thaobh breosla, lónadóireachta, foirne agus dáileacháin de;(iii) athchaibidliú príomhchonarthaí le soláthróirí chun coinníollacha níos fearr a fháil;(iv) bearta táirgiúlachta chun an lucht saothair a oiriúnú do riachtanais reatha SATA. Mar thoradh ar éifeacht chomhcheangailte na mbeart athstruchtúrúcháin, laghdófaí costais reatha Azores Airlines in aghaidh an tsuíocháin ar fáil agus in aghaidh an chiliméadair de thart ar 36 % go dtí 2025, ó EUR cent […] go EUR cent […]. Maidir leis na laghduithe comhiomlána ar chostais a thiocfaidh ó na bearta éifeachtúlachta agus na coigiltis chostais sin, meastar gur fiú thart ar EUR […] milliún iad faoi 2025 (aithris 49).

2.3.1.3. Costais athstruchtúrúcháin agus foinsí airgeadais

(47) San fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, mheas sí go raibh na costais athstruchtúrúcháin cothrom le EUR […] milliún, agus leasaíodh é sin an 6 Aibreán 2022 go EUR […] milliún ([45]).Ina measc, tá EUR […] milliún de […] agus costais oibriúcháin éagsúla eile nach mbeadh coinne go gcumhdófaí iad le gnáthioncam oibriúcháin, Státchabhair ná ranníocaíocht dhílis le haghaidh EUR […] milliún. Go háirithe, de réir na Portaingéile, b'éigean an líon iomlán costas athstruchtúrúcháin a mhéadú i gcomparáid leis na meastacháin tosaigh, ar bhonn (i) éifeachtaí gan choinne phaindéim COVID-19 ar an gcéad leath de 2021 (mar aon le hathbhreithniú tar éis sin ar na réamh-mheastacháin airgeadais), (ii) chuimsiú na méideanna le haghaidh amúchadh an "fhiachais leagáide" ar thaobh na gcostas athstruchtúrúcháin, agus (iii) coigeartuithe i ngeall ar úsáid dearbhán, tabhairt chothrom le dáta na coinneála sealbhóra, forálacha agus pinsin, chomh maith le coigeartuithe ar chaipiteal oibre mar thoradh ar chomhaontuithe fiachais le soláthraithe ([46]).

(48) I bhfianaise fhoirm agus mhéid na mbeart athstruchtúrúcháin a leagtar amach sa phlean athstruchtúrúcháin chun go mbeadh an tairbhí inmharthana arís, lena gcuirfí ar a chumas do SATA, *inter alia*, cóimheas Glanfhiachas Airgeadais / EBITDA ([47]) de […] x a bhaint amach faoi […], rinne an Phortaingéil leasú freisin ar mhéid foriomlán na cabhrach athstruchtúrúcháin an 2 Nollaig 2021 ón EUR 330.09 milliún tosaigh go EUR 453.25 milliún. Go háirithe, coigeartaíodh an chabhair athstruchtúrúcháin i ngeall ar na nithe seo a leanas: (i) riachtanais leachtachta SATA ag feitheamh le formheas an phlean athstruchtúrúcháin agus faduithe ina dhiaidh ar na hiasachtaí a bhaineann leis an tacaíocht leachtachta, chomh maith le (ii) sriantachtaí buiséid ARA, lenar cinneadh athruithe ar na hionstraimí a leagtar amach sa phlean athstruchtúrúcháin ([48]). Dá bhrí sin, na bearta seo a leanas atá sa chabhair athstruchtúrúcháin faoi láthair (le chéile: na "bearta" nó an "chabhair athstruchtúrúcháin"):

(a) instealladh cothromais céimnithe EUR 144.5 milliún, le deonú in dhá thráthchuid: (i) EUR 82.5 milliún, a chomhfhreagraíonn do thiontú go caipiteal d'iasacht dhíreach ó scairshealbhóir aonair SATA (ARA) ([49]) de suas le EUR 82.5 milliún, a luaithe a údaraítear an chabhair athstruchtúrúcháin, agus (ii) EUR 62 mhilliún in 2022;

([44]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, lch. 1.
([45]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 6 Aibreán 2022, lch. 18.
([46]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 18 Feabhra 2022, lch. 5.
([47]) Tomhas atá sa chóimheas idir glanfhiachas airgeadais agus EBITDA ar chumas do chuideachta a dliteanais (ghearrthéarmacha agus fhadtéarmacha) a ghlanadh, trí léiriú a thabhairt ar an méid blianta atá de dhíth ar an gcuideachta chun a fiachas go léir a ghlanadh, má fheidhmíonn sí ag na leibhéil reatha fiachais agus EBITDA.
([48]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 18 Feabhra 2022, lch. 5.
([49]) Deonaíodh an iasacht sin chun teacht in ionad iasacht a dheonaigh ARA roimhe sin, i gcomhréir le haithrisí 13 agus 18 den Chinneadh ón gCoimisiún an 5 Samhain 2021 dá dtagraítear in aithris 11.

(b) glacadh fiachais ag ARA agus tiontú an fhiachais sin go caipiteal ina dhiaidh sin do mhéid iomlán EUR 173,75 milliún, dá dtagraítear EUR […] milliún do […], agus dá dtagraítear EUR […] milliún do […];

(c) ráthaíocht phoiblí a dheonaigh ARA ar iasachtaí ó bhainc agus/nó eintitis airgeadais eile, do mhéid EUR 135 mhilliún. Áirítear […] ar na coinníollacha iasachta.

(49) De réir na Portaingéile, rannchuideoidh SATA leis an bplean athstruchtúrúcháin le laghduithe costais a dhíorthaítear ó bhearta éifeachtúlachta agus costchiorrúcháin a meastar a luach thart ar EUR […] milliún faoi 2025 ([50]), mar a leanas:

(a) éifeachtúlacht oibriúcháin mhéadaithe de EUR […] milliún, lena gcuimsítear coigilteas ar úsáid breosla (thart ar EUR […] milliún), laghdú ar an gcostas dáileacháin (thart ar EUR […] milliún) agus […] (EUR […] milliún) ([51]);

(b) laghdú ar chostais oibriúcháin (EUR […] milliún) trí:

(1) athstruchtúrú an fhlít in 2021 ([…]), le haghaidh EUR […] milliún;

(2) caibidlíochtaí le soláthróirí le haghaidh EUR […] milliún, lena n-áirítear: (i) coigiltis soláthair bharrfheabhsaithe, amhail costchiorruithe ar lóistín agus athchaibidlíocht conarthaí maidir le seirbhísí láimhseála ar an talamh (EUR […] milliún), (ii) laghdú ar chostais chothabhála […], (EUR […] milliún), (iii) athchaibidlíocht léasanna, trí chomhaontuithe "cumhacht de réir na huaire" le haghaidh inneall agus táillí níos lú (EUR […] milliún), (iv) caibidlíochtaí eile le soláthróirí (EUR […] milliún lena n-áirítear EUR […] milliún […], agus (v) caibidlíochtaí maidir le héilimh paisinéirí (EUR […] milliún);

(3) cuíchóiriú saothair le haghaidh thart ar EUR […] milliún, lena n-áirítear:

— bearta eacnamaíocha, amhail laghdú ar thuarastal na foirne thart ar […] % le linn 2021 agus 2022 (EUR […] milliún), athchaibidlíocht comhaontuithe saothair le ceardchumainn chun feabhas a chur ar tháirgiúlacht na foirne (EUR […] milliún), chomh maith le

— beartaithe laghdaithe foirne (EUR […] milliún), lena gcuimsítear […] ([52]), chomh maith le […] ([53]); agus

(4) bearta costchiorrúcháin eile (ar luach iomlán EUR […] milliún), lena n-áirítear […] (EUR […] milliún).

(50) Thairis sin, thacófaí leis an bplean athstruchtúrúcháin leis na hacmhainní dílse seo a leanas arna soláthar ag SATA, mar a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021:

(1) amúchadh […] a feidhmíodh cheana féin le hioncam dílis arna ghineadh ó oibríochtaí SATA (EUR […] milliún);

(2) ioncam ó oibríochtaí a ghin Azores Airlines cheana féin (EUR […] milliún);

(3) coigilteas ar an "[…]" le hinstitiúidí baincéireachta, lena gcuimsítear athchaibidlíocht fiachais (laghdú ar raonta difríochta agus fad iasachta níos faide) agus bearta costchiorrúcháin (EUR […] milliún) mar a leanas: […] ([54]); agus

(4) cistiú caipitil úr, nach bhfuil ráthaithe ag an Réigiún, le soláthar ó 2022 amach […] ([55]); nó […] ([56]).

([50]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021 – Iarscríbhinn 3 – Cur i láthair Thorthaí agus Fheidhmíocht Ghrúpa SATA BGD 2021, mí na Samhana 2021, arna tabhairt cothrom le dáta le freagra na Portaingéile ar iarraidh an Choimisiúin ar fhaisnéis a cuireadh isteach an 6 Aibreán 2022, lch. 18 agus Iarscríbhinn 8.

([51]) Freagra na Portaingéile ar iarraidh an Choimisiúin ar fhaisnéis a cuireadh isteach an 6 Aibreán 2022, lch. 18 agus Iarscríbhinn 8.

([52]) Freagra na Portaingéile ar iarraidh an Choimisiúin ar fhaisnéis a cuireadh isteach an 6 Aibreán 2022, lch. 18, agus Iarscríbhinn 8.

([53]) Freagra na Portaingéile ar iarraidh an Choimisiúin ar fhaisnéis a cuireadh isteach an 6 Aibreán 2022, lch. 18 agus Iarscríbhinní 12-13.

([54]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 28 Deireadh Fómhair 2021, lch. 6.

([55]) Rátáil ionstraime […] móide corrlach […] faoi réir […].

([56]) Aibíocht in […] agus ráta úis […] móide corrlach […] de réir […].

(51) Ar deireadh, de bhreis ar na bearta thuas, tá sé beartaithe ag an bPortaingéil leas urlámhais in Azores Airlines a dhífheistiú agus iomlán an ghnó seirbhísí láimhseála ar an talamh a dhíol chun rannchuidiú leis an athstruchtúrú. Díolfar na sócmhainní sin faoi dheireadh 2025 ([57]) agus, maidir le Azores Airlines, cuimsítear leis an díolachán tiomantas an Réigiúin rialú bainistíochta a thabhairt uaidh d'infheisteoirí nua trí leas scairshealbhóra 51 %. Dá bhrí sin, nuair a chuirtear san áireamh fáltais ó phríobháidiú Azores Airlines (thart ar EUR […] milliún) agus príobháidiú an ghnó nua seirbhísí láimhseála ar an talamh (thart ar EUR […] milliún), dar leis an bPortaingéil, ba é EUR […] milliún ranníocaíocht dhílis mheasta SATA leis na costais athstruchtúrúcháin, agus léireofaí leis sin thart ar […] % de na costais athstruchtúrúcháin (EUR […] milliún).

2.3.1.4. Réamh-mheastacháin airgeadais an phlean athstruchtúrúcháin: cás bunlíne agus cásanna díobhálacha

(52) Rinne an Phortaingéil cás bunlíne an phlean athstruchtúrúcháin a thabhairt cothrom le dáta an 15 Iúil 2021 agus an 2 Nollaig 2021. San fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 15 Iúil 2021, rinne an Phortaingéil athbhreithniú ar a réamh-mheastacháin lena gcoigeartú chun leibhéal oibríochta níos ísle Azores Airlines sa chéad ráithe de 2021 a chur san áireamh, i ngeall ar dhéine thionchar phaindéim COVID-19. Mar sin féin, léirítear torthaí feabhsaithe sna figiúirí is déanaí a tugadh cothrom le dáta agus a chuirtear i láthair sa tuarascáil ina gcumhdaítear na chéad trí ráithe de 2021 ([58]), agus is fearr na torthaí sin ná na réamh-mheastacháin choimeádacha san fhaisnéis a cuireadh isteach an 15 Iúil 2021. D'ainneoin na gcoigeartuithe, san athbhreithniú is déanaí de réamh-mheastacháin an Phlean Gnó freisin, measann an Phortaingéil go mbeadh tuilleamh dearfach ag SATA roimh ús agus cáin (EBIT) […].

(53) Tar éis na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2025, […].

(54) Tá coinne leis go mbainfear amach […] leis an aonad gnó nua le haghaidh seirbhísí láimhseála ar an talamh agus déanfar é a dhífheistiú faoi dheireadh 2025. I gcás ar bith, ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, meastar gurb é […] a bheidh i gceist le hioncam agus costais SATA Air Açores, ach meastar gur […] a bheidh i gceist le SGA (ó EUR […] milliún in 2020 go EUR […] milliún in 2025).

(55) Maidir leis an gcás bunlíne, ríomh an Phortaingéil freisin cóimheasa airgeadais an toraidh ar chaipiteal a úsáidtear (ROCE) ([59]) (Tábla 1.A) agus rinne sí meánchostas ualaithe an chaipitil (WACC) a mheas ar […] %. Bhainfeadh ROCE […] % amach ag deireadh an athstruchtúrúcháin (an bhliain 2025).

Tábla 1.A:

Réamh-mheastacháin an phlean athstruchtúrúcháin (cás bunlíne).

Airgeadas			Tréimhse athstruchtúrúcháin				
An cás bonnlíne	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
SATA Air Açores							
Ioncam (EUR M)	*83,6*	66,2	74,2	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA (EUR M)	*15,2*	10,8	22,2	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBITDA (%)	*18 %*	16 %	30 %	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT (EUR M)	*2,3*	- 14,1	11,3	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBIT (%)	*3 %*	- 21 %	15 %	[…]	[…]	[…]	[…]

([57]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 18 Feabhra 2022, lch. 3.

([58]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021 – Iarscríbhinn 3 – Cur i láthair Thorthaí agus Fheidhmíocht Ghrúpa SATA BGD 2021, mí na Samhana 2021.

([59]) Sainmhínítear ROCE sa bhliain t mar EBIT i ndiaidh cánach sa bhliain t roinnte ar an meánchaipiteal arna úsáid sa bhliain t agus sa bhliain t-1.

Airgeadas			Tréimhse athstruchtúrúcháin				
An cás bonnlíne	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
SGA							
Ioncam (EUR M)	*3,2*	3,3	5,3	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA (EUR M)	*- 0,4*	- 0,6	0,2	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBITDA (%)	*- 14 %*	- 17 %	3 %	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT (EUR M)	*- 0,4*	- 1,3	0,1	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBIT (%)	*- 13 %*	- 39 %	2 %	[…]	[…]	[…]	[…]
Azores Airlines							
Ioncam (EUR M)	*157,2*	57,0	78,8	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA (EUR M)	*- 4,6*	- 36,3	- 37,8	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBITDA (%)	*- 3 %*	- 64 %	- 48 %	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT (EUR M)	*- 44,1*	- 63,3	- 50,2	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBIT (%)	*- 28 %*	- 111 %	- 64 %	[…]	[…]	[…]	[…]
Aonad gnó nua seirbhísí láimhseála ar an talamh							
Ioncam (EUR M)	*10,8*	5,9	18,3	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA (EUR M)	*- 8,6*	- 11,8	- 2,5	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBITDA (%)	*- 80 %*	- 199 %	- 13 %	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT (EUR M)	*- 9,0*	- 12,1	- 2,8	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBIT (%)	*- 83 %*	- 205 %	- 15 %	[…]	[…]	[…]	[…]
SATA Air Açores agus SGA comhdhlúite	***2019***	***2020e***	***2021e***	***2022e***	***2023e***	***2024e***	***2025e***
Ioncam (EUR M)	*86,8*	69,5	79,5	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA (EUR M)	*14,8*	10,2	22,4	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBITDA (%) (*)	*17 %*	15 %	28 %	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT (EUR M)	*1,9*	- 15,4	11,4	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBIT (%) (*)	*2,2 %*	- 22 %	14 %	[…]	[…]	[…]	[…]

(*) Ríomhanna an Choimisiúin

Foinse: An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 1 — Plean Gnó SATA, 2021-25

Tábla 1.B

Réamh-mheastacháin ghrúpa an phlean athstruchtúrúcháin (cás bunlíne)

GRÚPA SATA (*)		Tréimhse athstruchtúrúcháin			
	2020	2021 (**)	2022	2023	2024	2025
Ioncam (EUR M)	118	177	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT (EUR M)	- 78,7	- 39	[…]	[…]	[…]	[…]
Corrlach EBIT (grúpa) (%)	- 67 %	- 22 %	[…]	[…]	[…]	[…]
Glanioncam (EUR M)	- 87,1	- 32,7	[…]	[…]	[…]	[…]

GRÚPA SATA (*)		Tréimhse athstruchtúrúcháin				
Glanfhiachas airgeadais (NFD) (EUR M)	279	415,2	[…]	[…]	[…]	[…]
Cóimheas NFD/EBITDA	n/bh	39,2	[…]	[…]	[…]	[…]
ROCE (%)	- 155,7	- 11,8	[…]	[…]	[…]	[…]

(*) glactar le dífheistiú gnó an leasa tromlaigh in Azores Airlines agus san aonad seirbhísí láimhseála ar an talamh;
(**) ó 2021 ar aghaidh, ní áirítear leis seirbhísí láimhseála ná fóirdheontais urghnácha COVID-19, ach áirítear fóirdheontais oibriúcháin athfhillteacha amhail cúiteamh ar OSP réigiúnach.

Foinse: An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 4: Ceanglais Chistiúcháin SATA

(56) Sholáthair an Phortaingéil ROCE in 2019 de ghrúpa aerlínte ar mhaithe le comparáid, inar léiríodh meán-ROCE 6,9 %, agus ROCE airmheánach 11,8 % (Tábla 2).

Tábla 2

ROCE an phiarghrúpa in 2019

Aerlínte (ón 31 Nollaig 2019)	ROCE
Lufthansa	8,9 %
Ioruais	2,3 %
Eurowings	14,6 %
Ryanair	11,0 %
IAG	12,6 %
Easyjet	13,6 %
Wizz	12,7 %
Brussels Airlines	- 20,3 %
Meán	6,9 %
Airmheán	11,8 %
Foinse: An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021; foinse sonraí: bunachar sonraí Orbis Business Intelligence.	

(57) Ceann de na deacrachtaí is mó atá ag SATA is ea an chuid neamhchúitithe de ghníomhaíochtaí maidir le OSPanna arna bhfeidhmiú ag Azores Airlines, a bhfuil tuairisc orthu i roinn 2.2. Sa tréimhse idir 2009 agus 2019, mar a thuairiscigh an Phortaingéil, maidir leis an t-easnamh oibriúcháin iomlán le haghaidh na mbealaí OSP arna n-oibriú ag Azores Airlines (gan na bealaí tráchtála san áireamh), baineadh amach EUR […] milliún ([60]). Mar sin féin, de réir na Portaingéile, amach anseo d'fhéadfadh sé go gcúiteofaí Azores Airlines as na bealaí OSP lena nasctar Liospóin agus Horta, Pico agus Santa Maria ([61]), dá n-éireodh leis i dtairiscint oscailte maidir le hoibriú na mbealaí OSP sin. Maidir leis an gcúiteamh is gá chun costais a chumhdach le haghaidh oibriú OSPanna ar na bealaí thuas, meastar gurb é EUR […] milliún/bliain a luach. Tá an flít ([…]) agus an phearsanra is gá ag Azores Airlines chun na OSPanna náisiúnta sin a oibriú ([62]), cé nár seoladh an tairiscint ábhartha go fóill. I gcás ar bith, ní chuirfeadh Azores Airlines tairiscint isteach maidir le OSPanna faoi na costais mheasta a thabhófaí i gcomhlíonadh na n-oibleagáidí ([63]).

([60]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 19 Deireadh Fómhair 2020, pointí 150-151 agus Iarscríbhinn 4.
([61]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 1 – Plean Athstruchtúrúcháin agus Straitéiseach SATA, 2021-25, lch. 39.
([62]) Foinse: Anailís ar Bhrabúsacht Bealaí, Sonraí ón gCuideachta, anailís BCG, san fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 1 - Plean Athstruchtúrúcháin agus Straitéiseach SATA, 2021-25, lch. 41.
([63]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 10 Meitheamh 2021, pointe 23, lch. 6.

(58) Sholáthair an Phortaingéil réamh-mheastacháin freisin maidir le cás díobhálach den athstruchtúrú ina mbeadh ioncam Azores Airlines 15 % ní ba lú ná mar a bheadh sa chás bunlíne ([64]). Áitíonn an Phortaingéil, da mba rud é nach gcuirfí na OSPanna thuas ar iontaoibh Azores Airlines, go bhféadfaí an toilleadh atá ar fáil a úsáid go sochrach sna gníomhaíochtaí seo a leanas ([65]):

— […] ;

— […] ;

— […] ;

— […] .

(59) Tugann údaráis na Portaingéile le fios, maidir le […]. De réir na Portaingéile, ar aon nós, d'fhéadfaí na roghanna thuas a mhalartú nó a chur le chéile, in úsáid go comhuaineach, ag brath ar fhorbairtí margaidh amach anseo, chomh maith le toradh deiridh na nósanna imeachta tairisceana poiblí maidir le bronnadh na mbealaí OSP lena mbaineann.

(60) Sa chás díobhálach, ghinfeadh SATA fós EUR […] milliún de EBIT deimhneach ó 2025 ar aghaidh, a bheadh deimhneach ar bhonn córasach ina dhiaidh sin (Tábla 3).Sa chás díobhálach, leis na fáltais a bhfuil coinne leo ó dhíol leasa in Azores Airlines, bhainfí amach go fóill staid chothromais SATA, bheadh an fiachas airgeadais cobhsaí, agus bhainfí amach […] mar ghlanfhiachas airgeadais i gcomparáid le EBITA in 2025. Ó 2026 amach, maidir le Grúpa SATA […].

Tábla 3

Réamh-mheastacháin airgeadais an phlean athstruchtúrúcháin (cás díobhálach)

(EUR milliún)

GRÚPA SATA	Tréimhse athstruchtúrúcháin					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ioncaim	117,5	170,8	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	- 78,7	- 42,6	[…]	[…]	[…]	[…]
Glanioncam	- 87,1	- 58,4	[…]	[…]	[…]	[…]
Fiachas airgeadais (gan léasuithe san áireamh)	279,4	274,5	[…]	[…]	[…]	[…]

(61) Áitíonn an Phortaingéil go ndéanfadh teaglamaí eile d'ionstraimí cabhrach nó de mhéideanna na cuspóirí a chur i mbaol nó go mbeadh costas airgeadais i gceist nach bhféadfaí é a iompar, rud a chuirfeadh isteach ar inmharthanacht fhadtéarmach SATA.

2.3.1.5. Bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú

(62) Tugann údaráis na Portaingéile gealltanas maidir leis na bearta seo a leanas chun saofaí iomaíochta a theorannú ar feadh na tréimhse athstruchtúrúcháin:

(a) i dtéarmaí dífheistithe, díolfaidh SATA scairsheilbh thromlaigh agus rialála (51 %) den fhochuideachta Azores Airlines agus déanfaidh sé iomlán an ghnó seirbhísí láimhseála ar an talamh a ghearradh amach agus a dhífheistiú freisin, lena gcuimsítear thart ar […] ([66]); ina theannta sin, rinne SATA Azores Vacations Canada a leachtú cheana féin agus, faoi dheireadh 2022, ba cheart próiseas leachtaithe Azores Vacations America a bheith curtha i gcrích aige, arbh é ba chúram dóibh naisc idir Meiriceá Thuaidh agus mórthír na Portaingéile agus na hAsóir i rith na bliana ([67]);

([64]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 15 Iúil 2021, Iarscríbhinn 4 – Ceanglais Chistiúcháin SATA (IMAP mhí Iúil 2021), mar a athbhreithníodh tar a éis sin an 2 Nollaig 2021.

([65]) Litir ón bPortaingéil an 22 Deireadh Fómhair 2021 […].

([66]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 10 Meitheamh 2021, lgh. 9, 11 agus 16.

([67]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021 – Iarscríbhinn 3 – Cur i láthair Thorthaí agus Fheidhmíocht Ghrúpa SATA BGD 2021, mí na Samhna 2021, sleamhnán 4.

(b) maidir leis an bhflít, tugann SATA gealltanas caidhp a fhorchur ar an bhflít aerárthaí, sé aerárthach le haghaidh SATA Air Açores – agus féidearthacht ann maidir le méadú eisceachtúil chun gealltanais OSP idir oileáin a chomhlíonadh – agus ocht n-aerárthach le haghaidh Azores Airlines faoi seach ([68]);

(c) Staonfadh SATA ó scaireanna a fháil in aon chuideachta le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, ach amháin i gcás ina bhfuil sé fíor-riachtanach chun inmharthanacht fhadtéarmach SATA a áirithiú;

(d) Staonfaidh SATA ó thacaíocht Stáit a phoibliú mar bhuntáiste iomaíoch agus a chuid táirgí agus seirbhísí á margú.

(63) Tá sé beartaithe ag an bPortaingéil na sócmhainní a dhífheistiú faoin 31 Nollaig 2025, mar measann sí go músclófaí misneach infheisteoirí féideartha i scairshealbhú tromlaigh Azores Airlines le forbairt cuntais teiste oibríochtúil agus airgeadais dheimhnigh mar thoradh ar an athstruchtúrú. Ar an gcaoi chéanna, maidir le gnó na seirbhísí láimhseála ar an talamh atá le gearradh amach agus a dhífheistiú, chuirfeadh an tráthchlár sin ar a chumas don tairbhí tuilleamh normalaithe/athfhillteach roimh ús, cánacha, dímheas agus amúchadh (EBITDA) de thart ar EUR […] milliún/bliain a bhaint amach.

2.3.2. *An cás in éagmais na cabhrach athstruchtúrúcháin*

(64) Áitíonn an Phortaingéil, in éagmais cabhair athstruchtúrúcháin, go rithfeadh SATA as leachtacht i bhfianaise, *inter alia*, na ndátaí fuascailte atá ag teacht aníos maidir le cistiú na bpríomhbhanc – lena n-áirítear iasacht EUR 155 mhilliún ó Deutsche Bank an 6 Márta 2022 – nach bhfuil iarmhéid airgid thirim leordhóthanach ag SATA ina leith agus a bhfuil deacrachtaí aige síntí breise a chaibidliú ina leith ([69]). Chuirfí a cheadúnas oibriúcháin ar fionraí agus tharraingeofaí siar é ina dhiaidh sin, rud a bhainfeadh a phríomhfhoinse ioncaim de agus a mbeadh leachtú SATA ina thoradh air. Chuirfí isteach freisin ar na bealaí OSP atá á gcomhlíonadh ag SATA idir oileáin an oileánra agus idir an t-oileánra agus mórthír na Portaingéile agus Maidéara go dtí, ar a laghad, go mbeadh iompróir eile toilteanach an conradh seirbhíse poiblí a shíniú. Ar an gcaoi chéanna, maidir leis an SGEI a chuireann SATA ar fáil do na cúig aerfort bheaga arna n-oibriú ag SGA, ní bheadh sé ar a chumas ag SATA an tseirbhís sin a sholáthar a thuilleadh.

(65) Thairis sin, chiallódh mainneachtain SATA go gcaillfí breis is 1 000 post i limistéar ar limistéar fóirithinte é cheana féin ([70]) agus gurbh ann d'éifeachtaí aisíocaíochta ar gheilleagar foriomlán na nAsór – go háirithe, ar na hearnálacha turasóireachta agus iascaireachta – ós rud é go mbraitheann an Réigiún seo den Aontas, ar réigiún forimeallach é, go mór ar naisc eitilte, go háirithe i séasúr an gheimhridh.Go háirithe, in 2019, bhí thart ar 12 000-15 000 post díreach agus indíreach i gceist leis an turasóireacht, rud a chomhfhreagraíonn do thart ar 13 % d'olltáirgeacht intíre (OTI) iomlán na nAsór.Thairis sin, meastar go dtiocfaidh méadú (70-80 %) ar an 13 % sin amach anseo, rud a dhéanfaidh díolacháin táirgí agus seirbhísí bunaidh ó na hAsóir a chur chun cinn agus a spreagadh ([71]). Cuireann an Phortaingéil i dtábhacht freisin go bhfuil an leibhéal ioncaim sna hAsóir ag breith suas i gcónaí, le OTI *per capita* atá cothrom le 68 % de mheán an Aontais, agus tá an geilleagar áitiúil i mbun aistriú chuig seirbhísí agus onnmhairí breisluacha níos airde (lena gcuimsítear 10 % den fhostaíocht fhoriomlán san earnáil phríomhúil) ([72]).

(66) Tugann an Phortaingéil le fios go raibh easpa spéise ag aeriompróirí eile le blianta beaga anuas i nascacht a fhorbairt leis na hAsóir. Go háirithe, níor chuir TAP tairiscint isteach ar na bealaí OSP chun mórthír na Portaingéile a nascadh leis na hAsóir ó bhí mí Aibreáin 2015 ann; D'fhág EasyJet an margadh in 2017, mar níorbh fhéidir leis tairiscint (i.e. minicíocht) ar ardchaighdeán a áirithiú, más fíor, agus thug sé tús áite do mhargaí eile; chuir Delta a bhealach idir Nua-Eabhrac agus Ponta Delgada ar ceal 1 bhliain amháin tar éis a sheolta in 2018, agus tá a thoilleadh chuig an Réigiúin á laghdú ag Ryanair tar éis thús phaindéim COVID-19. Léireofaí an nascacht dhíreach theoranta freisin leis an líon an-íseal eitiltí díreacha sceidealaithe chun na nAsór (deich gceann scríbe dhíreacha in 2019) i gcomparáid le Réigiúin eile atá cosúil leis na hAsóir i dtéarmaí fad ón mórthír náisiúnta (e.g. 116 eitilt dhíreacha sceidealaithe chuig na hOileáin Chanáracha nó 130 eitilt chuig na hOileáin Bhailéaracha) ([73]).

([68]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 28 Deireadh Fómhair 2021, lch. 9.

([69]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 18 Feabhra 2022, lch. 4.

([70]) Rinne an Phortaingéil an réigiún NUTS 2 is forimeallaí, PT20 Região Autónoma dos Açores, a ainmniú mar limistéar fóirithinte faoi Airteagal 107(3), pointe (a) CFAE, arna fhormheas le Cinneadh ón gCoimisiún an 8 Feabhra 2022 i gcás SA.100752 (2021/N), Mapa den chabhair réigiúnach le haghaidh na Portaingéile (2022-2027), IO C 82, 18.2.2022, lch. 1.

([71]) Foinse: SREA, Cuardach sa phreas.

([72]) Foinse: INE, SREA (sonraí maidir le 2018/2019).

([73]) Foinse: OAG, *Schedule of operating flights for published carriers from January 1st, 2019 to December 31st, 2019*. Cuimsítear leis na sonraí gach oibríocht lena mbaineann 50 eitilt nó níos mó sa bhliain ó gach réigiún chuig ceann scríbe eile.

(67) Dá bhrí sin, mar a chuireann an Phortaingéil i dtábhacht, gan idirghabháil ó Réigiún na nAsór, rachadh SATA as gnó, geall leis, sa ghearrthéarma, mar dealraíonn sé nach ann d'aon infheisteoir príobháideach atá réidh le caipiteal a chur isteach agus nach bhfuil aon institiúid airgeadais toilteanach maoiniú úr a thairiscint, agus suíomh geografach na nAsór agus a riocht eacnamaíoch mar limistéar fóirithinte á gcur san áireamh freisin. Ní inchreidte aon chás malartach, de réir dealraimh, ní hamháin chun SATA a choinneáil i mbun gnó, ach freisin chun nasc aeriompair a choinneáil ar bun leis an Réigiún agus laistigh de (aithrisí 122 go 124), agus iarmhairtí níos leithne phaindéim COVID-19 ar an earnáil eitlíochta agus ar gheilleagar Réigiún na nAsór a bhraitheann go mór ar an turasóireacht (aithrisí 128 go 133) á gcur san áireamh.

2.4. **Coinníollacha comhoiriúnachta nach gcuirtear ina gcoinne sa chinneadh tosaigh agus sa chinneadh maidir le síneadh**

(68) Sa chinneadh tosaigh agus sa chinneadh maidir le síneadh ([74]), chinn an Coimisiún ar an gcéad dul síos nach dócha go ndéanfadh aon ghnóthas príobháideach eile gníomhaíochtaí SATA a thógáil ar láimh, ar a n-áirítear OSPanna agus SGEInna a fheidhmítear faoi láthair, in éagmais idirghabháil ón Stát, rud a d'fhágfadh go mbeadh an baol ann go gcuirfí isteach ar an nascacht maidir le ceann de na réigiúin is forimeallaí den Aontas. Ina theannta sin, d'fhéadfadh sé go mbeadh iarmhairtí diúltacha ag baint le scor SATA i bhfianaise a róil shistéamaigh thábhachtaigh sna hAsóir agus bheadh mar thoradh air sin dianchruatan sóisialta agus eacnamaíoch don Réigiún agus éifeachtaí iarmhartacha diúltacha móra ar dheighleoga tábhachtacha den gheilleagar maidir le gníomhaíochtaí a bhaineann leis an turasóireacht.

(69) Thairis sin, níor chuir an Coimisiún i gcoinne éifeacht dreasachta ná oiriúnacht na cabhrach. Go háirithe, maidir leis na bearta athstruchtúrúcháin, mheas an Coimisiún go dtugann siad aghaidh an tráth céanna ar mhórmheathlú chothromas SATA, atá an-diúltach, agus go ndéanann siad seirbhísiú ar an bhfiachas reatha agus go gcomhlíonann siad na riachtanais ó thaobh airgead tirim de le haghaidh gnáthoibríochtaí ([75]).

(70) Ar deireadh, maidir leis na bearta chun saobhadh ar an iomaíocht a theorannú, mheas an Coimisiún gur leormhaith iad i ndáil le méid na cuideachta, mar dealraíonn sé go gcuirtear ar a gcumas do sholáthraithe seirbhíse malartacha gníomhú sna margaí ábhartha mar thoradh ar dhífheistiú iomlán an ghnó seirbhísí láimhseála ar an talamh agus ar dhíol scairshealbhú rialála in Azores Airlines ([76]). Ina theannta sin, dhéanfadh an plean athstruchtúrúcháin imlíne úinéireachta agus rialála SATA a laghdú go mór, agus dhíreofaí a ghníomhaíochtaí ar an misean leasa phoiblí, is é sin oibriú cúig aerfort sna hoileáin is lú agus is forimeallaí den oileánra agus seirbhísí aeriompair a sholáthar sna hAsóir ([77]).

2.5. **Forais chun an nós imeachta a thionscnamh**

(71) Sa chinneadh tosaigh, chinn an Coimisiún nár chosúil gur chomhlíon na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe sin ná an iasacht tarrthála ráthaithe na coinníollacha comhoiriúnachta leis an margadh inmheánach ([78]).Go háirithe, maidir leis na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe sin, ar luach iomlán EUR 72,6 milliún, léirigh an Coimisiún amhras maidir lena gcomhréireacht líomhnaithe leis an margadh agus, gan an chomhréireacht sin leis an margadh, maidir lena gcomhoiriúnacht leis an margadh inmheánach, go háirithe mar chúnamh tarrthála nó mar chabhair athstruchtúrúcháin.Ní raibh sé ar a chumas ag an gCoimisiún teacht ar chonclúid maidir le heisceacht ar an bprionsabal "uair amháin, an uair dheiridh" in imthosca eisceachtúla nach féidir a thuar nach bhfuil an tairbhí freagrach astu, maidir le cé acu a bhí nó nach raibh údar le heisceacht den sórt sin i ndáil le méaduithe den sórt sin ar an gcaipiteal (pointe 72(c) de Threoirlínte R&R) ([79]).

(72) Léiríodh amhras breise sa chinneadh maidir le síneadh i ndáil le comhréireacht na cabhrach athstruchtúrúcháin, i bhfianaise na nithe seo a leanas: (i) easpa comhroinnt dualgais, (ii) fíor-ranníocaíocht agus ranníocaíocht iarbhír dhílis SATA nach ranníocaíocht leordhóthanach í, nach mór di a bheith cothrom le 50 % ar a laghad de na costais athstruchtúrúcháin de bhun phointe 64 de na Treoirlínte R&R, agus (iii) tréimhse ama fhada an phlean athstruchtúrúcháin, lena n-áirítear sócmhainní nach bhfuil le dífheistiú roimh 2026, ar choinníollacha rialachais nár sonraíodh.

([74]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 68 go 77, agus cinneadh maidir le síneadh, aithrisí 55 go 61.
([75]) Cinneadh maidir le síneadh, aithrisí 64-65.
([76]) Cinneadh maidir le síneadh, aithrisí 86-87.
([77]) Cinneadh maidir le síneadh, aithrisí 83-86.
([78]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 58-60.
([79]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 97-98.

(73) Go háirithe, tá mar thoradh ar an easpa comhroinnt dualgais ag creidiúnaithe reatha méid mór Státchabhrach i ndáil le costas an phlean athstruchtúrúcháin. Chuige sin, theip ar an bPortaingéil bunús a thabhairt le neamhfhéidearthacht airbheartaithe maidir le páirt-laghdú ar an bhfiachas arna iompar ag creidiúnaithe reatha ([80]), agus i bhfianaise ardleibhéal fhéichiúnas SATA (EUR […] milliún d'fhiachas airgeadais roimh an athstruchtúrú). Ina theannta sin, ní raibh i gceist leis na bearta a bhí beartaithe ag an bPortaingéil maoiniú úr ar théarmaí an mhargaidh, ach díreach acmhainní a shaoradh trí chostais oibriúcháin an tairbhí a laghdú ([81]).

(74) Maidir le ranníocaíocht dhílis an tairbhí, na foinsí arbh fhéidir iad a mheas mar a bheith fíor agus iarbhír agus na foinsí sin amháin, bhí siad cothrom le […] % de chostais an phlean athstruchtúrúcháin, atá cuid mhaith faoi bhun chion 50 % a mheasann an Coimisiún mar a bheith leordhóthanach de ghnáth ([82]). An tráth céanna, maidir leis na bearta ranníocaíochta dílse a bheartaítear, níor sholáthair an Phortaingéil fianaise go bhfuil na bearta sin éifeachtach agus marthanach agus nach féidir iad a aisiompú. Ar an gcaoi chéanna, san ionchas éiginnte go dtí 2026, níor thug an Phortaingéil gealltanas go gcoinneofaí na bearta sin ar bun agus nach dtarraingeofaí iad dá dtiocfadh feabhas ar thorthaí oibriúcháin an tairbhí ní ba thapa nó ní ba mhó mar a raibh coinne leis i réamh-mheastacháin an phlean gnó ([83]).

(75) Ar deireadh, bhí amhras ar an gCoimisiún maidir le fad an phróisis agus maidir le cinnteacht na mbeart corparáideach le haghaidh dífheistiú leasa in Azores Airlines agus i ngnó seirbhísí láimhseála ar an talamh SATA nach raibh coinne leis go dtí tar éis na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2026 ([84]). Sa chiall sin, (i) gan beann ar leordhóthanacht na n-iolraí a úsáidtear chun a luach a mheasúnú ([…]), dhealraigh sé go raibh na méideanna measta (EUR […] milliún) bunaithe ar fheidhmíocht hipitéiseach cuideachta aonair; (ii) níor sholáthair an Phortaingéil aon chomhaontú daingean díola agus ceannaigh ná aon ghealltanas ceangailteach ó cheannaitheoirí sonracha ([85]); agus (ii) bhí amhras ann go mbeadh coinníollacha agus comhaontuithe rialachais a bheadh soiléir a ndóthain i bhfeidhm le gabháil leis an dífheistiú sin faoi 2026 ([86]).

3. **NÓTAÍ TRÁCHTA Ó THRÍÚ PÁIRTITHE**

(76) Tríd is tríd, chuir 19 dtríú páirtí nótaí tráchta isteach maidir leis an gcinneadh tosaigh, agus cuireadh 18 de na nótaí tráchta sin isteach faoin sprioc-am dá bhforáiltear sa chinneadh ([87]), agus chuir 14 thríú páirtí a nótaí tráchta isteach i ndáil leis an gcinneadh maidir le síneadh, ar chuir 12 díobh a nótaí tráchta isteach faoin sprioc-am sin ([88]).

(77) Áirítear ar na páirtithe sin aon pháirtí leasmhar amháin, is é sin Ryanair, atá ina iomaitheoir a thagann faoi raon feidhme an tsainmhínithe a leagtar síos in Airteagal 1(h) de Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle ([89]).

([80]) Cinneadh maidir le síneadh, aithris 69.
([81]) Cinneadh maidir le síneadh, aithris 71.
([82]) Cinneadh maidir le síneadh, aithris 74.
([83]) Cinneadh maidir le síneadh, aithrisí 72-73.
([84]) Cinneadh maidir le síneadh, aithris 89.
([85]) Cinneadh maidir le síneadh, aithrisí 73-74.
([86]) Cinneadh maidir le síneadh, aithris 88.
([87]) Fuarthas barúlacha ar an gcinneadh tosaigh ó Partido Popular Monarquico (PPM), Ryanair, A.J.F. Accounting (AJFA), Casa dos Acores do Quebeque (CAQ), SDA Building Services (SDABS), Casa dos Acores do Ontario (CAO), Montreal TEM (MTEM), Associacao de Municipios da Regiao Autonoma dos Acores (AMRAA), Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD), Hotelaria de Portugal (AHP), Casas dos Acores do Norte (CAN), Federação Agrícola dos Açores (FAA), California Portuguese-American Coalition (CPAC), Casas dos Acores de Winnipeg Canada (CAWC), Comhlachais Gníomhaireachtaí Taistil agus Turasóireachta na Portaingéile (APAVT), Visitazores Travel (ATA), *Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres agus Amigos da Ribeira Quente*, Federacao das Pescas dos Acores (FPA), Brampton Travel Agency (BTA), agus Conselho Económico e Social dos Açores (CESA).
([88]) Chuir na tríú páirtithe seo a leanas nótaí tráchta isteach ar an gcinneadh maidir le síneadh: Brampton Travel Agency (BTA), Casas dos Acores do Quebeque, J.F. Accounting & Services, SDA Building Services, Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres agus Amigos da Ribeira Quente, Federação Agrícola dos Açores (FAA), Ryanair, Associaçao Açoriana De Formaçao Turistica e Hoteleira (AAFTH), Comhlachas Gníomhaireachtaí Taistil agus Turasóireachta na Portaingéile (APAVT), Hotelaria de Portugal (AHP), Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC), Sindicato dos Pilotos da Aviaçao Civil (SPAC), Comissão de Trabalhadores da Sata Internacional-Azores Airlines, Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD) agus Associação Turismo dos Açores (ATA).
([89]) Rialachán (AE) Uimh. 2015/1589 ón gComhairle an 13 Iúil 2015 lena leagtar síos rialacha mionsonraithe maidir le hAirteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm, IO L 248, 24.9.2015, lch. 9.

(78) Áirítear ar thríú páirtithe custaiméirí traidisiúnta agus tairbhithe na seirbhísí a sholáthraíonn SATA (cuideachtaí thar lear, tionscnóirí turas, etc.), comhlachais éagsúla, lena n-áirítear eagraíochtaí dhiaspóra na nAsór ([90]), bardais sna hAsóir, chomh maith le páirtithe leasmhara eile amhail Partido Popular Monarquico ("PPM") (páirtí polaitiúil sa Phortaingéil) agus Comhairle Eacnamaíoch agus Shóisialta na nAsór Azores (Conselho Económico e Social dos Açores) CESA.

(79) Déantar a nótaí tráchta ar oscailt an nós imeachta, chomh maith leis an síneadh air, a chur i láthair le chéile thíos.

3.1. **Nótaí tráchta ón bpáirtí leasmhar - Ryanair**

(80) Measann Ryanair gur léiriú atá sa chinneadh tosaigh go bhfuil sé beartaithe ag an gCoimisiún na méaduithe roimhe seo ar chaipiteal a údarú mar chomaoin ar chúiteamh neamhleor ar sheirbhísí SATA lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta. Mar sin féin, ó tharla nár cuireadh aon fhaisnéis i láthair sa chinneadh tosaigh maidir le leibhéal cúitimh SATA Air Açores as bealaí faoi OSPanna a oibriú agus as seirbhísí eile leasa ghinearálta arna soláthar ag SATA, maíonn Ryanair gur baineadh an deis chun nótaí tráchta a sholáthar ar an bpointe sin. Ar an gcaoi chéanna, déanann Ryanair gearán gur baineadh an deis chun nóta tráchta a sholáthar i ndáil leis an gcinneadh maidir le síneadh, agus líomhnaíonn sé nár tugadh rochtain dó ar fhaisnéis rúnda ann a bhaineann leis an bplean athstruchtúrúcháin, na gnéithe oibriúcháin (ar a n-áirítear 115 chás de chóireáil rúnda) agus bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú.

(81) Ar an taobh eile, measann Ryanair gur léiriú atá sa chinneadh tosaigh go bhfuil sé beartaithe ag an gCoimisiún an cúnamh tarrthála do SATA a údarú mar eisceacht ar an bprionsabal "uair amháin, an uair dheiridh', i ngeall ar imthosca eisceachtúla gan choinne. Dar le Ryanair, níor cheart géarchéim COVID-19 a mheas mar eisceacht ar an bprionsabal "uair amháin, an uair dheiridh", de bhun phointe 72(c) de Threoirlínte R&R, chun tairbhe SATA. Dar le Ryanair, má bhí OSPanna SATA ina gcúis le caillteanas le haghaidh na cuideachta, ansin ba cheart don laghdú ar an trácht de dheasca ghéarchéim COVID-19 a bheith ina chúis le laghdú ar chaillteanais SATA seachas a dheacrachtaí a dhéanamh ní ba mheasa. Thairis sin, áitíonn Ryanair go bhféadfadh iomaitheoirí teacht isteach agus ról SATA Air Açores agus Azores Airlines a mhacasamhlú, le héifeachtúlacht níos fearr, mar thoradh ar an róthoilleadh ollmhór de dheasca ghéarchéim COVID-19.

(82) Maidir leis an 27 n-aerárthach a bhí á gcoimeád ar an talamh tráth a chuir Ryanair a nótaí tráchta isteach an 5 Deireadh Fómhair 2020, áitíonn Ryanair gur mhó an líon sin ná dhá oiread fhlít iomlán SATA Air Açores agus Azores Airlines ([91]). Bhí líon iomlán de 60 aerárthach á gcoimeád ar an talamh an tráth sin sa Phortaingéil, agus 3 242 aerárthach a bhí i gceist ar fud limistéar Eurocontrol ([92]). Is sócmhainní an-inaistrithe iad aerárthaí, agus is dócha go mbeidh mar thoradh ar bhaint thoilleadh SATA Air Açores agus Azores Airlines ón margadh suí aerárthaí aerlínte eile, ar aerárthaí iad atá díomhaoin faoi láthair, ar bhealaí SATA Air Açores agus Azores Airlines.

(83) Measann Ryanair freisin nach bhfuil aon bhunús le maíomh an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh ([93]) "sna himthosca reatha atá ann mar thoradh ar ráig COVID-19, ní féidir le haon iomaitheoir, ar a n-áirítear iad siúd atá gníomhach i margadh na Portaingéile cheana féin, seasamh isteach agus ról SATA Air Açores a mhacasamhlú go hiomlán nó i bpáirt" agus, os a choinne sin, chuirfeadh scor SATA den mhargadh ar a gcumas d'iomaitheoirí níos éifeachtúla seasamh isteach agus réimse níos leithne seirbhísí agus cáilíocht níos fearr a sholáthar ar phraghas níos lú do phaisinéirí.

(84) Chun tacú lena maímh, tagraíonn Ryanair do na fasaigh i gcás féimheachtaí Malév agus Spanair, rud a léirigh gur féidir toradh dearfach den sórt sin a thuar, *a fortiori* ó tharla go raibh toilleadh i bhfad ní b'airde ar fáil in 2020 le hais 2013, le fás dearfach ar an trácht ó aerfoirt Bhúdaipeist agus Barcelona, agus tagraíonn sé do shonraí Eurostat i dtaca leis sin.

([90]) Tá CAQ agus CAO, eagraíochtaí diaspóra, ina gcuid den scáth-eagraíocht chéanna CAN. Is pobail diaspóra eile i gCeanada agus in SAM iad CPAC agus CAWC.

([91]) Sonraíonn Ryanair go n-oibríonn SATA Air Açores dhá aerárthach Bombardier Dash 8-Q200 (ar a bhfuil spás do 37 bpaisinéir), agus ceithre aerárthach Bombardier Dash 8-Q400 (ar a bhfuil spás do 80 paisinéir) agus go n-oibríonn Azores Airlines sé aerárthach Airbus A320 agus A321 (foinse https://en.wikipedia.org/wiki/SATA Air A%C3%A7ores).

([92]) Sonraí ó Aonad Faisnéise Eitlíochta (AIU) EUROCONTROL maidir le flíteanna arna gcoimeád ar an talamh Foinse: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (cuid d'Aonad Faisnéise Eitlíochta (AIU) EUROCONTROL, léite an 2 Deireadh Fómhair 2020).

([93]) Cinneadh tosaigh, aithris 70.

(85) Anuas air sin, áitíonn Ryanair go mbeadh sé ar a chumas aige seilbh a ghlacadh ar bhealaí go léir SATA Air Açores agus Azores Airlines chun na mórthíre taobh istigh de roinnt laethanta. Luann Ryanair freisin go sonraítear go hearráideach sa chinneadh tosaigh ([94]) *"go soláthraíonn Ryanair nasc idir na hAsóir agus Londain, Manchain agus Frankfurt"* agus nach sonraítear ann bealaí a bhíonn á n-oibriú ag Ryanair idir Ponta Delgada agus Terceira Lajes (sna hAsóir atá an dá áit sin) agus Liospóin agus Porto i rith na bliana go léir.

(86) Dearbhaíonn Ryanair go mba cheart don Choimisiún, tar éis a imscrúdaithe sa chás seo, a bheith in ann teacht ar chonclúid nár cheart géarchéim COVID-19 a mheas mar imthoisc a thugann údar le heisceacht don phrionsabal "uair amháin, an uair dheiridh". Os a choinne sin, mar thoradh ar an róthoilleadh arna ghiniúint ag an ngéarchéim sin, is éasca d'iomaitheoirí seasamh isteach agus is lú an t-údar atá ann SATA, a bhfuil a neamhéifeachtúlacht cruthaithe aige, a choinneáil ar bun go saorga. Meabhraíonn Ryanair go raibh SATA ar tí a chliste roimh ghéarchéim COVID-19 agus sábháladh é mar thoradh ar instealltaí athfhillteacha caipitil ón bPortaingéil. Sonraíonn Ryanair freisin nach cúis bhailí í géarchéim COVID-19 le ligean don Phortaingéil leanúint de mhaoiniú a chur isteach in SATA.

(87) I ndáil leis an gcinneadh maidir le síneadh, go háirithe, maíonn Ryanair gur baineadh an ceart de nótaí tráchta a sholáthar i ngeall ar an gcaoi ar pléadh le rúndacht iomarcach codanna den chinneadh sin i dtaobh na mbeart athstruchtúrúcháin, na ranníocaíochta dílse, agus na mbeart chun saofaí iomaíochta a theorannú. Athdhearbhaíonn Ryanair freisin nach luaitear sa chinneadh tosaigh ná sa chinneadh maidir le síneadh na bealaí seo a leanas i measc na mbealaí idir na hAsóir agus mórthír na Portaingéile atá á n-oibriú ag Ryanair: (i) Ponta Delgada agus Porto ar feadh na bliana, agus (ii) Terceira agus Liospóin agus Porto ar feadh na bliana. Ina theannta sin, tugann Ryanair le fios gur cheart oibríochtaí lasmuigh den réimse OSP/SGEI a bhaint de SATA, ó tharla gur dócha gurb é an cur síos neamhshoiléir sin ar mhisin SATA, mar sholáthraí seirbhíse poiblí agus aeriompróir tráchtála, is cúis le formhór a dheacrachtaí. Sonraíonn Ryanair freisin gur léiriú é an fás ar a oibríochtaí idir na hAsóir agus mórthír na Portaingéile d'ainneoin ghéarchéim COVID-19 go bhféadfadh sé bealaí tráchtála go léir SATA chun na mórthíre a thógáil ar láimh ar gearrfhógra.

(88) Thairis sin, agus an róthoilleadh de dheasca ghéarchéim COVID-19 san earnáil eitlíochta á chur san áireamh, iarrann Ryanair ar an gCoimisiún staonadh ó ghlacadh leis, i leith na mbealaí atá á n-oibriú ag SATA Air Açores agus Azores Airlines faoi láthair, go gcomhlíontar go huathoibríoch an coinníoll a leagtar amach i mír 1 d'Airteagal 16 de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 (is é sin gur cheart OSPanna a fhorchur i gcás nach soláthródh iompróirí leibhéal áirithe seirbhísí, dá mbeidís ag cuimhneamh ar a leas tráchtála agus air sin amháin). Ar deireadh, molann Ryanair an méid cabhrach a theorannú don mhéid is gá chun OSPanna/SGEInna de chuid SATA a shaothrú.

3.2. **Nótaí tráchta ó thríú páirtithe**

3.2.1. *Partido Popular Monarquico*

(89) Maidir leis na bearta atá faoi réir na n-imeachtaí, chuir PPM i gcoinne an chúnaimh tarrthála agus an phlean athstruchtúrúcháin. Measann PPM go bhfuil cuid den fhaisnéis a sholáthair an Phortaingéil mícheart. Is é sin, cuireann sé i dtábhacht nár cheart gníomhaíochtaí SATA Air Açores agus Azores Airlines a mheascadh: ní oibríonn SATA Air Açores ach eitiltí idir oileáin faoi OSPanna lena mbaineann cúiteamh mór airgeadais (os cionn EUR 135 mhilliún le haghaidh na tréimhse 2015-2020), ach bíonn Azores Airlines in iomaíocht le cuideachtaí aerlíne eile (e.g. TAP, Ryanair, EasyJet, Euroatlantic, Cabo Verde Airlines, Binter). Cuireann PPM i dtábhacht freisin go mbíonn TAP, Ryanair agus Azores Airlines in iomaíocht sa mhargadh céanna le haghaidh dhá bhealach a léirscaoileadh ([95]) agus nach mbíonn ardleibhéal éilimh ar bhealaí faoi OSPanna. Ar deireadh, luann PPM go raibh TAP ina iomaitheoir roimh ráig COVID-19 agus go mbíodh nasc á dhéanamh aige idir SAM agus Ceanada freisin ([96]).

(90) Thairis sin, áitíonn PPM go bhfuil roinnt bealaí OSP ([97]) (a bhíodh á n-oibriú ag TAP roimhe seo) á n-oibriú dá dheoin féin ag Azores Airlines agus nár chuir an Phortaingéil na bealaí sin amach ar thairiscint phoiblí. Dá bhrí sin, níl an Phortaingéil i dteideal údar a thabhairt le cabhair a deonaíodh do Azores Airlines le haghaidh na mbealaí OSP sin. Thairis sin, maidir le ráiteas a rinne an Coimisiún i dáil le scor gníomhaíochta EasyJet ([98]) ar bhealach OSP ([99]) in 2017, cuireann PPM i dtábhacht go bhfuil an ráiteas sin mícheart mar ba bhealach léirscaoilte seachas bealach OSP é an bealach sin i ndáiríre.

([94]) Cinneadh tosaigh, aithris 10.
([95]) Na bealaí ó São Miguel (PDL) agus Terceira (TER) go Liospóin (LIS) agus Oporto (OPO).
([96]) Bealaí ó São Miguel (PDL) go Bostún (BOS) agus ó Bhostún (BOS) go São Miguel (PDL).
([97]) Bealaí idir Liospóin (LIS) agus Pico (PIX); Faial (HOR) agus Santa Maria (SMA) agus idir Maidéara (FNC) agus São Miguel (PDL).
([98]) Cinneadh tosaigh, aithris 16.
([99]) São Miguel (PDL) go Liospóin (LIS).

(91) I dtaobh na mbealaí OSP idir oileáin arna n-oibriú ag SATA Air Açores, áitíonn PPM nár mhealltach an tairiscint phoiblí ar na cúiseanna seo a leanas: (1) an chastacht a chuir an Rialtas ar OSP agus ar na rialacha tairisceana agus (2) is leis na bealaí go léir mar ghrúpa a bhaineann an tairiscint le haghaidh na mbealaí idir oileáin. Chuige sin, d'fhéadfaí an méid cúitimh airgeadais le híoc a laghdú mar thoradh ar choinníollacha cothroma, réasúnta agus níos trédhearcaí. Ar deireadh, measann PPM gur fóirdheonú neamhdhleathach de Azores Airlines atá sa chúiteamh airgeadais arna íoc le SATA Air Açores as OSPanna freisin agus gur cheart Azores Airlines a bhainistiú ar leithligh ó SATA Air Açores.

(92) Líomhnaíonn an Phortaingéil freisin nach gcuirfí isteach ar leanúnachas críche idir mórthír na Portaingéile agus na hAsóir dá gclisfeadh ar SATA: go deimhin, tá na bealaí ó São Miguel (PDL) agus Terceira (TER) go Liospóin (LIS) á n-oibriú ag TAP agus Ryanair.

3.2.2. *Custaiméirí agus eagraíochtaí eile*

(93) Chuir tríú páirtithe eile isteach nótaí tráchta lenar tacaíodh le plean tarrthála agus athstruchtúrúcháin SATA mar gheall ar a thábhachtaí atá SATA agus ar an tionchar féideartha ar an ngeilleagar agus ar nascacht Réigiún na nAsór agus ar phobail dhiaspóra na nAsór dá n-imeodh sé ón margadh.

(94) Formhór mór na dtríú páirtithe a sheol nótaí tráchta isteach i ndáil leis an gcinneadh tosaigh agus leis an gcinneadh maidir le síneadh, tá imní orthu maidir leis an ngá le prionsabal an leanúnachais críche a áirithiú. Dá bhrí sin, tacaíonn siad le leanúnachas na seirbhísí eitilte a sholáthraíonn SATA le haghaidh dhiaspóra na nAsór, an gheilleagair réigiúnaigh, sláinte agus oideachais an réigiúin, agus saintréithe ARA mar réigiún forimeallach den Aontais, mar a aithnítear in Airteagal 349 CFAE, á gcur san áireamh. In éagmais SATA, ní dhéanfadh aon aerlíne eile na bealaí sin a mhacasamhlú ar an leibhéal céanna dar leo, i bhfianaise shéasúracht naisc na n-iompróirí eile agus toisc nár léirigh na hiompróirí eile spéis leanúnach sna naisc sin a áirithiú.

(95) Gan eisceacht, cuireann na comhlachais diaspóra go léir i dtábhacht a thábhachtaí atá SATA maidir le cothabháil fhréamhacha agus nascacht phobal na nAsór i Meiriceá Thuaidh, phobal na nAsór in Toronto, Montréal, Ontario, Winnipeg, California agus ar chósta thoir Stáit Aontaithe Mheiriceá ([100]).

(96) Sa chomhthéacs sin, cuireann líon mór tríú páirtithe i dtábhacht a ábhartha atá SATA don earnáil turasóireachta, earnáil a mheastar mar earnáil fhíor-riachtanach le haghaidh fhorbairt na nAsór agus mar phríomhfhoinse fostaíochta agus rachmais don réigiún. Bhí, agus tá i gcónaí, ról ceannasach ag SATA i bhfás na nAsór mar cheann scríbe turasóireachta agus, dá dhroim sin, i bhfostaíocht agus i rachmas an réigiúin, mar áirithíonn sé soghluaisteacht inmheánach laistigh d'oileánra na nAsór agus a nascacht leis an mórthír, leis an Eoraip, agus le Meiriceá Thuaidh. Ina theannta sin, áirithíonn SATA an rochtain ar earraí fíor-riachtanacha agus neamhriachtanacha ó lasmuigh de na hAsóir, a bhfuil gá leo le haghaidh fhorbairt gach gníomhaíochta a bhaineann leis an turasóireacht.

(97) Measann Comhlachais Gníomhaireachtaí Taistil agus Turasóireachta na Portaingéile ("APAVT"), chomh maith le Comhlachas Turasóireachta na nAsór ("ATA"), go bhfuil tionchar eacnamaíoch uathúil ag SATA ar iomlán an tslabhra luacha turasóireachta. Dar leo, cruthaítear líon mór post mar thoradh díreach ar an trácht paisinéirí a eascraíonn as oibríochtaí eitilte SATA agus, ina theannta sin, cruthaítear roinnt mhaith gnólachtaí sa mhargadh iartheachtach, mar atá óstáin agus lóistín ar cíos, bialanna, gluaisteáin ar cíos, gníomhaireachtaí taistil agus cuideachtaí siamsaíochta turasóireachta.

(98) Thairis sin, comhlachais amhail Cónaidhm Talmhaíochta na nAsór ("FAA") agus Cónaidhm Iascaireachta na nAsór ("FPA"), cuireann siad i dtábhacht sainiúlacht réigiún na nAsór agus an ról ríthábhachtach a bhíonn ag SATA chun rochtain a fháil ar réigiúin eile agus dáileadh agus onnmhairiú táirgí ó oileánra na nAsór go tíortha eile, mórthír na Portaingéile agus críocha eile laistigh den Aontas (agus lasmuigh de) a dhaingniú, rud a fheabhsaíonn an rochtain ar dheiseanna cothroma le haghaidh táirgeoirí sna hAsóir, go háirithe le haghaidh an iompair i dtéarmaí dháileadh na n-eisc. Áitíonn FAA agus FPS go n-áirithíonn SATA forbairt shocheacnamaíoch na n-earnálacha iascaireachta agus talmhaíochta trí na táirgí sin a iompar laistigh d'oileánra na nAsór agus ón oileánra chuig réigiúin eile.

([100]) Faisnéis arna cur isteach ag California Portuguese-American Coalition (CPAC) an 2 Deireadh Fómhair 2020 agus ag Casas dos Acores de Winnipeg Canada an 3 Deireadh Fómhair 2020.

(99) Maidir le páirtithe eile, amhail na custaiméirí eile agus gníomhaireachtaí taistil (A.J.F. Accounting ("AJFA") agus SDA Building Services ("SDABS"), a bhfuil infheistíochtaí sna hAsóir acu, chomh maith leis an ngníomhaireacht turasóireachta "BTA"), tá siad i bhfabhar tacú le SATA, agus meabhraíonn Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores ("AMRAA") gur dheimhnigh SATA nach raibh daonra na nAsór scoite amach ó áiteanna eile agus gur ghníomhaigh sé ar mhaithe le cur chun feidhme an chomhtháthaithe chríochaigh, eacnamaíoch agus shóisialta; ina theannta sin, sonraíonn siad go bhfuil ról fíor-riachtanach ag SATA i rith géarchéime, amhail tubaistí nádúrtha agus i rith phaindéim COVID-19, agus cuireann siad i dtábhacht príomhról sheirbhísí SATA le haghaidh iompar trealaimh leighis, cógas agus trealaimh cosanta pearsanta.

(100) Aithníonn Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria ("CCIPD"), comhlachas trádála, go bhfuil SATA an-tábhachtach chun an tsoghluaisteacht inmheánach agus nascacht le réigiúin eile a áirithiú, ach léirigh sé imní mar sin féin maidir le bainistíocht SATA i rith na tréimhse tacaíochta agus molann sé an fheidhmíocht a fheabhsú trí phlean gníomhaíochta. Aithníonn CCIPD an staid éigeandála agus molann sé leasú ar OSP le haghaidh eitiltí idir na hoileáin agus naisc le haghaidh tairseacha neamh-léirscaoilte.

(101) Tríd is tríd, aithníonn gach tríú páirtí eile go bhfuil príomhról ag SATA sa phróiseas maidir le nascacht na nAsór a chosaint trí na prionsabail eacnamaíocha, shóisialta agus chríochacha a leagtar amach in Airteagail 174 go 178 CFAE a chur chun feidhme. Ní fheiceann na tríú páirtithe sin éifeachtaí diúltacha féideartha ar an iomaíocht mar thoradh ar mhéaduithe roimhe seo ar an gcaipiteal agus/nó ar bhearta tacaíochta eile i bhfabhar SATA ([101]), nó measann siad go gcúiteofaí an éifeacht dhiúltach fhéideartha leis an tionchar dearfach d'oibríocht SATA a choinneáil ar bun, i bhfianaise mhéid beag Réigiún na nAsór agus a dhaonra theoranta (243 000 áitritheoir).

4. NÓTAÍ TRÁCHTA ÓN BPORTAINGÉIL

4.1. Nótaí tráchta maidir le tús imeachtaí foirmiúla agus le síneadh a chur leo

(102) Maidir leis na méaduithe roimhe seo ar chaipiteal SATA (in 2017 ([102]), 2018 ([103]) agus 2020 ([104])), measann an Phortaingéil gur chúiteamh iad ar OSPanna a bhain le haeriompar laistigh de na hoileáin agus chuig na hAsóir agus ó na hAsóir d'fhonn, ar dhóigh níos sonraí, na heasnaimh oibriúcháin a eascraíonn as na OSPanna sin agus na SGEInna sin, a meastar iad a bheith fíor-riachtanach le haghaidh leas poiblí ARA, a chúiteamh ([105]). Chun a thaispeáint nach ndearnadh na OSPanna sin agus na SGEInna sin a chúiteamh go leordhóthanach agus ina n-iomláine, áitíonn an Phortaingéil *inter alia* go raibh EUR 65.5 milliún ar a laghad ([106]) i gceist le heasnamh iniúchta cúitimh SATA le haghaidh OSPanna sa tréimhse 2009-2019, ar a n-áirítear: (i) EUR 19,2 milliún de chostais bhreise arna dtabhú ag SATA Air Açores, nár cúitíodh faoi na conarthaí seirbhíse poiblí ("PSCanna"), trí na liúntais chúiteacha ná trí na sásraí athbhunaithe airgeadais, agus (ii) EUR 46.3 milliún de chostais arna dtuairisciú ag Azores Airlines sna ceithre bhealach OSP (i.e. gan na bealaí léirscaoilte tráchtála san áireamh) ([107]).

(103) Dar leis an bPortaingéil, ní léirítear leis na méideanna iniúchta an fíor-easnamh oibriúcháin a bhaineann le bealaí OSP SATA a chomhlíonadh (i.e. 14 bhealach OSP atá á n-oibriú ag SATA Air Açores agus ceithre bhealach atá á n-oibriú ag Azores Airlines), rud a bheadh cothrom le tuairim is EUR 98 milliún mar ní mór a áireamh leis an easnamh sin freisin, cé is moite den EUR 65,5 milliún thuasluaite, méid breise EUR 33 mhilliún arb é atá ann an difríocht idir iarrataí SATA chun a chomhardú airgeadais a athbhunú agus an méid iarbhír a d'íoc ARA sa tréimhse 2009-2019. Ar an gcaoi sin, míníonn an Phortaingéil gurbh é an t-anás airgeadais sin a d'fhág gur ghá do

([101]) Breithiúnas ón gCúirt Ghinearálta an 12 Bealtaine 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais agus Communauté d'Agglomération du Douaisis v An Coimisiún*, Cásanna Uamtha T-267/08 agus T-279/08, EU:T:2011:209, mír 110.

([102]) Údaraithe le Rún Uimh. 13/2017 ó Chomhairle Rialtais na nAsór.

([103]) Údaraithe le Rún Uimh. 85/2018 ó Chomhairle Rialtais na nAsór, arna leasú le Rún Uimh. 112/2018 ón gComhairle Rialtais.

([104]) Údaraithe le Rún Uimh. 66/2020 ó Chomhairle Rialtais na nAsór.

([105]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 19 Deireadh Fómhair 2020, pointí 142-155 agus 167-189.

([106]) Ní chuimsítear sa mhéid seo ach an difríocht idir na méideanna dlite ag ARA, mar a deimhníodh sna hiniúchtaí poiblí ábhartha, agus na méideanna a d'íoc ARA iarbhír; féach an fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 19 Deireadh Fómhair 2020, pointí 143-155 agus Iarscríbhinní 2-4 agus Iarscríbhinn 7.

([107]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 19 Deireadh Fómhair 2020, pointe 151.

Chomhairle Rialtais an Réigiúin cloí le moladh ón gCúirt Iniúchóirí ([108]), chomh maith le rialacha dhlí náisiúnta na gcuideachtaí a bhaineann leis an gcaillteanas de leath den scairchaipiteal íoctha de dheasca caillteanais charntha ([109]).

(104) Go háirithe, maidir le hiompar idir oileáin, míníonn an Phortaingéil, maidir leis na 14 bhealach ar a bhfreastalaíonn SATA agus a eagraítear ina dtrí bhraisle (Ponta Delgada, Terceira agus Horta), go bhfuil siad á gcur amach ar tairiscint ó bhí 2002 ann de bhun Rialachán (CEE) Uimh. 2408/92 ([110]), ar an gcéad dul síos, agus Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 ina dhiaidh sin. An conradh seirbhíse poiblí ("PSC") reatha a cuireadh ar iontaoibh SATA tar éis tairiscint phoiblí, bronnadh é ar feadh tréimhse 5 bliana ón 1 Samhain 2021 go dtí an 31 Deireadh Fómhair 2026 (aithris 19).

(105) Áiríodh le gach PSC modh *ex ante* chun cúiteamh a ríomh, liúntas bliantúil agus sásra le haghaidh coigeartuithe cúitimh lena áirithiú nár róchúitíodh SATA as soláthar na seirbhíse poiblí.Mar sin féin, mar a luaitear (aithrisí 32 agus 102), maíonn an Phortaingéil gur thabhaigh SATA Air Açores costais bhreise i soláthar seirbhísí OSP nár cúitíodh iad trí liúntas bliantúil ná trí shásta ceartúcháin *ex post* agus ba é EUR 19.2 milliún méid iniúchta na gcaillteanas (cé gur iarr SATA EUR 50.9 milliún chun an fíor-easnamh a chumhdach).

(106) Maidir leis na bealaí ar a bhfreastalaíonn Azores Airlines faoi OSPanna nach gcúitítear (aithris 20), míníonn an Phortaingéil go bhfuil athscrúdú á dhéanamh ar na trí nasc le mórthír na Portaingéile (bealaí Liospóin-Santa Maria-Liospóin, Liospóin-Pico-Liospóin agus Liospóin-Horta-Liospóin) agus ar an mbealach Ponta Delgada-Funchal, inarb é Azores Airlines an t-aon aeriompróir amháin ann, lena áirithiú go bhfuil cúiteamh leordhóthanach a bhunaítear ar bhonn *ex ante* ar na bealaí sin. Mar gheall air sin, dhúnfaí na bealaí OSP (atá ar oscailt anois le haghaidh gach aerlíne ar mian léi iad a oibriú faoi OSPanna gan chúiteamh) agus bronnadh PSC lena mbaineann cúiteamh trí thairiscint i gcomhréir le Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008. Sonraíonn an Phortaingéil:

(a) i gcomhthéacs an athstruchtúrúcháin, ní fhéadfaidh SATA leanúint de na bealaí sin a oibriú más rud é gur gníomhaíochtaí iad a gcailltear airgead orthu agus, dá bhrí sin, is le cúiteamh amháin a sholáthróidh Azores Airlines an t-oibriú sin dá n-éireodh le Azores Airlines i dtairiscint oscailte le haghaidh oibriú na mbealaí OSP sin ([111]);

(b) is gá nós imeachta tairisceana idirnáisiúnta a sheoladh a luaithe is féidir lena soláthrófar cúiteamh leordhóthanach nach mó é ná an méid is gá chun na glanchostais, ar glanchostais iad arna dtabhú chun OSP a chomhlíonadh, a chumhdach agus an t-ioncam a bhaineann leis sin a choinníonn an t-aeriompróir agus brabús réasúnta á gcur san áireamh.

(107) Deimhníonn an Phortaingéil go ndearna Azores Airlines plean oibríochtaí a chur isteach chuig an Údarás Eitlíochta Sibhialta ("ANAC") go tráthrialta (gach dhá shéasúr) inar léirigh sé a spéis chun na bealaí sin a oibriú i gcomhréir leis na coinníollacha OSP agus gan chúiteamh.Mar sin féin, áitíonn an Phortaingéil gur cheart SATA a chúiteamh as na seirbhísí OSP sin lenar gineadh, mar a thugtar tuairisc air (aithrisí 57 agus 102), easnamh oibríochtúil EUR 46.3 milliún idir 2009 agus 2019.Mar a léirítear (aithris 102), sonraíonn an Phortaingéil gur cúiteamh *ex post* a bhí sna méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo a tugadh do SATA (aithris 2) as easnaimh OSPanna, ar deimhníodh iad ar fad a bheith cothrom le EUR 65.5 milliún ar a laghad go dtí 2019. Mar sin féin, d'aisíoc SATA an méid comhfhreagrach (aithris 116).

(108) Míníonn an Phortaingéil gur chaill Azores Airlines airgead freisin ar na bealaí idir na hAsóir agus Meiriceá Thuaidh ar ar fhreastail sé agus gur cheart na caillteanais sin a chúiteamh freisin. Go háirithe, meastar go bhfuil luach EUR 47,2 milliún ar an easnamh oibríochtúil ar bhealaí idir na hAsóir agus Meiriceá Thuaidh idir 2009 agus 2019. Maíonn an Phortaingéil gur SGEI ar bhonn *de facto* iad na bealaí sin, faoi mar a oibrítear ar mhaithe leis an leas poiblí, agus dá dhroim sin ba cheart cúiteamh an easnaimh sin a mheas mar a bheith comhoiriúnach faoi Chinneadh 2012/21/AE ón gCoimisiún ([112]), ós rud e nach mó an trácht bliantúil ná 300 000 paisinéir.

([108]) Tuarascáil Uimh. 01/2016 ón gCúirt Iniúchóirí, mí Eanáir 2016, lch. 14.

([109]) In Airteagal 35 de Chód Cuideachtaí na Portaingéile, maidir le cásanna ina gcailltear breis is leath den scairchaipiteal íoctha de dheasca caillteanais charntha, sonraítear gur cheart do scairshealbhóirí breithniú a dhéanamh ar roghanna chun an staid sin a cheartú, lena n-áirítear an rogha insteallta caipitil.

([110]) Rialachán (CEE) Uimh. 2408/92 ón gComhairle an 23 Iúil 1992 maidir le rochtain aeriompróirí Comhphobail ar aerbhealaí laistigh den Chomhphobal, IO L 240, 24.8.1992, lch. 8.

([111]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021, Iarscríbhinn 1 – Plean Athstruchtúrúcháin agus Straitéiseach SATA, 2021-25, lch. 40.

([112]) Cinneadh ón gCoimisiún an 20 Nollaig maidir le cur i bhfeidhm Airteagal 106(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh maidir le Státchabhair i bhfoirm cúiteamh seirbhíse poiblí arna dheonú do ghnóthais áirithe a gcuirtear ar a n-iontaoibh seirbhísí lena ngabhann leas eacnamaíoch ginearálta a oibriú, IO L 7, 11.1.2012, lch. 3.

(109) An 10 Meitheamh 2021, chuir an Phortaingéil nótaí tráchta breise isteach maidir leis na nithe seo a leanas: (i) OSPanna a chur ar iontaoibh SATA agus Azores Airlines, chomh maith le SGEI a chur ar iontaoibh SGA; (ii) comhréireacht na cabhrach agus teorannú na cabhrach sin don íosmhéid is gá; (iii) bearta chun saofaí iomaíochta a theorannú, agus (iv) comhlíontacht an phrionsabail "uair amháin, an uair dheiridh".

(110) Na hargóintí a bhaineann lena riachtanaí atá OSPanna agus SGEInna a cuireadh ar iontaoibh SATA i bhfianaise riachtanais shonracha shocheacnamaíocha na nAsór ar réigiún forimeallach é, comhfhreagraíonn siad den chuid is mó dár sonraíodh cheana féin sna teachtaireachtaí roimhe sin ón bPortaingéil (aithrisí 64 go 66). Maidir le comhréireacht na cabhrach, athdhearbhaíonn an Phortaingéil go ndéanfadh aon chomhroinnt dualgas ag creidiúnaithe sóisearacha, amhail sealbhóirí bannaí, díobháil do mhuinín an mhargaidh agus go gcuirfeadh comhroinnt dualgas isteach ar ionchais SATA maidir le cistiú amach anseo. Ina theannta sin, de réir na Portaingéile, bheadh ina dtoradh air sin éifeachtaí iarmharta féideartha ar an rialtas réigiúnach agus ar chuideachtaí eile san earnáil phoiblí réigiúnach, ó tharla go bhfuil an chuid is mó d'fhiachas airgeadais SATA á ráthú ag ARA.

(111) D'ainneoin an mhéid sin thuas, rinne an Phortaingéil aisíoc an […] de EUR […] milliún a chéimniú amach, le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, agus thiomnaigh sí í féin don leibhéal is airde is féidir de dhíscríobh drochfhiach (aithrisí 49 go 50). Ina theannta sin, athdhearbhaíonn an Phortaingéil a hargóintí a bhaineann le hiarmhairtí diúltacha aon chomhroinnte dualgas a fhorchuirtear ar chreidiúnaithe sóisearacha, amhail sealbhóirí bannaí, mar dhéanfadh sé sin díobháil do mhuinín an mhargaidh agus chuirfeadh sé isteach ar ionchais SATA maidir le cistiú amach anseo agus líomhnaíonn sí gurbh ann d'éifeachtaí iarmharta féideartha ar an rialtas réigiúnach agus ar chuideachtaí eile den earnáil phoiblí réigiúnach, ó tharla go bhfuil an chuid is mó d'fhiachas airgeadais SATA á ráthú ag an Réigiún.

(112) Ó tharla gur gnóthas poiblí réigiúnach faoi lánúinéireacht é SATA, áitíonn an Phortaingéil nach féidir léi a sholáthar mar acmhainní mar ranníocaíocht dhílis ach laghduithe ar chostais nó ar fhiachas agus díol sócmhainní. Chun a léiriú go bhfuil ranníocaíochtaí SATA idir fhíor agus chruinn, ina teachtaireacht an 2 Nollaig 2021 cuireann an Phortaingéil fianaise isteach ar chomhaontuithe agus ar chaibidlíochtaí a bhaineann leis na laghduithe ar chostais sa phlean athstruchtúrúcháin le haghaidh thart ar EUR […] milliún (aithris 49).

(113) Maidir le díol beartaithe 51 % de Azores Airlines agus de ghnó na seirbhísí láimhseála ar an talamh, tugann an Phortaingéil gealltanas maidir leis an dífheistiú a chur chun feidhme faoi dheireadh 2025 ([113]), agus maidir le plean cuimsitheach céimeanna a chur i láthair le haghaidh an phríobháidithe ina sonrófar gealltanas ARA.

(114) De réir na Portaingéile (aithris (51)), […], thart ar […] % a bheadh sa ranníocaíocht dhílis, ar ráta nach beag a bheadh ann, ag féachaint do mhéid agus do shaintréithe SATA agus do dhálaí socheacnamaíocha na nAsór mar réigiún forimeallach den Aontas, agus mar limistéar fóirithinte faoi Airteagal 107(3), pointe (a), CFAE ([114]).

(115) I dtéarmaí bearta chun saofaí iomaíochta a theorannú, san fhaisnéis a chuir sí isteach an 10 Meitheamh 2021, soiléiríonn an Phortaingéil go mbeidh ina thoradh ar dhíol leasa atá cothrom le 51 % ar a laghad den scairshealbhú in Azores Airlines go gcaillfidh SATA Air Açores agus, ar deiridh, Réigiún na nAsór rialú ar an bhfochuideachta. Ina theannta sin, toilíonn údaráis na Portaingéile téarmaí agus coinníollacha riachtanacha an rialachais chorparáidigh a chur chun feidhme lena n-áirithítear […] ([115]).

(116) Maidir leis an bprionsabal "uair amháin, an uair dheiridh" a chomhlíonadh, chuir an Phortaingéil fianaise isteach an 1 Meitheamh 2021 gur aisíoc SATA na méaduithe ar an gcaipiteal arna suibscríobh ag ARA ó 2017, ina thrí thráthchuid ar luach iomlán EUR 72,6 milliún: EUR 24 000 000 an 16 Márta 2021, EUR 27 000 000, an 17 Márta 2021 agus EUR 21 580 735, an 26 Bealtaine 2021. Chuaigh SATA ar aghaidh leis an laghdú comhfhreagrach ar a scairchaipiteal freisin, arna fhorghníomhú agus arna chlárú i gClárlann Tráchtála na Portaingéile. An 30 Samhain 2021, dheimhnigh an Phortaingéil gur ghnóthaigh sé ús atá cothrom le EUR 815 233,24 i gcomhréir le Caibidil V de Rialachán (CE) Uimh. 794/2004.

([113]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 18 Feabhra 2022, lch. 3.
([114]) Féach fonóta 69.
([115]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 10 Meitheamh 2021, pointe 76.

4.2. **Nótaí tráchta maidir le barúlacha tríú páirtí**

4.2.1. *Nótaí tráchta na Portaingéile maidir le barúlacha Ryanair*

(117) Mar phointe tosaigh, tarraingíonn údaráis na Portaingéile aird ar an tábhacht a bhaineann le rúndacht na faisnéise a chaomhnú maidir le cuideachtaí réigiúnacha poiblí agus cuireann siad gearáin de chuid Ryanair maidir leis an easpa trédhearcachta i leataobh. Áitíonn an Phortaingéil gur inrochtana go héasca an fhaisnéis a cheanglaítear a bheith ar fáil go poiblí (ráiteas airgeadais agus tuarascálacha bliantúla) a bhaineann le SATA. Tagraíonn an Phortaingéil do dhoiciméadacht agus do thuarascálacha freisin, amhail an tuarascáil de chuid Chúirt Iniúchóirí na Portaingéile ([116]) nó an tuarascáil a d'ullmhaigh Parlaimint Réigiúnach na nAsór ([117]), ar tuarascálacha poiblí iad atá éasca le haimsiú. Os a choinne sin, an fhaisnéis a mhaíonn Ryanair nach bhfuil aon rochtain aige uirthi, is é sin an fhaisnéis cheannann chéanna a d'iarr an Coimisiún ar an bPortaingéil a sholáthar faoin nós imeachta imscrúdaithe a cuireadh ar bun chun measúnú a dhéanamh ar na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo.

(118) Maidir le neamh-infhaighteacht líomhnaithe na faisnéise sa chinneadh a bhaineann le OSPanna a chúiteamh, míníonn an Phortaingéil gurb amhlaidh, toisc gur chuir an Coimisiún nós imeachta imscrúdaithe ar bun a bhain leis na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo, nach faoin gCoimisiún a bhí sé faisnéis a sholáthar lena dtacaítear leis an bhféidearthacht gur díríodh na méaduithe sin ar chúiteamh neamh-leordhóthanach ar sholáthar OSPanna a leigheas. I gcodarsnacht leis sin, cuireann an Phortaingéil i dtábhacht gur faoi údaráis na Portaingéile atá sé foras féideartha chomhoiriúnacht na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo a agairt agus a léiriú go gcomhlíontar na coinníollacha maidir leis an gcomhoiriúnacht sin, mar a dheimhnítear leis an gcásdlí de chuid Chúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh ([118]).

(119) Ar an gcaoi chéanna, i ndáil leis an rúndacht iomarcach líomhnaithe a bhain leis an gcinneadh maidir le síneadh, freagraíonn an Phortaingéil nár cheart an ceart, gan rúnta gnó agus faisnéis rúnda a bheith curtha ar fáil go poiblí agus dualgas an Choimisiúin faoi théarmaí Airteagal 287 CFAE, a chur i mbaol le cearta nósanna imeachta na bpáirtithe leasmhara, amhail Ryanair, chun nótaí tráchta faoi nósanna imeachta a chur isteach faoi Airteagal 108(2) CFAE. Ar aon nós, tarraingíonn an Phortaingéil anuas an tsoiléireacht a bhain leis an gcinneadh maidir le síneadh i dtaca le foinsí na ranníocaíochta dílse ó SATA a shonrú - foinsí a mhínítear, i dteannta aithris 23, a luann Ryanair, in aithris 21 agus ar a ndéantar measúnú in aithrisí 71 agus 74 ansin - ach go ndéantar anailís ar na bearta chun saofaí iomaíochta a theorannú in aithrisí 83 go 89 den chinneadh réamhráite sin ([119]).

(120) A mhéid a bhaineann leis na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo, mar fhreagairt ar an ngearán ó Ryanair nár chomhlíon na méaduithe sin tástáil "an infheisteora phríobháidigh i ngeilleagar an mhargaidh", áitíonn údaráis na Portaingéile nach míníonn Ryanair an fáth gur cheart gurbh infheidhme an tástáil sin maidir leis an gcás atá idir lámha, ná an fáth go n-eascródh toradh gurbh ann do státchabhair as cur i bhfeidhm an phrionsabail chéanna. Áitíonn an Phortaingéil, mar a cinneadh le cásdlí socraithe, nár cheart gurbh infheidhme ná gur leormhaith tástáil "an infheisteora phríobháidigh i ngeilleagar an mhargaidh" chun measúnú a dhéanamh ar Státchabhair a bheith ann i bhfianaise ghníomhaíochtaí SATA. Go deimhin, ní oibríonn SATA faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh i bhfianaise go gcuirtear soláthar SGEInna agus OSPanna ar a iontaoibh, ar soláthar é sin lena saothraítear beartas an Réigiúin chun leanúnachas críche iomchuí na nAsór le mórthír na Portaingéile agus le diaspóra na nAsór i dTuaisceart Mheiriceá a áirithiú.

(121) Diúltaíonn an Phortaingéil freisin don mhaíomh ó Ryanair a bhaineann leis an bhféidearthacht de phaindéim COVID-19 a agairt mar imthoisc a thugann údar le himeacht ón bprionsabal "uair amháin, an uair dheiridh". Áitíonn an Phortaingéil nár stop gníomhaíochtaí SATA go hiomlán riamh le linn na srianta taistil, toisc gur chomhlíon SATA ról fíor-riachtanach. Tar éis don chuideachta tosú ar na gníomhaíochtaí sin an athuair, lean paindéim COVID-19 de dhifear a dhéanamh do SATA ar bhealach a bhí difriúil le gnáthaerlíne, i bhfianaise go bhfreastalaíonn SATA ar bhealaí OSP chun an nascacht chríochach a áirithiú, rud nach féidir leis scor de ná a laghdú gan na OSPanna sin a chur i mbaol, cé acu is bealaí brabúsacha iad nó nach ea.

([116]) Tuarascáil agus Tuairim Chúirt Iniúchóirí na Portaingéile ar chuntais 2020 ARA https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/Pareceres TribunalContas/pareceres-craa/Documents/2020/sratc-cra-2020.pdf .

([117]) Tuarascáil Bhainistíochta de chuid SATA le haghaidh 2020, https://portal.azores.gov.pt/documents/36626/729805/SATA+GA+RC +2020.pdf/98844e5b-93c0-709c-3a13-e9cadaf5e6d4?t=1627401511597 .

([118]) Breithiúnas Chúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh an 28 Aibreán 1993, *An Iodáil v An Coimisiún*, C-364/90,ECLI EU:C:1993:157, mír 20.

([119]) Barúlacha na Portaingéile ar nótaí tráchta na bpáirtithe leasmhara an 12.8.2021, pointí 14-19.

(122) Cuireann an Phortaingéil i dtábhacht nach ráthófaí minicíocht nó leanúnachas na mbealaí dá dtiocfadh iomaitheoir nua isteach agus nach mbeadh sé sin i gcomhréir leis na ceanglais ábhartha OSP ná le riachtanais nascachta Réigiún na nAsór. Go háirithe, agus an sciar den mhargadh atá ag gach cuideachta le haghaidh gach bealach idirnáisiúnta díreach chuig na hAsóir / uathu in 2019 á ríomh, is é 9.8 % an sciar iomlán den mhargadh atá ag Ryanair, agus is é 75 % an sciar iomlán atá ag Azores Airlines: i bhfianaise na difríochta ábhartha sa láithreacht faoi seach atá acu, níor dhóchúil fiú i gcás Ryanair go dtiocfadh sé ina ionad le haghaidh bhealaí na nAsór sa tréimhse ghearrthéarmach-mheántéarmach. Maidir leis sin, bheadh sé thar a bheith díobhálach don réigiún forimeallach sin dá n-imeodh SATA as an margadh. Ó thaobh na nasc laistigh den oileánra de, leis an bhfíoras gurbh é SATA Air Açores an t-aon aerlíne amháin i gcónaí a ghlac páirt sna tairiscintí poiblí a seoladh ó 2002, lena n-áirítear an tairiscint ba dhéanaí a seoladh an 4 Meitheamh 2021 chun bealaí OSP idir oileáin a dhámhachtain, léirítear, dar leis an bPortaingéil, easpa spéise na n-aerlínte eile in oibriú sa mhargadh sin. Ar an gcaoi chéanna, is é SATA an t-aon aeriompróir a chuir pleananna oibriúchán faoi bhráid ANAC chun bealaí OSP a oibriú lena nasctar na hAsóir le mórthír na Portaingéile agus leis an Maidéara, fiú más rud é, maidir leis na bealaí OSP sin, go soiléiríonn an Phortaingéil nach bhfuil siad faoi réir tairiscint phoiblí, ach nós imeachta nach bhfuil chomh dian céanna. Cuireann an Phortaingéil i dtábhacht gur leanadh den easpa spéise sin i mbealaí OSP d'ainneoin an róthoillte atá, mar a mhaíonn Ryanair, cruthaithe de dheasca na paindéime. Thairis sin, tugann an Phortaingéil le fios maidir le haerlínte a chuaigh isteach i mbun na mbealaí léirscaoilte inar oibrigh SATA, gur éirigh siad as go han-ghairid dá éis sin, go háirithe i ngeall ar na dálaí oibríochtúla áirithe agus neamhghnácha a bhíonn i gceist ([120]).

(123) Chun tuairisc a thabhairt ar shaintréithe shainiúlacht mhargadh na nAsór, áitíonn an Phortaingéil nach féidir staid SATA a chur i gcomparáid le staid Spanair ná Malév, murab ionann agus an argóint a dhéanann Ryanair. Go deimhin, d'oibrigh na cuideachtaí féimhithe sin ar mhargaí tráchtála tarraingteacha a bhí difriúil le bealaí na nAsór ó thaobh cúrsaí geografacha, sóisialta agus eacnamaíocha de. Dá n-imeodh SATA as an margadh, ní ghríosadh sé an iomaíocht, dar leis an bPortaingéil, ar an dá chúis seo a leanas: (i) an laghdú ar leibhéal an éilimh i ngeall ar phaindéim COVID-19 agus an leanúnachas críche is gá sa Réigiún, rud lena mbaineann an neamhfhéidearthacht éirí as a bheith ag eitilt; agus (ii), i gcásanna Spanair agus Malév, an méadú ar an éileamh, tar éis don dá aerlíne atá luaite imeacht as an margadh, is de dheasca imthosca seachtracha a tharla sé sin seachas de thoradh aerlínte níos éifeachtúla.

(124) I leith a bhfuil molta ó thaobh a bheith ag scor de bhealaí nach bealaí OSP/SGEI iad, líomhnaíonn an Phortaingéil, contrártha lena mhaíonn Ryanair go mbeadh sé sin in ann dul in ionad Azores Airlines ar a chuid bealaí tráchtála chuig an mórthír, go bhfuil líon teoranta minicíochtaí coimeádta ag Ryanair ar a chuid bealaí ó léirscaoileadh na naisc idir São Miguel agus Terceira chuig an Liospóin agus Oporto, in 2015, agus nár mhéadaigh Ryanair na minicíochtaí sin nuair a laghdaíodh na minicíochtaí sin de chuid SATA, e.g. i mí Feabhra agus mí an Mhárta 2021 ([121]). Thairis sin, ní sholáthraíonn Ryanair seirbhísí aeriompair chuig Meiriceá Thuaidh chun an nascacht le diaspóra na nAsór a áirithiú, ná ní sholáthraíonn Ryanair seirbhísí lasta chun earraí a onnmhairiú chuig ARA agus a sholáthar chucu. Seirbhísí bunúsacha is ea iad araon i gcás na nAsór, an chéad ghníomhaíocht toisc go dtugtar infheistíocht eachtrach agus turasóireacht chucu léi, agus an dara gníomhaíocht chun tacú leis an ngeilleagar áitiúil: in 2019, d'áirithigh Azores Airlines beagnach [55-65] % den aerlasta chuig/ó na hAsóir (thart ar [...] míle tona), lena n-áirítear éisc úra (thart ar [55-65] % de lasta iomlán Azores Airlines), post (thart ar [5-15] %) agus soláthairtí leighis (thart ar [0-5] %).

(125) Ar an gcaoi chéanna, diúltaíonn an Phortaingéil do léirmhíniú Ryanair nach féidir paindéim COVID-19 a cháiliú mar imthoisc eisceachtúil gan choinne trí thagairt a dhéanamh don Chreat Sealadach maidir le Bearta Státchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar le linn ráig COVID-19 atá ann faoi láthair ([122]) a ghlac an Coimisiún.

(126) Ar deireadh, áitíonn an Phortaingéil go ndearnadh leithdháileadh na mbealaí OSP ar SATA i gcomhréir leis na rialacha agus leis na nósanna imeachta a leagadh síos i Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 agus deimhníonn an cinneadh ón gCoimisiún maidir leis an tuairisc ar bhealaí Ryanair idir na hAsóir agus an chuid eile den Aontas, mar aon le bealaí díreacha chuig na hAsóir agus uathu, arna n-oibriú ag TAP.

([120]) Faisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 13 Lúnasa 2020, Iarscríbhinn 6 - Tírdhreach na hiomaíochta san eitlíocht i margadh na nAsór, lena léirítear gur chuir na haerlínte seo a leanas isteach ar bhealaí chuig na hAsóir ó 2016: Air Berlin, Air Europa*, Delta, Easy Jet, Flylal*, Germania*, JetTime*, Niki*, Norwegian*, Primera*, Travel Service* agus TUI NL* (sholáthair na hiompróirí uile lena ngabhann * eitiltí cairtfhostaithe).

([121]) Iarscríbhinn 1 a ghabhann leis an bhfaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 12 Lúnasa 2021.

([122]) Teachtaireacht ón gCoimisiún dar teideal – Creat Sealadach maidir le bearta Státchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar le linn ráig COVID-19 atá ann faoi láthair (IO C 91I, 20.3.2020, lch. 1), arna leasú le Teachtaireachtaí C(2020) 2215 (IO C 122I, 4.4.2020, lch. 1), C(2020) 3156 (IO C 164, 13.5.2020, lch. 3), C(2020) 4509 (IO C 218, 2.7.2020, lch. 3), C(2020) 7127 (IO C 340I, 13.10.2020, lch. 1), C(2021) 564 (IO C 34, 1.2.2021, lch. 6) agus C(2021) 8442 (IO C 473, 24.11.2021, lch. 1) (an 'Creat Sealadach').

4.2.2. *Nótaí tráchta na Portaingéile maidir le barúlacha PPM*

(127) Maidir leis an líomhain ó PPM a bhaineann le neamhchruinneas faisnéise áirithe a sholáthair údaráis na Portaingéile as a n-eascródh iarracht chun gníomhaíochtaí SATA, Air Açores agus Azores Airlines a mheascadh, measann an Phortaingéil gurb amhlaidh, i bhfianaise an chinnidh tosaigh, mar aon leis na mínithe breise a cuireadh faoi bhráid an Choimisiúin, nach indéanta aon mhearbhall idir na cuideachtaí sin.

(128) Maíonn an Phortaingéil go bhfuil líomhaintí áirithe i nótaí tráchta PPM nach bhfuil údar leo agus/nó nach bhfuil fíor. Ar dtús, tá liosta iomaitheoirí Azores Airlines a sholáthair PPM neamhchruinn, toisc nach dtéann ach TAP agus Ryanair san iomaíocht le SATA sna margaí céanna, ach gur dhifriúil iad na bealaí tráthrialta a oibríonn Azores Airlines leo siúd a oibríonn White, Euroatlantic, Cabo Verde Airlines agus Binter. Is amhlaidh, go deimhin, nach n-oibríonn na haerlínte sin bealaí tráthrialta ó na hAsóir. Ó thaobh Binter de, oibríonn an aerlíne bealach laistigh d'oileánra Mhaidéara, a bhí á oibriú ag SATA Air Azores roimhe seo faoi chonradh poiblí ar feadh na tréimhse ó 2011 go 2013. Ó thaobh Easyjet de, ní dheachaigh sé san iomaíocht le Azores Airlines ar na bealaí léirscaoilte idir na hAsóir agus mórthír na Portaingéile ach go dtí an tráth gur scoir sé de na bealaí sin in 2017. San iomlán, rinne 12 aeriompróir iarracht oibriú i margadh na nAsór, ach bhí orthu é a thréigean ó 2016 i leith i ngeall ar an easpa brabúsachta ([123]). Chomh maith leis sin, na naisc leis na Stáit Aontaithe agus le Ceanada lena mbaineann tábhacht ríthábhachtach le haghaidh an Réigiúin, is é Azores Airlines a bhí á gcinntiú i gcoitinne. Go háirithe, de réir na faisnéise a chuir an Phortaingéil isteach, níor oibrigh ach Delta an bealach ó Ponta Delgada chuig Nua Eabhrac, ó mhí na Bealtaine 2018 go mí Mheán Fómhair 2019, agus bealach díreach TAP idir Ponta Delgada agus Bostún, a seoladh i mí Iúil 2020, scoireadh de.

(129) Contrártha do líomhaintí PPM nár fhéach Azores Airlines ar na bealaí OSP ach – ar bhonn deonach – amháin agus gur le neamhchomhlíonadh na Portaingéile le Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 a mhíneofaí na caillteanais, is é freagairt na Portaingéile air sin gur measadh na bealaí idir na hAsóir agus mórthír na Portaingéile a bheith ina mbealaí OSP ó 1998 agus gur foilsíodh fógraí faisnéise agus leasuithe breise in Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh i gcónaí ó 1998 go dtí 2015.Sa tréimhse idir 2005 agus 2015, áfach, níor ghá tairiscint phoiblí, toisc gur oibríodh na bealaí gan conradh lamháltais ná cúiteamh comhfhreagrach:go háirithe, bhí bealach idir an Liospóin-Horta á oibrigh ag TAP agus Azores Airlines, ba é TAP an t-aon iompróir a raibh bealach idir an Liospóin-Pico á oibriú aige, ach ba é Azores Airlines an t-aon iompróir amháin a raibh bealach idir an Liospóin-Santa Maria á oibriú aige.Ó mhí an Mhárta 2015, tháinig forbairt ar na bealaí sin i ngeall ar léirscaoileadh bealaí áirithe ina measc, agus modhnaíodh na príomhchoinníollacha a cuireadh i gceangal le forálacha seirbhíse freisin.Tagann an Phortaingéil ar an gconclúid go raibh bunú na mbealaí OSP agus sannadh na mbealaí sin i gcónaí i gcomhréir leis an nós imeachta a leagadh síos i Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 agus, faoi mar a thuairiscítear san fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach, ó mhí an Mhárta 2015 ar aghaidh, ba é Azores Airlines an t-aon aeriompróir amháin a léirigh spéis in oibriú na mbealaí (oscailte) OSP agus a chuir pleananna oibriúchán faoi bhráid ANAC.Cuireann an Phortaingéil i dtábhacht, dá bhrí sin, nach ar bhonn a mbrabúsachta a oibríodh na bealaí sin. Deir an Phortaingéil freisin maidir leis na líomhaintí a bhaineann le rólódáil agus le castacht na rialacha maidir le OSP agus le tairiscintí, nach bhfuil aon bhunús leo, toisc (i) go leanann siad an patrún ginearálta le haghaidh an chineáil sin de thairiscintí, (ii) gur cuireadh in iúl don Choimisiún agus gur formheasadh iad de réir an nós imeachta a leagtar síos i Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008. Ar an gcaoi chéanna, diúltaíonn an Phortaingéil don líomhain ó PPM gur le haghaidh na mbealaí uile mar ghrúpa í an tairiscint le haghaidh na mbealaí idir na hoileáin trí mheabhrú go ndéantar foráil maidir le féidearthacht den sórt sin go sainráite le Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008, toisc gur soiléir go bhfuil feidhm ag foclaíocht Airteagal 16(10) den Rialachán sin maidir le staid shonrach na nAsór dar leis an bPortaingéil. Ar deireadh, a mhéid a bhaineann argóint PPM gur fóirdheonú neamhdhleathach Azores Airlines é an cúiteamh airgeadais a íocadh le SATA Air Açores le haghaidh OSPanna, míníonn an Phortaingéil ní hamháin nach gceadaítear aon aistriú chuig Azores Airlines leis na méideanna a íocadh, ach le fírinne, nach gcumhdaítear leo na heasnaimh a ghintear le hoibríochtaí na mbealaí den sórt sin ([124]).

4.2.3. *Nótaí tráchta na Portaingéile maidir le barúlacha ó pháirtithe eile*

(130) Ar thaobh amháin, cuireann an Phortaingéil i dtábhacht na barúlacha dearfacha a rinneadh i ndáil leis an ról fíor-riachtanach atá ag SATA le haghaidh fhorbairt shocheacnamaíoch na nAsór agus i leanúnachas críche náisiúnta agus idirnáisiúnta na nAsór leis an Aontas a áirithiú. Cuireann an Phortaingéil in iúl freisin go gcuirtear i dtábhacht leis na nótaí tráchta sin comhoiriúnacht na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo le rialacha an Aontais, gur tionchar diomaibhseach a bhíonn ag na méaduithe sin ar an iomaíocht agus sa mhargadh inmheánach, i bhfianaise an riachtanais le nascacht dhiaspóra na nAsór a áirithiú. Thairis sin, leagtar amach le nótaí tráchta áirithe freisin sainiúlacht SATA ar na bealaí a oibríonn SATA Air Açores agus Azores Airlines, i bhfianaise nach ndéanfadh iomaitheoirí SATA a múnla a mhacasamhlú, rud a d'fhéadfadh, sa deireadh thiar thall, a bheith iontach díobhálach do phobal inimirceach na nAsór.

([123]) Féach fonóta 117.

([124]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 13 Samhain 2020, lch. 9.

(131) Ar an taobh eile, chun ról fíor-riachtanach SATA a chur i dtábhacht a thuilleadh, is éard a bhreathnaíonn an Phortaingéil go n-áirítear le nótaí tráchta áirithe iargúltacht Réigiún na nAsór agus a easpa nascachta leis an margadh inmheánach, rud a d'fhéadfadh an trádáil a dhíspreagadh agus a bheith ina bhac roimh shaorghluaiseacht earraí. Áitíonn an Phortaingéil freisin go gcuireann tríú páirtithe amhail AJFA, SDABS, agus Brampton Travel AG (BTA) ábharthacht bhealaí Mheiriceá Thuaidh i dtábhacht chun críoch gnó agus infheistíochta. Ó thaobh cúrsaí eacnamaíocha de, cuireann an Phortaingéil i dtábhacht go gcuireann tríú páirtithe i dtábhacht a ábhartha atá SATA don earnáil turasóireachta, earnáil lena mbaineann fíorthábhacht le haghaidh fhorbairt an Réigiúin. Daingníonn SATA an rochtain ar earraí fíor-riachtanacha agus neamhriachtanacha ó lasmuigh de na hAsóir, is gá iad chun an earnáil turasóireachta a fhorbairt. Leagann APAVT (agus ATA) amach ról "dothomhaiste" SATA sa slabhra luacha turasóireachta ar fad.

(132) Áitíonn údaráis na Portaingéile freisin maidir le nótaí tráchta, go háirithe na nótaí tráchta sin a rinne Comhnaidhm Talmhaíochta na nAsór agus Cumann Iascaireachta na nAsór i gcás na n-earnálacha talmhaíochta agus iascaireachta, go gcuirtear i dtábhacht leis na nótaí tráchta sin an ról suaithinseach atá ag SATA le haghaidh tháirgeoirí an Réigiúin chun rochtain ar chomhdheiseanna a áirithiú (trí dháileadh agus onnmhairiú na dtáirgí idir oileáin, mórthír na Portaingéile, agus críocha eile a dhaingniú).

(133) Ar deireadh, cuireann an Phortaingéil i dtábhacht, sa bhreis ar an tacaíocht a sholáthraíonn aersheirbhísí SATA d'fhorbairt eacnamaíoch agus shóisialta an phobail áitiúil, a mbeadh téarnamh an Réigiúin ón bpaindéim atá ann faoi láthair beagnach dodhéanta go cinnte dá n-uireasa, tríú páirtithe áirithe a chuir barúlacha isteach i gcomhthéacs nós imeachta imscrúdaithe an Choimisiúin, amhail Cumann Bhardais Réigiún na nAsór, gur chuir siad sin i dtábhacht go bhfuil ról fíor-riachtanach ag SATA sna himthosca eisceachtúla agus sonracha a d'eascair as paindéim COVID-19, *inter alia*, chun trealamh leighis a iompar chuig an Réigiún.

5. **MEASÚNÚ AR NA BEARTA**

(134) Déanfaidh an Coimisiún measúnú ar dtús ar cé acu atá nó nach bhfuil Státchabhair i gceist de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE leis an gcabhair athstruchtúrúcháin, mar atá an iasacht dhíreach EUR 144,5 milliún ón Rialtas Réigiúnach agus an glacadh fiachais EUR 173,75 milliún, ar luach iomlán EUR 318,25 milliún atá le tiontú go cothromas, agus leis an ráthaíocht Stáit EUR 135 milliún chomh maith atá le deonú go dtí 2028 ar iasachtaí ó bhainc agus/nó ó institiúidí airgeadais eile, agus más amhlaidh go bhfuil Státchabhair i gceist, cé acu atá nó nach bhfuil an chabhair sin dleathach agus comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

(135) Déanfar an measúnú céanna i leith na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo, toisc go mbaineann an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil a tionscnaíodh sa chinneadh tosaigh leis na bearta sin freisin ([125]). Déantar an measúnú sin in aithrisí 242 go 248.

(136) Os a choinne sin, ní dhéanfar an measúnú sin i leith an chúnaimh tharrthála do SATA dá dtugtar fógra an 13 Lúnasa 2020 (aithris 1), i bhfianaise gur tarraingíodh an fógra atá i gceist siar níos déanaí an 6 Aibreán 2022 agus nár cuireadh an cúnamh tarrthála i bhfeidhm (aithris 12). Cé nár deonaíodh an cúnamh tarrthála den sórt sin do SATA, tugann an Coimisiún dá aire gurb amhlaidh, mar fhreagra don fhógra a thug an Phortaingéil faoin gcúnamh tarrthála, gur formheasadh leis an gcinneadh tosaigh tacaíocht leachtachta do SATA faoi phointe 103 de Threoirlínte R&R chun leanúnachas SGEI sna seirbhísí aeriompair agus sna seirbhísí bainistíochta aerfoirt a sholáthair SATA le linn an imscrúdaithe foirmiúil ar an gcúnamh tarrthála a áirithiú. Leathnaíodh an tacaíocht sin ina dhiaidh sin go dtí EUR 255,5 milliún agus fadaíodh í, mar a formheasadh sa chinneadh maidir le síneadh (aithris 7) agus sa chinneadh ón gCoimisiún an 5 Samhain 2021 (aithris 11). Cé gur deonaíodh an tacaíocht i bhfoirm ráthaíochtaí ar iasachtaí i dtosach báire, formheasadh leis an gcinneadh deireanach sin ón gCoimisiún don Phortaingéil iasachtaí díreacha scairshealbhóirí do SATA a chur in ionad na ráthaíochtaí poiblí, go háirithe maidir le méid EUR 82,5 milliún nárbh fhéidir le ARA a thar-rolladh go dtí buiséad 2022. Dá ainneoin sin, rinneadh measúnú ar chomhoiriúnacht na tacaíochta sin cheana féin sna cinntí dá dtagraítear in aithris (2), (7) agus (11) i gcomhréir le pointe 103 de Threoirlínte R&R agus tá sé neamhspleách ar chomhoiriúnacht an chúnaimh tarrthála inti féin. Dá bhrí sin, níor cuireadh an cúnamh tarrthála ann féin i bhfeidhm agus, de thoradh tharraingt siar an fhógra a bhaineann leis an gcúnamh sin, níltear ag iarraidh ar an gCoimisiún scrúdú a dhéanamh ar chomhoiriúnacht an chúnaimh tarrthála sin a thuilleadh.

([125]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 52, 55, 58-59, 91 agus 112.

5.1. **Státchabhair a bheith ann**

(137) De réir Airteagal 107(1) CFAE, "[a]ch amháin mar a bhforáiltear a mhalairt sna Conarthaí, aon chabhair a thabharfaidh Ballstát nó a thabharfar trí bhíthin acmhainní Stáit i bhfoirm ar bith, agus a bhéarfaidh nó is baolach a bhéarfadh saobhadh ar iomaíocht trí thaobhú le gnóthais áirithe nó le táirgeadh earraí áirithe, ní luífidh sí leis an margadh inmheánach sa mhéid go dtéann sí i gcion ar an trádáil idir Ballstáit".

(138) Chun beart a cháiliú mar bheart Státchabhrach de réir bhrí na forála sin, ceanglaítear dá bhrí sin go gcomhlíonfar na coinníollacha carnacha seo a leanas: (i) ní mór an beart a bheith inchurtha i leith an Stáit agus a bheith maoinithe trí acmhainní Stáit; (ii) ní mór buntáiste a thabhairt dá fhaighteoirí leis; (iii) nach mór an buntáiste sin a bheith roghnach; agus (iv) leis an mbeart ní mór iomaíocht a shaobhadh nó saobhadh a bhagairt agus difear a dhéanamh don trádáil idir na Ballstáit. Is iomchuí, dá bhrí sin, scrúdú ar leithligh a dhéanamh féachaint an bhfuil na bearta cáilithe mar Státchabhair.

5.1.1. *Acmhainní Stáit agus a mhéid atá siad inchurtha i leith an Stáit*

(139) Tá gníomhartha riaracháin agus cinntí poiblí i gceist leis na bearta.

(140) Maoinítear an chabhair athstruchtúrcháin trí acmhainní poiblí a thagann as buiséad Réigiún na nAsór. Go háirithe, soláthróidh Réigiún na nAsór, mar scairshealbhóir aonair SATA, an méid seo a leanas as acmhainní a bhuiséid: (i) na hinstealltaí caipitil is gá, is é sin, EUR 144.5 milliún, chun cothromas ídithe SATA a mhéadú; (ii) na cistí chun an glacadh fiachais de mhéid EUR 173.75 milliún a mhaoiniú, atá le tiontú go caipiteal; agus (iii) ráthaíocht de mhéid EUR 135 milliún go dtí 2028 ar iasachtaí ó bhainc agus/nó eintitis airgeadais eile. A mhéid a bhaineann leis na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo, mar a shuigh an Coimisiún in aithris 39 den chinneadh tosaigh, shuibscríobh Réigiún na nAsór leis na méaduithe sin (atá aisíoctha mar aon le hús anois) agus acmhainní as a bhuiséad á n-úsáid agus é bunaithe ar chinntí a rinne Comhairle Rialtas an Réigiúin (aithrisí 102-103).

(141) Faoi Airteagal 107(1) CFAE, meastar go bhfuil acmhainní na n-údarás áitiúil, amhail réigiún, ina n-acmhainní Stáit agus meastar go bhfuil cinntí a ghlacann na húdaráis sin inchurtha i leith an Stáit. Dá bhrí sin, tá na bearta thuas inchurtha i leith an Stáit agus maoinítear trí acmhainní Stáit iad.

(142) Tagann an Coimisiún ar an gconclúid, dá bhrí sin, go mbaineann acmhainní Stáit leis na bearta a thuairiscítear thuas agus go bhfuil na cinntí chun iad a dheonú inchurtha i leith an Stáit.

5.1.2. *Buntáiste*

(143) Is é is buntáiste ann, de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, aon tairbhe eacnamaíoch nach bhféadfadh gnóthas a fháil faoi ghnáthdhálaí an mhargaidh, is é sin in éagmais idirghabháil ón Stát ([126]).

(144) A mhéid a bhaineann leis an gcabhair athstruchtúrcháin do SATA, leis na hiasachtaí de chuid an scairshealbhóra agus an glacadh fiachais a bhfuil siad araon le tiontú go caipiteal agus leis an ráthaíocht ar iasachtaí a sholáthair Réigiún na nAsór, tugtar buntáiste eacnamaíoch don tairbhí, i bhfianaise, sa staid shonrach agus sna himthosca atá ann faoi láthair, nach féidir le SATA caipiteal a fháil nó maoiniú fiachais a chruinniú ar dhálaí an mhargaidh gan ráthaíocht phoiblí (mar a admhaíonn an Phortaingéil, aithris 67). Go deimhin, gan idirghabháil ón Stát, rachaidh SATA as gnó, geall leis, sa ghearrthéarma, mar dealraíonn sé nach ann d'aon infheisteoir príobháideach atá réidh le caipiteal a instealladh ná níl aon institiúid airgeadais toilteanach maoiniú úr a thairiscint. Ní gá an chabhair athstruchtúrcháin chun luach scairsheilbhe ARA a chaomhnú nó a mhéadú. I gcodarsnacht leis sin, ní cosúil ar an gcistiú go bhféadfaí tuairisceán scairshealbhóra a sholáthar ar cóimhéid leis an riosca a glacadh. Ní mhaíonn an Phortaingéil go mbainfí an tuairisceán sin amach le fírinne. Go deimhin, léiríonn an fhianaise atá ar fáil, cé go bhfuil sé in ann tuairisceán oiriúnach a sholáthar agus luach saothair a thabhairt don Stát ag deireadh an phlean athstruchtúrcháin (Tábla 1.A agus aithrisí 206 *et seq.*), go bhfuil caillteanais na chéad 4 bliana den tréimhse athstruchtúrcháin i bhfad níos airde ná an tuilleamh deimhneach ag deireadh an athstruchtúrcháin. Dá bhrí sin, le linn na tréimhse athstruchtúrcháin 5 bliana, fanfaidh na hioncaim charntha lena bhfuil coinne cuid mhaith faoi bhun dheischostas an chothromais (16 % de réir aithris 206).

([126]) Breithiúnas Chúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh an 11 Iúil 1996, *SFEI agus Eile*, C-39/94, EU:C:1996:285, mír 60; breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 29 Aibreán 1999, *An Spáinn v an Choimisiúin*, C-342/96, EU:C:1999:210, mír 41.

(145) Maidir leis na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo, seasann an Coimisiún leis an seasamh a cuireadh in iúl sa chinneadh tosaigh ([127]). Míníonn an Phortaingéil gur cuid den chúis a rinneadh na bearta sin ab ea chun a áirithiú go gcomhlíonfaí foráil an dlí náisiúnta lena gceanglaítear ar scairshealbhóirí breithniú a dhéanamh ar instealladh caipitil i gcás cailleadh scairchaipitil íoctha de thoradh caillteanais charntha (aithris 102), ach ní mhínítear leis sin an fáth gur roghnaigh an Réigiún tuilleadh caipitil a sholáthar do SATA seachas, mar shampla, é chur faoi leachtú nó faoi dhócmhainneacht. Ní airbheartaíonn an Phortaingéil go raibh aon réamhaisnéis mar bhonn taca faoi na bearta sin, ar réamhaisnéisí iad a chuirfeadh ina luí ar scairshealbhóir i ngeilleagar an mhargaidh a infheistíocht i gcuideachta a mhéadú d'fhonn tuairisceán a fháil ar an infheistíocht a bheadh i gcomhréir leis an margadh. Ná ní thugann an Phortaingéil ná páirtithe aon líomhain ná fianaise sna himeachtaí lena dtaispeántar go raibh athchaipitliú SATA ó 2017 bunaithe ar phlean gnó airgeadais agus oibriúcháin, nó ag tacú le plean den sórt sin, lenar díríodh ar feabhas a chur ar an éifeachtúlacht oibriúcháin agus ar bhrabúsacht scairsheilbh an Réigiúin in SATA ar deireadh. I gcodarsnacht leis sin, maíonn an Phortaingéil gur cúiteamh na n-easnamh oibríochtúil a d'eascair as oibriú OSPanna agus SGEI *de facto* a bhí sna méaduithe sin ar an gcaipiteal, ar easnaimh iad sin a bhain le heitiltí SATA chuig Meiriceá Thuaidh (aithrisí 102 go 108). Áitíonn an Coimisiún dá bhrí sin, agus na bearta sin á gcur i bhfeidhm aige, nár ghníomhaigh an Réigiún ina cháil mar scairshealbhóir (nó ina cháil mar infheisteoir), ach mar údarás poiblí.

(146) In aon chás, tugann an Coimisiún dá aire nár luaigh an Phortaingéil go ndearnadh na cinntí thuas ar bhonn meastóireachtaí eacnamaíocha a bhí inchomparáide leo siúd a dhéanfadh oibreoir réasúnach i ngeilleagar an mhargaidh, in imthosca comhchosúla, arbh oibreoir é lena mbaineann saintréithe atá comhchosúil leo siúd atá ag údaráis na Portaingéile, chun brabúsacht nó buntáistí eacnamaíocha na mbeart a chinneadh, roimh dó cinneadh a dhéanamh faoin infheistíocht airbheartaithe.

(147) Dá bhrí sin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go soláthraítear cistiú leis na bearta sin do SATA nach féidir leis an tairbhí a fháil ar an margadh agus nach bhféadfadh sé a fháil amhlaidh, agus go dtugtar buntáiste eacnamaíoch do SATA dá réir sin de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

5.1.3. *Roghnaíocht*

(148) Is é SATA amháin a thairbhíonn de na bearta, trí dhiscréid a fheidhmiú maidir le méid *ad hoc* a chinnfear faoi threoir riachtanais shonracha an tairbhí (aithrisí (43) go (51)). Mar a luaigh an Chúirt Bhreithiúnais ([128]), nuair atá cabhair aonair i gceist, is leor, i bprionsabal, an buntáiste eacnamaíoch a shainaithint chun tacú leis an toimhde go bhfuil beart roghnaitheach. Is amhlaidh atá gan beann ar cé acu atá nó nach bhfuil oibreoirí ar na margaí ábhartha i staid dhlíthiúil nó fhíorasach inchomparáide.

(149) Cé go bhféadfadh sé gur sholáthair an Phortaingéil Státchabhair nó go bhféadfaidh sí Státchabhair a sholáthar fós d'aerlínte eile atá in iomaíocht le SATA, in aon chás, níl an t-instealladh caipitil ná na ráthaíochtaí ar iasachtaí mar chuid de bheart níos leithne de bheartas eacnamaíoch ginearálta chun an cineál tacaíochta *ad hoc* céanna a sholáthar do ghnóthais atá i staid dhlíthiúil agus fhíorasach inchomparáide i bhfianaise chuspóir na mbeart, gníomhach in earnáil na heitlíochta nó in earnálacha eacnamaíocha eile, agus ní chuirtear ar fáil ach do SATA.

(150) Dá bhrí sin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid gur bearta roghnaitheacha iad na bearta de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

5.1.4. *Saobhadh iomaíochta agus éifeacht ar thrádáil*

(151) I gcás ina dtugann Ballstát cabhair do ghnóthas a láidríonn a sheasamh i gcomparáid le gnóthais eile atá i mbun iomaíochta i dtrádáil laistigh den Aontas, ní mór a mheas go bhfuil difear á dhéanamh don ghnóthas sin. Is leordhóthanach go dtéann faighteoir na cabhrach sin in iomaíocht le gnóthais eile ar mhargaí atá oscailte don iomaíocht. Maidir leis sin, ós rud é go ndearnadh earnáil eacnamaíoch a léirscaoileadh ar leibhéal an Aontais, is eilimint é sin a fhéadfar a úsáid chun a chinneadh go bhfuil éifeacht fhíor nó ionchasach ag an gcabhair ar iomaíocht agus ar thrádáil idir na Ballstáit.

([127]) Cinneadh tosaigh, aithrisí 44 go 48.

([128]) Breithiúnas Chúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh an 4 Meitheamh 2015, *An Coimisiún v MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, mír 60.

(152) Aerlíne réigiúnach is ea SATA a sholáthraíonn seirbhísí aeriompair ar bhealaí lena nasctar oileáin oileánra na nAsór, mar aon leo siúd lena nasctar na hoileáin sin leis an mórthír, le Maidéara agus le roinnt ceann scríbe i Meiriceá Thuaidh (Bostún, Oakland, Toronto agus Montréal), mar ar chuir diaspóra áitiúil na Portaingéile fúthu. Fiú mura bhfuil an faighteoir cabhrach rannpháirteach go díreach sa trádáil thrasteorann laistigh den Aontas, i bhfianaise go bhfuil an earnáil eitlíochta oscailte don iomaíocht san Aontas agus go bhféadfadh iompróirí eile na bealaí sin a sholáthar in iomaíocht le SATA, is dóigh go bhfeabhsóidh na bearta dá dtugtar fógra seasamh an tairbhí i ndáil le gnóthais iomaíocha iarbhír nó maidir le gnóthais a d'fhéadfadh a bheith ann nach bhfuil rochtain acu ar thacaíocht Stáit chomhchosúil ón bPortaingéil nó a bhfuil orthu oibríochtaí a mhaoiniú ar dhálaí an mhargaidh.

(153) Dá dhroim sin, leis na bearta sin is dóigh go ndéanfar iomaíocht a shaobhadh nó go mbagrófar iomaíocht a shaobhadh agus go ndéanfar difear do thrádáil idir na Ballstáit.

5.2. **Conclúid maidir le Státchabhair a bheith ann**

(154) I bhfianaise a bhfuil thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid gurb é atá sa chabhair athstruchtúrúcháin agus sna méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo Státchabhair i bhfabhar SATA de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

5.3. **Dleathacht na mbeart**

(155) Measann an Coimisiún trí fhógra a thabhairt agus trí staonadh ón gcabhair athstruchtúrúcháin a chur chun feidhme, roimh fhormheas a cur chun feidhme sin ag an gCoimisiún, gur chomhlíon an Phortaingéil a hoibleagáidí faoi Airteagal 108(3) CFAE.

(156) An cúnamh tarrthála dá dtugtar fógra an 13 Lúnasa 2020, níor cuireadh i bhfeidhm é roimh tharraingt siar an fhógra sin (aithris 12). Os a choinne sin, deonaíodh na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo gan réamhfhógra agus níor aisíocadh mar aon le hús iad ach amháin ar thionscnamh an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil.

5.4. **Comhoiriúnacht leis an margadh inmheánach**

(157) Foráiltear le hAirteagal 107(3), pointe (c) CFAE, go bhféadfar a mheas go bhfuil cabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, is é sin cabhair chun forbairt ghníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó limistéar áirithe a éascú, i gcás nach ndéanann cabhair den sórt sin dochar do dhálaí trádála chomh mór sin agus go mbeifí bunoscionn leis an leas comhchoiteann.

(158) Dá réir sin, chun go ndearbhófaí an chabhair a bheith comhoiriúnach, ar thaobh amháin, ní mór í a dhíriú chun forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó limistéar eacnamaíoch áirithe a éascú, agus ar an taobh eile, ní mór gan dochar chomh mór sin a dhéanamh léi do choinníollacha trádála agus go mbeifí bunoscionn leis an leas comhchoiteann. Faoin dara coinníoll, go háirithe, maidir le héifeachtaí dearfacha na cabhrach atá beartaithe chun forbairt a dhéanamh ar na gníomhaíochtaí a bhfuil an chabhair ceaptha tacaíocht a thabhairt dóibh, déanann an Coimisiún na héifeachtaí sin a chothromú in aghaidh na n-éifeachtaí diúltacha a fhéadfaidh a bheith ag an gcabhair ar an margadh inmheánach ([129]).

(159) Measann an Phortaingéil gur féidir a dhearbhú go bhfuil an chabhair athstruchtúrúcháin i gcomhréir leis an margadh inmheánach de bhun Threoirlínte R&R.

(160) I bhfianaise chineál agus aidhmeanna na Státchabhrach atá i gceist agus na n-éileamh ó údaráis na Portaingéile, measúnóidh an Coimisiún an gcomhlíonann an chabhair athstruchtúrúcháin na forálacha ábhartha a leagtar síos i dTreoirlínte R&R. I dTreoirlínte R&R, leag an Coimisiún amach na critéir a scrúdaíonn sé nuair a bheidh measúnú á dhéanamh ar chomhoiriúnacht cabhrach athstruchtúrúcháin de chuid cuideachta leis an margadh inmheánach de bhun Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE ([130]).

(161) Agus scrúdú á dhéanamh an bhfuil droch-éifeacht chomh mór sin ag cabhair athstruchtúrúcháin ar dhálaí trádála agus go mbeifí bunoscionn leis an leas comhchoiteann, déanann an Coimisiún tástáil um chothromú de réir Airteagal 107(3), pointe (c) CFAE agus Threoirlínte R&R. Sa tástáil sin, ar choinníoll go bhfuil an tairbhí i dteideal cabhair athstruchtúrúcháin a fháil, meánn an Coimisiún éifeachtaí dearfacha na cabhrach, chun forbairt a dhéanamh ar na gníomhaíochtaí a bhfuil an chabhair ceaptha tacaíocht a thabhairt dóibh in aghaidh na n-éifeachtaí diúltacha a cruthaíodh le tionchar na Státchabhrach ar an iomaíocht agus ar an trádáil idir na Ballstáit, agus measúnú á dhéanamh go háirithe ar conas a íoslaghdaíonn an beart cabhrach na saofaí iomaíochta agus trádála (gá le hidirghabháil Stáit, oiriúnacht, comhréireacht, trédhearcacht na cabhrach, prionsabal "uair amháin, an uair dheiridh" agus bearta chun saofaí iomaíochta a theorannú).

([129]) Breithiúnas Chúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh an 22 Meán Fómhair 2020, *An Ostair* v *An Coimisiún*, C-594/18 P, EU:C:2020:742, mír 19.

([130]) Treoirlínte R&R, pointe 38.

(162) Ní dochar an méid thuas don fhíoras nach mór comhlíontacht le dlí an Aontais a áirithiú leis na cinntí a ghlacann an Coimisiún ar an mbonn sin ([131]).

(163) I bhfianaise an fhógra agus na faisnéise a bhailítear le linn an imscrúdaithe fhoirmiúil ar an gcabhair athstruchtúrúcháin, ní fhágann sin go bhféadfadh sárú ar fhoráil ábhartha de dhlí an Aontais teacht as an gcabhair athstruchtúrúcháin ná as na coinníollacha a ghabhann léi, ná as na gníomhaíochtaí eacnamaíocha a éascaítear leis an gcabhair. Go háirithe, mar a léiríonn an Phortaingéil, na 14 bhealach lena nasctar naoi n-oileán an Réigiúin trí aeriompar idir oileáin oileánra na nAsór, cuireadh ar iontaoibh SATA Air Açores go heisiach iad chun oibriú faoi OSPanna i gcomhréir le Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 (Roinn 2.1.1, aithrisí 18 agus 19). Ar an gcaoi chéanna, na ceithre bhealach idir na hAsóir agus mórthír na Portaingéile agus Maidéara, a measadh a bheith ina mbealaí OSP ó 1998, is é Azores Airlines a bhí á n-oibriú mar OSPanna oscailte tar éis d'fhógraí faisnéise a bheith foilsithe in Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh i gcónaí ó 1998 go dtí 2015 i gcomhréir leis na rialacha ábhartha céanna de chuid an Aontais (aithris 20). Ó mhí an Mhárta 2015, athraíodh na bealaí faoi OSPanna i ngeall ar léirscaoileadh bealaí áirithe díobh, agus ba é Azores Airlines arís an t-aon aeriompróir a léirigh spéis sna bealaí OSP sin a oibriú, gan eisiachas agus gan chúiteamh, agus a chuir pleananna oibriúcháin faoi bhráid ANAC (aithris 107). Thairis sin, níor chuir an Coimisiún tuairim réasúnaithe chuig an bPortaingéil maidir le sárú féideartha ar dhlí an Aontais a mbeadh baint aige leis an gcás seo, ná níl aon ghearán faighte aige a d'fhéadfadh a thabhairt le tuiscint go bhféadfadh an Státchabhair, na coinníollacha a ghabhann léi nó na gníomhaíochtaí eacnamaíocha a éascaítear leis an gcabhair a bheith bunoscionn le forálacha ábhartha dhlí an Aontais, seachas Airteagal 107 agus Airteagal 108 CFAE.

(164) I leith na n-oibríochtaí OSP agus SGEI, tugann an Coimisiún dá aire freisin maidir le hábhair amhrais a cuireadh in iúl i ndáil le cé acu a dhéanfaí nó nach ndéanfaí na hoibríochtaí sin a shainiú, a fhorchur agus a chur ar iontaoibh i gcomhréir leis an dlí ábhartha de chuid an Aontais ar feadh ré chur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin ([132]), maolaíodh na hamhrais sin leis an bhfaisnéis a sholáthair an Phortaingéil maidir le hathnuachan PSC 5 bliana le haghaidh na mbealaí idir na hoileáin, mar aon le tairiscint amach anseo le haghaidh na mbealaí chuig an mórthír agus chuig Maidéara, ar cheart iad a eagrú laistigh d'amlíne an phlean athstruchtúrúcháin, agus go gcuirtear na SGEInna ar iontaoibh trí bhíthin lamháltais arna dhámhachtain ar SGA go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2025 (aithrisí (19) go (23)).

5.4.1. *Incháilitheacht: gnóthas i gcruachás*

(165) Chun bheith incháilithe le haghaidh cabhair athstruchtúrúcháin, ní mór do thairbhí cáiliú mar ghnóthas i gcruachás de réir bhrí roinn 2.2 de Threoirlínte R&R. Go háirithe, le pointe 20 de Threoirlínte R&R mínítear go meastar go bhfuil gnóthas i gcruachás nuair is amhlaidh, gan idirghabháil ón Stát, go bhfuil sé nach mór cinnte go mbeidh sé daortha chun dul as gnó sa ghearrthéarma nó sa mheántéarma. B'amhlaidh an cás nuair a tharlaíonn ar a laghad ceann de na himthosca a thuairiscítear i litreacha (a) go (d) de phointe 20 de Threoirlínte R&R.

(166) Mar a thuairiscítear in aithrisí (14), (30) agus (31), cuideachta faoi dhliteanas teoranta atá in SATA a chuir méid cothromais iomlán diúltach de EUR -369.3 milliún i láthair ag deireadh 2020, rud lena dtaispeántar go raibh a cuid scairchaipitil shuibscríofa uile imithe. Na tuarascálacha iniúchta agus na réamh-mheastacháin is déanaí dá bhfuil ar fáil [...], chun go leanfaidh sé [...] de bheith ina ghnóthas i gcruachás mar a shainmhínítear i bpointe 20(a) de Threoirlínte R&R.

(167) De réir phointe 21 de Threoirlínte R&R, níl gnóthas nua-chruthaithe atá i mbun oibriúcháin ar feadh tréimhse is giorra ná 3 bliana incháilithe do chabhair tarrthála ná do chabhair athstruchtúrúcháin. Ní gnóthas nuachruthaithe é an tairbhí, ós rud é gur bunaíodh in 1941 é, mar sin, tréimhse is faide ná 3 bliana ó shin (aithris 14).

(168) De réir phointe 22 de Threoirlínte R&R, ní hiondúil go mbíonn cuideachta atá faoi úinéireacht grúpa gnó níos mó nó atá á táthcheangal ag grúpa gnó níos mó incháilithe le haghaidh cabhair athstruchtúrúcháin. Tá an tairbhí faoi úinéireacht aonarach agus iomlán ARA agus níl sé, dá bhrí sin, ina chuid de ghrúpa gnó níos mó (aithris 14).

(169) Ar bhonn an mhéid thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid gur gnóthais é SATA atá i gcruachás agus atá incháilithe do chabhair athstruchtúrúcháin.

([131]) Breithiúnas Chúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh an 22 Meán Fómhair 2020, *An Ostair* v *An Coimisiún*, C-594/18 P, EU:C:2020:742, míreanna 18 go 20.

([132]) Cinneadh maidir le síneadh, aithris 59.

5.4.2. *Éascaíonn an chabhair forbairt gníomhaíochta eacnamaíche nó limistéir gheografaigh*

(170) Faoi Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE, chun go bhféadfar a mheas go bhfuil Státchabhair comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, ní mór forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó limistéar eacnamaíoch áirithe a éascú léi.

(171) I ndáil leis sin, chun a thaispeáint go bhfuil cabhair athstruchtúrúcháin ceaptha forbairt gníomhaíochtaí nó limistéar den sórt sin a éascú, ní mór don Bhallstát a dheonaíonn an chabhair sin a thaispeáint go bhfuil sé d'aidhm ag an gcabhair cruatan sóisialta a chosc nó aghaidh a thabhairt ar chliseadh margaidh. I gcomhthéacs sonrach na cabhrach athstruchtúrúcháin, tugann an Coimisiún dá aire, mar a aithníodh i bpointe 43 de Threoirlínte R&R, go bhfuil sé tábhachtach go n-imeodh an margadh ó phróiseas fáis níos leithne na táirgiúlachta, rud a fhágann nach bhfuil údar leordhóthanach leis an Státchabhair a thabhairt do ghnóthas as an margadh. Os a choinne sin, tá cúnamh tarrthála agus cabhair athstruchtúrúcháin i measc na gcineálacha Státchabhrach is saofaí, ós rud é go gcuirtear isteach ar an bpróiseas imeachta ón margadh leo. Mar sin féin, i gcásanna áirithe, d'fhéadfadh athstruchtúrú gnóthais atá i gcruachás rannchuidiú le forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha nó limistéar eacnamaíoch, lastall de na gníomhaíochtaí féin a dhéanann an tairbhí freisin. Is amhlaidh atá i gcás, in éagmais na cabhrach sin, inarb é a thiocfadh as mainneachtain an tairbhí staideanna teipe margaidh nó cruatain shóisialta, lena gcuirfí bac ar fhorbairt na ngníomhaíochtaí eacnamaíocha agus/nó na limistéar dá ndéanfaí difear leis na staideanna sin. Leagtar liosta neamhchuimsitheach de na staideanna sin síos i bpointe 44 de Threoirlínte R&R.

(172) Tarlaíonn na staideanna sin, *inter alia*, i gcás ina seachnaítear leis an gcabhair an riosca suaite le leanúnachas soláthar SGEI, nó seirbhíse tábhachtaí, ar seirbhís í atá deacair le macasamhlú agus i gcás ina mbeadh sé deacair d'iomaitheoir ar bith seasamh isteach, nó ina bhfuil ról tábhachtach sistéamach ag an tairbhí i réigiún nó in earnáil a mbeadh iarmhairtí ionchasacha diúltacha ag baint lena imeacht uaidh nó uaithi ([133]). Trína chumasú don tairbhí leanúint dá oibríochtaí, leis an gcabhair cuirtear cosc dá réir sin leis an teip mhargaidh nó leis an gcruatan sóisialta sin. I gcás na cabhrach athstruchtúrúcháin, áfach, níl sé sin fíor ach amháin i gcás ina gcuireann an chabhair ar chumas an tairbhí dul san iomaíocht sa mhargadh ar a fhiúntas féin, rud nach féidir a áirithiú ach amháin má tá an chabhair bunaithe ar chur chun feidhme plean athstruchtúrúcháin lena n-athbhunaítear inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí.

(173) Dá bhrí sin, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar dtús an mbeartaítear an chabhair chun cosc a chur le cliseadh margaidh nó cruatan sóisialta (roinn 5.4.2.1) agus an bhfuil plean athstruchtúrúcháin ag gabháil léi lena ndéanfar inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí a athbhunú (roinn 5.4.2.2).

5.4.2.1. Rannchuidiú le forbairt gníomhaíochta eacnamaíche trí chosc a chur le cruatan sóisialta nó le teip mhargaidh

(174) I measc na staideanna ina bhféadfar rannchuidiú le forbairt gníomhaíochtaí nó limistéar eacnamaíoch i gcás ina ndéanfar gnóthas atá i gcruachás a tharrtháil nó a athstruchtúrú, le pointí 44(b), (c) agus (d) de Threoirlínte R&R luaitear cásanna ina bhfuil cabhair beartaithe chun an riosca a sheachaint go gcuirfí bac ar fhás eacnamaíoch de dheasca cur isteach ar sheirbhís thábhachtach mar iarmhairt ar imeacht an tairbhí ón margadh (pointe 44(b) de Threoirlínte R&R), nó de dheasca cliseadh gnóthais ag a bhfuil ról tábhachtach sistéamach san earnáil nó sa réigiún lena mbaineann (pointe 44(c) de Threoirlínte R&R), nó an riosca suaite le leanúnachas SGEI (pointe 44(d) de Threoirlínte R&R).

Seachnaítear cur isteach ar sheirbhís thábhachtach leis an gcabhair

(175) Sa chinneadh maidir le síneadh ([134]) mheas an Coimisiún, leis an gcabhair athstruchtúrúcháin, gur seachnaíodh cur isteach ar sheirbhís thábhachtach a bhí deacair le macasamhlú agus i gcás ina mbeadh sé deacair d'iomaitheoirí seasamh isteach (i gcomhréir le pointe 44(b) de Threoirlínte R&R).

(176) Go háirithe, thug an Coimisiún dá aire gurb é is aidhm do na bearta leachtachta agus athstruchtúrúcháin cosc a chur le staid ina théann SATA as gnó i ngeall ar na deacrachtaí a bhí ag baint dó le blianta beaga anuas, a géaraíodh go mór le paindéim COVID-19, agus gurbh amhlaidh, bunaithe ar an bhfaisnéis atá ar fáil, nár léirigh aon iompróir eile leas tráchtála i mbealaí comhlántacha nó malartacha, rud lena bhfágtar go bhfuil an chabhair fíor-riachtanach chun gar-riosca tromchúiseach, go gcuirfear isteach ar na seirbhísí a sholáthraíonn SATA, a sheachaint ([135]). Ós rud é gur gá d'aerlíne leachtacht leordhóthanach a bheith aige chun a ceadúnas oibríochta a choinneáil ar bun, i bhfianaise na fianaise atá ar fáil agus na gcaillteanas oibriúcháin le déanaí agus lena bhfuil coinne le haghaidh gach ceann d'aerlínte

([133]) Pointe 44 (b), (c) agus (d) de Threoirlínte R&R.
([134]) Cinneadh maidir le síneadh, aithrisí 57-58, a thagraíonn don mheasúnú a cuireadh in iúl in aithrisí 69-71 den chinneadh tosaigh.
([135]) Cinneadh maidir le síneadh, aithris 58.

SATA (Tábla 1.A) is léir, in éagmais na cabhrach athstruchtúrúcháin, nach mbeadh SATA in ann a hoibleagáidí íocaíochta agus a dliteanais a chomhlíonadh agus, dá bhrí sin, go gcaithfeadh sí iarratas a dhéanamh ar dhócmhainneacht agus scor dá gníomhaíocht (aithris 64). Toisc go soláthraíonn an tairbhí seirbhísí aeriompair paisinéirí agus lasta agus go mbainistíonn sé aerfoirt bheaga (aithrisí ó 17 go 23), gan idirghabháil ón Stát tá baol tromchúiseach ann go gcuirfear isteach ar sheirbhísí fíor-riachtanacha, arbh amhlaidh dá n-uireasa go gciorrófaí nascacht agus leanúnachas críche oileánra na nAsór agus an Aontais. Is tábhachtaí fós an nascacht sin i bhfianaise an fhíorais gur réigiún forimeallach den Aontas é Réigiún na nAsór agus, dá réir sin, go bhfuil laigí buana aige, lena n-áirítear an t-achar thuasluaite ó mhórthír na hEorpa, mar a aithnítear le hAirteagal 349 CFAE, lena ndéantar díobháil dá fhorbairt shóisialta agus eacnamaíoch.

(177) Conspóideann Ryanair réamhchinntí an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh agus sa chinneadh maidir le síneadh. Thairis sin, áitíonn Ryanair go bhféadfadh iomaitheoirí níos éifeachtúla seasamh isteach agus ról SATA Air Açores agus Azores Airlines a mhacasamhlú mar thoradh ar an róthoilleadh de dheasca phaindéim COVID-19. Go sonrach, áitíonn Ryanair go mbeadh sé ar a chumas aige seilbh a ghlacadh ar bhealaí uile SATA Air Açores agus Azores Airlines chun na mórthíre laistigh de roinnt laethanta.

(178) Measann an Coimisiún go bhfuil líomhaintí Ryanair gan bhunús i bhfianaise na n-aighneachtaí ó thríú páirtithe agus na faisnéise a chuir an Phortaingéil isteach mar aon leis na gealltanais ar thug an Phortaingéil fúthu. Contrártha don mhéid a deir Ryanair ina cuid barúlacha, níl aon fhianaise ann – mar fhaisnéis thacaíochta nó trí bhíthin staidéar margaidh – gurb ann d'aerlíne a d'fhéadfadh dul in ionad ról SATA in oileánra na nAsór mar gheall ar an róthoilleadh leanúnach a gineadh le paindéim COVID-19. Go háirithe, níor mhéadaigh Ryanair a cuid nasc leis na hAsóir nuair a laghdaigh SATA a cuid eitiltí, ná níor ghlac Ryanair páirt sa tairiscint phoiblí le haghaidh na mbealaí OSP a seoladh an 4 Meitheamh 2021. Ar bhealach níos ginearálta, tá tráthrialtacht theoranta coimeádta ag Ryanair ina cuid bealaí ó léirscaoileadh na naisc idir São Miguel agus Terceira chuig an Liospóin agus Oporto, in 2015, agus níor mhéadaigh Ryanair na minicíochtaí sin ón tráth a laghdaíodh na minicíochtaí sin de chuid SATA (aithris 124).

(179) Ar bhonn na faisnéise atá ina sheilbh, tugann an Coimisiún dá aire freisin, cé go bhféadfadh bealaí áirithe de chuid SATA a bheith tarraingteach d'iomaitheoir ar bhonn neamhspleách agus/nó séasúrach, níl aon tásc ann go bhféadfadh aon iomaitheoir na bealaí iomlána de chuid SATA a ghlacadh chuige féin, lena n-áirítear na gníomhaíochtaí OSP/SGEI agus lasta, lena mbaineann ábharthacht shonrach ní hamháin don tionscal iascaireachta, ach freisin chun post agus soláthairtí leighis a sheachadadh chuig oileánra na nAsór, rud atá ina sheirbhís an-tábhachtach don phobal áitiúil (aithrisí 17 go 28). Sa chiall sin, contrártha don fhéidearthacht a mhaítear go bhféadfaí dul in ionad SATA, níor thaispeáin aon cheann de na hiomaitheoirí díreacha, lena n-áirítear Ryanair, spéis i nascacht dhíreach a fhorbairt le hoileánra na nAsór le blianta beaga anuas agus níor sholáthródh aon iomaitheoir díobh seirbhísí aerlasta (aithrisí 25 agus 124). Go háirithe, i bhfianaise thorthaí an nós imeachta tairisceana le déanaí chun na bealaí OSP a dhámhachtain chun oileánra na nAsór a nascadh, arbh é SATA an t-aon iompróir amháin arís a chuir tairiscint i láthair (aithrisí 19 agus 122), ní hamháin go mbeadh sé deacair, ach neamhréalaíoch freisin coinne a bheith le haon iomaitheoir an aerlíne a ionadú go hiomlán sa ghearrthéarma.

(180) Mar a d'áitigh an Phortaingéil, soláthraíonn SATA naisc uathúla trí sceidil taistil thráthrialta a thairiscint laistigh d'oileánra na nAsór agus ó na hoileáin sin chuig mórthír na Portaingéile agus chuig príomhlimistéir chónaithe phobal diaspóra na Portaingéile (aithrisí 17 go 26). Tá tábhacht ar leith leis an líonra nasc sin i bhfianaise nach féidir le cónaitheoirí na nAsór brath ar mhóid iompair mhalartacha i gcás na soghluaisteachta idir na hoileáin agus chun taisteal lasmuigh den oileánra araon (aithris 29). I dteannta na seirbhíse aeriompair fíor-riachtanaí sin, agus sa bhreis ar na bealaí OSP, tugann SATA tacaíocht chinntitheach agus shuntasach do cheann de na heilimintí fáis is ábhartha de gheilleagar na nAsór, mar atá, an turasóireacht. Go sonrach, bheadh tuilleadh deacrachtaí ag deighleog thábhachtach de na cuideachtaí áitiúla - mar atá óstáin, bialanna, cuideachtaí a eagraíonn imeachtaí sóisialta agus cultúrtha, siopaí miondíola agus gníomhaíochtaí eile a bhaineann le turasóireacht - teacht slán ó phaindéim COVID-19 gan tacaíocht ó oibríochtaí SATA chun taistealaithe a thabhairt chuig oileánra na nAsór (roinn 3.2.2).

(181) Cuireann tríú páirtithe i dtábhacht go mbraitheann siad ar sheirbhísí SATA le haghaidh cuid mhór dá ngnó agus dá ngníomhaíochtaí, rud a d'fhulaingeodh caillteanais mhóra ó thaobh láimhdeachais de gan oibríochtaí SATA. Mar a chuireann an Phortaingéil in iúl freisin, i gcás fhormhór an ghnó áitiúil, a ndearna paindéim COVID-19 dochar mór dó, ní fhéadfadh sé teacht slán ón ngéarchéim sin gan an turasóireacht. Sa chiall sin, formhór mór na dtríú páirtithe a chuir nótaí tráchta isteach – go háirithe, comhpháirtithe gnó, amhail gníomhaireachtaí taistil, oibreoirí turais, comhlachais óstán, gníomhaireachtaí agus soláthróirí ticéadaithe, i dteannta na gcomhlachtaí a dhéanann ionadaíocht do dhiaspóra agus do phobal gnó Mheiriceá Thuaidh – dheimhnigh siad go héifeachtach na cinntí ón gCoimisiún (aithrisí 68 agus 175) a mhéid a bhaineann leis an ról uathúil atá ag SATA chun geilleagar na nAsór a fhorbairt agus, mar a thaispeáin an Phortaingéil, an dóchúlacht bheag go ndéanfadh aeriompróirí ísealchostais nó cianaistir eile a láithreacht agus a cuid gníomhaíochtaí sna hAsóir a mhacasamhlú sa ghearrthéarma (aithrisí 122 go 124).

(182) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gur bhaolach le féimheacht an tairbhí go gcuirfí isteach ar sheirbhís iompair thábhachtach a sholáthraíonn nascacht ar feadh an réigiúin agus, ar bhonn níos lú, nascacht agus líonra idirnáisiúnta - lena nasctar Réigiún forimeallach na nAsór go hinmheánach agus leis an mórthír agus le Maidéara, mar aon le pobal labhartha na Portaingéile i Meiriceá Thuaidh - rud atá deacair do sholáthraithe eile a mhacasamhlú go hiomlán, mar a leagtar amach i bpointe 44(b) de Threoirlínte R&R.

Leis an gcabhair tacaítear le gnóthas ag a bhfuil ról sistéamach sa Réigiún

(183) Mar a mhínítear sa chinneadh maidir le síneadh ([136]), leis an gcabhair athstruchtúrúcháin féachtar freisin leis an riosca a bhaineann le himeacht gnóthais ón margadh a sheachaint, ar gnóthas é ag a bhfuil ról sistéamach tábhachtach sa Réigiún, de réir bhrí phointe 44(c) de Threoirlínte R&R.

(184) Go háirithe, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil príomhról ag SATA i ngeilleagar na nAsór ní hamháin i dtéarmaí na nascachta agus na turasóireachta, ach freisin i dtéarmaí leibhéal na fostaíochta (aithrisí 14 go 27). Ina leith sin, d'fhéadfadh imeacht SATA ón margadh dianchruatan sóisialta a spreagadh: (i) go díreach, mar cheann de na príomhfhostóirí sa chríoch fhorimeallach sin den Aontas, agus 1 150 post á gcailleadh ar leibhéal áitiúil; (ii) go hindíreach, mar thacaíocht fhíor-riachtanach don gheilleagar réigiúnach agus, dá bhrí sin, do na fostóirí áitiúla, tríd na seirbhísí aeriompair paisinéirí agus lastais dá cuid. Go háirithe, iompraíonn SATA beagnach an leathchuid de phaisinéirí as lasmuigh den réigiún chuig na hAsóir agus 100 % de na paisinéirí i measc oileánra na nAsór, rud lena dtacaítear go suntasach leis an tionscal turasóireachta áitiúil, arb é thart ar 13 % de OTI ARA é (aithrisí 21, 26 agus 65).

(185) Dá dteipfeadh ar SATA, spreagfaí éifeachtaí iarmhartacha diúltacha ar a chustaiméirí agus ar sholáthróirí díreacha agus indíreacha freisin, agus é á chur san áireamh gurb é SATA Air Açores a bhainistíonn 100 % den aerlasta laistigh de naoi n-oileán an Oileánra agus, trí Azores Airlines, breis agus [60-70] % den aerlasta amach ó na hAsóir agus isteach chucu (lena n-áirítear éisc, post agus soláthairtí leighis) (aithris 25). I bhfianaise an róil ríthábhachtaigh sin maidir le forbairt chríochach na nAsór, is éard a bheadh mar thoradh ar imeacht SATA dianchruatan sóisialta agus eacnamaíoch don Réigiún forimeallach sin, a bhfuil dúshláin thábhachtacha roimhe cheana féin i ngeall ar an achar geografach agus ar an mbearna socheacnamaíoch le mórthír na Portaingéile agus leis an gcuid eile den Aontas (aithrisí 65 go 67).

(186) I bhfianaise gur géaraíodh na dálaí socheacnamaíocha sin a thuilleadh leis an tionchar thar cuimse a bhí ag paindéim COVID-19, agus na héifeachtaí diúltacha ar an turasóireacht á gcur san áireamh freisin, rud, mar a dúradh, atá ar cheann de phríomhfhoinsí saibhris Réigiún na nAsór, agus é cothrom le thart faoi 13 % de OTI na nAsór in 2019. Dá bhrí sin, mar a d'áitigh an Phortaingéil, chuirfeadh teip SATA bac suntasach ar théarnamh eacnamaíoch an limistéir sin atá faoi mhíbhuntáiste cheana féin (aithris 65).

(187) Thairis sin, mar a léirigh na barúlacha ó mhórán de na tríú páirtithe, feidhmíonn SATA gníomhaíocht fhíor-riachtanach maidir le comhtháthú sóisialta agus críochach na nAsór, *inter alia*, tríd an nasc buan idir naoi n-oileán scaipthe an oileánra a áirithiú, mar aon le hinrochtaineacht na ndaoine agus na sócmhainní ó na hAsóir chuig mórthír na Portaingéile agus chuig an Aontas a mhéadú, chomh maith leis na Stáit Aontaithe agus Ceanada, mar a bhfuil cuid mhór de dhiaspóra na nAsór ina gcónaí (aithrisí ó 93 go 101). Sa chiall sin, bheadh iarmhairtí diúltacha ag teip SATA le haghaidh phobal dhiaspóra na Portaingéile freisin, pobal nach mbeadh in ann an Réigiún forimeallach seo den Aontas a shroicheadh ach amháin ar bhealach indíreach agus tar éis turas fada, i bhfianaise nach ann d'aeriompróirí malartacha.

(188) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gurb amhlaidh, idir mar fhostóir agus mar ghné lárnach den slabhra eacnamaíoch i gcás mórán gnóthas eile sna hAsóir, mar aon le modh chun comhtháthú sóisialta agus críochach an Réigiúin sin a áirithiú, gur féidir a mheas gur gnóthas é an tairbhí ag a bhfuil ról sistéamach sa Réigiún de bhun phointe 44(c) de Threoirlínte R&R.

([136]) Cinneadh maidir le síneadh, aithris 60, a thagraíonn don mheasúnú a cuireadh in iúl in aithrisí 75-76 den chinneadh tosaigh.

Riosca suaite le SGEI

(189) Mar a míníodh sa chinneadh maidir le síneadh, dá n-imeodh SATA, ba bhaolach suaitheadh leis na SGEInna a sholáthraítear do Réigiún na nAsór agus don Phortaingéil, rud dá dtagraíonn pointe 44(d) de Threoirlínte R&R. Ina leith sin, d'aithin an Coimisiún sa chinneadh tosaigh gur SGEInna iad na heitiltí OSP arna soláthar ag SATA Air Açores agus ag Azores Airlines a sholáthraítear don Réigiún agus don Phortaingéil ([137]). Is cuid thábhachtach de ghníomhaíochtaí SATA é sin agus is é an chuid is coitianta a sholáthraítear. Dá bhrí sin, suitear gurbh éard a bheadh mar thoradh ar theip fhéideartha SATA suaitheadh le leanúnachas sholáthar SGEI don Réigiún agus don Phortaingéil.

(190) Maidir leis an méid a áitíonn Ryanair i dtaca leis an bhféidearthacht dul in ionad SATA fiú ar gearrfhógra, na réamhchinntí ón gCoimisiún sa chinneadh tosaigh agus sa chinneadh maidir le síneadh i ndáil le tábhacht SATA chun leanúnachas críche Réigiún forimeallach na nAsór leis an Aontas a áirithiú, thacaigh 17 as 19 dtríú páirtí a chuir nótaí tráchta isteach go láidir leo sin. Ina leith sin, tugann an Coimisiún dá haire freisin maidir leis an nós imeachta tairisceana a seoladh in 2021 le haghaidh na mbealaí idir na hoileáin, go raibh Ryanair in ann SATA a ionadú sna bealaí OSP sin, dá mba rud é gur spéis leis an aerlíne a cuid oibríochtaí a leathnú chun an ghníomhaíocht sin a chuimsiú, ach i gcás an nós imeachta tairisceana a eagrófar maidir leis na hAsóir a nascadh le mórthír na Portaingéile agus le Maidéara, go dtabharfar tuilleadh deiseanna d'iomaitheoirí uile SATA é a ionadú sna bealaí OSP chuig na hAsóir agus uathu. Ar deireadh, leis na gealltanais ar thug an Phortaingéil fúthu chun Azores Airlines a dhífheistiú (aithrisí 62 go 63), cuirtear deis ar fáil do Ryanair, agus d'iomaitheoirí eile chomh maith, chun seilbh a ghlacadh ar bhealaí tráchtála uile SATA agus, dá bhrí sin, dul in ionad SATA sa ghníomhaíocht sin go hiomlán nó go páirteach chomh maith.

(191) Thairis sin, tá ról tábhachtach ag aerfoirt áirithe i dtéarmaí na nascachta réigiúnaí ag réigiúin atá leithlisithe, iargúlta nó imeallach, go háirithe sna réigiún forimeallacha den Aontas, ionas go bhféadfaí bainistíocht aerfoirt den sórt sin a mheas a bheith ina SGEI más rud é go mbeadh cuid den limistéar, ar a bhféadfadh an t-aerfort a bheith ag freastal, leithlisithe ón gcuid eile den Aontas d'uireasa an aerfoirt, a mhéid lena ndéanfaí dochar dá fhorbairt eacnamaíoch agus shóisialta. I bhfianaise na faisnéise a sholáthair an Phortaingéil, dá bhrí sin, deimhníonn an Coimisiún conclúid an chinnidh tosaigh ([138]) go soláthraíonn na haerfoirt arna n-oibriú ag SGA SGEI le haghaidh an Réigiúin, agus dá n-uireasa, go gciorrófaí nascacht agus leanúnachas críche na Portaingéile agus an Aontais.

(192) Dá bhrí sin, leanann sé as an bhfaisnéis a bailíodh le linn an imscrúdaithe gurbh amhlaidh, sa ghearrthéarma agus sa mheántéarma, agus sa staid agus leis an ionchas éiginnte de dheasca phaindéim COVID-19, go bhfuil an chabhair athstruchtúrúcháin fíor-riachtanach freisin chun gar-riosca tromchúiseach suaite le leanúnachas OSPanna agus SGEInna a sholáthraíonn SATA a sheachaint, dá dtagraítear i bpointe 44(d) de Threoirlínte R&R.

(193) I bhfianaise a bhfuil thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid dá bhrí sin, go gcuireann an chabhair le forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche a bhaineann le seirbhísí aeriompair a sholáthar lena nasctar ARA sa mhéid is gur féidir seirbhísí tábhachtacha a choinneáil ar bun, lena n-áirítear OSP/SGEI, ar bhaolach, b'fhéidir, nach ndéanfadh iomaitheoirí iad a mhacasamhlú sa ghearrthéarma agus sa mheántéarma, ina n-iomláine nó a mhéid a bheadh cosúil a bheag nó a mhór lena bhfuil ann faoi láthair agus gan chruatan sóisialta, rud a d'fhéadfadh a bheith ina gcúis le hiarmhairtí diúltacha ar gheilleagar an Réigiúin ar bhonn níos leithne, i bhfianaise éifeachtaí marthanacha na géarchéime ar paindéim COVID-19 ba chúis léi (pointe 44 (b), (c) agus (d) de Threoirlínte R&R).

5.4.2.2. Plean athstruchtúrúcháin agus filleadh ar inmharthanacht fhadtéarmach

(194) Chomh maith leis sin, faoi phointe 46 de Threoirlínte R&R, ní mór deonú cabhrach athstruchtúrúcháin a bheith coinníollach ar chur chun feidhme plean athstruchtúrúcháin lena n-athbhunófaí inmharthanacht an tairbhí. Is coinníoll riachtanach é leasú a dhéanamh ar na cúiseanna ba chúis le deacracht an tairbhí, trína inmharthanacht fhadtéarmach a éascú, ionas gur féidir leis an gcabhair athstruchtúrúcháin fónamh d'fhorbairt na ngníomhaíochtaí eacnamaíocha agus na limistéar ina n-oibríonn an tairbhí. Leis an gcabhair athstruchtúrúcháin tacaítear le plean fairsing athstruchtúrúcháin lena gcuimsítear raon iomlán ghníomhaíochtaí SATA.

([137]) Cinneadh maidir le síneadh, aithrisí 57-59, a thagraíonn don mheasúnú a cuireadh in iúl in aithrisí 71 go 74 den chinneadh tosaigh.
([138]) Cinneadh tosaigh, aithris 73.

(195) Níor cheart cabhair athstruchtúrúcháin a dheonú ach amháin chun tacú le plean athstruchtúrúcháin atá réalaíoch, comhleanúnach agus forleathan, ar plean é nach mór a bhearta a cheapadh chun inmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú laistigh d'amscála réasúnta, gan aon chabhair bhreise a chur san áireamh thar an gcabhair lena dtacaítear le plean athstruchtúrúcháin SATA. Leis an bplean athstruchtúrúcháin ní mór na cúiseanna atá le deacrachtaí an tairbhí agus laigí an tairbhí féin a shainaithint, agus an bealach a dhéanfar fadhbanna foluiteacha an tairbhí a leigheas leis na bearta athstruchtúrúcháin beartaithe a leagan amach ([139]).

(196) Ní mór torthaí an athstruchtúraithe a léiriú i gcásanna éagsúla, go háirithe trí pharaiméadair feidhmíochta agus na príomhthosca riosca intuartha a shainaithint. Ní mór toradh iomchuí ar an gcaipiteal a infheistíodh teacht as filleadh an tairbhí ar an inmharthanacht tar éis costais a chumhdach, gan bheith ag brath ar thoimhdí dóchasacha maidir le tosca amhail athruithe praghais nó éilimh. Baintear amach inmharthanacht fhadtéarmach nuair atá gnóthas in ann toradh iomchuí réamh-mheasta ar chaipiteal a sholáthar tar éis a chostais uile a chumhdach lena n-áirítear dímheas agus muirir airgeadais agus nuair atá sé in ann dul san iomaíocht ar an margadh ar a fhiúntais féin freisin ([140]).

Measúnú ar na toimhdí atá mar bhun leis na réamh-mheastacháin airgeadais

(197) Tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil réamh-mheastacháin an tairbhí maidir le téarnamh an aerthráchta bunaithe ar fhoinsí iontaofa tionscail (aithris 43), agus go dtacaíonn na forbairtí is déanaí le téarnamh fheidhmíocht aerlínte SATA ar ais chuig leibhéal 2019. Tá cros-seiceáil déanta ag an gCoimisiún ar na toimhdí is bun leis an bplean athstruchtúrúcháin. Ina leith sin, san ionchas is déanaí ó IATA ó mhí an Mhárta 2022 ([141]) i dtéarmaí líon foriomlán na dtaistealaithe, bheadh an tionscal aerlíne ar ais chuig leibhéil 2019 idir 2023 agus 2024, agus feabhsuithe i gceist i margaí móra an Atlantaigh Thuaidh agus laistigh den Eoraip (agus ionchas níos dóchasaí agus é curtha i gcomparáid le hionchas IATA ó mhí na Samhna 2021). Bunaithe ar na sonraí a sholáthair an Phortaingéil, [...] ([142]). Tacaíonn torthaí deiridh láidre 2021 leis sin agus ardú [...] % ar ioncaim agus ardú [...] % ar EBITDA (neamhiniúchta fós) vs. an plean athstruchtúrúcháin, agus bhí tús láidir le feiceáil in 2022 freisin, agus áirithintí ó phaisinéirí sa chéad leath réamh-mheasta chun fás [...] % a shroicheadh i gcomparáid leis an tréimhse chéanna in 2019. Tugann an Coimisiún dá aire freisin, bunaithe ar ionchas IATA, go bhféadfadh coinne a bheith le téarnamh níos tapúla fós i gcás eitiltí intíre (lena bhfuil coinne leibhéil 2019 a shroicheadh faoi 2023) agus i gcás eitiltí turasóireachta, agus dá bhrí sin, faigheann an Coimisiún gurb inchreidte an fás ar ioncam atá réamhaisnéisithe ag SATA. Le réamh-mheastacháin ioncaim an tairbhí, léirítear le réasún go bhfuil úsáid fheabhsaithe á baint as acmhainneacht flít agus as optamú eitiltí i gcomhréir le meánfhigiúirí an tionscail, mar aon leis an gcorrlach le haghaidh dul chun cinn i naisc na nAsór i gcomparáid le hoileáin eile san Aontas (aithrisí 65 agus 66). Maidir leis na réamh-mheastacháin ar na costais, braitheann filleadh an tairbhí ar an mbrabúsacht go mór ar athnuachan flít lena laghdófar costais oibriúcháin, lena n-áirítear breosla, costais saothair a laghdú mar aon le hathchaibidliú conarthaí soláthair, mar a thuairiscítear in aithrisí 44 go 46. Glactar leis ó thaobh na mbeart sin de go dtabharfar luach saothair oiriúnach i leith OSPanna (nach ríomhtar cúiteamh dóibh bunaithe ar chostais oibriúcháin a thuilleadh mar ab amhlaidh roimh an athstruchtúrú) nó de rogha air sin, tarraingt siar ó OSPanna a chomhlíontar faoi láthair agus na hAsóir á nascadh le mórthír na Portaingéile agus/nó le Maidéara.

(198) Maidir le réamh-mheastacháin ar chostais saothair, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil comhaontuithe sínithe cheana féin ag an tairbhí lena cheardchumainn uile (aithrisí 47 go 50). Déantar foráil leis na comhaontuithe sin maidir le [...]. Thairis sin, tá laghdú [...] fostaí [...] faighte ag an tairbhí cheana féin (aithris 49 (b)(3). Tríd is tríd, ós rud é go bhfuil caibidlíochtaí bainte amach cheana féin ag an tairbhí maidir leis an gcuid is mó de na toimhdí is bun leis na réamh-mheastacháin ar chostais saothair, faigheann an Coimisiún go bhfuil na réamh-mheastacháin sin inchreidte ([143]).

(199) Measann an Coimisiún go gcuireann na gnéithe seo a leanas le hinchreidteacht na réamh-mheastachán airgeadais freisin: (i) d'aithin an tairbhí bearta iolracha cheana féin agus chuir sé tús lena gcur chun feidhme, ar bearta iad arb é is aidhm dóibh costais eile seachas costais saothair agus breosla a laghdú (aithrisí (45) agus (46); (ii) díríonn an plean athstruchtúrúcháin ar an ngnó eitlíochta agus samhlaítear ann go ndíolfar leas tromlaigh in Azores Airlines (aithris (51), rud a chuir le deacrachtaí an tairbhí (roinn 2.2) agus na gnólachta seirbhísí láimhseála ar an talamh (aithris (54); agus (iii), an rogha mhalartach ó thaobh na híogaireachta de, a chuimsítear i staid an droch-cháis, agus a thagraíonn don úsáid mhalartach a d'fhéadfaí a bhaint as aerárthaí i gcás nach mbeidh OSPanna á n-oibriú ag Azores Airlines amach anseo (aithrisí (58 go 60), tá an rogha mhalartach sin inchreidte freisin, toisc go dtacaítear léi le hiarrataí ar luachaintí le haghaidh eitiltí cairtfhostaithe agus le húsáidí malartacha bailí na n-aerárthaí agus na n-acmhainní atá i gceist in oibriú na mbealaí OSP anois.

([139]) Pointí 45, 47 agus 48 de Threoirlínte R&R.
([140]) Pointí 50 go 52 de Threoirlínte R&R.
([141]) Féach preaseisiúint IATA an 1 Márta 2022 https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/.
([142]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 18 Feabhra 2022, lch. 1.
([143]) Faisnéis a chuir an Phortaingéil isteach ó mhí Aibreáin 2021, *Achoimre ar choigilteas féideartha i bplean athstruchtúrúcháin SATA*.

(200) Chun measúnú a dhéanamh ar na réamh-mheastacháin airgeadais, rinne an Coimisiún comparáid idir corrlach ionchasach EBIT an tairbhí (i.e. EBIT roinnte ar ioncaim) in 2025 agus corrlach sampla d'aerlínte ar soláthraíodh réamhaisnéisí ó anailísithe stocmhargaidh don bhliain chéanna lena aghaidh san imscrúdú foirmiúil ([144]). Is é 8-12 % an meánchorrlach EBIT i sampla níos leithne, agus tá coinne leis gur […] %-[…] % meánchorrlach EBIT an tairbhí le haghaidh ghnó aerlíne SATA agus […] % i gcás ghníomhaíocht bainistíochta aerfoirt SGA lena n-áirítear insreabhadh airgid na gcúiteamh lena bhfuil coinne. Chomh maith leis sin i bhfianaise an fhíorais gur soláthar OSPanna agus SGEInna is mó a bhíonn i gceist le gníomhaíocht an tairbhí, agus go bhfuil spriocanna costais agus ioncaim an tairbhí sách gar do na spriocanna den sórt sin atá ag aerlínte eile, faigheann an Coimisiún go bhfuil na toimhdí is bun leis an bplean athstruchtúrúcháin inchreidte.

Measúnú ar fhilleadh an tairbhí ar inmharthanacht

(201) Níor chuir an Coimisiún ábhair amhrais in iúl maidir le filleadh an tairbhí ar an inmharthanacht sa chinneadh maidir le síneadh ach oiread. Déanfaidh an Coimisiún measúnú dá ainneoin sin, i bhfianaise na bhfigiúirí a tugadh cothrom le dáta agus a chuir an Phortaingéil isteach, ar cé acu, ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin in 2025, a bhfuil nó nach bhfuil coinne ag an tairbhí le ráta toraidh leordhóthanach óna oibríocht a ghiniúint agus go mbeidh sé in ann dul san iomaíocht ar a fhiúntas féin.

Inmharthanacht eintitis rialaithe SATA tar éis an athstruchtúrúcháin

(202) Tar éis dhífheistiú beartaithe an aonaid nua seirbhísí láimhseála ar an talamh agus an leasa urlámhais 51 % in Azores Airlines faoi 2026, ní bheidh i gceist leis na heintitis a bheidh fágtha faoi rialú SATA ach SATA Air Açores agus SGA, a bhfuil an dá cheann díobh ag comhlíonadh OSPanna agus SGEInna. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún maidir leis an measúnú ar an bhfilleadh ar an inmharthanacht, gur cheart an ghné sin a chur san áireamh leis agus dá bhrí sin, gur cheart an measúnú a shrianadh chun nach n-áireofar ann ach na réamh-mheastacháin a bhaineann leis an dá eintiteas sin.

(203) Oibreoidh SATA Air Açores de bhun chonradh OSP a dhámh Réigiún na nAsór air ar feadh ré 5 bliana, agus gheobhaidh sé an cúiteamh conarthach OSP le haghaidh a sheirbhísí. Ar an gcaoi chéanna, leanfaidh SGA ar aghaidh le seirbhísí SGEI a sholáthar do na cúig aerfort bheaga a oibríonn SGA. I bhfocail eile, beidh an imlíne ghnó a bheidh fágtha faoi rialú SATA teoranta agus ní dhéanfar léi ach OSPanna a chomhlíonadh mar sholáthraí seirbhíse eisiach i mbealaí idir na hoileáin agus gnó na n-aerfort áitiúil a bhaineann le SGEI a bhainistiú. Chun léiriú a thabhairt, is iomchuí tagairt don treoraíocht a leagtar amach sa Chreat um Státchabhair i bhfoirm cúiteamh seirbhíse poiblí ("Creat SGEI") ([145]) i gcás an mheasúnaithe maidir le cé acu a bheadh nó nach mbeadh SATA Air Açores agus SGA in ann toradh iomchuí ar chaipiteal a sholáthar tar éis dóibh a gcostais uile a chumhdach. Leagtar amach le Creat SGEI i bpointe 36 maidir le ráta toraidh ar chaipiteal, nach dtéann thar an ráta babhtála ábhartha a chomhfhreagraíonn do ré na hiontaoibhe móide préimh 100 bonnphointe, go meastar an ráta toraidh sin a bheith réasúnach in aon chás.

(204) De réir na ngníomhartha iontaoibhe ábhartha, is é 5 bliana an ré le haghaidh OSPanna a dámhadh ar SATA Air Açores (féach aithris 19), agus mar aon leis sin, tá an ré le haghaidh na seirbhísí SGEI do na cúig aerfort inathnuaite gach 5 bliana (féach aithris 22), agus is é an euro airgeadra na gconarthaí. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gurb é babhtáil EURIBOR 6 mhí (ráta táirgthe idirbhainc an euro) ar aibíocht 5 bliana an ráta babhtála ábhartha mar chomparáid, rud atá cothrom le 0.527 % ([146]). Dá réir sin, ba é 1.527 % an tagairt mar chomparáid. Ó 2023 agus go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, le EBIT EUR […] milliún d'imlíne laghdaithe na cuideachta (Tábla 1.A), sholáthrófaí [...], á thógáil mar íosráta le haghaidh soláthraí SGEI/OSP. Ina theannta sin, is é [...] % a bheidh i gcorrlach EBIT le haghaidh SATA Air Açores agus SGA in éineacht le chéile ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, rud a bheidh i gcomhréir freisin le tagarmharc corrlaigh 8-12 % an tionscail in 2018/2019 ([147]). Ar an mbonn sin, is cosúil go bhfuil an toradh a bhfuil coinne leis ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin oiriúnach.

([144]) Áirítear an méid seo a leanas sa sampla: Lufthansa, Norwegian, Eurowings, Ryanair, IAG, Easyjet, Wizz Air agus Brussels Airlines (féach aithris (55)).

([145]) Teachtaireacht ón gCoimisiún – Creat an Aontais Eorpaigh maidir le Státchabhair i bhfoirm cúiteamh seirbhíse poiblí (2011), IO C 8, 11.1.2012, lch. 15.

([146]) https://www.chathamfinancial.com/technology/european-market-rates

([147]) Tagarmharc arna úsáid ag SATA le haghaidh chomparáid Azores Airlines leis an tagarmharc tionscail (féach Iarscríbhinn 1, Plean Gnó SATA 2021-25, sleamhnán 69).

Inmharthanacht imlíne iomlán Ghrúpa SATA tar éis an dífheistithe

(205) Déanfaidh an Coimisiún measúnú freisin ar na torthaí foriomlána le haghaidh Ghrúpa SATA ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, i.e. agus an scairshealbhú 49 % atá fágtha in Azores Airlines á chur san áireamh freisin. I leith chumas foriomlán an tairbhí toradh leordhóthanach a ghiniúint óna oibríochtaí in 2025, is gnáthchur chuige é an toradh ar an gcaipiteal arna úsáid (ROCE) in 2025 a chur i gcomparáid le meánchostas ualaithe an chaipitil (WACC). Más mó an chéad cheann ná an ceann deireanach, tá oibríochtaí cuideachta in ann brabúis leordhóthanacha a ghiniúint chun a costas caipitil a chumhdach, ar léiriú é ar inmharthanacht na cuideachta sin.

(206) ROCE an tairbhí, a bhfuil a ríomh ag brath ar na réamh-mheastacháin airgeadais a mheas an Coimisiún a bheith inchreidte in aithrisí (197) go (200), tá coinne leis gur [...] % a bheidh sa ROCE sin in 2025 (Tábla 1.A). Tá luach ROCE [...] % lena bhfuil coinne le haghaidh SATA níos airde ná WACC de [...] % (aithris 55). Tá údar iomchuí leis na comhpháirteanna WACC, bunaithe ar shonraí margaidh agus ar fhaisnéis airgeadais faoi phiaraí an tairbhí arna n-aisghabháil ó Orbis agus ó Bloomberg ([148]). Dá bhrí sin, measann an Coimisiún go mbeidh an tairbhí in ann filleadh ar inmharthanacht in 2025, [...].

(207) Thairis sin, tá ROCE an tairbhí lena bhfuil coinne in 2025, lena n-áirítear an ghnólacht aerfoirt, [...] ná ROCE airmheánach 2019 (11,8 %) na n-aerlínte a liostaítear in aithris (56). Is léiriú breise é sin ar fhilleadh an tairbhí ar a inmharthanacht, ós rud é go raibh na haerlínte sin, in 2019, in ann dul san iomaíocht sa mhargadh ar a fhiúntas féin.

(208) Maidir le cumas an tairbhí dul san iomaíocht ar a fhiúntas féin ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, beidh méid an-bheag agus raon feidhme oibríochtaí teoranta ag SATA a bheidh comhdhéanta de OSPanna a chomhlíonadh agus fíor-SGEInna a sholáthar le conarthaí arna ndámhachtain ag Réigiún na nAsór, rud lena dteorannaítear rioscaí tráchtála. Le OSPanna den sórt sin tugtar cobhsaíocht oibríochtaí agus ní shamhlaítear éagsúlú leis an bplean athstruchtúrúcháin chun gníomhaíochtaí níos baolaí a chuimsiú, chun go gceadófaí le hacmhainneacht creidmheasa SATA rochtain a fháil ar mhargaí cistiúcháin phríobháidigh gan aon chabhair ó Réigiún na nAsór tar éis an athstruchtúrúcháin.

(209) I dteannta an cháis bhunlíne, sholáthair an Phortaingéil cás díobhálach freisin ar feadh ré an phlean athstruchtúrúcháin go dtí deireadh 2025 (aithris 60). I bhfianaise na bhforbairtí dearfacha a bhaineann leis na príomhtháscairí a cláraíodh sna chéad trí ráithe de 2021 (aithris 52), is coimeádach é an cás díobhálach. Sa chás ina mbeadh 15 % níos lú d'ioncam agus nárbh ann d'aon oibleagáid OSP, ghinfeadh an tairbhí EBIT dearfach ón […] (Tábla 3). Maidir le cumas an tairbhí rochtain a fháil ar mhargaí caipitil agus dul san iomaíocht ar a fhiúntas féin in 2025, bheadh an cumas sin mórán mar a chéile leis an mbunchás toisc go mbeadh an staid chothromais ag dul i bhfeabhas go leanúnach agus go dtiocfaidh sé chun bheith dearfach ó 2026 amach (EUR [...] milliún) agus nach dtabhódh Azores Airlines costais neamhchúititheOSPanna in aon chás. Cé go léirítear tionchar diúltach ar bhrabúsacht agus ar acmhainneacht creidmheasa an tairbhí leis an gcás díobhálach, ní chuireann sé filleadh SATA ar an inmharthanacht faoi 2025 i mbaol.

(210) Ar na cúiseanna a leagtar amach thuas, measann an Coimisiún, le cur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin, gur cheart go mbeadh an tairbhí in ann dul san iomaíocht ar a fhiúntas féin gan tuilleadh cúnaimh tarrthála ná cabhrach athstruchtúrúcháin tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin ag deireadh 2025.

Conclúid maidir le forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha agus réimsí eacnamaíocha

(211) Mar fhocal scoir, measann an Coimisiún go bhfuil plean athstruchtúrúcháin an tairbhí réalaíoch, comhleanúnach agus inchreidte. Dá réir sin, tá sé oiriúnach inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí a athbhunú, laistigh de thréimhse réasúnta ama, gan a bheith ag brath ar a thuilleadh Státchabhrach. Dá bhrí sin, comhlíonann an chabhair athstruchtúrúcháin na ceanglais dá bhforáiltear i bpointe 44(b), (c) agus (d) agus i bpointe 46 de Threoirlínte R&R, rud a chuireann dá bhrí sin le forbairt ghníomhaíocht eacnamaíoch na seirbhísí aeriompair lena nasctar an Phortaingéil, i gcomhréir le hAirteagal 107(3), pointe (c) CFAE.

([148]) Ríomhtar WACC mar mheán ualaithe chostas cothromais an tairbhí (16 %) agus chostas an fhiachais tar éis cánach (9.1 %), agus na hualaí cothrom le spriocfhiachas an tairbhí le fiachas móide cóimheas cothromais (473.8 %), i gcomhréir leis an modheolaíocht chaighdeánach. Ráta saor ó riosca atá comhdhéanta de mheántoradh Bhannaí Azores 2030 go dtí aibíocht na mbannaí (Bloomberg), de phréimh riosca margaidh ón gcoitiantacht tionscail *Equity Market Risk Premium – Research Summary – 2020 – KPMG*, toimhde IMAP maidir le préimheanna le haghaidh cuideachtaí beagchaipitlithe agus préimheanna le haghaidh cuideachtaí ultra-fhorimeallacha. Leathadh fiachais chorparáidigh TAP 4 3/8 2023, sprioc-D/E ó Bloomberg (piaraí roghnaithe).

5.4.3. *Is mó éifeachtaí dearfacha na cabhrach ar fhorbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha ná na héifeachtaí diúltacha, ó thaobh saofaí iomaíochta agus éifeachtaí díobhálacha ar thrádáil*

(212) Chun measúnú a dhéanamh ar cé acu a dhéantar nó nach ndéantar difear míchuí don iomaíocht agus do choinníollacha trádála, is gá scrúdú a dhéanamh ar riachtanas, éifeacht dreasachta, oiriúnacht agus comhréireacht na cabhrach, agus trédhearcacht a áirithiú. Is gá freisin éifeachtaí na cabhrach ar an iomaíocht agus ar thrádáil a scrúdú agus éifeachtaí dearfacha na cabhrach a mheas chun na gníomhaíochtaí eacnamaíocha agus réimsí eacnamaíocha dá bhfuil sé i gceist ag an gcabhair tacaíocht a thabhairt a fhorbairt, mar a thuairiscítear i roinn 5.4.2, in aghaidh a héifeachtaí diúltacha ar an margadh inmheánach.

5.4.3.1. Riachtanas agus éifeacht dreasachta

(213) Faoi phointe 53 de Threoirlínte R&R, na Ballstáit a bheartaíonn cabhair athstruchtúrúcháin a dheonú, ní mór dóibh comparáid a sholáthar le cás inchreidte malartach nach mbaineann le Státchabhair, lena léirítear nach mbainfear amach forbairt na ngníomhaíochtaí eacnamaíocha ná na limistéar a lorgaítear leis an gcabhair, dá dtagraítear i roinn 3.1.1 de Threoirlínte R&R, nó go mbainfí sin amach ar leibhéal níos lú. Chomh maith leis sin, ní mór do na Ballstáit a thaispeáint go ndéanfaí an tairbhí a athstruchtúrú, a dhíol nó a fhoirceannadh ar bhealach nach mbeadh forbairt na ngníomhaíochtaí ná na réimsí eacnamaíocha lena mbaineann bainte amach in éagmais na cabhrach (pointe 59 de Threoirlínte R&R) .

(214) Is é is cuspóir don chabhair athstruchtúrúcháin cosc a chur le SATA dul as gnó, agus leis sin staid teipe margaidh agus cruatain shóisialta, lena gcoiscfí forbairt seirbhísí aeriompair lena nasctar Réigiún na nAsór leis an mórthír, a sheachaint. Baintear an cuspóir sin amach trí chur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin, rud a mhaoinítear go páirteach leis an gcabhair athstruchtúrúcháin. Taispeánann an plean athstruchtúrúcháin sa ghearrthéarma, gan tacaíocht leachtachta, nárbh fhéidir le SATA leanúint d'aeriompar fíor-riachtanach a sholáthar, oibleagáidí airgeadais a chomhlíonadh ná rochtain a bheith aige ar mhargaí airgeadais (aithrisí 64) agus (176). San fhadtéarma, i bhfianaise an ollchothromais dhiúltaigh (EUR - 319.5 milliún in 2021) a leanfadh ar aghaidh ar feadh tréimhse fhada, [...]. Dá bhrí sin, tá gá leis an gcabhair athstruchtúrúcháin le haghaidh chur i gcrích rathúil an phlean athstruchtúrúcháin, a bhféachtar lena chur chun feidhme, dá réir sin, le forbairt seirbhísí aeriompair lena nasctar Réigiún na nAsór a éascú.

(215) Ar bhonn an mheasúnaithe thuas ar an ngá le hidirghabháil ón Stát, tagann an Coimisiún ar an gconclúid freisin go bhfuil éifeacht dreasachta ag an gcabhair, toisc gur beagnach cinnte go dteipfeadh ar SATA gan an chabhair athstruchtúrúcháin, rud a bhainfeadh den phobal áitiúil uirlis forbartha sóisialta agus eacnamaíche fhíor-riachtanach, rud lena bhfágtar go gcomhlíontar na ceanglais a leagtar amach i bpointí 38(d) agus 59 de Threoirlínte R&R.

5.4.3.2. Oiriúnacht

(216) Faoi phointí 38(c) agus 54 de Threoirlínte R&R, ní mheasfar cabhair athstruchtúrúcháin a bheith comhoiriúnach leis an margadh inmheánach más féidir an cuspóir céanna a bhaint amach le bearta nach bhfuil chomh saobhach céanna. Mar a leagtar síos le pointe 58 de Threoirlínte R&R, ní mór na hionstraimí cabhrach roghnaithe a oiriúnú do cheist sócmhainneachta nó leachtachta an tairbhí lena bhfuil sé beartaithe aghaidh a thabhairt uirthi.

(217) Tá fadhbanna sócmhainneachta agus leachtachta roimh SATA, is gá don chabhair athstruchtúrúcháin aghaidh a thabhairt orthu go cuí. Le meascadh an chaipitil úir agus an fhiachais ráthaithe a sholáthraítear mar chabhair athstruchtúrúcháin, tugtar aghaidh an tráth céanna ar staid mhórmheathlaithe chothromas SATA, atá an-diúltach, agus déantar seirbhísiú ar an bhfiachas atá ann cheana agus na riachtanais le sreabhadh airgid le haghaidh gnáthoibríochtaí á gcomhlíonadh freisin.

(218) Ina leith sin, measann an Coimisiún gurb iomchuí an chabhair athstruchtúrúcháin EUR 453.25 milliún do SATA a mhéid a bhaineann le foirm na cabhrach, ar dhá phríomhchúis: (i) i bhfianaise gur gnóthas atá i gcruachás é SATA ag a raibh cothromas diúltach in 2020 agus in 2021 (aithris 31), in éagmais na cabhrach athstruchtúrúcháin lena gcuirfí feabhas ar a sócmhainneacht, ní bheadh an tairbhí in ann go leor cothromais a thógáil chun caillteanais roimhe seo a fhritháireamh agus chun bheith in ann cistiú fadtéarmach suntasach a mhealladh i margaí caipitil, agus (ii) taispeánann na réamh-mheastacháin leachtachta, in éagmais na cabhrach athstruchtúrúcháin, go mbeadh suíomh airgid diúltach ag an tairbhí go dtí 2023, rud a rachadh in olcas gan instealltaí cothromais, tiontú fiachais i gcothromas nó ráthaíochtaí poiblí le haghaidh shuim na leachtachta nach bhfuil SATA in ann rochtain a fháil uirthi ar dhálaí an mhargaidh. Ar an dá chúis sin, tagann an Coimisiún ar an gconclúid gurb é foirm na cabhrach athstruchtúrúcháin a sholáthraítear trí bhearta cothromais den chuid is mó an bealach is iomchuí chun aghaidh a thabhairt ar fhadhbanna sócmhainneachta agus leachtachta SATA.

(219) Tagann an Coimisiún ar an gconclúid, dá bhrí sin, trí aghaidh a thabhairt ar shaincheisteanna sócmhainneachta agus leachtachta SATA go hoiriúnach, go bhfuil an chabhair athstruchtúrúcháin iomchuí.

5.4.3.3 Comhréireacht, ranníocaíocht dhílis agus comhroinnt dualgas

(220) Déantar foráil le Treoirlínte R&R, nach mór nach airde an chabhair athstruchtúrúcháin ná an t-íosmhéid is gá chun a cuspóir a bhaint amach ([149]). Ní mór méid agus déine na cabhrach athstruchtúrúcháin a theorannú don íosmhéid is gá chun go bhféadfar an t-athstruchtúrú a dhéanamh, i bhfianaise na n-acmhainní airgeadais atá ag an tairbhí, ag a scairshealbhóirí nó ag an ngrúpa gnó lena mbaineann sé ([150]). Go háirithe, ní mór leibhéal leordhóthanach ranníocaíochta dílse le costais an athstruchtúraithe agus, i gcás ina dtabharfar tacaíocht Stáit i bhfoirm lena bhfeabhsaítear staid chothromais an tairbhí, comhroinnt dualgas a áirithiú. Leis an measúnú ar na ceanglais sin cuirfear san áireamh aon chúnamh tarrthála a dheonaítear roimh ré.

Ranníocaíocht dhílis

(221) Ní mór ranníocaíocht dhílis an tairbhí leis an bplean athstruchtúrúcháin a bheith fíor agus cruinn agus ba cheart, go hiondúil, í a bheith inchomparáide leis an gcabhair a dheonaítear ó thaobh éifeacht ar staid sócmhainneachta nó leachtachta an tairbhí de. De bhun phointe 63 de Threoirlínte R&R, is gá don Choimisiún measúnú a dhéanamh ar cé acu atá nó nach bhfuil foinsí éagsúla na ranníocaíochta dílse cruinn agus saor ó chabhair. De réir phointe 64 de Threoirlínte R&R, measann an Coimisiún de ghnáth gurb oiriúnach an ranníocaíocht dhílis más ionann í agus níos mó ná 50 % de na costais athstruchtúrúcháin, seachas i staideanna imthosca eisceachtúla nó cruatan ar leith, inar féidir leis an gCoimisiún glacadh le ranníocaíocht dhílis níos ísle fad agus a bheidh sí suntasach fós. Thairis sin, i gcás ina gceanglófar amhlaidh le himthosca sonracha limistéar fóirithinte, mar shampla, i gcás ina mbeidh deacrachtaí ar leith roimh thairbhí chun maoiniú margaidh nua a chruinniú de thoradh a shuímh i limistéar fóirithinte, féadfaidh an Coimisiún glacadh le ranníocaíocht atá níos lú ná 50 % de na costais athstruchtúrúcháin chun críocha phointe 64 de Threoirlínte R&R ([151]).

(222) Ní mór don Choimisiún a fhíorú an bhfuil na foinsí éagsúla cistiúcháin don phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a thuairiscítear in aithrisí (49) agus (50), saor ó chabhair agus réadach, rud a chiallaíonn gur cinnte go leor é sin a chur i gcrích le linn don phlean athstruchtúrúcháin athbhreithnithe a bheith á chur chun feidhme, gan brabúis lena bhfuil coinne sa todhchaí a chur san áireamh. Níl ranníocaíochtaí ón Stát, amhail, sa chás atá ann faoi láthair, na ranníocaíochtaí sin arna ndéanamh ag ARA ina shuíomh mar scairshealbhóir aonair SATA dó, saor ó chabhair agus ní féidir iad a chur san áireamh sa mheasúnú.

(223) Ó na foinsí maoiniúcháin dhílis atá curtha ar aghaidh ag an bPortaingéil (aithrisí (49) agus (50)), is iad na ranníocaíochtaí le haghaidh thart ar EUR […] milliún a bhaineann leis an méid seo a leanas amháin is cosúil a bheith sách réadach agus iarbhír:

(a) bearta cuichóirithe saothair (EUR […] milliún) (aithris (49)(b)(3));

(b) coigilteas arna ghiniúint trí éifeachtúlacht oibriúcháin mhéadaithe (aithris (49)(a)), ar EUR […] milliún, agus ranníocaíochtaí ó thríú páirtithe eile, le haghaidh EUR […] milliún i dteannta athstruchtúrú flít ar EUR […] milliún (aithrisí (49)(b)(1) agus (49)(b)(2)), ar shuim fhoriomlán EUR […] milliún;

(c) muirir laghdaithe arna chaibidliú le creidiúnaithe le haghaidh EUR […] milliún (aithris (50)(3));

(d) díol sócmhainní ([…]) agus coigilteas eile ar mhéid iomlán EUR […] milliún (aithris (49)(b)(4);

(e) ranníocaíochtaí ó ioncaim dhílse chun […] (EUR […] milliún) a amúchadh agus le costas an athstruchtúrúcháin EUR […] milliún (aithrisí (50)(1) agus (50)(2)), agus

(f) maoiniú ráthaithe neamhphoiblí EUR […] milliún ó bhanc tráchtála ([…]) (aithris (50)(4)).

(224) Ar dtús, as na bearta cuichóirithe saothair ar luach EUR […] milliún (aithris (49)(b)(3)), a mhol an Phortaingéil, ní féidir ach íocaíocht slánaíochtaí athstruchtúrúcháin saothair (dara fleasc), ar EUR […] milliún, a mheas mar bhearta atá réadach agus iarbhír, toisc go bhfuil an méid íoctha amach ag SATA cheana féin agus toisc go mbaineann an íocaíocht le costais athstruchtúrúcháin a tabhaíodh mar réamhchoinníoll chun an líon fostaithe dá ndéantar foráil sa phlean athstruchtúrúcháin a laghdú. Costais láithreacha is ea na costais sin, i bhfianaise go bhfuil conarthaí saothair foirceannta agus an fhoireann laghdaithe ag SATA cheana féin, mar chuid den athstruchtúrú ar tugadh faoi

([149]) Pointe 38(e) de Threoirlínte R&R.
([150]) Pointe 61 de Threoirlínte R&R.
([151]) Pointe 98 de Threoirlínte R&R.

ó 2021, agus is féidir a mheas go bhfuil foinse maoinithe na gcostas saor ó chabhair, toisc gur íoc SATA astu le sreabhadh airgid oibriúcháin agus nach maoinítear le Státchabhair iad, ní ón gcothromas ná ó na hiasachtaí arna ráthú ag an Stát. Dá bhrí sin, is féidir íocaíocht na slánaíochtaí a mheas mar chuid de ranníocaíocht dhílis an tairbhí i leith na gcostas athstruchtúrúcháin agus is féidir a mheas gurb iarbhír an chuid sin, de réir bhrí phointe 63 de Threoirlínte R&R. I gcodarsnacht leis sin, i gcomhréir le cleachtas bunaithe an Choimisiúin, ní féidir glacadh, mar ranníocaíocht dhílis an tairbhí, le tuarastal na foirne […] le linn 2021 agus 2022 (EUR […] milliún) ná le comhaontuithe saothair athchaibidlithe le ceardchumainn chun feabhas a chur ar tháirgiúlacht an chriú (EUR […] milliún). Le coigilteas costas pá, baineann laghdú ar chostais an ghnóthais, ar costais intreacha, inmheánacha amháin iad, is gá i bhfianaise a athstruchtúrúcháin ([152]).

(225) Ar an dara dul síos, ina leith sin, maidir le ranníocaíochtaí ó thríú páirtithe nó bearta cost-éifeachtúlachta, féadfaidh siad a bheith ina bhfoinsí réadacha iarbhír ranníocaíochta dílse, ar choinníoll gur laghduithe buana ar chostais iad, arna n-íoc nó arna gcumasú ag soláthróirí seachtracha nó ag cliaint leis an tairbhí, agus go n-eascraíonn siad as comhaontuithe ceangailteacha agus go bhfuil siad éifeachtach agus nach féidir iad a aisiompú ([153]). Mheas an Coimisiún cheana go bhfuil laghduithe ar dhliteanais chonarthacha a leagtar amach i gcomhaontuithe athchaibidlithe le soláthraithe agus le léasóirí ina bhfoinsí réadacha ranníocaíochta dílse: i gcomparáid le téarmaí na gcomhaontuithe tosaigh, déantar acmhainní a shaoradh leo atá ar fáil chun costais athstruchtúrúcháin a mhaoiniú, a chaithfí a chaitheamh ar aisíoc na suimeanna iníoctha gaolmhara murach sin ([154]). Is amhlaidh atá i gcás soláthróirí agus ceannaitheoirí a gheallann, nó a leasaíonn, téarmaí a gconarthaí go daingean, rud lena ndéantar acmhainní de chuid an tairbhí a shaoradh ([155]).

(226) Maidir le laghduithe costais SATA a thagann as méaduithe ar an éifeachtúlacht oibriúcháin agus as caibidlíochtaí le soláthróirí (aithrisí (49)(a) agus (49)(b)(2)), ar luach iomlán EUR […] milliún, mar aon leis na bearta athstruchtúraithe flít (thart ar EUR […] milliún, féach aithris (49)(b)(1)), is féidir iad a mheas mar foinsí ranníocaíochta dílse réadacha, toisc go n-eascraíonn an coigilteas sin as comhaontuithe ceangailteacha atá i bhfeidhm cheana féin agus sách cinnteach dá bhrí sin go measfar mar ranníocaíocht iarbhír iad ([156]). Go deimhin, tá an éifeacht airgeadais chéanna ag bearta den sórt sin agus díscríobh fiachais in imeachtaí dócmhainneachta, ach amháin go ndéantar an éifeacht a leathadh i gcaitheamh blianta agus nach éifeacht aonuaire atá ann. Dá bhrí sin, is féidir na méideanna sin (EUR […] milliún) a chur leis an laghdú fiachais arna chaibidliú ag SATA [...] EUR […] milliún (aithris (50)(3)), chun gur cothrom le thart ar EUR […] milliún méid iomlán na ranníocaíochtaí tríú páirtí is féidir a mheas mar ranníocaíochtaí réadacha agus iarbhír. Is féidir an méid sin a mheas mar mhéid atá saor ó chabhair freisin, toisc go roinneann na bearta comhfhreagracha an t-ualach airgeadais a bhaineann le costais athstruchtúrúcháin SATA le soláthraithe agus le léasóirí a bheadh i dteideal suimeanna iníoctha níos airde ar a thorthaí dearfacha oibriúcháin SATA. Ar an gcaoi chéanna, i gcás dhíscríobh an fhiachais, rud a bhaineann le hoibreoirí poiblí agus príobháideacha araon, níl aon táscaire ann go n-eascraíonn Státchabhair as an díscríobh sin.

(227) Ar an tríú dul síos, fáltais [...] na sócmhainní agus na ngníomhaíochtaí a bhaineann le hoibreoirí turais SATA i Meiriceá Thuaidh agus coigilteas eile ar mhéid EUR […] milliún (aithris (49)(b)(4)), is féidir iad a mheas mar ranníocaíocht réadach agus iarbhír le costais athstruchtúrúcháin an tairbhí. Gineadh an t-ioncam sin cheana féin (ach amháin na fáltais as leachtú Azores Vacations America atá cainníochtaithe cheana féin agus a aistreofar chuig SATA ar chur i gcrích leachtú na cuideachta sin). Ar an gcaoi chéanna, leis na hioncaim mhéadaithe ó oibríochtaí i gcomparáid leis na réamh-mheastacháin bhunaidh sa phlean athstruchtúrúcháin, fágadh go raibh SATA in ann costais amúchadh an Fhiachais leagáide (EUR […] milliún, aithris (50)(1)) agus costais athstruchtúrúcháin eile a chumhdach (EUR […] milliún, aithris (50)(2)). Is féidir na ranníocaíochtaí dílse sin a mheas mar ranníocaíochtaí réadacha agus iarbhír, i bhfianaise go bhfuil na méideanna sin íoctha ag an tairbhí cheana féin.

([152]) Cinneadh ón gCoimisiún an 9 Samhain 2011 i gcás SA 31250 (N/2011) - Athstruchtúrú BDZ – An Bhulgáir (IO C 10, 12.1.2012, lch. 9), aithris 79: '[…] *Payroll reductions as well as future saving on costs for social security seem to be necessary restructuring measures rather than an own contribution* [Laghduithe ar an bpárolla mar aon le coigilteas amach anseo ar chostais le haghaidh na slándála sóisialta, is cosúil gur bearta athstruchtúrúcháin lena bhfuil gá iad, seachas ranníocaíocht dhílis] […]'.

([153]) Cinneadh ón gCoimisiún an 30 Aibreán 2021 i gcás SA.58101 (2020/C) agus SA.62043 (2021/N) – an Phortaingéil - Cúnamh tarrthála agus Cabhair athstruchtúrúcháin do Ghrúpa SATA (IO C 223, 11.6.2021, lch. 37), aithris 72; Cinneadh ón gCoimisiún an 26 Iúil 2021 i gcás SA.63203 (2021/N) – An Ghearmáin – Cabhair athstruchtúrúcháin le haghaidh Condor (rud nár foilsíodh fós), aithris 132(c); Cinneadh ón gCoimisiún an 12 Bealtaine 2016 i gcás SA.40419 (2015/NN) – Cabhair athstruchtúrúcháin do Polzela (IO C 258, 15.7.2016, lch. 3), aithris 119.

([154]) Cinneadh ón gCoimisiún an 8 Meitheamh 2015 maidir leis an Státchabhair a bhfuil sé beartaithe ag an tSlóivéin í a chur chun feidhme do Ghrúpa Cimos (SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N)) (IO L 59, 4.3.2016, lch. 168), aithris 80.

([155]) Cinneadh ón gCoimisiún an 20 Lúnasa 2018 i gcás SA.51408 (2018/N) – Cabhair do Terramass B.V. (IO C 406, 19.11.2018, lch. 10), aithrisí 22 agus 71.

([156]) Féach an fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 2 Nollaig 2021.

(228) Ar deireadh, an cistiú úr ó institiúid airgeadais phríobháideach ([…]) EUR […] milliún (aithris (50)(4)), nach bhfuil ráthaithe ag an Réigiún, ní féidir é a mheas mar ranníocaíocht réadach agus iarbhír i bhfianaise gur caibidlíodh leis an institiúid airgeadais cheana féin é agus gur féidir é a fhorghníomhú in 2022. Thairis sin, ós rud é go bhfuil an deis ag SATA roghnú i measc iasachtóirí oiriúnacha malartacha [...], is léiriú é féidearthacht an chistiúcháin ó infheisteoirí príobháideacha freisin ar a chumas a rochtain iomlán ar mhargaí caipitil a athbhunú agus is comhartha é go bhfuil muinín sa mhargadh arís as go bhfillfidh sé ar an inmharthanacht.

(229) Contrártha le tuairimí údaráis na Portaingéile, ní féidir a mheas gur fáltais réadacha agus iarbhír iad na fáltais ó dhíol leas tromlaigh (51 %) Azores Airlines agus na gnólachta seirbhísí láimhseála ar an talamh ar fad (aithris (51)), fiú más rud é go bhfuil sé beartaithe cheana féin go dtarlóidh sé faoi dheireadh an phlean athstruchtúrúcháin. Go háirithe, na méideanna comhfhreagracha (thart faoi EUR […] milliún), tá siad comhdhéanta d'acmhainní airgeadais lena bhfuil coinne a bhaineann le díolachán sócmhainní nár tharla fós agus, cé gur áitigh údaráis na Portaingéile a dtiomantas daingean don dífheistiú, níl próiseas an phríobháidithe tosaithe fós agus níl aon cheannaitheoir sainaitheanta ná fiú féideartha ann le haghaidh na héadála.

(230) Is é meastacháin an Choimisiúin dá bhrí sin gur é EUR [...] milliún ar a mhéad an ranníocaíocht dhílis fhoriomlán is féidir a mheas mar ranníocaíocht réadach agus iarbhír, arb é thart faoi 30 % de chostais athstruchtúrúcháin incháilithe SATA é, atá, neamhionann lena bhfuil ríofa ag an bPortaingéil (aithris (47)), cothrom le EUR [...] milliún, toisc go gcuimsítear leo agus go maoinítear iad le méid EUR 453.25 milliún na cabhrach athstruchtúrúcháin i dteannta an mhéid uasta réamhráite den ranníocaíocht dhílis. Na costais atá fágtha, amhail caipiteal oibre, beidh gá iad a chumhdach le gnáthioncaim oibriúcháin SATA nó le téarmaí íocaíochta feabhsaithe nach bhfuil sainithe fós. Is follasach go bhfuil cion measta 30 % de ranníocaíocht dhílis agus 70 % de chabhair athstruchtúrúcháin coimeádach toisc, in éagmais aon tiomantais ó cheannaitheoir sainaitheanta amháin nó ó roinnt ceannaitheoirí dá leithéid, nach gcuirtear san áireamh ann, mar ranníocaíocht atá sách iarbhír, aon fháltas ó na dífheistithe todhchaí dá dtugann an Phortaingéil gealltanas roimh an bplean athstruchtúrúcháin. Ní thugtar aird leis an gcur chuige sin ar luach todhchaíoch scaireanna Azores Airlines agus na gnólachta seirbhísí láimhseála ar an talamh. Leis na torthaí oibriúcháin dearfacha lena bhfuil coinne ag deireadh an phlean athstruchtúrúcháin le haghaidh an dá ghnólachta sin, fágtar gur dócha go dtiocfaidh ARA chuige agus go ndéanfaidh sé laghdú de bheagán dosaen milliún euro ar an méid cabhrach. In aon chás, an ranníocaíocht dhílis fhoriomlán ón tairbhí leis na costais athstruchtúrúcháin, fiú más faoi bhun an mhéid íosta 50 % a cheanglaítear de ghnáth í, féadfar glacadh léi fós, i gcomhréir le pointí 64 agus 98 de Threoirlínte R&R.

(231) Go háirithe, sna himthosca reatha, tar éis ráig phaindéim COVID-19, measann an Coimisiún go mb'fhéidir go mbeidh údar leis, ag brath ar an gcás aonair, go leanfaidh an ranníocaíocht dhílis de bheith faoi bhun na tairsí de 50 % de na costais athstruchtúrúcháin, fad a leanann sí de bheith suntasach, mar a cheanglaítear le pointe 64 de Threoirlínte R&R. Mar léiriú ar leibhéal a mheasfadh an Coimisiún a bheith iomchuí, ina chleachtas cáis, mheas an Coimisiún go bhféadfadh ranníocaíocht dhílis arb ionann agus 24 %-35 % de na costais athstruchtúrúcháin a bheith suntasach agus, dá bhrí sin, go bhféadfadh chabhair athstruchtúrúcháin, a mbeadh thart faoi 65 %-76 % de na costais athstruchtúrúcháin i gceist léi, a bheith comhréireach ([157]).

(232) I gcás SATA, measann an Coimisiún gur léirigh an Phortaingéil go bhfuil imthosca eisceachtúla i láthair a bhaineann, go háirithe, leis an bhfíoras gur cruthaíodh imthosca eisceachtúla le haghaidh na haerlíne réigiúnaí bige sin le paindéim COVID-19 agus leis na bearta a rinneadh chun í a shrianadh, i gcomhthéacs suaitheadh tromchúiseach ar an ngeilleagar de réir bhrí Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE, lena ngabhann tionchar láithreach ar na hearnálacha eitlíochta agus turasóireachta agus ar a cumas cistiú margaidh a chruinniú (aithrisí (34) go (37)), cé go dtugann an Coimisiún dá aire an fíoras gurb amhlaidh, d'ainneoin na n-imthosca mífhabhracha sin, gur éirigh le SATA méid áirithe cistiúcháin úir ón margadh a chruinniú fós mar a luaitear in aithris (228). Go háirithe, agus i bhfianaise na leibhéal oibriúcháin níos ísle a bhí nasctha leis an ngéarlaghdú ar an éileamh taistil chuig na hAsóir ó mhí an Mhárta 2020 ar aghaidh, rinneadh dochar do SATA go háirithe le paindéim COVID-19, sa bhreis ar na

([157]) I gCinneadh an 26 Eanáir 2022, SA.59974 (2021/C) – An Rómáin - Athstruchtúrú CE Oltenia (rud nár foilsíodh fós), aithrisí 214 go 219, mheas an Coimisiún gurbh inghlactha leibhéal ranníocaíochta dílse 32 % de na costais athstruchtúrúcháin. Ar an gcaoi chéanna, sa Chinneadh an 21 Nollaig 2021, SA.60165 - An Phortaingéil - Cabhair athstruchtúrúcháin do TAP SGPS (rud nár foilsíodh fós), aithris 263, ghlac an Coimisiún le ranníocaíocht dhílis a bhí cothrom le 35 % de na costais athstruchtúrúcháin. Faoi Threoirlínte R&R 1999, lenar ceanglaíodh gur cheart an ranníocaíocht dhílis a bheith suntasach, gan tairseach íosta chur i bhfeidhm a shonrú, a socraíodh ag 50 % i dTreoirlínte R&R 2004, sa Chinneadh an 24 Aibreán 2007 maidir leis an mbeart cabhrach arna chur chun feidhme ag an mBeilg mar thaca le Inter Ferry Boats (C 46/05 (ex NN 9/04 agus ex N 55/05)) (IO L 225, 27.8.2009, lch. 1), aithrisí 348-350, ghlac an Coimisiún le ranníocaíocht dhílis 24 % freisin.

caillteanais dhíreacha i ngeall ar na toirmisc thaistil agus ar na srianta taistil a ghlac na húdaráis phoiblí san Aontas, toisc gur bealaí OSP agus SGEInna sna hAsóir go príomha a oibríonn sé, rud lena bhfágtar go bhfuil cumas an-teoranta aige a sheirbhísí a éagsúlú chun gníomhaíochtaí nó cinn scríbe eile a chuimsiú. I dtéarmaí ranníocaíochta dílse, maidir le cistiú úr ar dhálaí an mhargaidh a bheith i láthair, arbh é beagnach an tríú cuid de na foinsí maoinithe a chuir an Phortaingéil ar aghaidh a bheadh i gceist léi, tá sé sin i gcomhréir le pointe 14bis den Chreat Sealadach freisin, ina soiléiríonn an Coimisiún, i bhfianaise an cháis uathúil a cruthaíodh le Covid-19, go bhféadfaidh údar a bheith leis, i gcásanna aonaracha, go bhfanfaidh ranníocaíochtaí dílse de réir bhrí phointí (62) go (64) de Threoirlínte R&R faoi bhun 50 %.

(233) Thairis sin, tugann an Coimisiún aird ar leith ar (i) fheidhm agus ar sheasamh uathúil an tairbhí i réigiún forimeallach den Aontas ar limistéar fóirithinte é freisin (pointe 98 de Threoirlínte R&R), mar aon (ii) leis an ról ríthábhachtach atá ag SATA chun an leanúnachas críche a áirithiú – trí OSPanna agus trí SGEInna - idir oileáin na nAsór, agus idir na hoileáin sin agus mórthír na Portaingéile agus Maidéara chomh maith. Maidir leis an chéad ghné, measann an Coimisiún go léiríonn an fhaisnéis a sholáthair an Phortaingéil deacracht SATA chun maoiniú nua margaidh a chruinniú i ngeall ar a shuíomh i limistéar fóirithinte de réigiún forimeallach den Aontas agus gur mó an deacracht sin ná a dheacra atá an rochtain sin do SATA i ngeall ar a sheasamh airgeadais amháin (aithris (67)). I leith an dara pointe, tugann an Coimisiún dá aire freisin, mar sholáthraí OSP/SGEI, go bhfreastalaíonn an tairbhí ar riachtanais shocheacnamaíocha shonracha agus shuaithinseacha limistéir fóirithinte i réigiún forimeallach, dá dtagraítear in Airteagal 349 CFAE. Thacaigh formhór mór na dtríú páirtithe leis an tuairim sin ina gcuid idirghabhálacha i dtaca leis an gcinneadh tosaigh agus leis an gcinneadh maidir le síneadh, tríd an ról uathúil atá ag SATA a chur i dtábhacht, is é sin gurb é an t-aon aeriompróir amháin a nascann oileáin aonaracha na nAsór, agus a sholáthraíonn aerlasta chuig na hAsóir agus a eitlíonn ón réigiún forimeallach sin den Aontas chuig Meiriceá Thuaidh (aithrisí (93) go (101)). Ar deireadh, cuireann an Coimisiún san áireamh méid agus gnó teoranta SATA san áireamh, nach bhfuil aige faoi láthair ach 13 eitleán (laghdaithe ó 15) agus, tar éis dhíol scairsheilbh urlámhais Azores Airlines ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, gan ach sé eitleán aige. Cuireann an Coimisiún an eisceacht i bhfeidhm dá bhrí sin dá ndéantar foráil i bpointe 98 de Threoirlínte R&R maidir leis an gcás atá idir lámha agus glacann sé leis an ranníocaíocht dhílis ar a ndearnadh measúnú in aithrisí (223) go (230), ar ranníocaíocht dhílis atá, in aon chás, suntasach fós.

Comhroinnt dualgas

(234) De bhun phointí 65 go 67 de Threoirlínte R&R, tacaíocht Stáit a thugtar i bhfoirm lena bhfeabhsaítear staid chothromais an tairbhí is féidir éifeacht a bheith léi scairshealbhóirí agus creidiúnaithe sóisearacha a chosaint ar iarmhairtí a rogha infheistiú sa tairbhí, lena gcruthaítear dá réir sin baol morálta agus lena mbaintear an bonn ó dhisciplín an mhargaidh. Leis an gcabhair athstruchtúrúcháin ní dhreasaítear baol morálta ná tógáil rioscaí iomarcacha a chuaigh chun tairbhe do scairshealbhóirí nó creidiúnaithe. Go deimhin, bhí ARA, atá anois ina sholáthraí cabhrach ag déanamh formhaoirseacht agus ag déanamh chinntí straitéiseacha agus tráchtála uile SATA ina cháil mar scairshealbhóir aonair, cé nár cistíodh oibríocht na cuideachta le cistiú fofhéich ná hibride (ionsú caillteanais) ar dócha go ndéanfar é a dhíscríobh go páirteach i gcomhréir le ceanglais comhroinnte dualgas Threoirlínte R&R.

(235) Ós rud é go bhfuil SATA faoi úinéireacht iomlán ARA, sna himthosca atá ann faoi láthair, maidir le feabhsú staid chothromais an tairbhí agus aon bhuntáiste féideartha a shamhlaítear go n-eascróidh as athstruchtúrú rathúil le tacaíocht na cabhrach arna soláthar ag ARA, lena n-áirítear fáltais ó dhíolacháin ó dhífheistithe sócmhainní réamhthuartha, fabhrófar chuig an deontóir cabhrach iad go hiomlán ina cháil mar scairshealbhóir aonair. Is féidir an chomhroinnt dualgas ag scairshealbhóirí atá ann cheana a mheas mar rud neamhábhartha sa chás láithreach mar sin. Bhí caibidlíocht ar siúl ag SATA agus ARA le bainc agus le hinstitiúidí airgeadais eile, le tamall fada, maidir leis na méideanna fiachais de chuid SATA atá gan íoc. D'aontaigh creidiúnaithe sinsearacha le laghduithe ar an leathadh cheana féin mar aon le haibíocht níos faide, chomh maith le laghduithe úis agus coimisiún (aithris (50)), lena laghdófar eis-sreafaí airgid SATA amach anseo, ar cuideachta faoi úinéireacht phoiblí ar fad í, nach féidir a deacrachtaí airgeadais a thaifeadadh go barúlach ach amháin dá scairshealbhóir aonair, ARA. Thairis sin, mar a mhíníonn an Phortaingéil (aithrisí (111) go (112)), is iasachtaí é ARA ar na margaí airgeadais domhanda, agus ráthóir fhiachas airgeadais SATA chomh maith, rud lena bhfágtar go bhféadfaí dochar a dhéanamh le díscríobh fiachais do mhuinín an mhargaidh maidir le ARA féin, in éineacht le héifeacht iarmharta fhéideartha do chuideachtaí eile in earnáil phoiblí an Réigiúin.

(236) I bhfianaise a bhfuil thuas, measann an Coimisiún go gcomhlíonann an chabhair athstruchtúrúcháin coinníollacha Threoirlínte R&R i leith na comhréireachta, na ranníocaíochta dílse agus na comhroinnte dualgais.

5.4.3.4 An prionsabal "uair amháin, an uair dheiridh"

(237) Chun a áirithiú go mbeidh éifeachtaí diúltacha na cabhrach teoranta chun éifeachtaí míchuí ar iomaíocht agus trádáil a sheachaint agus chun a áirithiú go mbeidh an chothromaíocht fhoriomlán dearfach ([158]), ní mór cabhair a dheonú do ghnóthais atá i gcruachás i gcomhréir leis an bprionsabal "uair amháin, an uair dheiridh". I bhfianaise an phrionsabail sin, is gá an chabhair sin a theorannú ar feadh tréimhse 10 mbliana.

(238) Ní cheadaíonn an Coimisiún cabhair athstruchtúrúcháin ach chun tacú le haon oibríocht athstruchtúrúcháin amháin, agus ar choinníoll, más iomchuí, go mbeidh níos mó ná 10 mbliana caite tar éis deonú cabhrach athstruchtúrúcháin roimhe sin nó tar éis deireadh a bheith tagtha leis an bplean athstruchtúrúcháin nó stop a bheith curtha le cur chun feidhme an phlean sin ([159]). Más rud é gur deonaíodh an chabhair sin, ceadaíonn an Coimisiún eisceachtaí ar an riail sin go háirithe i gcás inarb ann don chabhair athstruchtúrúcháin tar éis cúnamh tarrthála mar chuid d'oibríocht athstruchtúrúcháin aonair nó in imthosca eisceachtúla nach féidir a thuar agus nach bhfuil an tairbhí freagrach astu ([160]).

(239) Tacaíonn an chabhair athstruchtúrúcháin do SATA le haon oibríocht athstruchtúrúcháin amháin, ar tugadh fúithi ó dheireadh 2020 cheana féin agus a mhairfidh go dtí deireadh 2025. Tugann an Coimisiún dá aire, mar chuid den oibríocht sin, gur thug an Phortaingéil fógra faoin gcúnamh tarrthála agus gur fhormheas an Coimisiún deonú na tacaíochta leachtachta do SATA faoi phointe 103 de Threoirlínte R&R. D'fhormheas an Coimisiún deonú na tacaíochta sin idir nuair a cuireadh imscrúdú foirmiúil ar an gcúnamh tarrthála ar bun agus nuair a bhí síneadh á chur leis an imscrúdú sin go gcuimseofaí an chabhair athstruchtúrúcháin, chun gníomhaíochtaí fíor-riachtanacha SATA a choinneáil ar bun, ar ghníomhaíochtaí iad a bhaineann le soláthar OSPanna i réimse an aeriompair chuig Réigiún na nAsór agus le bainistíocht agus le hoibriú SGEInna sna haerfoirt sa Réigiún sin. Dá bhrí sin, ní raibh d'éifeacht le deonú na tacaíochta sin cosc a chur le SATA an chabhair athstruchtúrúcháin atá i gceist a fháil.

(240) A mhéid a bhaineann le Státchabhair eile arna deonú do SATA roimhe seo agus a d'fhéadfadh a bheith ábhartha maidir le cur i bhfeidhm an phrionsabail "uair amháin, an uair dheiridh", tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil cabhair chúitimh EUR 12 mhilliún formheasta aige do SATA faoi Airteagal 107(2), pointe (b), CFAE in imthosca tharlú eisceachtúil phaindéim COVID-19 ([161]). Ní hionann an chabhair sin, áfach, agus cúnamh tarrthála ná cabhair athstruchtúrúcháin roimhe seo: cúitítear leis an gcabhair sin an damáiste arbh é ráig COVID-19 ó 19 Márta 2020 go 30 Meitheamh 2020 ba chúis leis agus cumhdaítear léi costais nach dtabhódh SATA in éagmais na srianta aerthaistil arna bhforchur ar fhoras na sláinte poiblí agus arna spreagadh ag an tarlú eisceachtúil sin. Go háirithe, costais eile a thabhaigh SATA ó 19 Márta 2020 go 30 Meitheamh 2020 de thoradh srianta rialtais nár thoirmisc thaistil/ná shrianta aerthaistil iad, mar aon le laghdú ar an éileamh a d'eascair as suaitheadh tromchúiseach eacnamaíoch ar gheilleagar na Portaingéile in 2020-2021, fágadh as an áireamh na costais sin ó thaobh an chúitimh de.

(241) A mhéid a bhaineann le cúitimh le haghaidh OSPanna agus SGEInna, bhí seirbhísí á soláthar ó 1996 i leith ag SATA Air Açores ar na 14 bhealach idir na hoileáin dá dtagraítear in aithris (19) faoi OSPanna a forchuireadh de réir, i dtosach báire, Rialachán (CEE) Uimh. 2408/92 agus, níos déanaí, Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008. Cuimsíodh na OSPanna sin i gconarthaí lenar soláthraíodh cúiteamh ar an tseirbhís arna soláthar ar bhonn mhodh *ex ante* chun cúiteamh a ríomh, liúntas bliantúil agus sásra um choigeartuithe cúitimh lenar áirithíodh nach mbeadh róchúiteamh ann. Ar an gcaoi chéanna, an SGEI a sholáthair SGA, leagtar amach i gconradh lamháltais é, lena gcuimsítear cúiteamh a chinntear *ex ante* ar feadh thréimhse na hiontaoibhe sin. Ba é ba chuspóir agus ab éifeacht don chúiteamh sin a dheonú do SATA na costais a chumhdach a bhain leis na OSPanna agus na SGEInna lena mbaineann a fheidhmiú, agus gan SATA a tharrtháil ná a athstruchtúrú.

(242) Ar deireadh, maidir le méaduithe SATA ar an gcaipiteal roimhe seo, a shuibscríobh an Réigiún in 2017-2020, de réir na Portaingéile, bhí siad ina gcúiteamh ar chostais OSP agus SGEI a thabhaigh SATA agus, go háirithe, deonaíodh iad chun easnamh oibríochtúil Azores Airlines idir 2009 agus 2019 a chumhdach go páirteach, ar easnamh é sin a bhain le soláthar na seirbhísí lenar comhlíonadh OSPanna nó SGEInna ar na bealaí chuig an mórthír agus chuig Maidéara (aithrisí (106) agus (107)), mar aon leis na bealaí ó na hAsóir chuig Meiriceá Thuaidh (aithris (108)). Dar le Ryanair, i ngeall ar na méaduithe ar an gcaipiteal, nár cheart don Choimisiún aon chúnamh tarrthála i bhfabhar SATA a údarú, toisc nár cheart géarchéim COVID-19 a mheas mar eisceacht ar an bprionsabal "uair amháin, an uair dheiridh".

([158]) Pointe 38(f) de Threoirlínte R&R.
([159]) Pointí 70 agus 71 de Threoirlínte R&R.
([160]) Pointí 72(a) agus 72(c) de Threoirlínte R&R.
([161]) Cinneadh ón gCoimisiún i gcás SA.61771 (2021/N) COVID-19 - SATA - Cúiteamh ar dhamáistí ag eascairt as teagmhais urghnácha, (IO C 285, 16.7.2021, lch. 7).

(243) Meabhraíonn an Coimisiún i leith bealaí laistigh den Aontas, nach mbeadh aon chúiteamh arna éileamh le haghaidh na tréimhse atá caite i gcomhréir le Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008.Go deimhin, bhí na bealaí faoi réir OSP oscailte.Mar a mheabhraigh an Phortaingéil (aithris (107)), chuir Azores Airlines in iúl arís agus arís eile a spéis chun na bealaí sin a oibriú de réir choinníollacha OSP agus gan chúiteamh.Dá bhrí sin, aon chúiteamh a dheonaítear do Azores Airlines chun na seirbhísí a sholáthar ar na bealaí sin faoin OSP oscailte, shárófaí Airteagal 17(8) de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008 leis agus cháileofaí mar Státchabhair neamhréireach agus neamhdhleathach é. Is amhlaidh sin gan beann ar an bhfíoras gur thabhaigh Azores Airlines caillteanais agus é ag dul i mbun na gníomhaíochta sin a d'fhéadfaí a sheachaint nó a laghdú dá mba rud é nár oibrigh sé ach amháin na bealaí, na sceidil agus na seirbhísí a bhí tarraingteach ó thaobh cúrsaí tráchtála de.

(244) Ar an gcaoi chéanna, aon chúiteamh a airbheartaítear ar chaillteanais a tabhaíodh agus OSPanna á gcomhlíonadh nó SGEInna á soláthar ar bhealaí ó na hAsóir chuig Meiriceá Thuaidh, cháileofaí mar Státchabhair neamhréireach agus neamhdhleathach é freisin. Go deimhin, bhí na bealaí sin lasmuigh den Aontas á n-oibriú ag Azores Airlines ar bhonn tráchtála, gan gníomh iontaoibhe. Dá bhrí sin, ní féidir leis an bPortaingéil a mhaíomh go bailí go bhfuil an cúiteamh ar na bealaí sin comhoiriúnach le Cinneadh 2012/21/AE maidir le SGEI, ós rud go gceanglaítear le hAirteagal 4 den Chinneadh sin go gcuirfear oibriú an SGEI ar iontaoibh an ghnóthais lena mbaineann trí bhíthin aon ghníomh amháin nó níos mó. Ar an gcaoi chéanna, in éagmais aon ghníomh iontaoibhe, ní féidir aon chúiteamh den sórt sin a mheas mar chúiteamh atá comhoiriúnach faoi Chreat SGEI ([162]).

(245) Leanann sé as an méid sin go bhfuil na méaduithe ar an gcaipiteal a soláthraíodh mar chúitimh ar chostais OSP nó SGEI ina Státchabhair neamhréireach agus neamhdhleathach faoi na rialacha a leagtar amach i Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008, Cinneadh 2012/21/AE maidir le SGEI ná Creat SGEI.

(246) Tar éis chur ar bun an imscrúdaithe foirmiúil, d'iarr údaráis na Portaingéile ar SATA aisíocaíocht a dhéanamh sna méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo in SATA Air Açores, a shuibscríobh an Rialtas Réigiúnach ó 2017, ar luach iomlán EUR 72.6 milliún agus a deonaíodh agus a eisíocadh don chuideachta beagnach go hiomlán roimh thionscnamh an nós imeachta (aithris 71) ([163]). An 1 Meitheamh 2021, chuir an Phortaingéil fianaise faoi bhráid an Choimisiúin lenar taispeánadh an t-aistriú ar ais chuig an Réigiún a rinneadh ina thrí thráthchuid den mhéid iomlán caipitil a soláthraíodh do SATA (aithrisí 9 agus 116).

(247) Mar iarmhairt ar an aisíocaíocht sin, chuaigh SATA ar aghaidh le laghdú ar a scairchaipiteal agus chláraigh sé an laghdú sin i gClárlann Tráchtála na Portaingéile. Sholáthair an Phortaingéil fianaise freisin ar íocaíocht an úis téarnaimh ar mhéid EUR 815 233,24 a aistríodh chuig an Réigiún an 30 Samhain 2021. Comhfhreagraíonn an méid don ús téarnaimh dá dtagraítear in Airteagal 11 de Rialachán (CE) Uimh. 794/2004 arna ríomh ar gach ceann de na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo ón dáta a fuair SATA an méadú ábhartha ar an gcaipiteal go dtí an dáta a aisíocadh é.

(248) Dhearbhaigh Cúirteanna an Aontais go comhsheasmhach, i leith Státchabhair neamhréireach agus neamhdhleathach, gurb é an cuspóir is bun le gnóthú na cabhrach sin deireadh a chur leis an saobhadh iomaíochta arbh é an buntáiste iomaíoch ba cúis leis, agus a bhí ag faighteoir na cabhrach sa mhargadh i gcomparáid lena iomaitheoirí, rud lena n-athbhunaítear an staid a bhí ann sular íocadh an chabhair ([164]). Trí chabhair den sórt sin aisíoc, forghéilleann a faighteoir an buntáiste iomaíoch sin ([165]), ach trí ús a íoc ar an gcabhair sin, forghéilleann sé an buntáiste a eascraíonn as infhaighteacht na cabhrach, saor ina aisce, ón dáta a cuireadh ar fáil don fhaighteoir í go dtí an dáta a íoctar ar ais í ([166]). Tá an Coimisiún sásta dá bhrí sin gur cuireadh deireadh leis an mbuntáiste iomaíoch do SATA a bhain leis na méaduithe ar an gcaipiteal, leis an aisíocaíocht mar aon le hús a ríomhadh i gcomhréir le hAirteagal 11 de Rialachán (CE) Uimh 794/2004 agus leis an laghdú ar an scairchaipiteal.

([162]) Teachtaireacht ón gCoimisiún — Creat an Aontais Eorpaigh maidir le Státchabhair i bhfoirm cúiteamh seirbhíse poiblí (2011), pointí 15 go 17.

([163]) Aithris 13 den chinneadh tosaigh.

([164]) Breithiúnas Chúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh an 11 Nollaig 2012, *An Coimisiún v An Spáinn ('Magefesa II')*, C-610/10, ECLI:AE:C:2012:781, mír 105; breithiúnas Chúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh an 17 Samhain 2011, *An Coimisiún v An Iodáil*, C-496/09, EU:C:2011:740, mír 61.

([165]) Breithiúnas Chúirt Bhreithiúnais an Aontais Eorpaigh an 4 Aibreán 1995, *An Coimisiún v An Iodáil ('ALFA Romeo')*, C-348/93, EU:C:1995:95, mír 27.

([166]) Breithiúnas ón gCúirt Chéadchéime an 8 Meitheamh 1995, *Siemens v An Coimisiún*, T-459/93, EU:T:1995:100, míreanna 97-101.

(249) D'ainneoin aisíocaíocht mhéid na méaduithe ar an gcaipiteal agus deireadh a bheith curtha le haon bhuntáiste iomaíoch a tugadh do SATA, déanfaidh an Coimisiún measúnú freisin ar cé acu a shárófaí nó nach sárófaí an chabhair athstruchtúrúcháin do SATA dá dtugtar fógra, i bhfianaise na méaduithe ar an gcaipiteal, an prionsabal "uair amháin, an uair dheiridh" a leagtar amach i bpointí 70 agus 71 de Threoirlínte R&R.

(250) Leis an bhfianaise a soláthraíodh sna himeachtaí, fágtar gur féidir teacht ar an gconclúid gurbh é scairshealbhóir aonair SATA a rinneadh na cinntí ó 2017 faoi na méaduithe ar an gcaipiteal chun tairbhe SATA chun SATA a chúiteamh ar a chuid OSPanna agus SGEInna, i gcomhthéacs nár cúitíodh go dleathach na costais agus na heasnaimh oibriúcháin a bhain le hoibleagáidí OSP a chomhlíonadh ó 2009 ar a laghad (aithrisí (102) go (108)). Mar sin féin, cúiteamh den sórt sin nach ndéantar foráil dó *ex ante* sna hOSPanna ábhartha nó sna gníomhartha iontaoibhe ábhartha, ní cheadaítear, dá bhrí sin, *ex post facto* é faoi Airteagal 17(8) de Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008, ná faoi Chinneadh maidir le SGEI 2012/21/AE ná faoi Chreat SGEI. Tugann an Coimisiún dá aire, contrártha do SATA Air Açores agus do SGA, ag a raibh glantuilleamh dearfach, gur thabhaigh Azores Airlines caillteanais oibriúcháin cuíosach suntasach agus glantuilleamh diúltach (aithris (32)). In aon chás, a mhéid a bhaineann le méid líomhnaithe na gcúiteamh, níor léirigh an Phortaingéil gur thabhaigh SATA, i ngeall ar na hOSPanna atá i gceist a bheith á gcomhlíonadh aige, méid costas agus caillteanas go héifeachtach a thiocfadh le méid an chúitimh airbheartaithe i bhfoirm méaduithe ar an gcaipiteal. Thairis sin, fiú dá mba rud é go bhféadfaí a chinneadh go raibh méid na gcúiteamh *ex post* le haghaidh oibríochtaí iniúchta OSPanna/SGEInna (EUR 65,5 milliún) cuí-réasúnaithe, ní fhéadfaí a mheas maidir leis an easnamh breise a mhaígh SATA (EUR 33 milliún) a bhain lena chuid OSPanna (aithris 102) go raibh siad cuí-léirithe, in éagmais fianaise leordhóthanach a thacaíonn leis an méid sin (go háirithe i bhfianaise nár deimhníodh le hiniúchtaí poiblí é, neamhchosúil le méid an EUR 65.5 milliún a bhí inchurtha go heisiach i leith oibríochtaí OSP aerlíne SATA). Tugann an Coimisiún dá aire freisin maidir le méid thuasluaite an EUR 33 milliún, go gcumhdaítear go neamhshainiúil leis costais le haghaidh an dá aerlíne, á fhágáil nach féidir a shuíomh cé mhéid den easnamh sin a bhí inchurtha i leith ceachtar de na haerlínte sin. Leanann sé as sin nach féidir na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo a mheas mar mhéaduithe atá comhoiriúnach leis an margadh inmheánach mar chúiteamh ar easnaimh oibríochtúla SATA a eascraíonn as a chuid oibríochtaí OSP agus SGEI, toisc nach ndearnadh foráil *ex ante* maidir le haon chúiteamh den sórt sin, agus in aon chás toisc gur theip ar an bPortaingéil méid na n-easnamh oibríochtúil sin a léiriú agus an méid sin a réiteach le méideanna na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo. Ar an bhforas sin, agus in éagmais aon fhoras comhoiriúnachta malartach eile a bheadh áitithe agus suite ag an bPortaingéil, tagann an Coimisiún ar an gconclúid gur Státchabhair neamhréireach é na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo.

(251) Mar sin féin, maidir le cuspóir agus le héifeacht na méaduithe ar an gcaipiteal, mar a thuairiscítear in aithris (102), níorbh é a bhí i gceist leo SATA a tharrtháil nó a athstruchtúrú. Míníonn an Phortaingéil maidir leis an idirghabháil ó ARA, gan beann ar an gcomhoiriúnacht le Rialachán (CE) Uimh. 1008/2008, go raibh sé ceaptha SATA a chúiteamh i leith na OSPanna dá chuid. Go deimhin, taispeánann an fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach ([167]) maidir le méadú 2017 ar an gcaipiteal (EUR 21,5 milliún), go raibh sé dírithe, ar deireadh, ar dhul i ngleic le heasnaimh chaipitil SATA chun go mbeadh sé in ann leanúint de bheith ag eitilt agus ag nascadh oileáin na nAsór. Ar an gcaoi chéanna, taispeánann an fhianaise a bailíodh sna himeachtaí gur ghlac ARA leis na cinntí dá éis sin maidir le méaduithe ar an gcaipiteal in 2018 (EUR 27 milliún) agus in 2020 (EUR 24 milliún) d'fhonn oibleagáid a scairshealbhóra (aonair) a chomhlíonadh chun breithniú a dhéanamh i dtaca le caillteanais chaipitil na cuideachta ([168]), agus a fhágáil chomh maith go mbeadh SATA in ann "*comhlíontacht thráthrialta lena chuspóir corparáideach maidir le haeriompar sceidealaithe idir na hoileáin* ([169])" a choinneáil ar bun agus na "*coinníollacha airgeadais is gá chun a chuspóirí a chomhlíonadh*" a sholáthar dó ([170]). Cé nach féidir glacadh leis maidir leis na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo go bhfuil siad ina gcúiteamh comhoiriúnach ar na OSPanna arna gcomhlíonadh agus ar na SGEInna arna soláthar ag SATA, is é ba chuspóir agus ab éifeacht dóibh aghaidh a thabhairt ar easnaimh oibríochtúla SATA a d'eascair as feidhmiú OSPanna agus SGEInna den sórt sin, dá bhrí sin, ní den chineál céanna iad leis an gcabhair athstruchtúrúcháin láithreach lena dtacaítear leis an bplean athstruchtúrúcháin ([171]).

(252) Fiú dá mba rud é go raibh na méaduithe ar an gcaipiteal ina gcúnamh tarrthála nó ina gcabhair athstruchtúrúcháin, *quod non*, d'fhéadfaí a dhearbhú fós gurbh ann don 'phrionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh' dá mba rud é go measfaí go nochtar leis an gcabhair athstruchtúrúcháin nua deacrachtaí athfhillteacha nó deacrachtaí nár tugadh aghaidh orthu go hoiriúnach san am a chuaigh thart, mar a luaitear i bpointe 70 de Threoirlínte R&R. Fiú ar bhonn an toimhde sin, ní chuireann an Coimisiún an prionsabal i bhfeidhm go meicniúil, ach is gá dó na himthosca a chur san áireamh ina dheonaítear do SATA an chabhair athstruchtúrúcháin dá dtugtar fógra trí bhíthin eisceachta ar an

([167]) An fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach an 19 Deireadh Fómhair 2020 pte. 167 ff. Tuairim Chúirt Iniúchóirí na Portaingéile ar chuntais 2017 ARA https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2017/sratc-cra-2017.pdf.

([168]) Féach fonóta 109.

([169]) Rún Uimh. 85 ó Chomhairle Rialtais na nAsór an 18 Iúil 2018.

([170]) Rún Uimh. 66/2020 ón gComhairle Rialtais.

([171]) Pointe 71 agus fonóta 38 de Threoirlínte R&R.

bprionsabal "uair amháin, an uair dheiridh" (pointe 72(c) agus fonóta 40 de Threoirlínte R&R). Is féidir leis an gCoimisiún tuilleadh cabhrach athstruchtúrúcháin a cheadú faoin eisceacht a leagtar amach i bpointe 72(c) de Threoirlínte R&R, más rud é go suífear na himthosca eisceachtúla sin nach féidir a thuar agus nach bhfuil SATA freagrach astu, mar a mheabhraítear leis an gcinneadh oscailte agus leis an gcinneadh maidir le síneadh ([172]).

(253) Ráig, leathadh agus éifeachtaí eacnamaíocha phaindéim COVID-19, is imthosca eisceachtúla iad nach féidir a thuar, den chineál dá dtagraítear i bpointe 72(c) de Threoirlínte R&R: bhí na himthosca sin gan fasach (ón tráth a bunaíodh an tAontas agus a mhargadh inmheánach), sa mhéid nárbh fhéidir iad a thuar agus go raibh siad gan choinne freisin beagán míonna roimh tharlú na n-imthosca sin. Ní fhéadfadh coinne a bheith ag bainistíocht an tairbhí leo nuair a soláthraíodh na méaduithe ar an gcaipiteal nó beagán míonna sular tháinig an gá le tarrtháil phráinneach chun cinn agus athstruchtúrú dá éis sin, ná ní mar gheall ar fhaillí ná ar earráidí na bainistíochta iad ná ar chinntí ghrúpa SATA, i gcomhréir leis na critéir a mheabhraítear i bhfonóta 40 de Threoirlínte R&R. I gcinntí éagsúla, d'aithin an Coimisiún cineál agus tionchar eisceachtúil COVID-19 sa Phortaingéil agus go háirithe ar gheilleagar na nAsór ionas go gcáileofaí iad mar shuaitheadh tromchúiseach sa gheilleagar de bhun Airteagal 107(3), pointe (b) CFAE agus go bhfuil an tionchar á mhothú fós i ngeall ar an suaitheadh ar na slabhra soláthair, an laghdú ar an éileamh agus an tionchar dá dheasca sin ar leachtacht roinnt mhaith gnóthas ([173]). Rud nach féidir a thaifeadadh go barúlach d'fhreagracht an tairbhí is ea imthoisc eisceachtúil gan choinne phaindéim COVID-19 mar aon leis an suaitheadh eacnamaíoch tromchúiseach inar gá plean forleathan agus ilghnéitheach SATA a chur chun feidhme ar mhaithe leis an athstruchtúrú agus chun éifeachtúlacht na n-oibríochtaí a mhéadú.

(254) Is léir go bhfuil meath nach beag tagtha ar oibriú SATA le tionchar na himthoisce eisceachtúla sin i ngeall ar thitim nach bhfacthas roimhe ar an éileamh de bhreis ar 40 % ó ráig COVID-19 go dtí anois, rud lena bhfágtar go bhfuil an tionchar ar an tairbhí follasach agus ábhartha. D'ainneoin titim chomh hollmhór ar an líon paisinéirí, nár tuaradh le haon réamhaisnéis ná réamh-mheastachán de chuid an tionscail (IATA, Eurocontrol etc.) cé acu in 2017 ná go gairid roimh ráig na paindéime, i gcomhréir lena oibleagáidí conarthacha leis an Réigiún, níorbh fhéidir leis an tairbhí a chuid seirbhísí a laghdú bunaithe ar a leasanna airgeadais ná tráchtála amháin. Lean SATA dá chuid OSPanna a chomhlíonadh agus an nascacht a áirithiú in éagmais modhanna malartacha iompair ar feadh tréimhse inar cruthaíodh éifeachtaí suntasacha de dheasca na mbeart imshrianta agus an laghdaithe ar an éileamh ar an aeriompar sa Phortaingéil nó ar an gcoigríoch a bhain le paindéim COVID-19, agus inar lean na bearta agus an laghdú sin de na héifeachtaí sin a chruthú. Seirbhísí iompair paisinéirí a choinneáil ar bun idir oileáin an Réigiúin agus chuig/ó Réigiúin eile (Maidéara agus mórthír na Portaingéile) lena mbaineann minicíocht leordhóthanach, tá ról ríthábhachtach acu chun bun-nascacht leis na hAsóir a áirithiú, cé gur ghéaraigh siad staid airgeadais SATA go suntasach le 2 bhliain anuas, 2020 agus 2021 (aithrisí 34 go 36) ([174]), go mór agus go fada sa bhreis ar na caillteanais dhíreacha a d'eascair as na toirmisc thaistil a d'fhorchuir údaráis sláinte poiblí na Portaingéile.

(255) Ní mór ábharthacht na heisceachta faoi phointe 72(c) de Threoirlínte R&R a mheas agus measúnú a dhéanamh uirthi i gcomhthéacs eacnamaíoch láithreach an ghá leis an athstruchtúrú atá á ghéarú go hábhartha ag paindéim COVID-19: sa chiall sin, níl SATA ná a úinéir freagrach as na himthosca eisceachtúla nach féidir a thuar. Ní raibh coinne le himthoisc eisceachtúil phaindéim COVID-19 agus a héifeachtaí ar an éileamh ar an aeriompar, mar imthoisc i gcoitinne nó lenar díríodh ar SATA, ná níorbh fhéidir í a thuar nuair a deonaíodh ceachtar de na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo ná go gairid roimh ráig na paindéime, rud a spreag an Phortaingéil fógra a

([172]) Aithrisí 90 agus 91 den chinneadh tosaigh agus aithris 79 agus 80 den chinneadh maidir le síneadh.

([173]) Cinntí ón gCoimisiún an 16 Aibreán 2021 i gcás SA.62505 (2021/N) COVID-19: Leasú ar SA.56873 Scéim deontas díreach agus scéim ráthaíochta iasachta, IO C 177, 7.5.2021, lch. 21, an 7 Márta 2022 i gCás SA.100205 (2022/N) – An Phortaingéil - COVID-19: Deontais dhíreacha do mhicrifhiontair agus d'fhiontair bheaga agus mheánmhéide in earnálacha sonracha atá bunaithe i Réigiún Forimeallach na nAsór ('APOIAR.PT Açores') - Mí na Samhna 2021 go dtí mí Eanáir 2022, nach bhfuil foilsithe fós, an 4 Meitheamh 2021 i gcás SA.63010 (2021/N) 'COVID-19: Cabhair leis an earnáil iompair paisinéirí sna hAsóir', IO C 233, 11.6.2021, lch. 33, an 13 Meán Fómhair 2021 i gcás SA.64599 (2021/N) 'COVID-19: Cabhair leis an earnáil iompair paisinéirí sna hAsóir le haghaidh 2021', IO C 389, 24.9.2021, lch. 16, an 6 Aibreán 2022 i gcás SA.102334 (2022/N) – An Phortaingéil - COVID-19: Cabhair leis an earnáil iompair paisinéirí sna hAsóir le haghaidh 2022, nach bhfuil foilsithe fós (go háirithe aithrisí 4, 36 agus 37).

([174]) Rinne an Coimisiún anailís chomhchosúil, *inter alia*, sa Chinneadh uaidh an 7 Lúnasa 2020 i gcás SA.57675 (2020/N) – An Ghearmáin - COVID-19 - scéim um iompar poiblí paisinéirí réigiúnach agus áitiúil, IO C 277, 21.08.2020, aithrisí 18-20, 54-55 agus 65-66, inar shuigh an Coimisiún gur léir go bhfuil an suaitheadh, ar COVID-19 ba chúis leis, lasmuigh de ghnáthfheidhmiú an mhargaidh agus go ndearna sé difear ar leith do sholáthraithe seirbhíse poiblí san earnáil iompair, toisc '[n]*ach raibh an rogha acu a n-acmhainneacht a laghdú agus a gcostas seasta a laghdú, mar a raibh ag cuideachtaí in earnálacha eile. Mar sin,* [bhí] *orthu leanúint den acmhainneacht iomlán a thairiscint nach mór d'ainneoin an líon paisinéirí a bheith an-íseal fós*' (aithris 66). Féach freisin an Cinneadh ón gCoimisiún an 3 Samhain 2020, i gcás SA.58738 (2020/N) – An Ísiltír COVID-19 – Tacaíocht d'iompar poiblí paisinéirí fadachair, IO C 397, 20.11.2020, aithrisí 57-62, mar aon leis an gCinneadh ón gCoimisiún an 7 Eanáir 2021, i gcás SA.59747 (2020/N) COVID-19: Cúiteamh damáiste d'oibreoirí seirbhísí iarnróid do phaisinéirí a chuir conarthaí seirbhíse poiblí glanchostais i gcrích, IO C 50, 12.2.2021, aithrisí 58-62 agus 67-68.

thabhairt faoin ngá le tarrtháil phráinneach agus leis an gcabhair athstruchtúrúcháin lena bhfuil gá anois chun plean athstruchtúrúcháin a mhaoiniú lena n-áiritheofar go bhfillfidh an tairbhí ar an inmharthanacht. Thairis sin, tugann an Coimisiún dá aire go raibh SATA ag oibriú OSPanna neamhchúitithe i dtéarmaí miniciochtaí, sceidil, praghsanna agus bealaí, a bhí bunaithe ar chuspóirí beartais phoiblí de chuid a scairshealbhóra aonair ó thaobh nascacht réigiúin fhorimeallaigh den Aontas de, ar cuspóirí iad lenar bhain tábhacht ba mhó ná leas tráchtála agus airgeadais an tairbhí, in éagmais aon léiriú spéise ó iompróirí iomaíocha in oibleagáidí comhchosúla a chomhlíonadh sa limistéar (aithris (21)) ná in oibriú na mbealaí atá i gceist (aithris (28)). Ar deireadh, ní aithníonn an Coimisiún gur thacaigh na méaduithe ar an gcaipiteal le haon iompar tráchtála baolach de chuid SATA, ná le haon leathnú ar a chuid gníomhaíochtaí aeriompair nó bainistíochta aerfoirt trí thús a bheith á gcur le bealaí nua nó trí shaoráidí aerfoirt a bheith á leathnú laistigh den mhargadh inmheánach chun aimhleasa na hiomaíochta, sa tréimhse ábhartha roimhe (2017-2020) ná le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin a shamhlaítear anois.

(256) An tráth céanna, le haisíoc iomlán an chaipitil a sholáthair ARA go neamhdhleathach mar aon le hús, laghdaítear aon ghuais mhorálta dá dtagraítear i dTreoirlínte R&R chun tacú le réasúnaíocht an phrionsabail "uair amháin, an uair dheiridh". Is intuigthe leis an aisíocaíocht iomlán nach ndreasaítear sa chás sin nó i gcásanna eile oibríochtaí athstruchtúrúcháin athfhillteacha, a dtacaítear leo le cabhair athstruchtúrúcháin ar údar amhrais í a bheith athfhillteach agus neamhéifeachtach. Thairis sin, leis an aisíocaíocht, laghdaítear saofaí iomaíochta dá dtagraítear i dTreoirlínte R&R agus atá teoranta cheana féin ar na margaí mar a bhfuil agus mar a bhfanfaidh SATA agus a fhochuideachtaí rialaithe gníomhach ag deireadh an phlean athstruchtúrúcháin, mar atá, aeriompair idir oileáin na nAsór agus aerfoirt bheaga oileánda.

(257) Ar an bhforas sin, measann an Coimisiún nach bhfuair SATA cabhair san am atá caite a thiocfadh faoi raon feidhme an phrionsabail 'uair amháin, an uair dheiridh', agus fiú dá mba rud é go raibh na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo, atá aisíoctha anois, ina gcúnamh tarrthála nó ina gcabhair athstruchtúrúcháin roimhe seo, go gcomhlíonann an chabhair athstruchtúrúcháin an eisceacht a leagtar amach i bpointe 72 c) de Threoirlínte R&R agus, dá réir sin, nach gcruthaítear éifeachtaí diúltacha míchuí ar an iomaíocht agus ar an trádáil sa mhargadh inmheánach leis an gcabhair.

5.4.3.5. Bearta lena dteorannaítear saofaí iomaíochta

(258) Mar a mhínítear i bpointí 87 go 93 de Threoirlínte R&R, maidir le bearta chun saofaí iomaíochta a theorannú, ba cheart iad a leagan amach i gcomhréir le héifeachtaí saofa na cabhrach, agus go háirithe: maidir le (i) méid agus cineál na cabhrach agus na coinníollacha agus na himthosca faoina ndeonaítear í; (ii) maidir le méid agus le tábhacht choibhneasta an tairbhí sa mhargadh agus saintréithe an mhargaidh lena mbaineann, agus (iii) a mhéid a leanann údair imní ó thaobh guais mhorálta de bheith ann tar éis na bearta a chur i bhfeidhm a bhaineann leis an ranníocaíocht dhílis agus leis an gcomhroinnt ualaigh. Maidir le bearta chun saofaí iomaíochta a theorannú, níor cheart dóibh cur isteach ar na hionchais go bhfillfear ar an inmharthanacht, ná níor cheart go mbeadh tomhaltóirí agus an iomaíocht thíos leo ([175]).

(259) D'fhéadfaí dífheistiú sócmhainní, laghdú acmhainneachta nó láithreachta margaidh a chuimsiú leis na bearta struchtúracha. Ba cheart go mbeidís i bhfabhar iomaitheoirí nua a theacht isteach, mar aon le hiomaitheoirí beaga atá ann cheana a leathnú nó le gníomhaíocht trasteorann a dhéanamh, agus an margadh nó na margaí ina mbeidh suíomh margaidh suntasach ag an tairbhí tar éis an athstruchtúrúcháin a chur san áireamh, go háirithe iad ina bhfuil ró-acmhainneacht. Ba cheart a áirithiú le bearta iompraíochta nach maoineoidh cabhair ach athbhunú na hinmharthanachta fadtéarmaí.

(260) Mar a leagtar amach thuas in aithris (62), deimhníonn an Phortaingéil go ndéanfaidh SATA na bearta seo a leanas lena dteorannófar saofaí iomaíochta, rud a bheidh i bhfeidhm go dtí deireadh an phlean athstruchtúrúcháin, mar atá, an 31 Nollaig 2025:

(a) díol leasa tromlaigh agus urlámhais SATA Internacional - Azores Airlines, S.A., cothrom le 51 % ar a laghad de scairchaipiteal na cuideachta sin;

(b) gearradh amach agus díol an aonaid ghnó a sholáthraíonn seirbhísí láimhseála ar an talamh faoi láthair do na haerfoirt agus do na haerpháirceanna uile sa Réigiún;

(c) caidhp ar an bhflít aerárthaí nach mó ná 14 aerárthach ar a mhéad agus, tar éis dhíol Azores Airlines, sé aerárthach le haghaidh na himlíne a bheidh fágtha de ghnó rialaithe SATA;

([175]) Pointí 87 go 90 agus 92 de Threoirlínte R&R.

(d) toirmeasc fógraíochta ar Státchabhair a fuarthas, agus

(e) toirmeasc ar fháil.

Bearta struchtúracha

(261) De bhun phointe 80 de Threoirlínte R&R, níor cheart meath ar struchtúr an mhargaidh eascairt as bearta chun saofaí iomaíochta a theorannú. Ba cheart do bhearta struchtúracha a bheith i bhfoirm dífheistithe de ghnáth ar bhonn gnóthas leantach de ghnólachtaí neamhspleácha inmharthana ar féidir leo dul in iomaíocht go héifeachtach san fhadtéarma, má oibríonn ceannaitheoir oiriúnach iad.

(262) Tá measúnú déanta ag an gCoimisiún dá bhrí sin ar na bearta dífheistiúcháin atá beartaithe chun a áirithiú gur gnó neamhspleách, inmharthana a bheadh iontu agus go mbeidís in ann dul san iomaíocht go héifeachtach sna margaí ábhartha ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin agus dá éis sin (aithris 260).

Leas urlámhais in Azores Airlines a dhífheistiú

(263) Maidir leis an chéad bheart struchtúrach ar thug an Phortaingéil gealltanas uaithi a chur i bhfeidhm (aithris (260)(a) i gcomhcheangal le (260)(c)), tugann an Coimisiún dá aire ón tús gurb aerlíne réigiúnach sách beag atá in SATA Air Açores, a mbaineann a ghnó go bunúsach le bealaí OSP a sholáthar chuig Réigiún na nAsór agus uaidh. Ar an gcaoi chéanna, is aerlíne bheag é Azores Airlines freisin, ag a bhfuil líon teoranta eitiltí atá dírithe i dtreo na Stát Aontaithe agus Ceanada, i gcomhcheangal le líon teoranta bealaí OSPanna (ar cheithre bealach, faoin bpríomh-bhunchás, nó gan bealach ar bith acu, faoin staid mhalartach i gcás nach ndéanfaí na conarthaí OSP a dhámhachtain orthu), agus líon teoranta eitiltí cairtfhostaithe agus seirbhísí lasta. Bheadh dífheistiú Azores Airlines ina dhífheistiú tábhachtach sócmhainní le haghaidh SATA dá bhrí sin.

(264) Tugann an Coimisiún an méid seo a leanas dá aire freisin: (i) cé gur deimhin go bhfuil caillteanais á ndéanamh ag Azores Airlines le roinnt blianta anuas, is de dheasca a sheanfhlít agus easpa cúitimh na seirbhísí OSP, a bhí á n-oibriú aige idir an mhórthír agus cinn scríbe na nAsór, ab amhlaidh sin; agus (ii) mar a thaispeánann an plean athstruchtúrúcháin, glactar formhór mór na mbeart athstruchtúrúcháin díreach chun Azores Airlines a chur ar an gconair chun na brabúsachta fadtéarmaí. Mar a measúnaíodh go mionsonraithe i roinn 2.3.1, tá bearta den sórt sin oiriúnach go maith chun aghaidh a thabhairt ar chúiseanna na deacrachta agus is bearta inchreidte iad atá calabraithe go hiomchuí chun an inmharthanacht fhadtéarmach a áirithiú.

(265) Thairis sin, i gcomhréir le pointe 78 de Threoirlínte R&R, dífheisteoidh ARA an leas urlámhais in Azores Airlines faoi dheireadh 2025 ar a dhéanaí, arbh amhlaidh faoin tráth sin go mbeadh EBITDA de thart faoi EUR […] milliún normálaithe/athfhillteach bainte amach ag Azores Airlines, méid a bheadh leordhóthanach chun a mheas gur gnó brabúsach atá aige. Faoin bplean athstruchtúrúcháin, tá coinne leis go ndéanfaidh Azores Airlines [...] , go dtiocfaidh sé chun bheith brabúsach [...] , agus go sroichfidh ioncaim thart faoi EUR […] milliún faoi 2025, go mbeidh flít d'ocht scaird eitleán ([…]) aige mar aon le EBIT de EUR […] milliún faoi 2025, agus corrlach EBIT de thart faoi [...] % dá thoradh sin, rud a bheidh ailínithe le tagarmharcanna an tionscail (idir 8-12 % ar an meán le haghaidh an phiarghrúpa). Ina theannta sin, […] .

(266) Measann an Coimisiún maidir leis na réitigh mhalartacha a chuir an Phortaingéil i láthair, is é sin, cás inarbh fhéidir nach ndámhfaí OSP ar Azores Airlines amach anseo, gur réitigh inchreidte iad, agus nach gcuirfí inmharthanacht na haerlíne i mbaol tar éis a dífheistithe i ngeall ar theip fhéideartha na conarthaí sin a fháil tar éis dhul in éag na gcomhaontuithe atá i bhfeidhm faoi láthair.

(267) Mar a thuairiscítear (aithrisí 24 go 26), oibríonn Azores Airlines beagán eitiltí tráchtála cheana féin, go háirithe chuig Meiriceá Thuaidh (Bostún, Oakland, Toronto and Montréal), i dteannta na gceithre bhealach OSP, mar aon le seirbhísí cairtfhostaithe agus lasta. Dá bhrí sin, i dtéarmaí a láithreachta mhargaidh, fiú más ar mhargadh aeriompair foriomlán na Portaingéile féin é, tá SATA i bhfad ar deireadh ar an soláthraí seirbhíse is mó (grúpa TAP), is aige atá an láithreacht mhargaidh is láidre sna bealaí chuig na hAsóir agus uathu ([176]). In 2020, bhí sciar [35-45] % ag Azores Airlines de na paisinéirí a bhí ag teacht chuig na hAsóir, agus i dtéarmaí na seirbhísí aerlasta, is ag Azores Airlines a bhí breis agus [60-70] % den aerlasta chuig na hAsóir nó chuig áiteanna lasmuigh díobh ([177]). Dá bhrí sin, d'fhéadfadh iomaitheoirí an deis a thapú chun dul in ionad SATA i suíomh atá cuíosach tábhachtach a mhéid a bhaineann le bealaí réigiúnacha den sórt sin.

([176]) Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) – Feasachán staidrimh ráithiúil 49, EAN-MÁR 21

([177]) Foinse: SREA agus sonraí cuideachta.

(268) Fiú más amhlaidh [...] , measann an Coimisiún leis na bearta atá beartaithe go mbeidh iomaitheoirí in ann seasamh isteach sa mhargadh mar a mbeidh SATA, tar éis an athstruchtúrúcháin, fós i láthair, cé gur gníomhaíochtaí OSP agus SGEI go príomha a bheidh aige mar aon le flít an-laghdaithe de shé haerárthach, mar a áirithítear leis an mbeart faoi aithris (260)(c). Dá bhrí sin, trí rialú a fháil ar an bhfochuideachta, d'fhéadfadh iomaitheoirí SATA cinneadh a dhéanamh dul in ionad chuid de bhealaí OSP Azores Airlines nó iad a chomhlánú trí naisc chuig mórthír na Portaingéile agus Maidéara a thairiscint ar bhonn tráchtála, mar aon le heitiltí idirnáisiúnta eile nó bealaí nideoige turasóirí agus seirbhísí cairtfhostaithe a fhás.

(269) Ar deireadh, i bhfianaise (i) an atheagrú corparáideach a bhfuil SATA á thabhairt faoi, ina ndéanfar a chuid cuideachtaí oibriúcháin a scaradh go soiléir ina measc féin agus ina gcuirfear faoi rialú cuideachta sealbhaíochta iad, (ii) athstruchtúrú ghníomhaíochtaí Azores Airlines ar bhonn níos éifeachtúla, lena n-áirítear luach saothair féideartha oibríochtaí OSP nó scor féideartha OSPanna a dhéanann caillteanais agus, b'fhéidir, éagsúlú i dtreo gníomhaíochtaí inmharthana, mar aon leis (iii) an amlíne athbhreithnithe maidir leis an dífheistiú, a bheidh le déanamh laistigh den tréimhse athstruchtúrúcháin, níl aon amhras ar an gCoimisiún a thuilleadh faoi éifeachtacht an dífheistithe maidir le haghaidh a thabhairt ar dheacrachtaí arbh í coinbhleacht leasa ag scairshealbhóir Azores Airlines ba chúis léi b'fhéidir (aithris (75)).

An t-aonad nua seirbhísí láimhseála ar an talamh a dhífheistiú

(270) Ar an dara dul síos, maidir leis an mbeart dá dtagraítear in aithris (260)(b), baineann sé leis an dara dífheistiú, atá níos lú, mar atá, dífheistiú an aonaid nua seirbhísí láimhseála ar an talamh, a bhfuil gaol ingearach idir é agus príomh-ghníomhaíochtaí aerlínte SATA. Is in [...] a tharlódh an dífheistiú sin, ag cur le pacáiste na mbeart struchtúrach, tráth a d'fhágfaí go mbeadh an tairbhí in ann EBITDA athfhillteach de thart faoi EUR [...] milliún/bliana a bhaint amach le haghaidh na gnólachta seirbhísí láimhseála sin ar an talamh. Ina theannta sin, taispeánann na réamh-mheastacháin le haghaidh aonad nua seirbhísí láimhseála ar an talamh EBIT dearfach ó [...] ar aghaidh (féach tábla 1.A). Dá bhrí sin, tar éis an athstruchtúrúcháin, tá coinne leis go mbeadh gnólacht nua sin na seirbhísí láimhseála ar an talamh comhdhéanta de ghnólachtaí inmharthana agus neamhspleácha.

Conclúidí maidir leis na bearta struchtúracha

(271) Tugann an Coimisiún dá aire maidir leis an gcabhair athstruchtúrúcháin do SATA faoi Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE, go bhfuil sé beartaithe í a dheonú in imthosca suaitheadh tromchúiseach ar gheilleagar Bhallstáit an Aontais dá dtagraítear in Airteagal 107(3), pointe (b), CFAE. Bhí éifeachtaí eacnamaíocha phaindéim COVID-19 ó mhí an Mhárta 2020 iontach géar ar chúrsaí soláthair agus éilimh le haghaidh seirbhísí aeriompair agus turasóireachta ([178]). Ina theannta sin, soláthraítear an chabhair athstruchtúrúcháin d'oibreoir atá lonnaithe i limistéar fóirithinte agus é mar aidhm aici a áirithiú go leanfaidh SATA, atá i gceannas ar OSPanna agus ar SGEInna chuig pobal na nAsór faoi láthair, de leanúnachas críche Réigiún na nAsór a áirithiú go hinmheánach agus leis an mórthír agus le Maidéara chomh maith, mar aon leis na Ballstáit eile.

(272) Ina leith sin, is aerlíne réigiúnach bheag í SATA, ag a raibh torthaí oibriúcháin diúltacha cheana féin roimh phaindéim COVID-19 agus a fágadh níos leochailí fós dá éis sin, (roinn 2.3.1.4). An ghnólacht atá á dífheistiú, mar atá, Azores Airlines agus oibríochtaí seirbhísí láimhseála ar an talamh, is í sin [50-60] % d'ioncaim an tairbhí faoi láthair. Ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin, faoin tráth nach mór an dífheistiú a bheith curtha i gcrích, réamh-mheastar gur […] % (nó […]) a bheidh sa chion d'ioncaim. I ngeall ar a staid airgeadais faoi láthair, measann an Coimisiún dá bhrí sin nach féidir le SATA tuilleadh dífheistithe a sheasamh ná tuilleadh acmhainneachta a bheith á tarraingt siar, gan an filleadh ar an inmharthanacht a lagú.

(273) Thairis sin, is cosúil gurb oiriúnach na dífheistithe atá beartaithe chun ranníocaíocht dhílis theoranta SATA leis na costais athstruchtúrúcháin a fhrithchothromú, rud a ghlactar go heisceachtúil sa chás láithreach, mar a mhínítear in aithrisí (231) go (236), ar an bhforas seo a leanas:

— méid cuíosach beag an tairbhí agus a imthosca sonracha, agus é faoi úinéireacht iomlán ag Réigiún na nAsór;

— na deacrachtaí socheacnamaíocha - go háirithe, i dtéarmaí maoiniú margaidh nua a chruinniú - a bhaineann leis an Réigiún forimeallach sin, atá ina limistéar fóirithinte de chuid an Aontais freisin, agus

— an fíoras gur géaraíodh na deacrachtaí sin le géarchéim COVID-19, i bhfianaise go mbraitheann geilleagar na nAsór ar an turasóireacht go mór.

([178]) Pointí 1 go 4 den Chreat Sealadach.

Bearta iompraíochta

(274) Agus caidhp i bhfeidhm ar mhéid an fhlít (aithris (260)(c)), déanfaidh SATA laghdú fóinteach 7 % ar mhéid a fhlít aerárthaí i gcomparáid leis an staid in 2019, roimh an tréimhse athstruchtúrúcháin. Maolaítear leis sin soláthar iomarcach a d'fhéadfadh a bheith i margadh aerthaistil na Portaingéile mar a bhfanfaidh sé gníomhach, a mhéid a bheidh iomchuí i bhfianaise go bhfuil a staid laistigh de réasúnta teoranta. Go héifeachtach, agus flít caidhpeáilte agus laghdaithe aige, ní bheadh SATA i suíomh freastal ar chustaiméirí ná iomaíocht a sheasamh ó aerlínte nach bhfuil faoi theorainneacha comhchosúla ach amháin más rud é gur féidir leis na haerárthaí a úsáid ar bhealach níos éifeachtúla, agus tosca ualaigh níos airde agus minicíocht níos airde i gceist leis an úsáid chéanna.

(275) Beidh SATA teorannaithe a thuilleadh maidir le fás a dhéanamh trí éadálacha seachtracha iomaitheoirí nó soláthróirí táirgí nó seirbhísí atá comhlántacha lena gcuid féin go dtí deireadh an phlean athstruchtúrúcháin, ach amháin más rud é go mbeidh sé fíor-riachtanach chun a inmharthanacht fhadtéarmach a áirithiú (aithris (260)(e)). Sa chás sin, beidh ar an bPortaingéil fógra a thabhairt faoin éadáil a bheidh beartaithe don Choimisiún, údar a thabhairt leis an bhfíor-riachtanas a airbheartaítear a bheith léi agus staonadh ón éadáil a chur chun feidhme go dtí go ndeimhneoidh an Coimisiún go mbeidh gá leis an éadáil chun tacú le hinmharthanacht fhadtéarmach SATA.

(276) Thairis sin, staonfaidh SATA ó thacaíocht Stáit a phoibliú mar bhuntáiste iomaíoch agus táirgí agus seirbhísí thuas á margú (aithris 260 (d)).

Conclúid maidir leis na bearta chun saofaí iomaíochta a theorannú

(277) I gcomhréir le pointe 83 de Threoirlínte R&R, leis na bearta sin áiritheofar nach n-úsáidfear an chabhair ach amháin chun maoiniú a dhéanamh ar athbhunú na hinmharthanachta fadtéarmaí agus nach mbainfear mí-úsáid aisti chun shaofaí tromchúiseacha agus seasmhacha ar struchtúr an mhargaidh a fhadú ná chun iomaíocht shláintiúil a cheilt ar an tairbhí.

(278) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gurb iomchuí na bearta chun srianta na hiomaíochta a theorannú chun éifeachtaí diúltacha na cabhrach athstruchtúrúcháin a laghdú.

5.4.3.6 Trédhearcacht

(279) De réir phointe 38(g) de Threoirlínte R&R, ní mór rochtain éasca a bheith ag na Ballstáit, an Coimisiún, oibreoirí eacnamaíocha agus an pobal ar na gníomhartha ábhartha uile agus ar an bhfaisnéis ábhartha uile maidir leis an gcabhair a dámhadh. Dá bhrí sin, de réir phointe 96 de Threoirlínte R&R, geallann údaráis na Portaingéile ceanglais maidir leis an trédhearcacht a chomhlíonadh agus an fhaisnéis ábhartha seo a leanas a chur ar fáil ar an suíomh gréasáin seo a leanas:

https://www.portaldiplomatico.mne.gov.pt/sobre-nos/gestao-e-transparencia/documentos-legais

6. **CONCLÚID MAIDIR LE COMHLÍONTACHT**

(280) De bhun Airteagal 9(6) de Rialachán (AE) 2015/1589 ón gComhairle, déanfar cinntí lena ndúntar an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil a luaithe a chuirfear deireadh leis an amhras faoi chomhoiriúnacht beart ar tugadh fógra faoi leis an margadh inmheánach.

(281) I bhfianaise a bhfuil thuas, tagann an Coimisiún ar an gconclúid, cé gur baineadh na hábhair amhrais a chuir sé in iúl sa chinneadh oscailte, go bhfuil éifeachtaí diúltacha na cabhrach athstruchtúrúcháin ar an earnáil aeriompair teoranta, i bhfianaise, mhéid bheag SATA, mar aon leis na bearta lena dteorannaítear na saofaí iomaíochta, ar cheart don Phortaingéil a gcur chun feidhme a áirithiú. Dá dhroim sin, is mó éifeachtaí dearfacha na cabhrach athstruchtúrúcháin ar fhorbairt na gníomhaíochta eacnamaíche - a bhaineann leis an aeriompar lena n-áirithítear nascacht Réigiún na nAsór, mar aon le gníomhaíochtaí gaolmhara a thairbhíonn de sin, ar choinníoll go n-áiritheoidh an Phortaingéil cur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin - ná na héifeachtaí diúltacha féideartha ar iomaíocht agus trádáil, ar éifeachtaí iad nach ndéantar dá bhrí sin dochar chomh mór sin dóibh agus go mbeifí bunoscionn leis an leas comhchoiteann. Ba cheart, dá bhrí sin, na gealltanais arna soláthar ag an bPortaingéil a leagan síos mar choinníollacha maidir le comhoiriúnacht na cabhrach.

(282) Ina mheasúnú foriomlán, tagann an Coimisiún ar an gconclúid go gcomhlíontar Airteagal 107(3), pointe (c), CFAE leis an gcabhair athstruchtúrúcháin ós rud é go n-éascaítear léi forbairt an aeriompair réigiúnaigh agus na ngníomhaíochtaí gaolmhara, go háirithe san earnáil turasóireachta, sna hAsóir agus nach ndéantar iomaíocht a shaobhadh chomh mór sin léi agus go mbeifí bunoscionn leis an leas comhchoiteann.

(283) Ar deireadh, meabhraíonn an Coimisiún oibleagáid na Portaingéile féachaint chuige go gcuirfidh an tairbhí an plean athstruchtúrúcháin ([179]) chun feidhme go hiomlán, agus tuarascálacha tráthrialta a sholáthar maidir le cur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin gach 6 mhí go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin. Ba cheart a shonrú leis na tuarascálacha sin, go háirithe, dátaí eisíocaíocht an chistiúcháin atá geallta ag an bPortaingéil agus ranníocaíocht dhílis an tairbhí, na forbairtí a mhéid a bhaineann le haerárthaí agus le hacmhainneacht fhlít SATA, aon diall ó chonairí airgeadais nó oibriúcháin an phlean athstruchtúrúcháin i dtéarmaí ioncam, imshrianadh costais agus laghduithe costais ó na bearta athstruchtúrúcháin agus tuillimh, agus na mbeart ceartaitheach atá samhlaithe nó déanta ag an bPortaingéil nó ag an tairbhí i gcás inarb iomchuí.

(284) I leith an chúnaimh tarrthála, tugann an Coimisiún dá aire gur tharraing an Phortaingéil siar a fógra faoin gcúnamh sin agus nach bhfuil an cúnamh tarrthála deonaithe. Dá thoradh sin, tháinig an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil maidir leis an gcúnamh tarrthála chun bheith gan agóid (aithris 136).

(285) I leith na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo, measann an Coimisiún gur cabhair neamhdhleathach iad agus nach bhfuil an chabhair sin comhoiriúnach leis an margadh inmheánach (aithris 245). Mar sin féin, ós rud é gur ghnóthaigh an Phortaingéil an méid comhfhreagrach mar aon le hús, tagann an Coimisiún ar an gconclúid gur féidir leis deireadh a chur leis an imscrúdú i leith na méaduithe ar an gcaipiteal roimhe seo gan a ngnóthú a ordú.

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

An chabhair athstruchtúrúcháin a bhfuil an Phortaingéil ag beartú a chur chun feidhme chun tairbhe SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., agus chun tairbhe na bhfochuideachtaí rialaithe uile dá chuid, i bhfoirm bearta cothromais ar fiú EUR 318,25 milliún iad agus ráthaíochta ar iasachtaí ar fiú EUR 135 milliún í, tá sí comhoiriúnach leis an margadh inmheánach de réir bhrí Airteagal 107(3), pointe (c), den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, faoi réir na gcoinníollacha a leagtar amach in Airteagal 2 den Chinneadh sin.

Airteagal 2

1 Áiritheoidh an Phortaingéil maidir le SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., agus/nó a chuid fochuideachtaí de réir mar is iomchuí, go gcuirfidh siad chun feidhme go hiomlán, laistigh de na hamlínte ábhartha, na bearta a áirítear sa phlean athstruchtúrúcháin a leagtar amach sa Chinneadh sin.

2 Áiritheoidh an Phortaingéil maidir le SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., agus/nó a chuid fochuideachtaí de réir mar is iomchuí, go gcuirfidh siad chun feidhme go hiomlán, laistigh de na hamlínte ábhartha agus roimh dheireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin an 31 Nollaig 2025 ar a dhéanaí, na bearta lena dteorannaítear na saofaí iomaíochta mar a thuairiscítear sa Chinneadh sin, mar atá:

(a) ar a laghad 51 % de scairchaipiteal SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. a dhífheistiú go hiomlán,

(b) an t-aonad gnó a sholáthraíonn seirbhísí láimhseála ar an talamh faoi láthair do na haerfoirt agus do na haerpháirceanna uile i Réigiún na nAsór faoi rialú aonair SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. a dhífheistiú go hiomlán;

(c) maidir le caidhp ar an bhflít aerárthaí atá faoi rialú SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., nach mó ná 14 aerárthach ar a mhéad agus, tar éis dhíol na scaireanna in Azores Airlines, S.A., dá dtagraítear i bpointe (a), sé aerárthach, an chaidhp sin a urramú;

(d) staonfadh ó scaireanna a fháil in aon chuideachta agus/nó ina fochuideachtaí de réir mar is iomchuí, agus sa chás sin faoi réir fhormheas ón gCoimisiún roimh ré, ach amháin i gcás ina mbeidh sé fíor-riachtanach chun inmharthanacht fhadtéarmach SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. a áirithiú; agus

([179]) Pointe 122 de Threoirlínte R&R.

(e) staonfaidh ó thacaíocht Stáit a phoibliú mar bhuntáiste iomaíoch agus táirgí agus seirbhísí de chuid SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., agus/nó de chuid a fhochuideachtaí, á margú.

3 Ba cheart don Phortaingéil tuarascálacha tráthrialta a sholáthar don Choimisiún maidir le cur chun feidhme an phlean athstruchtúrúcháin gach 6 mhí dar tús dáta glactha an Chinnidh seo go deireadh na tréimhse athstruchtúrúcháin an 31 Nollaig 2025. Sonrófar sna tuarascálacha sin, go háirithe: dátaí eisíoc iarbhír an chistiúcháin a gheall an Phortaingéil agus eisíoc iarbhír na ranníocaíochta dílse ón tairbhí; na forbairtí ar líonra, staid mhargaidh, aerárthaí agus acmhainneacht fhlít SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.; aon diall ó chonairí airgeadais nó oibriúcháin an phlean athstruchtúrúcháin i dtéarmaí ioncam, imshrianadh costais agus laghduithe costais agus tuillimh atá bainte amach leis na bearta athstruchtúrúcháin; agus aon bheart ceartaitheach atá samhlaithe nó déanta ag an bPortaingéil nó ag an tairbhí i gcás inarb iomchuí.

Airteagal 3

Cuirtear deireadh leis an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil maidir leis an Státchabhair i bhfoirm ráthaíocht phoiblí i dtaca le hiasacht bhainc EUR 169 milliún chun SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. a tharrtháil ar an bhforas go bhfuil an nós imeachta tagtha chun bheith gan agóid, ós rud é gur tharraing an Phortaingéil siar an fógra maidir leis an Státchabhair sin gan an chabhair a chur i bhfeidhm.

Airteagal 4

1. Na trí mhéadú ar chaipiteal SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. arna suibscríobh ag an bPortaingéil ó 2017 ar mhéid iomlán EUR 72.6 milliún, is Státchabhair iad de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

2. Chuir an Phortaingéil an chabhair sin i bhfeidhm go neamhdhleathach de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE agus tá sé bunoscionn leis an margadh inmheánach.

3. Ós rud é gur ghnóthaigh an Phortaingéil an Státchabhair neamhréireach ón tairbhe mar aon le hús ón tairbhí cheana féin ón dáta a cuireadh na trí mhéadú ar an gcaipiteal faoi seach ar fáil don tairbhí go dtí gur gnóthaíodh iarbhír iad, níl aon fhoras ag an gCoimisiún é a chur de cheangal ar an bPortaingéil an chabhair a ghnóthú.

Airteagal 5

Laistigh de 2 mhí tar éis fógra a fháil faoin gCinneadh seo, cuirfidh an Phortaingéil an Coimisiún ar an eolas faoi na bearta atá déanta agus atá samhlaithe chun an Cinneadh seo a chomhlíonadh.

Airteagal 6

Is ar Phoblacht na Portaingéile a dhírítear an Cinneadh seo.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, an 7. Meitheamh 2022

Thar ceann an Choimisiúin
Margrethe VESTAGER
Comhalta den Choimisiún